

บทที่ 2

บททั่วไปว่าด้วยการลากจูงเรือ

2.1 ความหมายการลากจูงเรือ

การลากจูงเรือ หมายถึง การบริการที่เรือลากจูงได้ให้ความช่วยเหลือแก่เรือลำอื่นในการขับเคลื่อนหรือช่วยให้เคลื่อนที่ได้เร็วขึ้น¹ เนื่องจากเรือลากจูงจะเป็นเรือที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์หรือเครื่องจักรที่มีกำลังแรงม้าสูงและมีกำลังสม่ำเสมอ การให้บริการหรือให้ความช่วยเหลือดังกล่าวจึงเป็นในรูปของการจุดหรือการลากเรือให้เคลื่อนที่ไปได้ เพราะว่าเรือเดินทะเลอาจจะบังคับเรือได้ลำบากในบางช่วงบางเส้นทางในการเดินเรือ จึงต้องอาศัยเรือลากจูงในการเคลื่อนย้ายไปยังที่ต่าง ๆ นอกจากนี้เรือลากจูงยังเป็นอุปกรณ์ภายนอกที่ช่วยให้เกิดความปลอดภัยโดยทำหน้าที่ในการดันเรือหรือดึงเรือสินค้าเพื่อช่วยให้เรือสินค้าเข้าเทียบท่าหรือออกจากท่าได้อย่างปลอดภัย แม้กระทั่งเรือเดินทะเลที่เครื่องยนต์เสียในบริเวณท่าเรืออาจจะต้องใช้เรือลากจูงเพื่อนำไปยังบริเวณที่จะทำการซ่อมแซม เรียกเรือดังกล่าวนี้ว่า “เรือลากจูง” หรือ “Tug Boat”

ปัจจุบันการให้บริการเรือลากจูง มี 2 รูปแบบ ได้แก่

1. บริการเรือดันจูง เรือดันจูงจะทำหน้าที่ ช่วยเหลือเรือสินค้าให้สามารถเข้าหรือออกจากท่าเรือได้อย่างปลอดภัยซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการนำร่อง ในเขตท่าเรือที่มีการบังคับใช้การนำร่อง² กล่าวคือ เป็นเขตท่าเรือซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่อง ซึ่งตามระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยข้อกำหนด หลักเกณฑ์ การควบคุม และการขอใช้บริการนำร่องรัฐบาลเขตท่าเรือกรุงเทพฯ

¹ Stevens v. The White City, 285 U.S. 195, 200, 52 S.Ct. 347, 349, 76 L.Ed. 699,702 (1932).

² การนำร่อง คือ การเดินเรือในพื้นที่คับแคบ พื้นที่อันตราย ในช่องทางการเดินเรือจำเพาะ เช่นในร่องน้ำหรือช่องทางแคบ ๆ มีการเดินเรือหนาแน่นมีอุปสรรค อันตรายต่อการเดินเรือมาก ในพื้นที่ดังกล่าว นายเรือหรือกัปตันเรือผู้ซึ่งมีความชำนาญในการเดินเรือในทะเลกว้าง ไม่สามารถใช้แผนที่หรือเครื่องมือเดินเรือใด ๆ มากำกับหรือประกอบการเดินทางได้ทัน เพราะมีเวลาจำกัด

พ.ศ. 2541 ข้อ 7³ กำหนดให้กรณีที่เรือสินค้าเป็นเรือที่บังคับให้ตรงทิศทางได้ยากต้องมีเรือลากจูงของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ตั้งแต่สถานีนำร่องจนถึงที่ทอดจอดเรือ เพื่อช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการเข้าเทียบท่าหรือออกจากท่า การที่ต้องกำหนดให้มีผู้นำร่องในการเดินเรือ นั้น อาจเนื่องมาจากร่องน้ำที่เรือสินค้าจะเข้ามาเทียบท่าหรือออกจากท่านั้นมีพื้นที่คับแคบและอันตรายเป็นอันตรายในการเดินเรือ

นอกจากนี้ ในบางกรณีเรือบางชนิดแม้ว่าจะเดินเรือในเขตที่กำหนดให้ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่อง แต่ได้รับการยกเว้นสามารถเดินเรือได้โดยไม่ต้องมีผู้นำร่อง อาทิเช่น เรือรัฐบาลไทย เรือรัฐบาลต่างประเทศ เรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำต่ำกว่า 165 ฟุต (40.29 เมตร) หรือ เรือที่ชักธงไทยซึ่งมีขนาดความยาวตลอดลำไม่เกิน 400 ฟุต (121.92 เมตร) ที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ผู้นำร่องพิเศษเพื่อทำการนำร่องในเขตที่กำหนดไว้⁴ เป็นต้น

³ ระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยข้อกำหนด หลักเกณฑ์ การควบคุม และการขอใช้บริการนำร่องรัฐบาลเขตท่าเรือกรุงเทพฯ พ.ศ. 2541 ข้อ 7.1 “เรือที่บังคับให้ตรงทิศทางได้ยากต้องมีเรือลากจูงของการท่าเรือฯ ตั้งแต่สถานีนำร่องจนถึงที่ทอดจอดเรือ”

⁴ กฎกระทรวงฉบับที่ 59 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2)

ข้อ 1 ให้เขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดที่กำหนดไว้ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 58 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 เป็นเขตท่าเรือซึ่งบังคับให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยมีผู้นำร่อง

ข้อ 2 เรือกลไฟและเรือเดินทะเลที่เคลื่อนเดินหรือเข้าออกในเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดต้องใช้ผู้นำร่องของรัฐบาล เว้นแต่เรือดังต่อไปนี้

- (1) เรือของรัฐบาลไทย
- (2) เรือของรัฐบาลต่างประเทศ
- (3) เรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำต่ำกว่า 165 ฟุต (50.29 เมตร)
- (4) เรือที่ชักธงไทยซึ่งมีขนาดความยาวตลอดลำไม่เกิน 400 ฟุต (121.92 เมตร) ที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ผู้นำร่องพิเศษเพื่อทำการนำร่องในเขตที่กำหนดไว้ในข้อ 1

เรือตามวรรคหนึ่ง (1) (2) (3) และ (4) จะใช้ผู้นำร่องของรัฐบาลก็ได้ แต่ต้องเสียค่าจ้างนำร่องตามอัตราที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงนี้ และเมื่อรัฐมนตรีเห็นสมควร จะลดหย่อนค่าจ้างนำร่องให้เป็นการเฉพาะรายก็ได้

2. บริการเรือลากจูง เรือลากจูงจะทำหน้าที่ลากหรือจูงเรือหรือวัตถุทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งตามที่ตกลงกันไว้ เนื่องจากเรือหรือวัตถุทางทะเลเหล่านั้นไม่มีกำลังเพียงพอที่จะสามารถขับเคลื่อนเรือได้ด้วยตัวเอง ซึ่งอาจเป็นเพราะสินค้าที่บรรทุกบนเรือดังกล่าวมีจำนวนมากหรือมีน้ำหนักมากเกินไป ทำให้เคลื่อนที่ได้ช้าลงไม่สามารถส่งสินค้าได้ทันตามกำหนด จึงต้องให้เรือลากจูงเข้ามาช่วยลากจูงจะได้ส่งสินค้าได้ทันตามเวลา

2.2 สัญญาลากจูงเรือ

โดยทั่วไป สัญญาลากจูงเรือนั้นทำขึ้นระหว่างผู้ลากจูงกับผู้ใช้ประโยชน์จากเรือลากจูงโดยผ่านนายเรือหรือตัวแทนเรือ กล่าวคือ ผู้ลากจูงตกลงที่จะทำการลากจูงเรือหรือวัตถุทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง และผู้ใช้ประโยชน์จากเรือลากจูงตกลงที่จะจ่ายค่าตอบแทนในการลากจูงเรือ เมื่อการลากจูงนั้นสำเร็จ สัญญาลากจูงเรือเป็นสัญญาต่างตอบแทนและเป็นสัญญาทางพาณิชย์ ซึ่งข้อตกลงในสัญญาและค่าตอบแทนนั้นเป็นไปตามความตกลงของคู่สัญญา สัญญาดังกล่าวเป็นสัญญาที่เกิดขึ้นโดยการแสดงเจตนา ไม่มีการกำหนดแบบของสัญญาว่าต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร ดังนั้นหากสัญญาลากจูงเรือทำด้วยวาจาก็สามารถมีผลบังคับใช้ได้

สภาพการณ์การลากจูงที่แตกต่างกันทำให้แต่ละประเทศมีธรรมเนียมประเพณีปฏิบัติแตกต่างกัน อาทิเช่น เรื่องระยะเวลาของสัญญา อัตราค่าเสียหายในกรณีที่มีการเจรจาต่อรองกันระหว่างคู่สัญญา โดยทั่วไป ตัวแทนของบริษัทเรือลากจูงจะเป็นผู้มีอำนาจทำสัญญาในฐานะตัวแทน

2.3 หน้าที่และความรับผิดชอบของเรือลากจูง

โดยหลัก ผู้ลากจูงที่จะดำเนินการดูแลการลากจูง จะต้องมีความรู้และทักษะอย่างเพียงพอ กล่าวคือจะต้องจัดหาเรือที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย จัดเตรียมอุปกรณ์และบุคลากรให้มีความเหมาะสม รวมถึงการให้บริการนั้นจะต้องมีประสิทธิภาพและปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ที่กำหนดไว้หรือควรคาดหมายได้

สัญญาขอใช้บริการเรือลากจูงนั้น แม้จะไม่มีภาระถึงหน้าที่หรือการรับประกันของเรือลากจูงเอาไว้ แต่บริษัทเรือลากจูงต้องรู้ได้โดยปริยายถึงหน้าที่ต่าง ๆ ซึ่งประกอบไปด้วยการ

จัดเตรียมอุปกรณ์ที่เหมาะสม จัดเตรียมเรือให้มีกำลังในการขับเคลื่อนที่เพียงพอรวมถึงบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ หน้าที่ดังกล่าวที่จะต้องปฏิบัติต่อเรือที่ถูกลาก สามารถแบ่งแยกได้ดังนี้⁵

2.3.1 เรือลากจูงต้องมีกำลังที่เพียงพอและมีอุปกรณ์ที่เหมาะสม

เรือที่นำมาลากจูงจะต้องมีกำลังแรงม้าสูงเพียงพอที่จะลากจูงเรือหรือวัตถุทางทะเลได้และมีความสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ซึ่งหน้าที่ดังกล่าวเป็นหน้าที่ที่สำคัญต้องระบุเป็นเงื่อนไขในสัญญาลากจูง นอกจากนั้นอุปกรณ์บนเรือและเครื่องใช้ประจำเรือถือเป็นสิ่งสำคัญจะต้องถูกต้องและอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ตามใบอนุญาตให้ใช้เรือที่ออกตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ทั้งนี้ หากเรือลากจูงจะมีกำลังเพียงพอแต่หากอุปกรณ์บนเรือไม่พร้อมใช้งานอาจทำให้เรือไม่สามารถเดินทะเลได้

ในการลากจูงเรือต้องมีการใช้สายโยง หรือ “Towline” เพื่อให้ผูกโยงระหว่างเรือลากจูงกับเรือที่ถูกลากซึ่งสายโยงนั้นจะต้องมีความยาวตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับที่เกี่ยวกับการลากจูงเรือจะสั้นหรือยาวเกินไปไม่ได้ ต้องเป็นของใหม่ เป็นเชือกที่มีอายุการผลิตไม่เกิน 180 วัน นับถึงวันที่ส่งมอบพัสดุโดยแสดงใบกำกับสินค้าการนำเข้า ทั้งนี้สายโยงที่นำมาใช้งานนั้นจะต้องได้มีหนังสือรับรองจากสถาบันอิสระรับรองเช่น สถาบัน GERMANISCHER LOYD (GL), LLOYD, AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (ABS), NK จึงเป็นหน้าที่ของเรือลากจูงที่จะต้องดูแลและตรวจสอบสายโยงให้มีความพร้อมในการใช้งานได้ตลอดเวลา หากมีการผูกสายโยงที่ไม่แน่นหนาพอ อาจจะทำให้เกิดการเคลื่อนไหวไปมาทำให้เรือที่ถูกลากออกนอกเส้นทางได้ ในบางกรณีมีการใช้สายโยงที่มีความยาวเกินไป ก่อให้เกิดความยากลำบากในการควบคุมขบวนเรือที่ถูกลาก อย่างไรก็ตามความผิดพลาดต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากสายโยงก็มิได้เป็นสาเหตุที่ทำให้เรือที่ถูกลากได้รับความเสียหายเสมอไป ซึ่งสาเหตุที่แท้จริงของการที่เรือที่ถูกลากได้รับความเสียหายนั้น อาจเกิดจากรอยตะเข็บเรือแตกหรือมาจากสาเหตุอื่น ๆ ก็ได้

2.3.2 ความรู้ความสามารถที่เหมาะสมของผู้ลากจูง

โดยทั่วไปผู้ลากจูงจะต้องมีความรู้ ความชำนาญ และมีความสามารถในการเดินเรือ มีความรู้ในเรื่องของภูมิประเทศที่จะทำการเดินเรือ เนื่องจากภูมิประเทศในแต่ละแห่งมีสภาพ

⁵ Comite Maritime International, *supra* note 1, p.13.

อากาศ สภาพใต้ท้องทะเล กระแสน้ำที่แตกต่างกัน ซึ่งหากให้นายเรือลำที่ถูกลากจูงเป็นผู้ควบคุมดูแลเรือและกำหนดเส้นทางเอง อาจทำให้เกิดความเสียหายแก่ตัวเรือและสินค้าได้นอกจากนี้ผู้ลากจูงจะต้องหลีกเลี่ยงเส้นทางการเดินเรือที่ไม่มีความชำนาญ รวมทั้งหลีกเลี่ยงภัยที่เกิดขึ้นโดยเหตุสุดวิสัยซึ่งอาจเกิดจากความประมาทเลินเล่อจากเจ้าหน้าที่ของเรือลากจูงหรือบุคคลอื่น ตัวอย่างเช่น แล่นเรือใกล้ฝั่งมากเกินไป , แล่นเรือเข้าใกล้ตาข่ายจับปลาทำให้เรือเกิดความเสียหาย , การประมาทเลินเล่อเป็นเหตุทำให้ชนกับเรือที่ถูกลาก เป็นต้น

นอกจากนี้บุคลากรบนเรือลากจูงมีหน้าที่ในการควบคุมความเร็วให้มีความเหมาะสมเพื่อควบคุมขบวนเรือที่ถูกลากให้อยู่ในเส้นทางการเดินเรือและป้องกันไม่ให้เรือที่ถูกลากเกยตื้นเรือที่ถูกลากมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเรือลากจูงและเข้าช่วยเหลือเมื่อเกิดภัยอันตรายแม้ว่าบนเรือที่ถูกลากจะมีลูกเรือและสามารถควบคุมเรือได้ก็ตาม

2.3.3 หน้าที่ของเรือลากจูงในการจัดตำแหน่งเรือที่ถูกลาก

เรือลากจูงมีหน้าที่จัดเรือที่ถูกลากให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมและจะต้องไม่พ่วงเรือลำเลียงเกินกว่าอัตราที่กำหนดไว้ เช่น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 58⁶ ได้กำหนดว่า เรือกำปั่นสามารถลากจูงเรือเล็กได้ไม่เกิน 32 ลำ หรือเมื่อทำการลากจูงแล้วต้องสามารถเดินเรือด้วยความเร็วไม่ต่ำกว่าสองไมล์ต่อชั่วโมง ซึ่งถือเป็นการกำหนดน้ำหนักและพิกัดเรือในการลากจูงเรือ เรือลากจูงยังมีหน้าที่จัดการและควบคุมให้เรือที่ถูกลากแล่นตามเส้นทางเรือลากจูง เนื่องจากหากเรือที่ถูกลากแล่นออกนอกเส้นทางเรือลากจูง อาจจะก่อให้เกิด

⁶ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

มาตรา 58 บรรดาเรือกำปั่นไฟที่จูงเรืออื่นที่มีขนาดต่ำกว่าสามสิบห้าตันเกินกว่าลำหนึ่งขึ้นไป ต้องเดินในทางเดินเรือสายตะวันตก

ห้ามมิให้เรือกำปั่นไฟลำใดจูงเรือกำปั่นหรือเรืออย่างอื่นในเขตท่ากรุงเทพฯ มากลำจนเกินกว่ากำลังของเรือกำปั่นไฟลำนั้นจะจูงไปได้ระยะทางชั่วโมงละสองไมล์เป็นอย่างน้อย และห้ามมิให้เรือกำปั่นไฟลำใดที่จูงเรืออยู่นั้นเดินไปโดยระยะทางเกินกว่าชั่วโมงละหกไมล์ในเวลาทวนน้ำ หรือเดินเร็วกว่าชั่วโมงละสี่ไมล์ในเวลาตามน้ำ

ห้ามเป็นอันขาดมิให้จูงเรือเล็กเกินกว่าคราวละสามสิบสองลำเป็นอย่างมาก และห้ามมิให้เรือที่ถูกจูงนั้นผูกเทียบซ้อนลำกันเกินกว่าดับละสี่ลำ

ความเสียหาย เช่น โดนลั่นดอนหรือหินทำให้ห้องเรือได้รับความเสียหาย อีกทั้งยังมีหน้าที่จัดให้มีไฟเพื่อส่งสัญญาณระหว่างเรือลากจูงกับเรือที่ถูกลาก การใช้ไฟเพื่อส่งสัญญาณนั้นมีความสำคัญสำหรับในกรณีที่มีการเดินเรือในตอนกลางคืน ซึ่งหากมีอันตรายเกิดขึ้นและต้องเบี่ยงเส้นทาง เรือลากจูงจะส่งสัญญาณไฟไปยังเรือที่ถูกลากเพื่อให้รู้ล่วงหน้าได้

นอกจากนี้เรือลากจูงมีหน้าที่ดูแลขนาดความยาวของสายโยงให้มีความเหมาะสมเพื่อผูกโยงเรือและทอดสมอเรือ ดังนั้นเรือลากจูงจะต้องรับผิดชอบหากมีความผิดพลาดเกิดขึ้น ซึ่งมิได้หลายกรณี อาทิเช่น สายโยงที่ใช้ในการลากจูงเรือไม่ได้รับการรับรอง, กรณีที่มีการผูกโยงหรือทอดสมอเรือกับเรือที่ถูกลากไม่ถูกต้อง, การเข้าเทียบท่าเรือไม่ปลอดภัย, ทอดสมอเรือไม่ถูกต้องตามหลักของผู้มีความชำนาญในการผูกโยงหรือทอดสมอ, การใช้สายโยงที่ไม่ถูกต้องหรือมีความยาวไม่เพียงพอ, ความผิดพลาดในการออกคำสั่งกับลูกเรือที่ถูกลาก และความผิดพลาดในการคอยให้ความช่วยเหลือ

2.3.4 ความรับผิดชอบของเรือลากจูง

โดยทั่วไป การลากจูงเรือมีวัตถุประสงค์โดยตรงในการลากจูงเรือหรือวัตถุทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง มิใช่เป็นเพียงการลากจูงเรือเพื่อให้สามารถเข้าและออกจากท่าเรือได้โดยปลอดภัย ซึ่งเป็นการให้บริการโดยทั่วไปในการดำเนินกิจการท่าเรือที่ต้องมีการให้บริการลากจูงเรือในการเข้าหรือออกจากท่า เนื่องจากเรือเดินทะเลนั้นมีขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้า หรือ ออกจากท่าเรือซึ่งโดยปกติมีสภาพการจราจรทางน้ำที่แออัดได้

ในเรื่องความรับผิดชอบของเรือลากจูง อาจแบ่งได้เป็นสองกรณี คือ ความรับผิดชอบของเรือลากจูงต่อเรือที่ถูกลาก กับ ความรับผิดชอบของเรือลากจูงต่อเรือลำอื่น

ความรับผิดชอบของเรือลากจูงต่อเรือที่ถูกลาก กล่าวคือ เรือลากจูงจึงมีหน้าที่จัดหาเรือเดินทะเลพร้อมทั้งอุปกรณ์ที่พร้อมใช้งาน รวมถึงนายเรือและลูกเรือที่มีความพร้อมในการเดินทะเล แม้เรือลากจูงมิได้มีหน้าที่ในการตรวจสอบเรือที่ถูกลาก แต่เรือลากจูงก็มีหน้าที่เตรียมการเพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายในการลากจูง หากมีพฤติการณ์แทรกแซง เช่น สภาพดินฟ้าอากาศแปรปรวน เรือลากจูงก็ต้องตรวจสอบความพร้อมของเรือที่ถูกลาก ว่าอยู่ในสภาพพร้อมที่จะเดินทะเลต่อไปได้หรือไม่ ซึ่งหากเรือลากจูงได้พิจารณาแล้วเห็นว่าเรือที่ถูกลากไม่อยู่ในสภาพที่จะเดินทะเลได้ เรือลากจูงสามารถดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อให้การลากจูงดำเนินต่อไปได้ เพราะหากไม่มีการตรวจสอบตามขั้นตอน แล้วเกิดความเสียหายขึ้นจะถือว่าเป็นความประมาทเลินเล่อของเรือลากจูง ทำให้เรือลากจูงต้องรับผิดชอบ

เรือลากจูงมีหน้าที่หลักเลี้ยงภัยต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับเรือที่ถูกลากจูงและสินค้าที่บรรทุกบนเรือ และมีหน้าที่ป้องกันมิให้เรือที่ถูกลากจูงและสินค้าบนเรือได้รับความเสียหาย หน้าที่อีกประการหนึ่งของเรือลากจูงคือต้องนำเรือที่ถูกลากจูงเข้าเทียบท่าโดยปลอดภัย

ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นกับตัวสินค้า เรือลากจูงจะต้องชดใช้ค่าเสียหายโดยคำนวณจากมูลค่าของสินค้าตามที่เสียหายจริง ณ เวลาที่ความเสียหายเกิดขึ้น

อย่างไรก็ตาม เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นกับเรือที่ถูกลาก เรือลากจูงก็มีหน้าที่ต้องช่วยเหลืออย่างเต็มที่ แต่ในกรณีที่เรือที่ถูกลากจมลงเรือลากจูงไม่มีหน้าที่ที่จะชี้จุดซากเรือที่ถูกลาก แม้ว่าความเสียหายนั้นมาจากเรือลากจูงก็ตาม โดยหน้าที่ดังกล่าวเป็นหน้าที่ของเจ้าของซากเรือเองที่จะต้องทำการกู้ซากเรือ แต่ทั้งนี้เรือลากจูงก็ยังคงมีหน้าที่ที่จะต้องแจ้งให้เจ้าของเรือที่ถูกลากได้ทราบโดยเร็วที่สุด อาจจะมีการแจ้งอย่างเป็นทางการหรือให้ความช่วยเหลืออื่น ๆ อย่างเหมาะสม

ความรับผิดชอบของเรือลากจูงต่อเรือลำอื่น เป็นกรณีที่เรือลากจูงเองก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือลำอื่น หรืออาจเป็นกรณีที่เรือลากจูงลากเรือไปชนหรือก่อความเสียหายแก่เรือลำอื่น ซึ่งทั้งสองกรณีเรือลากจูงจะต้องรับผิดชอบ

2.4 หน้าที่และความรับผิดชอบของเรือที่ถูกลาก

โดยทั่วไปเจ้าของเรือที่ถูกลากมีหน้าที่จัดเตรียมเรือให้มีความพร้อมในการเดินทางทะเลและอุปกรณ์ต้องอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ตามเงื่อนไขที่ตกลงกันไว้และต้องรับประกันในเรื่องความพร้อมของเรือด้วย⁷ ทั้งนี้เจ้าของเรือลากจูงพึงสันนิษฐานได้ว่าเรือที่ถูกลากนั้นมีสภาพพร้อมในการเดินทะเล นายเรือและลูกเรือจะต้องมีความรู้ความสามารถอย่างเพียงพอในการเดินเรือและเจ้าของเรือที่ถูกลากหรือลูกเรือมีหน้าที่แจ้งแก่เรือลากจูงถึงสภาพการณ์ต่าง ๆ ที่จะส่งผลกระทบต่อการทำงานของเรือ รวมถึงการเปิดเผยข้อเท็จจริงต่าง ๆ ให้เรือลากจูงทราบ นอกจากนี้ เรือที่ถูกลากต้องมีอุปกรณ์ที่จำเป็นอย่างเพียงพอและเหมาะสม เช่น สมอเรือ โคมไฟ เชือกพวง หางเสือ ตารางการเดินเรือ และอุปกรณ์ อื่น ๆ ที่จำเป็น บนเรือที่ถูกลากทุกลำต้องมีการจุดโคมไฟไว้

⁷ Champion International Corp. v. S.S. Lash Pacifico, 569 F.Supp. 1557, 1984 AMC 444 (S.D.N.Y. 1983); Nissho-Iwai American Corp. v. M/T Grand Day, 1980 AMC 2882 (S.D.N.Y. 1980).

ในที่เด่นแลเห็นง่าย ในระหว่างเวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนถึงพระอาทิตย์ขึ้น เพื่อให้เป็นที่สังเกตได้ชัดว่า หมูเรือที่พวงนั้นยาวและกว้างเท่าใด ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 107⁸ แม้ว่าหน้าที่ดังกล่าวจะถูกกำหนดให้เป็นหน้าที่ของเรือลากจูง ก็ได้หมายความว่าเรือที่ถูกลากจะหลุดพ้นจากหน้าที่นี้ไปแต่อย่างใด เพราะตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนแล้วว่าเป็นหน้าที่ที่เรือที่ถูกลากจะต้องปฏิบัติ

ดังนั้นเรือที่ถูกลากมีหน้าที่ที่จะต้องรับผิดชอบเรือลำอื่น ในความเสียหายต่าง ๆ ที่ไม่สามารถควบคุมได้ เช่น กรณีเกิดการกีดกร่อนทำให้เรือผู้พ่วง, ประตูลึกที่อยู่บนพื้นหรือเพดานเรือและบานเกล็ดหน้าต่างเปิดออก, น้ำมันเชื้อเพลิงไหลเข้ามาและเครื่องสูบน้ำหยุดทำงาน, กล่องดูดน้ำ (suction boxes) อุดตัน, ฝาปิดปากกระวาง (hatch coamings) ไม่กันน้ำ เป็นต้น

2.4.1 เรือที่ถูกลากต้องมีการจัดเตรียมลูกเรือและการบรรทุกสินค้าให้มีความเหมาะสม

เรือที่ถูกลากมีหน้าที่จัดเตรียมลูกเรือให้มีจำนวนที่เพียงพอเพื่อควบคุมเรือและลูกเรือ ต้องมีความรู้ความสามารถ มีความรับผิดชอบในหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติเพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือที่ถูกลากแล่นตามชายฝั่งทะเลโดยมีลูกเรือคนเดียว ซึ่งในขณะนั้นเป็นช่วงฤดูหนาวมีคลื่นลมแรง ทำให้เรือไม่มีความพร้อมในการเดินทะเลและได้มีการกำหนดว่าเรือที่ถูกลากที่จะเดินทะเลต้องมีลูกเรือประจำเรืออย่างน้อย 3 คน ซึ่งลูกเรือที่อยู่ประจำเรือลำดังกล่าวไม่มีความพร้อมที่จะเตรียมทอดสมอและได้ปล่อยสมอเรือก่อนที่จะได้รับคำสั่งจากเรือลากจูง ดังนั้นความเสียหายที่เกิดขึ้นเกิดจากความประมาทเลินเล่อของลูกเรือที่ไม่มีความระมัดระวังและไม่ได้ปลดเชือกเรือในเวลาที่เหมาะสม

นอกจากนี้เรือที่ถูกลากมีหน้าที่ดูแลในเรื่องการบรรทุกสินค้าและจัดเก็บสินค้าให้มีความเหมาะสม กล่าวคือ จะต้องมีการตรวจสอบความถูกต้องในเรื่องของปริมาณ จำนวน หมายเลขสินค้าและการจัดเก็บสินค้าให้เป็นไปตามแผนการจัดการเก็บสินค้าที่วางไว้ จะต้อง

⁸ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

มาตรา 107 เรือทุกลำที่อยู่ในพ่วงที่กำลังเดินหรือทอดสมออยู่ก็ดี ต้องจุดโคมไฟสีขาวไว้ในที่เด่นแลเห็นง่าย ในระหว่างเวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนถึงพระอาทิตย์ขึ้น เพื่อให้เป็นที่สังเกตได้ชัดว่า หมูเรือที่พวงนั้นยาวและกว้างเท่าใด

จัดเตรียมเครื่องมือการยกขนสินค้า และอุปกรณ์ผูกมัดให้พร้อมไม่ให้สินค้าที่รับบรรทุกลงเรือนั้นเกิดความเสียหาย ทั้งนี้เรือลากจูงอาจสันนิษฐานว่าได้มีการบรรทุกและจัดเก็บสินค้าไว้เป็นอย่างดีแล้ว หากมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สินค้าอันเกิดจากความประมาทเลินเล่อของเรือที่ถูกลาก เรือที่ถูกลากจะต้องรับผิดชอบอ้างว่าความเสียหายดังกล่าวเกิดจากตัวสินค้านั้นเองไม่ได้ เว้นเสียแต่ว่าเจ้าของเรือที่ถูกลากจะพิสูจน์ได้ว่าจัดเก็บสินค้าไว้เป็นอย่างดีแล้ว

2.4.2 เรือที่ถูกลากต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเรือลากจูง

โดยทั่วไป ผู้ควบคุมการลากจูงเรือจะเป็นผู้ที่มีความรู้ ความชำนาญ รวมถึงมีประสบการณ์ในการเดินเรือ ซึ่งบุคคลที่จะทำหน้าที่ดังกล่าวได้นั้น จะต้องได้รับความเชื่อถือ ความไว้วางใจ และผ่านการทดสอบว่าเป็นบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถอย่างเพียงพอที่จะทำการลากจูงเรือได้ ประกอบกับในการลากจูงเรือ เรือลากจูงเป็นเรือที่ทำหน้าที่ควบคุมขบวนเรือและอยู่ในตำแหน่งแรกของขบวนเรือ จึงทำให้สามารถมองเห็นวิสัยทัศน์ในการเดินเรือได้อย่างชัดเจน และหากพบอุปสรรคในการเดินเรือ เช่น โชตหิน , หินโสโครก , สันดอน เรือลากจูงสามารถที่จะปรับเปลี่ยนทิศทางเรือเพื่อหลบหลีกสิ่งกีดขวางต่าง ๆ ได้ทันทีทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันมิให้เรือที่ถูกลากรวมถึงสินค้าที่บรรทุกบนเรือได้รับความเสียหาย ดังนั้น เรือลากจูงจึงมีอำนาจในการควบคุมและสั่งการขบวนเรือมิให้ออกนอกเส้นทางเดินเรือที่เรือลากจูงกำหนดไว้ เรือที่ถูกลากต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเรือลากจูง ซึ่งหน้าที่ดังกล่าวเป็นข้อกำหนดที่เด็ดขาด กล่าวคือ หากเรือที่ถูกลากไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเรือลากจูง และเกิดความเสียหายใด ๆ ขึ้นเรือที่ถูกลากจะไม่มีสิทธิได้เบี่ยงต่อเรือลากจูงได้

2.4.3 ความรับผิดของเรือที่ถูกลาก

เรือที่ถูกลากจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อเรือเดินทะเลลำอื่น รวมถึงเจ้าของสินค้า หากความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น เกิดจากความประมาทเลินเล่อของเรือที่ถูกลากโดยตรง อาทิ เช่น เรือที่ถูกลากไม่มีความสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย , อุปกรณ์บนเรือไม่สามารถใช้งานได้ , กัปตันเรือที่ถูกลากมีความประมาทเลินเล่อ หรือเรือที่ถูกลากไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเรือลากจูง เป็นต้น อย่างไรก็ตามหากมีความเสียหายเกิดขึ้นและเรือที่ถูกลากอยู่ในอันตราย เจ้าของเรือที่ถูกลากมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติเพื่อบรรเทาความเสียหายเท่าที่จำเป็น ตัวอย่างเช่น ลูกเรือประจำเรือที่ถูกลากที่พ่วงอยู่นั้นไม่ได้แจ้งให้เรือลากจูงทราบว่าเรือรั่วและไม่ได้ส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือ

ช่วยเหลือซึ่งเป็นวิธีติดต่อสื่อสารที่ง่ายที่สุด ทำให้เรือที่ถูกลากลำดังกล่าวจมลง ความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากความผิดพลาดของเรือลากจูงแต่เป็นความผิดของเรือที่ถูกลากที่ไม่แจ้งให้เรือลากจูงทราบ ดังนั้นเรือที่ถูกลากจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อเจ้าของสินค้า ทั้งนี้หากความเสียหายเกิดจากความประมาทเลินเล่อของบุคคลภายนอกหรือเกิดจากเจ้าของเรือลากจูง เจ้าของเรือที่ถูกลากไม่ต้องรับผิดชอบ

2.5 สิทธิของบุคคลภายนอกที่มีต่อเรือลากจูงและเรือที่ถูกลาก

ในกรณีที่บุคคลภายนอกได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากเรือลากจูงและเรือที่ถูกลาก บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายมีสิทธิเรียกร้องค่าชดเชยจากเรือลากจูงหรือเรือที่ถูกลากได้ ทั้ง ความเสียหายแก่ตัวสินค้า การบาดเจ็บทางร่างกาย ความเสียหายของเรือ หรืออุปกรณ์ของเรือลำอื่น ๆ เป็นต้น กฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือกำหนดให้พิจารณาความรับผิดของเรือลากจูงและเรือที่ถูกลากแยกออกจากกันและต่างต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก

ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากผลของการกระทำของคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเพียงฝ่ายเดียว เช่น เรือลากจูงประมาทไม่ส่องไฟให้กับเรือที่ถูกลากในยามวิกาลทำให้เรือที่ถูกลากไปชนเรือลำอื่น กรณีนี้ความรับผิดของเรือลากจูงและเรือที่ถูกลากแยกออกจากกัน เพราะความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นมาจากความประมาทเลินเล่อของเรือลากจูงเพียงฝ่ายเดียว บุคคลภายนอกผู้เสียหายสามารถเรียกร้องให้เรือลากจูงชดใช้ค่าเสียหายได้ แต่ไม่สามารถเรียกร้องจากเรือที่ถูกลากได้ ทั้งนี้หากความเสียหายเกิดจากคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย ในกรณีนี้เรือลากจูงและเรือที่ถูกลากต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายร่วมกันตามสัดส่วนแห่งความรับผิด