

บทที่ 3

กฎหมายต่างประเทศเกี่ยวกับการลากจูงเรือ

กฎหมายที่ใช้กับสัญญาลากจูงเรือ (Towage Contract) โดยเฉพาะ เป็นกฎหมายที่ไม่เคยมีขึ้นในประเทศไทย แต่เป็นกฎหมายที่มีกันมานานแล้วในต่างประเทศไม่ว่าจะเป็นสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐโครเอเชีย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ประเทศฝรั่งเศส ประเทศอังกฤษ นอกจากนี้ได้มีการพัฒนาในหมู่นักธุรกิจพาณิชย์นาวี โดยได้มีการลองผิดลองถูกผ่านปัญหาและข้อพิพาทต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ในการศึกษาวิจัยจึงควรที่จะต้องพิจารณาถึงหลักกฎหมายต่างประเทศเพื่อนำมาศึกษาเปรียบเทียบ ศึกษาถึงข้อดีข้อเสีย รวมถึงผลในทางปฏิบัติด้วยว่าผลที่เกิดขึ้นจากการนำไปบังคับใช้เป็นอย่างไรบ้าง เพื่อประกอบในการพิจารณาว่ากฎหมายของประเทศใดที่มีความเหมาะสมที่จะนำมาศึกษาและเป็นแนวทางในการแก้ปัญหากฎหมายลากจูงเรือของไทย โดยพิจารณาว่าบทบัญญัติใดมีความเหมาะสมกับสภาพกิจการลากจูงเรือเดินทะเล เศรษฐกิจ ระบบกฎหมายไทย เพื่อนำมาประยุกต์ใช้

3.1 กฎหมายลากจูงเรือของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

(Maritime Code of the People's Republic of China)¹

ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน (ต่อไปจะเรียกว่า “ประเทศจีน”) เป็นประเทศที่กำลังพัฒนาเหมือนกับประเทศไทย แต่มีความเจริญทางด้านเศรษฐกิจที่สูงกว่าประเทศไทย ประเทศจีนเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีที่มีชื่อว่า “Maritime Code of the People's Republic of China” โดยบทบัญญัติในเรื่องสัญญาลากจูงเรือทางทะเลของประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศจีนนั้นมีทั้งหมด 10 มาตรา ตั้งแต่ Article 155 ไปจนถึง Article 164 โดยแบ่งเป็นหัวข้อหลัก ๆ ได้ 7 เรื่องอันได้แก่

1. ขอบเขตการบังคับใช้
2. นิยามของสัญญาลากจูงเรือ
3. แบบของสัญญาลากจูงเรือ

¹ <http://www.gchinalaw.com/cnlaw/refence/codes/maritime.htm>

4. ลักษณะของเรือที่ใช้ลากจูง
5. เหตุสุดวิสัย
6. สิทธิยึดหน่วง
7. ความรับผิดและชดเชยกับความรับผิดอันเกิดจากการลากจูง

3.1.1 ขอบเขตการบังคับใช้

ขอบเขตและการบังคับใช้ในเรื่องสัญญาลากจูงเรือ ปรากฏอยู่ใน Article 155 วรรคสองและ Article 164 แห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน โดย Article 155 วรรคสอง บัญญัติว่าหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสัญญาลากจูงเรือในหมวดนี้ไม่ใช่บังคับแก่การให้บริการลากจูงเรือในเขตท่าเรือ² และ Article 164³ บัญญัติว่าการลากจูงเรือลำเดียวเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าทางทะเล หากเจ้าของเรือลากจูงทำการลากจูงเรือลำเดียวของตนเอง หรือที่ตนเองเป็นผู้ดำเนินการจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง ให้ถือเป็นการขนส่งทางทะเล ซึ่งในส่วนนี้ผู้เขียนเห็นว่าการที่ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีนได้กำหนดไว้ในลักษณะดังกล่าวก็เนื่องจากการลากจูงเรือในเขตท่าเรือนั้นไม่ได้มีวัตถุประสงค์โดยตรงในการลากจูงวัตถุทางทะเลจากที่แห่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง แต่เป็นลักษณะการลากจูงเรือ ซึ่งเรือลากจูงที่ใช้ในท่าเรือนั้นทำหน้าที่เป็นเพียงอุปกรณ์ที่มีไว้เพื่อช่วยเหลือเรือเดินทะเลให้สามารถเข้าเทียบท่าหรือออกจากท่าเรือได้โดยปลอดภัย ลดความเสี่ยงภัยที่จะเกิดขึ้นแก่เรือที่จะแล่นผ่านเข้าไปในบริเวณดังกล่าว ซึ่งโดยปกติแล้วบริเวณนั้นจะมีเป็นท้องน้ำที่ไม่ลึกมากและอาจจะจะมีหินโสโครกหรือสันดอน โดยจะมีผู้นำร่องเป็นผู้ควบคุมในการเดินเรือ เพราะผู้นำร่องจะเป็นผู้ที่รู้ถึงสภาพร่องน้ำของประเทศตนนั้นมีลักษณะอย่างไร รู้ถึงสภาพใต้ท้องทะเลบริเวณนั้นเป็นอย่างดีและยังมีความรู้เกี่ยวกับกระแสน้ำ ตลอดจนน้ำขึ้นน้ำลง

² Maritime Code of the People's Republic of China

Article 155 ...The provisions of this Chapter shall not be applicable to the towage service rendered to ships within the port area.

³ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 164 Where a tugowner towing a barge owned or operated by him to transport goods by sea from one port to another, it shall be deemed as an act of carriage of goods by sea.

บริเวณนั้นอีกด้วย ซึ่งเป็นลักษณะทั่วไปในการดำเนินการท่าเรือที่ต้องมีการให้บริการลากจูงเรือในการเข้าหรือออกจากท่า เนื่องจากเรือเดินทะเลนั้นมีขนาดใหญ่และระวางขับน้ำสูงทำให้ไม่สามารถเข้าหรือออกท่าเรือซึ่งโดยปกติมีสภาพการจราจรทางน้ำที่แออัดได้ อีกทั้งหากไม่มีการลากจูงเรืออาจทำให้ท่าเรือและท่าเรือได้รับความเสียหายจากการโดนกันในขณะที่เรือเดินทะเลเข้าเทียบท่าหรือขณะที่จะออกจากท่าได้ เพราะว่าถ้าหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นก็อาจทำให้ทางเข้า-ออกของท่าเรือนั้นถูกปิดกั้นอันจะมีผลกระทบต่อสินค้าเข้าและสินค้าออกและเศรษฐกิจของประเทศได้⁴

ในส่วนของ Article 164 ที่กำหนดให้การลากจูงเรือลำเลียงเพื่อขนส่งสินค้าทางทะเลให้ใช้บังคับตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น กรณีดังกล่าวเป็นกรณีที่เรือลากจูงลากเรือลำเลียงที่บรรทุกสินค้าเพื่อขนส่งสินค้าไปยังผู้รับตราส่ง โดยวัตถุประสงค์ในการลากจูงก็เพื่อให้ผู้ส่งสินค้าจัดส่งสินค้าได้ตรงตามเวลาที่ผู้ส่งกับผู้รับตราส่งตกลงกันไว้ในสัญญาขนส่งสินค้า

ผู้เขียนเห็นว่าการที่ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีนกำหนดไว้ในลักษณะดังกล่าวก็เนื่องมาจากการลากจูงเรือลำเลียงเพื่อขนส่งสินค้าทางทะเลมีวัตถุประสงค์ที่มุ่งตรงต่อการขนส่งสินค้ามากกว่าการลากจูงวัตถุทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งอันเป็นวัตถุประสงค์หลักของสัญญาลากจูงทางทะเล จึงต้องให้ใช้บังคับตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล

3.1.2 นิยามของสัญญาลากจูงเรือ

บทนิยามของคำว่า "สัญญาลากจูงเรือ" นั้น ปรากฏอยู่ใน Article 155 วรรคหนึ่ง⁵ แห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน ซึ่งบัญญัติว่า สัญญาลากจูงเรือ คือสัญญาที่เจ้าของเรือลากจูงรับที่จะลากจูงวัตถุโดยทางทะเลโดยใช้เรือลากจูงจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่ง

⁴ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์ ตอน 3, พิมพ์ครั้งที่ 3 ปรับปรุงใหม่ (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541), น. 261-262.

⁵ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 155 A contract of sea towage is a contract whereby the tugowner undertakes to tow an object by sea with a tug from one place to another and the tow party pays the towage.

หนึ่ง และคู่สัญญาอีกฝ่ายตกลงที่จะจ่ายค่าลากจูง ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวนอกจากจะเป็นบทนิยามแล้ว ยังเป็นการแสดงให้เห็นถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายเกี่ยวกับสัญญาลากจูงเรือของประเทศจีนด้วยว่ามุ่งเฉพาะการลากจูงที่มีวัตถุประสงค์โดยตรงต่อวัตถุที่ลากจูงทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งเท่านั้น ไม่รวมถึงการลากจูงเรือที่มีวัตถุประสงค์โดยตรงในการขนส่งสินค้า และเมื่อพิจารณาประกอบกับ Article 155 วรรคสอง อันเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับขอบเขตการใช้บังคับซึ่งไม่ใช้บทบัญญัติในหมวดนี้บังคับแก่การให้บริการลากจูงเรือในเขตท่าเรือ และตาม Article 164 ที่ให้ใช้บังคับตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางทะเลสำหรับกรณีการลากจูงเรือลำเลียงเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าทางทะเลแล้ว ยิ่งทำให้เห็นเจตนารมณ์ของกฎหมายเกี่ยวกับสัญญาลากจูงเรือของประเทศจีนได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

3.1.3 ลักษณะของสัญญาลากจูงเรือ

ลักษณะของสัญญาลากจูงเรือปรากฏอยู่ใน Article 156⁶ แห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน โดยบัญญัติให้สัญญาลากจูงเรือต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรและต้องมีรายการหลักดังต่อไปนี้

- (1) ชื่อและที่อยู่ของคู่สัญญา (เจ้าของเรือลากจูงและฝ่ายที่จะถูกลาก)
- (2) ชื่อและรายการสำคัญของเรือลากจูงรวมทั้งกำลังม้าของเรือ
- (3) ชื่อและรายการสำคัญของวัตถุที่จะถูกลากจูง
- (4) จุดเริ่มต้นและปลายทางของการลากจูง

⁶ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 156 A contract of sea towage shall be made in writing. Its contents shall mainly include name and address of the tugowner, name and address of the tow party, name and main particulars of the tug and name and main particulars of the object to be towed, horse power of the tug, place of commencement of the towage and the destination, the date of commencement of the towage, towage price and the way of payment thereof, as well as other relevant matters.

(5) วันเริ่มต้นทำการลากจูง

(6) ค่าลากจูงและวิธีการชำระเงิน รวมทั้งรายละเอียดอื่นที่เกี่ยวข้อง

การกำหนดรายละเอียดของสัญญาลากจูงเรือดังกล่าวเป็นการกำหนดในลักษณะทั่วไป ไม่ได้มีลักษณะแตกต่างจากสัญญามาตรฐานแบบอื่นแต่อย่างใด ซึ่งการที่ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทยกำหนดไว้ในลักษณะดังกล่าว ผู้เขียนเห็นว่าประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย ต้องการให้สัญญาลากจูงทางทะเลอย่างน้อยที่สุดต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญาลากจูงเรือ เนื่องจากไม่ได้มีบทบัญญัติใดในหมวดนี้กำหนดว่า หากไม่มีการทำสัญญาไว้เป็นลายลักษณ์อักษรแล้วจะทำให้เกิดผลเสียแต่ประการใด

3.1.4 ลักษณะของเรือที่ใช้ลากจูงและหน้าที่ของเจ้าของเรือ

เรือที่ใช้ลากจูงได้นั้น ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทยได้บัญญัติไว้ใน Article 157⁷ ซึ่งบัญญัติว่า เรือที่จะทำการลากจูงทางทะเลได้นั้นต้องมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้ก่อนเริ่มลากจูง

⁷ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 157 The tugowner shall, before and at the beginning of the towage, exercise due diligence to make the tug seaworthy and towworthy and to properly man the tug and equip it with gears and tow lines and to provide all other necessary supplies and appliances for the intended voyage.

The tow party shall, before and at the beginning of the towage, make all necessary preparations therefor and shall exercise due diligence to make the object to be towed towworthy and shall give a true account of the object to be towed and provide the certificate of towworthiness and other documents issued by the relevant survey and inspection organizations.

(1) ต้องมีความสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness)

ความสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย หรือ Seaworthiness เป็นความพร้อมของเรือในการเผชิญกับภัยที่จะต้องประสบอยู่เป็นปกติตามธรรมดาในการเดินทาง ความพร้อมที่ออกทะเลได้ในทุกกรณี ทั้งนี้ รวมถึงอุปกรณ์ เสาขึง พัสตุ เชื้อเพลิง หรือสิ่งจำเป็นอื่น ๆ เครื่องจักรและอุปกรณ์ได้รับการซ่อมแซมดีและเรือต้องอยู่ในสภาพที่จะทำการลากจูงได้อย่างปลอดภัย (towworthy) โดยเรือจะต้องถูกออกแบบอย่างเหมาะสม มีโครงสร้าง สภาพ และอุปกรณ์ที่จำเป็นและเหมาะสมที่จะเผชิญกับภัยทางทะเล เครื่องยนต์ของเรือลากจูงจะต้องมีกำลังแรงม้ามากเพียงพอที่จะสามารถลากจูงเรือลำเลียงที่มีขนาดใหญ่หรือมีน้ำหนักมากให้ไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างปลอดภัย ซึ่ง Article 157 บัญญัติให้เจ้าของเรือต้องใช้ “due diligence” ความอุตสาหะอันควรในการทำให้เรืออยู่ในสภาพ seaworthy และ towworthy ก่อนเริ่มลากจูง

(2) ต้องมีความพร้อมของบุคลากรและเครื่องมือ (Properly Man and Equip)

ลำพังเรือลากจูงนั้นไม่สามารถเดินทางไปยังที่ต่าง ๆ ได้เอง แต่ต้องมีบุคลากรหรือบุคคลประจำเรือที่คอยทำหน้าที่ในการควบคุมจัดการเรือเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวด้วยความปลอดภัย ดังนั้นบนเรือลากจูงจึงต้องมีนายเรือ (master) ซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุด และลูกเรือในจำนวนและตำแหน่งที่เหมาะสมกับขนาดและการปฏิบัติงานของเรือ เช่น นายประจำเรือลูกเรือ (Rating) เช่น นายท้าย กลาสี ช่างน้ำมัน และช่างเครื่องที่มีความรู้ ความสามารถอย่างเหมาะสม Article 157 ยังบัญญัติด้วยว่าเรือลากจูงจะต้องมีอุปกรณ์เกียร์ (gears) และสายโยง (Towline) ยังเป็นอุปกรณ์ที่สำคัญอีกชนิดหนึ่งในการลากจูงเรือ รวมทั้งอุปกรณ์และเครื่องมืออื่น ๆ ที่จำเป็นต้องมีเพื่อการเดินทางในการลากจูงแต่ละครั้ง ตัวอย่างเช่น เครื่องเรดาห์ เครื่องวิทยุสื่อสารและแผนที่เดินเรือ เป็นต้น

3.1.5 ลักษณะของสิ่งที่จะถูกลากจูงและหน้าที่ของฝ่ายนี้

(1) ต้องมีใบรับรองความสามารถในการถูกลากจูงได้อย่างปลอดภัย

(Certificate of Towworthiness)

โดยทั่วไป เรือลำเลียงที่ถูกลากจูงต้องมีผู้ควบคุมเรือ บุคคลดังกล่าวจะต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้และมีประสบการณ์ในด้านนี้เป็นการเฉพาะ เนื่องจากในการลากจูงเรือ เรือลากจูง (tug) และเรือลำเลียงจะถูกนำมาพ่วงไว้ด้วยกัน โดยใช้สายโยง (towline) ในระหว่างการเดินทาง ดังนั้นการพ่วงเรือ การผูกสายโยงเรือ ขนาดของสายโยงและช่วงห่างระหว่างเรือลากจูงกับสิ่งที่ถูกลากจูง

จึงมีผลโดยตรงต่อความปลอดภัยในระหว่างการเดินทาง เพราะสาเหตุนี้รัฐจึงต้องมีการควบคุมในเรื่องนี้และผู้ให้บริการก็สามารถไว้วางใจได้ว่าสินค้าของตนถึงจุดหมายปลายทางได้อย่างปลอดภัย Article 157 วรรคสอง จึงบัญญัติให้ต้องมีใบรับรองความสามารถในการถูกลากจูงได้อย่างปลอดภัย (certificate of towworthiness) และเอกสารการตรวจเรือที่ออกโดยองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการตรวจเรือ (survey and inspection organization)

(2) ต้องใช้ความอุตสาหะอันควร (Due Diligence)

Article 157 วรรคสอง บัญญัติให้เจ้าของสิ่งที่จะถูกลากจูง (tow party) ซึ่งอาจเป็นเรือลำเลียงหรือวัตถุอื่น (object) จะต้องใช้ความอุตสาหะอันควรในการทำให้สิ่งเหล่านั้นที่จะถูกลากมีสภาพที่สามารถจะลากจูงได้อย่างปลอดภัย (towworthy) โดยจะต้องจัดเตรียมทุกประการที่จะจำเป็นเพื่อการนั้น ตั้งแต่ก่อนเริ่มการลากจูง และฝ่ายนี้ยังมีหน้าที่ที่จะต้องให้รายละเอียดของสิ่งที่จะถูกลากจูงอีกด้วย รวมทั้ง Certificate of Towworthiness ดังที่กล่าวไว้ในข้อ (1) ข้างต้น

สิ่งที่น่าสังเกตของบทบัญญัติใน Article นี้อยู่ที่คำว่า “Towworthy” ซึ่งน่าจะหมายความว่ามีความสามารถในการลากจูงได้อย่างปลอดภัย ที่บังคับใช้ทั้งกับเรือลากจูงและฝ่ายที่จะถูกลากจูงที่จะต้องใช้ความอุตสาหะอันควรในการทำให้เกิด Towworthiness ก่อนเริ่มการลากจูง ซึ่งศัพท์คำนี้เป็นคำศัพท์ที่ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีนเท่านั้น จนอาจจะเรียกได้ว่าเป็นศัพท์เฉพาะของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศ

3.1.6 เหตุสุดวิสัยและเหตุอื่นที่ไม่อาจลากจูงได้

เมื่อคู่สัญญาได้ตกลงทำสัญญาลากจูงกันแล้ว แต่มีเหตุสุดวิสัยหรือสาเหตุอื่นใดเกิดขึ้นอันมิได้เนื่องมาจากความผิดของฝ่ายใด กฎหมายฉบับนี้ได้บัญญัติถึงสิทธิและหน้าที่ของแต่ละฝ่ายไว้ใน Article 158 Article 159 และ Article 160 โดยแบ่งออกเป็น 2 กรณีคือ

(1) กรณีเกิดเหตุสุดวิสัยหรือเหตุอื่นที่ไม่มีฝ่ายใดผิดก่อนการลากจูง

ในกรณีที่มีการเกิดเหตุสุดวิสัยหรือเหตุอื่นนั้นก่อนทำการลากจูง Article 158⁸ บัญญัติว่า คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายต่างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ โดยไม่ต้องรับผิดชอบและกรณีที่ผู้ลากจูง

⁸ Maritime Code of the People's Republic of China

ได้รับเงินค่าลากจูงไปแล้วให้ผู้ลากจูงคืนเงินค่าลากจูงแก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง เว้นแต่สัญญาลากจูงจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น เช่น กำหนดให้คืนเงินค่าลากจูงเพียงกึ่งหนึ่งหรือไม่ต้องคืน เป็นต้น

(2) กรณีเกิดเหตุสุดวิสัยหรือเหตุอื่นที่ไม่มีฝ่ายใดผิดหลังการลากจูง

กรณีเกิดเหตุสุดวิสัยหรือเหตุอื่นนั้นภายหลังจากทำการลากจูงเป็นเหตุให้ไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาลากจูงได้ Article 159⁹ บัญญัติให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายต่างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ โดยที่แต่ละฝ่ายไม่ต้องรับผิดชอบซึ่งผู้เขียนเห็นว่า กรณีนี้ควรแปลความว่า ค่าลากจูงตกเป็นพับคือไม่ต้องคืน เว้นแต่สัญญาลากจูงจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ก็ให้เป็นไปตามนั้น

อย่างไรก็ตามในกรณีที่วัตถุที่ถูกลากจูงไม่สามารถไปถึงจุดหมายปลายทาง เพราะเหตุสุดวิสัยหรือเหตุอื่นที่มีใช้ความผิดของฝ่ายใด Article 160¹⁰ บัญญัติให้ผู้ลากจูงส่งมอบวัตถุที่

Article 158 If before the commencement of the towage service, due to force majeure or other causes not attributable to the fault of either party, the towage contract could not be performed, either party may cancel the contract and neither shall be liable to the other. In such event, the towage price that had already been paid shall be returned to the tow party by the tugowner, unless otherwise agreed upon in the towage contract.

⁹ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 159 If after the commencement of the towage service, due to force majeure or other causes not attributable to the fault of either party, the towage contract could not be performed, either party may cancel the towage contract and neither shall be liable to the other.

¹⁰ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 160 Where the object towed could not reach its destination due to force majeure or other causes not attributable to the fault of either party, unless the towage contract provides otherwise, the tugowner may deliver the object towed to the tow party or its agent at a place near the destination or at a safe port or an anchorage chosen by the Master of the tug, and the contract of towage shall be deemed to have been fulfilled.

ลากจูงไปยังสถานที่ที่ใกล้จุดหมายปลายทางมากที่สุด หรือท่าเรือ หรือที่ทิ้งสมอที่ปลอดภัยที่นายเรือลากจูงเป็นผู้เลือก และเมื่อผู้ลากจูงได้ดำเนินการดังกล่าวเรียบร้อยแล้วให้ถือว่าได้มีการปฏิบัติตามสัญญาลากจูงเสร็จสมบูรณ์ เว้นแต่สัญญาลากจูงจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

มีข้อน่าสังเกตว่า กฎหมายประเทศจีนฉบับนี้ ให้ความเคารพต่อสัญญาลากจูงและยอมให้ผู้สัญญาตกลงกันเป็นอย่างอื่นได้ในกรณีตาม Article 158 และ Article 160 แต่กลับไม่กล่าวถึงความตกลงของผู้สัญญาในกรณี Article 159

3.1.7 สิทธิยึดหน่วง

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีนได้บัญญัติให้ผู้ลากจูงมีสิทธิยึดหน่วงวัตถุที่ลากจูงได้ตาม Article 161¹¹ ในกรณีที่ผู้สัญญาอีกฝ่ายผิดนัดไม่ชำระค่าลากจูงหรือค่าใช้จ่ายอื่นอันควรตามที่ตกลงกันไว้ในสัญญา

ผู้เขียนเห็นว่า การที่ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีนกำหนดเรื่องดังกล่าวไว้นั้น เพื่อเป็นมาตรการคุ้มครองให้เจ้าหนี้ ซึ่งในกรณีนี้ก็คือ เจ้าของเรือลากจูง ได้รับชำระหนี้ตามที่ตกลงกันไว้ในสัญญา โดยที่เจ้าของเรือลากจูงมีสิทธิที่จะยึดหน่วงสิ่งที่ถูกลากจูงนั้นไว้ได้ จนกว่าจะได้รับชำระหนี้อย่างสิ้นเชิงตามมูลหนี้ที่เจ้าของเรือลากจูงมีสิทธิอยู่ เพราะเป็นหนี้อันเป็นคุณประโยชน์เกี่ยวกับตัวทรัพย์สินที่ครอบครอง ประกอบกับทรัพย์สินที่เจ้าของเรือลากจูงยึดหน่วงไว้นั้น เป็นทรัพย์สินที่เจ้าของเรือลากจูงครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย เพื่อที่จะเป็นตัวต่อรองให้ผู้สัญญาอีกฝ่ายชำระค่าลากจูงได้

3.1.8 ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดอันเกิดขึ้นระหว่างการลากจูงทางทะเล

บทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ลากจูงตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน ปรากฏอยู่ใน Article 162 และ Article 163 โดยแบ่งในเรื่องความรับผิดอันเกิดขึ้นระหว่างการลากจูงทางทะเล (sea towage) ไว้เป็น 3 กรณีคือ

¹¹ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 161 Where the tow party fails to pay the towage price or other reasonable expenses as agreed, the tugowner shall have a lien on the object towed.

(1) กรณีความเสียหายเกิดจากคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง Article 162¹² แห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน กำหนดให้คู่สัญญาฝ่ายที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนให้แก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง

(2) กรณีความเสียหายเกิดจากคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย Article 162 แห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีนกำหนดให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายรับผิดชอบในค่าสินไหมทดแทนระหว่างกันตามสัดส่วนแห่งความผิด

(3) กรณีที่การลากจูงก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินของบุคคลภายนอก อันเป็นความผิดของทั้งฝ่ายเจ้าของเรือลากจูงและฝ่ายที่ถูกลากจูง Article 163¹³

¹² Maritime Code of the People's Republic of China

Article 162 In the course of the sea towage, if the damage suffered by the tugowner or the tow party was caused by the fault of one of the parties, the party in fault shall be liable for compensation. If the damage was caused by the faults of both parties, both parties shall be liable for compensation in proportion to the extent of their respective faults.

Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph, the tugowner shall not be liable if he proves that the damage suffered by the tow party is due to one of the following causes:

(1) Fault of the Master or other crew members of the tug or the pilot or other servants or agents of the tugowner in the navigation and management of the tug:

(2) Fault of the tug in saving or attempting to save life or property at sea.

The provisions of this Article shall only apply if and when there are no provisions or no different provisions in this regard in the sea towage contract.

¹³ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 163 If death of or personal injury to a third party or damage to property thereof has occurred during the sea towage due to the fault of the tugowner or the tow party, the tugowner and the tow party shall be liable jointly and severally to that third party. Except as otherwise provided for in the towage contract, the party that has

แห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน บัญญัติให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายต้องรับผิดชอบร่วมกันต่อบุคคลภายนอกและในกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกินสัดส่วนความรับผิดชอบของตน คู่สัญญาฝ่ายที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกินไปนั้น มีสิทธิไล่เบี้ยในส่วนที่ตนจ่ายเกินกว่าไปนั้น เขาแก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้ เว้นแต่สัญญาลากจูงจะตกลงไว้เป็นอย่างอื่น

ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของเจ้าของเรือลากจูงต่อฝ่ายที่ถูกลากจูง ปรากฏอยู่ใน Article 162 วรรคสองแห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน มี 2 กรณีคือ

(1) ความผิดของนายเรือ หรือลูกเรือ หรือผู้นำร่องของเรือลากจูง หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของเจ้าของเรือลากจูงในการเดินเรือ หรือจัดการเรือลากจูง

(2) ความผิดของเรือลากจูงอันเกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัย (salvage) เพื่อการช่วยชีวิตหรือทรัพย์สินในทะเล

ในทางศีลธรรม เรือลากจูงควรให้ความช่วยเหลือกู้ภัยแก่เรือลำอื่นที่ตกอยู่ในอันตรายนั้น แม้จะไม่มีกฎหมายใด ๆ บังคับว่าจะต้องกระทำ แต่เกิดขึ้นโดยความสมัครใจที่จะเข้าช่วยเหลือผู้อื่นที่ตกอยู่ในอันตราย ขณะที่เรือลากจูงทำการลากจูงในท้องทะเลอาจพบเรือลำอื่นกำลังตกอยู่ในอันตราย ในกรณีนี้ผู้เข้าช่วยเหลือย่อมเสี่ยงต่อความรับผิด เสี่ยงต่อความเสียหายของอุปกรณ์ และอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ตัวผู้เข้าช่วยเหลือได้ จึงมีกฎหมายกำหนดยกเว้นความรับผิดในเรื่องนี้ไว้

ดังนั้นหากเป็นกรณีดังกล่าวข้างต้น แม้การลากจูงจะทำให้เกิดความเสียหายแก่ฝ่ายที่ถูกลากจูง เจ้าของเรือลากจูงก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับฝ่ายที่ถูกลากจูง โดยมาตรานี้บัญญัติให้ฝ่ายเจ้าของเรือลากจูงมีภาระการพิสูจน์ข้อยกเว้น และในวรรคท้ายของมาตรานี้บัญญัติให้นำข้อยกเว้นนี้มาใช้ได้เพียงเมื่อสัญญาลากจูงมิได้มีการตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น

jointly and severally paid a compensation in an amount exceeding the proportion for which it is liable shall have the right of recourse against the other party.

3.2 กฎหมายลากจูงเรือของประเทศสาธารณรัฐประชาชนโครเอเชีย (Maritime Code of the Republic of Croatia)¹⁴

สาธารณรัฐประชาชนโครเอเชีย (ต่อไปจะเรียกว่า “ประเทศโครเอเชีย”) เป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีที่มีชื่อว่า “Maritime Code of the Republic of Croatia” ซึ่งกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศโครเอเชียได้กล่าวว่า การลากจูงเรือเป็นการที่เรือลากจูงได้ให้ความช่วยเหลือแก่เรือลำอื่นหรือวัตถุ เนื่องจากเรือเดินทะเลหรือวัตถุนั้นอาจจะมี ความลำบากในการบังคับ หรือไม่มีความสามารถในการขับเคลื่อนได้ด้วยตนเอง

เรือลากจูง มีหน้าที่ ปฏิบัติการลากจูงเรือต่าง ๆ ส่วนใหญ่จะทำการลากจูงเรือชุดประเภทหัวส่ว่น พร้อมอุปกรณ์ ท่อ-พ่น ที่ปฏิบัติงานชุดลอกบริเวณชายฝั่งทะเลจากร่องน้ำหนึ่งไป ยังอีกร่องน้ำหนึ่ง หรือจากร่องน้ำที่ปฏิบัติงานชุดลอกกลับที่ตั้งปกติ ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงกฎหมายของประเทศโครเอเชียจะพบว่า ในประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศโครเอเชียได้บัญญัติ ในเรื่องดังกล่าวไว้ทั้งหมด 9 มาตรา ตั้งแต่ Article 647 ไปจนถึง Article 655 โดยแบ่งเป็นหัวข้อหลัก ๆ ได้ 5 เรื่องอันได้แก่

1. ขอบเขตการบังคับใช้
2. การเริ่มต้นและการสิ้นสุดของการลากจูงเรือ
3. หน้าที่ของผู้ลากจูงเรือ
4. การชดใช้ค่าเสียหาย

3.2.1 ขอบเขตการบังคับใช้

ในประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศโครเอเชียได้บัญญัติไว้ใน Article 653¹⁵ ว่า บทบัญญัติตามประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศในเรื่องการเฉลี่ย

¹⁴ www.faoadriamed.org/pdf/Legislation/Croatia/CRO_MaritimeCode-994.pdf

¹⁵ Maritime Code of the Republic of Croatia

Article 653 The provisions of this Law on general average shall also apply to relations involving the tug and the tow.

ความเสียหายทั่วไป (General Average) ให้นำมาใช้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรือลากจูงและเรือที่ถูกลากจูงด้วย

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศโครเอเชียได้ให้ความหมายของการกระทำอันเป็นความเสียหายทั่วไปไว้ใน Article 815¹⁶ ว่า การกระทำอันเป็นความเสียหายทั่วไป คือ การเสียสละทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายพิเศษใด ๆ ซึ่งได้กระทำขึ้นหรือเกิดขึ้นตามสมควรโดยนายเรือหรือบุคคลที่เข้าช่วยเหลือโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องร่วมกันในการผจญภัยทางทะเล

“ฝ่ายที่อยู่ในการผจญภัยทางทะเล” คือ เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเรือหรือบุคคลผู้มีอำนาจในการจัดการสินค้าบนเรือ

“การผจญภัยทางทะเล” คือ การเดินทางของแต่ละฝ่ายของเรือ นับจากเวลาที่เริ่มทำการบรรทุกสินค้าลงเรือจนถึงเวลาที่สิ้นสุดขนถ่ายสินค้าของแต่ละฝ่ายในการผจญภัยทางทะเล

¹⁶ Maritime Code of the Republic of Croatia

Article 815 The particular expressions employed in this chapter of the Law have the meaning set out below :

1. "General average act" is any extraordinary sacrifice or expenditure reasonably made or incurred by the master or a person relieving him, for the purpose of preserving the property involved in a common maritime adventure;

2. "Party in a maritime adventure" is the owner or operator of the ship or the person authorized to dispose of the cargo on board;

3. "Maritime adventure" is a voyage of each party's ship from the time of its loading commencement to its unloading termination of cargo for each particular party in the adventure;

4. "Contributory value" is the property value taken as a basis for computing the amount admitted for loss or damage in general average;

5. "Claiming value" is the amount allowable for loss or expenditures sustained in general average, and reimbursed from contributory value;

6. "Port of voyage termination" is the port in which the last portion of cargo on board was discharged at the time of general average.

“มูลค่าที่ต้องร่วมเฉลี่ย” คือ มูลค่าของทรัพย์สินที่นำมาใช้ในการคำนวณจำนวนเงินสำหรับความสูญหายหรือเสียหายที่เป็นความเสียหายทั่วไป

“มูลค่าที่เรียกกร้อง” คือ จำนวนเงินสำหรับความสูญหายหรือค่าใช้จ่ายที่นับเป็นความเสียหายทั่วไป และได้รับชดใช้คืนจากมูลค่าที่ต้องร่วมเฉลี่ย

“ท่าที่การเดินทางต้องสิ้นสุด” คือ ท่าเรือที่เป็นสถานที่ที่ขนถ่ายสินค้าจำนวนสุดท้ายในเวลาที่มีความเสียหายทั่วไป

โดยใน Article 816¹⁷ ได้บัญญัติหลักเกณฑ์ในการร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปไว้ กล่าวคือ คู่กรณีที่เกี่ยวข้องกับการผจญภัยในทะเลจะต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในสัดส่วนตามมูลค่าของทรัพย์สินที่ต้องร่วมเฉลี่ย ซึ่งมูลค่าของเรือหรือทรัพย์สินที่ต้องร่วมเฉลี่ย ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย Article 820 (1)¹⁸ ได้กำหนดให้รวมถึงทรัพย์สินที่รอดปลอดภัย, มูลค่าของทรัพย์สินที่ถูกสละทิ้ง และมูลค่าที่ลดลงของทรัพย์สินที่เสียหาย

ส่วนใน Article 820 (2)¹⁹ ได้บัญญัติว่า มูลค่าที่เรียกกร้องเพื่อความเสียหายทั่วไป รวมถึงมูลค่าที่เสียสละไป มูลค่าที่ลดลงของทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหาย และค่าใช้จ่ายที่ยอมรับเป็นความเสียหายทั่วไป รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการประเมินความเสียหายทั่วไป

¹⁷ Maritime Code of the Republic of Croatia

Article 816 Within the provisions of this Law, the amount for loss or damage allowable as general average shall be contributed by all the parties involved in a maritime adventure in proportion to their respective contributory values (article 820, para. 1).

¹⁸ Maritime Code of The Republic of Croatia

Article 820 Unless otherwise provided by this Law :

1. The contributory value shall include the property saved in general average, the value of the property sacrificed and the reduced value of the property damaged;

¹⁹ Maritime Code of The Republic of Croatia :

Article 820 Unless otherwise provided by this Law :

...

นอกจากนี้ ใน Article 819²⁰ ยังได้กำหนดหน้าที่ในการร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ยังคงมีอยู่แม้ว่าความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายนั้นจะเกิดขึ้นจากความผิดของคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ในการผจญภัยทางทะเล ทั้งนี้ไม่กระทบกระเทือนต่อสิทธิของคู่กรณีฝ่ายอื่น ๆ ที่ได้ออกส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่มีต่อผู้ที่เป็นฝ่ายผิดในการก่อให้เกิดความเสียหายหรือค่าใช้จ่าย

ในการประเมินความเสียหายทั่วไปเพื่อการชดใช้ให้กับความเสียหายของสินค้า ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศโครเอเชีย Article 825²¹ กำหนดให้ถือเอาราคา ณ เวลา

2. Claiming value in general average shall include the sacrificed value, reduced value of the property damaged and the expenses admitted in general average together with the expenses for general average adjustment."

²⁰ Maritime Code of the Republic of Croatia

Article 819 The obligation to contribute to general average shall exist even though the damage or the expenditure has been caused by the fault of one of the parties to the adventure.

The provision under paragraph 1 of this article shall not affect the right of any party in a maritime adventure having contributed in general average against the persons who have caused the damage or expenditure by their fault.

²¹ Maritime Code of The Republic of Croatia

Article 825 The amount to be made good as general average for damage to cargo shall be the loss which has been sustained thereby based on the value and at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of loading shall include the cost of insurance and freight except in so far as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

When cargo so damaged is sold, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net proceeds of sound value on the last day of discharge in the port of destination or on the day of the adventure termination if it ended in another port.

ที่ชนถ่ายจากเรือโดยพิจารณาจากราคาสินค้าจากใบกำกับสินค้าที่ออกให้แก่ผู้รับสินค้า ถ้าไม่มีใบกำกับสินค้าให้ถือเอาราคาขณะบรรทุกลงเรือ และให้รวมถึงค่าประกันภัยและค่าระวางด้วย เว้นแต่ค่าระวางที่ตกอยู่ในความเสี่ยงภัยนั้นเป็นส่วนได้เสียของที่มีโชสินค้านั้น

ถ้าสินค้าที่ถูกสละทิ้งภายหลังได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย มูลค่าของสินค้าคือส่วนต่างของราคาสินค้า ณ วัน เวลา สถานที่ที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยกับค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือกู้ภัยตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศโครเอเชีย Article 826²² และให้นำหลักเกณฑ์ในการกำหนดมูลค่าสินค้าตาม Article 825 มาใช้บังคับด้วย

ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นแก่ตัวเรือและเครื่องยนต์เรือ มูลค่าความเสียหายทั่วไปเพื่อความสูญหาย เสียหายของเรือและเครื่องยนต์ของเรือ ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศโครเอเชีย Article 830²³ ได้กำหนดว่า กรณีมีการซ่อมแซมหรือมีการนำสิ่งของมาทดแทน

Except as provided in paragraph 1 of this article, the cargo faulty declared on shipment at a value which is lower than the real value, as under paragraph 1, shall contribute upon its declared value.

²² Maritime Code of The Republic of Croatia

Article 826 If the sacrificed cargo has been saved afterwards, its value shall be based on the commercial price on the day, at the place and time of its saving, less necessary salvage expenses.

The provisions of article 825, paragraph 2, of this Law shall also apply to the cargo under paragraph 1 of this article.

²³ Maritime Code of The Republic of Croatia

Article 830 The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, its machinery and/or gear caused by general average act shall be as follows:

1. When repaired or replaced, the actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deduction, in accordance with article 824 of this Law;
2. When not repaired or replaced, the reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs.

ให้ถือเอาราคาค่าซ่อมแซมหรือค่าสิ่งของที่มาทดแทนตามความเป็นจริงและเหมาะสม โดยจะต้องอยู่ภายใต้การหักลดตามที่กำหนดไว้ใน Article 824 ด้วย แต่หากตัวเรือไม่มีการซ่อมแซมหรือไม่มีการหาสิ่งของมาทดแทน ให้ถือเอาค่าเสื่อมราคาตามสมควรอันเกิดจากความเสียหายนั้นแต่ไม่เกินราคาโดยประมาณของค่าซ่อมแซม และหากเรือได้รับความเสียหายสิ้นเชิงหรือค่าใช้จ่ายในการซ่อมอาจเกินมูลค่าเรือ มูลค่าที่จะนับเป็นความเสียหายทั่วไป คือ ผลต่างระหว่างมูลค่าเรือในสภาพปกติหลังจากหักด้วยค่าซ่อมที่ประมาณการไว้ในส่วนความเสียหายที่ไม่นับเป็นความเสียหายทั่วไป กับมูลค่าเรือในสภาพเสียหาย ซึ่งอาจกำหนดได้โดยใช้เงินได้สุทธิจากการขายเรือนั้น หากมี

อย่างไรก็ตาม ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศโครเอเชียยังได้กำหนดถึงอัตราดอกเบี้ยในมูลค่าความเสียหายทั่วไปไว้ใน Article 828²⁴ โดยกำหนดให้ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไปมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7 ต่อปี จนถึงวันที่มีการประเมินความเสียหายทั่วไป

นอกจากนี้ ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศโครเอเชีย Article 831²⁵ และ Article 832²⁶ ยังได้กำหนดให้ผู้ประกอบการเรือมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าไว้จนกว่าผู้ที่ร่วมเฉลี่ยใน

Where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing the damage which is not general average and the value of the ship in its damaged state. This may be measured by the net proceeds of sale, if any.

²⁴ Maritime Code of The Republic of Croatia

Article 828 Interest shall be allowed on claiming value at the rate of 7 per cent per annum, until the date of general average adjustment.

Due allowance will be made for interests starting from the date of general average settlement.

²⁵ Maritime Code of The Republic of Croatia

Article 831 In accordance with article 820 of this Law, the ship operator may retain the cargo, making part of the contributory value until he is provided with a security for payment of his share in general average.

ความเสียหายทั่วไปจะจัดหาหลักประกันการจ่ายเงินส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป และคู่กรณีที่ไม่ได้รับหลักประกันในการใช้เงินมีสิทธิที่จะยึดหน่วงเรือและสินค้านั้นไว้เพื่อให้มั่นใจว่าจะได้รับส่วนเฉลี่ยในความเสียหายทั่วไป

ประการสุดท้าย ในเรื่องอายุความในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย Article 833²⁷ ได้กำหนดอายุความในการฟ้องคดีเรียกร้องส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปว่า จะต้องเรียกร้องภายใน 1 ปี นับแต่วันที่เรือเดินทางมาถึงท่าเรือแรกที่มีการเดินทางสิ้นสุดลงซึ่งในระหว่างนั้นได้เกิดอุบัติเหตุขึ้น และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นพื้นฐานของ

The ship operator shall retain the cargo and provide a security for contribution of other parties in the maritime adventure and to protect their interests, acting with due care.

Where the ship operator fails to comply with provisions under paragraphs 1 and 2 of this article, he shall have to pay out to the contributing party that share which could not have been repaid from the party liable to dispose of the cargo.

The provisions of paragraphs 1, 2, and 3 shall not affect the rights of ship operators and other parties involved in a maritime adventure to be remunerated by the party liable to dispose of the cargo and whose cargo has been sold without obtaining any security.

²⁶ Maritime Code of The Republic of Croatia

Article 832 The contributing party who has not obtained a security for his refund shall have the right to keep the ship and the cargo thereon in order to ensure the contribution to general average.

²⁷ Maritime Code of The Republic of Croatia

Article 833 The claim for the payment of general average contribution shall be time limited to a period of one year from the ship's arrival in the first port of common adventure termination during which the accident occurred and which presents the basis for contribution in general average.

The period under paragraph 1 of this article shall not include the time from nominating an adjuster to the time the final statement of adjustment has been prepared.

การร่วมเฉลี่ยในความเสียหายทั่วไป โดยระยะเวลา 1 ปี ดังกล่าวไม่นับรวมเวลาที่เสนอชื่อผู้ประเมินจนถึงเวลาที่ได้มีการจัดทำรายการประเมิน

จากที่กล่าวมาข้างต้น ในการลากจูงเรือจะต้องเผชิญภัยทางทะเลต่าง ๆ ที่จะทำให้เกิดความสูญเสียที่เป็นความเสียหายทั่วไป ดังนั้นจึงอาจจะต้องมีการเสียสละบางอย่างหรือออกเงินค่าใช้จ่าย เช่น การตัดเสากระโดงเรือหรือโยนสินค้าทิ้งทะเลเมื่อเรือเผชิญกับพายุหรือเกยตื้น หรือการออกเงินค่าจ้างให้เรืออีกลำหนึ่งลากจูงให้พ้นจากลมพายุเพื่อให้เรือพ้นภัยและสามารถเดินทางต่อไปถึงจุดหมายปลายทางได้ เช่นนี้เจ้าของสินค้าที่ถูกโยนทิ้งทะเลหรือผู้ที่ออกเงินค่าจ้างเรือมีสิทธิได้รับการชดเชยจากบรรดาผู้ที่มีประโยชน์เกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสียในการพจญทางทะเลครั้งนั้นด้วย เช่น เจ้าของรายอื่นที่ปลอดภัย ฯลฯ ดังนั้นหากผู้ลากจูงเรือคาดหมายได้ว่าการลากจูงจะเกิดภัยแก่เรือและสินค้า ผู้ลากจูงจะต้องเสียสละหรือกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งที่จะทำให้เรือและสินค้าพ้นจากภัยนั้นได้ เพราะการกระทำดังกล่าวไม่เพียงแต่จะเป็นการทำให้เรือลำเดียวและสินค้านั้นปลอดภัย แต่ยังเป็นการช่วยให้เรือลากจูงเองนั้นรอดพ้นจากภัยที่กำลังจะเกิดขึ้นอีกด้วย

3.2.2 การเริ่มต้นและการสิ้นสุดของการลากจูงเรือ

การเริ่มต้นของการลากจูงเรือนั้นตาม Article 649 (1) และ (2)²⁸ ได้กำหนดว่า การลากจูงเรือจะเริ่มต้นเมื่อเรือลากจูงมาอยู่ในตำแหน่งที่จะเริ่มทำการลากจูงตามคำสั่งของนายเรือ

²⁸ Maritime Code of the Republic of Croatia

Article 649 According to this Law:

(1) The towage commences :

- when at the tow-master's order, the tug is brought in such a position that it may perform the towage, or when at the tow-master's order, the tug receives or delivers the towing line or when it starts pushing the tow or performing any other manoeuvre necessary for the towage, whichever comes first,

(2) The towage ends :

- when the tow-master's final order to release the tow line has been performed or when the pushing or any other manoeuvre necessary for towage has terminated, whichever comes last.

ลากจูง หรือเมื่อเรือลากจูงได้รับหรือส่งมอบเชือกโยงเรือให้ตามคำสั่งของนายเรือ หรือเมื่อเรือลากจูงเริ่มทำการดันเรือหรือมีการเคลื่อนย้าย ตามที่จำเป็นสำหรับการลากจูงเรือแล้วแต่กรณีใดจะเกิดขึ้นก่อน และการลากจูงเรือจะสิ้นสุดลงเมื่อมีการปลดเชือกโยงเรือตามคำสั่งสุดท้ายของนายเรือ หรือเมื่อเรือถึงจุดหมายปลายทางหรือเมื่อการดันหรือการเคลื่อนย้ายนั้นได้สิ้นสุดลง ส่วนค่าตอบแทนการลากจูงนั้นเป็นไปตามที่ตกลงในสัญญา

นอกจากนี้ กฎหมายของประเทศโครเอเชียยังกำหนดห้ามมิให้เรือที่ชักธงต่างชาติทำการลากจูงเรือตั้งแต่จุดเริ่มต้นหรือจุดสิ้นสุดในท่าเรือโครเอเชีย หรือน่านน้ำภายใน หรือภายในเขตน่านน้ำของประเทศโครเอเชีย (การลากจูงที่ใกล้ชายฝั่ง) โดยไม่ได้รับความยินยอมจากรัฐมนตรีที่มีอำนาจ²⁹

3.2.3 หน้าที่ของผู้ลากจูงเรือ

ในเรื่องหน้าที่ของผู้ลากจูงเรือถือเป็นเรื่องสำคัญอีกเรื่องที่จะมีการกำหนดหน้าที่ไว้อย่างชัดเจนเพื่อที่จะได้ทำให้บุคคลที่ทำหน้าที่ดังกล่าวได้ทราบว่าตนมีสิทธิและหน้าที่อย่างไรบ้าง ซึ่งในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศโครเอเชีย Article 647³⁰ และ Article 650³¹ ได้กำหนดเรื่องหน้าที่ของผู้ลากจูงเรือไว้ดังนี้

The amount of towage remuneration shall be stipulated by contract.

²⁹ Maritime Code of the Republic of Croatia

Article 654 Ships of foreign flag shall not perform a towage commencing and ending in Croatian ports or internal waters and within the territorial waters of the Republic of Croatia (coastwise towing) without the consent of the competent minister.

³⁰ Maritime Code of the Republic of Croatia

Article 647 Under a contract of towage the ship operator of a tug undertakes to tow or push another ship or object with his own ship to a designated place or for a specified period of time or for the performance of a particular operation, and the ship operator of the towed or pushed ship undertakes to remunerate the towage.

The amount of towage remuneration shall be stipulated by contract.

(1) ผู้ปฏิบัติการเรือลากจูงมีหน้าที่ในการลาก หรือดันเรือลำอื่นหรือวัตถุไปยังจุดหมายปลายทางที่กำหนดไว้หรือในช่วงเวลาที่กำหนด และผู้ปฏิบัติการเรือที่ถูกลากจูงก็มีหน้าที่ที่จะต้องจ่ายค่าตอบแทนในการลากจูงเรือ ซึ่งจำนวนค่าตอบแทนในการลากจูงนั้นจะต้องระบุไว้ในสัญญาลากจูงเรือ นอกจากนี้ ในประมวลกฎหมายของประเทศโครเอเชียยังกำหนดให้การลากจูงเรื่อนั้นต้องอยู่ภายใต้คำสั่งของนายเรือของเรือที่ถูกลากจูง เว้นเสียแต่ว่าจะได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น³²

(2) เมื่อเรือลากจูงลากยานพาหนะทางน้ำที่ไม่มีคนคอยควบคุม ผู้ปฏิบัติการเรือลากจูงจะต้องมีมาตรการที่จะต้องปฏิบัติตามปกติเพื่อให้ยานพาหนะที่ถูกลากจูงนั้นมีความพร้อมในการเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ในสภาพเดียวกันกับเวลาที่ได้รับไว้เพื่อการลากจูง กล่าวคือ ผู้ปฏิบัติการลากจูงเรือจะต้องดูแลรักษาให้ยานพาหนะที่ถูกลากจูงมีความพร้อมในการเดินทะเลในขณะที่ทำการลากจูงเรือ เนื่องจากในเรื่องความพร้อมในการเดินทะเลถือว่าเป็นหลักเกณฑ์

³¹ Maritime Code of the Republic of Croatia

Article 650 When a tug tows an unmanned waterborne craft, the tug operator shall take the usual measures so as to maintain the seaworthiness of the towed craft in the same condition as when received for towing.

The tug operator shall be responsible for the cargo on the towed craft only if the ship operator has expressly agreed to such an obligation.

The tug operator may undertake to perform the carriage of cargo by towing it with his own ship or with another ship. In case of doubt, it shall be presumed that a contract of towage has been concluded.

A tug operator who, in accordance with the provisions of paragraphs 2 and 3 of this article, is responsible for the cargo shall be liable for damage to the cargo under the provisions of this Law relating to the ship operator's liability for the carriage of goods.

³² Maritime Code of the Republic of Croatia

Article 648 The towage shall be under command of the master of the towed ship, unless otherwise agreed.

สากลที่ประเทศที่มีกฎหมายเกี่ยวกับการลากจูงเรือจะต้องบัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ เพราะในการเดินทะเลความพร้อมของเรือถือเป็นเรื่องสำคัญ มาตรานี้กำหนดขนาดของการใช้มาตรการไว้ว่า เพียงเท่าปกติธรรมดา (usual measures) และให้มีสภาพ seaworthiness เท่ากับเมื่อตอนได้รับไว้เพื่อการลากจูง ก็เพียงพอแล้ว

(3) ผู้ปฏิบัติการเรือลากจูงจะต้องรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยของสินค้าที่ยูบนยานพาหนะที่ถูกลากจูง หากผู้ปฏิบัติการเรือได้ตกลงไว้ชัดแจ้งว่าตนมีความผูกพันที่จะต้องรับผิดชอบเช่นนั้น

(4) ผู้ปฏิบัติการเรือลากจูงมีหน้าที่ที่จะต้องขนส่งสินค้าโดยการลากจูงด้วยเรือของตนหรือเรือลำอื่น ในกรณีมีข้อสงสัย ให้สันนิษฐานว่าเป็นหน้าที่ที่กำหนดไว้ในสัญญาลากจูงเรือ

(5) ผู้ปฏิบัติการเรือลากจูงตกลงรับผิดชอบต่อสินค้าที่ยูบนยานพาหนะที่ถูกลากจูงจะต้องรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยของสินค้าภายใต้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวิของประเทศโครเอเชียในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบผู้ประกอบการเรือในการขนส่งสินค้าทางทะเล กล่าวคือ ผู้ลากจูงกับเจ้าของเรือที่ถูกลากจูงตกลงกันไว้ในสัญญาให้ผู้ลากจูงต้องรับผิดชอบหากมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ตัวสินค้า ดังนั้นผู้ลากจูงจึงเปรียบเสมือนเป็นผู้ขนส่งสินค้า ที่จะต้องรับผิดชอบหากมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ตัวสินค้าที่บรรทุกอยู่บนเรือที่ถูกลากจูง ซึ่งได้กำหนดให้ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล

จะเห็นได้ว่า ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวิของประเทศโครเอเชียมีลักษณะคล้ายกับประเทศจีน ที่แยกเรื่องการลากจูงเรือกับการขนส่งสินค้าทางทะเลออกจากกัน ซึ่งการที่กำหนดให้ผู้ลากจูงจะต้องรับผิดชอบในความปลอดภัยของสินค้า ผู้ลากจูงมีหน้าที่ที่จะต้องลากจูงเรือเพื่อขนส่งสินค้าไปยังผู้รับตราส่ง ซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นการกระทำที่มุ่งประสงค์ให้สินค้าไปถึงผู้รับตราส่งได้ตรงตามเวลาที่กำหนดไว้เท่านั้น มิได้มีวัตถุประสงค์เพื่อลากวัตถุทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งอันเป็นวัตถุประสงค์หลักของสัญญาลากจูงเรือแต่อย่างใด

3.2.4 การชดใช้ค่าเสียหาย

ประมวลกฎหมายของประเทศโครเอเชียได้กำหนดไว้ใน Article 651³³ เรื่องการชดใช้ค่าเสียหายว่า ในกรณีที่มีการโดนกันระหว่างเรือลากจูงกับเรือที่ถูกลากจูง หรือระหว่างเรือที่ถูกลากจูงกับเรืออื่น ให้นำบทบัญญัติเรื่องการชดใช้ค่าเสียหายของเรือโดนกันมาปรับใช้ กฎหมายฉบับนี้ยังบัญญัติให้ผู้ปฏิบัติการเรือลากจูง มีสิทธิและเสียสิทธิในการได้รับเงินรางวัลการช่วยเหลือในระหว่างเรือที่ถูกลากจูงกับเรือลำที่ถูกลากจูง ดังนี้

(1) กรณีที่มีภัยอันตรายเกิดขึ้นกับเรือที่ถูกลากจูงโดยที่ผู้ปฏิบัติการเรือลากจูงมิได้กระทำผิดสัญญาและเรือลากจูงได้เข้าร่วมในการช่วยเหลือกู้ภัยยอมมีสิทธิได้รับเงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัย หากการช่วยเหลือกู้ภัยประสบความสำเร็จ

(2) หากได้มีการระบุในสัญญาว่าเงินรางวัลในการช่วยเหลือกู้ภัยให้รวมอยู่ในค่าตอบแทนในการลากจูงเรือ ผู้ปฏิบัติการลากจูงเรือก็ไม่มีสิทธิได้รับเงินรางวัลในการช่วยเหลือกู้ภัย

(3) ถ้าในสัญญาได้ระบุว่าค่าตอบแทนในการลากจูงเรือจะชำระให้ก็ต่อเมื่อการลากจูงเรือนั้นประสบความสำเร็จ ผู้ปฏิบัติการลากจูงยังมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนแม้ว่าการลากจูงนั้นจะไม่ประสบผลสำเร็จก็ตาม หากผู้ปฏิบัติการลากจูงพิสูจน์ได้ว่าสาเหตุที่ทำให้การลากจูงไม่ประสบความสำเร็จนั้นเป็นความผิดของผู้ปฏิบัติการเรือที่ถูกลากจูงเอง³⁴

³³ Maritime Code of the Republic of Croatia

Article 651 The compensation for damages caused by collision of towed or pushed ships or by their collision with third ships shall be governed by the provisions of this Law regulating the compensation due to the collision of ships.

³⁴ Maritime Code of the Republic of Croatia

Article 652 If the towed ship is imperiled owing to circumstances for which the tug operator is not liable under the contract of towage and if the tug participates in salvage services, the tug operator shall be entitled to a salvage reward if the salvage is performed successfully.

The tug operator shall not be entitled to a salvage reward if stipulated by contract that any salvage reward is included in the towage remuneration.

ประเทศโครเอเชียได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎเกณฑ์เพื่อป้องกันเรือชนกันในทะเล ค.ศ.1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collision at Sea, 1972) หรือ COLREG 1972 โดยหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเรือชนกันตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศโครเอเซียนั้นได้มีการให้นิยามความหมายของคำว่า “เรือชนกัน” ไว้อย่างชัดเจน เหมือนอย่างในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของบางประเทศ เช่น ใน Article 165³⁵ ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน ที่กำหนดว่า เรือชนกันหมายถึง อุบัติเหตุอันเกิดจากการสัมผัสกันของเรือในทะเลหรือในน่านน้ำที่สามารถเดินเรือได้ที่อยู่ติดต่อกัน แต่ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศโครเอเชียได้กำหนดให้บทบัญญัติในเรื่องเรือชนกันนี้ใช้บังคับกับวัตถุที่ลอยน้ำได้ทุกชนิด เรือ และเครื่องบินทะเล (Hydroplane) ขณะที่อยู่ในทะเล รวมถึงให้ใช้กับเรือรบด้วย³⁶

บทบัญญัติ Article 762 ในหมวดนี้ยังกำหนดให้ใช้บังคับกับความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อเรือ บุคคล หรือสิ่งของที่อยู่บนเรือในขณะที่เรือชนกัน หรือ เกิดขึ้นโดยเรือลำอื่น

If stipulated by contract that towage remuneration shall be due only if the towage is performed successfully, the tug operator shall be nevertheless entitled to the remuneration in the event of unsuccessful towage if he proves that the ship operator of the towed ship was at fault for the unsuccessful towage.

If it has not been stipulated that the towage remuneration be due only in case of successfully performed towage, the tug operator shall not be entitled to the remuneration if the ship operator of the towed ship proves that the ship operator of the tug was at fault for the unsuccessful towage.

³⁵ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 165 Collision of ships means an accident arising from the touching of ships at sea or in other navigable waters adjacent thereto. Ships referred to in the preceding paragraph shall include those nonmilitary or public service ships or craft that collide with the ships mentioned in Article 3 of this Code.

³⁶ Maritime Code of The Republic of Croatia

Article 773 The provisions of this chapter of the Law shall also apply to ships of war, except for article 770, paragraph 1, of this Law.

อันเนื่องมาจากการซ่อมรบ หรือ เกิดขึ้นโดยเรือ หรือต่อเรือที่ทอดสมอจอดอยู่ หรือ เกิดขึ้นโดยเรือลำอื่นในขณะที่มีการนำร่องในการลากจูงเรือเดียวกัน

โดยในเรื่องความรับผิดเมื่อเกิดเหตุเรือโดนกันนั้น ได้กำหนดไว้ใน Article 763³⁷ และ Article 764³⁸ กล่าวคือ ความรับผิดของเรือหมายความว่าความรับผิดทั้งของเจ้าของเรือและผู้ประกอบการเรือ และผู้ประกอบการเรือจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการกระทำและการละเว้นการปฏิบัติของผู้นำร่องหรือการไม่ปฏิบัติตามการนำร่อง ไม่ว่าการนำร่องนั้นจะเป็นแบบบังคับหรือไม่ก็ตาม และในกรณีที่เรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือมากกว่า 2 ลำ เรือแต่ละลำต้องรับผิดตามสัดส่วนของระดับความร้ายแรงแห่งความผิดที่ได้ก่อขึ้นตาม Article 765³⁹

นอกจากนั้นหากเหตุเรือโดนกันก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต และร่างกายของบุคคล ความรับผิดต่อชีวิต และร่างกายอันเนื่องมาจากเรือโดนกันนั้นก็จะต้องอยู่กับเรือซึ่งเป็นต้นเหตุแห่งการโดนกันตาม Article 767⁴⁰ และในกรณีที่เรือลำใดขาดใช้ค่าเสียหายเกินไปกว่าสัดส่วนความผิดของตน ก็มีสิทธิที่จะเรียกร้องเอาจากเรืออีกลำในจำนวนที่จ่ายเกินไปได้ตาม Article 768 para.1⁴¹

³⁷ Maritime Code of The Republic of Croatia

Article 763 The liability for the damages set out in article 762 of this Law shall be borne by the ship or ships proved to have caused the damage by their fault.

Within the meaning of this Article the liability of a ship shall mean the liability of both the shipowner and the ship operator.

³⁸ Maritime Code of The Republic of Croatia

Article 764 In accordance with the provisions of this chapter, the ship operator shall be liable for the damages caused by a pilot's action or non-execution of an action, no matter the pilotage was compulsory.

³⁹ Maritime Code of The Republic of Croatia

Article 765 If two or more ships are in fault, the liability of each ship shall be in proportion to the degree of the fault respectively committed.

If it is not possible to establish the degree of the respective faults, the liability shall be apportioned equally.

⁴⁰ Maritime Code of The Republic of Croatia

Article 767 If death or injury to a person is caused by collision, the liability

จากบทบัญญัติทั้งสองมาตราดังกล่าวจะเห็นว่ามิได้มีการกล่าวไว้อย่างชัดเจนว่า จะต้องรับผิดชอบกันอย่างไรกันนี้ร่วมหรือไม่ เพียงแต่มีการกำหนดให้เรือลำที่ได้ขาดใช้ค่าเสียหาย เกินกว่าความรับผิดชอบของตนมีสิทธิที่จะเรียกคืนจากเรือที่ผิดลำอื่นได้ ซึ่งในกรณีนี้คงจะเป็นการให้ รับผิดชอบต่อความเสียหายอย่างไรกันนี้ร่วม

อย่างไรก็ตามในกรณีที่เรือโดนกันเกิดจากอุบัติเหตุ อันเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัย (force majeure) หรือยังไม่ปรากฏเหตุแน่ชัด ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศโครเอเชีย Article 769⁴² กำหนดให้ความรับผิดชอบในความเสียหายตกอยู่กับผู้ที่ประสบภัยความเสียหายนั่นเอง

ประเทศโครเอเชียได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัย ทางทะเล หรือ International Convention on Salvage 1989 (SALVAGE Convention 1989) โดยในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศโครเอเชีย Article 774⁴³ และ Article 775⁴⁴ ได้

for the loss sustained shall be borne by the ship which has caused the collision.”

⁴¹ Maritime Code of The Republic of Croatia

Article 768 para. 1 In respect of the damages set out in article 767, the ship which has paid larger part than it ought to bear proportionally to its fault, shall have the right to claim from the other ship the amount paid in excess to his degree of the fault committed.”

⁴² Maritime Code of The Republic of Croatia

Article 769 If the collision is accidental, if it is caused by *force majeure*, or if the causes of the collision are in doubt, the damages shall be borne by those who have suffered them.

⁴³ Maritime Code of The Republic of Croatia

Article 774 The provisions of this chapter shall be applied to salvage of persons, ships and things on board. Within the provisions of this Law, "salvage" shall also include "rendering of assistance".

⁴⁴ Maritime Code of The Republic of Croatia

Article 775 The provisions of this chapter shall apply to all waterborne craft irrespective of their purpose, including boats and aircraft rendering salvage or being themselves the subject matter of a salvage at sea. The provisions of this chapter shall

กำหนดว่า บทบัญญัติในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยนี้ ให้ใช้บังคับกับการช่วยเหลือกู้ภัยชีวิต เรือ และ สิ่งของบนเรือ และใช้บังคับกับยานพาหนะลอยน้ำทุกชนิดไม่ว่าจะมีไว้เพื่อวัตถุประสงค์ใด รวมถึง อากาศยานที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยและเรือรบด้วย ซึ่งหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศโครเอเชียได้กำหนดว่า เมื่อได้รับแจ้งเหตุเกี่ยวกับบุคคลที่กำลังตกอยู่อันตรายในทะเล นายเรือจะต้องรีบดำเนินการเข้าช่วยเหลืออย่างทันท่วงที และแจ้ง ให้บุคคลนั้นทราบเกี่ยวกับการมาถึงแห่งเรือ ของตนเท่าที่จะเป็นไปได้ แม้ว่าบุคคลที่ตนเข้าทำการช่วยเหลือกู้ภัยจะเป็นศัตรูในยามสงครามก็ตาม และในกรณีเรือโดนกัน นายเรือจะต้องทำการช่วยเหลือกู้ภัยทั้งคนที่อยู่ในเรือของตนเองและเรือลำอื่นมิให้ตกอยู่ในอันตราย

ทั้งนี้ บุคคลที่เข้าทำการช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับเงินรางวัล โดยสิทธิในการได้รับเงิน รางวัลในการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น จะพิจารณาจากผลในการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยนั้นจะต้องก่อให้เกิด ประโยชน์ และจำนวนเงินรางวัลนั้นจะต้องไม่เกินกว่ามูลค่าของเรือหรือสินค้าที่ได้รับช่วยเหลือ กู้ภัย ตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศโครเอเชีย Article 785⁴⁵ อย่างไรก็ตาม หาก ในการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหลายรายและบางรายไม่อาจช่วยเหลือมนุษย์ หรือเรือ หรือสิ่งของบนเรือไว้ได้ ก็ให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทุกรายมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งในเงินรางวัลจากการ ช่วยเหลือกู้ภัยตามส่วนที่เป็นธรรมจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่กู้ภัยเรือและทรัพย์สินได้ ตามประมวล กฎหมายพาณิชย์ของประเทศโครเอเชีย Article 783⁴⁶

also apply to ships of war. Except as provided in paragraph 2 of this article, the provisions set out in articles 796 to 799 and article 800, paragraph 2, of the Law shall not apply to ships of war.

⁴⁵ Maritime Code of The Republic of Croatia

Article 785 Each act of assistance or salvage which has had a useful result gives a right to equitable remuneration.

The amount of the reward cannot exceed the value of the ship or goods salvaged.

⁴⁶ Maritime Code of The Republic of Croatia

Article 783 No payment shall be due for the persons whose lives are saved.

Except as provided by paragraph 1 of this article, if several salvors took part in salvage operations and some of them have not succeeded to save only the persons,

เมื่อพิจารณาจากหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ข้างต้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศโครเอเชียได้แยกเรื่องการลากจูงเรือกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลออกจากกัน กล่าวคือ เมื่อนายเรือลากจูงได้รับแจ้งเหตุเกี่ยวกับบุคคลที่กำลังตกอยู่อันตรายในทะเลในขณะที่ทำการลากจูงเรือ ซึ่งภัยอันตรายต่างที่เกิดขึ้นในขณะที่เดินเรือนั้นเป็นเหตุการณ์ที่ไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้ หากผู้ลากจูงเรือได้รับแจ้งหรือพบเห็นว่ามีภัยอันตรายใด ๆ เกิดขึ้น ผู้ลากจูงเรือมีหน้าที่ที่จะต้องทำการช่วยเหลือกู้ภัยบุคคล เรือ หรือทรัพย์สินที่กำลังตกอยู่ในอันตราย โดยผู้ที่เข้าช่วยเหลือจะมีสิทธิได้รับเงินรางวัลตามที่ Article 785 กำหนดไว้ และหากมีผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยหลายรายแม้ว่าบางรายไม่อาจช่วยเหลือได้ ก็ให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทุกรายมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งตามส่วนที่เป็นธรรมตาม Article 783 ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

3.3 กฎหมายลากจูงเรือของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (Vietnam Maritime Code)⁴⁷

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (ต่อไปจะเรียกว่า “ประเทศเวียดนาม”) ได้แบ่งหมวดหมู่ของบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการพาณิชย์ไว้หลายส่วน โดยได้จัดหมวดหมู่ของการลากจูงเรือไว้ใน Chapter X ตั้งแต่ Article 159-163 รวมทั้งสิ้นเพียง 5 มาตรา ซึ่งเป็นจำนวนที่น้อยมากหากเทียบกับประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศอื่น ถึงแม้ว่าจะมีจำนวนน้อยก็ตามแต่หากออกแบบได้ครอบคลุมครบถ้วนเหมาะสมแล้วก็จะเป็นกฎหมายที่น่าสนใจในการที่จะนำมาเป็นแนวทางในการแก้ไขและพัฒนากฎหมายลากจูงเรือของไทย ซึ่งในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเวียดนามได้แบ่งเป็นหัวข้อหลัก ๆ ได้ 4 เรื่อง อันได้แก่

1. ความหมายของการลากจูงเรือ
2. ค่าตอบแทนการลากจูงเรือ

or the ship or the things thereon, each salvor shall be entitled to a justifiable apportionment of the salvage reward recognised to the salvor for saving both the ship and things on board.”

⁴⁷ http://www.csg.com.vn/html/re_maritime_code.htm

3. ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการลากจูงเรือ

4. อายุความ

3.3.1 ความหมายของการลากจูงเรือ

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเวียดนามบัญญัติถึงการบริการลากจูงเรือไว้ใน Article 159 (1) และ (3)⁴⁸ ให้ความหมายเฉพาะถึง การลากจูง การดึง การผลักหรือการช่วยเหลือเรือและวัตถุลอยน้ำอื่น ๆ ในทะเลและในน่านน้ำที่สามารถเดินเรือได้ ที่ติดกับทะเลซึ่งเรือสามารถใช้เพื่อการค้าได้ รวมทั้งเรือลากจูงที่เตรียมพร้อมในบริเวณใกล้เคียงเรือเพื่อช่วยเหลือเรือโดยการลากจูงเรือเมื่อมีเหตุจำเป็น

โดยประมวลกฎหมายฉบับนี้กำหนดให้สัญญาลากจูงเรือต้องทำขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษร เว้นแต่การบริการลากจูงนั้นเป็นการจัดการเคลื่อนย้ายเรือในบริเวณท่าเรือ

จากการพิจารณาบทบัญญัติดังกล่าว พบว่า ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเวียดนามไม่ได้มุ่งเน้นว่า การลากจูงเรือจะต้องเป็นการลากจูงเรือหรือวัตถุอื่นใดจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง เหมือนกับประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีนและประเทศโครเอเชีย โดยบทบัญญัตินี้กำหนดแต่เพียงให้หมายถึง การลากจูง การดึง หรือการช่วยเหลืออื่นใด เพื่อให้เรือสามารถเคลื่อนที่ได้ ซึ่งอาจจะเป็นการให้บริการช่วยเหลือให้เรือเข้าท่าหรือออกจากท่า หรือในกรณีที่มีความจำเป็นในการต้องการให้มีการลากจูงเรือเท่านั้น

⁴⁸ Vietnam Maritime Code Article 159

1. By towage services are meant in particular: towing, pulling away, pushing or assisting vessels and other floating objects on the sea and in the navigable waters connected therewith where vessels are allowed to trade, as well as the standing-by of a tug in the vicinity of a vessel for the purpose of Assisting her by towing when needed.

...

3. The towage contract must be done in writing, unless the towage service is done as the manoeuvre in the harbours.

3.3.2 ค่าตอบแทนการลากจูงเรือ

ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีเวียดนามบัญญัติไว้ใน Article 159 (2)⁴⁹ ว่าให้จำนวนค่าตอบแทนสำหรับการให้บริการลากจูงนั้นถูกกำหนดโดยข้อตกลงระหว่างผู้ปฏิบัติการลากจูงกับผู้จ้าง และในกรณีที่ไม่มีข้อตกลงเรื่องค่าตอบแทนนั้นก็ให้เป็นไปตามประเพณีปฏิบัติ

3.3.3 ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการลากจูงเรือ

ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีเวียดนามได้กล่าวถึงผู้ที่เกี่ยวข้องกับการลากจูงไว้ใน Article 160 ถึง Article 162 ดังนี้

3.3.3.1 ทีมลากจูงเรือ (Towage Team)

ใน Article 160 (1)⁵⁰ ได้บัญญัติว่า ให้จัดทีมลากจูงเรือขึ้นเมื่อเรือที่ลากจูงพร้อมดำเนินการตามคำสั่งของผู้ควบคุมทีมลากจูง หรือผู้ทำการขับเคลื่อน โดยทีมลากจูงจะสิ้นสุดเมื่อการขับเคลื่อนเสร็จสิ้นสมบูรณ์และเรือได้เดินทางออกไปจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในระยะที่ปลอดภัย

⁴⁹ Vietnam Maritime Code Article 159

...

2. The amount of remuneration due for towage services is determined by agreement between the ship's operator and the hirer, and in the absence thereof the amount of remuneration is determined by custom.

⁵⁰ Vietnam Maritime Code Article 160

1. A towage team is set up as soon as vessels forming it have been got ready to carry out, on the order of the commander of the towage team, the manoeuvre, and it breaks up as soon as the last manoeuvre has been completed and vessels have sailed away one from another to a safe distance. ...

3.3.3.2 ผู้ควบคุมทีมลากจูงเรือ (The Commander of The Towage Team)

ใน Article 160 (2)⁵¹ ได้บัญญัติว่า ผู้ควบคุมทีมลากจูงถูกกำหนดโดยข้อตกลงระหว่างคู่สัญญาในสัญญาลากจูง แต่ในกรณีที่ไม่ได้ตกลงกันไว้ ให้กำหนดโดยถือตามประเพณีปฏิบัติ

3.3.3.3 ผู้ปฏิบัติการลากจูงเรือ (Ship's Operator)

ใน Article 161⁵² และ Article 162⁵³ ได้บัญญัติไว้ดังนี้

⁵¹ Vietnam Maritime Code Article 160

...

2. The commander of the towage team is determined by agreement between the parties to the towage contract, in the absence thereof he is determined by custom.

⁵² Vietnam Maritime Code Article 161

The ship's operator who has undertaken to perform the towage service is bound to provide, at the agreed time and place, a towing vessel fit to perform the contracted services.

⁵³ Vietnam Maritime Code Article 162

1. The ship's operator of a vessel whose master is in navigational command of the towage team is liable for damages done to another vessel in the team as well as to persons and properties on board the latter, unless he proves damages have occurred beyond the scope of his responsibility.

2. A vessel which is under the navigational command of the master of another vessel is not relieved of the obligation to exercise care for the safety of the towage team and marine navigation; the ship's operator is liable for damages done by his vessel's fault to the other vessel in the team as well as to persons and properties on board that vessel.

(1) ผู้ปฏิบัติการลากจูงเรือที่รับจะให้บริการการลากจูงเรือ มีหน้าที่จัดหาเรือลากจูงที่เหมาะสมสำหรับดำเนินการให้บริการตามสัญญาที่ทำไว้ ในเวลาและสถานที่ที่ซึ่งได้ตกลงกันไว้

(2) ผู้ปฏิบัติการลากจูงเรือซึ่งนายเรือของตนอยู่ในฐานะเป็นผู้ควบคุมการเดินเรือของทีมลากจูง มีความรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยใด ๆ ต่อเรือลำอื่น ๆ ในทีม รวมทั้งบุคคลหรือทรัพย์สินในเรืออื่นนั้นด้วย เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นอยู่นอกขอบเขตที่ตนต้องรับผิดชอบ

(3) เรือที่อยู่ภายใต้การสั่งการเดินเรือของนายเรือลำอื่น ยังคงมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังดูแลความปลอดภัยของทีมลากจูงและการเดินเรือทางทะเล แต่ผู้ปฏิบัติการลากจูงเรือมีความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยความผิดพลาดของตนเองต่อเรือลำอื่น ๆ ในทีมลากจูง รวมทั้งบุคคลและทรัพย์สินบนเรือด้วย

จากที่ได้พิจารณาบทบัญญัติเกี่ยวกับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการลากจูงทางทะเลข้างต้น จะเห็นว่าอาจก่อให้เกิดความไม่เข้าใจได้ว่าบุคคลทั้งหลายดังกล่าวมีหน้าที่เช่นใด เนื่องจากกฎหมายให้รายละเอียดค่อนข้างน้อยมาก ฉะนั้น ผู้เขียนขออธิบายตามความเข้าใจของผู้เขียน ดังนี้

(1) ผู้ปฏิบัติการลากจูง คือผู้ที่ทำสัญญากับเจ้าของเรือที่ถูกลากจูง ดังนั้น จึงต้องมีหน้าที่จัดหาเรือและแรงงานในการลากจูงด้วย

(2) ทีมลากจูง บางกรณีการลากจูงนั้น จะต้องใช้เรือหรือแรงงานจำนวนมากในการลากจูง โดยอาจเป็นเพราะเรือที่จำเป็นต้องลากจูงนั้นมีขนาดใหญ่เพื่อลากจูงเรือลำเลียงหลายลำเป็นต้น ดังนั้นเรือทั้งหลายที่ทำการลากจูงจึงประกอบกันขึ้นเป็นทีมลากจูง หรือที่นิยมเรียกกันภาษาไทยว่า “พวงเรือจูง”

(3) ผู้ควบคุมทีมลากจูง จำเป็นต้องมีผู้นำที่มีความรู้ความสามารถในการลากจูงด้วย โดยบุคคลดังกล่าวจะเป็นผู้สั่งการเกี่ยวกับปฏิบัติการต่าง ๆ ของการลากจูง

3.3.4 อายุความ

ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวิเวียดนามได้บัญญัติเรื่องอายุความไว้ใน Article 163⁵⁴ ว่าการเรียกร้องต่าง ๆ จากสัญญาลากจูงมีอายุความ 2 ปี นับจากวันที่สัญญาลากจูงนั้นสิ้นสุดลง

⁵⁴ Vietnam Maritime Code Article 163

จากที่ได้กล่าวถึงบทบัญญัติในเรื่องการลากจูงเรือของประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศเวียดนามนั้น จะเห็นได้ว่า แม้จะมีกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของการลากจูงเรือไว้โดยเฉพาะ แต่ก็ยังมีเนื้อหาค่อนข้างน้อย

3.4 กฎหมายลากจูงเรือของประเทศฝรั่งเศส

(Loi n°69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes)⁵⁵

ประเทศฝรั่งเศสเป็นประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมายและเป็นประเทศหนึ่งที่ได้มีกฎหมายพาณิชย์นาวีมาเป็นระยะเวลานานแล้ว ในสมัยพระเจ้าหลุยส์ที่ 14 ได้มีกฎหมายพาณิชย์นาวี ที่มีชื่อว่า “L’Ordonnance sur la marine 1681” โดยเนื้อหาของ L’Ordonnance นั้นจะครอบคลุมทั้งกฎหมายพาณิชย์นาวีในทางมหาชน (Droit maritime public) และ กฎหมายพาณิชย์นาวีในทางแพ่ง (Droit maritime privé)⁵⁶

เมื่อเข้าสู่ยุคที่ประเทศฝรั่งเศสได้มีประมวลกฎหมายพาณิชย์ (Code de commerce) ก็ได้มีการนำบทบัญญัติบางส่วนที่เป็นกฎหมายพาณิชย์นาวีในทางแพ่งมาบัญญัติไว้ภายใต้ชื่อว่า “การค้าทางทะเล” หรือ “Du commerce maritime”

ต่อมากฎหมายพาณิชย์นาวีฝรั่งเศสได้ถูกแก้ไขครั้งใหญ่ในช่วงปี ค.ศ.1966-1969 โดยเป็นการร่างกฎหมายที่เทียบกับพระราชบัญญัติของไทยในเรื่องต่าง ๆ ออกมาเป็นเรื่อง ๆ ซึ่งจะเรียกว่า Loi กับกฎหมายอีกระดับหนึ่ง ซึ่งจะเป็นกฎหมายระดับต่ำกว่ากฎหมายดังกล่าว กฎหมายลำดับรองนี้จะออกมาโดยฝ่ายบริหารเพื่อจะกำหนดรายละเอียดต่าง ๆ ของกฎหมาย (Loi) ที่ออกโดยฝ่ายนิติบัญญัติ ซึ่งกฎหมายลำดับรองนี้อาจจะเรียกว่ากฎหมายของฝ่ายบริหารหรือรัฐกฤษฎีกา (Décret) ก็ได้⁵⁷

Any claim arising from a contract of towage is barred at the expiration of two years from the date of termination of the contract of towage.

⁵⁵ <http://www.legifrance.gouv.fr>

⁵⁶ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวีฝรั่งเศส, (กรุงเทพมหานคร : บริษัท โรงพิมพ์เดือนตุลา จำกัด, 2539), น. 19-20.

⁵⁷ เพิ่งอ้าง.น.20.

ในปี ค.ศ. 2000 ประเทศฝรั่งเศสมีการปฏิรูปกฎหมายครั้งใหญ่ โดยได้มีการจัดทำประมวลกฎหมายฉบับต่าง ๆ ใหม่ แต่ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ฉบับใหม่นี้ไม่ปรากฏว่ามีกฎหมายพาณิชย์นาวีรวมอยู่ด้วย แต่บรรดาพระราชบัญญัติและกฎหมายของฝ่ายบริหารในเรื่องที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวียังคงพอมืออยู่ แต่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบ้าง ซึ่งกฎหมายพาณิชย์นาวีฝรั่งเศสสามารถพบได้ใน ประมวลกฎหมายพาณิชย์ ประมวลกฎหมายแรงงานพาณิชย์นาวี ประมวลกฎหมายประกันภัย ประมวลกฎหมายท่าเรือ ประมวลกฎหมายเกี่ยวกับเงินบำนาญของลูกเรือนเรือพาณิชย์ เรือประมงหรือเรือสำราญ ประมวลกฎหมายเกี่ยวกับวินัยและอาญาในการเดินเรือพาณิชย์

3.4.1 กฎหมายที่ใช้บังคับแก่การลากจูงเรือทางทะเล

กฎหมายของประเทศฝรั่งเศสที่นำมาบังคับใช้กับการลากจูงเรือก็คือ กฎหมายลงวันที่ 3 กรกฎาคม ค.ศ. 1967 ซึ่งมีอยู่เพียง 5 มาตราเท่านั้นที่เกี่ยวกับการลากจูงเรือ ได้แก่ มาตรา 26 ถึง มาตรา 30 ซึ่งได้กำหนดไว้ 3 เรื่อง คือ

1. การควบคุมการปฏิบัติการลากจูงเรือ
2. ความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติการจะตกเป็นภาระแก่ฝ่ายใด
3. อายุความฟ้องร้องคดีที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติการลากจูงเรือ

จะเห็นได้ว่า กฎเกณฑ์ของกฎหมายในเรื่องการลากจูงเรื่อนั้น ปรากฏอยู่เฉพาะในตัวบทกฎหมายฉบับลงวันที่ 3 มกราคม ค.ศ. 1969 แต่ไม่ปรากฏอยู่ในกฎหมายของฝ่ายบริหารแต่ประการใด ไม่เหมือนกับในเรื่องอื่น ๆ ที่กฎเกณฑ์ของกฎหมายในเรื่องนั้น ๆ มักจะปรากฏอยู่ทั้งในตัวกฎหมายและในกฎหมายของฝ่ายบริหาร⁵⁸

3.4.2 สัญญาลากจูงเรือทางทะเล

สัญญาลากจูงเรือทางทะเล เป็นสัญญาที่ทำขึ้นระหว่างผู้ลากจูงกับผู้ใช้ประโยชน์จากเรือ โดยผ่านกัปตันเรือหรือตัวแทนเรือ ซึ่งเป็นสัญญาที่เกิดขึ้นโดยการแสดงเจตนา (Contract consensual) เป็นสัญญาต่างตอบแทน (Un contract synallagmatique) เป็นสัญญาทางพาณิชย์

⁵⁸ เฟิงอ้าง, น. 206.

(Contract commercial) และเป็นสัญญาสำเร็จรูป (Contract d'adhésion) เพราะสัญญาได้ถูกร่างไว้ก่อนเป็นการล่วงหน้าและถูกยอมรับจากผู้สัญญานั้นทั้งหมด⁵⁹

3.4.3 ประเภทของการลากจูงเรือ

กฎหมายพาณิชย์ของประเทศฝรั่งเศสได้แบ่งการลากจูงเรือออกเป็น 2 ประเภท คือ

- (1) การลากจูงเรือภายในบริเวณท่าเรือ (Remorquage portuaire)
- (2) การลากจูงเรือในทะเลหลวง (Remorquage en haute mer)

ซึ่งการลากจูงเรือในบริเวณท่าเรือนั้นมักจะเป็นเรื่องที่พบเห็นกันเป็นประจำและเป็นเรื่องปกติ เมื่อเปรียบเทียบกับ การลากจูงเรือในทะเลหลวง

3.4.4 การควบคุมการปฏิบัติการลากจูงเรือ

ในการลากจูงเรือ ผู้ดำเนินการลากจูงเรือจะต้องจัดหาเรือลากจูงที่มีเครื่องมือที่เหมาะสมและมีบุคคลากรที่เพียงพอ แต่การลากจูงไม่ได้ก่อให้เกิดหน้าที่เฉพาะแก่ผู้ลากจูงเรือเท่านั้น ในความเป็นจริง การลากจูงเรือจะมีการร่วมมือกันในระหว่างเรือลากจูงกับเรือที่ถูกลากจูง เพื่อให้การลากจูงเรือเป็นไปโดยเรียบร้อย เมื่อมีการร่วมมือกันในระหว่างเรือทั้งสองแล้ว ก็มีปัญหว่าการลากจูงเรื่อนั้นอยู่ภายใต้การควบคุมของใครในระหว่างเรือลากจูงกับเรือที่ถูกลากจูง ซึ่งจะมีผลต่อความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการลากจูงเรือ

เมื่อกฎหมายฝรั่งเศสได้แบ่งแยกการลากจูงเรือออกเป็น 2 ประเภทดังกล่าวไปแล้วข้างต้น กฎหมายฝรั่งเศสก็ได้กำหนดถึงการควบคุมการปฏิบัติการลากจูงเรือและผลของความเสียหายที่เกิดขึ้นว่าผู้ใดจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบตามประเภทของการลากจูงเรือด้วย กล่าวคือ

3.4.4.1 การลากจูงเรือในบริเวณท่าเรือ (Remorquage portuaire)

มาตรา 26 L. 1969 กำหนดว่า การปฏิบัติการลากจูงเรือในบริเวณท่าเรือ (Remorquage portuaire) นั้น กระทำไปภายใต้การควบคุมของกัปตันเรือที่ถูกลากจูง⁶⁰

⁵⁹ เฟ็งอ้าง, น. 206.

ความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติการลากจูงจะเป็นภาระแก่เรือที่ถูกลากจูง เว้นไว้เสียแต่จะมีการพิสูจน์ว่ามีความผิดของเรือลากจูง อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติดังกล่าวไม่ใช่บทบัญญัติที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน คู่สัญญาสามารถตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรโดยชัดแจ้งว่า ให้กัปตันเรือลากจูงมีอำนาจควบคุมในการปฏิบัติการ และในกรณีเช่นนี้ความเสียหายที่มีจะตกเป็นภาระแก่เรือลากจูง เว้นเสียแต่จะมีการพิสูจน์ว่าเป็นความรับผิดชอบของเรือที่ถูกลากจูง ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 27 L. 1969⁶¹

3.4.4.2 การลากจูงเรือในทะเลหลวง (Remorquage en haute mer)

มาตรา 28 L. 1969 กำหนดว่า การปฏิบัติการลากจูงเรือในทะเลหลวง จะอยู่ภายใต้การควบคุมของกัปตันเรือลากจูง ความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติการลากจูงเรือจะตกเป็นภาระแก่เรือลากจูง เว้นไว้เสียแต่จะมีการพิสูจน์ว่ามีความผิดของเรือที่ถูกลากจูง⁶² (A moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué)

ทั้งนี้ คู่สัญญาสามารถตกลงยกเว้นบทบัญญัติมาตรา 28 ข้างต้นเช่นเดียวกับการลากจูงเรือในบริเวณท่าเรือ โดยมาตรา 29 L. 1969 กำหนดว่า คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นลาย

⁶⁰ มาตรา 26 L. 1969 Les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué.

Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations de remorquage sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

⁶¹ มาตรา 27 L.1969 Les parties peuvent, par convention expresse et écrite, confier au capitaine du remorqueur la direction des opérations ; en ce cas, les dommages sont à la charge du remorqueur, moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

⁶² มาตรา 28 L.1969 Les opérations de remorquage en haute mer s'effectuent sous la direction du capitaine du remorqueur.

Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

ลักษณะอักษรอย่างชัดแจ้ง ให้กับต้นเรือที่ถูกลากจูงมีอำนาจในการควบคุมการปฏิบัติการลากจูงเรือ และหากมีความเสียหายเกิดขึ้นก็จะตกเป็นภาระแก่เรือที่ถูกลากจูง เว้นเสียแต่ว่าจะมีการพิสูจน์ให้เห็นว่ามีความผิดของเรือลากจูง⁶³

อย่างไรก็ตาม การที่กฎหมายกำหนดว่าในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการลากจูงเรื่อนั้นบุคคลใดมีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมการปฏิบัติการลากจูงเรือ บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติการลากจูงเรือ จึงเป็นการกำหนดระบบของความรับผิดเป็นแบบข้อสันนิษฐานความผิด (Présomption de faute) ซึ่งความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจจะเกิดแก่เรือลากจูงหรือเรือที่ถูกลากจูงก็ได้ แต่นอกจากความเสียหายที่เกิดแก่เรือลากจูงและเรือที่ถูกลากจูงแล้ว บุคคลภายนอกก็อาจจะได้รับความเสียหายอันเกิดจากการลากจูงเรือเดินทะเลได้เช่นกัน ซึ่งบุคคลผู้ได้รับความเสียหายมีสิทธิฟ้องร้องคดีละเมิดตามประมวลกฎหมายมาตรา 1384 ได้เว้นแต่ในเรื่องที่อยู่ภายใต้กฎหมายในเรื่องอื่นที่กำหนดไว้แล้วเป็นการเฉพาะ เช่น เรื่องเรือโดนกัน เป็นต้น

3.4.5 ความแตกต่างระหว่างการลากจูงเรือและการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

กฎหมายฝรั่งเศสได้กำหนดกฎเกณฑ์ของกฎหมายในเรื่องนี้ไว้แตกต่างกัน ในกรณีที่เป็นการลากจูงเรือกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล โดยหากเป็นการลากจูงเรือก็จะปรากฏอยู่ในกฎหมายที่เกี่ยวกับการจัดสิ่งต่าง ๆ แก่เรือ ซึ่งก็คือกฎหมายเลขที่ 69-8 ลงวันที่ 3 มกราคม ค.ศ. 1969 ส่วนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นจะอยู่ในกฎหมายที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางทะเล (événement de mer) หมายเลขที่ 67-545 ลงวันที่ 7 กรกฎาคม ค.ศ. 1967

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่จะเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยได้นั้น จะต้องมามีลักษณะที่เป็นการให้การช่วยเหลือที่จำเป็นแก่เรือที่ตกอยู่ในอันตราย (Navire en danger) ซึ่งการลากจูงเรื่อนั้นอาจจะกลายเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยก็ได้ ซึ่งตามมาตรา 12 ของกฎหมาย ค.ศ. 1967 ได้กำหนดว่าผู้ลากจูงเรือมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัย จากเรือที่ถูกลากจูง หรือแกลีนค่าของเรือ

⁶³ มาตรา 29 L. 1969 Les parties peuvent, par convention expresse, confier au capitaine du navire remorqué la direction des opérations ; en ce cas, les dommages sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

ก็ต่อเมื่อผู้ลากจูงได้ให้บริการเป็นพิเศษ (Services exceptionnels) ที่ไม่สามารถถือได้ว่าเป็นการปฏิบัติตามสัญญาลากจูงเรือ

ส่วนการลากจูงเรือ ตามปกติจะเป็นการให้บริการแก่เรือเดินทะเลทั่ว ๆ ไป โดยเรือลำดังกล่าวไม่ได้ตกอยู่ในอันตรายที่จะสูญเสีย ซึ่งในกรณีเช่นนี้ผู้ลากจูงเรือจะได้รับเพียงค่าจ้างในการลากจูงเรือเท่านั้น ไม่ใช่ค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลดังเช่นในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งจะเป็นเงินจำนวนที่มาก⁶⁴

3.4.6 อายุความ

มาตรา 30 L.1969 กำหนดว่า ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นอันเกิดจากสัญญาลากจูงเรือ ไม่ว่าจะเกิดแก่เรือลากจูง หรือเรือที่ถูกลากจูงก็ตาม อายุความในการฟ้องร้องคดีที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติการลากจูงเรือ จะมีกำหนด 2 ปีนับแต่เมื่อสิ้นสุดการปฏิบัติการลากจูงเรือ⁶⁵

3.5 กฎหมายลากจูงเรือของประเทศอังกฤษ

ประเทศอังกฤษเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบ Common Law ซึ่งจะแตกต่างจากระบบกฎหมายของสามประเทศที่กล่าวมาแล้วเพราะทั้งประเทศจีน, ประเทศไต้หวัน และประเทศเวียดนาม ซึ่งต่างก็เป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบ Civil Law โดยเนื้อหากฎหมายลากจูงเรือของประเทศอังกฤษ จะแบ่งออกได้เป็นดังนี้

1. หลักเกณฑ์ทั่วไปในการลากจูงเรือ
2. สัญญามาตรฐาน (Standard-Form)

⁶⁴ เพิ่งอ้าง, น.206.

⁶⁵ มาตรา 30 L. 1969 Les actions nées à l'occasion des opérations de remorquage sont prescrites deux ans après l'achèvement de ces opérations.

3.5.1 หลักเกณฑ์ทั่วไปในการลากจูงเรือ⁶⁶

ประเทศอังกฤษเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีความสำคัญในด้านพาณิชย์นาวี เนื่องจากประเทศอังกฤษมีสภาพเป็นเกาะและมีเมืองท่าที่สำคัญในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งการบริการการลากจูงเรือ ถือเป็นบริการที่สำคัญที่ช่วยทำให้การขนส่งสินค้านั้นรวดเร็วขึ้น โดยในกฎหมายของประเทศอังกฤษได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการลากจูงเรือไว้ ดังนี้

3.5.1.1 สภาพของการลากจูงเรือ (Nature of towage)

โดยทั่วไป สัญญาลากจูงเรือเป็นสัญญาที่มีขนาดของความระมัดระวังสูง (Standard of Care) แตกต่างจากสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลทั่ว ๆ ไป จึงไม่นำ Hague-Visby Rules หรือ Hamburg Rules หรือ Multimodal Transport Convention มาใช้บังคับ

อย่างไรก็ตาม สัญญาลากจูงเรือไม่ถือเป็นการมอบการครอบครองทรัพย์สิน (Bailment) ถึงแม้ว่าเรือลากจูงจะมีหน้าที่ที่จะต้องใช้ความระมัดระวังในการดูแลรักษาทรัพย์สินต่าง ๆ ก็ตาม หากมีความเสียหายเกิดขึ้นผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องมีหน้าที่ที่จะต้องพิสูจน์ความผิด ทั้งนี้เรือลากจูงมีสิทธิที่จะโต้แย้งว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังอย่างเหมาะสมในขณะที่ยินค้าอยู่ในความดูแลของตน

หากสัญญาลากจูงเรือเป็นหนึ่งในสัญญาจ้างแรงงาน (contract of service) ก็จะทำให้เห็นว่าสัญญาลากจูงแตกต่างจากการมอบการครอบครองทรัพย์สิน เพราะเรือลากจูงไม่มีอำนาจในการแสดงเจตนา จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเรือที่ถูกลากจูงเท่านั้น เรือลากจูงไม่สามารถจะกระทำการใด ๆ นอกเหนือจากคำสั่งของเรือที่ถูกลากจูงได้ ซึ่งการที่เรือลากจูงจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเรือที่ถูกลากจูง หากเกิดความเสียหายหรือสูญหายขึ้นอาจสันนิษฐานได้ว่าไม่ใช่ความผิดของเรือลากจูง

อย่างไรก็ตาม หากสัญญาลากจูงเป็นหนึ่งในสัญญาเพื่อให้บริการ (contract for services) โดยที่สัญญาดังกล่าวต้องการให้เรือลากจูงทำหน้าที่ลากเรือที่ถูกลากจูงไปยังจุดหมายปลายทางตามที่ได้ตกลงกันไว้ ซึ่งการที่ระบุหน้าที่ดังกล่าวไว้ในสัญญา ถือได้ว่าเป็นสัญญาเพื่อ

⁶⁶ William Tetley, International Maritime and Admiralty Law. (Canada : International Shipping Publication, 2002), pp.184-190.

ให้บริการมากกว่าเป็นการมอบการครอบครองทรัพย์สิน นอกจากนี้สัญญาเพื่อให้บริการนั้นอาจเรียกอีกชื่อหนึ่งได้ว่าเป็นการจ้างทำของ (hire of work) ซึ่งการจ้างทำของนั้น ไม่ได้มีความเกี่ยวข้องกับการรับมอบการครอบครองทรัพย์สิน แต่เป็นสัญญาที่ตกลงกันว่าจะทำการงานสิ่งหนึ่งให้ เช่น การซ่อมโทรทัศน์ การทาสีบ้าน เป็นต้น

กฎหมายประเทศอังกฤษ กำหนดให้การลากจูงเรือแยกออกจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (salvage) เพราะการลากจูงเรือเป็นการจ้างเรือลำหนึ่งเพื่อช่วยให้การเดินเรื่อนั้นรวดเร็วขึ้น การปฏิบัติการในด้านการลากจูงเรือไม่เกี่ยวข้องกับภัยทางทะเล (marine peril) เป็นการบริการที่มีการตกลงกันไว้ในสัญญาในเรื่องของ สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ รวมถึงค่าตอบแทนด้วย ซึ่งจะแตกต่างจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่เป็น การเข้าไปช่วยเหลือแก่เรือที่ตกอยู่ในภัยอันตรายหรือมีความเสียหายเกิดขึ้นและเป็นการกระทำโดยสมัครใจ โดยที่ผู้ได้รับความช่วยเหลือจากการกู้ภัยทางทะเลตกลงจ่ายเงินรางวัลให้เป็นค่าตอบแทน แต่ทั้งนี้หากมีภัยทางทะเลเกิดขึ้นก็จำเป็นที่จะต้องนำเรือลากจูงนั้นมาช่วยเหลือกู้ภัย⁶⁷

3.5.1.2 ขนาดของความระมัดระวัง (Standard of care)

ภายใต้ของกฎหมายประเทศอังกฤษ กำหนดให้ผู้ที่ทำหน้าที่ในการลากจูงเรือจะต้องมีทักษะที่เพียงพอ ต้องใช้ความระมัดระวัง มีกำลังและความสามารถในการลากจูงเรือ ซึ่งขนาดของความระมัดระวังในการลากจูงเรื่อนั้นไม่ถือเป็นคำรับรองและไม่ถือเป็นมาตรฐานของการมอบการครอบครองทรัพย์สิน

หน้าที่ในการใช้ความระมัดระวังเป็นสิ่งที่ต้องกำหนดไว้ในการลากจูงเรือ ไม่ว่าจะเป็นในสัญญาจ้างแรงงานหรือสัญญาเพื่อให้บริการ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือไม่ว่าอำนาจในการแสดงเจตนาจะอยู่ที่เรือลากจูงหรือเรือถูกลากจูงก็ตาม

⁶⁷ S.C. Loveland Co., Inc. v. The Barge Arlington, 1982 AMC 704 (S.D.N.Y. 1982); Container-Shiftsreedei T.S. Columbus New Zealand v. Corporation of Lloyd's 1981 AMC 60 (S.D.N.Y. 1980).

ในเรื่องของขนาดความระมัดระวัง จะปรากฏอยู่ใน Supply of Goods and Services Act, 1982 sect.13 ซึ่งได้บัญญัติว่า ในสัญญาเพื่อผู้บริโภคมียกข้อยกเว้นโดยปริยายกำหนดให้ผู้ผลิตจะต้องให้บริการด้วยความระมัดระวังและด้วยความเชี่ยวชาญอันควร⁶⁸

3.5.1.3 คำรับรองในเรื่องความสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Warranty of seaworthiness)

เรือลากจูงมีหน้าที่ที่จะต้องเตรียมเรือที่จะทำการลากจูงนั้นให้มีความพร้อมในการเดินทะเลและสามารถทำการลากจูงเรือได้อย่างปลอดภัย ไม่ว่าจะก่อนหรือในระหว่างที่เดินทะเล ทั้งนี้เรือลากจูงไม่มีหน้าที่ที่จะตรวจสอบความพร้อมในการเดินทะเลของเรือที่ถูกลากจูง แต่เรือที่ถูกลากจูงมีหน้าที่ที่จะต้องเปิดเผยข้อเท็จจริงที่ควรรู้ให้แก่เรือลากจูงทราบ เช่น สภาพทั่ว ๆ ไปของเรือ

3.5.1.4 ภาระการพิสูจน์ (Burden of proof)

แม้ว่า เรือที่ถูกลากจูงจะมีภาระหน้าที่ในการพิสูจน์ แต่หากความเสียหายที่เกิดกับเรือที่ถูกลากจูงนั้นเป็นสาเหตุมาจากเรื่องความระมัดระวังของเรือลากจูง ภาระการพิสูจน์จะตกเป็นพับแก่เรือลากจูง

3.5.1.5 ข้อยกเว้นความรับผิด (Non-responsibility clauses)

ในกฎหมายของประเทศอังกฤษ อนุญาตให้ในสัญญาลากจูงเรือสามารถที่จะมีการกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดได้ แต่จะต้องมีการกำหนดไว้อย่างชัดเจน เช่น หากมีการตกลงยกเว้นความรับผิดในกรณีที่มีความประมาทเลินเล่อ ก็จะต้องมีการกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวไว้อย่างชัดเจน ทั้งนี้ข้อตกลงยกเว้นความรับผิดดังกล่าวจะต้องแจ้งให้ผู้สัญญาฝ่ายอื่นทราบก่อนที่จะเริ่มต้นทำการลากจูงเรือ

⁶⁸ U.K.1982, c.29, sect. 13 provides: "In a contract for the supply of a service where the supplier is acting in the course of a business, there is an implied term that the supplier will carry out the service with reasonable care and skill"

การกำหนดช้อยกเว้นความรับผิดนั้น เป็นการให้อำนาจแก่เจ้าของเรือลากจูงที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากเจ้าของเรือที่ถูกลากจูงในกรณีที่เจ้าของเรือลากจูงก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอกในขณะที่ทำการลากจูงเรือ

ในสัญญาลากจูงเรือระหว่างประเทศจะมีการกำหนดให้มีการชื้ออนุญาตตุลาการในการตัดสินคดี ซึ่งศาลของประเทศอังกฤษก็ได้ตีความโดยเคร่งครัด

3.5.1.6 สิทธิในทรัพย์สินตามกฎหมายเพื่อการลากจูงเรือ (Statutory right in rem for towage)

ในกฎหมายของประเทศอังกฤษ ไม่มีการกำหนดเรื่องบุริมสิทธิทางทะเลไว้ในการลากจูงเรือ แต่มีการกำหนดถึงสิทธิในทรัพย์สินตามกฎหมาย โดยกำหนดให้เจ้าของเรือที่ถูกลากจูงมีสิทธิที่จะกักเรือที่ถูกลากจูงไว้ได้ภายใต้กฎหมาย Supreme Court Act 1981, sects. 20(2)(k) และ 21(4)(a) และ (b)(i) ซึ่งได้กำหนดให้เจ้าของเรือผู้ที่ได้รับประโยชน์จากเรือสามารถที่จะขอมีส่วนแบ่งในทรัพย์สิน ก่อนที่จะมีการฟ้องคดีแก่ตัวทรัพย์สิน

นอกจากนี้ สิทธิในทรัพย์สินตามกฎหมาย (in rem) ในการลากจูงเรื่อนั้น จะอยู่ในลำดับที่ต่ำกว่าบุริมสิทธิทางทะเลและสิทธิจำนองเรือ แต่อย่างไรก็ตามสัญญาลากจูงเรือก็มีลักษณะผูกพันคู่สัญญา ที่ให้เจ้าของเรือลากจูงมีสิทธิยึดหน่วงในทรัพย์สินได้

3.5.2 สัญญามาตรฐาน (Standard-Form)

ในประเทศอังกฤษ กฎหมายที่ใช้บังคับในเรื่องพาณิชย์นาวีนั้นมียุหลายฉบับด้วยกัน โดยในแต่ละเรื่องจะมีกฎหมายที่บังคับใช้ต่างกัน ในส่วนของการลากจูงเรื่อนั้นประเทศอังกฤษได้มีการพัฒนาในเรื่องของสัญญามาตรฐาน (Standard-Form) ขึ้นมาเพื่อบังคับใช้กับการบริการในด้านลากจูงเรือและการบริการอื่น ๆ ที่นอกจากการลากจูงเรือ โดยสัญญามาตรฐานดังกล่าวมีชื่อว่า “The United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services (Revised 1986)” หรือ “UKSTC”⁶⁹ ซึ่งในสัญญามาตรฐานดังกล่าว สามารถแบ่งเป็นหัวข้อหลัก ๆ ได้ 4 เรื่อง อันได้แก่

⁶⁹ ต่อไปจะเรียกว่า “สัญญามาตรฐาน UKSTC”

1. ความหมายและวัตถุประสงค์ของการลากจูงเรือ
2. สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบ
3. ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของเจ้าของเรือลากจูง
4. กฎหมายที่ใช้บังคับและอนุญาตตุลาการ

3.5.2.1 ความหมายและวัตถุประสงค์ของการลากจูงเรือ

ในสัญญามาตรฐาน UKSTC ข้อ 1(a) ได้กำหนดว่า สัญญาดังกล่าวเป็นสัญญา ระหว่างเจ้าของเรือลากจูง (Tugowner) กับ ผู้เช่า(Hirer) ซึ่งเจ้าของเรือลากจูงนั้นให้รวมถึงบุคคล ซึ่งเป็นคู่สัญญาไม่ว่าในความเป็นจริงบุคคลดังกล่าวจะเป็นเจ้าของเรือลากจูงหรือไม่ก็ตาม⁷⁰ นอกจากนี้ในสัญญามาตรฐาน UKSTC ข้อ 1 (b) ได้มีการกำหนดค่านายมและวัตถุประสงค์ไว้ กล่าวคือ

ข้อ (i) กำหนดว่า “การลากจูงเรือ” คือ การดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการผลัก การดึง การเคลื่อนที่ การร่วมเดินทาง หรือนำทาง หรือการเตรียมพร้อมอยู่ข้างเรือที่ถูกลากจูง และการลากหรือถูกลาก และการลากจูงให้มีความหมายในทำนองเดียวกัน⁷¹

⁷⁰ The United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services (Revised 1986)

1. (a) The agreement between the Tugowner and the Hirer is and shall at all times be subject to and include each and all of the conditions hereinafter set out.

(vii) The expression 'tugowner' shall include any person or body (other than the Hirer or the owner of the vessel on whose behalf the Hirer contracts as provided in Clause 2 hereof) who is a party to this agreement whether or not he in fact owns any tug or tender, and the expression 'other Tugowner' contained in Clause 5 hereof shall be construed likewise.

⁷¹ The United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services (Revised 1986)

1. (b) For the purposes of these conditions

(i) 'towing' is any operation in connection with the holding, pushing,

ข้อ (ii) กำหนดว่า “เรือ” นั้นให้มีความหมายรวมถึง เรือหรือยานพาหนะหรือวัตถุในลักษณะใดก็ตามที่เจ้าของเรือลากจูงตกลงที่จะทำการลากจูงให้หรือตกลงที่จะให้บริการ ไม่ว่าในลักษณะใดก็ตามที่นอกเหนือจากการลากจูงตามที่อยู่ข้างได้ร้องขอไม่ว่าโดยชัดแจ้ง หรือโดยปริยาย⁷²

ข้อ (iii) กำหนดว่า “เรือพีเลีย่ง” (Tender) ให้รวมถึงเรือ ยานพาหนะหรือวัตถุอื่นใดที่โดยสภาพไม่ใช่เรือลากจูงแต่เจ้าของเรือลากจูงจัดหามาเพื่อใช้ในการลากจูงเรือหรือการบริการอื่น ๆ⁷³

ข้อ (iv) คำว่า “ในขณะที่ทำการลากจูง” ให้ครอบคลุมตั้งแต่ช่วงเวลาที่เรือลากจูงหรือเรือพีเลีย่งอยู่ในตำแหน่งที่จะรับคำสั่งโดยตรงจากเรือที่ถูกลากจูงเพื่อเริ่มการผูกเรือ ผลัก ดึง เคลื่อนย้าย รวมเดินทางไปด้วย นำทาง หรือเตรียมพร้อมอยู่ข้างเรือ หรือเพื่อรับเชือก สายลวด หรือสายโยงได้ถูกสั่งให้แก่หรือส่งให้โดยเรือลากจูงหรือเรือพีเลีย่ง แล้วแต่ว่าจะอะไรจะเกิดขึ้นก่อนก็ตาม และการลากจูงจะสิ้นสุดลงเมื่อมีคำสั่งสุดท้ายจากเรือของผู้เช่าสั่งให้ยุติการผูกเรือ ผลัก ดึง เคลื่อนย้าย นำทาง หรือการอื่นข้างต้น หรือเมื่อมีการทิ้งเชือก สายลวด หรือในท้ายที่สุดสายโยงที่

pulling, moving, escorting or guiding of or standing by the Hirer's vessel, and the expressions 'to tow', 'being towed' and 'towage' shall be defined likewise.

⁷² The United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services (Revised 1986)

...(ii) 'vessel' shall include any vessel, craft or object of whatsoever nature (whether or not coming within the usual meaning of the word 'vessel') which the Tugowner agrees to tow or to which the Tugowner agrees at the request, express or implied, of the Hirer, to render any service of whatsoever nature other than towing.

⁷³ The United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services (Revised 1986)

...(iii) 'tender' shall include any vessel, craft or object of whatsoever nature which is not a tug but which is provided by the Tugowner for the performance of any towage or other service.

ใช้ในการลากจูงเรือได้ถูกปลดออก แล้วแต่ว่าสิ่งใดจะเกิดขึ้นทีหลังโดยที่เรือลากจูงและเรือพี่เลี้ยงนั้นพ้นออกมาจากรี้อย่างปลอดภัย⁷⁴

ข้อ (v) การบริการใด ๆ ที่โดยสภาพแล้วจะเป็นการบริการที่นอกเหนือจากการให้บริการลากจูง ซึ่งกระทำโดยเจ้าของเรือลากจูง ให้ถือว่าครอบคลุมตั้งแต่ช่วงเวลาเริ่มต้นที่เรือลากจูงหรือเรือพี่เลี้ยงอยู่ในตำแหน่งที่ผู้เช่าจะสามารถใช้งานได้ตามที่ผู้เช่ากำหนดไว้ หากตำแหน่งนั้นคือตรงที่เรือที่จะถูกลากจูงอยู่ ก็ให้นับจากเวลาที่เรือลากจูงหรือเรือพี่เลี้ยงอยู่ในฐานะที่จะรับและทำตามคำสั่งนำเรือเข้ามาเทียบข้างเรือ และดำเนินต่อไปจนสำเร็จลุล่วงตามที่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญา⁷⁵

⁷⁴ The United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services (Revised 1986)

...(iv) The expression 'whilst towing' shall cover the period commencing when the tug or tender is in a position to receive orders direct from the Hirer's vessel to commence holding, pushing, pulling, moving, escorting, guiding or standing by the vessel or to pick up ropes, wires or lines, or when the towing line has been passed to or by the tug or tender, whichever is the sooner, and ending when the final orders from the Hirer's vessel to cease holding, pushing, pulling, moving, escorting, guiding or standing by the vessel or to cast off ropes, wires or lines has been carried out, or the towing line has been finally slipped, whichever is the later, and the tug or tender is safely clear of the vessel.

⁷⁵ The United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services (Revised 1986)

...(v) Any service of whatsoever nature to be performed by the Tugowner other than towing shall be deemed to cover the period commencing when the tug or tender is placed physically at the disposal of the Hirer at the place designated by the Hirer, or, if such be at a vessel, when the tug or tender is in a position to receive and forthwith carry out orders to come alongside and shall continue until the employment for which the tug or tender has been engaged is ended. If the service is to be ended at or off a vessel the period of service shall end when the tug or tender is safely clear of the

3.5.2.2 สิทธิ หน้าที่ และความรับผิด

ในสัญญามาตรฐาน UKSTC ได้กำหนดถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดไว้ใน ข้อ 2, ข้อ 3, ข้อ 4(b), ข้อ 5 และข้อ 6 โดยแบ่งเป็นสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของผู้เช่า กับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของเจ้าของเรือลากจูง ไว้ดังนี้

(1) สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของผู้เช่าเรือลากจูง

ในสัญญามาตรฐาน UKSTC ข้อ 3⁷⁶ กำหนดว่า ขณะที่ทำการลากจูงเรือหรือบริการอื่นใดที่นอกเหนือจากการลากจูงเรือตามที่ได้ตกลงกันไว้ นายเรือและลูกเรือของเรือลากจูงถือว่าเป็นลูกจ้างของผู้เช่าและต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของผู้เช่า และ/หรือ ลูกจ้าง และ/หรือ ตัวแทนของผู้เช่าและบุคคลใดก็ตามที่อยู่บนเรือของผู้เช่าซึ่งเจ้าของเรือลากจูงอาจเป็นผู้จ้างหรือจ่ายเงินให้ก็จะถือว่าเป็นลูกจ้างของผู้เช่าเช่นกัน ดังนั้นหากบุคคลเหล่านี้เป็นตัวแทนลูกจ้างหรือที่ถือว่าเป็นลูกจ้างของผู้เช่าได้กระทำการหรืองดเว้นกระทำการใด ๆ ผู้เช่าจะต้องรับผิดชอบเพื่อการกระทำหรืองดเว้นกระทำการของบุคคลดังกล่าว

vessel or, if it is to be ended elsewhere, then when any persons or property of whatsoever description have been landed or discharged from the tug or tender and/or the service for which the tug or tender has been required is ended.

⁷⁶ The United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services (Revised 1986)

3. Whilst towing or whilst at the request, express or implied, of the Hirer, rendering any service other than towing, the master and crew of the tug or tender shall be deemed to be the servants of the Hirer and under the control of the Hirer and/or his servants and/or his agents, and anyone on board the Hirer's vessel who may be employed and/or paid by the Tugowner shall likewise be deemed to be the servant of the Hirer and the Hirer shall accordingly be vicariously liable for any act or omission by any such person so deemed to be the servant of the Hirer.

ในส่วนในเรื่องอำนาจในการเข้าทำนิติกรรมสัญญา ในสัญญามาตรฐาน UKSTC ข้อ 2⁷⁷ ได้กำหนดไว้ว่า ในเวลาที่จะเข้าทำสัญญาหรือในเวลาที่จะทำการลากจูงเรือหรือบริการอื่นใดที่นอกเหนือจากการลากจูงเรือตามที่คุณเช่าเรือขอไม่ว่าโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย หากผู้เช่าที่เข้าทำสัญญานั้นไม่ได้เป็นเจ้าของเรือฟ่ง ถือว่าผู้เช่าได้แสดงออกโดยชัดแจ้งมีอำนาจเข้าทำสัญญาแทนเจ้าของเรือหรือกระทำในนามเจ้าของเรือ เช่นนี้ ทั้งผู้เช่าและเจ้าของเรือจะต้องผูกพันและปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในสัญญา และหากมีความเสียหายเกิดขึ้นผู้เช่าและเจ้าของเรือจะต้องร่วมกันรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว

อย่างไรก็ตาม ในสัญญา UKSTC ยังได้มีการกำหนดห้ามมิให้ผู้เช่าเรือลากจูงหรือเรือที่เลี้ยง ฟ้องร้องคดีต่อลูกจ้าง หรือตัวแทนของเจ้าของเรือลากจูง หรือเจ้าของเรือลากจูงรายอื่น ในความประมาทเลินเล่อ หรือการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ หรือการกระทำตามหน้าที่หรือละเมิดของลูกจ้างหรือตัวแทน ซึ่งแม้ว่าผู้เช่าเรือลากจูงควรมีสติทริเรียกให้ลูกจ้างหรือตัวแทนนั้น รับผิดชอบในความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำผิดอื่นใดนั้นได้ก็ตาม และเจ้าของเรือลากจูงจะต้องคงผลประโยชน์ไว้เพื่อลูกจ้างหรือตัวแทนนั้นไว้⁷⁸

⁷⁷ The United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services (Revised 1986)

2.If at the time of making this agreement or of performing the towage or of rendering any service other than towing at the request, express or implied, of the Hirer, the Hirer is not the Owner of the vessel referred to herein as 'the Hirer's vessel', the Hirer expressly represents that he is authorised to make and does make this agreement for and on behalf of the owner of the said vessel subject to each and all of these conditions and agrees that both the Hirer and the Owner are bound jointly and severally by these conditions.

⁷⁸ The United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services (Revised 1986)

8. The Hirer of the tug or tender engaged subject to these conditions undertakes not to take or cause to be taken any proceedings against any servant or agent of the Tugowner or other Tugowner, whether or not the tug or tender substituted or hired or the

(2) สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของเจ้าของเรือลากจูง

ข้อกำหนดเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของเจ้าของเรือลากจูงในสัญญา
มาตรฐาน UKSTC ได้กำหนดไว้ในข้อ 5⁷⁹ และ ข้อ 6⁸⁰ โดยแบ่งออกได้เป็น 3 เรื่อง ดังนี้

contract or any part thereof has been sublet to the owner of the tug or tender, in respect of any negligence or breach of duty or other wrongful act on the part of such servant or agent which, but for this present provision, it would be competent for the Hirer so to do and the owners of such tug or tender shall hold this undertaking for the benefit of their servants and agents.

⁷⁹ The United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services
(Revised 1986)

5. The Tugowner shall at any time be entitled to substitute one or more tugs or tenders for any other tug or tender or tugs or tenders. The Tugowner shall at any time (whether before or after the making of this agreement between him and the Hirer) be entitled to contract with any other Tugowner (hereinafter referred to as 'the other tugowner') to hire the other Tugowner's tug or tender and in any such event it is hereby agreed that the Tugowner is acting (or is deemed to have acted) as the agent for the Hirer, notwithstanding that the Tugowner may in addition, if authorised whether expressly or impliedly by or on behalf of the other Tugowner, act as agent for the other Tugowner at any time and for any purpose including the making of any agreement with the Hirer. In any event should the Tugowner as agent for the Hirer contract with the other Tugowner for any purpose as aforesaid it is hereby agreed that such contract is and shall at all times be subject to the provisions of these conditions so that the other Tugowner is bound by the same and may as a principal sue the Hirer thereon and shall have the full benefit of these conditions in every respect expressed or implied herein.

⁸⁰ The United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services
(Revised 1986)

1) เจ้าของเรือลากจูงมีสิทธิที่จะนำเรือลากจูงหนึ่งลำหรือมากกว่านั้นมาใช้แทนได้ไม่ว่าในเวลาใด ๆ

2) ในเวลาใด ๆ ก่อนหรือหลังทำสัญญา เจ้าของเรือลากจูงมีสิทธิที่จะเข้าทำสัญญากับเจ้าของเรือลากจูงรายอื่นในฐานะที่เป็นตัวแทนของผู้เช่าเพื่อว่าจ้างให้ดำเนินการลากจูงเรือ ทั้งนี้สัญญาดังกล่าวจะตกอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญามาตรฐาน UKSTC เพื่อให้เจ้าของเรือลากจูงรายอื่นที่เป็นคู่สัญญาจะต้องรับผิดชอบตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ด้วย

3) เจ้าของเรือลากจูง ลูกจ้าง หรือตัวแทนเรือลากจูง มีสิทธิเรียกร้องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย รวมถึงค่าชดเชยพิเศษในการบริการโดยเรือลากจูงหรือเรือพีเลียงแกเรือหรือสิ่งที่ยูบนเรือ

3.5.2.3 ข้อยกเว้นความรับผิดของเจ้าของเรือลากจูง

ในสัญญามาตรฐาน UKSTC ได้กำหนดเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของเจ้าของเรือลากจูงไว้ใน ข้อ 4 (a) (d) ข้อ 7 และข้อ 8 กล่าวคือ หากความเสียหายที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากกรณีต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ เจ้าของเรือลากจูงไม่ต้องรับผิด

(1) สำหรับความเสียหายในลักษณะใด ๆ เกิดขึ้นกับเรือลากจูง เรือพีเลียง เรือของผู้เช่าสินค้า สิ่งของหรือทรัพย์สินอื่นใดที่บรรทุกบนเรือ⁸¹

6. Nothing contained in these conditions shall limit, prejudice or preclude in any way any legal rights which the Tugowner may have against the Hirer including, but not limited to, any rights which the Tugowner or his servants or agents may have to claim salvage remuneration or special compensation for any extraordinary services rendered to vessels or

anything aboard vessels by any tug or tender. Furthermore, nothing contained in these conditions shall limit, prejudice, or preclude in any way any right which the Tugowner may have to limit his liability.

⁸¹ The United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services (Revised 1986)

(2) สำหรับความเสียหายของเรือลากจูง หรือเรือพีเลีย่ง เรือของผู้เช่า สินค้า หรือสิ่งอื่นใด ที่บรรทุกบนเรือ หรือกำลังจะบรรทุกขึ้นเรือ หรือที่เตรียมจะบรรทุกขึ้นเรือของผู้เช่า เรือลากจูง หรือเรือพีเลีย่ง และรวมถึงวัตถุหรือทรัพย์สินอื่นใด⁸²

(3) สิทธิเรียกร้องใด ๆ ของบุคคลที่ไม่ใช่คู่สัญญา เพื่อความเสียหายหรือความเสียหาย ใด ๆ ไม่ว่าจะเป็ผลมาจากสาเหตุใดก็ตาม รวมถึงความประมาทเลินเล่อของเจ้าของเรือลากจูง ลูกจ้าง หรือตัวแทน ความไม่พร้อมเดินทะเล เครื่องยนต์และอุปกรณ์ไม่ทำงาน ขาดน้ำมันเชื้อเพลิง ฯลฯ

เว้นเสียแต่ว่าผู้เช่าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายหรือความสูญหายนั้นเป็นผลโดยตรงจากความผิดเฉพาะตัวของเจ้าของเรือลากจูงเท่านั้น ในการใช้ความระมัดระวังอันควร ในการทำให้เรือลากจูงหรือเรือพีเลีย่งอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ในเวลาตั้งแต่เริ่มต้นการ

4. Whilst towing, or whilst at the request, either expressed or implied, of the Hirer rendering any service of whatsoever nature other than towing—

(a) The Tugowner shall not (except as provided in Clauses 4 (c) and (e) hereof be responsible for or be liable for

(i) damage of any description done by or to the tug or tender; or done by or to the Hirer's vessel or done by or to any cargo or other thing on board or being loaded on board or intended to be loaded on board the Hirer's vessel or the tug or tender or to or by any other object of property; or

(iii) any claim by a person not a party to this agreement for loss or damage of any description whatsoever; arising from any cause whatsoever, including (without prejudice to the generality of the foregoing) negligence at any time of the Tugowner his servants or agents, unseaworthiness, unfitness or breakdown of the tug or tender, its machinery, boilers, towing gear, equipment, lines, ropes or wires, lack of fuel, stores, speed or otherwise and

⁸² ... (ii) loss of the tug or tender or the Hirer's vessel or of any cargo or other thing on board or being loaded on board or intended to be loaded on board the Hirer's vessel or the tug or tender or any other object or property; or

ลากจูงเรือหรือบริการอื่นใดซึ่งไม่รวมถึงนายประจำเรือและลูกเรือ ซึ่งการที่มีข้อกำหนดในเรื่องดังกล่าว ก็เพื่อให้เจ้าของเรือลากจูงใช้ความระมัดระวังในการปฏิบัติหน้าที่ โดยได้กำหนดไว้ในสัญญามาตรฐาน ข้อ (4)(c)(ii)⁸³

(4) ในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายใด ๆ เป็นผลมาจากความล่าช้าหรือมีการหน่วงเหนี่ยวของเรือผู้เช่า หรือของสินค้าบนเรือ หรือที่เตรียมจะบรรทุกบนเรือผู้เช่าหรือบุคคลอื่น ถึงแม้ว่ามูลเหตุดังกล่าวจะเกิดขึ้นในเวลาที่ทำการลากจูงเรือ หรือบริการใด ๆ ที่โดยสภาพแล้วจะเป็นการบริการที่นอกเหนือจากการให้บริการลากจูง หรือเกิดในเวลาใด ๆ ไม่ว่าจะก่อนหรือหลังหรือในระหว่างที่เช่าทำสัญญา⁸⁴

⁸³ The United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services (Revised 1986)

4. (c) The provisions of Clauses 4(a) and 4(b) hereof shall not be applicable in respect of any claims which arise in any of the following circumstances:-

(i) All claims which the Hirer shall prove to have resulted directly and solely from the personal failure of the Tugowner to exercise reasonable care to make the tug or tender seaworthy for navigation at the commencement of the towing or other service. For the purpose of this Clause the Tugowner's personal responsibility for exercising reasonable care shall be construed as relating only to the person or persons having the ultimate control and chief management of the Tugowner's business and to any servant (excluding the officers and crew of any tug or tender) to whom the Tugowner has specifically delegated the particular duty of exercising reasonable care and shall not include any other servant of the Tugowner or any agent or independent contractor employed by the Tugowner.

⁸⁴ The United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services (Revised 1986)

...(d) Notwithstanding anything hereinbefore contained, the Tugowner shall under no circumstances whatsoever be responsible for or be liable for any loss or damage caused by or contributed to or arising out of any delay or detention of the Hirer's vessel or of the cargo on board or being loaded on board or intended to be

(5) กรณีที่ความเสียหายเกิดจาก สงคราม การจลาจล การลุกฮือของประชาชน การก่อการร้าย การปิดงานด้าง การนัดหยุดงาน การพิพาท การหยุดงาน หรือการกระทำใด ๆ ที่เป็นการส่งเสริมก่อให้เกิดความไม่สงบ⁸⁵

3.5.2.4 กฎหมายที่ใช้บังคับและอนุญาโตตุลาการ

ในเรื่องกฎหมายที่ใช้บังคับ สัญญามาตรฐาน UKSTC ข้อ 9⁸⁶ ได้กำหนดว่า สัญญาระหว่างเจ้าของเรือลากจูงกับผู้เช่าให้นำกฎหมายประเทศอังกฤษมาบังคับใช้ และคู่สัญญาทั้งสอง

loaded on board the Hirer's vessel or of any other object or property or of any person, or any consequence thereof, whether or not the same shall be caused or arise whilst towing or whilst at the request, either express or implied, of the Hirer rendering any service of whatsoever nature other than towing or at any other time whether before during or after the making of this agreement.

⁸⁵ The United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services (Revised 1986)

7. The Tugowner will not in any event be responsible or liable for the consequences of war, riots, civil commotions, acts of terrorism or sabotage, strikes, lockouts, disputes, stoppages or labour disturbances (whether he be a party thereto or not) or anything done in contemplation or furtherance thereof or delays of any description howsoever caused or arising, including by the negligence of the Tugowner or his servants or agents.

⁸⁶ The United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services (Revised 1986)

9 (a) The agreement between the Tugowner and the Hirer is and shall be governed by English Law and the Tugowner and the Hirer hereby accept subject to the proviso contained in sub-clause (b) hereof the exclusive jurisdiction of the English Courts (save where the registered office of the Tugowner is situated in Scotland when

ฝ่ายตกลงกันว่าในกรณีที่มีข้อพิพาทเกิดขึ้นให้มีการตัดสินคดีที่ศาลของประเทศอังกฤษ ทั้งนี้หากกรณีที่สำนักงานของเจ้าของเรือลากจูงตั้งอยู่ที่ประเทศสกอตแลนด์ให้นำกฎหมายของประเทศสกอตแลนด์มาบังคับใช้และให้มีการตัดสินคดีที่ศาลของประเทศสกอตแลนด์ในกรณีที่มีข้อพิพาทเกิดขึ้น

นอกจากนี้ในกรณีที่คู่สัญญาตกลงให้นำกฎหมายของประเทศสิงคโปร์มาบังคับใช้หากมีข้อพิพาทเกิดขึ้นที่เกี่ยวข้องกับสัญญา ความสมบูรณ์ของสัญญา การสิ้นสุดของสัญญา ให้ใช้อनुญาโตตุลาการในประเทศสิงคโปร์ตาม The Arbitration Rules of Singapore International Arbitration Centre หรือ “SIAC Rules”

the agreement is and shall be governed by Scottish Law and the Tugowner and the Hirer hereby shall accept the exclusive jurisdiction of the Scottish Courts).

(b) No suit shall be brought in any jurisdiction other than that provided in subclause (a) hereof save that either the Tugowner or the hirer shall have the option to bring proceedings in rem to obtain the arrest of or other imilar remedy against any vessel or property owned by the other party hereto in any jurisdiction where such vessel or property may be found.

9 The agreement between Tugowner and Hirer is and shall be governed by the substantive law of Singapore. Any dispute arising out of or in connection with the agreement, including any question regarding its existence, validity or termination, shall be referred to and finally resolved by arbitration in Singapore in accordance with the Arbitration Rules of Singapore International Arbitration Centre (“SIAC Rules”) for the time being in force which rules are deemed to be incorporated by reference to this clause. The Tribunal shall consist of one arbitrator to be mutually agreed by the parties but failing such agreement, the Arbitrator is to be nominated by the Chairman of the SIAC upon the application of any of the parties herein.