

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศมีความสำคัญมากขึ้นและได้ขยายตัวไปอย่างรวดเร็ว ซึ่งการค้าระหว่างประเทศของไทยได้ขยายตัวอย่างสม่ำเสมอตลอดมา ส่งผลให้กิจการขนส่งสินค้าต้องขยายตัวเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับความต้องการในการนำเข้าและส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ เพื่อขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนไปสู่ที่อีกแห่งหนึ่ง ซึ่งระบบการขนส่งที่ถือว่าสำคัญและเป็นที่ยอมรับมากที่สุด คือ การขนส่งทางทะเล เนื่องจากการขนส่งทางทะเลนั้นสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ โดยใช้ต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งในรูปแบบอื่น ซึ่งถือเป็นปัจจัยที่ได้เปรียบกว่าการขนส่งทางบกหรือทางอากาศ นอกจากนี้การขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือบรรทุกสินค้านั้นสามารถไปได้ในทะเลทุกแห่งของโลก เชื่อมโยงการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยมีทะเลเป็นสื่อกลาง ทำให้การขนส่งสินค้าทางทะเลได้รับความนิยมมากกว่าการขนส่งประเภทอื่น ๆ

เมื่อการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นที่ยอมรับและมีความสำคัญ เรือจึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญ เพราะเรือเป็นยานพาหนะหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางทะเล การใช้ประโยชน์จากเรือ ความสามารถในการบรรทุก ความพร้อมในการเผชิญภัยทางทะเล จึงเป็นสิ่งสำคัญยิ่ง แต่ในบางกรณีเรือบรรทุกสินค้าไม่สามารถขับเคลื่อนหรือไม่มีกำลังขับเคลื่อนด้วยตัวเอง เนื่องจากเรือบรรทุกสินค้าไม่มีกำลังเพียงพอ หรือเรือลำเลียงสินค้าไม่มีเครื่องยนต์จึงไม่สามารถขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางได้ หรือกรณีที่เรือสินค้าไม่สามารถเข้าเทียบท่าหรือออกจากท่าได้อย่างปลอดภัย จึงต้องมีการขอใช้บริการเรือที่มีกำลังแรงม้าสูง เพื่อเข้ามาช่วยทำการลากจูงเรือดังกล่าว เรียกว่า “การลากจูงเรือ” หรือ “Towage” โดยจะมีการทำสัญญาลากจูงเรือ ซึ่งเป็นการบริการลากจูงเรือหรือวัตถุทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง และคู่สัญญามีการตกลงกันที่จะจ่ายค่าตอบแทน โดยเรือที่ทำหน้าที่ลากจูง เรียกว่า เรือลากจูง (Tugboat) และเรือลำเลียงที่ถูกลากจูง เรียกว่า เรือพ่วง (Towboat)

การบริการลากจูงเรือ เป็นการบริการให้ความช่วยเหลือแก่เรือลำอื่นในการขับเคลื่อนหรือช่วยให้เคลื่อนที่ได้เร็วขึ้นและปลอดภัย เนื่องจากเรือลากจูงจะเป็นเรือที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ที่มีกำลังแรงม้าสูงและมีกำลังสม่ำเสมอ เพราะในบางช่วงบางเส้นทางในการเดินเรือ

เรือเดินทะเลอาจจะบังคับเรือได้ลำบากจึงต้องอาศัยเรือลากจูงในการเคลื่อนย้ายไปยังที่ต่าง ๆ นอกจากนี้เรือลากจูงยังทำหน้าที่ในการดันเรือ หรือดึงเรือเพื่อช่วยให้เรือสินค้าเข้าเทียบท่าหรือออกจากท่าได้อย่างปลอดภัย

การลากจูงเรื่อนั้นอาจเกิดขึ้นได้ในหลายกรณี อาทิเช่น ในกรณีที่เรือใหญ่ต้องการให้มีการลากจูงเรือในเวลาที่เรือเข้าเทียบท่าหรือออกจากท่า เนื่องจากในหลายประเทศอาจจะมีกฎหมายกำหนดให้ต้องอาศัยเรือลากจูงเพื่อช่วยเหลือในการเข้าเทียบท่าหรือออกจากท่าเรือ หรือในกรณีต้องมีการเคลื่อนย้ายเรือลำเลียงหรือวัตถุทางทะเลไปยังที่อื่น ๆ แม้เรือลำนั้นจะไม่ได้ตกอยู่ในอันตรายก็ตาม

สำหรับการลากจูงเรือในต่างประเทศนั้น จะมีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการลากจูงเรือไว้แตกต่างกัน กล่าวคือ ในประเทศจีนได้มีการกำหนดเรื่องการลากจูงเรือไว้ในหมวดหนึ่งของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน ที่มีชื่อว่า “Maritime Code of the People’s Republic of China” โดยบทบัญญัติดังกล่าวไม่ใช้บังคับแก่การให้บริการลากจูงเรือในเขตท่าเรือ เนื่องจากการลากจูงเรือในเขตท่าเรือไม่มีวัตถุประสงค์โดยตรงในการลากจูงเรือ หรือวัตถุทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง และหากเจ้าของเรือลากจูงทำการลากจูงเรือลำเลียงของตนเอง หรือที่ตนเองเป็นผู้ดำเนินการ จากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง ให้ถือเป็นการขนส่งทางทะเล จึงต้องนำกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางทะเลมาบังคับใช้ ในเรื่องของสัญญาลากจูงเรือกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีนได้ให้คำนิยามและกำหนดให้สัญญาลากจูงเรือต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรและต้องมีรายการหลักที่สำคัญตามที่กฎหมายของประเทศจีนกำหนดไว้ เช่น ชื่อและที่อยู่ของเจ้าของเรือลากจูงและฝ่ายที่จะถูกลาก ชื่อและรายการสำคัญของเรือลากจูงรวมทั้งกำลังม้าของเรือ ชื่อและรายการสำคัญของวัตถุที่จะถูกลากจูง จุดเริ่มต้นและปลายทางของการลากจูง รวมทั้งรายละเอียดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

นอกจากนี้ กฎหมายประเทศจีนยังได้กำหนดเรื่อง Towworthy ซึ่งหมายถึงความสามารถในการลากจูงได้อย่างปลอดภัย โดยบังคับใช้ทั้งกับเรือลากจูงและฝ่ายที่จะถูกลากจูงที่จะต้องใช้ความอดุสาหะอันควร (due diligence) ในการทำให้เกิด Towworthiness ก่อนเริ่มการลากจูง เพราะมีผลโดยตรงต่อความปลอดภัยในระหว่างการเดินทาง

สำหรับในประเทศโครเอเชีย กฎหมายเกี่ยวกับการลากจูงเรือได้กำหนดไว้ใน “Maritime Code of the Republic of Croatia” โดยกำหนดว่าบทบัญญัติในเรื่องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปให้นำมาใช้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรือลากจูงและเรือที่ถูกลากจูง ซึ่งในกฎหมายของประเทศโครเอเชียไม่ได้มีการกำหนดในเรื่องคำนิยามของสัญญาลากจูงเรือไว้ แต่ได้กำหนดถึง

หน้าที่ของผู้ปฏิบัติการเรือลากจูงว่า มีหน้าที่ลาก หรือดันเรือลำอื่น หรือวัตถุไปยังจุดหมายปลายทางที่กำหนดหรือในช่วงเวลาที่กำหนดไว้ โดยผู้ปฏิบัติการเรือที่ถูกลากจูงมีหน้าที่จ่ายค่าตอบแทนในการลากจูงตามที่ได้ตกลงกันไว้ และได้มีการกำหนดให้นำเรื่องการชดเชยค่าเสียหายของเรือโดนกันมาปรับใช้กรณีที่เกิดเหตุเรือโดนกันระหว่างเรือลากจูงกับเรือที่ถูกลาก หรือกับเรือลำอื่น นอกจากนี้ ยังกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ปฏิบัติการเรือลากจูง มีสิทธิและเสียสิทธิในการได้รับเงินรางวัลการช่วยเหลือในระหว่างเรือที่ลากจูงกับเรือลำที่ถูกลากจูง อีกด้วย

กฎหมายของประเทศโครเอเชียยังได้มีการกำหนดไม่ให้เรือที่ชักธงต่างชาติทำการลากจูงเรือในบริเวณท่าเรือหรือภายในเขตน่านน้ำของประเทศโครเอเชีย ซึ่งข้อห้ามดังกล่าว ไม่มีบัญญัติไว้ในกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศอื่น

สำหรับประเทศเวียดนามนั้น กฎหมายเกี่ยวกับการลากจูงเรือได้กำหนดไว้ใน “Vietnam Maritime Code” ซึ่งไม่ได้มุ่งเน้นว่าจะต้องเป็นการลากจูงเรือ หรือวัตถุอื่นใดจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง เช่นเดียวกับประเทศจีนและประเทศโครเอเชีย เพียงแต่กำหนดให้หมายถึงการลากจูง การดึง หรือการช่วยเหลืออื่นใด เพื่อให้เรือหรือวัตถุนั้นเคลื่อนที่ได้เท่านั้น และรวมถึงกรณีที่เรือลากจูงเข้าช่วยเหลือเรือเมื่อมีเหตุจำเป็น และยังได้มีการกำหนดถึงค่าตอบแทนและผู้ที่เกี่ยวข้องในการลากจูงเรือ นอกจากนี้ กฎหมายของประเทศเวียดนามได้กำหนดในเรื่องอายุความของสัญญาลากจูงว่าให้มีอายุความ 2 ปี นับจากวันที่สัญญาลากจูงนั้นสิ้นสุดลง

แต่อย่างไรก็ตาม ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศเวียดนามในเรื่องเกี่ยวกับการลากจูงเรือยังมีเนื้อหาค่อนข้างน้อย นอกจากนั้น ในบางเรื่องก็ยากแก่การทำความเข้าใจ เช่น ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการลากจูง เป็นต้น

สำหรับประเทศฝรั่งเศส กฎหมายที่ใช้บังคับการลากจูงเรือ คือ กฎหมายลงวันที่ 3 กรกฎาคม ค.ศ. 1967 โดยได้กำหนดถึงเรื่องการควบคุมการปฏิบัติการลากจูงเรือ ความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติการจะตกเป็นภาระแก่ฝ่ายใด และอายุความฟ้องร้องคดีที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติการลากจูงเรือ โดยกฎเกณฑ์ของกฎหมายในเรื่องการลากจูงเรื่อนั้น จะปรากฏอยู่เฉพาะในตัวกฎหมายลงวันที่ 3 มกราคม ค.ศ. 1969 แต่ไม่ปรากฏอยู่ในกฎหมายของฝ่ายบริหาร ซึ่งไม่เหมือนกับเรื่องอื่น ๆ ที่กฎเกณฑ์ของกฎหมายในเรื่องนั้น ๆ มักจะปรากฏอยู่ทั้งในตัวกฎหมายและในกฎหมายของฝ่ายบริหาร

สำหรับประเทศอังกฤษ เป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีความสำคัญในด้านพาณิชย์นาวีเนื่องมาจากประเทศอังกฤษมีสภาพเป็นเกาะและมีเมืองท่าที่สำคัญในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งการบริการการลากจูงเรือ ถือเป็นบริการที่สำคัญที่ช่วยทำให้การขนส่งสินค้านั้นรวดเร็ว

ขึ้น โดยได้มีการพัฒนาในเรื่องของสัญญามาตรฐาน (Standard Form) ขึ้นมาเพื่อบังคับใช้กับการบริการในด้านลากจูงเรือและการบริการอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากการลากจูงเรือ โดยสัญญามาตรฐานดังกล่าวมีชื่อว่า “The United Kingdom Standard Conditions for Towage and Other Services (Revised 1986)” หรือ “UKSTC” ซึ่งได้กำหนดว่า สัญญาลากจูงเรือเป็นสัญญาระหว่างเจ้าของเรือลากจูงกับผู้เช่า ข้อสัญญามาตรฐานดังกล่าวมีส่วนสำคัญในการกำหนดสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าของเรือลากจูงและผู้เช่า รวมถึงลูกจ้างและตัวแทน เพื่อให้คู่สัญญาเข้าใจในเรื่องภาระหน้าที่และเงื่อนไขต่าง ๆ ทั้งนี้ ข้อกำหนดในสัญญามาตรฐาน UKSTC นั้น จะเอื้อประโยชน์แก่เจ้าของเรือลากจูง

ในเรื่องข้อกำหนดเกี่ยวกับการลากจูงเรือของประเทศอังกฤษนั้นจะแตกต่างจากประเทศอื่น เนื่องจากอยู่ในรูปของ “สัญญามาตรฐาน” (Stand Form) ในขณะที่ประเทศจีน ประเทศโครเอเชีย ประเทศเวียดนาม ประเทศฝรั่งเศส ได้บัญญัติกฎหมายการลากจูงเรือไว้ในประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวี (Maritime Code) ทั้งนี้ ข้อสัญญาที่กำหนดในสัญญาประเภทนี้จะถูกกำหนดขึ้นจากคู่สัญญาฝ่ายเดียวที่มีอำนาจในการต่อรองที่เหนือกว่าคู่สัญญาฝ่ายตรงข้าม ทำให้คู่สัญญาฝ่ายตรงข้ามไม่สามารถเจรจาตกลงเพื่อผ่อนคลายเงื่อนไขแห่งสัญญาที่ตนต้องยอมรับ เพราะตนมีความจำเป็นต้องเข้าทำสัญญาโดยไม่สามารถจะหลีกเลี่ยงได้ เช่น ผู้กำหนดข้อสัญญาเป็นผู้ผูกขาดกิจการบางอย่าง หรือผู้กำหนดข้อสัญญาเป็นผู้มีฐานะทางการเงินที่ดีซึ่งคู่สัญญาอีกฝ่ายจำเป็นต้องพึ่งพาอาศัย เป็นต้น

ส่วนในประเทศไทยนั้น การบริการลากจูงเรืออาจจะแยกได้เป็น 2 รูปแบบ คือ

(1) การลากจูงเรือภายในบริเวณท่าเรือ มักจะเป็นเรื่องที่พบเห็นกันอยู่เป็นประจำและเป็นเรื่องปกติ เป็นลักษณะการลากจูงที่ผู้ลากจูงมีหน้าที่ในการช่วยเหลือเรือสินค้าในการเข้า-ออกร่องน้ำหรือบริเวณท่าเรือได้อย่างปลอดภัยตามคำแนะนำของผู้นำร่อง การนำร่องจะช่วยทำให้การคมนาคมในเขตที่มีการสัญจรไปมาหนาแน่นดำเนินไปได้รวดเร็วขึ้น และช่วยให้มีการประสานงานกันในการเดินเรือเข้า-ออกบริเวณท่าเรือ อันเป็นการหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ เพราะหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอาจทำให้ทางเข้า-ออกของท่าเรื่อนั้นถูกปิดกั้น อันจะมีผลกระทบต่อสินค้าเข้าและสินค้าออก และเศรษฐกิจของประเทศได้ ซึ่งหากเกิดความเสียหายในขณะทำการนำร่อง ผู้นำร่องจะต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าแล้วแต่กรณี

(2) การลากจูงเรือในทะเล เป็นกรณีที่เรือลากจูงทำหน้าที่ช่วยลากเรือหรือวัตถุทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยผู้ลากจูงมีอำนาจในการควบคุมและสั่งการ และมีหน้าที่จัดหาเรือลากจูงที่มีเครื่องมือที่เหมาะสมและพร้อมใช้งาน จัดหาบุคลากรผู้มีความรู้ ความ

เชี่ยวชาญ ที่เพียงพอเพื่อปฏิบัติการลากจูงเรือ หากเกิดความเสียหายขึ้นผู้ลากจูงมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของเรือที่ถูกลากจูงหรือเจ้าของสินค้าแล้วแต่กรณี เนื่องจากการลากจูงประเภทนี้เรือลากจูงเป็นผู้ควบคุมและออกคำสั่งต่อเรือที่ถูกลากจูง

สำหรับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการลากจูงเรือของประเทศไทย ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะจำทำของ และลักษณะละเมิด พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 พระราชบัญญัติกักเรือ พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 จากการศึกษาพบว่า การนำหลักทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะจำทำของ และลักษณะละเมิด มาปรับใช้ อาจจะมีหลักเกณฑ์บางประการที่ไม่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับเรื่องการลากจูงเรือ เช่น ในเรื่องอำนาจสั่งการในสัญญาจำทำของ กับในสัญญาลากจูงเรือมีความแตกต่างกัน เรื่องความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเรือที่ถูกลากจูง ถ้าหากนำมาปรับใช้ในข้อพิพาทที่เกี่ยวกับการลากจูงเรือไม่น่าจะถูกต้อง และอาจก่อให้เกิดปัญหาในการพิจารณาคดีได้ ทั้งนี้ เพราะวาทบัญญัติดังกล่าวมิได้ถูกออกแบบให้เหมาะสมกับการระงับข้อพิพาทเกี่ยวกับการลากจูงเรือ ดังนั้น จึงควรมีการบัญญัติกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวกับการลากจูงเรือ โดยอาจจะพิจารณารูปแบบของกฎหมายต่างประเทศที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ การค้า สังคม ของประเทศไทย ทั้งนี้กฎหมายที่จะออกมานั้นจะต้องมีรายละเอียดที่สมบูรณ์และเพียงพอที่จะทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ทำการศึกษาอันจะเป็นการให้ความรู้ด้านพาณิชย์นาวีที่เกี่ยวกับการลากจูงเรือแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย เพื่อให้กฎหมายการลากจูงเรือฉบับนี้เป็นการวางหลักการในกิจการการลากจูงเรือของประเทศไทย

5.2 ข้อเสนอแนะ

ในปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่มีมาตรการกฎหมายการลากจูงเรือ (Towage) ขึ้นใช้บังคับโดยตรง ประกอบกับการลากจูงเรือเป็นกิจการที่แม้จะมีมานานแล้วแต่ก็เป็นกิจการที่รู้จักกันในแวดวงของผู้ที่เกี่ยวข้อง แต่ในอนาคตที่การค้าระหว่างประเทศที่ต้องอาศัยเรือในการขนส่งมีปริมาณมากขึ้น การลากจูงเรือก็จะมีผลสำคัญและเป็นที่รู้จักมากขึ้น เมื่อเป็นเช่นนี้การร่างกฎหมายการลากจูงเรือจึงต้องยกกว้างโดยมีรายละเอียดที่ชัดเจนในเรื่อง ขอบเขตการบังคับใช้นิยามและลักษณะของสัญญาลากจูงเรือ ลักษณะของเรือลากจูงและเรือที่ถูกลาก สิทธิ หน้าที่

และความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้อง หน้าที่ของเรือลากจูงในเรื่องการทำให้เรือมีความสามารถในการเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) หน้าที่ของเรือที่ถูกลากในการปฏิบัติตามคำสั่งของเรือลากจูง การจำกัดความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิด ค่าตอบแทนในการลากจูงเรือ การชดเชยค่าเสียหาย เป็นต้น

อย่างไรก็ดี จากการศึกษาค้นคว้า ในต่างประเทศ เช่น ประเทศจีน ประเทศโครเอเชีย ประเทศเวียดนาม ประเทศฝรั่งเศส นั้น กฎหมายการลากจูงเรือของประเทศเหล่านี้จะถูกบัญญัติอยู่ในกฎหมายที่มีลักษณะเป็นประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวี (Maritime Code) โดยรวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวีทั้งหมด เช่น เรื่องการรับขนของทางทะเล เรือเดินทะเล ลูกเรือ ท่าเรือ การจ้างเรือ การจดทะเบียนเรือ เรือโดนกัน การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล การประกันภัย การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป การรับขนคนโดยสารและสัมภาระ การจำกัดความรับผิด การกู้ซากวัตถุ และเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวีไว้อย่างครบถ้วน ส่วนประเทศอังกฤษ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการลากจูงเรือจะอยู่ในรูปของสัญญามาตรฐาน ซึ่งจะถูกระบุขึ้นจากคู่สัญญาฝ่ายเดียวที่มีอำนาจในการต่อรองที่เหนือกว่าคู่สัญญาฝ่ายตรงข้าม โดยไม่สามารถที่จะเจรจาต่อรองเงื่อนไขแห่งสัญญาที่ตนต้องยอมรับ

เมื่อศึกษาถึงปัญหาที่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการลากจูงเรือ ผู้เขียนมีความเห็น ที่จะเสนอแนวทางในการแก้ปัญหาดังกล่าว ไว้ดังนี้

แนวทางแรก คือ การนำกฎหมายไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันมาใช้ อันได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะจำทำของ และลักษณะละเมิด ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นหลักกฎหมายทั่วไปที่ศาลมักนำมาปรับใช้ในการพิจารณาคดีในกรณีที่ไม่กฎหมายเฉพาะบัญญัติไว้ แต่การที่จะนำหลักกฎหมายทั่วไปมาปรับใช้นั้นอาจก่อให้เกิดช่องว่าง กล่าวคือ หากนำกฎหมายทั่วไปมาปรับใช้ผลในทางกฎหมายที่ได้รับอาจไม่ถูกต้องตรงตามเจตนารมณ์ของการลากจูงเรือ เช่น ความแตกต่างของอำนาจในการสั่งการ ความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกรณีเรือโดนกัน เป็นต้น

แนวทางที่สอง คือ การนำสัญญามาตรฐาน (Standard Form) ของประเทศอังกฤษมาใช้ในประเทศไทย ซึ่งการนำสัญญามาตรฐานดังกล่าวมานั้น อาจก่อให้เกิดปัญหา ดังนี้

(1) ปัญหาในเรื่องของภาษา เนื่องจากสัญญามาตรฐานดังกล่าวนี้เป็นภาษาอังกฤษ การที่จะนำมาใช้นั้นจะต้องแปลเป็นภาษาไทย ต้องอาศัยบุคคลที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญทางด้านภาษา อีกทั้ง เรื่องการลากจูงเรือเป็นเรื่องเฉพาะซึ่งการที่จะแปลเป็นภาษาไทยนั้นอาจไม่ตรงตามเจตนารมณ์ที่แท้จริงของสัญญา

(2) ความแตกต่างของระบบกฎหมาย ซึ่งระบบกฎหมายของประเทศอังกฤษนั้นเป็นระบบ Common Law ส่วนระบบกฎหมายไทยเป็นระบบ Civil Law ซึ่งการที่ประเทศอังกฤษกำหนดข้อสัญญามาตรฐานเพื่อใช้กับธุรกิจการลากจูงเรือในประเทศของตน ก็เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพวัฒนธรรมประเพณี ระบบสังคม ระบบกฎหมาย ของประเทศตน ซึ่งหากนำสัญญามาตรฐานมาใช้ อาจทำให้เกิดความไม่เหมาะสมกับระบบกฎหมายของประเทศไทยได้

(3) เนื่องจากสภาพทางภูมิศาสตร์ สังคมและวัฒนธรรม รูปแบบทางเศรษฐกิจ วิธีปฏิบัติทางการค้าและประเพณีทางการค้า ของประเทศอังกฤษและประเทศไทยนั้นมีความแตกต่างกัน ส่งผลให้ระบบธุรกิจพาณิชย์นาวีทางด้านการลากจูงเรือของประเทศอังกฤษกับประเทศไทยนั้นมีความแตกต่างกันด้วย

(4) ให้สมาคมธุรกิจพาณิชย์นาวีที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการลากจูงเรือร่วมกันร่างสัญญามาตรฐานเพื่อใช้ในธุรกิจการลากจูงเรือโดยเฉพาะเช่นเดียวกับประเทศอังกฤษ แต่ทั้งนี้ ในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีสมาคมที่ให้ความสนใจและสนับสนุนที่จะดำเนินการร่างสัญญาดังกล่าวขึ้นมาใช้อย่างจริงจัง

แนวทางที่สาม คือ จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอจากผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการลากจูงเรือ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการยกร่างกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการลากจูงเรือ ซึ่งวิธีการนี้จะทำให้สามารถรับรู้ถึงสภาพปัญหาและข้อเท็จจริงต่าง ๆ เกี่ยวกับการลากจูงเรือ เพื่อกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับนั้นสามารถครอบคลุมถึงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจริงและสอดคล้องกับระบบเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ของประเทศไทย

จากทั้งสามแนวทางที่กล่าวมาแล้วนั้น ผู้เขียนเห็นด้วยกับแนวทางที่สาม คือ ดำเนินการยกร่างกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการลากจูงเรือ โดยรับฟังความคิดเห็นจากผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการลากจูงเรือ เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น แม้ว่าปัจจุบันประเทศไทยจะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการลากจูงเรือบัญญัติไว้อยู่บ้างแล้ว แต่ก็ได้บัญญัติไว้กระจัดกระจายอยู่ในหลาย ๆ พระราชบัญญัติ ไม่ได้มีการบัญญัติไว้ให้เป็นหมวดหมู่อย่างชัดเจน ดังนั้นในการยกร่างกฎหมายฉบับนี้ควรที่จะต้องกำหนดในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการลากจูงเรือ และอาจจะนำบทบัญญัติที่กระจัดกระจายอยู่ในแต่ละพระราชบัญญัติมารวบรวมไว้ในกฎหมายที่จะยกร่างใหม่นี้เพื่อให้กฎหมายมีความสมบูรณ์ และเพื่อประโยชน์ในการศึกษา ค้นคว้า อีกทั้งยังเป็นการช่วยให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการลากจูงเรือ ได้ทราบถึงสิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบของตนได้อย่างถูกต้องครบถ้วนก่อนที่จะตัดสินใจทำสัญญาลากจูงเรือ โดยกฎหมายที่ถูกยกร่างขึ้นมานั้น ผู้เขียนเห็นว่าจะต้องมีองค์ประกอบ ดังนี้

1. มีเนื้อหาที่ครอบคลุมสาระสำคัญของการลากจูงเรือทุกประเภทให้มีความชัดเจน มีรายละเอียดของขอบเขตการบังคับใช้ว่าสามารถบังคับใช้ในกรณีใดบ้าง กับเรือประเภทใด และกับผู้ใดบ้าง โดยต้องเปิดโอกาสให้คู่สัญญาได้มีการตกลงกันตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of contract) และให้ใช้กฎหมายนี้ในส่วนที่ไม่ได้มีการตกลงกันไว้หรือข้อตกลงไม่ชัดเจน หรือเป็นข้อตกลงที่ให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้เปรียบและอีกฝ่ายต้องรับภาระอันหนักเกินควร

2. ต้องมีการกำหนดในเรื่องสิทธิหน้าที่ระหว่างผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการเรือลากจูง รวมถึงในเรื่องความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายเพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายได้มีโอกาสทราบและเข้าใจเนื้อหาสาระสำคัญของการลากจูงเรือ

3. ต้องกำหนดถึงลักษณะของสัญญาลากจูงเรือ และ ลักษณะของเรือลากจูงและเรือที่ถูกลากตามแบบของกฎหมายประเทศจีน เพื่อให้ทราบว่าสัญญาลากจูงและ เรือลากจูงและเรือที่ถูกลากนั้น ควรมีลักษณะอย่างไร

4. เพิ่มเติมในส่วนของการกำหนดประเภทของเรือ ขนาดของเรือที่จะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายฉบับนี้ โดยกำหนดให้ชัดเจนว่าเรือประเภทใดหรือขนาดใดที่ตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายฉบับนี้ ทั้งนี้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 3¹ ได้ให้นิยามของเรือไว้ แต่เป็นการให้คำนิยามที่มีลักษณะกว้าง ๆ ซึ่งหากพิจารณาจากวัตถุประสงค์ของการลากจูงเรือแล้ว จะเห็นได้ว่าขนาดของเรือมีความสำคัญ ดังนั้นควรที่จะกำหนดคำนิยามของเรือให้ชัดเจนว่ามีขนาดเท่าใดถึงจะทำการลากจูงเรือได้ เพราะกฎหมายพาณิชย์ของไทยแต่ละฉบับมีลักษณะที่ออกตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายฉบับนั้น ๆ ซึ่งย่อมต้องแตกต่างกันออกไปตามแต่วัตถุประสงค์ของกฎหมาย

5. ควรมีการกำหนดอายุความของการใช้สิทธิเรียกร้องของสัญญาไว้ในร่างกฎหมายฉบับนี้ด้วยเนื่องจากการกำหนดอายุความเป็นเรื่องที่มีความสำคัญ ที่จะทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ทราบถึงช่วงเวลาหรือกำหนดเวลาที่กฎหมายให้ดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง หากไม่ดำเนินการภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด ผู้นั้นย่อมหมดสิทธิที่จะดำเนินการ ซึ่งในกฎหมายของประเทศจีนและกฎหมายของประเทศโครเอเชียไม่ได้กำหนดเรื่องอายุความไว้ แต่ในกฎหมายของประเทศเวียดนามได้กำหนดอายุความไว้ใน Article 163 โดยกำหนดให้มีอายุความ 2 ปี นับแต่วันที่

¹ มาตรา 3 “เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกลำเลียงโดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ชุดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ทำนองเดียวกัน

สัญญาลากจูงสิ้นสุดลง และกฎหมายของประเทศฝรั่งเศสได้กำหนดอายุความไว้ในมาตรา 30 L.1969 โดยให้มีอายุความ 2 ปีนับแต่เมื่อสิ้นสุดการปฏิบัติการลากจูงเรือ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าเป็นกำหนดเวลาที่เหมาะสมเนื่องจากการลากจูงเรือเป็นกิจการทางธุรกิจที่ต้องการความรวดเร็วแน่นอนในการใช้สิทธิเรียกร้องต่าง ๆ หากกำหนดอายุความที่สั้นเกินไปก็อาจไม่เป็นผลดีเนื่องจากเป็นระยะเวลาที่ไม่อาจจะทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ใช้สิทธิอย่างเต็มที่และอาจทำให้ไม่มีการตกลงเจรจาประนีประนอมกันเนื่องจากต้องรีบดำเนินการฟ้องร้อง ในทางกลับกัน หากกำหนดอายุความนานเกินไปก็จะทำให้ต้นทุนทางธุรกิจไม่คงที่แน่นอนและพยานหลักฐานต่าง ๆ อาจจะหายไปกับกำหนดอายุความที่นานเกินไปนั้นด้วย ผู้เขียนจึงเห็นด้วยกับการกำหนดอายุความ 2 ปี

6. ในส่วนของเขตอำนาจศาลที่จะพิจารณาคดีเกี่ยวกับการลากจูงเรือนี้ ผู้เขียนเห็นว่า ควรกำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามกฎหมายฉบับนี้ ทั้งนี้ เพราะศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเป็นศาลที่ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อพิจารณาคดีเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 มาตรา 7² จึงทำให้มีความเข้าใจ และความชำนาญมากกว่าศาลอื่น

² มาตรา 7 ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี ดังต่อไปนี้

- (1) คดีอาญาเกี่ยวกับเครื่องหมายการค้า ลิขสิทธิ์ และสิทธิบัตร
- (2) คดีอาญาเกี่ยวกับความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 271 ถึง มาตรา 275
- (3) คดีแพ่งเกี่ยวกับเครื่องหมายการค้า ลิขสิทธิ์ สิทธิบัตร และคดีพิพาทตามสัญญาถ่ายทอดเทคโนโลยี หรือสัญญาอนุญาตให้ใช้สิทธิ
- (4) คดีแพ่งอันเนื่องมาจากการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 271 ถึง มาตรา 275
- (5) คดีแพ่งเกี่ยวกับการซื้อขาย แลกเปลี่ยนสินค้า หรือตราสารการเงินระหว่างประเทศ หรือการให้บริการระหว่างประเทศ การขนส่งระหว่างประเทศ การประกันภัยและนิติกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง

7. ควรมีความเป็นสากลได้รับการยอมรับจากนานาประเทศโดยคำนึงถึงจารีตประเพณีการลากจูงที่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของประเทศไทย
8. เนื้อหาของกฎหมายสามารถอุดช่องว่างในส่วนที่กฎหมายไทยนำมาปรับใช้ไม่ได้จากการที่ได้ศึกษาเรื่องการลากจูงเรือมานั้น ทำให้ได้ทราบถึง ความหมาย สิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบ ลักษณะพื้นฐานของการลากจูงเรือ รวมถึงได้เห็นว่ามีประมวลกฎหมายพาณิชย์ของต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศจีน ประเทศโครเอเชีย ประเทศเวียดนาม ประเทศฝรั่งเศส ได้กำหนดเรื่องการลากจูงเรือไว้อย่างไรบ้าง และพิจารณาถึงข้อดี ข้อเสีย ของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของแต่ละประเทศ นอกจากนี้ ยังได้พิจารณาถึงเนื้อหาสาระ ข้อกำหนดต่าง ๆ ในสัญญามาตรฐานของประเทศอังกฤษอีกด้วย โดยสิ่งต่าง ๆ ที่พิจารณานั้นจะนำมาเป็นแนวทางในการแก้ปัญหของกฎหมายไทย ที่สำคัญยังได้พบถึงสภาพปัญหากฎหมายของประเทศไทยที่ไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการลากจูงเรือโดยตรงและสภาพปัญหาในการนำหลักกฎหมายทั่วไปมาปรับใช้ ซึ่งปัจจุบันการให้บริการเรือลากจูงในประเทศไทยจะกำหนดแต่เพียง เรื่องข้อกำหนดการใช้เรือลากจูงทั้งในเขตท่าเรือกรุงเทพ และ ในเขตท่าเรือศรีราชา ค่าบริการเรือลากจูง แต่ไม่ได้มีการกำหนดถึงของเขตการบังคับใช้ นิยามของสัญญาลากจูงเรือ ลักษณะของเรือที่ใช้

(6) คดีแพ่งเกี่ยวกับเลตเตอร์ออฟเครดิตที่ออกเกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมตาม (5) การส่งเงินเข้ามาในราชอาณาจักรหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ทรัพย์สินที่ รวมทั้งการประกันเกี่ยวกับกิจการดังกล่าว

(7) คดีแพ่งเกี่ยวกับการกักเรือ

(8) คดีแพ่งเกี่ยวกับการทุบตลาด และการอุดหนุนสินค้าหรือการให้บริการจากต่างประเทศ

(9) คดีแพ่งหรือคดีอาญาที่เกี่ยวข้องข้อพิพาทในการออกแบบวงจรรวม การค้นพบทางวิทยาศาสตร์ ชื่อทางการค้า ชื่อทางภูมิศาสตร์ที่แสดงถึงแหล่งกำเนิดของสินค้า ความลับทางการค้าและการคุ้มครองพันธุ์พืช

(10) คดีแพ่งหรือคดีอาญาที่มีกฎหมายบัญญัติให้อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

(11) คดีแพ่งเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการเพื่อระงับข้อพิพาทตาม (3) ถึง (10)

คดีที่อยู่ในเขตอำนาจของศาลเยาวชนและครอบครัวไม่อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

ลากจูง เขตอำนาจศาล สิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบต่าง ๆ ของผู้ที่เกี่ยวข้องในการลากจูงไว้แต่อย่างใด และแม้ว่า ในกรณีที่จะขอใช้เรือลากจูงของการท่าเรือแห่งประเทศไทยจะมีค่าขอใช้บริการลากจูง ที่คู่สัญญาตกลงขอใช้บริการเรือลากจูงและตกลงที่จะจ่ายค่าตอบแทน แต่ข้อกำหนดความรับผิดชอบที่กำหนดไว้นั้น การท่าเรือ ฯ ปฏิเสธความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยตกเป็นพับของผู้ขอใช้บริการที่จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นแต่เพียงฝ่ายเดียว ซึ่งทำให้เกิดปัญหาในเรื่องข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม

ดังนั้นผู้เขียนจึงเล็งเห็นว่า มีความสำคัญและความจำเป็นที่จะต้องมีการร่างกฎหมายว่าด้วยการลากจูงเรือ เป็นกฎหมายเฉพาะเพื่อเป็นการพัฒนาระบบการลากจูงเรือของประเทศไทยให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น โดยจะทำให้ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการสามารถเข้าใจถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของตนเองได้ นอกจากนี้ในการยกร่างกฎหมายการลากจูงเรื่อนั้นก็เพื่อให้ประเทศไทยมีความเป็นสากลมากขึ้น และได้รับการยอมรับจากนานาประเทศ และยังเป็นการรักษาผลประโยชน์ทางด้านการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยไว้ได้อีกด้วย โดยอาจจะพิจารณาจากกฎหมายของประเทศจีนเป็นต้นแบบ ในเรื่องขอบเขตการใช้บังคับ โดยกฎหมายของประเทศจีนได้กำหนดว่า กฎหมายเรื่องการลากจูงนี้มีให้ใช้บังคับในเขตท่าเรือ เป็นต้น เพราะประเทศไทยในเรื่องการลากจูงในเขตท่าเรือหรือเขตน่านร่องนั้น มีกฎระเบียบ ข้อบังคับ ของท่าเรือแต่ละแห่งบังคับอยู่แล้ว และโดยลักษณะการปฏิบัติการของเรือลากจูงมิได้เป็นผู้ควบคุมแต่เป็นเพียงผู้ปฏิบัติการตามคำสั่ง จึงไม่มีความจำเป็นต้องมีการบังคับในส่วนนี้

อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนมีความเห็นว่าประเทศไทยควรจะมีการร่างพระราชบัญญัติกฎหมายการลากจูงเรือเป็นกฎหมายเฉพาะ เพื่อให้มีกฎหมายฉบับเดียวที่ประกอบด้วยทุกประเด็นที่ตอบสนองต่อธุรกิจการลากจูงเรือ โดยไม่ต้องใช้เวลานานกับการแก้ไขกฎหมายอื่น และยุทธศาสตร์การผลักดันกฎหมายฉบับเดียวจะง่ายกว่าการแก้ไขกฎหมายหลายฉบับ รวมทั้งเป็นการประหยัดทรัพยากรในการดำเนินการเนื่องจากการยกร่างกฎหมายเพียงฉบับเดียว

นอกจากนี้ ในปัจจุบันกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการลากจูงเรือที่บัญญัติไว้อย่างกระจัดเจายนั้น ไม่ได้มีบทบัญญัติใดที่กำหนดเรื่องระบบความรับผิดชอบไว้เป็นการเฉพาะ และแม้ว่าในเรื่องของการลากจูงเรือจะมีเนื้อหาค่อนข้างน้อย แต่มีความสำคัญสำหรับธุรกิจพาณิชย์นาวี หากนำไปบัญญัติไว้เป็นเพียงหมวดหนึ่งในพระราชบัญญัติฉบับใดฉบับหนึ่งที่มีอยู่ขณะนี้อาจจะไม่ตรงตามหลักเกณฑ์ของการลากจูงเรือและเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติฉบับนั้นมากนัก และประเทศไทยยังไม่มีประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวี (Maritime Code) เหมือนของต่างประเทศที่จะนำเรื่องการลากจูงเรือไปบัญญัติไว้

หากนำเรื่องการลากจูงเรือไปบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ฯ ผู้เขียนมีความเห็นว่า แม้ว่าการลากจูงเรือจะมีลักษณะเป็นการช่วยเหลืออย่างหนึ่ง แต่หลักเกณฑ์ทั่วไปรวมถึงเรื่องความรับผิดชอบยังมีความแตกต่างกันอยู่ และหากนำไปบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ฯ ซึ่งพระราชบัญญัตินี้มีลักษณะเป็นกฎหมายมหาชน (Public Law) จะมีความไม่เหมาะสมหากนำเรื่องระบบความรับผิดชอบไปบัญญัติไว้ นอกจากนี้เรื่องการลากจูงกับการกักเรือมีลักษณะแตกต่างกันไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของการปฏิบัติงาน สิทธิเรียกร้อง ความรับผิด เป็นต้น จากที่ได้กล่าวมานั้น จะเห็นได้ว่า หากนำเรื่องการลากจูงเรือไปบัญญัติไว้รวมกัน จะทำให้เกิดความไม่เหมาะสม

โดยกฎหมายที่จะร่างหรือตราขึ้นนั้นควรมีเนื้อหาสาระที่ไม่ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกรรมการลากจูงเรือ ควรให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับแนวปฏิบัติอันเป็นสากล และที่สำคัญจะต้องสอดคล้องกับระบบกฎหมายไทย ซึ่งสาระสำคัญที่ควรกำหนดไว้มีดังนี้

หมวดที่ 1 บทบัญญัติทั่วไป

- 1.1 บทนิยาม
- 1.2 ขอบเขตการบังคับใช้
- 1.3 เขตอำนาจศาล
- 1.4 อายุความ

หมวดที่ 2 ลักษณะของสัญญาลากจูงเรือ

- 2.1 ชื่อและที่อยู่ของคู่สัญญา
- 2.2 ชื่อเรือที่ทำการลากจูง
- 2.3 ชื่อของวัตถุที่ถูกลากจูง
- 2.4 จุดหมายปลายทาง
- 2.5 วันและเวลาที่ทำการลากจูง
- 2.6 ค่าลากจูงและวิธีการชำระเงิน

หมวดที่ 3 ลักษณะของเรือที่ใช้ลากจูง

- 3.1 ต้องมีความสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness)
- 3.2 ต้องมีความพร้อมของบุคลากรและเครื่องมือ
- 3.3 ต้องมีใบรับรองความสามารถในการลากจูงทางทะเลได้อย่างปลอดภัย
- 3.4 ต้องมีเอกสารการตรวจเรือที่ออกโดยองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการตรวจเรือ

หมวดที่ 4 หน้าที่และสิทธิของเรือลากจูง

- 4.1 ควบคุมเรือลากจูงและเรือที่ถูกลากจูงให้เดินทางทะเลได้อย่างปลอดภัย
- 4.2 เตรียมความพร้อมในการเดินทะเลของเรือและอุปกรณ์บนเรือ
- 4.3 เตรียมความพร้อมของบุคคลากร
- 4.4 จัดตำแหน่งของเรือที่ถูกลาก

หมวดที่ 5 หน้าที่และสิทธิของเรือที่ถูกลากจูง

- 5.1 ต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเรือลากจูง
- 5.2 จัดหาเครื่องมือและบุคคลากรที่เหมาะสมและเพียงพอ

หมวดที่ 6 ความรับผิดชอบ

- 6.1 ความรับผิดชอบของผู้ลากจูงต่อเจ้าของเรือที่ถูกลากจูง
- 6.2 ความรับผิดชอบของเรือที่ถูกลากจูงต่อเจ้าของเรือลากจูง

หมวดที่ 7 ข้อยกเว้นความรับผิดชอบ

- 7.1 เหตุสุดวิสัย
- 7.2 เหตุเกิดเพราะความผิดของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง
- 7.3 เหตุเกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล