

บทที่ 4

กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการลากจูงเรือและปัญหาการลากจูงเรือตามกฎหมายไทย

ปัจจุบันประเทศไทยได้มีการกำหนดกฎหมายออกมาบังคับใช้ในเรื่องของสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลไว้อย่างชัดเจน ซึ่งในธุรกิจพาณิชย์นาวีสัญญาลากจูงเรือยังไม่ได้มีการบัญญัติเป็นกฎหมายเฉพาะเรื่องเหมือนอย่างเช่น กรณีสัญญารับขนของทางทะเลตามใบตราส่ง ทั้ง ๆ ที่ธุรกิจการลากจูงเรือมีความสำคัญมานานแล้ว เนื่องจากการบริการลากจูงเป็นการช่วยเหลือเรือหรือวัตถุทางทะเลให้สามารถเคลื่อนที่จากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยวิธีการดึงหรือดัน รวมถึงการช่วยเหลือให้เรือเข้าเทียบท่าหรือออกจากท่าได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งได้มีการนำข้อพิพาทตามสัญญาดังกล่าวขึ้นสู่การพิจารณาตัดสินของศาลไทย เช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 3919/2534¹ เป็นกรณีที่เรือที่ถูกลากจูงชนเสาสะพานซึ่งเกิดจากความประมาทเลินเล่อของจำเลย

¹ คำพิพากษาฎีกาที่ 3919/2534 โจทก์เป็นเจ้าของสะพานเทพหัสดินทรซึ่งได้รับความเสียหายจากการกระทำละเมิดของจำเลยที่ 5 แม้จำเลยที่ 1 ได้ออกเงินค่าซ่อมแซมสะพานที่เสียหายนั้นไปแทนโจทก์ ก็เป็นการออกเงินทดรองจ่ายไปก่อนเท่านั้น โจทก์ยังต้องขอใช้เงินที่จำเลยที่ 1 ทดรองจ่ายไปดังกล่าวคืนให้แก่จำเลยที่ 1 มิใช่กรณีที่จำเลยที่ 1 ได้ขอใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายดังกล่าวให้แก่โจทก์แล้ว โจทก์จึงมีอำนาจฟ้อง สัญญาเอกสารหมายเลข 15 เป็นสัญญาที่จำเลยที่ 4 ในฐานะหุ้นส่วนผู้จัดการของจำเลยที่ 3 ยินยอมให้จำเลยที่ 1 ตกลงว่าจ้างบริษัท น. เป็นผู้รับจ้างซ่อมสะพานโดยได้จ่ายค่าซ่อมสะพานแทนจำเลยที่ 3 ไปก่อนแล้ว จำเลยที่ 3 จะจ่ายเงินนั้นคืนให้จำเลยที่ 1 สัญญาดังกล่าวมิใช่สัญญาประนีประนอมยอมความระหว่างโจทก์ซึ่งเป็นเจ้าของสะพานที่ถูกละเมิดกับฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดหาทำให้หนี้ซึ่งเกิดจากมูลละเมิดระงับไปไม่ สะพานเทพหัสดินทรมีช่องกลางสะพานให้เรือลอด ได้ ซึ่งเป็นที่รู้กันทั่วไปในหมู่ผู้เดินเรือด้วยกัน ช่องทางที่เกิดเหตุเรือชนเสาสะพานไม่ใช่ช่องทางให้เรือแล่น การที่เรือพ่วงชนเสาสะพานจึงเกิดจากความประมาทเลินเล่อของจำเลยที่ 5 ซึ่งเป็นผู้ควบคุมเรือลากจูงที่ไม่บังคับเรือเข้าไปในช่องทางที่ใช้เป็นทางสำหรับให้เรือแล่นผ่านโดยเฉพาะ เป็นเหตุให้ผิดตกขาไปปะทะ กับหัวเรือพ่วงที่ลากจูงมาแล้วเบี่ยงเบนไปชนกับเสาสะพานจนเกิดความเสียหาย ในระหว่างที่จำเลยที่ 5 ขับเรือลากจูงเรือพ่วงของจำเลยที่ 1 นั้นยังมีดอยไม่มีแสงจันทร์ และจำเลยที่ 5 ไม่ได้ใช้ไฟฉายเป็นสัญญาณใด ๆ ระหว่างเรือลากจูงกับเรือพ่วงเลย จำเลยที่ 5 เห็นผิดตกขาในระยะใกล้เมื่อเรือเข้าไปอยู่ใต้สะพานแล้วไม่สามารถถอยกลับได้ จึงไม่มีทางที่ผู้ที่อยู่ในเรือพ่วงจะทราบและเตรียมป้องกัน

ผู้ควบคุมเรือลากจูง ที่ไม่บังคับเรือเข้าไปในช่องทางที่ใช้เป็นทางสำหรับให้เรือแล่นผ่านโดยเฉพาะ เป็นเหตุหัวเรือที่ถูกลากจูงชนกับเสาสะพานจนเกิดความเสียหาย และในระหว่างนั้นเป็นช่วงเวลากลางคืน ผู้ควบคุมเรือลากจูงไม่ได้ใช้ไฟฉายเป็นสัญญาณใด ๆ ระหว่างเรือลากจูงกับเรือที่ถูกลากเลย จึงทำให้ผู้ที่อยู่ในเรือที่ถูกลากไม่อาจทราบและเตรียมป้องกันเหตุที่จะเกิดขึ้นได้ การที่เรือที่ถูกลากชนสะพานของโจทก์จึงมิใช่เกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ควบคุมเรือที่ถูกลาก คดีนี้ศาลได้นำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดกับลักษณะตัวแทนมาปรับใช้แก้คดี การที่ศาลนำหลักกฎหมายดังกล่าวมาปรับใช้ก็เนื่องมาจากไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับแก้คดีได้ จึงต้องวินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป ดังนั้นในการทำธุรกิจการลากจูงเรือจึงยังไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้เฉพาะเรื่อง จึงเป็นเหตุให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับสัญญาทุกฝ่าย ยังไม่ได้รับรู้ถึงสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของตนตามกฎหมาย

ปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการลากจูงเรือ อยู่ 8 ฉบับ คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะจำทำของ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 และพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ซึ่งสาระสำคัญของกฎหมายแต่ละฉบับที่เกี่ยวข้องกับการลากจูงเรือ มีดังนี้

เหตุที่จะเกิดขึ้นได้ การที่เรือพ่วงชนสะพานของโจทก์จึงมิใช่เกิดจากความประมาทเลินเล่อของจำเลยที่ 2 ผู้ควบคุมเรือพ่วง กรมทางหลวงโจทก์เป็นนิติบุคคลและเป็นส่วนราชการ มีระเบียบแบบแผนในการหาตัวผู้รับผิดชอบในทางแพ่งในกรณีที่มีการละเมิดเกิดขึ้น จะถือเอาวันที่อธิบดีของโจทก์รับทราบโดยทางบอกเล่าหรือโดยทางหนังสือพิมพ์นั้นหาได้ไม่ ต้องถือเอาวันที่อธิบดีของโจทก์รับทราบผลการสอบสวนของคณะกรรมการสอบสวนเพื่อหาตัวผู้รับผิดชอบทางแพ่ง เป็นวันที่โจทก์ได้รู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้ที่จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน การที่องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ จำเลยที่ 9 ว่าจำเลยจำเลยที่ 7 เจ้าของเรือลากจูงไปทำการลากจูงเรือพ่วงโดยจำเลยที่ 5 ซึ่งเป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 7 เป็นผู้ควบคุมเรือแล้วขับไปชนสะพานเทพหัสดินทร์ เท่ากับจำเลยที่ 7 เป็นตัวแทนของจำเลยที่ 9 และถือได้ว่าจำเลยที่ 9 เป็นนายจ้างของจำเลยที่ 5 ด้วย จำเลยที่ 9 จึงต้องร่วมรับผิดกับจำเลยที่ 7 ในผลแห่งละเมิด

4.1 กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการลากจูงเรือ

4.1.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะจ้างทำของ

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติในเรื่องเกี่ยวกับสัญญาจ้างทำของไว้ใน มาตรา 587- 607 ซึ่งถือเป็นเอกเทศสัญญาอย่างหนึ่ง มีลักษณะเป็นสัญญาต่างตอบแทน ดังนั้น บททั่วไป อันว่าด้วยสัญญาต่างตอบแทนย่อมนำมาใช้ได้ เว้นแต่ในเรื่องจ้างทำของจะได้มี บทบัญญัติกล่าวไว้โดยเฉพาะแล้ว ซึ่งในกฎหมายลักษณะจ้างทำของเป็นการกำหนดถึงสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างผู้ว่าจ้างกับผู้รับจ้าง รวมถึงการจ่ายค่าตอบแทน

โดยนิยามของสัญญาจ้างทำของนั้นจะบัญญัติอยู่ใน มาตรา 587 “อันว่าจ้างทำของ นั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงรับจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่ บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น”

หลักใหญ่ที่ได้จากมาตรานี้ จะเห็นได้ว่า สัญญาจ้างทำของเป็นสัญญาที่มุ่งถึง ผลสำเร็จของงานเป็นสำคัญ ดังนั้นเมื่อตกลงทำสัญญาขึ้นแล้ว ผู้รับจ้างย่อมมีอิสระที่จะทำงาน เพื่อให้งานสำเร็จตามที่ตกลงกันในสัญญา²

เมื่อพิจารณาในลักษณะของสัญญาลากจูงเรือ หรือ Towage Contract ซึ่งเป็น สัญญาที่ผู้ลากจูงตกลงที่จะลากจูงวัตถุทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง หรือให้บริการ ในการเข้าเทียบท่าหรือออกจากท่า เพื่อที่จะสะดวกต่อการขนถ่ายสินค้าหรือกลับลำเรือ โดย คู่สัญญาอีกฝ่ายตกลงที่จะจ่ายค่าลากจูง จากที่กล่าวมานั้นจะเห็นได้ว่า สัญญาลากจูงเรือเป็น สัญญาจ้างทำของตามกฎหมายไทย เพราะเป็นสัญญาที่ผู้ให้บริการลากจูงหรือผู้ว่าจ้างได้ว่าจ้าง ให้บริษัทลากจูงทำการลากจูงเรือโดยที่ผู้ว่าจ้างจะต้องจ่ายค่าตอบแทนในการใช้บริการดังกล่าว ซึ่งการใช้บริการลากจูงเรื่อนั้นผู้ลากจูงจะต้องทำการลากจูงเรือไปถึงที่หมายตามที่ได้ตกลงกันได้ แล้วผู้ว่าจ้างถึงจะจ่ายค่าตอบแทน ซึ่งก็ตรงกับหลักใหญ่ของจ้างทำของที่มุ่งถึงผลสำเร็จของงาน เป็นสาระสำคัญ

² กมล สนธิเกษตริน, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยจ้าง แรงงาน จ้างทำของ และรับขน, (กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2537), น. 28.

4.1.2 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดนั้น เป็นการกำหนดเรื่องการรับผิดและการชดเชยค่าเสียหายแก่บุคคลอื่นที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำของอีกฝ่าย โดยบทบัญญัติในเรื่องละเมิดที่เกี่ยวข้องกับสัญญาลากจูงเรือ มีดังนี้

มาตรา 420 บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย ให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

มาตราดังกล่าวจะเกี่ยวข้องกับการลากจูงเรือต่อเมื่อ เรือลากจูงได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือลำอื่น ซึ่งก่อนที่จะเกิดความรับผิดทางละเมิดขึ้นนั้น ทั้งเรือลากจูงและเรือลำอื่นที่ได้รับความเสียหายไม่มีนิติสัมพันธ์ใด ๆ ต่อกัน แต่เมื่อเกิดการกระทำผิดกฎหมายและก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น จึงได้เกิดความรับผิดทางละเมิดขึ้น และเกิดมีนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้เสียหายกับผู้ละเมิด ซึ่งผู้ละเมิดจะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหาย³

มาตรา 437 วรรคแรก บัญญัติว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดจากเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง”

ตามบทบัญญัตินี้ ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล หมายถึงยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้เครื่องจักรกล⁴ เช่น รถยนต์ เรือยนต์ เครื่องบิน ซึ่งเคลื่อนไปด้วยเครื่องจักร เครื่องยนต์ เครื่องไฟฟ้า หรือพลังงานแสงแดด หรือพลังงานปรมาณู และรวมถึงยานพาหนะที่ถูกพ่วงหรือโยง

³ กล่อม อิศรพันธุ์, หลักทั่วไปว่าด้วยความรับผิดทางละเมิด, (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2497), น.24-25.

⁴ คำพิพากษาฎีกา 858/2473 เรือแจวที่โยงมากับเรือกลไฟ ในการวินิจฉัยความรับผิดเพื่อละเมิดตามกฎหมายถือว่าอยู่ในสภาพเท่ากับเป็นเรือซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลเหมือนกัน

เรือแจวโยงมากับเรือกลไฟ เรือแจวลำพังของมันเองไม่ได้เดินด้วยเครื่องจักร แต่มันไปได้เพราะเรือกลไฟ เพราะฉะนั้นจึงถือว่าในขณะนั้นเรือแจวเป็นยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกลด้วย รถพ่วง รถสาลี่ ลำพังก็ไม่ใช่ยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล แต่ถ้าใช้รถยนต์ลากไปเมื่อไรก็เป็นยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล

ด้วย แต่ถ้ายานพาหนะเคลื่อนที่ไปด้วยแรงคน หรือแรงสัตว์ หรือพลังธรรมชาติโดยตรง มิใช่ ยานพาหนะ และความเสียหายต้องเกิดขึ้นขณะยานพาหนะนั้นกำลังเดินด้วยเครื่องจักรกล ซึ่งเรือลากจูงเป็นยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกล ตัวอย่างเช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 627/2486⁵ ซึ่งมีข้อเท็จจริงว่า เรือกลไฟลากจูงเรือบรรทุกข้าวไปชนตลิ่ง เรือบรรทุกข้าวล่ม เป็นกรณีตามมาตรา 437 จำเลยต้องนำสืบให้พ้นความรับผิด ส่วนโจทก์เป็นเจ้าของข้าวจ้างเรือบรรทุกข้าว เจ้าของเรือจ้างเรือกลไฟของจำเลยลากจูง เมื่อเรือบรรทุกข้าวล่ม โจทก์ยอมฟ้องเรียกค่าเสียหายจากจำเลยฐานละเมิดได้ นอกจากนี้ มาตรา 437 ได้วางหลักเกณฑ์ในเรื่องบุคคลผู้รับผิดชอบเพื่อความเสียหาย อันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น โดยมาตรา 437 บัญญัติให้ผู้ครอบครอง หรือผู้ควบคุมยานพาหนะต้องรับผิด ในกรณีที่มีทั้งผู้ครอบครองและผู้ควบคุมดูแลก็ต้องร่วมกันรับผิด ซึ่งผู้ควบคุมดูแลตาม มาตรา 437 หมายความว่า บุคคลผู้รับผิดชอบในการควบคุมยานพาหนะนั้นนอกจากผู้ครอบครอง หรือเจ้าของ ได้แก่ คนที่บังคับให้ยานพาหนะเคลื่อนที่ไป นายเรือเดินทะเล เป็นต้น ซึ่งตาม

⁵ คำพิพากษาฎีกาที่ 627/2486 โจทก์ฟ้องขอให้จำเลยรับผิดชอบร่วมกัน ใช้ค่าเสียหาย 1,419 บาท ในการที่เรือจำเลยรับจ้างโยงเรือนายอ่อนบรรทุกข้าวเปลือกของโจทก์ทำให้เรือล่มโดย ความประมาทเลินเล่อ โดยโยงเรือชิดตลิ่ง เรือกะทบตลิ่งล่มลง ข้าวเปลือกเสียหายทั้งลำ จำเลยที่ 1 รับว่าเป็นเจ้าของเรือ จำเลยที่ 2 รับว่าเป็นนายท้ายและลูกจ้างจำเลยที่ 1 และต่อสู้ว่าเรือล่ม เพราะเหตุสุดวิสัย ศาลชั้นต้นกะประเด็นให้จำเลยสืบก่อน จำเลยไม่ขอให้ศาลตัดสิน ศาลชั้นต้นวินิจฉัยว่า จำเลยไม่สืบก็ต้องรับจำนวนต่อการเสียหายที่เกิดขึ้น พิพากษาให้จำเลยทั้ง 2 ใช้เงินแก่ โจทก์ตามฟ้อง

จำเลยอุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์พิพากษายืน แต่มีความเห็นแย้งว่าควรพิจารณาพิพากษา ใหม่โดยโจทก์นำสืบก่อน

จำเลยฎีกา ศาลฎีกาเห็นว่าในข้อหาที่นำสืบตามข้อเท็จจริงที่รับกัน เรือจำเลยซึ่งเป็นเรือกลไฟได้โยงเรือบรรทุกข้าวของโจทก์และเรือนั้นได้ล่มจริง คดีจึงเข้ามาตรา 437 ประมวล แห่งฯ ที่บัญญัติว่าจำเลยจะต้องรับผิดเว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิด เพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายเอง ฉะนั้นจึงตกหน้าที่จำเลยนำสืบเพื่อให้พ้นความผิด (คือสืบว่า เรือล่มเพราะเหตุใด จึงตามข้อต่อสู้ที่ว่าล่มเพราะเหตุสุดวิสัยหรือไม่) ฎีกาจำเลยที่ว่าเรือที่ล่มเช่นนั้น จะเรียกว่าพาหนะเดินด้วยเครื่องจักรกลตามความในประมวลแห่งฯ มาตรา 437 ไม่ได้ เพราะเรือ พ่วงไม่มีเครื่องจักรกลในตัวนั้นเมื่อเรือที่จำเลยโยงเรือเหมาและทำให้เรือล่มเป็นเรือกลไฟ คดีก็เข้า มาตรา 437 โดยชัด เรือที่ถูกโยงจะเป็นเรืออะไรไม่เป็นข้อวินิจฉัย

ความหมายที่กล่าวมานั้น ผู้ลากจูงเรืออยู่ในฐานะที่สามารถควบคุมบังคับกำลังเครื่องจักรกลของยานพาหนะได้ ดังนั้น เมื่อผู้ลากจูงที่ควบคุมเรือลากจูงได้กระทำจงใจหรือประมาทเลินเล่อก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือลำอื่นในขณะที่ทำการลากจูงเรือ ผู้ลากจูงจะต้องรับผิดชอบผู้เสียหายตามมาตรา 437 แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ลากจูงอาจพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือเกิดจากความผิดของผู้เสียหายเอง ผู้ลากจูงไม่ต้องรับผิดชอบ

4.1.3 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

มาตรา 58⁶ บัญญัติว่า “บรรดาเรือกำปั่นไฟที่จูงเรืออื่นที่มีขนาดต่ำกว่าสามสิบห้าตันเกินกว่าลำหนึ่งขึ้นไป ต้องเดินในทางเดินเรือสายตะวันตก

ห้ามมิให้เรือกำปั่นไฟลำใดจูงเรือกำปั่นหรือเรืออย่างอื่นในเขตท่ากรุงเทพ ฯ มากล้าจนเกินกว่ากำลังของเรือกำปั่นไฟลำนั้นจะจูงไปได้ระยะทางชั่วโมงละสองไมล์เป็นอย่างน้อย และห้ามมิให้เรือกำปั่นไฟลำใดที่จูงเรืออยู่นั้นเดินไปโดยระยะทางเกินกว่าชั่วโมงละหกไมล์ในเวลาทวนน้ำ หรือเดินเร็วกว่าชั่วโมงละสี่ไมล์ในเวลาตามน้ำ

ห้ามเป็นอันขาดมิให้จูงเรือเล็กเกินกว่าครวละสามสิบสองลำเป็นอย่างมาก และห้ามมิให้เรือที่ถูกจูงนั้นผู้เทียบช้อนลำเกินกว่าดับละสี่ลำ”

บทบัญญัติมาตรานี้ ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการลากจูงเรือในเรื่อง ขนาดของเรือลากจูง ทิศทางการเดินเรือ จำนวนเรือพ่วงที่สามารถจะลากจูงได้และความเร็วในการเดินเรือ

มาตรา 107 บัญญัติว่า “เรือทุกลำที่อยู่ในพ่วงที่กำลังเดินเรือทอดสมอยู่ก็ดี ต้องจุดโคมไฟสีขาวไว้ในที่เด่นแลเห็นง่าย ในระหว่างเวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนถึงพระอาทิตย์ขึ้น เพื่อให้เป็นที่สังเกตได้ชัดว่า หมู่เรือที่พ่วงนั้นยาวและกว้างเท่าใด”

บทบัญญัติมาตรานี้ กล่าวถึงหน้าที่ของเรือที่ถูกลากจูงที่จะต้องติดตั้งโคมไฟไว้ตามจำนวนเรือที่ถูกลากจูง เพื่อให้เรือลำอื่นที่แล่นสัญจรไปมาสามารถทราบจำนวน ความยาวของขบวนเรือและใช้ความระมัดระวังในการหลบหลีกได้

⁶ แก้ไขโดยประกาศแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2546 ลงวันที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2546.

4.1.4 พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 มีลักษณะเป็นข้อปฏิบัติในการเดินเรือที่ผู้ควบคุมเรือจะต้องปฏิบัติตาม ถ้าละเลยไม่ปฏิบัติตามหรือจงใจฝ่าฝืน จะมีโทษเช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้ สำหรับเรือในกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

ปัจจุบันได้มีกฎกระทรวงที่ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 รวมทั้งสิ้นสามฉบับ เพื่อวางกฎเกณฑ์ต่าง ๆ สำหรับป้องกันเรือโดนกัน ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2522) ใช้บังคับแก่เรือไทย และเรือต่างประเทศที่อยู่ในน่านน้ำไทยที่เรือเดินทะเลเดินได้ และเรือไทยที่อยู่ในทะเลหลวง และกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2524) ใช้บังคับแก่เรือไทยและเรือต่างประเทศ ที่อยู่ในแม่น้ำลำคลองของประเทศไทย ส่วนฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2533) แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1⁷

โดยส่วนที่เกี่ยวข้องกับการลากจูงเรื่อนั้น จะบัญญัติไว้ในกฎข้อ 24 การจูงและดันซึ่งกำหนดในเรื่องการแสดงโคมไฟของเรือจูงหรือเรือที่ถูกลากในกรณีการพ่วงจูงกับการดัน เพื่อว่าจะเตือนเรือที่เข้ามาใกล้ว่า เรือที่จูงหรือที่ถูกลากอยู่นั้นมิได้เคลื่อนไหวด้วยตัวเองและเป็นเรือที่มีภาระในการเคลื่อนไหวน⁸

ข้อ 24 (ก) นี้ เป็นเรื่องของเรือกล เมื่อทำการจูงจะต้องติดโคมไฟอย่างไร ซึ่งจะเห็นว่ามีส่วนที่เกี่ยวข้องกับข้อ 23 ก (1) และ (2) โดยที่ กฎข้อ 23 ก (2) นั้น จะไม่บังคับสำหรับเรือที่มีความยาวไม่ถึง 50 เมตร หรืออีกนัยหนึ่งก็คือ เรือลากจูงที่มีความยาวไม่ถึง 50 เมตร ตามปกติจะไม่มีเสากระโดงที่สอง (หรือเสากระโดงท้าย) และไม่มีการบังคับว่าจะต้องเปิดไฟในเสาท้ายตามนัยข้อ 23 ก (2) แต่ในทางปฏิบัติในการพ่วงจูงในทะเลนั้น จะพบเสมอว่าโคมไฟที่แสดงความยาวของพ่วงจูงจะอยู่ที่เสากระโดงหน้า ซึ่งถ้าวินิจฉัยว่าเปิดไว้ 2 ดวงทางดิงย้อมแสดงว่าพ่วงจูงไม่เกิน 200 เมตร และถ้าเห็น 3 ดวง ทางดิงย้อมแสดงว่าพ่วงจูงเกิน 200 เมตร

⁷ สัญญา ผลประสิทธิ์ และ ร.อ. ตระกูลพุ่มเสนาะ ร.น., คู่มือกฎหมายและกฎกระทรวงว่าด้วย การป้องกันเรือโดนกัน, พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2548), น.2.

⁸ เพ็ญอ้าง, น. 79-80.

ข้อ 24 (ข) นี้ กำหนดไว้ว่า เมื่อเรือดันและเรือที่ถูกดันได้ถูกนำมาติดต่อเข้ากันอย่างสนิทอย่างแยกออกเป็นส่วนตัวไม่ได้ เรือสองลำนี้เท่าที่เกี่ยวกับการใช้โคมไฟ จะถูกถือว่าเป็นเรือลำเดียวกันและต้องเปิดโคมไฟตามข้อ 23

ข้อ 24 (ข) นี้ ใช้เฉพาะสำหรับเรือที่ถูกจูง หรือเรือที่ถูกดันไปข้างหน้า หรือถูกจูงเทียบข้าง

ข้อ 24 (ฅ) เป็นข้อที่สำคัญอีกข้อหนึ่ง ซึ่งกำหนดให้แสดงไฟส่องสว่างไปยังวัตถุที่ถูกลากจูง ซึ่งน่าจะต้องถือปฏิบัติในเมื่อมีเรืออื่นผ่านไป - มา

4.1.5 พระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548

ความเสียหายจากเรือโดนกันมีเรือเดินทะเลเกี่ยวข้องเป็นกรณีที่มีลักษณะเฉพาะ โดยอาจมีสาเหตุและผลที่เป็นความเสียหายต่างออกไปจากกรณีละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการลากจูงเรือในพระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ

มาตรา 11 บัญญัติว่า “ถ้าเรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป และไม่อาจกำหนดส่วนแห่งความผิดของเรือแต่ละลำได้ เรือลำที่ผิดแต่ละลำต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นเท่าๆ กัน

ความเสียหายที่เกิดแก่เรือและทรัพย์สินบนเรือ เรือลำที่ผิดแต่ละลำต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่เกินส่วนแห่งความผิดของตน

ความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลบนเรือ เรือลำที่ผิดแต่ละลำ ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างลูกหนี้ร่วมกัน”

บทบัญญัตินี้ กำหนดถึงสัดส่วนความรับผิดชอบของเรือต่อผู้ที่ได้รับความเสียหาย กล่าวคือ หากไม่สามารถกำหนดได้ว่า เรือลำใดมีความผิดเท่าใดจะต้องถือว่ารับผิดชอบในอัตราส่วนเท่าๆ กัน เว้นแต่ความเสียหายเกิดขึ้นต่อชีวิต ร่างกาย เรือทั้งสองลำจะต้องร่วมกันรับผิดชอบอย่างลูกหนี้ร่วม

4.1.6 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

ในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 เป็นกฎหมายที่บัญญัติให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการร้องขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือ เพื่อเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ของลูกหนี้ ซึ่งมาตรา 3 ได้

กำหนดประเภทของสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้สามารถยื่นคำร้องขอให้หักเรือได้ ซึ่งการที่เจ้าหนี้จะร้องขอให้หักเรือได้โดยอาศัยพระราชบัญญัติการหักเรือ จะต้องปรากฏว่า สิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้นั้นเป็นสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ และสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนี้จะต้องเป็นสิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์หรือกรณีต่าง ๆ ที่มาตรา 3 ของพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดไว้เท่านั้น

กรณีที่เป็นการให้บริการลากจูงเรือไม่ว่าโดยวิธีใด พระราชบัญญัติฉบับนี้ก็ได้กำหนดให้เจ้าหนี้มีสิทธิที่จะกล่าวอ้างเพื่อยื่นคำร้องขอให้หักเรือได้ ปรากฏอยู่ใน มาตรา 3 (ฉ)⁹ ซึ่งคำว่า “ไม่ว่าวิธีใด” ในตัวบทนั้น อาจจะหมายความว่า การลากจูงโดยไม่ต้องใช้เรือ แต่ใช้อุปกรณ์อื่นลากจูง หรืออาจจะหมายความว่า การลากจูงที่เป็นการทำให้เรือเคลื่อนที่ไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการนั้น อาจจะใช้การผลักหรือดันจากด้านหลังของเรือที่ต้องการให้เดินทางไปยังจุดหมายปลายทาง¹⁰

4.1.7 พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550

ในการเดินทางในท้องทะเลนั้น เรืออาจประสบกับภัยอันตรายต่าง ๆ ที่มีเหตุจากภายนอกเรือหรือจากภายในเรือเอง เรือที่ประสบกับปัญหานั้น ๆ อาจจะแก้ไขปัญหาเองไม่ได้และจะขอร้องให้บุคคลอื่นให้ช่วยเหลือก็คงเป็นไปได้ยาก หน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือกู้ภัยแก่เรือลำอื่นที่ตกอยู่ในอันตรายนั้นแม้จะไม่มีกฎหมายใด ๆ บังคับว่าจะต้องกระทำ แต่ตามความรู้สึกนึกคิดของวิญญูชนทั่ว ๆ ไป เห็นว่าบุคคลควรที่จะเข้าช่วยเหลือผู้อื่นที่ตกอยู่ในภัยอันตราย ซึ่งหน้าที่นี้เป็นหน้าที่ในทางศีลธรรม

การช่วยเหลือกู้ภัยเป็นการที่ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยได้ให้การช่วยเหลือแก่ทรัพย์สินต่าง ๆ เช่น เรือ อุปกรณ์ต่าง ๆ ของเรือ รวมทั้งของที่ตกอยู่ในอันตรายในท้องทะเลเพื่อให้พ้นจากภัยรวมถึงการบรรเทาความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

⁹ พระราชบัญญัติการหักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 3

...

“สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ” หมายความว่า สิทธิเรียกร้องอันเกิดจาก

(ฉ) การให้บริการลากจูงเรือไม่ว่าโดยวิธีใด

¹⁰ ไผทชิต เอกจริยกร, คำบรรยายกฎหมายพาณิชย์นาวี กักเรือ, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เด็อนตุลา, 2539), น.58.

ปัจจุบันประเทศไทยยังมิได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หรือ International Convention on Salvage 1989 (SALVAGE Convention 1989) โดยอนุสัญญานี้บ่งบอกว่า มีวัตถุประสงค์ที่จะทำให้กฎเกณฑ์ระหว่างประเทศเกี่ยวกับการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งถึงแม้ว่าประเทศไทยจะยังมิได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้ก็ตาม แต่เนื่องจากความสำคัญของการมีหลักเกณฑ์ต่างๆ เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยที่ชัดเจนแน่นอน ประเทศไทยจึงได้มีการตราพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยขึ้นโดยเฉพาะ กล่าวคือ พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550¹¹ เพื่อกำหนดให้มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัย และหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิในการได้รับเงินค่าตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยให้มีความสอดคล้องกับหลักที่ใช้กันอยู่ในสากล

การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล อาจทำได้ในหลายรูปแบบ และหลายวิธี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น เช่น

1. การใช้เรือที่เข้าช่วยเหลือกู้ภัย ลากจูงเรือที่ตกอยู่ในอันตรายไปยังสถานที่ปลอดภัย หรือที่ท่าเรือเพื่อทำการซ่อมแซมเรือที่ได้รับความเสียหาย หรือชำรุด
2. การทำให้เรือที่เกยตื้นรอดพ้นจากการเกยตื้น โดยการใช้เรือบอลลูนลากจูงดึงออกมา
3. การลอยเรืออยู่และให้คำแนะนำแก่เรือที่ตกอยู่ในอันตราย ซึ่งก็อาจจะเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยได้ (The Guernsey Coast 1950) แต่การลอยเรืออยู่โดยหวังว่าถ้าถูกร้องขอให้ทำการช่วยเหลือกู้ภัย ไม่ถือว่าเป็นการช่วยเหลือกู้ภัย
4. การช่วยดับไฟบนเรือ

ซึ่งในพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 มีมาตราที่เกี่ยวข้องกับการลากจูงเรือ คือ มาตรา 22 บัญญัติว่า “ในกรณีที่มีการทำสัญญาไว้ก่อนเกิดภัยอันตราย การปฏิบัติตามสัญญานั้นไม่ก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทน เว้นแต่การปฏิบัติการณ์นั้นเป็นการกระทำนอกเหนือไปจากขอบเขตหน้าที่ตามสัญญานั้น”

จากบทบัญญัตินี้ได้กล่าวว่า การปฏิบัติตามสัญญาที่ได้ตกลงทำกันไว้ก่อนเกิดภัยอันตราย ไม่มีสิทธิได้รับเงินตอบแทน ซึ่งการลากจูงเป็นหน้าที่ตามสัญญาที่คู่สัญญาดตกลงกันให้ทำการลากจูงเรือจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง แม้ว่าจะมีลักษณะเป็นการช่วยเหลือเรือลำอื่น เช่นเดียวกับการช่วยเหลือกู้ภัย แต่การช่วยเหลือของการลากจูงนี้เป็นหน้าที่ตามสัญญาที่จะต้อง

¹¹ ประกาศราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนที่ 38 ก เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2550

ช่วยเรือลำเลียงให้สามารถเคลื่อนที่ไปได้ มิได้เกิดขึ้นจากใจสมัครตามหลักเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น เป็นการที่ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัย เข้าช่วยเหลือเรือ ทรัพย์สินหรือบุคคลลำอื่น ที่ตกอยู่ในภยันตรายให้รอดพ้นจากภยันตรายและจะได้รับค่าตอบแทนตามจำนวนทรัพย์สินที่ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยสามารถช่วยเหลือไว้ได้ แต่ไม่มีการรับรองถึงผลสำเร็จของงาน เช่นเดียวกับสัญญาลากจูงเรือ

4.1.8 พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

ปัจจุบันได้มีการจัดตั้งท่าเรือ โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย ฯ มาตรา 6 ซึ่งบัญญัติว่า ให้จัดตั้งการทำเรือขึ้นเรียกว่า "การทำเรือแห่งประเทศไทย" มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(1) รับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ฯ ในกรมการขนส่งกระทรวงคมนาคม

(2) ประกอบและส่งเสริมกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน

(3) ดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าเรือ

การทำเรือแห่งประเทศไทย มีการให้บริการการลากจูง ซึ่งถือเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ ตามความหมายของกิจการท่าเรือ ที่กำหนดไว้ใน มาตรา 4 ของพระราชบัญญัติฉบับนี้¹² โดยในทางปฏิบัติ การขอใช้บริการลากจูงเรือของการท่าเรือ ฯ จะต้องมีการกรอกคำขอใช้บริการ หรือที่เรียกว่า "Application for Service" ซึ่งคำขอดังกล่าว ผู้ขอใช้บริการจะต้องกรอกรายละเอียดต่าง ๆ เช่น ขนาดของเรือลากจูง ลักษณะของการลากจูง โดยจะมี 3 แบบ คือ ทำการเข้าท่าเรือ ย้ายท่าเรือ หรือทำการลากจูง สถานที่ วันและเวลา เป็นต้น

ผู้ขอใช้บริการ ยินยอมจ่ายค่าบริการตามที่การท่าเรือ ฯ กำหนดไว้ และจะรับผิดชอบเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นต่อการท่าเรือ ฯ หรือต่อบุคคลภายนอก โดยผู้ขอใช้บริการจะไม่ตกอยู่ภายใต้พฤติการณ์ใด ๆ ที่จะเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากการท่าเรือ ฯ

¹² มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

"กิจการท่าเรือ" หมายความว่า ธุรกิจเกี่ยวกับท่าเรือ และให้หมายความรวมถึง อุ้งเรือ และกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบกับท่าเรือ

จากที่กล่าวมานั้น จะให้เห็นได้ว่า การทำเรือ ๔ ได้ปฏิเสธความรับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นในขณะที่ทำการลากจูงเรือ ซึ่งความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจเกิดจากความผิดของการทำเรือ ๔ เอง โดยข้อตกลงดังกล่าว จะถือได้หรือไม่ว่าเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม กล่าวคือ เป็นการทำสัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเป็นผู้ประกอบวิชาชีพใช้ความได้เปรียบกำหนดข้อสัญญาต่าง ๆ พิมพ์ไว้ล่วงหน้าก่อน ดังที่เรียกสัญญาประเภทนี้ว่า สัญญามาตรฐานหรือสัญญาสำเร็จรูปที่มีแบบฟอร์มของข้อสัญญาที่ตายตัวเปลี่ยนแปลงไม่ได้ ข้อสัญญาที่กำหนดไว้เป็นข้อสัญญาที่กำหนดถึงสิทธิและหน้าที่ตามสัญญาที่ให้ประโยชน์แก่คู่สัญญาฝ่ายที่จัดทำข้อสัญญาไว้ล่วงหน้า ในลักษณะที่กำหนดแต่ภาระหน้าที่ของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเป็นส่วนใหญ่ หรือกำหนดข้อสัญญายกเว้นความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดของคู่สัญญาที่เป็นฝ่ายจัดทำสัญญาไว้ ในบางครั้งข้อสัญญาดังกล่าว มีลักษณะเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม เพราะเป็นข้อสัญญาที่ขาดความสมดุลในการปฏิบัติการชำระหนี้ตามสิทธิและหน้าที่ความรับผิดของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย

นอกจากนี้ บทบัญญัติในกฎหมายสัญญาที่ใช้ในปัจจุบันไม่มีบทบัญญัติชัดเจนให้การแสดงเจตนาที่ขาดอำนาจการต่อรองเป็นองค์ประกอบของความไม่สมบูรณ์ของการแสดงเจตนาในการทำนิติกรรมสัญญา การแสดงเจตนาย่อมสมบูรณ์เมื่อมีการแสดงโดยใจสมัคร ไม่สำคัญผิด หรือถูกข่มขู่ หรือแสดงโดยกลฉ้อฉล การแสดงเจตนาอันมีผลผูกพันตามกฎหมายได้¹³

4.2 ปัญหาการลากจูงเรือตามกฎหมายไทย

ปัจจุบันประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการลากจูงเรือ เมื่อพิจารณาถึงกฎหมายไทยที่นำมาปรับใช้กับเรื่องการลากจูงเรือ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องสัญญาการลากจูง และเรื่องความรับผิด ประเทศไทยได้นำหลักเกณฑ์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะจำทำของ และ ลักษณะละเมิด ซึ่งถือเป็นหลักทั่วไปมาปรับใช้ เมื่อพิจารณาแล้วอาจจะมีหลักเกณฑ์บางประการที่ไม่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับเรื่องการลากจูงเรือ ถ้าหากนำมาปรับใช้อาจจะก่อให้เกิดปัญหาในการพิจารณาบรรดคดีได้

¹³ ดาราวพร ธีระวัฒน์, กฎหมายสัญญา : สถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม, พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม (กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2542), น.47-48.

4.2.1 ปัญหาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะจ้างทำของ

จากที่ได้กล่าวมาแล้ว จะเห็นได้ว่า สัญญาลากจูงเรือเป็นสัญญาจ้างทำของ กล่าวคือ สัญญาลากจูงเรือเป็นสัญญาที่ว่าจ้างให้เรือลากจูงปฏิบัติการลากจูงเรือหรือวัตถุทางทะเลไปยังจุดหมายปลายทางตามที่ได้ตกลงกันไว้ และผู้ว่าจ้างตกลงที่จะจ่ายค่าตอบแทนเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ท่า ซึ่งตรงกับคำนิยามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะจ้างทำของ มาตรา 587

หากจะนำหลักกฎหมายเรื่องจ้างทำของมาปรับใช้กับกรณีการลากจูงเรือนั้น อาจจะเกิดปัญหาขึ้นเนื่องจาก ตามสัญญาจ้างทำของนั้นผู้รับจ้าง ทำการงานจนสำเร็จให้แก่ผู้ว่าจ้าง โดยผู้รับจ้างมิได้อยู่ภายใต้อำนาจบังคับของผู้ว่าจ้างแต่อย่างใด ผู้รับจ้างมีอิสระในการทำงาน ซึ่งในเรื่องดังกล่าวศาลฎีกาได้ตัดสินไว้ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1176/2550 สัญญาจ้างทำของตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 587 นั้น ผู้รับจ้างตกลงจะทำงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่ผู้ว่าจ้าง โดยผู้รับจ้างมิได้อยู่ในความควบคุมบังคับบัญชาของผู้ว่าจ้างและผู้ว่าจ้างไม่มีสิทธิจะสั่งงานหรือบอกการแก่ผู้รับจ้าง แต่ในกรณีของการลากจูงนั้นกำหนดไว้ว่าเรือที่ถูกลากจูงมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเรือลากจูง เนื่องจากในการลากจูงเรือต้องอาศัยผู้ที่มีความรู้ ความชำนาญโดยเฉพาะ เพราะผู้ที่ทำการลากจูงเรือย่อมมีความรู้ ความชำนาญในเรื่องเส้นทางการเดินเรือ การดูเข็มทิศ แผนที่ การใช้เรดาร์ในการกำหนดตำแหน่งหรือสามารถแก้ไขสถานการณ์ในภาวะฉุกเฉินได้ ทำให้ลากจูงเรือที่พ่วงอยู่นั้นไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างปลอดภัย นอกจากนี้ หากเรือที่ถูกลากจูงไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเรือลากจูง เรือที่ถูกลากจูงจะไม่มีสิทธิได้เบี้ยต่อเรือลากจูงได้

เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่า การที่จะนำหลักทั่วไปในเรื่องจ้างทำของมาปรับใช้นั้น อาจก่อให้เกิดช่องว่างได้ เพราะในเรื่องอำนาจในการสั่งการของทั้งสัญญาลากจูงเรือกับสัญญาจ้างทำของนั้นมีข้อแตกต่างกันอย่างชัดเจน และการลากจูงเรือนั้นเป็นกรณีที่เรือลำเดียวสินค้าได้ว่าจ้างเรือลากจูงให้ปฏิบัติการลากจูงเรือแต่กลับมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเรือลากจูง ซึ่งเป็นผู้รับจ้าง ซึ่งหน้าที่ดังกล่าวไม่ตรงตามหลักกฎหมายของสัญญาจ้างทำของ จะเห็นว่าหากนำหลักเรื่องสัญญาจ้างทำของมาปรับใช้กับกรณีนี้ อาจจะไม่ถูกต้องตรงตามเจตนารมณ์ของเรื่องการลากจูงเรือ เพราะอำนาจในการสั่งการแตกต่างกัน

4.2.1.1 หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้รับจ้าง

ในกรณีการลากจูงเรือนั้น ผู้รับจ้างก็คือ เรือลากจูง ซึ่งวัตถุประสงค์ของสัญญาลากจูงเรือ คือการที่เรือลากจูงตกลงที่จะทำการลากจูงเรือหรือวัตถุอื่นใดในทะเลจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง ดังนั้นเรือลากจูงจึงมีหน้าที่ในประการสำคัญคือ จะต้องทำงานให้แก่ผู้ว่าจ้าง หากเรือลากจูงไม่ทำงานตามที่ได้ตกลงกันไว้กับผู้ว่าจ้าง เรือลากจูงจะเป็นฝ่ายผิดสัญญา และต้องรับผิดชอบกับผู้ว่าจ้าง¹⁴

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 588 ได้กำหนดไว้ชัดเจนว่า “เครื่องมือต่าง ๆ สำหรับใช้ทำการงานให้สำเร็จนั้น ผู้รับจ้างเป็นผู้จัดหา” การที่กฎหมายบัญญัติให้ผู้รับจ้างเป็นผู้จัดหาเครื่องมือนั้นเป็นบทบัญญัติรับรองสภาพความเป็นจริง เพราะโดยปกติผู้รับจ้างทำของมักเป็นผู้มีอาชีพในการงานที่รับจ้างนั้นอยู่แล้ว เครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ สำหรับทำการงานจึงมีอยู่พร้อม และเป็นฝ่ายนำเครื่องมือเหล่านั้นมาปฏิบัติงาน¹⁵

ทั้งนี้ ในการลากจูงเรือ เรือลากจูงมีหน้าที่จัดเตรียมเครื่องมือและอุปกรณ์ บุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ มีความเชี่ยวชาญ รวมถึงจะต้องจัดเตรียมเรือให้มีความพร้อมในการเดินทะเล ซึ่งการกำหนดตามมาตรา 588 นั้นเป็นการกำหนดไว้กว้าง ๆ โดยไม่ได้มีการกล่าวถึงสภาพของความสามารถในการเดินทะเล (Seaworthiness) ซึ่งหมายถึง หน้าที่ที่จะต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพเดินเรือได้อย่างปลอดภัย ถือได้ว่ามีส่วนสัมพันธ์กับการที่ผู้ลากจูงจะอ้างยกเว้นหน้าที่นี้ได้หรือไม่ ดังนั้นควรจะเข้าใจถึงความหมายของคำดังกล่าวว่า Seaworthiness หมายถึงเรือต้องพร้อมทั้งรูปแบบ และโครงสร้างตลอดจนสภาพของเรือ รวมทั้งเครื่องมือที่จะเผชิญอันตรายตามปกติที่อาจจะเกิดขึ้นในระหว่างการเดินทางเรือ และยังต้องจัดหาคนเรือและลูกเรือที่มีความสามารถในการที่จะปฏิบัติการลากจูงเรือ จะเห็นได้ว่าหลักเรื่อง Seaworthiness นั้นหากพิจารณาตามกฎหมายไทย ซึ่งได้แก่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 หลักการดังกล่าวปรากฏอยู่ในมาตรา 8¹⁶ โดยหากผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 8 อาจถูกตัดสิทธิที่จะอ้าง

¹⁴ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 8 แก้ไขเพิ่มเติม, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2550), น.160.

¹⁵ เพิ่งอ้าง, น. 161-162.

¹⁶ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

เหตุยกเว้นความรับผิดตาม มาตรา 51¹⁷ ได้ แม้ว่าผู้ลากจูงจะมีหน้าที่ในการจัดเตรียมความพร้อมในการเดินทาง เมื่อเกิดความเสียหายผู้ลากจูงอาจไม่ต้องรับผิดก็ได้ หากความเสียหายดังกล่าวเกิดจากภัยอันตรายทางทะเล แต่อย่างไรก็ตาม หากปรากฏในเบื้องต้นว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากการที่ผู้ลากจูงไม่ปฏิบัติหน้าที่ของตนในการจัดเตรียมความพร้อมของเรือให้อยู่ในสภาพที่จะลากจูงเรือหรือวัตถุทางทะเลไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างปลอดภัย หรือ Unseaworthiness ดังนั้น แม้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจะเกิดจากภัยอันตรายทางทะเล ผู้ลากจูงก็ไม่สามารถจะอ้างเหตุดังกล่าวเพื่อเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดได้ เพราะหากผู้ลากจูงเตรียมความพร้อมของเรือได้ดี ความเสียหายที่เกิดขึ้น หรือภัยอันตรายทางทะเลอาจจะไม่เกิดขึ้น หรือขนาดของเรือ (Size of the Vessel) ก็อาจมีผลต่อการพิจารณาว่าเป็นภัยอันตรายทางทะเลหรือไม่ หากผู้ลากจูงสามารถคาดการณ์ได้ว่าท้องทะเลที่จะต้องปฏิบัติการลากจูงนั้นจะมีคลื่นลมที่รุนแรงมาก ผู้ลากจูงก็ต้องจัดเตรียมเรือให้มีขนาดเหมาะสมต่อการลากจูงเรือในสถานการณ์ดังกล่าว การที่นำเรือลากจูงที่มีขนาดเล็กมาใช้ในการลากจูงเมื่อเกิดความเสียหายผู้ลากจูงก็ไม่สามารถอ้างเหตุว่าความเสียหายเกิดจากภัยอันตรายทางทะเลได้

ส่วนในเรื่องความรับผิดนั้น ผู้รับจ้างจะต้องรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ซึ่งเป็นกรณีตามปกติที่ว่า บุคคลใดก่อการละเมิดแก่บุคคลอื่น ตนต้องรับผิด

มาตรา 8 ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทางผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้อง

- (1) ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้น
- (2) จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น และ

- (3) จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่น ๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับ ขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 8 ผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล

¹⁷ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

มาตรา 51 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าอันเกิดขึ้นจากการไม่เป็นไปตามมาตรา 8 วรรคหนึ่ง ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 8 วรรคสอง หรือมาตรา 9 แล้ว

ในผลแห่งการกระทำของตน ดังบทบัญญัติของมาตรา 428 ตอนต้น ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ว่าจ้างทำของไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกในระหว่างทำงานที่ว่าจ้าง ฯลฯ” เมื่อกฎหมายบัญญัติว่าผู้ว่าจ้างทำของไม่ต้องรับผิด ความรับผิดดังกล่าวจึงเป็นความรับผิดของผู้รับจ้างเอง คือรับผิดในผลแห่งการกระทำ ความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอก และความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอก ก็คือ ความเสียหายแก่สิทธิของบุคคลอื่น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 อันเป็นการกระทำละเมิดโดยตรง

4.2.1.2 หน้าที่และความรับผิดของผู้ว่าจ้าง

ในกรณีการลากจูงเรื่อนั้น ผู้ว่าจ้างก็คือ เรือที่ถูกลากจูง ที่จะว่าจ้างให้เรือลากจูง ลากจูงเรือหรือวัตถุทางทะเลไปยังจุดหมายปลายทาง ซึ่งผู้ว่าจ้างมีหน้าที่จะต้องจ่ายสินจ้างให้แก่ผู้รับจ้างตามจำนวนและเวลาที่ตกลงกันไว้ ทั้งนี้เว้นแต่จะมีเหตุที่ไม่ต้องจ่ายสินจ้าง หรือมีหน้าที่จ่ายสินจ้างแต่ไม่ต้องจ่ายเต็มหรือครบตามจำนวนที่ตกลงกันไว้¹⁸

นอกจากนี้ เวลาที่ต้องจ่ายสินจ้าง จะกำหนดให้มีการชำระสินจ้างระหว่างผู้ว่าจ้างกับผู้รับจ้างเมื่อใด ก็ให้เป็นไปตามที่คู่สัญญาตกลงกัน ซึ่งในกรณีการลากจูงเรือ โดยปกติแล้วเรือที่ถูกลากจูงจะตกลงชำระสินจ้างให้แก่เรือลากจูง ก็ต่อเมื่อเรือหรือวัตถุทางทะเลที่ถูกลากนั้นไปถึงยังจุดหมายปลายทาง จึงจะถือว่าการงานที่ให้ทำนั้นสำเร็จ

อย่างไรก็ตาม โดยหลักแล้ว ผู้ว่าจ้างไม่ต้องรับผิดในการกระทำละเมิดที่ผู้รับจ้างทำของได้ไปกระทำขึ้นแก่บุคคลภายนอก ทั้งนี้เพราะผู้รับจ้างมิได้อยู่ภายใต้การควบคุมบังคับบัญชาของผู้ว่าจ้าง แต่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 428¹⁹ นั้น กำหนดให้ผู้ว่าจ้างต้องรับผิดในกรณีที่ผู้ว่าจ้างเป็นผู้ผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำ หรือในคำสั่งที่ตนให้ไว้ หรือในการเลือกหาผู้รับจ้าง การที่กฎหมายกำหนดให้ผู้ว่าจ้างรับผิด เพราะผลเสียหายเกิดขึ้นเนื่องมาจากการกระทำ

¹⁸ โผทชิต เอกจริยกร, *อ่าวแล้ว เจริญรกรที่ 14*, น.194.

¹⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 428 บัญญัติว่า “ผู้ว่าจ้างทำของไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกในระหว่างทำงานที่ว่าจ้าง เว้นแต่ผู้ว่าจ้างจะเป็นผู้ผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำ หรือในคำสั่งที่ตนให้ไว้ หรือในการเลือกหาผู้รับจ้าง”

ของผู้ว่าจ้างเอง กล่าวคือ ได้มีการกระทำของผู้ว่าจ้างโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหาย ซึ่งถ้าเป็นความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อขึ้น ผู้ว่าจ้างก็ไม่ต้องรับผิดชอบ²⁰

4.2.2 ปัญหาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด

เมื่อพิจารณาในการลากจูงเรือแล้วนั้น จะเห็นได้ว่า การรับจ้างลากจูงหน้าที่ตามสัญญาลากจูงเรือของผู้รับจ้าง(เรือลากจูง) คือ ลากจูงเรือเพื่อไปส่งให้ถึงจุดหมาย โดยใช้เรือที่มีความพร้อมในการเดินทะเล มีอุปกรณ์และเจ้าหน้าที่ดูแลได้อย่างเหมาะสม เช่น ในการลากจูงจะต้องมีการใช้อุปกรณ์ลาก คือ เชือกที่ใช้สำหรับลากจูง หน้าที่ของผู้รับจ้างคือต้องจัดหาเชือกที่มีความแข็งแรง มีขนาดความยาวที่เหมาะสมและจะต้องมีการทดสอบเชือกที่ได้จัดเตรียมไว้ด้วย ดังนั้น หากผู้รับจ้างมิได้จัดหาอุปกรณ์ที่มีความเหมาะสมแก่สภาพงานแล้ว ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นกับผู้ว่าจ้างแล้ว ผู้รับจ้างก็มีหน้าที่ที่จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นนี้ เพราะหน้าที่ในการจัดหาอุปกรณ์เป็นของผู้รับจ้าง เมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้น เกิดมาจากการใช้อุปกรณ์ที่ไม่เหมาะสมกับสภาพงาน ผู้รับจ้างก็ต้องรับผิดชอบ เป็นต้น หรือกรณีเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลากร ในที่นี้อาจจะหมายถึงลูกจ้างของ บริษัทเรือลากจูง เช่นการใช้บุคคลที่ไม่มีประสบการณ์ในการเดินเรือ มาทำหน้าที่กัปตันเรือ มีหน้าที่ควบคุมการเดินเรือ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ผู้รับจ้างก็ต้องรับผิดชอบเพราะมีหน้าที่จัดหาคนดูแลที่เหมาะสม ซึ่งในการควบคุมเรือ ควรจะเป็นบุคคลที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการดูเข็มทิศ แผนที่ ควบคุมเรือ การใช้เรดาร์ในการกำหนดตำแหน่งหรือสามารถแก้ไขสถานการณ์ในภาวะฉุกเฉินได้ เป็นต้น ดังนั้นในกรณีเช่นนี้บริษัทรับลากจูงซึ่งถือเป็นนายจ้างของคนควบคุมเรือ ก็มีหน้าที่ที่จะต้องรับผิดชอบต่อผู้ว่าจ้าง เพราะเป็นกรณีที่ลูกจ้างกระทำละเมิดในทางที่จ้าง นายจ้างจึงต้องร่วมรับผิดชอบ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 425 “นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบกับ ลูกจ้างในผลแห่งละเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในการทางที่จ้างนั้น”

²⁰ เพชรา จารุสกุล, ความรับผิดของผู้ว่าจ้างทำของในมูลละเมิดเพื่อความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อขึ้น, (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2524), น.23-24.

ในส่วนของกรณีที่มีความเสียหายเกิดจากยานพาหนะ ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 วรรคแรกได้บัญญัติไว้ว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดจากเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง”

ยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกล หมายถึงไม่ว่าจะเดินด้วยแรงเครื่องยนต์ เครื่องไฟฟ้า ที่ไม่ใช่เกิดจากพลังลม พลังสัตว์ พลังถ้ำ หรือการเข็น การดันคือต้องเดินได้ด้วยเครื่องจักรกล

ซึ่งความเสียหายนั้นจะต้องเป็นกรณีที่มีความเสียหายเกิดขณะยานพาหนะนั้นนั้นเดิน หมายถึงเกิดความเสียหายตอนที่ยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกลนั้นมันเดินอยู่ ถ้าเกิดจากแรงดันแม้จะมีเครื่องยนต์เกิดจากแรงดัน แรงผลัก หรือแรงกระแทก ก็ไม่ถือว่าเป็นความเสียหายที่เกิดขณะที่ยานพาหนะเดินด้วยเครื่องจักรกล

หน้าที่ของเรือลากจูง แม้ตามกฎหมายไทยจะมีได้มีการบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่ของเรือลากจูงเอาไว้โดยตรง แต่หน้าที่ของเรือลากจูงตามกฎหมายต่างประเทศได้กำหนดหน้าที่ของเรือลากจูงไว้หลายประการ เช่น จะต้องจัดหาเรือที่มีความสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย อุปกรณ์และเครื่องมือต้องอยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน นายเรือและลูกเรือต้องมีความรู้ ความชำนาญ การควบคุมความเร็ว รวมถึงการเดินเรือต้องมีความปลอดภัย ซึ่งถือว่าเป็นหน้าที่สำคัญประการหนึ่งของเรือลากจูง คือจะต้องเดินเรือด้วยความระมัดระวังและเหมาะสมเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่จะเกิดในท้องทะเล หรือความเสียหายที่เกิดจากขบวนเรือที่ผ่านมา รวมทั้งพยายามหลีกเลี่ยงภัยที่เกิดขึ้นโดยเหตุสุดวิสัย ไม่ว่าจะเกิดจากพฤติกรรมความประมาทเลินเล่อของเรือลากจูงหรือคู่สัญญาอื่น ซึ่งหากพิจารณาจากสิทธิและหน้าที่ต่าง ๆ ของเรือลากจูงแล้ว จึงพึงสันนิษฐานได้ว่าในการลากจูงนั้นผู้ที่ทำหน้าที่ดูแลและควบคุมเครื่องจักรกลเป็นหน้าที่ของเรือลากจูง ซึ่งหากเกิดความเสียหายขึ้น เช่น เรือลากจูงมีหน้าที่ต้องดูแลอุปกรณ์ที่ใช้ในการลากจูงให้มีความเหมาะสมกับการเดินเรือ การผูกโยงเรือที่ถูกลากจูงซึ่งถือเป็นหน้าที่หนึ่งของเรือลากจูง หากมีการผูกโยงไม่แน่นหนาและเรือลากจูงเดินเรือด้วยความเร็วมากเกินไป อาจทำให้เรือที่ถูกลากจูงไปชนกับเรือลำอื่น ในกรณีนี้เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นกับผู้อื่นไม่ว่าจะเกิดจากการจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ถือว่าเป็นเหตุละเมิด ซึ่งผู้กระทำละเมิดมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบ ตามประมวลกฎหมายแพ่งมาตรา 420 ในกรณีนี้จะถือได้หรือไม่ว่าเรือที่ถูกลากจูงเป็นเรือที่ก่อให้เกิดความเสียหายจึงต้องรับผิดชอบ ซึ่งถ้าหากพิจารณาจากหน้าที่ของเรือลากจูงและเรือที่ถูกลากจูงแล้ว เรือที่ถูกลากจูงเคลื่อนที่ไปข้างหน้าด้วย

กำลังเครื่องจักรของเรือลากจูง โดยการใช้เชือกพวนเป็นอุปกรณ์ในการลาก โดยที่เรือที่ถูกลากไม่มีอำนาจบังคับบัญชาหรือสิ่งการใด ๆ ต่อเรือลากจูงได้เลย เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น หากเปรียบเทียบกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย มาตรา 437 คือในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นผู้ที่ครอบครองหรือควบคุมดูแลเครื่องจักรกล มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งจากหลักเกณฑ์ดังกล่าวก็ต้องถือว่า เรือลากจูงมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายนั้น แม้ว่าเรือที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นคือเรือที่ถูกลากจูงก็ตาม เนื่องจากเรือที่ถูกลากจูงไม่สามารถเคลื่อนที่ได้เอง ต้องเกิดจากการลากของเรือลากจูง ดังนั้นนายเรือลากจูงในฐานะผู้มีหน้าที่ควบคุมเครื่องจักรกลมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบในเหตุละเมิดครั้งนี้ รวมถึงบริษัทเจ้าของเรือลากจูงก็ต้องร่วมรับผิดชอบในเหตุละเมิดครั้งนี้ด้วย ในฐานะนายจ้างของผู้ควบคุมเรือ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425

อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 มาปรับใช้ ก็คือ หากยานพาหนะก่อความเสียหายซึ่งกันและกัน กล่าวคือ เป็นกรณีที่เรือลากจูงก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือลำอื่นอันเดินด้วยเครื่องจักรกลเช่นเดียวกัน ซึ่งมาตรา 437 ไม่ได้บัญญัติเกี่ยวกับปัญหานี้ไว้ แต่มีความเห็นแยกออกเป็นสองทาง

ความเห็นแรก เห็นว่า เมื่อยานพาหนะก่อความเสียหายซึ่งกันและกันแล้ว กรณีนี้ไม่สามารถนำข้อสันนิษฐานความผิดตามมาตรา 437 มาใช้ได้ โดยศาลฎีกาได้วางหลักไว้ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นตามมาตรา 437 นี้ ตามความเห็นของศาล หมายถึงความเสียหายต่อบุคคล หรือสิ่งอื่นอันมิใช่ยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลด้วยกัน จะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 มาใช้ได้หรือไม่ นั้น ที่ประชุมใหญ่เห็นว่าในกรณีเช่นนี้จะนำบทบัญญัติที่ว่ามานี้บังคับหาได้ไม่ เพราะกฎหมายบทนี้มีเจตนารมณ์เป็นที่เห็นได้ชัดว่า สำหรับกรณีที่ฝ่ายหนึ่งใช้เครื่องจักรกล อีกฝ่ายหนึ่งมิได้ใช้จึงจะได้รับประโยชน์แห่งข้อสันนิษฐานของกฎหมายข้อนี้ แต่เมื่อต่างฝ่ายต่างใช้เครื่องจักรกลด้วยกันแล้ว ก็ต้องใช้หลักทั่วไปตามแบบอย่างศาลฎีกาได้วินิจฉัยไว้ เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 828/2490²¹ ส่วนหน้าที่นำสืบจะตกอยู่กับฝ่ายไหน เมื่อข้อสันนิษฐานตาม

²¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 828/2490 โจทก์ฟ้องเรียกค่าเสียหายในการที่เรือยนต์ของฝ่ายจำเลยชนเรือยนต์ของฝ่ายโจทก์ ศาลชั้นต้นเห็นว่าเรือฝ่ายโจทก์เป็นฝ่ายผิด ให้ยกฟ้อง แต่ศาลอุทธรณ์เห็นว่าเรือฝ่ายจำเลยผิด จึงให้จำเลยใช้ค่าเสียหาย

ศาลฎีกาวินิจฉัยว่ากรณีเช่นนี้จะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 มาใช้บังคับไม่ได้ เพราะมาตรานี้มีเจตนารมณ์เป็นที่เห็นได้ชัดว่า ต้องเป็นกรณีที่ฝ่ายหนึ่งเป็น

มาตรา 437 เป็นอันลบล้างกันไป ฝ่ายใดเป็นโจทก์ ฝ่ายนั้นต้องนำสืบก่อน ซึ่งหมายความว่าต้องกลับไปใช้หลักทั่วไปในมาตรา 420²²

ความเห็นที่สอง เห็นว่า กรณีที่ยานพาหนะก่อความเสียหายซึ่งกันและกันนั้น ทั้งสองฝ่ายต่างก็ย่อมนำข้อสันนิษฐานความผิดมาตรา 437 มาใช้ได้ กล่าวคือ ในกรณีที่ยานพาหนะชนกัน หากทั้งสองฝ่ายต่างรับว่าเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะแล้ว แต่ละฝ่ายก็มีหน้าที่ต้องนำสืบให้ศาลเห็นว่า ความเสียหายเกิดขึ้นเพราะความผิดของอีกฝ่ายหนึ่งหรือเหตุสุดวิสัย หากศาลฟังว่าความเสียหายเกิดขึ้นเพราะความผิดของผู้ครอบครอง หรือควบคุมดูแลยานพาหนะฝ่ายหนึ่งแล้ว ฝ่ายที่พิสูจน์ได้ความดังกล่าวก็ไม่ต้องรับผิด

ผู้เขียนเห็นด้วยกับความเห็นที่สอง ทั้งนี้เพราะประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 มีเจตนารมณ์จะให้ความคุ้มครองแก่ฝ่ายที่ต้องเสียหายอันเนื่องมาจากยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล ในกรณียานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลก่อความเสียหายซึ่งกันและกันก็ถือได้ว่ากรณีต้องตามมาตรา 437 หากมาตรา 437 จะไม่ให้นำบทบัญญัตินี้ไปใช้กับกรณีที่ยานพาหนะก่อความเสียหายซึ่งกันและกันแล้วก็ต้องบัญญัติไว้อย่างชัดเจน และเมื่อต่างฝ่ายต่างใช้ประโยชน์จากข้อสันนิษฐานนี้แล้ว ในผลที่สุดใครจะต้องรับผิดนั้นต้องขึ้นอยู่กับการนำสืบแก้ตัว กล่าวคือ หากเรือลากจูงนำสืบได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเกิดจากความผิดของอีกฝ่ายหนึ่งหรือเหตุสุดวิสัยแล้ว เรือลากจูงก็ไม่ต้องรับผิด

4.3 แนวทางในการแก้ปัญหากฎหมายการลากจูงเรือของไทย

จากการที่ได้ทำการศึกษาถึงรายละเอียดในเรื่องการลากจูงเรือ พบว่า ปัจจุบันประเทศไทยการลากจูงเรือเริ่มมีความสำคัญมากขึ้นในธุรกิจพาณิชย์นาวี เพราะการให้บริการลากจูงเรือเป็นการอำนวยความสะดวกทำให้การขนส่งสินค้าทางทะเลมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ในประเทศไทยยังมิได้มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการลากจูงเรือ ทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการลากจูงเรือ ทั้งผู้ลากจูงเรือ เจ้าของเรือลำเลียง เจ้าของสินค้า รวมถึงบุคคลภายนอกที่

เครื่องจักรกล อีกฝ่ายหนึ่งไม่ใช่ ถ้าเป็นเครื่องจักรกลด้วยกันก็ต้องใช้หลักทั่วไป เมื่อวินิจฉัยพยานหลักฐานแล้วฟังว่าจำเลยเป็นฝ่ายประมาท จึงพิพากษายืนตามศาลอุทธรณ์

²² จิตติ ดิงศภัทิย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 394 ถึงมาตรา 452, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พ.ศ.2523), น.289.

เกี่ยวข้อง ไม่มีโอกาสทราบถึงสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของตนได้อย่างชัดเจนและทำให้ผลทางกฎหมายในเรื่องสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของคู่สัญญาลากจูงเรือในประเทศไทยมีลักษณะที่แตกต่างกับหลักเกณฑ์ทั่วไปของการลากจูงเรือของต่างประเทศ เนื่องจากในกฎหมายต่างประเทศได้มีการกำหนดเรื่องสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของคู่สัญญาไว้อย่างชัดเจน ดังนั้นการนำหลักทั่วไปของกฎหมายไทยมาปรับใช้นั้นอาจก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ได้

เมื่อได้ศึกษาระบบการลากจูงเรือของประเทศไทย จะพบว่า การลากจูงเรือในประเทศไทยแบ่งออกเป็นสองประเภท กล่าวคือ ประเภทแรก เรือลากจูงจะทำหน้าที่คอยช่วยเหลือให้เรือสินค้าสามารถเข้า-ออกจากท่าเรือได้อย่างปลอดภัย โดยวิธีดึงหรือดันเรือสินค้า หรือกรณีที่เรือเกยตื้นหรือพายุเรือที่เครื่องจักรไม่สมบูรณ์ หรือแก้ไขกรณีสมอเรือพันกัน โดยเรือประเภทนี้จะมีให้บริการในบริเวณร่องน้ำเท่านั้น หากจะมีการขอใช้บริการเรือลากจูงนอกเขตท่าเรือหรือร่องน้ำ ต้องมีการตกลงเป็นราย ๆ ไป เช่น ในกรณีที่ เรือสินค้าเสียอยู่กลางทะเล ไม่สามารถช่วยเหลือตนเองได้ก็สามารถขอใช้บริการเรือลากจูงได้ เป็นต้น

ทั้งนี้ในการปฏิบัติหน้าที่ผู้ลากจูงจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้นำร่อง โดยผู้นำร่องจะเป็นผู้ควบคุมและออกคำสั่งโดยใช้วิทยุสื่อสารให้เรือลากจูงไปในทิศทางใด ผู้ลากจูงก็ต้องปฏิบัติตาม เรือลากจูงที่ทำหน้าที่ดังกล่าวเปรียบเสมือนเป็นอุปกรณ์ภายนอกช่วยเหลือในการนำร่อง เนื่องจากกฎกระทรวงกระทรวงการออกตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งกำหนดให้เรือสินค้าที่จะเข้าเทียบท่า จะต้องผู้นำร่องคอยควบคุมและต้องใช้เรือลากจูงคอยทำหน้าที่ดึงหรือดันไปตามร่องน้ำ การขอใช้บริการเรือลากจูงนี้จะเป็นไปตามระเบียบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งจะมีการกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบไว้ในเรื่องความรับผิดชอบในการลากจูงประเภทนี้ผู้ที่ต้องรับผิดชอบคือผู้นำร่อง ตามประกาศของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และสาเหตุสำคัญอีกประการหนึ่งคือเรือสินค้าจะเป็นเรือที่มีใบพัดเพียงใบเดียวอยู่ด้านหลังหน้าของเรือ ทำให้เรือสินค้าเหล่านี้ไม่สามารถกลับลำด้วยตัวเองได้ ซึ่งผู้ที่ให้บริการเรือลากจูงประเภทนี้มีทั้งเอกชนและรัฐ ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นของรัฐ

ประเภทที่สอง เป็นกรณีที่เรือลากจูงทำหน้าที่ลากจูงเรือลำเลียงในการเคลื่อนย้ายสินค้าจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง เนื่องจากเรือลำเลียงไม่สามารถที่จะเคลื่อนที่ด้วยตัวเองได้โดยวัตถุประสงค์ในการลากจูงประเภทดังกล่าวเพื่อช่วยเหลือเรือลำเลียงในการจัดส่งสินค้า ซึ่งในประเทศไทย ปัจจุบันมีเพียงบริษัทเอกชนที่ดำเนินการลากจูงประเภทนี้อยู่

ซึ่งผู้ลากจูงเหล่านี้จะเป็นผู้ควบคุมและกำหนดทิศทางในการเดินทะเลเองและจะเป็นผู้ควบคุมเรือลำเลียง ซึ่งในการลากจูงนี้เรือลากจูงจะใช้สายโยง (Towline) เป็นอุปกรณ์สำคัญใน

การลากจูง ซึ่งสายโยงดังกล่าวจะต้องเป็นเชือกที่ได้มาตรฐานหรือผ่านการรับรอง คือจะต้องมีความแข็งแรงทนทาน มีความยาวที่เหมาะสมซึ่งตาม พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2546 มาตรา 58 กำหนดถึงจำนวนและน้ำหนักเรือที่ถูกลากจูงที่เรือลากจูงสามารถทำการลากจูงได้ แต่ไม่ได้มีการกำหนดถึงความยาวของสายโยงไว้ แต่ในทางปฏิบัติเรือลากจูงจะใช้สายโยงที่มีเส้นรอบวง 80 มิลลิเมตร หรือ 10 นิ้ว ในการขอใช้บริการเรือลากจูงประเภทนี้ผู้ขอใช้บริการอาจจะตกลงทำสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษร เนื่องจากผู้ให้บริการเป็นบริษัทเอกชน จึงต้องมีการกำหนดถึงสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบเอาไว้ด้วย

เมื่อพิจารณารูปแบบของการให้บริการลากจูงเรือในประเทศไทยแล้ว ในเรื่องของสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบ นั้น การให้บริการที่มีลักษณะดันจูงเรือ ตามระเบียบกรมเจ้าท่า ฯ ได้กำหนดให้ผู้นำร่องไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นขณะที่ดำเนินการนำร่อง เว้นแต่จะได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง แต่ในขณะที่เรือลากจูงที่ทวน้ำที่ลากจูงเรือลำเลียงนั้นไม่ได้มีกฎหมายกำหนดในเรื่องสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบไว้เป็นการเฉพาะ จึงต้องนำหลักกฎหมายทั่วไปมาใช้บังคับ หากมีความเสียหายเกิดขึ้นผู้ลากจูงจะต้องรับผิดชอบ

หากพิจารณาตามกฎหมายไทยสัญญาลากจูงเรือมีลักษณะคล้ายกับสัญญาจ้างทำของ กล่าวคือ สัญญาลากจูงเรือเป็นสัญญาที่ว่าจ้างให้เรือลากจูงปฏิบัติการลากจูงเรือไปยังจุดหมายปลายทางที่ตกลงกันไว้ และผู้ว่าจ้างตกลงที่จะจ่ายค่าตอบแทน ซึ่งหากจะนำหลักกฎหมายเรื่องจ้างทำของมาปรับใช้กับกรณีการลากจูงเรื่อนั้น อาจเกิดปัญหาขึ้นเนื่องจาก ตามสัญญาจ้างทำของนั้นผู้รับจ้าง ทำการงานจนสำเร็จให้แก่ผู้ว่าจ้าง โดยผู้รับจ้างมิได้อยู่ภายใต้อำนาจบังคับของผู้ว่าจ้างแต่อย่างใด ผู้รับจ้างมีอิสระในการทำงาน ซึ่งในเรื่องดังกล่าวศาลฎีกาได้ตัดสินไว้ในคำพิพากษาฎีกาที่ 1176/2550 สัญญาจ้างทำของตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 587 นั้น ผู้รับจ้างตกลงจะทำงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่ผู้ว่าจ้าง โดยผู้รับจ้างไม่ได้อยู่ในความควบคุมบังคับบัญชาของผู้ว่าจ้างและผู้ว่าจ้างไม่มีสิทธิจะสั่งงานหรือบอกการแก่ผู้รับจ้าง แต่ในกรณีของการลากจูงนั้นกำหนดไว้ว่าเรือที่ถูกลากจูงมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเรือลากจูง เนื่องจาก ในการลากจูงเรือต้องอาศัยผู้ที่มีความรู้ ความชำนาญโดยเฉพาะเพราะผู้ที่ทำการลากจูงเรือย่อมมีความรู้ความชำนาญในเรื่องเส้นทางการเดินเรือ การดูเข็มทิศแผนที่ การใช้เรดาร์ในการกำหนดตำแหน่งหรือสามารถแก้ไขสถานการณ์ในภาวะฉุกเฉินได้ ทำให้ลากจูงเรือลำเลียงสินค้าที่พ่วงอยู่นั้นไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างปลอดภัย นอกจากนี้หากเรือที่ถูกลากจูงไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเรือลากจูง เรือที่ถูกลากจูงจะไม่มีสิทธิโต้เรือลากจูงได้ เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่า การที่จะนำหลักทั่วไปในเรื่องจ้างทำของมาปรับใช้นั้นอาจก่อให้เกิด

ช่องว่างได้ เพราะในเรื่องอำนาจในการสั่งการของทั้งสัญญาลากจูงเรือกับสัญญาจ้างทำของนั้นมีข้อแตกต่างกันอย่างชัดเจน และการลากจูงเรือนั้นเป็นกรณีที่เรือลำเลียงสินค้าหรือเรือที่ถูกลากจูงได้ว่าจ้างเรือลากจูงให้ปฏิบัติการลากจูงเรือแต่กลับมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเรือลากจูงซึ่งเป็นผู้รับจ้าง ซึ่งหน้าที่ดังกล่าวก็ไม่ตรงตามหลักกฎหมายของสัญญาจ้างทำของ จะเห็นว่าหากนำหลักเรื่องสัญญาจ้างทำของมาปรับใช้กับกรณีนี้ อาจจะไม่ถูกต้องตรงตามเจตนารมณ์ของเรื่องการลากจูง เพราะอำนาจในการสั่งการแตกต่างกัน

อย่างไรก็ตาม ในเรื่องอำนาจในการสั่งการหรืออำนาจในการควบคุมเรือลากจูงนั้น ศาลประเทศอังกฤษไม่ได้เดินตามหลักที่ว่าเรือลากจูงอยู่ภายใต้การควบคุมของเรือที่ถูกลากจูง อันทำให้เรือลากจูงจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ โดยให้เหตุผลว่า การควบคุมเรือทั้งหมดอยู่ที่เรือลากจูง หรือว่าเรือที่ถูกลากจูงมิได้มีส่วนในการเดินเรือ และมีได้มีส่วนผิดในเรื่องดังกล่าว เช่น ในคดี The Devonshire (Owners) V. The Barge Leslie (Owners) (1912) และ คดี The Adriatic and the Wellington (1914) เป็นต้น

เมื่อพิจารณาแล้วผู้เขียนมีความเห็นว่า สภาพปัญหาที่ประเทศไทยประสบอยู่ซึ่งเป็นสาระสำคัญที่ควรยกวางกฎหมายในเรื่องของการลากจูงเรือ ได้แก่

1. ประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะในเรื่องการลากจูงเรือที่เพียงพอ
2. กฎหมายทั่วไปที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ไม่สามารถนำมาปรับใช้ได้ถูกต้อง
3. ค่าพิพาทของศาลไทยที่มีอยู่เกี่ยวกับเรื่องการลากจูงเรือ มีปริมาณน้อยและไม่สามารถใช้เป็นหลักในการตัดสินได้

ทั้งนี้ ปัจจุบันกฎหมายไทยได้มีการบัญญัติเรื่องการลากจูงไว้แบบกว้าง ๆ และกระจัดกระจายอยู่ในหลายพระราชบัญญัติ อาทิเช่น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 เป็นต้น รวมถึงกฎข้อบังคับ ข้อกำหนดต่าง ๆ ที่ใช้ในเขตท่าเรือแต่ละที่ก็มีความแตกต่างกัน อย่างไรก็ตาม มิได้มีกฎหมายฉบับใดที่บัญญัติถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบไว้เป็นการเฉพาะ จึงทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องไม่สามารถทราบและเข้าใจถึงสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างกันได้

จากการที่ได้ศึกษาวิเคราะห์ถึงเรื่องการลากจูงและกฎหมายเกี่ยวกับการลากจูงของประเทศต่าง ๆ แม้ว่าปัจจุบันปัญหาเกี่ยวกับเรื่องการลากจูงเรือในประเทศไทยยังไม่มีให้พบมากมายนัก แต่ผู้เขียนคงไม่สามารถปฏิเสธได้ว่าธุรกิจพาณิชย์นาวีถือเป็นระบบการขนส่งหลักของโลก ซึ่งในการขนส่งแต่ละครั้งสามารถขนส่งสินค้าได้เป็นคราวละจำนวนมากและค่าใช้จ่ายอาจจะ

ต่ำกว่าการขนส่งด้วยวิธีอื่น ซึ่งปัจจุบันเรือลากจูงได้เข้ามามีบทบาทมากขึ้นในธุรกิจพาณิชย์นาวี ดังนั้นเพื่อเป็นการรองรับการเจริญเติบโตของธุรกิจพาณิชย์นาวี และจากเหตุผลที่กล่าวมาข้างต้นทั้งหมดนั้น จะเห็นได้ว่าประเทศไทยยังไม่มีบทกฎหมายเฉพาะที่จะนำมาบังคับใช้กับเรื่องการลากจูงเรือได้ บทกฎหมายทั่วไปที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันก็ไม่ถูกต้องตรงตามเจตนารมณ์หรือประเพณีปฏิบัติในการลากจูงเรือ เมื่อได้พิจารณาพิเคราะห์ ศึกษาศึกษาถึงความหมาย หน้าที่และลักษณะพื้นฐานของการลากจูงเรือ ศึกษาถึงกฎหมายการลากจูงเรือของต่างประเทศ ว่ากฎหมายของแต่ละประเทศมีข้อดี ข้อเสีย อย่างไร รวมถึงศึกษาปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในประเทศไทย

เมื่อพิจารณาจากสภาพปัญหาข้างต้นแล้ว ผู้เขียนจึงเห็นว่า หากมีกฎหมายมาใช้บังคับเฉพาะกับการลากจูงเรือแล้วจะทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับกิจการลากจูงเรือได้รู้ถึงสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของตนก่อนที่จะตัดสินใจทำสัญญาลากจูงเรือ อีกทั้งยังช่วยให้มีการนำกฎหมายนี้ไปใช้เป็นหลักในการตัดสินใจตัดสินชี้ขาดถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบคู่สัญญาหากเกิดข้อพิพาทขึ้น

ผู้เขียนจึงมีข้อเสนอแนะในการแก้ไขและป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้น กล่าวคือ ประเทศไทยควรที่จะมีการแก้ปัญหากฎหมายการลากจูงเรือ ซึ่งอาจจะมีการร่างกฎหมายการลากจูงเรือไว้เป็นกฎหมายเฉพาะ ทั้งนี้ หากมีกฎหมายขึ้นมาใช้บังคับเฉพาะกับการลากจูงเรือ แล้วจะช่วยให้มีการนำกฎหมายนี้ไปใช้เป็นหลักในการตัดสินใจตัดสินชี้ขาดถึงสิทธิหน้าที่คู่สัญญาหากเกิดข้อพิพาทขึ้น และยังช่วยให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับกิจการการลากจูงเรือได้ทราบถึงสิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบ รวมถึงสิทธิเรียกร้องต่าง ๆ ของตนก่อนที่จะตัดสินใจทำสัญญาลากจูงเรือ ซึ่งถือเป็นหัวใจสำคัญของธุรกิจการค้าที่ต้องการความชัดเจนแน่นอน โดยผู้เขียนมีแนวทางเสนอดังนี้

ประการแรก โดยนำกฎหมายของต่างประเทศที่มีความเหมาะสมกับประเทศไทยมาแปลซึ่งจะเป็นแนวทางที่ง่ายและสะดวก ทั้งนี้เพราะกฎหมายของแต่ละประเทศก่อนที่จะออกมาเป็นกฎหมายจะต้องผ่านการคิด ถัดกรอง แล้วว่ามีความเหมาะสม โดยเฉพาะในประเทศที่มีประวัติศาสตร์ของการเดินเรือ การพาณิชย์นาวี การค้าระหว่างประเทศ มายาวนาน และมีการลากจูงเรือมาเป็นระยะเวลานาน ย่อมต้องพบปัญหาและอุปสรรคในทางปฏิบัติจนมีการนำไปสู่การแก้ไขปัญหาโดยออกเป็นกฎหมาย การใช้แนวทางนี้ เพียงแค่นำกฎหมายของประเทศที่เห็นว่าเนื้อหาสาระของกฎหมายนั้นมีความเหมาะสมเพียงพอที่จะนำมาใช้บังคับกับกิจการลากจูงเรือของไทย ก็สามารถนำกฎหมายของประเทศนั้นมาแปลเป็นกฎหมายไทยได้ โดยจะทำให้กฎหมายไทยมีความเป็นสากลกับประเทศอื่น ซึ่งต้องผูกพันตามกฎหมายเช่นกัน ทำให้ปัญหาในทางกฎหมายที่เกิดจากความแตกต่างกันของกฎหมายนั้นหมดไปได้ อย่างไรก็ตาม การนำกฎหมายต่างประเทศมาแปลนั้นก็มีข้อเสีย ตรงที่กฎหมายของต่างชาตินั้นได้ผ่านการยกร่างตามวัฒนธรรมประเพณี

ระบบสังคม ระบบกฎหมายของประเทศนั้น ซึ่งอาจมีความแตกต่างกับวัฒนธรรมประเพณี ระบบสังคม ระบบกฎหมายของไทย ทำให้กฎหมายนั้นอาจมีความแตกต่างจากระบบของไทยที่เป็นอยู่ หากนำกฎหมายต่างประเทศมาแปลก็อาจจะทำให้เกิดความไม่เหมาะสมกับระบบและเนื้อหา

ประการที่สอง โดยการร่างกฎหมายของประเทศไทยขึ้นมาเองทั้งฉบับ ซึ่งจะทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับกิจการการลากจูงเรือ การพาณิชย์นาวี การค้าระหว่างประเทศ ของไทยได้เข้ามามีส่วนร่วมในการร่างกฎหมายนี้ โดยได้นำเสนอถึงปัญหาของการลากจูงเรือที่เกิดขึ้นในประเทศไทย เพื่อนำกฎหมายที่จะยกร่างขึ้นมาไปใช้แก้ปัญหาได้ และสามารถกำหนดทิศทางการที่จะนำกฎหมายที่จะยกร่างขึ้นไปเป็นแนวทางเพื่อกำหนดการพัฒนากิจการการลากจูงเรือได้อีกด้วย อันจะทำให้กฎหมายนี้มีความสอดคล้องกับระบบกฎหมายที่มีอยู่แล้วทั้งที่เป็นกฎหมายเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีต่าง ๆ เช่น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือกฎหมายทั่วไป เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อย่างไรก็ตาม การร่างกฎหมายเองทั้งฉบับนั้น อาจจะทำให้กฎหมายนี้ไม่มีความเป็นสากล หรืออาจไม่สอดคล้องกับหลักการของกฎหมายเกี่ยวกับการลากจูงเรือของนานาประเทศ

ประการที่สาม โดยการนำกฎหมายต่างประเทศที่มีความเหมาะสมมาเป็นต้นแบบ และร่างเพิ่มเติมในส่วนที่เห็นว่ายังไม่เหมาะสม ไม่สมบูรณ์ กล่าวคือ นำกฎหมายของประเทศที่เห็นว่าเนื้อหาของกฎหมายนั้นมีความเหมาะสมเพียงพอที่จะนำมาใช้บังคับกับกิจการการลากจูงเรือของไทยมาแปลเป็นกฎหมายไทย และศึกษาว่ายังมีส่วนใดของกฎหมายที่ควรจะต้องแก้ไข เพิ่มเติมให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ของกิจการการลากจูงเรือของประเทศไทย ซึ่งจะทำให้กฎหมายของไทยมีความเป็นสากลเหมือนกับประเทศอื่น อีกทั้งยังเป็นการอุดช่องว่างด้วยการแก้ไข เพิ่มเติม เนื้อหาในส่วนที่ไม่เหมาะสมกับประเทศไทยได้อีกด้วย

ดังนั้น ประเทศไทยควรจะมีการยกพระราชบัญญัติกฎหมายการลากจูงเรือเป็นกฎหมายเฉพาะ เพื่อให้มีกฎหมายฉบับเดียวที่ประกอบด้วยทุกประเด็นที่ตอบสนองต่อธุรกิจการลากจูงเรือ และเมื่อไม่มีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการลากจูงเรือ การยกร่างจึงต้องคำนึงหลักกฎหมายที่เป็นสากล เพื่อให้กฎหมายที่นำมาใช้บังคับมีความเป็นสากลเป็นที่ยอมรับได้ในหมู่ผู้ที่เกี่ยวข้อง แต่ทั้งนี้หากยกร่างกฎหมายดังกล่าวขึ้นมาเองทั้งฉบับ โดยไม่อิงกฎหมายของชาติที่มีหลักกฎหมายที่เป็นสากลมาใช้ในการยกร่างก็อาจไม่เป็นที่ยอมรับได้ และประการสำคัญที่สุดสำหรับกฎหมายที่จะนำมาเป็นต้นแบบในการยกร่างนั้นจะต้องมีรายละเอียดที่สำคัญในสาระสำคัญที่เป็นปัญหาของการลากจูงเรือ ทั้งนี้ผู้เขียนเห็นว่า อาจจะนำเนื้อหาของกฎหมายของ

ประเทศต่าง ๆ ในส่วนที่เหมาะสมกับประเทศไทยมาเป็นแนวทางในการยกร่าง และร่างเพิ่มเติมในส่วนที่เห็นว่าไม่เหมาะสม หรือไม่สมบูรณ์ โดยคำนึงถึงจารีตประเพณีและแนวทางปฏิบัติในทางการค้าและความเหมาะสมกับประเทศไทย รวมทั้งนำบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการลากจูงเรือที่กระจัดกระจายอยู่ในพระราชบัญญัติต่าง ๆ มารวมไว้อยู่ในกฎหมายฉบับนี้ด้วย