

การคิดค่าธรรมเนียมเรือและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ สำหรับการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว

5.1 ค่าธรรมเนียมเรือ

ค่าธรรมเนียมเรือ (freight) หมายถึงค่าขนส่งสินค้า ซึ่งเจ้าของเรือเรียกเอาจากผู้เช่า เมื่อใดที่เช่าใช้เรือ ซึ่งบางครั้งก็เรียกว่าค่าจ้าง (hire)¹ และผู้เช่าจะต้องชำระค่าธรรมเนียมเรือแก่เจ้าของเรือตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ นอกจากนี้ถ้าผู้เช่าทำให้เรือเสียเวลา ณาทำเรือที่บรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า ผู้เช่าก็อาจต้องรับผิดชอบชำระเงินค่าเสียเวลาให้แก่เจ้าของเรือ นอกเหนือไปจากค่าธรรมเนียมในการขนส่งสินค้าอีกด้วย² เงื่อนไขในเรื่องค่าธรรมเนียมเรือตามสัญญาเช่าเรื่อนั้นอาจกล่าวได้ว่ามีรายละเอียดทั้งในหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการคิดคำนวณค่าธรรมเนียมเรือและการชำระเงินแตกต่างกันมาก

5.1.1 หลักเกณฑ์การคิดคำนวณค่าธรรมเนียมเรือ (Basis of freight calculation)

หลักเกณฑ์การคิดคำนวณค่าธรรมเนียมเรือ อาจใช้วิธีคำนวณต่อหน่วยน้ำหนัก หรือคิดตามความจุ หรือปริมาณของสินค้าที่ขนส่งไปจริง หรือเป็นเงินจำนวนที่กำหนดไว้แน่นอนก่อนหนึ่ง ๆ โดยไม่คำนึงถึงจำนวนสินค้าที่ขนส่ง คลายเป็นการเหมาจ่ายค่าธรรมเนียมเรือ ("lump sum" freight) นั้นเอง³

การคำนวณค่าธรรมเนียมเรือโดยวิธีคิดคำนวณน้ำหนัก หรือความจุ หรือปริมาณของสินค้าที่ขนส่งไปจริงอาจคำนวณในขณะที่รับสินค้าขึ้นบนเรือ หรือขณะที่ส่งมอบสินค้าลงจากเรือก็ได้แล้วแต่จะตกลงกัน แต่ทั้งนี้ความเหมาะสมเกี่ยวกับสภาพของการยกขนและจำนวนของสินค้าที่

¹ See Carver, op.cit., para. 1114.

² See Tiberg, op.cit., p. 530.

³ See Cufley, op.cit., pp. 87, 89-89.

อาจลดลงได้ในระหว่างทำการขนส่งสินค้า ก็เป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องพิจารณาคว ย เช่นสินค้าที่เป็นของเหลวขนส่งโดยบรรจุถัง หรือสินค้าที่ไม่บรรจุหีบห่อซึ่งได้แก่พวกเมล็ดข้าว ข้าวโพค เกล็ด ฯลฯ เป็นต้น อาจมีการสูญเสียน้ำหนักและปริมาณในขณะที่ขนขึ้นหรือลงจากเรือ และในระหว่างการเดินทางได้ โดยสินค้านั้นอาจดูดความชื้นเอาไว้ในขณะที่บรรจุลงเรือ แต่เมื่อเดินทางไปในทะเล ความชื้นนั้นก็ระเหยกลายเป็นไอ ทำให้น้ำหนัก หรือปริมาณของสินค้าลดลง การคิดค่าธรรมเนียมเรือตามวิธีนี้จึงขึ้นอยู่กับผู้เช่าว่าจะให้คิดตอนบรรจุสินค้าลงเรือ หรือว่าเจ้าของเรือจะยอมให้คิดตอนขนถ่ายส่งมอบสินค้าลงจากเรือ อย่างไรก็ตาม ศาลของกลุ่มสแกนดิเนเวียกำหนดให้สินค้าที่เป็นของเหลวที่บรรจุในถังน้ำหนักอาจลดลงได้ $\frac{1}{2}$ ถึง $\frac{3}{4}$ % เมล็ดข้าวหรือเกล็ดที่ไม่บรรจุหีบห่อ 1 ถึง 4% เมล็ดข้าวและน้ำตาลที่บรรจุลงกระตวยยอมให้ชาน้ำหนักได้หนึ่งต่อพันดุ้น ("a small per mille") เป็นต้น ⁴

ในกรณีที่สัญญาเช่าเรือมิได้ระบุไว้ว่าจะคิดคำนวณค่าธรรมเนียมเรือกันอย่างไร กฎหมายของแต่ละประเทศก็มีหลักเกณฑ์การคิดคำนวณแตกต่างกัน เช่น กฎหมายอังกฤษถือว่า ถ้าจำนวนตัวเลขในขณะที่บรรจุและขนถ่ายต่างกัน ให้ชน้ำหนัก หรือความจุที่ต่ำที่สุดแล้วแต่กรณีเป็นเกณฑ์ ⁵ กฎหมายเยอรมันให้ใช้ตัวเลขตามจำนวนที่ส่งมอบสินค้า ในกรณีที่มิมีข้อสงสัยเกิดขึ้น ⁶ กฎหมายของเบลเยียมก็มีหลักเกณฑ์คล้ายคลึงกับของเยอรมัน ⁷ กฎหมายของกลุ่มสแกนดิเนเวียไม่มีหลักเกณฑ์แน่นอน แต่มีข้อเสนอแนะว่าควรจะคิดค่าธรรมเนียมเรือโดยถือคำนวณตามน้ำหนักตอนบรรจุลงเรือ คือไม่ให้คิดตอนปลายทาง เว้นแต่สินค้านั้นมีการสูญหายไปตามธรรมชาติของสินค้า ⁸

⁴ See P.Gram, op.cit., p.52; and Puchta, op.cit., p.99.

⁵ See Carver, op.cit., para. 1158.

⁶ See HGB, Section 620; also Schaps & Abraham, op.cit., p. 508.

⁷ See C. Smeesters & G.Winkelmolen, Droit maritime et droit fluvial (Brussels, Maison Ferdinand Larcier, 1929/1938), vol.I, p.477.

⁸ See Jantzen, op.cit., p.237; and Scandinavian Maritime Codes, section 125.

อย่างไรก็ตาม วิธีการคำนวณการวางเรือนี้ส่วนใหญ่จะมีระบุไว้โดยชัดเจนในสัญญาเช่าเรือ คืออาจให้คิดคำนวณน้ำหนัก หรือความจุของสินค้าคอนมรทุกลงเรือ หรือตอนขนถ่ายส่งมอบจากเรือ แล้วแต่จะตกลงกัน มีแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือหลายแบบที่ให้คิดคำนวณจากตัวเลขขณะบรรทุกลงเรือ หรือตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบตราส่ง⁹ หรือตามจำนวนขณะขนถ่ายส่งมอบจากเรือ¹⁰ บางแบบก็ให้ออกสแก่ผู้เช่าว่าจะเลือกวิธีคิดคำนวณกันอย่างไรในกรณีที่เป็นสินค้าไม้โคบรจุหีบห่อ เช่น ถานหิน หรือแร่อื่น ๆ เช่น แบบพิมพ์ Baltcon ข้อ 2A กำหนดไว้ดังนี้

"Freight to be paid at the rate of ... per ton of 20 cwts intaken weight provided the vessel arrives without having broken bulk, with option to consignees (which must be declared in writing before breaking bulk) to pay on delivered weight, in which event cargo to be weighed on board or alongside by official weigher, consignees paying all expenses, but owners or agent having liberty to provide check elerk at vessel's expense."

ฉะนั้น จึงควรพิจารณาข้อความของแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือเป็นกรณี ๆ ไป เพราะไม่ค่อยมีกฎเกณฑ์แน่นอนตายตัว

ตามที่กล่าวมานี้จะเห็นว่า การคิดคำนวณการวางเรือตามแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานก็แตกต่างกันไปตามลักษณะของสินค้า แต่โดยทั่วไปแล้ว สินค้าส่วนใหญ่จะมีน้ำหนักหรือความจุหรือปริมาตรลดลงมากกว่าเพิ่มขึ้นในขณะทำการขนส่งทางทะเล ฉะนั้นถ้าใช้จำนวน หรือตัวเลขตอนส่งมอบขนถ่ายลงจากเรือ ผู้เช่ายอมได้เปรียบในกรณีที่สัญญากำหนดให้คิดการวางเรือตอนขนถ่ายสินค้า หรือในกรณีที่สัญญากำหนดให้ผู้เช่ามีสิทธิที่จะเลือกวิธีคิดการวางเรือ อย่างไรก็ตาม กรณีที่ผู้เช่าจะเลือกคิดการวางเรือตอนส่ง

⁹ See Nanyozai, clause 2; and Centrocon, clause 5.

¹⁰ See Austral, clause 5; and Cemenco, clause 2.

มอบขนถ่ายลงจากเรือ ผู้เช่าก็ต้องระมัดระวังเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายสำหรับการชั่งสินค้า ๗
 ทำเรือที่ขนถ่ายสินค้า รวมทั้งการชั่งสินค้าอาจทำให้เรือเสียเวลาทำให้ผู้เช่าต้องเสียค่า
 เช่าเรือ เนื่องจากเรือเสียเวลาเพิ่มขึ้นด้วย ผู้เช่าบางรายจึงไม่ชอบวิธีนี้เพราะแม้ว่า
 บางครั้งน้ำหนักที่ระบุไว้ในใบตราส่งอาจจะมากกว่าตอนขนถ่าย เพราะเหตุดังกล่าวก็
 ตาม ผู้เช่าก็อาจจะได้รับส่วนลดการระวางเรือคือคิดจากส่วนลดของน้ำหนักที่ชั่ง ตอนบรร
 ทุกลงเรือก็ได้ ฉะนั้น การจะใช้วิธีคิดการระวางเรือตอนบรรทุก หรือตอนขนถ่ายย่อมมี
 ทั้งข้อดีและข้อเสียเกิดขึ้นได้ทั้งสองทาง 11

5.1.2 การชำระค่าระวางเรือ (Freight payment)

การชำระค่าระวางเรื่อนั้น แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานส่วนใหญ่มักกำหนด
 ให้ชำระกันตอนขนถ่ายหรือส่งมอบสินค้าลงจากเรือ ค่าที่ใช้ในสัญญาเช่าเรือมีอยู่หลายคำ
 เช่น "on unloading", "on delivery" เป็นต้น และมักกำหนดอยู่ในเงื่อนไข
 "freight collect"¹² โดยชำระเฉพาะส่วนที่เหลือจากการระวางเรือซึ่งได้ชำระกัน
 ไว้ล่วงหน้าตอนที่เริ่มบรรทุกสินค้าลงเรือ ปัญหาที่ว่าจะชำระล่วงหน้ากันเป็นจำนวนเท่าใด
 หรือเป็นกี่เปอร์เซ็นต์ของการระวางเรือทั้งหมด สมัยนี้เจ้าของเรือมักจะขอให้ผู้เช่าชำระ
 ล่วงหน้าให้คุ้มกับค่าใช้จ่ายของเรือ ๗ ทำเรือที่บรรทุกสินค้า¹³ อย่างไรก็ตามก็ดี กฎเกณฑ์
 ดังกล่าวในสัญญาเช่าเรืออาจแตกต่างกันได้ แต่ส่วนมากจะกำหนดให้ชำระเงินล่วงหน้า
 ไว้ส่วนหนึ่งเสมอ

11 K.Rørdam, Treatises on the Baltcon Charter Party
 (Copenhagen, London, G.E.C. Gad Publisher, George Allen & Unwin
 Ltd., 1954) p.163; Cufley, op.cit., p.88; and Welsh Coal Charter,
 1896, clause 1.

12 See Gencon, clause 4.

13 See Cufley, op.cit., p.87, and Puchta, op.cit., p.150.

ประเด็นที่สำคัญเกี่ยวกับภาวะวางเรือก็คือ กรณีที่สินค้าสูญหาย หรือเสียหายระหว่างการเดินทางในทะเล ผลจะเป็นประการใด ตามหลักกฎหมายทั่ว ๆ ไปกำหนดว่า เจ้าของเรือไม่มีสิทธิเรียกร้องภาวะวางเรือ ถ้าสินค้าเกิดสูญหายไปในช่วงการเดินทาง คือ เจ้าของเรือต้องรับการเสี่ยงภัยในภาวะวางเรือด้วย เช่น กฎหมายอังกฤษ อเมริกัน เยอรมัน และกลุ่มสแกนดิเนเวีย¹⁴ เป็นต้น แต่กฎหมายฝรั่งเศสแตกต่างเล็กน้อย กล่าวคือ ผู้เขาอาจไม่ต้องเสียภาวะวางเรือถ้าปรากฏว่า เจ้าของเรือไม่ปฏิบัติตามข้อผูกพันที่กำหนดไว้ในสัญญา เช่น ไม่จัดเรือที่ใช้งานได้ดีใหญ่เขา หรือมีเหตุทำให้สินค้าสูญหาย หรือเสียหายเกิดขึ้น¹⁵

สำหรับปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือเมื่อสินค้าสูญหายไปนั้น เจ้าของเรือจะต้องคืนภาวะวางเรือที่ไต่ชำระล่วงหน้าไว้แล้วให้แก่ผู้เขาอย่างไรหรือไม่ กฎหมายอังกฤษมีผลแตกต่างไปจากกฎหมายอเมริกัน เยอรมัน ฝรั่งเศส และกลุ่มสแกนดิเนเวีย กล่าวคือ ในกฎหมายอังกฤษภาวะวางเรือดังกล่าวนี้เรียกคืนไม่ได้¹⁶ ส่วนในกฎหมายอื่น ๆ ถ้ามิได้มีเงื่อนไขพิเศษกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น เจ้าของเรือต้องคืนภาวะวางเรือดังกล่าวให้แก่ผู้เขา¹⁷ ในกรณีที่สินค้าเสียหายในระหว่างการค้าเงินการขนส่ง กฎหมายอังกฤษถือว่าสินค้าที่ส่งมอบตอนขนถ่ายนั้น ย่อมต้องมีสภาพเหมือนกับสินค้าขณะ

¹⁴ See Scrutton, op.cit., p.330; Poor, op.cit., pp.77-80, 82-83; HGB, section 617; Schaps & Abraham, op.cit., p.504; Puchta, op.cit., p.99-101; Scandinavian Maritime Codes, section 125; and Gram, op.cit., pp. 50-51.

¹⁵ Rodière, op.cit., p.135.

¹⁶ See Carver, op.cit., paras.468 and 1144, and cases cited therein.

¹⁷ See Poor, op.cit., pp.77-80, 82-83; HGB, section 617; Schaps & Abraham, op.cit., p.504; Puchta, op.cit., pp.99-101; Rodière, op.cit., p.286; Scandinavian Maritime Codes section 125; and Gram, op.cit., pp. 50-51.

บรรทุกลงเรือ เว้นแต่คุณสมบัติจะเสื่อมลงตามธรรมชาติของสินค้าเท่านั้น ถ้าปรากฏว่าสินค้านั้นใช้ประโยชน์ในทางการค้าไม่ได้ ผู้เขาก็ไม่ต้องชำระค่าระวางเรือให้แก่เจ้าของเรือ เช่น คดีระหว่าง Dakin โจทก์ กับ Oxley จำเลย ค.ศ.1864 กับคดีระหว่าง Asfar โจทก์ กับ Blundell จำเลย ค.ศ.1896¹⁸ สำหรับกฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวียถือเอาคุณค่าทางการค้าของสินค้าเป็นสำคัญ มิได้ตีความว่าสินค้านั้นต้องมีสภาพเหมือนสินค้าตอนที่บรรทุกลงเรือหรือไม่¹⁹ แต่ว่าการสูญหาย หรือเสียหายนั้นเกิดจากสภาพธรรมชาติ หรือคุณภาพในตัวของสินค้าเองแล้ว กฎหมายเยอรมันกับกลุ่มสแกนดิเนเวียถือว่า เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบในการเสี่ยงภัยค่าระวางเรือ นอกจากนี้กฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวียยังกำหนดไว้อีกว่า หากการสูญหาย หรือเสียหายนั้นเกิดจากความผิด หรือความประมาทเลินเล่อของผู้เขาเองแล้ว เจ้าของเรือก็ไม่ต้องเสี่ยงภัยค่าระวางเรือด้วย²⁰

อย่างไรก็ดี ปัญหาเกี่ยวกับการเสี่ยงภัยค่าระวางเรือนี้ บางครั้งเจ้าของเรือก็ไม่ต้องเสี่ยงภัยเลย โดยการกำหนดไว้ในเงื่อนไขเกี่ยวกับค่าระวางเรือ เช่น กำหนดให้ต้องชำระค่าระวางเรือเสมอไม่ว่าเรือและ/หรือสินค้าจะสูญหายหรือไม่ (ship and/or cargo lost or not lost) กรณีเช่นนี้เจ้าของเรือย่อมมีสิทธิจะได้รับค่าระวางเรือเสมอไม่ว่าจะเกิดอะไรขึ้นกับเรือ หรือสินค้า คือผู้เข้าต้องเป็นผู้เสี่ยงภัยค่าระวาง

¹⁸ See Dakin v. Oxley (1864) 15 C.B. (N.S.) 646, Asfar v. Blundell) 1898 , 1 Q.B. 123, and Scrutton, op.cit., p.341.

¹⁹ See ND 1948, p.13, and Gram, op.cit., p.50.

²⁰ See HGB, section 618, and Scandinavian Maritime Codes, section, 125.

เรือเอง เช่นคดีระหว่าง Pacific S.N. Co. โจทก์ กับ Thomson, Aikman
จำเลย ค.ศ.1920²¹ อนึ่ง ลักษณะเช่นนี้มักจะใช้กันเสมอเมื่อมีการกำหนดให้ต้องชำระ
ค่าธรรมเนียมเรือกันล่วงหน้า²²

ปัจจุบันนี้ เนื่องจากปัญหาเกี่ยวกับการเลี้ยงรักษาระวางเรือเป็นปัญหาที่มีผลต่อ
เนื่องกับปัญหาทางเศรษฐกิจด้วย กฎสัญญาจึงมักจะอาศัยการประกันภัย เพื่อลดภาระการเลี้ยง
รักษาลงโดยยอมเสียค่าธรรมเนียม หรือเบี้ยประกันภัยซึ่งเป็นจำนวนเพียงเล็กน้อย²³

5.2 คาบรทุกและขนถ่ายสินค้า

ปัญหาที่สำคัญอีกประการหนึ่งของการเช่าเรือเป็นรายเที่ยวก็คือ การกำหนดความ
รับผิดชอบเกี่ยวกับคายขนสินค้าซึ่งได้แก่คาบรทุกสินค้าและคาขนถ่ายสินค้า การบรรทุกสิน
ค้านั้น หลักกฎหมายส่วนใหญ่กำหนดให้ผู้นำของมายังข้างเรือ ("alongside") ภายใน
รัศมีของขอเกี่ยวสินค้าของเรือ (vessel's tackle) ต่อจากนั้นก็เป็นที่ของเจ้าของ
เรือที่จะบรรทุกสินค้าลงเรือ จัดเก็บในระวางเรือและแต่งระดับของสินค้าตามความเหมาะสม
ของสินค้าและระวางของเรือนั้น ๆ การแต่งระดับของสินค้าที่ไม่บรรจุหีบห่อ และบรรทุก
ลงเรือโดยการพน หรือแหลงระวางเรือทำได้ไม่ถนัด และอาจเป็นเหตุทำให้เรือเสีย
การทรงตัวไค้กายอันอาจทำให้เรือได้รับอันตรายในการเดินทางในทะเล เช่น เมล็ดข้าว
อาจเลื่อนตัวไปมาในเวลาเรือโคลง และอาจทำให้เรือเอียงไปมา หรือคว่ำได้ เป็นต้น
สำหรับการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ โดยทั่วไปเจ้าของเรือต้องขนสินค้าออกจากระวางเรือ

²¹ See Pacific S.N.Co.v. Thomson, Aikman 1920 S.C. (H.L.)
159, cited by Carver, op.cit., para. 1163; Schaps & Abraham, op.
cit., para. 617, note 8; Rodière, op.cit., p.286; and Gram, op.cit., p.51.

²² See Poor, op.cit., p.80, and Gilmore & Black, op.cit., p.184.

²³ See Lord Chorley & O.C.Giles, Shipping Law, 6th ed.
London, Pitman Publishing, 1970), p.325; and Selvig, op.cit.,
pp. 229-272.

ส่งมอบขามราวดูกรงเรือ (vessel's rail) ภายในรัศมีของขอเกี่ยวสินค้าออกไปยังข้างเรือ จากจุดนั้นก็เป็นที่ของผู้เช่าที่จะรับปลดขอเอาสินค้าไป ส่วนค้ายกขนสินค้าแต่ละช่วง แต่ละตอน ก็แบ่งกันรับผิดชอบตามภาระหน้าที่ของตน กล่าวคือ เจ้าของเรือรับผิดชอบตอนที่จัดวางสินค้าบนเรือ จัดเก็บ หรือแต่งระดับของสินค้ารวมทั้งคายขนถ่ายด้วย ลักษณะดังกล่าวนี้ กฎหมายอังกฤษ เยอรมัน กลุ่มสแกนดิเนเวีย และเบลเยียม กำหนดไว้อย่างชัดเจน เว้นแต่จะมีการตกลงกันเป็นอย่างอื่น²⁴ ส่วนกฎหมายฝรั่งเศสมีข้อยกเว้นใหญ่ เขาต้องรับผิดชอบเสียค่าบริการทุกและขนถ่ายสินค้าด้วย²⁵ จึงต้องระมัดระวังเมื่อมีการเกี่ยวข้องกับเรือฝรั่งเศส

หลักสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดความรับผิดชอบในเรื่องค้ายกขนสินค้าดังกล่าวนี้ เรียกว่า "gross terms" ซึ่งในแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานบางแบบก็ใช้หลักเกณฑ์ดังกล่าว เช่น แบบพิมพ์ Gencon ข้อ 5 ระบุไว้ว่า

"Cargo to be brought alongside in such a manner as to enable vessel to take the goods with her own tackle and to load the full cargo in ... running working days. Charterers to procure and pay the necessary men on shore or on board the lighters to do the work there, vessel only heaving the cargo on board. If the loading takes place by elevator cargo to be put free in vessel's hold, Owners only paying trimming expenses. Any pieces and/or packages

²⁴ For English law, see Carver, op.cit., paras.685, 1004, and R.Bartle, Introduction to Shipping Law, 2nd ed. (London, Sweet & Maxwell, 1963), pp.158, 168; German law, HGB, sections 561, 593; Scandinavian law, Scandinavian Maritime Codes, sections 89, 107; and Belgian law, Smeesters & Winkelmolen, op.cit., vol.I, pp.436, 461.

²⁵ See Decret of 31 December 1966 on contracts of affreightment and maritime transport, article 9.

of cargo over two tons weight shall be loaded, stowed and discharged by Charterers at their risk and expenses...";

และเงื่อนไขข้อ 6 ระบุว่า

"Cargo to be received by Merchants at their risk and expense alongside the vessel not beyond the reach of her tackle...".

ข้อดังกล่าวสำหรับเงื่อนไขข้อ 5 ก็คือ มีข้อยกเว้นเป็นการเพิ่มความรับผิดชอบค่าขนส่งสินค้าแก่ผู้เช่าเกี่ยวกับสินค้าที่ไม่ได้บรรจุหีบห่อซึ่งในการบรรทุกลงเรืออาจต้องใช้เครื่องมืออย่างหนึ่ง กับสินค้าที่บรรจุหีบห่อแต่จำกัคน้ำหนักเอาไว้อีกอย่างหนึ่ง ส่วนในเงื่อนไขข้อ 6 ก็เป็นหลักเกณฑ์เช่นที่กล่าวมาแล้ว นอกจากนี้ ยังมีแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือบรรทุกเมล็ดข้าว ไม่นับยกกระต่าย และกระต่าย ระบุไว้คล้ายคลึงกันก็มี บางแบบก็มีกำหนดให้ผู้เช่าเป็นผู้จัดการบรรทุก หรือขนถ่ายสินค้าดังกล่าวเอง แต่เวลาเช่าของเรือออกค่าใช้จ่ายให้ตามอัตราในขณะนั้น หรือว่าช่วยออกค่าใช้จ่ายตามอัตราประจำส่วนหนึ่ง²⁶

สำหรับเงื่อนไขที่ระบุดังกล่าวการบรรทุกสินค้าข้างลำเรือ ("alongside") นั้น บางครั้งก็เป็นปัญหาเกี่ยวกับสภาพท้องถิ่นและขนบธรรมเนียมประเพณีของท่าเรือว่าแต่ละฝ่ายจะปฏิบัติประการใด ซึ่งอาจแตกต่างไปจากหลักเกณฑ์ที่กล่าวมาแล้วได้ กฎหมายอังกฤษส่วนใหญ่เกี่ยวกับการขนถ่ายไม่แปรรูปและไม่แปรรูป มีขนบธรรมเนียมประเพณีของท่าเรือเป็นพิเศษ แต่กฎหมายอังกฤษก็ยังไม่ชัดเจนนัก กล่าวคือ ในบางกรณีศาลวินิจฉัยให้เป็นไปขนบธรรมเนียมประเพณีของท่าเรือ เช่น คดีระหว่าง Smith, Hogg โจทก์ กับ Bamburgher. จำเลย ค.ศ. 1929²⁷ แต่บางกรณีก็วินิจฉัยโดยอาศัยเงื่อนไขตามสัญญาเช่าเรือที่ให้เจ้าของเรือมีหน้าที่ต้องส่งมอบของขามราวลูกกรงเรือ โดยมีต่องคำนึงถึงหน้าที่และความรับผิดชอบ

²⁶ See Centrocon, clause 17; Austral, clause 4; Pixpinus, clause 2; Benecon, clause 10; Nubaltwood and Sovietwood, clauses 6 and 15; Baltpulp, clauses 3 and 7; and Baltcon, clause 17.

²⁷ See Smith, Hogg v. Bamburgher (1929) 1 K.B.150, cited by Carver op.cit., para. 1012.

ชอบตามขนบธรรมเนียมประเพณีของท่าเรือ เช่น คดีระหว่าง Palgrave Brown โจทก์ กับ Turid (SS.) จำเลย ค.ศ.1922 และคดีระหว่าง Hillas โจทก์ กับ Rederi Aktiebolaget Aeolus จำเลย ค.ศ.1926²⁸ และเนื่องจากคำว่า "alongside" มีความหมายไม่ชัดเจนและสามารถตีความยืดหยุ่นได้ จึงไม่มีความแน่นอน นักกฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวีย จึงเสนอว่า ควรจะต้องพิจารณาให้เป็นไปตามขนบธรรมเนียมประเพณีแห่งท้องถิ่น รวมทั้งสิ่งแวดล้อมเป็นกรณี ๆ ไป²⁹

การใช้คำว่า alongside นั้น อาจมีปัญหาอย่างอื่นมาเกี่ยวข้องอีกได้ เช่น เมื่อต้องการทำการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าด้วยวิธีอื่น คำรากกฎหมายฝรั่งเศสโคกลาดัวถึงความยุ่งยากบางประการเกี่ยวกับการคิดคำนวณค่าใช้จ่ายตามเงื่อนไขข้างลำเรือ หรือ alongside นี้ เมื่อเรือไม่อาจเทียบท่า หรือเทียบกับเชือกเทียบเรือได้ ทำให้ต้องขนถ่ายสินค้าลงเรือโดยทางเรือลำเลียงอีกต่อหนึ่ง³⁰

สัญญาเช่าเรือขนส่งไม้สมัยใหม่ แบบ Nubaltwood ข้อ 15 และ Sovietwood ข้อ 15 ต่างก็มีเงื่อนไขให้ขนบธรรมเนียมประเพณีของท่าเรือถ้าเป็นไปได้ ทั้งนี้ เพื่อตัดปัญหาความไม่แน่นอนว่าฝ่ายใดจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการยกขนสินค้า แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือทั้งสองแบบนี้ กำหนดเงื่อนไขไว้ว่า

"the cargo shall ... be discharged by the Vessel in the customary manner to the quay and/or into lighters and/or craft and/or rafts and/or wagons and/or on the bogies and thereon stowed and/or stacked as customary at the port of discharge, Consignees having the right to select any

²⁸See Palgrave Brown v. Turid (SS.) (1922) 1 A.C.397, and hillas v. Rederi Aktiebolaget Aeolus (1926) 32 Com.Cas.69, cited by Carver, op.cit., paras.1010-1012.

²⁹See Jantzen, op.cit., p.187.

³⁰See P.Chauveau, Traité de droit maritime (Paris, Librairies Techniques, 1958), para.695.

one or more of these alternatives if customary and available at the time of discharge"

และยังมีเงื่อนไขเพิ่มเติมอีกว่า "งานใดก็ตามที่ทางเรือได้ทำการส่งมอบสินค้าปนราวถูกกรงเรือ ณ ท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าโดยใช่แรงงาน หรือภายในรัศมีของขอเกี่ยวสินค้าของเรือ หรือขอเกี่ยวสินค้าของปั้นจั่นบนท่าเรือเมื่อมีการขนถ่ายสินค้านั้น ผู้รับตราส่งจะต้องออกค่าใช้จ่ายให้แก่เจ้าของเรือเพิ่มขึ้นอีก 15%

เงื่อนไขเกี่ยวกับความบรรทุกและขนถ่ายสินค้า อาจกำหนดเป็นอย่างอื่นซึ่งมีใช้ "gross terms" ก็ได้ เช่น ในกรณีที่ต้องการกำหนดให้ผู้เช่าเป็นฝ่ายเสียค่าบรรทุกและขนถ่ายสินค้าแต่ผู้เดียว ก็ใช้คำว่า f.i.o. [free in and out (of ship)] ซึ่งมีความหมายว่าเจ้าของเรือไม่ตองเกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายดังกล่าว และในที่นี้หมายความรวมถึงผู้เช่าจะต้องเสียค่าจุกเก็บและแต่งระดับสินค้าด้วย หรืออาจใช้คำว่า f.o.b. (free on board) ซึ่งหมายความว่าผู้เช่าเป็นผู้เสียเฉพาะค่าบรรทุกสินค้า³¹ เป็นต้น

เงื่อนไขดังกล่าวเหล่านี้ได้มีการปรับปรุงให้ เป็นไปตามสภาพความเจริญของท่าเรือขึ้นหลายอย่าง เช่น การใช้ปั้นจั่นบนท่าเรือบรรทุกและขนถ่ายสินค้าแทนปั้นจั่นของเรือ หรือการใช้วิธีบรรทุก หรือขนถ่ายโดยใช่ทอคูด พน กะบะงับ หรือสายพานในกรณีที่เบ็นสินค้าแห่งไม่บรรจุหีบห่อ เป็นต้น ซึ่งวิธีการเหล่านี้หากใช้หลักการส่งมอบสินค้าข้างเรือภายในรัศมีของขอเกี่ยวสินค้าของเรือเพื่อแบ่งแยกความรับผิดชอบขายสินค้า อาจไม่เหมาะสมดังเช่นสมัยก่อน อีกประการหนึ่งผู้เช่าก็อยู่ในฐานะที่ดีกว่าเจ้าของเรือ คือสามารถทราบ ค่าใช้จ่ายในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือที่บรรทุกและขนถ่ายดีกว่าเจ้าของเรือ³² โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในการบรรทุกสินค้าแห่งซึ่งไม่บรรจุหีบห่อ หรือน้ำมัน ผู้เช่าก็มักจะเป็นเจ้าของหรือผู้ควบคุมอุปกรณ์ในการบรรทุกและขนถ่าย ณ ท่าเรือดังกล่าว

³¹ See Puchta, op.cit., p.107; Gram, op.cit., p. 58; and Cufley, op.cit., p.97 และพึงระมัดระวัง คำว่า f.o.b. ถ้าระบุไว้ในสัญญาซื้อขายแล้วจะมีความหมายแตกต่างไปจากที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือ

³² See Puchta, op.cit., p. 108.

เสียเองอีกด้วย ฉะนั้น แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานสำหรับสินค้าแห้งไม่บรรจุหีบห่อ ส่วนมากจึงมักมีเงื่อนไข "f.i.o." ซึ่งแตกต่างไปจากเงื่อนไข "gross terms" ดังกล่าวแล้ว กำหนดเอาไว้แทน เช่น แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือเพื่อบรรทุกแร่ส่วนมากจะกำหนดเงื่อนไข f.i.o. และเงื่อนไขการแต่งระดับของสินค้าซึ่งเรียกว่า free trimming เพิ่มเติมเข้าไปด้วย เช่น ในแบบพิมพ์ Genorecon ข้อ 11 และ 16 ซึ่งระบุไว้ว่า

"11. The cargo shall be loaded and well trimmed by the loading conveyor belt (s) free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners; any extra trimming required by the Owners shall be for their account;

"16. The cargo shall be discharged free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners."

เงื่อนไขลักษณะเดียวกันนี้ อาจกำหนดเป็นอย่างอื่นได้ เช่น ค่าแต่งระดับของสินค้าอาจกำหนดให้เจ้าของเรือเป็นผู้รับผิดชอบต้องเสียเอง³³ หรือกำหนดให้เจ้าของเรือรับผิดชอบค่าแต่งระดับสินค้าในอัตราประจำหรือจำนวนที่แน่นอน³⁴ หรือกำหนดให้ผู้ตราส่งเป็นผู้บรรทุกสินค้าลงเรือแต่เจ้าของเรือออกค่าใช้จ่ายแน่นอนต้นละเท่านี้เท่านี้ และเจ้าของเรือรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าเหล่านี้เองทั้งหมดด้วย³⁵ ฯลฯ ซึ่งเป็นเรื่องที่ต้องระมัดระวังและทำความเข้าใจเงื่อนไขดังกล่าวในสัญญาเช่าเรือแต่ละแบบ ๆ ให้ดีด้วย

อนึ่ง ในสัญญาเช่าเรือเพื่อบรรทุกถ่านหินบางแบบ เช่น Polcoalvoy (ข้อ 7) และ Sovcoal (ข้อ 4) กำหนดให้ผู้เช่าเป็นผู้ออกค่าบรรทุกสินค้าแต่ผู้เดียวโดยเจ้า

³³ See Lamcon, clauses 11 and 16, and Sovorecon, clauses 9 and 17.

³⁴ See Orecon, clauses 7 and 9.

³⁵ See Meditore and Necore, clauses 7, 8 and 9.

ของเรือมิต้องรับผิดชอบแต่อย่างใด³⁶ ส่วนคาขนถ่ายสินค้าอาจกำหนดวิธีคิดอย่างใด
 อย่างหนึ่งคือ 1. เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบคาขนถ่ายสินค้าเลย หรือ 2. เจ้าของ
 เรือรับผิดชอบคาขนถ่ายสินค้าในอัตราประจำอัตราหนึ่ง หรือ 3. ไขหลักเกณฑ์ของเงื่อน
 ไข "gross terms"³⁷ ซึ่งสัญญาเช่าเรือเพื่อบรรทุกถ่านหินในสมัยก่อน ๆ ก็มีกำหนด
 ไว่แตกต่างกันหาหลักเกณฑ์แน่นอนไคยาก เช่นในแบบพิมพ์ Baltcon ข้อ 1 กำหนด
 ใหญ่เช่าเสียค่าใช้จ่ายในการคัดแยกหีบห่อสินค้าและแต่งระดับสินค้านอกเหนือไปจากค่า
 แต่งระดับสินค้าในขณะบรรทุก ซึ่งเจ้าของเรือจะเป็นผู้เสีย และให้ใช้ขนบรรทุกนิยม
 ประเพณีที่ปฏิบัติกันบังคับด้วย ซึ่งขนบรรทุกนิยมประเพณีที่ปฏิบัติกันเกี่ยวกับการค้ำ
 หิน กำหนดใหญ่เช่าเป็นฝ่ายออกคาบรรทุกสินค้า³⁸ ส่วนคาขนถ่ายสินค้านั้น แบบพิมพ์
 Baltcon ข้อ 15 และ 17 กำหนดไว่ค่อนข้างสับสนคือไขหลักเกณฑ์ "gross terms"
 โดยให้ผู้รับตราส่งเสียคาขนถ่ายเป็นอัตราตันละเท่านั้นเท่านั้น รวมตลอดทั้งค่าใช้จ่ายใน
 การจัดกวาน เครื่องมือ และอุปกรณ์การขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าตามขน
 บรรทุกนิยมประเพณี โดยทางเรือต้องจัดคนประจำกวานให้ตามที่ผู้รับตราส่งร้องขอ แต่
 ผู้รับตราส่งเป็นฝ่ายออกค่าใช้จ่ายสำหรับคนประจำกวาน ซึ่งในกรณีเช่นนี้จะไม่ถือว่าเป็น
 ลูกจ้างของเจ้าของเรือ ฯลฯ และในแบบพิมพ์ Welsh Coal Charter 1896 เกี่ยว
 กับคาบรรทุกและขนถ่ายสินค้ำก็ระบุไว่คล้ายคลึงกันแบบ Baltcon ที่กล่าวมาแล้ว

สำหรับน้ำมัน การบรรทุกและขนถ่ายใช้เครื่องสูบลมน้ำมัน ซึ่งโดยปกติการ
 สูบน้ำมันลงเรือผู้เช่าจะเป็นฝ่ายออกค่าใช้จ่าย แต่เวลาสูบน้ำมันขึ้นจากเรือ เจ้าของเรือ
 เป็นฝ่ายออกค่าใช้จ่าย

³⁶ ส่วนค่าใช้จ่ายสำหรับการแต่งระดับสินค้านั้น แบบ Sovcoal, clause 4,
 กำหนดให้เจ้าของเรือรับผิดชอบในอัตราประจำ.

³⁷ Polcoalvoy, clause 14; Sovcoal, clauses 11 and 12.

³⁸ See Rørdam, op.cit., p.43.

เมื่อกกล่าวโดยสรุป การแบ่งส่วนความรับผิดชอบเกี่ยวกับค่ายกขนสินค้านี้ ส่วนใหญ่เป็นเรื่องของกรรมวิธีที่ตกลงกันเอง ซึ่งหากมิได้ตกลงกันไว้โดยชัดแจ้ง ก็ต้องใช้หลักเกณฑ์ทั่วไปหรือขนบธรรมเนียมประเพณีของท่าเรือซึ่งใกล้เคียงมาแล้ว

5.3 เวลาปลอดค่าเช่าเรือกับเวลาคักค่าเช่าเรือ³⁹

ตามหลักเกณฑ์ทั่วไป เวลาที่เรือจอดอยู่เฉย ๆ โดยไม่ได้ทำงาน เจ้าของเรือยอมไม่ได้รับค่าเช่าเรือ หรือค่าธรรมเนียมที่ควรจะได้รับ ทั้ง ๆ ที่เจ้าของเรือต้องเสียค่าใช้จ่ายต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ค่าใช้จ่ายประจำอันได้แก่ ค่าเสื่อมราคา ค่าประกันภัย คาคอกเบี้ยเงินลงทุน เป็นต้น ซึ่งค่าใช้จ่ายประจำนี้ ไม่ว่าเรือจะบรรทุกสินค้าหรือไม่ก็ตาม เจ้าของเรือยอมต้องเสียอยู่เรื่อยไป อีกประการหนึ่ง การเช่าเรือเป็นรายเที่ยวนั้น ถ้าเรืออยู่ในท่าเรือนาน ๆ ค่าใช้จ่ายประจำของเจ้าของเรือก็จะมากขึ้นตามระยะเวลา ทำให้กำไรที่จะได้จากการให้เช่าเรือลดลง หรือบางทีอาจจะขาดทุนก็ได้ และโอกาสที่จะให้ผู้อื่นเช่าเรือต่อไปก็มียอดคงค้าง ฉะนั้น เจ้าของเรือจึงถือว่าเวลาดังกล่าวเป็นเรื่องสำคัญที่จะต้องพยายามจำกัดให้เรือของตนจอดอยู่ในท่าเรือให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ สำหรับฝ่ายผู้เช่านั้น มีหน้าที่ที่จะต้องจัดหาสินค้ามาบรรทุกลงเรือและขนถ่ายสินค้าดังกล่าวนั้นลงจากเรือ ฉะนั้นถ้าเรือมีเวลาจอดอยู่ในท่าเรือไครนาน ๆ ก็ย่อมจะเป็นประโยชน์ต่อการบรรทุกขนถ่ายสินค้าของตนยิ่งขึ้น

เวลาที่ยอมให้เรือจอดเพื่อทำการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าโดยผู้เช่าไม่ต้องเสียค่าเช่าเรือให้แก่เจ้าของเรือ นั้น เรียกว่า "laytime" ซึ่งในที่นี้จะเรียกว่า "เวลาปลอดค่าเช่าเรือ" ยังมีคำอีกคำหนึ่งคือ laydays ซึ่งหมายถึงเวลาดวงหนานานที่สุดที่ผู้เช่าจะต้องเริ่มบรรทุกสินค้าลงเรือ กล่าวคือ เป็นจำนวนวันที่เจ้าของเรือยอมให้เรือเสียเวลาก่อนวันที่ตกลงกันให้บรรทุกสินค้าลงเรือ โดยผู้เช่าไม่ต้องเสียค่าเช่าเรือ ซึ่งมักจะเข้าใจไขว่เขวกับคำว่า "laytime" อยู่เสมอ และถ้าจะแปลว่า "วันล่วงหน้า" ก็พอจะฟังได้⁴⁰ ส่วนระยะเวลาที่ยืดออกไปเกินกว่าที่ตกลงกันไว้และผู้เช่าจำต้องเสียค่าทดแทนค่า

³⁹ เพื่อความเข้าใจยิ่งขึ้น โปรดดู Tiberg, op.cit., pp.23-96.

⁴⁰ ดูบทที่ 4 ข้อ 4.2.2

ใช้จ่ายของเรือให้แก่เจ้าของเรือ เรียกว่า "demurrage" ซึ่งในที่นี้จะเรียกว่า "เวลา คิดค่าเช่าเรือ" คือเป็นค่าเช่าเรือที่ต้องคิดเพิ่มขึ้นจากที่ได้ตกลงกันไว้

คำว่า demurrage นี้ กฎหมายของประเทศต่าง ๆ ยังไม่ลงรอยกัน คือตีความ แตกต่างกันไป กล่าวคือ กฎหมายอังกฤษตีความว่าเป็นค่าเสียหายซึ่งผู้เช่าต้องชำระเนื่อง จากการละเมิดสัญญา⁴¹ กฎหมายฝรั่งเศสตีความเป็นการเสียค่าระวางเรือเพิ่มขึ้น⁴² ส่วนกฎหมายเยอรมันและกลุ่มสแกนดิเนเวียได้ให้ความเห็นเมื่อเร็ว ๆ นี้ว่าเป็นค่าทดแทน อย่างหนึ่ง ซึ่งมีใช้ทั้งค่าเสียหายหรือค่าระวางเรือเพิ่มขึ้น⁴³ ฯลฯ ฉะนั้น การคิดคำนวณ หรือพิจารณาว่า เมื่อใดเป็น laytime หรือ demurrage นั้น จึงเป็นเรื่องไม่ง่ายนัก แม้ว่าการพิจารณาตามเงื่อนไขในแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือเป็นรายเที่ยวมาตรฐานต่าง ๆ จะ คล้ายคลึงกันเป็นส่วนมากก็ตาม แต่ในด้านกฎหมายและวิชาการก็ค่อนข้างสับสน ทั้งนี้เนื่อง จากความแตกต่างทางกฎหมายของประเทศต่าง ๆ รวมตลอดทั้งในด้านการค้า สินค้า หรือเหตุอย่างอื่นซึ่งอาจเกิดขึ้นในขณะที่เรือเดินทางในทะเลก็มีลักษณะแตกต่างกันไป ทำให้ มีปัญหาเกิดขึ้นบ่อย ๆ และก็ยากต่อการวินิจฉัย⁴⁴

5.3.1 เวลาปลอดค่าเช่าเรือ (laytime)

laytime เป็นเงื่อนไขซึ่งเกิดขึ้นก่อน demurrage คือต้องหมดช่วง laytime แล้ว จึงจะมาถึงช่วง demurrage ปัญหาที่ว่า จะคิดคำนวณช่วงเวลาปลอดค่าเช่าเรือกัน อย่างไร และเมื่อใดจึงจะถือว่าเป็นการเริ่มนับเวลาปลอดค่าเช่าเรือ

⁴¹ See Aktieselskabet Reidar v. Arcos (1927) 1 K.B. 352, cited in Carver, op.cit., para.1208.

⁴² Décret of 31 December 1966, art. 11.

⁴³ See Tiberg, op.cit., p.535.

⁴⁴ See Gilmore & Black, op.cit., p.187.

5.3.1.1 การศึกษาคำนวณเวลาปลอดค่าเช่าเรือ

ก. การกำหนดความยาวหรือช่วงเวลาของเวลาปลอดค่าเช่าเรือ

ปกติในสัญญาเช่าเรือจะกำหนดความยาวของช่วงเวลาปลอดค่าเช่าเรือเอาไว้ ซึ่งอาจกำหนดไว้เป็นจำนวนวัน หรือจำนวนชั่วโมงที่แน่นอนเพื่อให้ผู้เช่าบรรทุกและ/หรือขนถ่ายสินค้าได้โดยไม่ต้องเสียค่าเช่าเรือประการหนึ่ง คำในสัญญาเช่าเรือมักใช้ว่า "working days/working hours" หรือ "running days/running hours" อีกประการหนึ่งก็อาจกำหนดเป็นอัตราบรรทุกและ/หรือขนถ่ายสินค้าว่าเป็นจำนวนเท่าใด หรือจำนวนกี่ตันต่อวันก็ได้

ตัวอย่าง เช่น ในสัญญาเช่าเรือระบุว่า :

"จะต้องบรรทุกและขนถ่ายสินค้าในวันทำงานปกติของท่าเรือภายใน ... วัน และเป็นวันที่ลมฟ้าอากาศอำนวยให้ วันอาทิตย์ วันหยุดราชการทั่ว ๆ ไป และวันหยุดประจำท้องถิ่นไม่นับมาคิด ..."⁴⁵

"เรือจะต้องบรรทุกสินค้าหมุนเวียนกับเรืออื่น ๆ ตามปกติ เวลาปลอดค่าเช่าเรือสำหรับการบรรทุกสินค้าไม่เกิน ... วันทำงานวันหนึ่งคิด 24 ชั่วโมง ลมฟ้าอากาศอำนวยให้ วันอาทิตย์และวันหยุดราชการไม่คิด เว้นแต่จะได้บรรทุกสินค้าในวันดังกล่าวด้วย ...", และ "จะต้องทำการขนถ่ายสินค้าเวลาลมฟ้าอากาศอำนวยให้ไม่เกิน ... วันทำงาน วันหนึ่งคิด 24 ชั่วโมง วันอาทิตย์และวันหยุดราชการ และเวลาระหว่าง... ไม่คิด เว้นแต่จะได้ขนถ่ายสินค้าในวันและเวลาดังกล่าว"⁴⁶

"จะต้องบรรทุกสินค้าภายใน ... ชั่วโมงทำงาน ... " และ "... ผู้รับตราส่งจะต้องรับสินค้าจากเรือใหญ่ ณ ท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้า โดยเรือไม่ต้องออกค่าใช้จ่ายและเลี้ยงภัต ในอัตราเฉลี่ยวันละ ... ตัน เมื่อลมฟ้าอากาศอำนวยให้ วันอาทิตย์และวันหยุดราชการไม่คิด ถ้าเรือสามารถส่งมอบสินค้าได้ตามอัตราที่กำหนดไว้"⁴⁷

⁴⁵ Scancon, clause 9.

⁴⁶ Genorecon, clauses 10 and 15.

⁴⁷ Welsh Coal Charter 1896, clauses 3 and 7.

"เรือจะต้องบรรทุกสินค้าให้ได้ในอัตราทำงานปกติวันละ 500 ตัน วันอาทิตย์ และวันหยุดราชการไม่คิด ... " 48

"จะต้องบรรทุกสินค้าในอัตราเฉลี่ยต่อระวางเรือที่บรรทุกทั้งหมด ... ตัน ต่อวัน-ทำงานซึ่งลมฟ้าอากาศอำนวยให้ วันหนึ่งคิด 24 ชั่วโมง ติดต่อกัน วันอาทิตย์และวันหยุดราชการไม่คิด เว้นแต่จะทำงานและไม่ว่ากรณีใด ๆ ก็ตาม ให้คิดตามเวลาทำงานจริง ๆ เท่านั้น ... " 49

ความแตกต่างระหว่างคำว่า working days/hours และ running days/hours มีความสำคัญที่ควรระวังให้มากกล่าวคือ คำว่า "working days/hours" หมายถึงจำนวนวันหรือชั่วโมงที่คิดเป็นเวลาปลอดค่าเช่าเรือเมื่อเป็นเวลาทำงานตามปกติจริง ๆ เท่านั้น ส่วนคำว่า "running days/hours" นั้น หมายความว่า จำนวนวันหรือชั่วโมงที่คิดหรือนับต่อเนื่องกัน โดยไม่คำนึงว่าการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้านั้นจะกระทำในวันหรือเวลาทำงานปกติหรือไม่ การไม่นับต่อเนื่องกันดังกล่าวจะกระทำได้ก็แต่โดยระบุยกเว้นไว้ในสัญญาเช่าเรือเท่านั้น ซึ่งปกติมักใช้ข้อความว่า "Sundays and holidays excepted"⁵⁰ ในกรณีเช่นนี้ ถ้าผู้เช่าเลือกทำงานในวันที่ยกเว้นดังกล่าวแล้ว วันเช่นวันนั้นก็ได้รับยกเว้นไม่ต้องนับรวมเข้าไปในเวลาปลอดค่าเช่าเรือด้วย เว้นแต่จะใคร่ระบุเอาไว้ในสัญญาเช่าเรือโดยชัดเจนอีกว่าในวันที่ได้รับการยกเว้นนั้นหากมีการทำงานจริง ๆ ก็ต้องนับรวมเข้าเป็นเวลาปลอดค่าเช่าเรือที่กำหนดเอาไว้อย่างใด ซึ่งปกติในสัญญาเช่าเรือมักใช้ข้อความว่า "Sundays and holidays excepted unless used" หรือข้อความอย่างอื่นซึ่งมีความหมายในทำนองเดียวกัน⁵¹

อีกประการหนึ่ง ในสัญญาเช่าเรื่อนั้น ปกติมักกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับลักษณะของลมฟ้าอากาศลงไปด้วย เพื่อให้หมายถึงเวลาที่ทำงานจริง ๆ นั้นจะต้องเป็นวันหรือเวลาซึ่งลม

48 Centrocon, clause 13.

49 Sovietwood, clause 6.

50 See Genorecon, clause 10; and Centrocen, clause 13, etc.

51 See Genorecon, clause 10; and Sovietwood, clause 6, etc.

ฟ้าอากาศอันวายไต่ควย เช่น เดิมขอความว่า "weather permitting"⁵² หรือ "weather working days"⁵³ ลงไป อย่างไรก็ตาม กฎหมายอังกฤษก็ยังให้ความหมายของขอความ 2 อย่างนี้แตกต่างกัน กล่าวคือ ขอความ "weather permitting" หมายถึง เวลาปลอดค่าเช่าเรืออันเป็นข้อยกเว้นเฉพาะกรณีที่มีหลักฐานแสดงว่าลมฟ้าอากาศไม่อำนวยให้ในขณะบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าจริง ๆ เท่านั้น มิใช่การบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้ากระทำไม่ได้เพราะเหตุอื่น ๆ ส่วนขอความ "weather working days" หมายถึงวันซึ่งไม่คิดเป็นเวลาปลอดค่าเช่าเรือ แมว่าลมฟ้าอากาศจะเลวจนทำงานไม่ได้ และรวมทั้งเหตุอื่น ๆ ที่ทำให้ทำงานไม่ได้ด้วยแม้มลฟ้าอากาศจะอำนวยให้ก็ตาม สำหรับกฎหมายของประเทศอื่น ๆ จะตีความแตกต่างกับกฎหมายอังกฤษหรือไม่ ยังไม่มีหลักฐานแน่ชัด ⁵⁴

ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นเกี่ยวกับคำว่า working days ได้คือก็คือวันที่ทำงานไม่ได้เต็มวัน หรือทำงานเพียงส่วนหนึ่งของวัน เช่นวันเสาร์ ทางยุโรปมักจะทำงานเฉพาะตอนเช้า ส่วนตอนบ่ายหยุดงานเช่นนี้ วันเสาร์จะคิดเป็นวันทำงานเต็มวันหรือคิดเพียงครึ่งวัน อนึ่ง คำวินิจฉัยของศาลก็ยังไม่ลงรอยกัน ⁵⁵ ฉะนั้น แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานสมัยใหม่จึงมักหลีกเลี่ยงข้อยู่งยากนี้ โดยระบุไว้ชัดเจนว่า ให้อยกเว้นวันเสาร์หรือระบุไว้เป็นอย่างอื่น เช่น "ไม่นับเวลาระหว่างเที่ยงวันวันเสาร์ถึง 8 นาฬิกาเช้าวันจันทร์ หรือไม่นับเวลาระหว่างบ่าย 5 โมง หรือ 17 นาฬิกาวันทำงานสุดท้าย (ถ้าเป็นวันเสาร์นับจากเที่ยงวัน) ถึง 8 นาฬิกาเช้าของวันเปิดทำงานปกติต่อไป เว้นแต่

⁵² See Scancon, clause 9; and Genorecon, clause 10, etc.

⁵³ See Sovietwood, clause 6; and Austral, clause 9, etc.

⁵⁴ See Carver, op.cit., paras. 1225, 1227; and Tiberg, op.cit., pp. 410-412.

⁵⁵ See Tiberg, op.cit., pp. 402-406.

จะคิดทำงานในระหว่างเวลาดังกล่าว หรือจนกว่าเรือพร้อมที่จะบรรทุกสินค้าได้ จึงจะคิดค่าเช่าเรือ"⁵⁶ ฯลฯ

สำหรับการคิดเวลาปลดค่าเช่าเรือ โดยกำหนดเป็นอัตราบรรทุกและ/หรือขนถ่ายสินค้าวันหนึ่ง ๆ ว่าได้เป็นจำนวนกี่ตันนั้น แทนที่จะคิดกันเป็นจำนวนวัน เช่น วิธีแรกก็มาคิดกันเป็นวัน ๆ ไป และถือเอาความเหมาะสมสำหรับงานมาตรฐานเฉพาะอย่าง⁵⁷ ซึ่งมักมีกำหนดอยู่ในแบบพิมพ์สมัยใหม่เป็นส่วนใหญ่ บางครั้งอัตราที่กำหนดว่าเป็นจำนวนกี่ตันต่อวันนี้ก็ใช้คิดกันตามระวางเรือบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า คือคิดเป็นระวางเรือหนึ่ง ๆ ต่อวันไม่รวมกันทั้งหมด ("per workable hatch")⁵⁸ คำว่าระวางเรือ หรือ hatch หมายถึงปากระวางที่บรรทุกสินค้าลงระวางเรือและขนถ่ายสินค้าออกจากระวางเรือ ความหมายนี้ไม่ชัดเจนทีเดียว เพราะวิธีการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าในเรือ บางครั้งปากระวางเดียวอาจจะคลุมถึงจำนวนของระวางเรือสองหรือสามระวางก็ได้ แล้วแต่ลักษณะของฝาถ้ำน้ำ หรือฝาถ้ำระวางในเรือ ทำให้เป็นการยากต่อการดำเนินงานว่าจะบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้ากันอย่างไร ในทางปฏิบัติที่ความหมายกันเป็น 2 วิธี คือ

1. วิธีคูณ (The multiplication method) วิธีคิดใช้จำนวนปากระวางคูณด้วยจำนวนตันที่กำหนดให้บรรทุกหรือขนถ่ายต่อระวางเรือ เช่น มีปากระวาง 5 ปาก ระวาง จำนวนตันที่กำหนดให้ต่อระวางเรือ 200 ตัน จำนวนที่สามารถบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าได้โดยมิต้องเสียค่าเช่าเรือ หรือเป็น laytime คือ $5 \times 200 = 1,000$ ตัน เป็นต้น วิธีนี้ปกติใช้กับการค้าหรือขนส่งไม่ระหว่างประเทศ
2. วิธีใช้ระวางเรือใหญ่ที่สุด (The largest-hold method) วิธีนี้ใช้อัตราของระวางเรือที่ใหญ่ที่สุด กล่าวคือ laytime ต้องคำนวณสัมพันธ์กับเวลาที่ใช้ในการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าในระวางเรือที่ใหญ่ที่สุด เช่น สมมุติว่ามี 5 ระวาง ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าในระวางละ 100, 150, 250, 180 และ 120, ตัน ตามลำดับ

⁵⁶ See Ferticon, clause 3b.

⁵⁷ See Tiberg, op.cit., p.426.

⁵⁸ See Sovietwood, clause 6.

ฉะนั้น ระยะเวลาเรือใหญ่ที่สุดที่ถือเป็นเกณฑ์ หรืออัตราบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าต่อวันคือ 250 ตัน ต่อวัน

ทั้งสองวิธีนี้ ในกรณีที่เรือมีขนาดของระวางเรือไม่เท่ากัน ถ้าใช้คิดตามวิธีที่ 1 เจ้าของเรือจะได้เปรียบแต่ถ้าใช้วิธีที่ 2 ผู้เช่าจะได้เปรียบ ฉะนั้น เพื่อมิให้เกิดปัญหา บางกรณีจึงกำหนดอัตราบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าโดยเฉลี่ยต่อวันไว้โดยชัดเจน เช่น กำหนดว่า "the average rate of 120 metric tons gross per hatch per working day" แทนที่จะกำหนดว่า "per workable hatch" ซึ่งหากใช้ตามวิธีที่ 2 ผู้เช่าอาจเสียเปรียบได้⁵⁹

การคิดเวลาปลอดค่าเช่าเรือนี้ โดยทั่วไปสัญญาเช่าเรือมาตรฐานจะกำหนดไว้โดยแน่นอน อย่างไรก็ตาม สัญญาเช่าเรือมาตรฐานบางแบบก็มีข้อความที่ไม่ชัดเจนนัก เช่น ใขว่า "customary dispatch" หรือ ต่อยคำที่คล้ายคลึงกัน เช่น "with all dispatch" หรือ "with all dispatch as customary" หรือ "as fast as the ship can receive (deliver)" ซึ่งนิยมเรียกเป็นคำย่อว่า "f.a.c." (fast as can) โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อความว่า "customary dispatch" และ "f.a.c." มักมีระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือเพื่อขนส่งไม้และเยื่อกระดาษ เช่น ตามแบบพิมพ์ Benacon ข้อ 9 ระบุว่า :

"The cargo ... to be discharged according to the custom of the port with customary steamer dispatch during ordinary working hours, Sundays and holidays (unless used) in both

⁵⁹ See BIMCO, Annual Report, 1964-1965, pp. 72, 79-82; *Compania de Navigation Zita v. Dreyfus* (1953) 1 W.L.R. 1399, cited by Carver, *op.cit.*, para.1230; and F.J.J. Cadwallader, "English shipping cases, 1971", Journal of Maritime Law and Commerce, (Silver Spring, Md.) vol. 4, No. 2, January 1973, p. 278.

loading and discharging excepted ...";
 และในแบบพิมพ์ Baltulp ข้อ 3 และ 7 ระบุว่า :

"3. ... Cargo to be supplied to the vessel as fast as she can receive, during ordinary working hours, Sundays and holidays (unless used) excluded, weather permitting";

"7. Cargo ... to be discharged, as customary, as fast as vessel can deliver, during ordinary working hours, Sunday and holidays (unless used) excepted, weather permitting..."⁶⁰

เงื่อนไข "customary dispatch" นี้มิได้เป็นการกำหนดเวลาปลอดคาเช่าเรือให้สามารถคำนวณโคลวงหนา อย่างไรก็ดี ตามกฎหมายอเมริกันก็ยังถือว่าเป็นการกำหนดเวลาปลอดคาเช่าเรือที่แน่นอน ซึ่งสามารถคำนวณได้ เพราะเป็นธรรมเนียมประเพณีที่ถือปฏิบัติกันอยู่แล้ว⁶¹ ส่วนเงื่อนไข "f.a.c." นั้น ค่อนข้างจะยุ่งยาก เพราะว่าอัตราที่เรือจะรับสินค้าหรือส่งมอบสินค้าใดจริง ๆ นั้น จะต้องนำมาเป็นตัวเลขที่ใช้คำนวณเวลาปลอดคาเช่าเรือ ซึ่งในแต่ละวันอาจไม่เท่ากัน⁶² แต่ในกฎหมายอังกฤษมีข้อยกเว้นไม่ถือว่าผูกพันผู้เช่า เมื่อใช้เงื่อนไขเกี่ยวกับอัตรารับหรือส่งมอบสินค้าของเรือ กล่าวคือไม่เป็นการผูกพันผู้เช่าเกี่ยวกับเวลาปลอดคาเช่าเรือ ด้วยเหตุนี้ จึงถือว่าอยู่ในเงื่อนไข "customary dispatch" ด้วย⁶³ การคิดเวลาปลอดคาเช่าเรือเมื่อสัญญาเช่าเรือระบุแต่เพียงว่า "customary dispatch หรือ "fas as can" จึงไม่แน่นอน คือแตกต่างกันไปตามระบบกฎหมายของแต่ละประเทศ เช่น ตามกฎหมายอังกฤษเวลาปลอดคาเช่าเรือถือหลักเกณฑ์ว่าผู้เช่าได้ใช้ความพยายาม

⁶⁰ See also Pixpinus, clause 3; and Propcon, clause 13, etc.

⁶¹ See Tiberg, op.cit., pp.342-354; and Carver, op.cit., paras. 1231, 1235.

⁶² See Tiberg, op.cit., pp. 354-382.

⁶³ See Hulthen v. Stewart (1903) A.C. 389 per Lord MacNaghten, Temple v. Runnalls (1902) 18 T.L.R. 18, 822 and Van Liewen v. Hollis (1920) A.C. 239, cited by Carver, op.cit., paras. 1231-1237.

ในการปฏิบัติงานอย่างสมเหตุสมผลหรือไม่ และเมื่อหมดเวลาปลอดค่าเช่าเรือแล้วจึงจะเริ่มคิดเป็นเวลาที่จะต้องเสียค่าเช่าเรือต่อไป แต่ถ้อยคำเหล่านี้จะไม่ใช้ความพยายามดังกล่าวจึงให้คิดค่าเช่าเรือเพราะเหตุเรือเสียเวลาได้⁶⁴ สำหรับกฎหมายอเมริกัน⁶⁵ และฮอลันดาก็ถือหลักอย่างเดียวกัน⁶⁶

การคิดคำนวณเวลาปลอดค่าเช่าเรือตามกฎหมายอื่น เกี่ยวกับปัญหาที่ว่าผู้เช่าได้ใช้ความพยายามมากน้อยเพียงใด ยังหาหลักเกณฑ์ที่แน่นอนได้ยาก ทำให้ยังมีข้อสงสัยอยู่ เช่น กฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวียถือว่า เวลาปลอดค่าเช่าเรือควรจะเป็นวันซึ่งในสัญญาเช่าเรือคาดหมายไว้ว่าการบรรทุกสินค้าจะกระทำไ้เมื่อใด โดยคำนึงถึงแบบและขนาดของเรือ ขรรถชาติ และจำนวนของสินค้า สภาพของเครื่องมือยกขนสินค้าบนเรือและในท่าเรือ ประกอบกับเรืออื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เงื่อนไขดังกล่าวนี้ใช้กับเรือที่มีขนาดเกิน 400 ตันเนต ส่วนเรือที่มีขนาดเล็กกว่านี้จะกำหนดเวลาไว้แน่นอน⁶⁷ กฎหมายเยอรมัน เวลาปลอดค่าเช่าเรือคิดตามกฎเกณฑ์ หรือขนบธรรมเนียมประเพณีของท้องถิ่น ถ้าไม่มีกฎเกณฑ์ดังกล่าวนี้ก็อาศัยความเหมาะสมแล้วแต่กรณีไป⁶⁸ กฎหมายฝรั่งเศสก็ใช้ขนบธรรมเนียมประเพณีของท้องถิ่นเป็นเครื่องกำหนดเวลาปลอดค่าเช่าเรือเช่นกัน⁶⁹ ส่วนกฎหมายอิตาลีถ้าหากข้อบังคับของท่าเรือ หรือขนบธรรมเนียมของท้องถิ่นไม่ใ้วางหลักเกณฑ์ไว้แน่นอน ก็ให้ผู้จัดการท่าเรือ (harbour master) เป็นผู้กำหนดเวลาปลอดค่าเช่าเรือ⁷⁰

⁶⁴ See *Tiberg*, op.cit., p.372; and *Hick v. Raymond* (1893) A.C. 22, cited by *Carver*, op.cit., paras. 1245-1254.

⁶⁵ See *Tiberg*, op. cit., p.344; and *Poor*, op.cit., pp.123-126.

⁶⁶ See *Tiberg*, op. cit., p.353.

⁶⁷ *The Scandinavian Maritime Codes*, section 81.

⁶⁸ HGB, sections 568 and 595; and *Schaps & Abraham*, op.cit., pp. 358, 410.

⁶⁹ See *Rodiere*, op.cit., p. 255.

⁷⁰ *Italian Code of Navigation*, 1942, art. 444.

การคิดคำนวณเวลาปลอดคาเช่าเรือนี้ โดยทั่วไปจะคิดแยกเวลาบรรทุกสินค้ากับ เวลาขนถ่ายสินค้าออกจากกันเป็นตอน ๆ แต่ตามสัญญาเช่าเรือกำหนดให้เฉลี่ยเวลาบรรทุก สินค้ากับขนถ่ายสินค้า ("averaged") ก็สามารรถคิดตอนหนึ่ง ๆ ไว้มากเท่ากับเวลาที่เกินไปในตอนอื่น ๆ ได้ วิธีคิดก็อย่างหนึ่งคือยอมให้ผู้เช่ารวมเวลาปลอดคาเช่าเรือทั้งสอง ตอนเข้าด้วยกันได้ ("reversible") วิธีนี้คล้าย ๆ กับว่าช่วยให้ผู้เช่าคิดเวลาสองตอน โคนั้นเอง⁷¹

ข. เหตุขัดข้องในการคิดคำนวณเวลาปลอดคาเช่าเรือ

เหตุขัดข้องในการคิดคำนวณเวลาปลอดคาเช่าเรือ ซึ่งอาจทำให้เสียประโยชน์ แก่ผู้เช่านั้นมักจะเกิดขึ้นในขณะบรรทุกและขนถ่ายสินค้า เนื่องจากกฎหมายของแต่ละประเทศไม่เหมือนกัน จึงจะกล่าวถึงหลักกฎหมายต่าง ๆ พอเป็นสิ่งเขย

ตามกฎหมายอังกฤษ การกำหนดเวลาปลอดคาเช่าเรือมีความแตกต่างที่สำคัญระหว่างกรณีที่มีการกำหนดเวลาปลอดคาเช่าเรือไว้แน่นอน (ไม่ว่าจะกำหนดไว้เป็นจำนวน วันหรือชั่วโมง หรืออัตราการทำงานที่แน่นอนต่อวัน) กับกรณีที่ไม่ได้กำหนดไว้แน่นอน ซึ่ง ในกรณีหลังนี้มักเป็นปัญหาที่ยากสำหรับผู้เช่าว่าได้ใช้ความพยายามอย่างสมเหตุสมผลใน การทำงานมากน้อยเพียงใด ส่วนกรณีที่สัญญาเช่าเรือกำหนดเวลาปลอดคาเช่าเรือแน่นอน นั้น กฎหมายก็บังคับให้ผู้เช่าต้องรับผิดชอบอย่างเคร่งครัดในการทำงานให้เสร็จเรียบร้อย ภายในกำหนดเวลาดังกล่าว กรณีเช่นนี้ผู้เช่าจึงเป็นผู้เสี่ยงภัยอย่างมากไม่ว่าอุปสรรคที่เกิด ขึ้นขัดขวางการปฏิบัติงานนั้นจะอยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้เช่าหรือไม่ เว้นแต่อุปสรรค เหล่านั้นได้กำหนดเป็นข้อยกเว้นเอาไว้ในสัญญาเช่าเรือ หรือมิฉะนั้นก็เกิดจากความผิดของ เจ้าของเรือเอง ผู้เช่าจึงจะไม่ต้องรับผิด⁷² กฎหมายอเมริกันมีลักษณะคล้ายคลึงกัน⁷³

⁷¹ See Scrutton, op. cit., p. 310.

⁷² See Carver, op.cit., paras. 1213-1216.

⁷³ See Empire Trans.Co. v.Phila and Reading Coal and Iron Co., 77 Fed. Rep. 919, C.C.A., cited by Poor, op.cit., p.100.

อย่างไรก็ตาม มีคดี ๆ หนึ่ง ซึ่งศาลอเมริกันวินิจฉัยว่า ถ้าเหตุขัดข้องที่ทำให้ไม่สามารถ บรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าได้นั้นเกิดขึ้นโดยฉับพลัน หรือเป็นเหตุซึ่งคาดไม่ได้ว่าจะเกิดขึ้น แล้ว ผู้เช่าก็ควรได้รับการยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบ เพราะผู้เช่ามิได้เป็นผู้รู้เห็น หรือกระทำ ความผิดแต่ประการใด ⁷⁴ อย่างไรก็ตาม นักกฎหมายบางท่านยังสงสัยว่า ในกรณีที่ มีการกำหนดเวลาปลอดคาเช่าเรือไว้อย่างแน่นอน กฎหมายอเมริกันจะใช้เหตุดังกล่าว เป็นข้อยกเว้นความรับผิดของผู้เช่าได้หรือไม่เพียงใด ⁷⁵

เกี่ยวกับความผิดของเจ้าของเรือดังกล่าวมาแล้วนั้น กฎหมายอังกฤษถือว่า จะต้อง เป็นการกระทำ ความผิดของเจ้าของเรือโดยตรงเท่านั้น ผู้เช่าจึงจะได้รับการยกเว้นไม่ ต้องเสียคาเช่าเรือ ⁷⁶ ฉะนั้น การกระทำบางอย่างซึ่งมิใช่ความผิดของเจ้าของเรือโดยตรง เช่น คนงานหรือกรรมกรของเจ้าของเรือหนักหุงงาน ผู้เช่าจึงมิได้รับการยกเว้นคาเช่าเรือ ⁷⁷ กฎหมายอเมริกันคดีที่ศาลตัดสินแล้วก็ถือหลักทำนองเดียวกันกับกฎหมายอังกฤษ ⁷⁸

กฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวีย ถือหลักว่า เวลาที่เสียไปเนื่องจากอุปสรรคหรือเหตุ ขัดข้องอย่างหนึ่งอย่างใดทางฝ่ายเรือ ("by any hindrance on the vessel's side") จะไม่ถือว่าเป็นเวลาปลอดคาเช่าเรือด้วย ⁷⁹ หลักนี้ใช้ได้เสมอไม่ว่าจะได้กำหนดเวลาปลอด คาเช่าเรือไว้โดยแน่นอนหรือไม่ก็ตาม สำหรับอุปสรรคหรือเหตุขัดข้องทางฝ่ายเรือนั้นรวมถึง การที่เจ้าของเรืออาจมีส่วนทำให้เกิดเหตุขัดข้องอันเป็นอุปสรรคต่อการบรรทุกหรือขนถ่ายสิน ค้าด้วย เช่น เหตุเนื่องมาจากโครงสร้างของเรือไม่เหมาะสมทำให้การรับหรือส่งมอบสินค้า เป็นไปไม่ได้ตามอัตราที่ตกลงกันไว้ หรืออุปกรณ์ของเรือขัดข้อง หรือคนประจำเรือมีไม่เพียงพอแก่การทำงาน เหตุเนื่องจากความเสียหายของสินค้าที่อยู่บนเรือแล้ว รวมทั้งเหตุที่ถือว่า

⁷⁴ See *U.S. v. Atlantic Refining Co.*, 112 F. Supp. 76 (D.N.J. 1951), cited by *Gilmore & Black*, op.cit., p.188.

⁷⁵ See *Tiberg*, op.cit., p.442.

⁷⁶ *Ibid.*, p. 488.

⁷⁷ See *Budgett v. Binnington*, 25 Q.B.D. 320; (1891) 1 Q.B. 35, cited by *Carver*, op.cit., para. 1218.

⁷⁸ See *Tiberg*, op.cit., pp. 488-491.

⁷⁹ *Scandinavian Maritime Codes*, section 84, para. 1.

เป็นความผิดของเจ้าของเรือ หรือลูกจ้างของเจ้าของเรือ หรือเหตุที่ทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่ทางคานเรือแต่เพียงฝ่ายเดียว ดังนั้นกฎหมายกุ่มสแกนดิเนเวีย จึงถือหลักตรงกันข้ามกับกฎหมายอังกฤษ และอเมริกัน คือโดยปกติผู้เช่าต้องรับความเสี่ยงภัยเองทั้งหมด ส่วนการแบ่งส่วนความรับผิดชอบในการเสี่ยงภัยนั้น ก็ต้องพิจารณาว่าเหตุซึ่งของนั้นเกิดจากทางฝ่ายเรือ หรือทางฝ่ายผู้เช่า กล่าวคือ การคิดเวลาปลอดค่าเช่าเรือจะต้องดูว่าเหตุที่เกิดขึ้นนั้นอยู่ในระหว่างเวลาที่ผู้เช่าต้องรับผิดชอบ หรือเป็นหน้าที่ของผู้เช่าหรือไม่ โดยมีต้องพิจารณาว่าขอเท็จจริงที่ทำให้เกิดเหตุดังกล่าวจะเป็นประการใด⁸⁰

กฎหมายเยอรมันก็ถือหลักปฏิบัติคล้ายคลึงกับกฎหมายกุ่มสแกนดิเนเวีย⁸¹ แต่กฎหมายบางประเทศมีข้อกำหนดยกเว้นให้ผู้เช่าไม่ต้องเสียค่าเช่าเรือไว้หลายประการ เช่น กฎหมายฝรั่งเศสได้แก่กรณีที่เป็นเหตุสุดวิสัย⁸² กฎหมายเบลเยียม มีข้อยกเว้นส่วนใหญ่ว่าต้องเป็นเหตุซึ่งของที่เกิดจากเหตุสุดวิสัย⁸³ กฎหมายอิตาลีมีข้อยกเว้นว่าต้องเป็นเหตุซึ่งของเฉพาะที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงาน หรือการควบคุมของผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่งเท่านั้น⁸⁴

ตามที่กล่าวมานี้จะเห็นได้ว่า กฎหมายของแต่ละประเทศมีลักษณะของข้อยกเว้นที่เป็นเวลาปลอดค่าเช่าเรือแตกต่างกันไป เช่น การนัดหยุดงานและอื่น ๆ ทำให้ผู้เช่าไม่ต้องรับผิดชอบในค่าเช่าเรือเนื่องจากความลาซาในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าหลายประการด้วยกัน ปัญหาที่ว่า จะแบ่งความลาซาดังกล่าวว่าเป็นความรับผิดชอบของฝ่ายใดประการใด ซึ่งนับว่าเป็นแง่คิดทางคานเศรษฐกิจที่สำคัญอยู่มากไม่ว่าจะเป็นความลาซาของฝ่ายใด แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานส่วนใหญ่ต่างก็มีเงื่อนไขกำหนดไว้ในวงกว้าง

⁸⁰ See Tiberg, op.cit., pp.497-504.

⁸¹ See HGB, sections 573,574, 597-598; H.Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2nd ed. (Tübinge, Verlag, J.C.B. Mohr, 1950), pp.250-261; and Tiberg, op.cit., pp.443, 496, 506.

⁸² See Rodière, op.cit., pp. 258-267.

⁸³ See Smeesters & Winkelmolen, op.cit., vol. II, p.62.

⁸⁴ See Italian Code of Navigation, 1942, section 445, para.2.

และแตกต่างกัน ดังจะยกขึ้นมากล่าวพอเป็นสังเขปดังต่อไปนี้

แบบพิมพ์ที่ ๆ ไปมีกรณีเงื่อนไขที่ผู้เช่าไม่ต้องเสียค่าเช่าเรือก็คือ เหตุขัดข้องเนื่องจากลมฟ้าอากาศไม่อำนวยให้ ("weather permitting" clause) แต่พึงระมัดระวังคำว่า "weather working days" ซึ่งในทางวิชาการถือว่าลมฟ้าอากาศแล้วไม่เป็นอย่างอื่นให้เป็นเวลาปลอดค่าเช่าเรือตั้งใดกลาวมาแล้วด้วย

การนัดหยุดงานก็เป็นเรื่องสำคัญอย่างหนึ่งซึ่งในทางปฏิบัติมีปัญหามาก การกำหนดเงื่อนไขข้อนี้ก็อาจแตกต่างกันได้ เช่น แบบพิมพ์ Austral ข้อ 18 ผู้เช่าจะได้รับความคุ้มครองดังต่อไปนี้

"If the cargo cannot be loaded or discharged by reason of a strike or lock-out of any class of workmen essential to the loading or discharging of the cargo, any time lost by reason thereof shall not count during the continuance of such strike or lock-out unless the vessel is already on demurrage but a strike or lock-out of the shipper's or receiver's men shall not prevent demurrage accruing if by the use of reasonable diligence he could have obtained other suitable labour. In case of any delay by reason of the beforementioned causes, no claim for damages in respect thereof shall be made by the shippers or receivers of the cargo, the owners of the ship or by any other party under this charter. For the purpose of settling dispatch money accounts, any time lost by the vessel through any of the above causes shall be counted as time used in loading."

ตามเงื่อนไข ถ้าจะแปลข้อความให้เป็นภาษากฎหมายรู้สึกว่าจะเข้าใจยากเพราะเป็นประโยคที่ยาวมาก อย่างไรก็ตาม อาจสรุปได้ว่า การนัดหยุดงานทั้งปวงไม่ว่าผู้เช่า หรือเจ้าของเรือจะมีส่วนเกี่ยวข้องหรือไม่ก็ตาม ต่างก็อยู่ในขอยกเว้นไม่ต้องคิดเป็นเวลาที่ต้องเสียค่าเช่าเรือ แต่มีลักษณะพิเศษก็คือ การนัดหยุดงานตามเงื่อนไขดังกล่าวนี้ งานที่ยังไม่ได้ทำตกเป็นหน้าที่ของผู้เช่าที่ต้องพยายามหาแรงงานจากพวกที่ไม่ได้หยุดงานมาทดแทน มิฉะนั้น อาจถือว่าผู้เช่าขาดความพยายามตามสมควร ซึ่งผู้เช่าอาจมิได้รับการยกเว้นค่าเช่าเรือก็ได้⁸⁵ สัญญาเช่าเรือบางแบบมีขอยกเว้นนอกเหนือไปจากการนัดหยุดงานและการปิดงานเส็กจ้าง เช่น ขอยกเว้นเนื่องจากการจราจล การก่อความไม่สงบทางพลเรือน รวมทั้งอุปสรรคหรือการหยุดงานของรถไฟและท่าเรือที่อยู่นอกเหนือจากการควบคุมของผู้เช่า⁸⁶ เป็นต้น

ตรงกันข้าม เงื่อนไขการนัดหยุดงานนี้ Baltic Conference Special Strike Clause 1936 ก็กำหนดความรับผิดชอบให้แก่ผู้เช่าดังนี้

"Notwithstanding any provisions in this charter party to the contrary or by way of modification, if the vessel shall suffer any loss of time through being delayed in or prevented from (a) giving notice of readiness (b) reaching the place of loading or discharge or (c) loading or discharging her cargo, as the direct or indirect result of any strike (partial or otherwise), lockout, dispute with workmen, riot, civil commotion, military restraint, or other like matter, the charterers shall be liable therefor and

⁸⁵ See also Synacomex, Strike clause; Pixpinus, clause 5; Benecon, clause 11; Sovconround, clause 44; and Sovcoal, clause 6.

⁸⁶ See Centrocon, clause 30.

shall pay damages to the owners in respect of it. Such damages, if not in the form of demurrage, shall be assessed on the basis of the rate payable for demurrage".

อย่างไรก็ตาม ในสัญญาเช่าเรือแบบอื่น ๆ ก็มีการกำหนดเงื่อนไขการนัดหยุดงานระหว่างผู้เช่ากับเจ้าของเรือรวมกัน ในทางด้อยที่ด้อยอาศัยกันมากกว่า คือแต่ละฝ่าย หรือทั้งสองฝ่ายต่างก็มีส่วนรับผิดชอบและมีวิธีเลือกปฏิบัติเมื่อมีการนัดหยุดงานได้ เช่น ใน Gencon general strike clause ซึ่งใช้กันอย่างกว้างขวาง กำหนดไว้ว่า :

"ผู้เช่าหรือเจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบการนัดหยุดงาน หรือการปิดงานเล็กจางอย่างหนึ่งอย่างใดเมื่อตนได้ทำการป้องกันหรือพยายามทำให้เป็นไปตามข้อผูกพันตามสัญญาเช่าเรือแล้ว"

"ถ้าการนัดหยุดงาน หรือการปิดงานเล็กจางจะเป็นผลทำให้การบรรทุกสินค้าหรือส่วนหนึ่งของการบรรทุกสินค้ากระทบกระเทือนในขณะที่เมื่อเรือพร้อมที่จะไปยังท่าเรือสุดท้ายหรือในเวลาใดก็ตามระหว่างเดินทางในทะเลเพื่อไปยังท่าเรือที่จะบรรทุกสินค้า หรือภายหลังจากได้ถึงท่าเรือแล้ว นายเรือหรือเจ้าของเรืออาจร้องขอให้ผู้เช่าแจ้งให้ตนทราบว่าคุณเช่า ^{ยินยอม} ให้คิดเวลาที่เสียไปเป็นเวลาเสียค่าเช่าเรือได้ เสมือนว่าไม่มีการนัดหยุดงานหรือการปิดงานเล็กจาง ถ้าผู้เช่าไม่แจ้งเป็นหนังสือ (หรือในกรณีจำเป็นโดยทางโทรเลข) ภายใน 24 ชั่วโมง เจ้าของเรืออาจบอกเลิกสัญญาเช่าเรือได้ แต่ถ้าได้บรรทุกสินค้าลงเรือไปส่วนหนึ่งแล้ว เจ้าของเรือจำต้องบรรทุกสินค้านั้น เพื่อไปบรรทุกเพิ่มกับสินค้าอย่างอื่นระหว่างทาง (ถ้ามี) ควบค่าใช้จ่ายของตนเอง (ส่วนการระวางเรือชำระเพียงจำนวนสินค้าที่บรรทุกแล้วเท่านั้น)

"ถ้าการนัดหยุดงานหรือการปิดงานเล็กจางกระทบกระเทือนถึงการขนถ่ายสินค้าในวันที่เรือมาถึงหรือเมื่อเรือได้ไปพบท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้า และยังไม่ได้ออกค่าเช่าเรือภายใน 48 ชั่วโมง ผู้รับตราส่งอาจจะให้เรือนั้นคอยจนกว่าการนัดหยุดงานหรือการปิดงานเล็กจางจะสิ้นสุดลง โดยยอมเสียค่าเช่าเรือจำนวนกึ่งหนึ่งของอัตราค่าเช่าเรือภายหลังจากหมดเวลาขนถ่ายสินค้านั้นแล้ว หรือสั่งให้เรือไปยังท่าเรือที่ปลอดภัยเพื่อให้เรือขนถ่ายสินค้าโดยไม่ต้องเสียต่อการนัดหยุดงานหรือการปิดงานเล็กจางก็ได้ คำสั่งดังกล่าวนี้กำหนดให้เวลาไว้ 48 ชั่วโมงภายหลังจากนายเรือหรือเจ้าของเรือแจ้งให้ผู้เช่าทราบถึงการนัดหยุดงาน

หรือการปฏิบัติงานเล็กจางที่กระทบกระเทือนถึงการขนถ่ายสินค้าดังกล่าวแล้ว การส่งสินค้า
ณ ท่าเรือดังกล่าวตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือและใบตราส่งยอมเป็นอันสมบูรณ์ โดย
เรือจะได้รับการระวางเรือเช่นเดียวกับที่เรือนั้นจะพึงได้รับเมื่อขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือ
ปลายทางท่าแรก เว้นแต่ระยะทางที่ไปยังท่าเรืออื่นเพื่อขนถ่ายสินค้าแทนยาวกว่าระยะ
ทางเดิมมากกว่า 100 ไมล์ทะเล การระวางเรือสำหรับสินค้าที่ใดส่งมอบ ณ ท่าเรือที่ขน
ถ่ายแทนยอมจะต้องคิดเพิ่มขึ้นตามส่วน"

จะเห็นได้ว่า เงื่อนไขดังกล่าวนี้มีหลักการที่ทั้งสองฝ่ายไม่ต้องรับผิดชอบใน
กรณีการเสียเวลาในการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าเกิดจากการนัดหยุดงานหรือปฏิบัติงาน
เล็กจาง คือให้สิทธิและเงื่อนไขพิเศษแก่ทั้งสองฝ่ายเพื่อไชนับและคำนวณเวลาปลอดคา
เช่าเรือกับเวลาติดคาเช่าเรือตามลำดับ เช่น การบรรทุกสินค้ามีเงื่อนไขให้เจ้าของ
เรือออกเลิกสัญญาได้ ถ้าขณะนั้นยังมีได้เริ่มบรรทุกสินค้า และผู้เช่าก็ปฏิเสธไม่ยอมให้
เริ่มนับเวลาที่เสียไปเนื่องจากการนัดหยุดงานเป็นเวลาปลอดคาเช่าเรือที่กำหนดเอา
ไว้ควย ส่วนการขนถ่ายสินค้า ผู้เช่าหรือผู้รับตราส่งอาจจะเลือกให้เรือคอยโดยเสีย
คาเช่าเรือเพียงครั้งหนึ่งได้เมื่อพ้นเวลาปลอดคาเช่าเรือที่ยอมให้แล้ว หรือสั่งให้เรือ
ไปยังท่าเรือแห่งอื่นที่ไม่มีการนัดหยุดงานได้ เป็นต้น มีคดีที่ศาลวินิจฉัยตามลักษณะนี้คือ
คดีระหว่าง Salamis Shipping (Panama) S.A. โจทก์ กับ Edm. van
Meerbeek and Co. S.A. จำเลย ค.ศ. 1971 ศาลวินิจฉัยให้ผู้เช่าเสียคาเช่า
เรือเพียงครั้งเดียวหลังจากหมดเวลาที่กำหนดให้ขนถ่ายสินค้าแล้ว เมื่อผู้เช่าเลือกที่จะ
ให้เรือคอยอยู่ ณ ท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้า⁸⁷

⁸⁷ สำหรับรายละเอียด Gencon General Strike Clause, see
Puchta, op.cit., pp.151-154; Salamis Shipping (Panama) S.A. v.
Edm. van Meerbeek and Co. S.A. (1971) 2 Lloyd's Rep.29; and
U.K. Freight, Demurrage and Defence Association Ltd., London,
Annual Report, 1971, pp. 24-26.

นอกจากนี้ สัญญาเช่าเรือมาตรฐานบางแบบก็ยังคงกำหนดชอยกเว้นใหญ่เช่าไว้รับ
การผ่อนผันค่าเช่าเรือควยเหตุสุดของอย่างอื่นนอกเหนือจากการนัดหยุดงานและเหตุการณ์
ที่เกี่ยวข้องใด เช่น ในแบบพิมพ์ Baltcon ข้อ 9 กำหนดไว้ว่า :

"คู่สัญญาตกลงให้แต่ละฝ่ายไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่เกิดการเสียเวลาเกิดขึ้นเนื่องจากการ
การจราจร การนัดหยุดงาน การปิดงานเลิกจ้าง หรือขณะพิจารณาขอเสนอระหว่างนายจ้าง
กับลูกจ้าง หรือโดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแก่มะเร็ง หรือเครื่องจักร อุปกรณ์ทางรถไฟหรือในท่า
เรือ (ไม่รวมถึงเรือล่นท่าหรือการติดขัดของการจราจรทางบก) หรืออุปสรรคจากน้ำแข็ง
น้ำท่วม หมอก พายุ รวมทั้งอุบัติเหตุและสิ่งกีดขวางซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมและหลีกเลี่ยง
ไม่ได้ อย่างใดอย่างหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นการขัดขวางการทำงาน การบรรทุกสินค้า หรือทำ
ให้การทำงาน การบรรทุกสินค้าเกิดความล่าช้าหรือทำให้เรือมีเหตุสุดของขึ้นภายหลังจากวัน
ที่ได้ทำสัญญาเช่าเรือแล้ว (ยกเว้นตามเงื่อนไขการนัดหยุดงานที่เรียกว่า "Strike Rules"

ตามแบบพิมพ์ C (Ore) 7 ข้อ 5 กำหนดไว้ว่า :

"เวลาที่เสียไปเนื่องจากเหตุใดเหตุหนึ่งหรือหลายเหตุในกรณีต่อไปนี้จะไม่ใช้คิด
คำนวณเป็นเวลาบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า คือ การสงคราม การกบฏ ความวุ่นวาย การก่อก
ความไม่สงบทางพลเรือน การปฏิวัติ ความยุ่งยากทางการเมือง โรคระบาด การกักกันโรค
การจราจร การนัดหยุดงาน การปิดงานเลิกจ้าง การหยุดงานของคนงานเหมืองแร่ กรรม-
กร คนประจำเรือลำเดียว คนประจำเรือลากจูง หรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการทำงานขน
ส่งสินค้า ส่งมอบสินค้า จัดส่งสินค้า หรือขนถ่ายสินค้าบางส่วน หรือทั้งหมด หรืออุบัติเหตุใน
เหมืองแร่ อุบัติเหตุของผู้รับตราส่งหรือบนท่าแผ่นดินถล่ม น้ำท่วม น้ำแข็งหรือหิมะ ลมฟ้า
อากาศเลวร้าย เหตุสุดของทางสาธารณะสุข ศึกกากร และ/หรือตามทางการซึ่งมีอำนาจ
ตามกฎหมายอื่น ๆ การหยุดงานบางส่วนหรือทั้งหมดในแม่น้ำลำคลองหรือทางรถไฟ หรือ
เหตุอื่นใดที่อยู่นอกเหนือจากการควบคุมของผู้เช่า เว้นแต่เรือจะอยู่ในระหว่างเวลาที่ต้อง
เสียค่าเช่าเรืออยู่แล้ว"



จะเห็นได้ว่าเงื่อนไขต่าง ๆ เหล่านี้เป็นข้อกำหนดขึ้นเพื่อให้ผู้เช่าได้รับการยกเว้นจากอุปสรรคเกี่ยวกับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าทางอ้อมควย เช่น การหยุดงานของโรงงานเหมืองแร่ หรืออุบัติเหตุในเหมืองแร่ อุบัติเหตุของผู้รับตราส่งหรือบนท่า เป็นต้น ซึ่งตามปกติผู้เช่าจะไม่ได้รับการยกเว้นจากเหตุขัดข้องใด ๆ นอกเหนือไปจากผู้เช่าจะได้ใช้ความพยายามป้องกันมิให้งานที่กำลังปฏิบัติอยู่โดยตรงต้องชงักงันไป⁸⁸

5.3.1.2 การเริ่มนับเวลาปลอดคาเช่าเรือ

ตามที่กล่าวมานี้จะเห็นได้ว่ากรคิดเวลาปลอดคาเช่าเรื่อนั้น ฎหมายประเทศต่าง ๆ มีขอบเขตกว้างขวางแตกต่างกัน ยากต่อการวางกฎเกณฑ์ให้แน่นอนลงไป อย่างไรก็ตาม การเริ่มนับเวลาปลอดคาเช่าเรือมีลักษณะโดยทั่ว ๆ ไปแตกต่างกันเป็น 3 ลักษณะ คือ⁸⁹

1. เวลาที่เรือจะมาถึง ณ สถานที่ที่ตกลงกันไว้
2. เวลาที่แจ้งใหญ่เช่าทราบว่าเรือพร้อมแล้ว
3. เวลาที่เรือพร้อมที่จะบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าจริง ๆ

ก. เวลาที่เรือจะมาถึง ณ สถานที่ที่ตกลงกันไว้

ตามหลักแล้ว เรือจะต้องมาถึงสถานที่ที่จะบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าเสียก่อน จึงจะนับได้ว่าไคมาถึงแล้ว ทั้งนี้ก็เพื่อประโยชน์ในการนับเวลาปลอดคาเช่าเรือ กล่าวคือเป็นเงื่อนไขที่กำหนดให้เรือไปถึงที่หมายจริง ๆ เว้นแต่เจ้าของเรือไม่จำเป็นต้องนำเรือของตนไปยังที่ซึ่งตกลงกันไว้ เพราะเหตุขัดข้องของสถานที่นั้น ๆ ดังได้กล่าวมาแล้วในเงื่อนไข

⁸⁸ See Capelle, op.cit., p.288; Tiberg, op.cit., pp. 340 362; and also Cemenco, clause 6; Welsh Coal Charter 1896, clause 3; Medcon, clause 4; Meditore, clause 14; Polcoalvoy, clause 29; and Sovcoal, clause 6.

⁸⁹ See Capelle, op. cit., p. 209.

ไซ่เกี่ยวกับคำว่า "near" หรือ "or so near thereto as she may safely get and lie always afloat" ควบคู่กันจึงมีปัญหาวาเรือได้ไปถึงเมื่อไร⁹⁰

ในกรณีที่กำหนดที่หมายปลายทางเป็นเพียงท่าเรือแห่งหนึ่ง มิใช่กำหนดเป็นที่นิยมท่าเรือหรือจุดจอดเรือแห่งอื่นควบ จึงมีปัญหาวาในกรณีเกิดเหตุขัดข้องทำให้จำต้องนำเรือไปที่อื่นจะมีหลักเกณฑ์กำหนดเขตพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ที่จะถือว่าเรือต้องไปถึงที่นั้น ๆ ประการใด กฎหมายอังกฤษถือหลักว่า เขตดังกล่าวนั้นควรจะเป็นเขตการค้า ("commercial area") ซึ่งท่าเรือที่เป็นที่หมายปลายทางตั้งอยู่ในเขตนั้น⁹¹ แต่ในระยะหลัง ๆ นี้ ศาลอังกฤษวินิจฉัยว่า เขตการค้าหมายถึง อาณาบริเวณซึ่งตามกฎหมายของท่าเรือที่ปกติเรือต้องจอดบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าได้กำหนดขอบเขตไว้⁹² อย่างไรก็ตาม คำวินิจฉัยดังกล่าวก็ยังไม่ชัดเจน กล่าวคือ ยังมีข้อสงสัยว่าอาณาบริเวณดังกล่าวนี้ถูกต้องควรจะเป็นประการใด เช่น คดีระหว่าง E.L. Oldendorff & Co. โจทก์กับ Tradax Export S.A. จำเลย ค.ศ.1972 ซึ่งคณะผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์ของอังกฤษมีข้อวินิจฉัยไม่ตรงกันว่าเรือที่ไปถึงสมอ ณ สันคอนคอนเขาท่าเรือ นั้น อยู่ในอาณาบริเวณของท่าเรือตามกฎหมายหรือไม่ และเนื่องจากบริเวณดังกล่าวนี้เป็นสถานที่ที่เรือจอดคอยเพื่อจะเข้าท่าเรือตามปกติ จึงอาจถือว่าเรือได้ถึงท่าเรือแล้วตามความหมายของการนับเวลาปลดอคคาเขาเรือได้หรือไม่⁹³

⁹⁰ See *Tiberg*, op.cit., pp.226, 268-292; and *Marston*, "The 'near' clause in charter parties ...", p.51.

⁹¹ See *Leonis S.S. Co. v. Rank* (1908) 1 K.B. 499, per Kennedy L.J. at p. 520, cited by *Carver*, op.cit., para. 1268.

⁹² See *Journal of Business Law*, 1972, p.155, and cases cited in note 11.

⁹³ See Lord Denning M.R. in *E.L. Oldendorff & Co. v. Tradax Export S.A.* (1972) 2 Lloyd's Rep. 292 at p. 296.

ตามข้อเท็จจริงแล้ว สภาพของท่าเรือแต่ละแห่งย่อมมีความแตกต่างกันไปตามสภาพทางภูมิศาสตร์กฎหมายที่ใช้อยู่ การจัดแบ่งส่วนงาน สภาพทางการค้า ฯลฯ ทำให้เป็นการยากต่อการวางกฎเกณฑ์ทั่วไปเพื่อกำหนดเขตว่าเรือจะต้องไปถึงท่าเรือตามความหมายนี้ในลักษณะใด⁹⁴

กฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวียให้เจ้าของเรือมีหน้าที่กำหนดเขตดังกล่าว ซึ่งก็ยังเป็นปัญหาเพราะเป็นเรื่องที่ค่อนข้างกว้างขวาง เช่น แม้จะใคร่ระบุชื่อท่าเรือไว้แล้ว ก็ยังอาจไม่เป็นการเพียงพอที่จะทำให้เรือไปยังเขตหรือตอนใดตอนหนึ่งของท่าเรือ ฉะนั้นเจ้าของเรือจึงมีหน้าที่ที่จะต้องกำหนดสถานที่ที่จะบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าตามปกติประเพณีในท่าเรือดังกล่าวด้วย หรือมิฉะนั้นถ้ากำหนดสถานที่ดังกล่าวไม่ได้ก็ต้องกำหนดสถานที่แห่งใดแห่งหนึ่งซึ่งการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าจะสามารถปฏิบัติกันได้⁹⁵ กฎหมายเยอรมันและเนเธอร์แลนด์ก็มีลักษณะคล้ายคลึงกับกฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวีย⁹⁶

อนึ่ง ตามปกติ การเสียเวลาของเรือเนื่องจากเรือล้นท่า หรือเหตุขัดข้องทำนองเดียวกันจะมีนาน ๆ ครั้ง ก่อนที่เรือจะไปถึงสถานที่ซึ่งเรียกได้ว่าเรือได้ถึงท่าเรือแล้ว ไม่ว่าที่นั้นจะเป็นท่าเทียบเรือ หรือเขตใดภายในท่าเรือก็ตาม ดังนั้นสัญญาเช่าเรือมาตรฐานหลายแบบจึงมีเงื่อนไขช่วยป้องกันเจ้าของเรือจากความล่าช้าดังกล่าวนี้ด้วย โดยการกำหนดการเริ่มต้นนับเวลาปลดค่าเช่าเรือ หรือกำหนดเวลาคอยเป็นพิเศษ หรือกำหนดการนับเวลาคิดค่าเช่าเรือเป็นพิเศษไว้ สำหรับการเริ่มต้นนับเวลาปลดค่าเช่าเรืออาจจะบุเวลาที่จะเริ่มนับกันไว้ว่า เรือจะต้องอยู่ ณ ท่าเทียบเรือหรือ

⁹⁴ See U.K. Freight, Demurrage and Defence Association Ltd., Annual Report, 1971, pp. 17-20.

⁹⁵ See Scandinavian Maritime Codes, sections 77, 105; and Tiberg, op.cit., p. 239.

⁹⁶ See Tiberg, op. cit., pp. 242-245.

ไม่("in berth or not")⁹⁷ หรือว่าจะเริ่มนับเวลาดังกล่าวเมื่อเรือมาถึงบริเวณนอกท่าเรือ("off the port") อันเป็นสถานที่ซึ่งเรือต้องคอยอยู่ที่ใด⁹⁸

ยังมีข้อความที่ระบุว่า "time lost in waiting for berth to count as loading/discharging time"⁹⁹ ซึ่งหมายถึงเวลาที่เรือต้องคอยเป็นพิเศษและสามารถที่จะนำไปรวมเข้ากับเวลาที่บรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าจริง ๆ ได้ เงื่อนไขนี้ศาลอังกฤษวินิจฉัยว่าเป็นช่วงเวลาพิเศษนอกเหนือจากเวลาปลดคคาเช่าเรือตามปกติ กล่าวคือ การคิดคำนวณช่วงเวลา¹⁰⁰ ที่เรือต้องคอยดังกล่าวจะไม่เกี่ยวข้องกับขอยกเว้นให้เป็นเวลาปลดคคาเช่าเรือต่าง ๆ เช่น วันอาทิตย์ วันหยุดราชการ หรือการนัดหยุดงาน เป็นต้น เพราะตามปกติเวลาที่เรือต้องคอยเป็นพิเศษอาจจะไม่คิดเป็นเวลาปลดคคาเช่าเรือก็ได้¹⁰⁰

สำหรับวิธีคิดเวลาคอยแต่ละอย่างหรือแต่ละช่วงต่อนั้นต่างกันมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการคิดเวลาที่ต้องเสียค่าเช่าเรือในขณะที่เรือคอยจะเทียบท่าเรือ ซึ่งมักจะกำหนดเป็นอัตราค่าเช่าเรือไว้ที่อัตราหนึ่งเป็นพิเศษ เช่น ในแบบพิมพ์ Austral ข้อ 2 ซึ่งระบุว่า "... if such discharging place is not immediately available, demurrage in respect of all time waiting thereafter shall be paid at the rate mentioned in clause ..." หรือ เช่นในแบบพิมพ์ Baltpulp ข้อ 3 กำหนดให้เสียค่าเช่าเรือครั้งราคาในระยะ 5 วันแรก และหลังจากนั้นจะต้องเสียค่าเช่าเรือเต็มตามอัตราเดิม

⁹⁷ See Synacomex, clause 6; Medcon, clause 10; Welsh Coal Charter 1896, clause 7; Baltcon, clause 15; Ferticon, clause 3; Meditore, clause 13; Necore, clause 13; Orecon, clause 6 b; Propcon, clause 13 B; Nubaltwood, clause 15; and Sovietwood, clauses 6 and 15.

⁹⁸ See Polcoalvoy, clause 4(c); C (Ore) 7, clause 26; Ferticon, clause 3(b); and Tiberg, op.cit., pp. 298-303.

⁹⁹ See Gencon, clauses 5 and 6; Sovorecon, clauses 7 and 16; Scancon, clause 8; and Hydrocharter, clause 13.

¹⁰⁰ See North River Freighters v. President of India (1956) 1 Q.B. 333 (C.A.), Cited by Carver, op.cit., para. 1279; and Tiberg, op.cit., pp. 233-267.

อย่างไรก็ดี สัญญาเช่าเรือมาตรฐานสำหรับการขนส่งแรงแบบกิมเง็งอนไซ กำหนดฐานะของเจ้าของเรือในทางกลับกัน("in regular turn") กล่าวคือ จะยังไม่เริ่มนับเวลาปลอดค่าเช่าเรือจนกว่าเรือจะอยู่ในลักษณะปกติ หมายความว่า เจ้าของเรือไม่มีสิทธิคิดค่าเช่าเรือระหว่างเวลาที่เรือคอยจะเทียบท่าเรือเพื่อบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า¹⁰¹

ข. เวลาที่แจ้งใหญ่เช่าทราบวาเรือพร้อมแล้ว

การแจ้งวาเรือพร้อมหรือไม่พร้อมนั้น ย่อมเกี่ยวข้องกับสภาพการมาถึงของเรือ และเจ้าของเรือจะต้องเป็นผู้แจ้งใหญ่เช่าทราบเป็นหนังสือวาเรือพร้อมแล้ว (notice of readiness) ความมุ่งหมายของการแจ้งดังกล่าวก็เพื่อใหญ่เช่าเริ่มบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าได้ และถือวาเป็นการเริ่มนับเวลาปลอดค่าเช่าเรือควย¹⁰²

มีข้อสังเกตคือ ตามกฎหมายอังกฤษและเบลเยี่ยม หนังสือแจ้งวาเรือพร้อมแล้วนี้ ต้องการเฉพาะการบรรทุกสินค้าเท่านั้น¹⁰³ แต่ในกฎหมายกวมสแกนดิเนเวียและเยอรมัน ต้องการแจ้งทั้งการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าควย¹⁰⁴ ปัญหากฎหมายที่ต่างกันก็คือ เจ้าของเรือจะต้องแจ้งหรือส่งหนังสือดังกล่าวใหญ่เช่าเมื่อไร กฎหมายอังกฤษกำหนดไว้วา จะยังส่งหนังสือแจ้งไม่ได้ จนกว่าเรือจะไคมาถึงแล้ว คือมาถึงสถานที่ที่กำหนดไว้ และพร้อมที่จะบรรทุกสินค้าไค¹⁰⁵ กฎหมายฝรั่งเศส เบลเยี่ยม และอิตาลี ก็คล้ายคลึงกันกับกฎหมายอังกฤษ¹⁰⁶ แต่วากฎหมายกวมสแกนดิเนเวียกำหนดวา จะต้องแจ้งเมื่อเรือมาถึงท่าเรือ

¹⁰¹ See *Orecon*, clauses 2 and 6 a, and *Genorecon*, clause 10; and *Tiberg*, op.cit., pp.304-310; *Cufley*, op.cit., p. 104.

¹⁰² See *Capelle*, op.cit., p. 203.

¹⁰³ See *Carver*, op.cit., para.1259; and *Smeesters & Winkelmolten*, op.cit., vol. II, p.7.

¹⁰⁴ See *Scandinavian Maritime Codes*, sections 82, 106; and *HGB*, sections 567, 594.

¹⁰⁵ See *Carver*, op.cit., para. 1258; and *Christensen v. Hindustan Steel Ltd.* (1971) 1 Lloyd's Rep. 395.

¹⁰⁶ See *Tiberg*, op.cit., p.210.

ที่หมายโดยมิชักช้า ไม่ว่าเรือนั้นจะพร้อมที่จะบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าในขณะนั้นหรือไม่ก็ตาม แต่ทั้งนี้เรือก็ต้องสามารถที่จะพร้อมได้ เมื่อจะเริ่มปฏิบัติการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า¹⁰⁷ กฎหมายเยอรมันก็คล้ายคลึงกับกฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวีย¹⁰⁸

สำหรับการเริ่มนับเวลาว่าเรือพร้อมที่จะบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า หรือเวลาปลดค่าเช่าเรือภายหลังที่เจ้าของเรือได้แจ้งเป็นหนังสือว่าเรือพร้อมแล้ว สัญญาเช่าเรือมาตรฐานแต่ละแบบก็กำหนดวิธีการหรือเงื่อนไขแตกต่างกัน¹⁰⁹ กล่าวคือ บางแบบก็ให้เริ่มนับเวลาดังกล่าวหลังจากการแจ้งเป็นข้อโมงใดข้อหนึ่ง เช่น แบบพิมพ์ Gencon ข้อ 5 และ 6 กำหนดว่า "ให้เริ่มนับเวลาว่าเรือพร้อมๆ เวลา 13.00 น. เมื่อยื่นหนังสือว่าเรือพร้อมที่จะบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าก่อนเวลาเที่ยงวัน และถ้ายื่นหนังสือดังกล่าวหลังเวลาเที่ยงวันทำงานปกติก็ให้เริ่มนับเวลาว่าพร้อมๆ ตั้งแต่เวลา 06.00 น. ของวันทำงานปกติถัดไป"

สัญญาเช่าเรือบางแบบก็มีข้อความเพิ่มเติมว่า จะยื่นหนังสือให้เมื่อไร ในลักษณะใดบาง เช่น แบบพิมพ์ Polcoalvoy ข้อ 3(a) กำหนดไว้ว่า:

"ให้ยื่นในระหว่างเวลาทำงานปกติ (คือระหว่างเวลา 08.00 น. ถึง 16.00 น. ของวันทำงานปกติ) เมื่อเรือพร้อมที่จะรับสินค้าทั้งหมดได้ และเรือไคยานพิธีการทางศุลกากรมาแล้วไม่ว่าเรือจะเทียบท่าหรือไม่ก็ตาม ถ้าระหว่างเรือยังไม่วางจากสินค้าเช่า และยังไม่ได้ทำความสะอาดระวางเรือให้เรียบร้อย ก็ไม่ถือว่าเรือพร้อมที่จะบรรทุกสินค้า อนึ่ง จะต้องเปิดฝาระวางเรือทั้งหมดออกก่อนเริ่มบรรทุกสินค้าด้วย มิฉะนั้นยอมถือว่าเรือพร้อมที่จะรับสินค้าไคจนกว่าจะได้เปิดฝาระวางเรือออกจริง ๆ แล้ว"

¹⁰⁷ See Scandinavian Maritime Codes, sections 82, 102; and Tiberg, *op.cit.*, p.211.

¹⁰⁸ See Capelle, *op.cit.*, p.205; and Tiberg, *op.cit.*, p.212.

¹⁰⁹ สัญญาเช่าเรือแบบกำหนดให้แจ้งเฉพาะการบรรทุกสินค้าเท่านั้น ซึ่งเป็นไปตามลักษณะของกฎหมายอังกฤษ เช่นแบบ Centrocon, Ferticon และ Pixpinus.

ตามลักษณะนี้จะเห็นได้ว่า เงื่อนไขการแจ้งว่าเรือพร้อมที่จะบรรทุกสินค้าเป็นไปตามลักษณะของกฎหมายกุ่มสแกนดิเนเวียและเยอรมัน แต่ตรงกันข้ามกับกฎหมายอังกฤษ กล่าวคือ ฝ่ายเจ้าของเรือจะเป็นฝ่ายได้เปรียบ เพราะสามารถจะแจ้งได้ทั้งในขณะที่เรือเทียบท่าหรือไม่เทียบท่าก็ได้ ผลก็คือเวลาปลอดคาเซาก็ต้องเริ่มนับควยไม่ว่าเรือจะเทียบท่าหรือไม่ก็ตาม¹¹⁰

นอกจากการแจ้งว่าเรือพร้อมตามปกติแล้ว บางครั้งเจ้าของเรือก็ต้องแจ้งวันที่ใกล้เคียงและ/หรือวันที่แน่นอนว่าเรือพร้อมที่จะบรรทุกสินค้าได้จริง ๆ เมื่อใดควย ซึ่งถ้าหากว่าเรือ พร้อมและมีไคแจ้งไปแล้ว เวลาปลอดคาเซาเรือก็อาจต้องยึดออกไปอีกหรือมิฉะนั้น การเริ่มนับเวลาปลอดคาเซาเรือก็ต้องเลื่อนออกไป เช่น ในแบบพิมพ์

Polcoalvoy ข้อ 2 กำหนดไว้ว่า :

"(ก) วันที่ใกล้เคียง หมายถึงผู้ตราส่ง ... จะต้องได้รับหนังสือแจ้งวันที่เรือพร้อมจะบรรทุกสินค้าโดยใกล้เคียงจากเจ้าของเรืออย่างน้อย 10 วัน นับติดต่อกัน ...

"(ข) วันที่แน่นอน หมายถึง ผู้ตราส่งจะได้รับหนังสือแจ้งวันที่เรือพร้อมจะบรรทุกสินค้าโดยแน่นอนจากเจ้าของเรือหรือนายเรืออย่างน้อย 5 วัน นับเฉพาะวันทำงาน ... วันที่แน่นอนที่เรือพร้อมจะบรรทุกสินค้าได้ จะต้องไม่ถึงกำหนดหรือไม่อยู่ก่อนวันที่ใกล้เคียง ในกรณีที่เจ้าของเรือแจ้งวันที่เรือจะบรรทุกสินค้าได้แน่นอนเร็วเกินไป การเริ่มนับเวลาปลอดคาเซาเรือจะต้องเลื่อนออกไปตามจำนวนวันที่ขาดไป ...

"(ค) เวลาที่คาดว่าเรือจะมาถึง (E.T.A.: Expected Time of Arrival) หมายถึง นายเรือจะต้องแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ตราส่งทราบเวลาที่คาดว่าเรือจะมาถึงใน 24 ชั่วโมง ในกรณีที่เรือมีสินค้าขาเข้าหรือมีเหตุอื่นที่ทำให้

¹¹⁰ ดูแบบพิมพ์ Scancon ข้อ 8 ซึ่งระบุว่า "การแจ้งอาจแจ้งล่วงหน้าได้ แต่จะยังแจ้งไม่ไคจนกว่าเรือจะไคมาถึงท่าเรือที่บรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าแล้ว เว้นแต่เรือจะลนทา ให้แจ้งภายนอกเขตท่าเรือ (off the port) ได้."

เรือต้องจอดอยู่ ณ ที่จะบรรทุกสินค้า นายเรือจะแจ้งให้ผู้ตราส่งทราบเป็นหนังสือว่าเรือพร้อมที่จะบรรทุกสินค้าภายใน 24 ชั่วโมง ถ้านายเรือไม่แจ้งเป็นหนังสือให้ทราบเวลาที่เรือคาดว่าจะมาถึงหรือไม่แจ้งเป็นหนังสือภายใน 24 ชั่วโมงดังกล่าวข้างต้น จะยอมให้ผู้ตราส่งเพิ่มเวลาบรรทุกสินค้าได้อีก 24 ชั่วโมง แต่เวลาที่ประหยัดได้จากเวลาเวลาบรรทุกสินค้าที่เพิ่มให้ นี้ จะไม่มีการให้เงินชดเชยสำหรับเวลาที่ประหยัดได้แต่อย่างใด"¹¹¹

พึงสังเกตว่า สัญญาเช่าเรือที่กำหนดวันที่แน่นอนที่เรือพร้อมจะบรรทุกสินค้าได้นั้น จะไม่กระทบกระเทือนถึงวันแจ้งว่าเรือพร้อมล่วงหน้าก่อนแต่ประการใด กล่าวคือ ผู้เช่าก็ยังไม่มีความคิดที่จะเริ่มบรรทุกสินค้า หรือเริ่มนับเวลาปลอดค่าเช่าเรือแต่อย่างใด และถ้ามิได้มีเงื่อนไขกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นแล้ว แมว่าจะได้มีการเริ่มปฏิบัติงานไปก่อนหน้านี้ การเริ่มนับเวลาปลอดค่าเช่าก็ยังเริ่มไม่ได้ จนกว่าจะถึงวันที่กำหนดไว้¹¹²

ค. เวลาที่เรือพร้อมที่จะบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าได้จริง ๆ

การพร้อมที่จะบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าของเรือนั้น จะถือว่าพร้อมจริงก็ต่อเมื่อได้มีหนังสือแจ้งตามขอเท็จจริงแสดงว่าเรือพร้อมที่จะบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าได้จริง ๆ แล้วสภาพของเรือที่พร้อมจริง ๆ ก็ใดแก่ เช่น ระวังเรือ เครื่องมือยกขน สินค้าเรียบร้อย เป็นต้น อย่างไรก็ตาม สภาพที่เรือพร้อมจริง ๆ ในกรณีนี้ก็หาได้เกี่ยวกับการที่เรือต้องอยู่ ณ ท่าเทียบเรือหรือไม่แต่อย่างใดเพราะว่าการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าสามารถกระทำไ้แล้วนั่นเอง¹¹³

¹¹¹ See also Cemenco, clause 5; Welsh Coal Charter 1896, clause 2; Baltcon, clause 7; Nubaltweed, clause 2; Sovietwood, clause 5.

¹¹² ตัวอย่างเงื่อนไขที่กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นได้แก่ เช่น คำว่า "unless used"

¹¹³ ดูเงื่อนไขในแบบพิมพ์ Polcoalvoy ข้อ 3 (a) ซึ่งได้กล่าวมาแล้ว และดู *Compania de Naviera Nedelka S.A. v. Tradax International S.A. (The Tres Flores)* (1972) 2 Lloyd's Rep. 384.

5.3.2 เวลาติดคาเขาเรือ (Demurrage)

การติดคาเขาเรือ นั้น เมื่อพ้นระยะเวลาปลอดคาเขาเรือแล้ว ก็เริ่มนับเวลาที่จะต้องเสียคาเขาเรือหรือ "เวลาติดคาเขาเรือ" ("demurrage") คือ หมายความว่าถึงเวลาที่ต่อจากเวลาปลอดคาเขาเรือนั่นเอง¹¹⁴ การติดคาเขาเรือจะต้องคิดทุกวันไม่ว่าจะเป็นวันอาทิตย์หรือวันหยุดราชการในขณะที่เรือต้องจอดอยู่ต่อไปทั้งนี้รวมทั้งวันอื่น ๆ ซึ่งปกติจะได้รับการยกเว้นสำหรับช่วงเวลาปลอดคาเขาเรือด้วย ฉะนั้น จึงมีคำพังเพยภาษาอังกฤษว่า "once on demurrage always on demurrage" อย่างไรก็ตาม ก็ยังมีข้อยกเว้นที่สำคัญที่จะไม่นำมาคิดเป็นเวลาติดคาเขาเรือเมื่อเรือต้องเสียเวลาก็คือกรณีที่เป็นความผิดของเจ้าของเรือเอง หรือเจ้าของเรือใช้เรือเพื่องานของตนโดยเฉพาะ เช่น นำเรือไปรับเชื้อเพลิง ฯลฯ ซึ่งกรณีเช่นนี้ กฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวีย และเยอรมัน ถือว่าเป็นอุปสรรคหรือเหตุขัดข้องของทางฝ่ายเรือ (hindrances "on the vessel's side")¹¹⁵

ปัญหาเกี่ยวกับช่วงเวลาของเวลาติดคาเขาเรือก็อาจเกิดขึ้นได้เช่นเดียวกัน ซึ่งในสัญญาเขาเรือบางแบบก็กำหนดช่วงเวลาติดคาเขาเรือไว้โดยแน่นอน เช่น แบบพิมพ์ Gencon ข้อ 7 กำหนดไว้ว่า; "ให้ช่วงเวลาติดคาเขาเรือมีกำหนด 10 วันนับติดต่อกัน คิดคาเขาเรือในอัตรารวันละ ... หรือคิดตามส่วนของวัน ของแต่ละวันเป็นวัน ๆ ไป และยอมให้พ่อค้าใช้เวลาทั้งที่ท่าเรือที่บรรทุกและขนถ่ายสินค้ามาคิดรวมกันได้" และแบบพิมพ์ Propcon ข้อ 14 กำหนดไว้ว่า; "ให้ช่วงเวลาติดคาเขาเรือมีกำหนด 5 วัน นับติดต่อกัน คิดคาเขาเรือในอัตรารวันละ ... หรือคิดตามส่วนของวัน ของแต่ละวันเป็นวัน ๆ ไป และยอมให้ผู้ตราส่ง/ผู้รับตราส่งใช้เวลาทั้งที่ท่าเรือที่บรรทุกและขนถ่ายสินค้ามาคิดรวมกันได้ ถ้าเรือเสียเวลาเกินกว่าที่กำหนดไว้ ก็ให้คิดคาเขาเรือเพิ่มมากขึ้นกว่าอัตราเดิมอีก 50 เปอร์เซ็นต์ เป็นต้น"¹¹⁶ และตามหลักทั่วไป ถ้าช่วงเวลาติดคาเขาเรือตามที่กำหนดไว้โดยแน่นอน

¹¹⁴ คำว่า "demurrage" นั้น นอกจากจะหมายถึงช่วงเวลาพิเศษที่ต่อจากเวลาปลอดคาเขาเรือแล้ว ยังหมายถึงจำนวนเงินที่ต้องจ่ายทดแทนสำหรับการใช้เวลาดังกล่าวด้วย.

¹¹⁵ See Tiberg, op.cit., p.547; and Carver, op.cit., paras. 1211-1212.

¹¹⁶ See also Nanyozai, clause 8; Scancon, clause 10; and Baltpulp, clause 8.

เพื่อการบรรทุกสินค้าได้สิ้นสุดลงแล้ว เจ้าของเรือยอมไม่มีความผูกพันที่จะต้องให้เรือของ
 คนอยู่ ณ ท่าเรือที่บรรทุกสินค้าอีกต่อไป กล่าวคือ เจ้าของเรือยอมมีสิทธิที่จะให้เรือออก
 เดินทางต่อไปได้ ไม่ว่าจะมีสินค้าอยู่ในเรือเพียงใด หรือถ้ายังมีใครบรรทุกสินค้าลงเรือ
 เลยก็นี่มีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาได้ควย ทั้งนี้ เจ้าของเรือยอมมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย
 จากผู้เช่าได้ทั้งสองกรณี แต่ถาเจ้าของเรือยินยอมให้เรืออยู่ต่อไปเพื่อให้ผู้เช่าสามารถ
 บรรทุกสินค้าได้จนแล้วเสร็จ ในกรณีเช่นนี้ เจ้าของเรือก็มีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าเสียหาย
 หรือค่าเช่าเรือจากผู้เช่าสำหรับช่วงเวลาที่เกิดขึ้นได้ ซึ่งอัตราค่าเช่าเรือสำหรับช่วง
 เวลาที่เกิดขึ้นหรือที่เรือเสียเวลานี้อาจไม่เท่ากับอัตราที่กำหนดไว้สำหรับช่วงเวลาถัดมา
 เจ้าเรือก็ได้¹¹⁷ อัตราค่าเช่าเรือสำหรับช่วงเวลาที่เกิดขึ้นนี้บางทีก็เรียกว่า "counter-
 demurrage" ซึ่งเป็นอัตราที่อาจสูงกว่าอัตราเดิมได้ ทั้งนี้ เนื่องจากอัตราค่าเช่าเรือ
 ที่กำหนดไว้เดิมอาจทำให้เจ้าของเรือขาดทุนได้ เพราะค่าใช้จ่ายสูงขึ้น และตลาดการระ
 วางเรือขณะนั้นอาจสูงกว่าในขณะทำสัญญาเช่าเรือกันควย เจ้าของเรือจึงควรระมัดระวัง
 เกี่ยวกับเรื่องเรือเสียเวลาในกรณีเช่นนี้ควย ในกฎหมายฝรั่งเศสและอิตาลี เมื่อเรือเสีย
 เวลาเกินช่วงเวลาถัดมาเจ้าเรือที่กำหนดไว้ กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิคิดค่าเช่าเรือ
 สูงกว่าอัตราเดิมได้¹¹⁸ และในทำนองเดียวกัน ถ้าช่วงเวลาถัดมาเจ้าเรือสิ้นสุดลง ณ
 ท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าเจ้าของเรือก็ยอมมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายสำหรับช่วงเวลาที่เกิดขึ้น
 ไม่ได้เช่นเดียวกัน

ตามที่กล่าวมานี้ จะเห็นได้ว่าถ้าผู้เช่าบรรทุกสินค้าไม่เสร็จภายในกำหนดเวลา
 ของช่วงเวลาถัดมาเจ้าเรือควยสาเหตุบางประการ ผู้เช่าก็อาจต้องยอมให้เรือออกจาก
 ท่าเรือไปโดยทิ้งสินค้าบางส่วนที่ยังบรรทุกไม่เสร็จไว้ และยอมเสียค่าระวางเรือส่วนที่
 วางซึ่งมิได้ใช้บรรทุกสินค้า (deadfreight) หรืออาจต้องยอมเสียค่าเช่าเรือในอัตรา

¹¹⁷ See Tiberg, op.cit., pp. 535-538, 557-565.

¹¹⁸ See Rodiere, op.cit., pp.271, 277; and Tiberg, op.cit.,
 p. 545.

สูงกว่าเงินสำหรับช่วงเวลาที่ยาวไป ถ้าเจ้าของเรือยินยอม เช่นนี้ ผู้เช่ายอมตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบ¹¹⁹ อย่างไรก็ตาม แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานส่วนมากก็ได้กำหนดช่วงเวลาคิกคาเช่าเรือไว้โดยแน่นอน และตามหลัก Common Law ของอังกฤษ ถ้าผู้เช่ามิได้ปฏิบัติตามการบรรทุกสินค้าลงเรือแล้ว ผู้เช่าย่อมมีสิทธิให้เรือคอยในระหว่างช่วงเวลาคิกคาเช่าเรือช่วงหนึ่ง ๆ ได้โดยไม่จำกัด¹²⁰

สำหรับกฎหมายบางประเทศ ก็มีกฎเกณฑ์กำหนดความยาวของช่วงเวลาคิกคาเช่าเรือเอาไว้แตกต่างกัน เช่น กฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวีย กำหนดให้ความยาวของช่วงเวลาคิกคาเช่าเรือเป็นครึ่งหนึ่งของช่วงเวลาปลอดคาเช่าเรือ ยกเว้นกรณีที่เป็นการเช่าเรือทั้งลำ แต่ไม่ว่าจะเป็นกรณีใดช่วงเวลาดังกล่าวนี้อาจต้องเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 3 วัน¹²¹ กฎหมายเยอรมัน กำหนดช่วงเวลาคิกคาเช่าเรือได้ถึง 14 วัน แต่ทั้งนี้ก็แล้วแต่ข้อตกลงในสัญญาควย¹²² กฎหมายเนเธอร์แลนด์กำหนดไว้ 8 วัน และมีเงื่อนไขทำนองเดียวกันกับกฎหมายเยอรมัน¹²³ และกฎหมายฝรั่งเศสถือตามขนบธรรมเนียมประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีขนบธรรมเนียมประเพณีดังกล่าวไว้กันอยู่ ก็ให้คิกคาเช่าเรือตามเหตุผลอันสมควร¹²⁴

เกี่ยวกับอัตราค่าเช่าเรือในระหว่างเวลาคิกคาเช่าเรื่อนั้น ในสัญญาเช่าเรือมักระบุเอาไว้ไม่ลงลอยกัน อันอาจทำให้เกิดความยุ่งยากขึ้นได้¹²⁵ กล่าวคือ อาจกำหนด

¹¹⁹ นักกฎหมายบางท่านได้เสนอให้ตัดเงื่อนไขเกี่ยวกับช่วงเวลาคิกคาเช่าเรือซึ่งกำหนดไว้โดยแน่นอนในแบบพิมพ์ Gencon ออกเพื่อป้องกันมิให้ผู้เช่าต้องตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบเจ้าของเรือตั้งที่กล่าวมาแล้ว: ดู: Puchta, op.cit., p.118.

¹²⁰ See Carver, op.cit., paras.676,1209; and Tiberg, op.cit., p.535; also, The Angelia (1972) 2 Lloyd's Rep. 155.

¹²¹ See Scandinavian Maritime Codes, section 85, para. 1.

¹²² HGB, sections 568, 595.

¹²³ Dutch Commercial Code, sections 518, 619.

¹²⁴ See Rodière, op.cit., p. 271.

¹²⁵ See Tiberg, op.cit., p. 552.

ได้เป็นหลายอย่าง เช่น กำหนดเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนต่อวัน หรือคิดคำนวณตามอัตราส่วนของวัน หรือคิดคำนวณตามจำนวนสินค้าแต่ละตัน หรือคิดคำนวณตามตันกรอส หรือตันเนทของเรือต่อวัน หรือตามส่วนของวัน อย่างไรก็ตาม อัตราค่าเช่าเรือก็มักจะไม่ใช่อัตราคิดคำนวณต่อชั่วโมง คือส่วนใหญ่จะใช้เป็นอัตราต่อวันมากกว่า¹²⁶

5.4 เงินชดเชยสำหรับเวลาที่ประหยัดได้

ในการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว ระยะเวลาขอมมีผลโดยตรงต่อผลประโยชน์หรือรายได้ของเจ้าของเรือ ซึ่งตามปกติเจ้าของเรือก็ต้องขอมให้มีเวลาปลอดค่าเช่าเรืออยู่แล้ว และในช่วงระยะเวลาดังกล่าว ผู้เช่าขอมใช้เพื่อการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าได้เต็มที่ แต่เมื่อพ้นเวลานี้ไปแล้วเจ้าของเรือจึงจะไต่ราคาเช่าเรือ ถ้าผู้เช่าใช้เวลาปลอดค่าเช่าเรือบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าให้เวลาน้อยลงกว่าที่กำหนดไว้ เจ้าของเรือก็จะไต่ราคาจากช่วงเวลาที่เหลือหรือที่ประหยัดได้ ดังนั้นผู้เช่าจึงมักไม่ค่อยกระตือรือร้นที่จะบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าให้เร็วขึ้นกว่าช่วงเวลาปลอดค่าเช่าเรือ ด้วยเหตุนี้ เจ้าของเรือจึงต้องหาวิธีการที่จะกำหนดในสัญญาเช่าเรือให้ผู้เช่ารีบบรรทุกและ/หรือขนถ่ายสินค้าให้เร็วขึ้นกว่าช่วงเวลาขอมให้เป็นเวลาปลอดค่าเช่าเรือ โดยการให้เงินรางวัลจำนวนหนึ่งเป็นการตอบแทน เงินรางวัลดังกล่าวนี้เรียกว่า เงินชดเชยสำหรับเวลาที่ประหยัดได้ ("dispatch money")

แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานบางแบบ แม้จะได้อำนาจเงื่อนไขการคิดคำนวณเงินชดเชยสำหรับเวลาที่ประหยัดได้ไว้ก็ตาม¹²⁷ แต่ส่วนใหญ่ก็มิได้กำหนดช่วงเวลาดังกล่าวว่าจะยาวนานเป็นประการใด คือกำหนดไว้ในลักษณะต่าง ๆ กัน เช่น

¹²⁶ สัญญาเช่าเรือที่ใช้อัตราคิดคำนวณค่าเช่าเรือต่อชั่วโมงก็ได้แก่ เช่น แบบ Cemenco ข้อ 7.

¹²⁷ For example, Polcoalvoy, clause 24 (b); Sovorecon, clause 20; Nanyozai, clause 4; Synacomex, clause 7; Centrocon, clause 16; Austral, clause 13; Austwheat, clauses 13 and 20; and pixpinus, clause 2.

แบบพิมพ์ Centrocon ข้อ 16: "Dispatch money ... shall be payable for all time saved in loading (including Sundays and holidays saved) at rate of ... per day ..."

ข้อ 30 : "If cargo cannot be loaded by reason of riots ... strikes ... the time for loading or discharging ... shall not count during the continuance of such causes ... In case of any delay by reason of the beforementioned causes, no claim for damages or demurrage shall be made ... For the purpose, however, of settling dispatch money accounts any time lost by the steamer through any of the above causes shall be counted as time used in loading".

และแบบ Polcoalvoy ข้อ 24 (b) : "Dispatch money at half the demurrage rate shall be paid by Owners on laytime saved in loading and/or discharging, as the case may be"

จะเห็นได้ว่า ในแบบพิมพ์ Centrocon ข้อ 16 กำหนดให้คิดคำนวณเวลาที่ประหยัดได้ทั้งหมด ("all time saved") โดยการนับติดต่อกัน คือนับรวมทั้งวันอาทิตย์และวันหยุดราชการด้วย¹²⁸ กรณีเช่นนี้ ฝ่ายเจ้าของเรือเห็นว่าไม่เป็นธรรมที่ไปคิดรวมวันอาทิตย์และวันหยุดราชการด้วย แต่ในช่วงระยะเวลาปลอดค่าเช่าเรือกลับไม่นำเอาวันเหล่านั้นไปคิดรวม จึงทำให้เจ้าของเรือเสียเปรียบ¹²⁹ อนึ่ง การคิดคำนวณเงินชดเชยสำหรับเวลาที่ประหยัดได้บางครั้งก็ยุ่งยาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่มิช้อยกเว้นสำหรับอุปสรรคต่าง ๆ ที่มาขัดขวางการทำงาน เช่น การก่อความวุ่นวาย การนัดหยุดงาน ฯลฯ¹³⁰ เป็นต้น

¹²⁸ ดูแบบพิมพ์ Pixpinus ข้อ 2 ด้วย, อย่างไรก็ตามก็ สัญญาเช่าเรือบางแบบก็กำหนดไม่ให้นับรวมเอาวันอาทิตย์และวันหยุดราชการเป็นเวลาที่ประหยัดได้ เช่น แบบ Austral ข้อ 13

¹²⁹ See Cufley, op.cit., p.110; and Rodiere, op.cit., p. 283.

¹³⁰ See Tiberg, op.cit., 515; and Capelle, op.cit., p.434.

ซึ่งในแบบพิมพ์ Centrocon ข้อ 30¹³¹ ก็กำหนดว่า ถ้ามีการเสียเวลาเพราะเหตุขัดข้องดังกล่าวจะไม่มีกรเรียกร้องค่าเสียหาย หรือค่าเช่าเรือกัน อย่างไรก็ตาม เพื่อให้เป็นไปตามความมุ่งหมายของการกำหนดให้มิเงินชดเชยสำหรับเวลาที่ประหยัดได้ ก็ต้องนับเอาเวลาที่เสียไปนั้นเป็นเวลาที่ใช้สำหรับการบรรทุกสินค้าด้วย ("as time used in Loading") กล่าวคือ ต้องเอาระยะเวลาที่เรือเสียเวลานี้ไปหักออกจากเวลาที่ประหยัดได้ (ถ้ามี) เสียก่อน จึงจะมาคิดคำนวณเงินชดเชยสำหรับเวลาที่เหลือว่าเป็นเวลาที่ประหยัดได้

สัญญาเช่าเรือมาตรฐานส่วนใหญ่มักกำหนดให้เวลาที่ประหยัดได้นี้อยู่ในช่วงเวลาปลอดค่าเช่าเรือ ("laytime saved") เช่นในแบบพิมพ์ Polcoalvoy ข้อ 24 (b) แต่ก็มิบางแบบกำหนดให้เวลาที่ประหยัดได้อยู่ในช่วงเวลาทำงาน ("working time saved")¹³²

ความยุ่งยากอีกประการหนึ่งเกี่ยวกับการคิดคำนวณเงินชดเชยสำหรับเวลาที่ประหยัดได้ก็คือ กรณีที่สัญญาเช่าเรือระบุว่าให้สามารถนำเวลาปลอดค่าเช่าเรือทั้งหมดบรรทุกและขนถ่ายสินค้ามาคิดรวมกันได้ ("reversible" laytime) หรือระบุให้คิดเวลาสำหรับการบรรทุกและขนถ่ายเป็นตอน ๆ แล้วนำเวลาที่ประหยัดได้ตอนหนึ่งมาเฉลี่ยชดเชยกับเวลาที่ใช้เกินไปในอีกตอนหนึ่ง (loading and discharging time to be "averaged")¹³³ ฉะนั้น เกี่ยวกับปัญหานี้จึงควรพิจารณาเงื่อนไขในแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือของแต่ละแบบว่ากำหนดไว้อย่างไร และควรศึกษาลักษณะของกฎหมายของประเทศที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนขนบธรรมเนียมประเพณีของท้องถิ่นหรือท่าเรือที่เกี่ยวข้องด้วย

¹³¹ ในแบบพิมพ์ Austral ข้อ 18 ก็ระบุไว้เช่นเดียวกัน

¹³² See Sovorecon, clause 20.

¹³³ See Cufley, op.cit., p.111; Tiberg, op.cit., p. 440; and Jantzen, op.cit., p. 126.