

ความรับผิดของผู้นำร่องตามกฎหมายสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามและสาธารณรัฐสิงคโปร์

The responsibility of the pilot :

In case of the Socialist Republic of Vietnam and the Republic of Singapore

ธีรพร ผาติไกรศรี*

บทนำ

ในการเดินเรือทางทะเลบางสถานการณ์ที่มีข้อจำกัด เช่น การเดินเรือในพื้นที่คับแคบ อันตราย หรือมีการเดินเรือแน่นหนาแออัด นายเรือผู้มีความชำนาญในการเดินเรือในทะเลกว้างไม่อาจนำเรือที่ตนควบคุมอยู่ให้ผ่านไปได้โดยปลอดภัย จำเป็นต้องของความช่วยเหลือจากผู้ชำนาญการเดินเรือในท้องถิ่น ที่รู้จักท้องทะเลบริเวณนั้นให้ช่วยแนะนำทางแก่เรือ เรียกว่า การนำร่อง และต้องใช้ผู้ปฏิบัติการณ์นำร่องที่มีความรู้เกี่ยวกับการนำร่องและสามารถควบคุมเรือตามสภาพเฉพาะของแต่ละท้องถิ่นหรือบริเวณท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ เรียกว่า ผู้นำร่อง แต่อย่างไรก็ตาม อาจมีความเสียหายเกิดขึ้นในขณะที่มีการนำร่อง จึงมีปัญหาว่าบุคคลใดจะเป็นผู้รับผิดชอบในเสียหายที่เกิดขึ้น ในเรื่องนี้กฎหมายในแต่ละประเทศจะบัญญัติความรับผิดในไว้แตกต่างกัน อาจจะเป็นความรับผิดของนายเรือ หรืออาจเป็นความรับผิดของผู้นำร่องก็ได้ สำหรับประเทศไทยยังมีประเด็นปัญหาว่าผู้นำร่องต้องรับผิดชอบหรือไม่ และจะต้องรับผิดชอบเพียงใด

ความหมายของการนำร่องและผู้นำร่อง

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 ให้ความหมายของ การนำร่อง หมายถึง การนำเรือกำปั่นหรือเรือใหญ่และกินน้ำลึก เช่น เรือสินค้า เข้าหรือออกจากท่าเรือตามร่องน้ำในระยะซึ่งอาจมีอันตรายแก่การเดินเรือหรือเรียกเจ้าพนักงานผู้ทำหน้าที่เช่นนั้นว่า พนักงานนำร่องหรือเรียกสั้น ๆ ว่านำร่อง

สำหรับผู้นำร่อง หมายถึง บุคคลซึ่งมีความรู้เฉพาะเกี่ยวกับสภาพแห่งท้องถิ่นหรือสิ่งที่เป็นอันตรายต่อการเดินเรือ โดยทั่วไปบุคคลดังกล่าวจะขึ้นไปยังเรือในขณะที่เรืออยู่ ณ สถานที่เฉพาะที่มีวัตถุประสงค์ในการควบคุมเรือหรือแนะนำเรือที่จะแล่นผ่านช่องทาง แม่น้ำหรือเขตน่านน้ำเฉพาะไปยังหรือออกจากท่าเรือ ซึ่งจะมีหน้าที่ในการแนะนำเรือเดินสมุทรจากเขตทะเลเปิดไปยังท่าเรือหรือจากที่จอดเรือไปยังตำแหน่งที่มีการทอดสมอเรือหรือจากตำแหน่งที่มีการทอดสมอเรือไปยังท่าเรือ หรือเป็นการช่วยเหลือเรือในการเข้าสู่ท่าเทียบเรือหรือออกจากท่าเทียบเรือภายในบริเวณท่าเรือ¹

* ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

¹ Mandaraka-Sheppard, Alexandra, Modern Maritime Law and Risk Management, (New York: Routledge-Cavendish, 2007), pp. 837-838.

ประเภทของการนำร่อง

การนำร่องแบบบังคับ คือ การที่กฎหมายได้กำหนดลักษณะเชิงบังคับให้เรือทุกลำที่จะเข้าไปยังหรือออกมาจากท่าเรือหรือกำลังแล่นผ่านบริเวณใดๆ ที่ได้กำหนดไว้เป็นเขตบังคับนำร่อง เช่น ท่าเรือ แม่น้ำ สะพาน ถนน เป็นต้น ต้องใช้เจ้าหน้าที่นำร่องหรือผู้นำร่องที่ได้รับอนุญาต (licensed pilots) เป็นผู้ทำการนำร่อง ซึ่งผู้นำร่องนั้นจะมีสิทธิและหน้าที่ตามกฎหมายในการขอปฏิบัติการณ์นำร่อง ไม่ว่าจะเรือลำนั้นจะมีการร้องขอให้ทำการนำร่องหรือไม่ก็ตามและนายเรือลำนั้นจะต้องปฏิบัติตาม เนื่องจาก บริเวณใต้ท้องน้ำบริเวณท่าเรือหรือช่องทางบางแห่งนั้นมีอันตรายและยากลำบากต่อการเดินเรืออาจจะมีข้อจำกัดในเรื่องร่องน้ำอยู่ เช่น ร่องน้ำมีลักษณะตื้นหรือแคบ ร่องน้ำมีอัตราการตกตะกอนสะสมของดินบริเวณร่องน้ำทางเดินเรือสูง ร่องน้ำทางเดินเรือมีการเปลี่ยนแปลงรวดเร็วอย่างต่อเนื่อง เป็นต้น ซึ่งอาจทำให้เรือที่กำลังจะเข้าไปยังหรือออกมาจากหรือแล่นผ่านบริเวณนั้น ๆ สร้างความเสียหายให้กับชีวิตและทรัพย์สินที่อยู่บริเวณท่าเรือ และอาจส่งผลกระทบต่อการจราจรทางน้ำในบริเวณนั้นได้หากมีการโดนกันของเรือ อย่างไรก็ตาม อาจมีการยกเว้นเรือบางประเภทซึ่งอาจไม่จำเป็นต้องมีการนำร่องก็ได้ เช่น เรือขนาดเล็ก²

ข้อสังเกต การนำร่องแบบบังคับนี้ มีผู้ให้ความเห็นไว้ว่า สถานะของผู้นำร่องแบบบังคับนี้ ผู้นำร่องจะเป็นผู้เดินเรือ (navigate) นั้นเอง ดังนั้น ความรับผิดชอบความผิดพลาดในการนำร่องเรือตกต้องอยู่กับผู้นำร่อง³

การนำร่องแบบไม่บังคับ หรือการนำร่องแบบสมัครใจ คือ การที่ไม่มีกฎหมายกำหนดในลักษณะเชิงบังคับให้ต้องมีการนำร่องในบริเวณที่เรือจะเข้าไปยังหรือออกมาจากท่าเรือหรือกำลังแล่นผ่านบริเวณใดๆ บริเวณหนึ่ง นายเรือจะใช้บริการผู้นำร่องในบริเวณที่ไม่ได้มีกฎหมายบังคับให้มีการนำร่องนั้นหรือไม่ก็ได้ซึ่งทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของนายเรือเอง โดยส่วนใหญ่แล้ว การที่กฎหมายไม่ได้กำหนดบริเวณพื้นที่นั้นต้องบังคับให้มีการนำร่อง อาจเพราะมีการสังเกตเห็นแล้วว่าบริเวณพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะผ่อนคลายจากเรื่องต่างๆ แล้วซึ่งแตกต่างจากพื้นที่ ที่เป็นบริเวณบังคับให้มีการนำร่องเพราะจะมีข้อจำกัดในการเดินเรือ

มีข้อสังเกตอีกประการหนึ่งว่า การนำร่องแบบสมัครใจนี้ ผู้นำร่องจะมีหน้าที่เพียงแต่แนะนำนายเรือเท่านั้น ซึ่งจะมีผลให้เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นเองตามหลักทั่วไป⁴

แต่อย่างไรก็ดี มีผู้ให้ความเห็นไว้แตกต่างจากที่กล่าวมาข้างต้นโดยสิ้นเชิง โดยเห็นว่าการนำร่องโดยบังคับเป็นแต่เพียงการบังคับให้มีการนำร่องบนเรือเท่านั้น อำนาจหน้าที่ของนายเรือ และ หน้าที่ของผู้นำร่อง ทั้งสองกรณี มีหลักการและมีรายละเอียดต่างๆ เหมือนกัน ดังนั้น การนำร่องโดยบังคับหรือโดยความสมัครใจ จึงมิใช่สาระสำคัญที่จะต้องนำมาประกอบการพิจารณาในประเด็นความรับผิดชอบหากเกิดความเสียหายในระหว่างที่มีการนำร่องบนเรือ

ข้อสังเกต จารีตประเพณีสากลว่าด้วยการนำร่องนั้นไม่มีการกำหนดความรับผิดชอบไว้ ไม่ว่าจะเส้นทางแพ่งและหรือทางอาญา ว่าจะตกแก่นายเรือและหรือตกแก่ผู้นำร่อง เนื่องด้วยจารีตประเพณีสากลว่าด้วยการนำร่องมีเจตนาที่

² สมมาตร ยศบุตร, “การนำร่อง : วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการบริหารการขนส่งทางน้ำ พ.ศ. ... ,” (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต, สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), น. 13-14.

³ สาริน สกฤตณะ, “ความรับผิดชอบและการจำกัดความรับผิดของผู้นำร่อง,” วารสารพาณิชย์ ปีที่ 6, ฉบับที่ 1 (มกราคม – เมษายน 2530): น. 74-75.

⁴ สมมาตร ยศบุตร, อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 2, น. 15.

จะให้ความรับผิดทั้งทางแพ่งและหรือทางอาญาของนายเรือหรือของผู้นำร่องเป็นไปตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ⁵

กฎหมายนำร่องของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

กฎหมายนำร่องของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งต่อไปในบทความนี้จะเรียกว่าประเทศเวียดนาม บัญญัติไว้ในกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศเวียดนาม⁶ ในหมวด 9 มาตรา 169-177 รวมทั้งหมด 9 มาตรา สามารถแบ่งออกเป็นเรื่องสำคัญๆ ดังต่อไปนี้

1. ขอบเขตการนำร่องทางทะเลในประเทศเวียดนาม
2. องค์กรการนำร่องทางทะเล (Maritime pilotage organization)
3. สถานะทางกฎหมายของผู้นำร่อง
4. เงื่อนไขในการปฏิบัติการนำร่อง
5. สิทธิหน้าที่ของผู้นำร่องในขณะทำการนำร่องเรือเดินสมุทร
6. หน้าที่ของนายเรือและเจ้าของเรือในขณะที่ใช้บริการผู้นำร่อง
7. ความรับผิดของผู้นำร่องในความเสียหายที่เกิดจากความผิดพลาดในการแนะนำ
8. ระเบียบเกี่ยวกับผู้นำร่อง

กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศเวียดนามมิได้บัญญัติคำนิยามอันเกี่ยวเนื่องกับการนำร่องไว้เป็นการเฉพาะ หน้าที่ทั่วไปเกี่ยวกับการนำร่องนั้น เป็นหน้าที่ของ Maritime Pilotage Organization ซึ่งเป็นองค์กรที่ให้บริการการนำร่องเรือเดินสมุทรในการเข้าหรือออกจากท่าเรือ และในบริเวณที่บังคับให้ต้องมีการนำร่อง โดยรัฐบาลประเทศเวียดนามมีหน้าที่จัดตั้งองค์กรดังกล่าวพร้อมกำหนดหลักเกณฑ์การนำร่องทางทะเล⁷ รวมถึงเป็นผู้กำหนดกรณียกเว้นให้ไม่ต้องใช้ผู้นำร่องในการเดินเรือเดินสมุทรในบริเวณที่บังคับให้ต้องมีการนำร่อง โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้กำหนดบริเวณอันบังคับให้ต้องมีการนำร่องดังกล่าว กำหนดหลักเกณฑ์การอนุญาต การเพิกถอนใบอนุญาตผู้นำร่องและใบอนุญาตให้นำร่องในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งที่บังคับให้มีการนำร่อง และกำหนดค่าธรรมเนียมการนำร่อง โดยหารือร่วมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง⁸

การนำร่องทางทะเลในประเทศเวียดนาม ใช้สำหรับเรือเดินสมุทรสัญชาติเวียดนาม และเรือเดินสมุทรสัญชาติอื่น ขณะที่เดินเรืออยู่ในพื้นที่อันบังคับให้ต้องมีการนำร่องของประเทศเวียดนาม และใช้บังคับรวมไปถึงเรือเดินสมุทร

⁵ อนันต์ สดับพจน์, “จารีตประเพณีสากลว่าด้วยการนำร่อง,” เอกสารเผยแพร่เพื่อความรู้สำหรับชาวเรือ, <http://www.thaiseafarer.org/upload/images/Document/ความรู้ชาวเรือ/จารีตประเพณีสากลว่าด้วยการนำร่อง.pdf> (สืบค้นเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2557).

⁶ THE VIETNAM MARITIME CODE(No. 40/2005/QH11)

⁷ THE VIETNAM MARITIME CODE Article 170

⁸ THE VIETNAM MARITIME CODE Article 176

สัญชาติอื่นที่ได้ผ่านเข้ามาในประเทศเวียดนามด้วย โดยการเดินเรือกรณีเช่นนี้บังคับให้ต้องมีผู้นำร่องและต้องจ่ายค่าธรรมเนียมการนำร่อง⁹ ทั้งนี้ ภายใต้บังคับกฎหมายนำร่องของประเทศเวียดนาม เรือเดินสมุทรสัญชาติอื่นหมายความว่า เรือเดินสมุทรสัญชาติต่างประเทศที่มีหน้าที่สาธารณะ รวมไปถึง เรือประมง เรือขนส่งทางลำน้ำ เครื่องบินน้ำ เรือทหาร¹⁰

รูปแบบการนำร่องของประเทศเวียดนามเป็นการนำร่องแบบบังคับ กล่าวคือ บริเวณแม่น้ำ ช่องแคบ หรือท่าเรือในประเทศเวียดนามจะถูกกำหนดเป็นบริเวณที่บังคับให้มีการนำร่อง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความปลอดภัยของประเทศ ความมั่นคงในการเดินเรือทางทะเล และป้องกันไม่ให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงเพื่อปกป้องอำนาจอธิปไตยของชาติ และการใช้สิทธิในเขตอำนาจอธิปไตย¹¹ การนำร่องในประเทศเวียดนามเป็นรูปแบบบริษัท ผู้นำร่องต้องเป็นพลเมืองประเทศเวียดนาม มีใบอนุญาตนำร่องและทำการนำร่องได้เฉพาะพื้นที่การเดินเรือที่ได้รับอนุญาตให้นำร่องเท่านั้น โดยอยู่ภายใต้บังคับของ Maritime Pilotage Organization¹²

สิทธิและหน้าที่ของผู้นำร่องตามกฎหมายของประเทศเวียดนามกำหนดให้ ผู้นำร่องมีสิทธิปฏิเสธการนำร่องเรือเดินสมุทร เมื่อนายเรือจงใจไม่ปฏิบัติตามคำชี้แนะหรือคำแนะนำที่มีเหตุผลของผู้นำร่องต่อบุคคลอื่น ผู้นำร่องมีหน้าที่ให้คำชี้แนะเกี่ยวกับสถานะการเดินเรือในพื้นที่นำร่องแก่นายเรือ เกี่ยวกับการปฏิบัติที่ไม่สอดคล้องกับกฎการเดินเรืออย่างปลอดภัย รวมถึงแจ้งเจ้าหน้าที่ท่าเรือถึงการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับการเดินเรือที่เป็นอันตรายซึ่งผู้นำร่องตรวจพบขณะนำร่อง หน้าที่ในการนำร่องจะสิ้นสุดลงเมื่อได้ปล่อยสมอเรือและเมื่อเรือจอดแล้ว หรือได้นำเรือไปยังสถานที่ซึ่งตกลงกันไว้อย่างปลอดภัย หรือมีผู้นำร่องอื่นมาทำหน้าที่แทน โดยห้ามมิให้ผู้นำร่องลงจากเรือจนกว่าจะได้รับอนุญาตจากนายเรือ¹³ สำหรับเจ้าของเรือ มีหน้าที่ต้องชดใช้ความเสียหายต่างๆ ที่เกิดจากความผิดพลาดในขณะที่มีการนำร่อง ในส่วนที่เกิดจากความผิดพลาดของลูกเรือ

ความรับผิดของผู้นำร่อง

แม้กฎหมายพาณิชย์ของประเทศเวียดนามจะบัญญัติหลักการในส่วนของกฎหมายนำร่องไว้ไม่ละเอียดนัก แต่ในเรื่องความรับผิดของผู้นำร่องได้บัญญัติไว้ชัดเจนว่าเป็นเพียงผู้ให้คำแนะนำนายเรือเกี่ยวกับการเดินเรือเดินสมุทรในสถานะต่างๆ ในพื้นที่การเดินเรือใดๆ และการใช้ผู้นำร่องนั้นไม่ทำให้นายเรือพ้นจากความรับผิดชอบในการบัญชาการเรือ โดยในขณะที่มีการนำร่อง ผู้นำร่องต้องยอมตนอยู่ภายใต้บังคับบัญชาของนายเรือ และนายเรือมีสิทธิ

⁹ THE VIETNAM MARITIME CODE Article 169 (2)

¹⁰ THE VIETNAM MARITIME CODE Article 177

¹¹ THE VIETNAM MARITIME CODE Article 169 (1)

¹² THE VIETNAM MARITIME CODE Article 172

¹³ THE VIETNAM MARITIME CODE Article 173

เลือกผู้นำร่องมาปฏิบัติงานได้ หรือสั่งไม่ให้อำนาจปฏิบัติงานต่อแล้วขอให้ผู้นำร่องคนอื่นมาเปลี่ยนแทนก็ได้¹⁴ ด้วยเหตุที่ผู้นำร่องเป็นเพียงผู้ให้คำแนะนำ หากมีความรับผิดของผู้นำร่องในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความผิดพลาดในการนำร่อง ผู้นำร่องจึงต้องรับผิดเพียงในทางปกครองหรือในทางอาญา โดยไม่ต้องมีความรับผิดในทางแพ่ง¹⁵ ดังนี้ กฎหมายนำร่องประเทศเวียดนาม จึงไม่จำเป็นต้องมีบทบัญญัติอันเป็นการจำกัดความรับผิดของผู้นำร่องไว้แต่อย่างไร

ข้อสังเกต สถานะทางกฎหมายของผู้นำร่องในประเทศเวียดนาม สอดคล้องกับจารีตประเพณีสากลว่าด้วยการนำร่อง ซึ่งมีแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการนำร่องไว้ชัดเจนว่า ผู้นำร่องเป็นผู้แนะนำนายเรือ โดยนายเรือยังคงไว้ซึ่งความรับผิดชอบในการควบคุมบังคับเรือ เช่นเดียวกับกรณีที่ไม่มีผู้นำร่องปฏิบัติหน้าที่อยู่บนเรือ ผู้นำร่องขณะทำการนำร่องบนเรือ ไม่ว่าจะเป็นผู้นำร่องประเภทใดหรืออยู่ในสังกัดใด ผู้นำร่องจะมีแต่หน้าที่ที่ต้องปฏิบัติ โดยไม่มีอำนาจใดๆเป็นพิเศษ รวมทั้งมิได้เป็นการฟ้องถ่ายอำนาจทั้งหมดหรือบางส่วนของนายเรือที่มีต่อเรือตนให้มาตกอยู่กับผู้นำร่องบนเรือ แต่ประการใด การปฏิบัติหน้าที่ของผู้นำร่อง ไม่ว่าจะรูปแบบใดหรือกรณีใด จะไม่เป็นเหตุให้ผู้นำร่องเข้าไปมีอำนาจหน้าที่ควบคุมดูแลเรือ บังคับบัญชาในเรือแทนนายเรือ หรือทำให้นายเรือพ้นจากความรับผิดชอบทั้งปวงในส่วนที่เกี่ยวกับการเดินเรือและหรือการบังคับเรือ นายเรือยังคงไว้ซึ่งสิทธิและอำนาจหน้าที่ทุกอย่างดังเดิมทุกประการ¹⁶

กฎหมายนำร่องของสาธารณรัฐสิงคโปร์

กฎหมายนำร่องของสาธารณรัฐสิงคโปร์ ซึ่งต่อไปในบทความนี้จะเรียกว่าประเทศสิงคโปร์ บัญญัติไว้ในกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสิงคโปร์¹⁷ ในหมวด 10 มาตรา 59-76 รวมทั้งหมด 18 มาตรา สามารถแบ่งออกเป็นเรื่องสำคัญๆ ดังต่อไปนี้

1. บทนิยาม
2. องค์กรเกี่ยวกับการนำร่องทางทะเล (Maritime and Port Authority of Singapore)
3. การมอบอำนาจให้ผู้นำร่อง
4. หน้าที่ของคณะกรรมการการนำร่อง
5. การจำกัดความรับผิดของผู้นำร่อง
6. การประพจน์มิชอบในหน้าที่ของผู้นำร่อง

กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสิงคโปร์ได้บัญญัติบทนิยามเกี่ยวกับการนำร่องที่สำคัญๆ เช่นคำว่า Authorised pilot หมายถึง ผู้นำร่องที่ได้รับอนุญาตให้ทำการนำร่อง โดยสัญญาจ้างงานหรือได้รับอนุญาตจาก the Maritime and Port Authority of Singapore ซึ่งต่อไปในบทความนี้จะใช้คำว่า MPA เป็นองค์กรที่มีอำนาจตาม

¹⁴ THE VIETNAM MARITIME CODE Article 171

¹⁵ THE VIETNAM MARITIME CODE Article 175

¹⁶ อนันต์ สดับพจน์, อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 6

¹⁷ MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE ACT (CHAPTER 170A)

กฎหมายทางทะเลและท่าเรือของประเทศสิงคโปร์ และคำว่า Pilot หมายถึง บุคคลใดๆที่ไม่ได้เป็นคนประจำเรือซึ่งได้ทำการควบคุมเรือเช่นว่านั้น สังเกตได้ว่ามีความหมายเช่นเดียวกับความหมายของคำว่า Pilot ที่บัญญัติอยู่ใน The Merchant Shipping Act 1894 ของประเทศสหราชอาณาจักร หรือประเทศอังกฤษ

ในส่วนคำนิยามนี้ มีข้อสังเกตในความหมายของคำว่า Authorised pilot กับ Pilot นั้นมีความแตกต่างกันอย่างไร ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่า จากการพิจารณาโดยเทียบเคียงกับคำว่า Pilot ตามกฎหมายอังกฤษ กล่าวคือ ในอดีต กฎหมายอังกฤษไม่ได้บัญญัติคำนิยามคำว่า Pilot ไว้เป็นลายลักษณ์อักษร แต่ในศตวรรษที่ 18 เจ้าหน้าที่ที่มีชื่อเสียงในด้านกฎหมายพาณิชย์ ชื่อ นาย Baron Tenterden ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับความหมายของคำว่า Pilot ไว้ หมายถึง ผู้นำร่องหรือนายท้ายเรือเป็นพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่เฉพาะด้านบนเรือในขณะการเดินทางของเรือ และมีหน้าที่ควบคุมเรือตามเส้นทางเดินเรือ หรือหมายถึงบุคคลที่ขึ้นเรือ ณ บริเวณสถานที่หนึ่งเพื่อวัตถุประสงค์ในการควบคุมเรือแล่นผ่านบริเวณแม่น้ำ บริเวณที่ทอดสมอ หรือบริเวณร่องน้ำ หรือแล่นผ่านเข้าออกบริเวณท่าเรือ¹⁸ ดังนั้น ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า Pilot ที่บัญญัติไว้ต่างหากจาก Authorised pilot นั้นก็เพื่ออธิบายความหมายของ Pilot ให้ลึกซึ้งยิ่งขึ้น และด้วยเหตุเพราะประเทศสิงคโปร์นั้นเคยเป็นอาณานิคมของประเทศอังกฤษ จึงมีความเป็นไปได้ที่อาจนำทบทบัญญัติในส่วนของกฎหมายนำร่องของประเทศอังกฤษมาเป็นต้นแบบในการร่างกฎหมายนำร่องของประเทศสิงคโปร์ ดังนั้น คำนิยามว่า Pilot จึงเป็นคำเดียวกันกับคำว่า Pilot ในคำว่า Authorised pilot และคำนิยาม 2 คำนี้จึงไม่มีความแตกต่างกันในเรื่องสถานะของผู้นำร่องตามกฎหมาย

หน้าที่ทั่วไปเกี่ยวกับการนำร่องตามกฎหมายของประเทศสิงคโปร์นั้นเป็นหน้าที่ของ MPA ซึ่งถือเป็นผู้มีอำนาจตามกฎหมายในการวางกฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับนำร่อง อาทิเช่น ออกประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดให้บริเวณใดในท่าเรือเป็นบริเวณที่บังคับให้ต้องมีการนำร่อง¹⁹ และปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการนำร่อง ณ บริเวณนั้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความปลอดภัยของประเทศ เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ เพื่อการปกป้องชีวิต และทรัพย์สิน ณ บริเวณท่าเรือด้วย กล่าวคือ ออกคำสั่งให้เรือเดินสมุทรใดๆที่กำลังเดินเรืออยู่ภายในบริเวณที่บังคับให้มีการนำร่อง หรือเดินเรือเข้ามาเพียงบางส่วนในบริเวณดังกล่าว จะต้องอยู่ภายใต้การนำร่อง แต่หาก MPA เห็นว่าเป็นกรณีจำเป็น อาจออกคำสั่งยกเว้นให้เรือเดินสมุทรลำใด หรือเรือประเภทใดๆ ที่กำลังเดินเรืออยู่ในบริเวณที่บังคับให้มีการนำร่อง ไม่จำเป็นต้องใช้การนำร่องก็ได้ ภายใต้เงื่อนไขตามที่ MPA เห็นสมควร²⁰ นอกจากนี้ โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรี MPA มีหน้าที่ออกกระเบียบและมารยาทที่เกี่ยวกับการนำร่อง เพื่อประโยชน์ในการรักษาไว้ซึ่งมารยาทและวินัยอันดี และในเรื่องอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ของผู้นำร่อง ทั้งนี้ MPA ยังมีอำนาจกำหนดความผิดและโทษปรับในการไม่ปฏิบัติหรือการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามระเบียบ จนทำให้เกิดความเสียหายขึ้น เนื่องจากการกระทำ การละเว้น การกระทำ หรือการผิดนัดของผู้นำร่อง²¹

¹⁸ สมมาตร ยศบุตร, อ้างอิงแล้วเชิงอรรถที่ 2, น.31.

¹⁹ MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE ACT Section 59

²⁰ MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE ACT Section 60

²¹ MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE ACT Section 76

หน้าที่สำคัญอีกประการหนึ่งของ MPA คือการแต่งตั้งคณะกรรมการนำร่อง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้คณะกรรมการนำร่องเป็นผู้จัดการสอบและการออกใบอนุญาตให้เป็นผู้นำร่อง ในนามของ MPA และเป็นผู้ดำเนินการในการสอบสวนความประพฤติของผู้นำร่องในการปฏิบัติหน้าที่²² รวมทั้งมีหน้าที่เกี่ยวกับการตรวจสอบใบอนุญาตนำร่อง เพราะบุคคลจะไม่สามารถถูกว่าจ้างให้เป็นผู้นำร่องในบริเวณที่บังคับให้มีการนำร่องได้ จนกว่าบุคคลนั้นจะได้รับใบอนุญาตจากคณะกรรมการนำร่องให้เป็นผู้นำร่องในบริเวณดังกล่าวนั้น โดยคณะกรรมการนำร่องจะพิจารณาคุณสมบัติของผู้สมัครนำร่องในเรื่องสำคัญๆ เช่น สมรรถภาพร่างกายทั่วไป ความรู้ความสามารถในการนำร่อง และคณะกรรมการนำร่องยังเป็นผู้พิจารณาระงับชั่วคราวหรือเพิกถอนการใบอนุญาตที่ให้อำนาจในการนำร่องได้เอง หากผู้นำร่องที่มีอำนาจคนใดไม่ผ่านการทดสอบ หรือขาดคุณสมบัติตามที่คณะกรรมการนำร่องกำหนดไว้ ซึ่งจะมีผลให้ผู้นำร่องคนนั้นต้องยุติการทำหน้าที่เป็นผู้นำร่องทันที²³ แต่สำหรับการสอบสวนความประพฤติของผู้นำร่องนั้น คณะกรรมการนำร่องไม่มีอำนาจออกคำสั่งเอง แต่จะต้องเสนอเรื่องไปยัง MPA เพื่อมีคำสั่งใดๆต่อไป กล่าวคือ เมื่อคณะกรรมการนำร่องสอบสวนความประพฤติของผู้นำร่องจนได้ความจริงว่าผู้นำร่องกระทำความผิดจริง คือมีความประพฤติไม่เหมาะสมหรือทำผิดวินัยอันดีของผู้นำร่อง ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการนำร่อง หรือได้ความว่าไม่ปฏิบัติหน้าที่ ละเลยต่อหน้าที่ ทำการนำร่องโดยประมาท หรือได้ความว่าเป็นผู้ไร้ความสามารถในการเป็นผู้นำร่อง ให้คณะกรรมการนำร่องเสนอเรื่องไปให้ MPA เพื่อพิจารณา พร้อมสำเนาบันทึกการสอบสวน คำวินิจฉัยและคำแนะนำของคณะกรรมการนำร่อง เมื่อ MPA พิจารณาแล้วอาจสั่งให้ระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาตของผู้นำร่องคนนั้นได้ หรืออาจสั่งลงโทษประการอื่นใดตามที่ MPA เห็นสมควร

การมอบอำนาจให้ผู้นำร่องทำการนำร่องนั้น อาจเกิดขึ้นได้ 2 กรณี กรณีแรก จากการจ้างผู้นำร่อง โดย MPA อาจทำสัญญาจ้างงาน หรือสัญญาบริการกับผู้นำร่อง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการนำร่องมีเพียงพอและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ หรือ กรณีที่สอง จากการได้รับอนุญาต โดย MPA อาจอนุญาตให้ผู้นำร่องใดๆทำหน้าที่การนำร่องแก่เรือ ณ บริเวณที่บังคับให้มีการนำร่องท่าเรือใดท่าเรือหนึ่งก็ได้ ภายใต้เงื่อนไขใดๆที่ MPA กำหนด²⁴ ด้วยเหตุนี้ เรือที่อยู่ในบริเวณที่บังคับให้มีการนำร่องจะต้องทำการนำร่องเรือโดยผู้นำร่องที่มีอำนาจทำการนำร่อง (authorised pilot) เท่านั้น การนำร่องเรือโดยผู้นำร่องตามสัญญาจ้าง หรือผู้นำร่องที่ได้รับอนุญาต แต่หากผู้นำร่องได้กระทำการเกินกว่าขอบอำนาจที่ได้รับ หรือละเมิดเงื่อนไขที่กำหนด กรณีเหล่านี้ไม่ถือว่าเป็นผู้นำร่องที่มีอำนาจทำการนำร่อง ส่วนการนำร่องโดยผู้ใดที่ไม่ใช่ผู้นำร่อง แต่ได้แสดงตนว่าเป็นผู้นำร่องที่ได้รับมอบอำนาจให้ทำการนำร่องนั้น ผู้นั้นจะมีความผิดต้องโทษปรับตามกฎหมาย เว้นแต่ ในกรณีเรือที่นำร่องนั้นอยู่ในสถานการณ์ที่ยากลำบาก และจำเป็นอย่างยิ่งที่นายเรือต้องขอความช่วยเหลือเท่าที่จะหาได้ในขณะนั้น ผู้ใดที่ได้กระทำการเป็นผู้นำร่องนั้นจะไม่มีผิดใดๆ²⁵

²² MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE ACT Section 66

²³ MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE ACT Section 68

²⁴ MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE ACT Section 62

²⁵ MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE ACT Section 64

ความรับผิดของผู้นำร่อง

แม้กฎหมายนำร่องประเทศสิงคโปร์ไม่ได้บัญญัติสถานะทางกฎหมายของผู้นำร่องไว้โดยเฉพาะดังเช่นประเทศเวียดนาม แต่จากรูปแบบการนำร่องของประเทศสิงคโปร์เป็นการนำร่องแบบบังคับ กล่าวคือ เป็นการนำร่องที่มีการกำหนดให้บริเวณใดๆ เช่น ท่าเรือ หรือช่องแคบ เป็นบริเวณที่บังคับให้ต้องมีการนำร่อง หากฝ่าฝืนไม่ใช้ผู้นำร่อง ย่อมมีความผิด อีกทั้งยังมีบทบัญญัติที่จำกัดความรับผิดเนื่องจากความประมาท ของทักษะ หรือไม่มีคุณสมบัติในการเป็นผู้นำร่อง และการมีโทษปรับแก่ผู้นำร่องในความเสียหายใดๆที่เกิดขึ้นจากการกระทำ การละเว้นการทำ หรือการผัดนัดในการนำร่อง ดังนั้น ผู้นำร่องในประเทศสิงคโปร์จึงอาจมีฐานะเป็นผู้ควบคุมเรือ ถึงแม้จะมีบทบัญญัติกล่าวไว้ว่าให้นายเรือหรือเจ้าของเรือที่กำลังเดินเรืออยู่ในบริเวณที่บังคับให้มีการนำร่องจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายใดๆที่เกิดจากเรือของตนหรือจากความผิดพลาดในการเดินเรือ เหมือนกันกับที่ต้องรับผิดในกรณีที่ไม่บังคับให้มีการนำร่อง²⁶ และบทบัญญัติว่าผู้นำร่องที่กำลังทำการนำร่องอยู่นั้น จะต้องอยู่ภายใต้คำสั่งของนายเรือหรือเจ้าของเรือเฉพาะที่เกี่ยวกับการนำร่องเท่านั้น²⁷ แม้จะมีบทบัญญัติเช่นนี้ก็ตาม แต่ก็ไม่สามารถสรุปได้ว่าผู้นำร่องประเทศสิงคโปร์มีฐานะเป็นผู้แนะนำเรือ เพราะถ้าหากผู้นำร่องประเทศสิงคโปร์เป็นเพียงผู้แนะนำนายเรือในการนำร่องเท่านั้น ผู้นำร่องจะไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากเรือที่ตนนำร่อง และจะไม่จำเป็นต้องมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้นำร่อง ใดๆก็ดี การให้นายเรือหรือเจ้าของเรือต้องรับผิดแม้ในบริเวณที่บังคับให้มีการนำร่องนั้น อาจเพราะกฎหมายต้องการให้นายเรือหรือเจ้าของเรือรับผิดในความเสียหายไปก่อน แล้วอาจไปเรียกร้องเอาแก่ผู้นำร่องได้ในภายหลัง

การจำกัดความรับผิดของผู้นำร่อง กฎหมายนำร่องของประเทศสิงคโปร์บัญญัติให้ผู้นำร่องมีสิทธิจำกัดความรับผิดของตนได้ กล่าวคือ ผู้นำร่องจะไม่ต้องรับผิดมากกว่าจำนวนเงินประกันที่ได้ให้ไว้ ในกรณีที่ผู้นำร่องต้องรับผิดเนื่องจากความประมาท ขาดทักษะ และไม่มีคุณสมบัติในการเป็นผู้นำร่อง โดยกฎหมายกำหนดให้ผู้นำร่องทุกคนจะต้องวางเงินประกันจำนวน 1,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ไว้แก่ MPA เพื่อเป็นหลักประกันว่าผู้นำร่องจะปฏิบัติงานอย่างถูกต้องตามกฎหมายนำร่องนี้ หรือกฎหมายอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการนำร่อง²⁸

ข้อสังเกตประการแรก การจำกัดความรับผิดของผู้นำร่องนี้ จะนำมาเยียวยาความสูญหายหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้งเท่านั้น แม้ความสูญหายหรือเสียหายในครั้งนั้นจะเกิดขึ้นแก่บุคคลหลายฝ่ายก็ตาม ผู้นำร่องก็ยังคงรับผิดไม่เกินจำนวนที่ได้วางประกันไว้ จะเห็นได้ว่าวิธีการนี้จะทำให้ผู้นำร่องมีความรับผิดชอบพอเหมาะแก่ฐานะของตน ไม่ต้องรับผิดเกินกว่าที่ตนเองมีความสามารถจะชดเชยได้ แม้บางครั้งทำให้ผู้เสียหายได้รับการชดเชยอย่างไม่ครบถ้วนก็ตาม²⁹

²⁶ MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE ACT Section 71

²⁷ MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE ACT Section 74(2)

²⁸ MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE ACT Section 72

²⁹ สาริน สุกฤษดิ์นะ, อ่างอิงแล้วเชิงจรรยาที่ 3 , น 77.

ข้อสังเกตประการต่อมา หลักกฎหมายนำร่องของประเทศสิงคโปร์ได้บัญญัติบทสันนิษฐานไว้ว่า การออกใบอนุญาตให้กับผู้นำร่องโดยคณะกรรมการการนำร่อง ในนามของ MPA ไม่ทำให้คณะกรรมการการนำร่อง หรือ MPA ต้องรับผิดในความเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการกระทำ ละเว้นกระทำ หรือการผิดนัดในการนำร่อง โดยกำหนดให้ผู้นำร่องขณะที่กำลังนำร่องอยู่นั้น จะต้องอยู่ภายใต้คำสั่งของนายเรือและเจ้าของเรือ³⁰ แต่อย่างไรก็ตาม หากมีการฟ้องคดีต่อผู้นำร่องในข้อหาประมาท ขาดทักษะ หรือขาดคุณสมบัติ และข้อเรียกร้องอื่นใดที่เกิดจากข้อหาเหล่านี้ ศาลที่ดำเนินกระบวนการพิจารณาในข้อหาดังกล่าว มีอำนาจกำหนดจำนวนค่าเสียหายที่ผู้นำร่องต้องรับผิด จัดสรรจำนวนเงินที่จำเลยได้นำมาชำระไว้แก่ศาล ให้แก่บรรดาโจทก์ทุกคนผู้ที่ได้รับความสูญหายหรือเสียหาย มีอำนาจสั่งระงับกระบวนการพิจารณาใดๆที่กำลังพิจารณาเรื่องเดียวกันนี้อยู่ในศาลอื่น นอกจากนี้ ศาลยังมีอำนาจอนุญาตให้บุคคลผู้มีส่วนได้เสียเข้ามาในกระบวนการพิจารณา และมีอำนาจไม่อนุญาตให้ผู้มีส่วนได้เสียซึ่งไม่ได้ยื่นคำร้องภายในเวลาที่กำหนดเข้ามาในกระบวนการพิจารณาดังกล่าวด้วย รวมไปถึงมีอำนาจเรียกให้ผู้นำร่องวางหลักประกัน ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้นำร่องชำระค่าเสียหายตามแต่ที่ศาลจะเห็นสมควร³¹

การประพลติมิชอบในหน้าที่ของผู้นำร่อง โดยผู้นำร่องต้องรับผิดในการกระทำที่ได้ก่อให้เกิดหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายในกรณีดังต่อไปนี้

1. ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม หากเข้าไปเกี่ยวข้องกับกรกระทำทุจริตใดๆ เกี่ยวกับเรือเดินทะเล และรวมถึงเครื่องใช้ เฟอร์นิเจอร์ สินค้า ของลูกเรือ หรือผู้โดยสาร หรือผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนกลางทะเล หรือผู้ที่ประสบเหตุการณ์เรือล่ม หรือกระทำต่อเงิน หรือสินค้า หรือทรัพย์สินอันเป็นสังหาริมทรัพย์ ของบุคคลดังกล่าวมาแล้ว
2. ให้ผู้อื่นยืมใบอนุญาตนำร่อง
3. กระทำการเป็นผู้นำร่องในระหว่างที่ตนถูกระงับใบอนุญาตนำร่อง
4. กระทำการเป็นผู้นำร่องขณะอยู่ในสภาพมึนเมา
5. ผู้นำร่องไม่ได้ป่วยหรือมีเหตุผลอื่นใดที่เหมาะสม แต่กลับปฏิเสธหรือจงใจทำให้ล่าช้าในการนำร่องเรือเดินทะเลใดๆ ในเขตที่ผู้นำร่องนั้นได้รับใบอนุญาตจาก MPA หรือเมื่อได้รับคำสั่งให้นำร่องจากบุคคลที่ได้รับมอบอำนาจจาก MPA อย่างถูกต้อง
6. ได้ไปจากเรือเดินทะเลที่ผู้นำร่องกำลังนำร่องอยู่ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายเรือ ก่อนที่จะได้กระทำการนำร่องตามหน้าที่นั้นให้เสร็จสิ้น

กรณีเหล่านี้ให้ถือว่าผู้นำร่องมีความผิดตามกฎหมาย และต้องรับโทษปรับไม่เกิน 2,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ นอกจากนี้ ในกรณีที่บุคคลซึ่งจัดหา ช่วยเหลือ ยุยง หรือ ยินยอม ให้มีการกระทำความผิดของผู้นำร่องดังที่กล่าวมาข้างต้น ถือว่าบุคคลนั้นมีความผิด ต้องโทษปรับเช่นเดียวกับผู้นำร่อง³²

³⁰ MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE ACT Section 74

³¹ MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE ACT Section 72(4)

³² MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE ACT Section 73

ข้อสังเกตประการแรก หากผู้นำร่องได้กระทำการหรือละเว้นกระทำการในสิ่งที่จำเป็นต่อการปกป้องตัวเรือ เครื่องยนต์เรือ อุปกรณ์ในการเดินเรือ หรืออุปกรณ์อันเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความสูญหาย เสื่อมสลาย หรือเสียหายไม่ว่าจะร้ายแรงหรือไม่ก็ตาม ต่อตัวเรือ เครื่องยนต์เรือ อุปกรณ์ต่าง ๆ อันเกี่ยวกับการเดินเรือ หรืออาจก่อให้เกิดความตายหรือการบาดเจ็บต่อบุคคลที่อยู่บนเรือในขณะที่ทำการนำร่อง ไม่ว่าจะกระทำโดยจงใจ หรือการละเลยต่อหน้าที่ หรือเพราะอยู่ในสภาพมีนเมาสุราหรือยาเสพติดก็ตาม ให้ถือว่าผู้นำร่องนั้นกระทำการประพฤตินิยมชอบในหน้าที่ และมีความผิดทางอาญา แต่อย่างไรก็ดี ความรับผิดชอบในทางอาญาเกี่ยวกับการประพฤตินิยมชอบในหน้าที่ของผู้นำร่องตามกฎหมายนี้ มีฐานความผิดเดียว คือ ฐานความผิดอาญาที่ไม่ร้ายแรง ซึ่งผู้นำร่องต้องโทษปรับเพียงอย่างเดียวและจะไม่มี การถูกจำคุก หรือทั้งจำทั้งปรับใดๆ

ข้อสังเกตประการต่อมา การประพฤตินิยมชอบในหน้าที่ของผู้นำร่อง เป็นผลให้ผู้นำร่องต้องรับผิดชอบนั้น ทั้งนี้เมื่อผู้นำร่องได้กระทำการหรือละเว้นกระทำการไปแล้ว แม้จะยังไม่เกิดความสูญหาย ความเสื่อมสลาย ความเสียหายใดๆ เลยก็ตาม เพียงแต่อาจทำให้เกิดก็เป็นความผิดแล้ว ในขณะที่การจำกัดความรับผิดชอบของผู้นำร่องจะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อเกิดความสูญหาย ความเสื่อมสลาย ความเสียหายขึ้นแล้ว ผู้นำร่องจึงจะจำกัดความรับผิดชอบได้

ข้อสังเกตประการสุดท้าย กรณีที่มีความเสียหาย ความสูญหาย ความเสื่อมสลาย เกิดขึ้นเพราะประมาท ขาดทักษะ ขาดคุณสมบัติของผู้นำร่อง ผู้นำร่องมีสิทธิจำกัดความรับผิดชอบของตนได้ แต่หากเกิดขึ้นเพราะการประพฤตินิยมชอบในหน้าที่ของผู้นำร่อง จะจำกัดความรับผิดชอบไม่ได้ และผู้นำร่องต้องโทษปรับทางอาญาอีกด้วย

กฎหมายนำร่องของราชอาณาจักรไทย

กฎหมายนำร่องของราชอาณาจักรไทย หรือประเทศไทย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของผู้นำร่องยังมีลักษณะคลุมเครือ กล่าวคือ ในคำพิพากษาฎีกาที่ 3088/2524 วินิจฉัยสถานะของผู้นำร่องเป็นผู้ควบคุมเรือในขณะที่นำร่อง และนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่อง ละเมิด มาปรับใช้กับความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้นำร่อง โดยผลของคำพิพากษานี้ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากการนำร่อง ผู้นำร่องจึงต้องรับผิดชอบในมูลแห่งละเมิดต่อความเสียหายที่เกิดจากเรือ นั้น และต้องรับผิดชอบเต็มตามความเสียหาย ไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดชอบ

ต่อมาได้มีการออกกฎกระทรวงเศรษฐกิจว่าด้วยการนำร่องออกตามความในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยามฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2) หมวดที่ 3 มารยาทและหน้าที่ของผู้นำร่อง ข้อ 37 และข้อ 47 แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 56 (พ.ศ. 2534) โดย

ข้อ 37 บัญญัติว่า ผู้ที่นำการนำร่องจะต้องแนะนำนายเรือให้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกันและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด

ข้อ 47 มีหลักว่า นายเรือยังคงมีอำนาจที่จะระงับคำสั่งการของผู้นำร่อง หรือไม่ปฏิบัติตามคำบอกหรือคำแนะนำของผู้นำร่องก็ได้

ทำให้เกิดปัญหาขึ้นมาอีกว่า บทนิยามดังกล่าวไม่บัญญัติให้ชัดเจนว่า ผู้นำร่องเป็นผู้ควบคุมเรือหรือผู้แนะนำ ในขณะที่นำร่อง แม้หลักในข้อ 47 อาจพิจารณาได้ว่าผู้นำร่องเป็นผู้แนะนำ

ต่อมาเมื่อคำพิพากษาศาลฎีกาหมายเลขแดงที่ กค. 479-480/2544 ได้วินิจฉัยสถานะของผู้นำร่องเป็นแต่เพียงผู้แนะนำเท่านั้นซึ่งเป็นไปตามหลักจารีตประเพณีนำร่องสากล

ทำให้เกิดปัญหาว่าหากเกิดข้อพิพาทในทำนองเดียวกันเช่นที่ได้ตัดสินไว้ในคำพิพากษาทั้งสองคดีข้างอีก ศาลไทยจะนำหลักกฎหมายใดมาปรับใช้และหากจะนำคำพิพากษาศาลฎีกามาเป็นบรรทัดฐานในการวินิจฉัยคดีนั้น จะเป็นการเพียงพอหรือไม่

ปัจจุบัน นับแต่พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มีผลใช้บังคับ การฟ้องเรียกค่าเสียหายอันเกิดจากการนำร่องต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เนื่องจากพนักงานนำร่องเป็นข้าราชการสังกัดกรมเจ้าท่า และการฟ้องเรียกค่าเสียหาย จะต้องฟ้องกรมเจ้าท่าเป็นจำเลย จะฟ้องผู้นำร่องที่กระทำการนำร่องในกรณีดังกล่าวไม่ได้ และแม้ยังมีปัญหาโต้เถียงกันว่า ผู้นำร่องเป็น ผู้แนะนำ หรือเป็นผู้ควบคุมเรือ แต่เมื่อกรมเจ้าท่าต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายไปแล้ว จะมีสิทธิไล่เบี้ยเอาจากผู้นำร่องได้เฉพาะกรณีผู้นำร่องกระทำการด้วยความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง³³ แต่หากรัฐมีนโยบายการนำร่องเสรีโดยอนุญาตให้เอกชนเข้ามาทำการนำร่อง ซึ่งนโยบายนี้เคยเกิดขึ้นในประเทศไทยแล้ว³⁴ หากรัฐบาลอนุญาตให้เอกชนเข้ามาทำการนำร่อง ผู้นำร่องจะไม่ใช่เจ้าพนักงานของรัฐอีกต่อไป หากมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการนำร่องและความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากผู้นำร่องของบริษัทเอกชนที่ทำการนำร่อง ผู้นำร่องนั้นจะต้องชดใช้ค่าเสียหายเต็มจำนวนที่มีความเสียหายเกิดขึ้น ซึ่งอาจมีมูลค่าความเสียหายที่สูงมาก แม้ว่าจะมีการฟ้องคดีถึงที่สุดแล้ว ผู้นำร่องก็ไม่อาจหาเงินมาใช้จนครบได้ ทำให้เกิดปัญหาทั้งกับผู้นำร่อง และผู้ที่ได้รับความเสียหาย³⁵

บทสรุป

จากการศึกษาความรับผิดของผู้นำร่องภายในต่างประเทศ ผู้เขียนได้เลือกกฎหมายนำร่องของประเทศในอาเซียนมา 2 ประเทศ ซึ่งเป็นประเทศที่มีการพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีให้มีความทันสมัย ได้แก่ ประเทศเวียดนาม (THE VIETNAM MARITIME CODE (No. 40/2005/QH11)) และประเทศสิงคโปร์ (MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE ACT (CHAPTER 170A)) ซึ่งกฎหมายนำร่องของประเทศทั้ง 2 ประเทศนี้ จะมีลักษณะเด่นที่คล้ายคลึงกัน คือ กฎหมายนำร่องถูกบัญญัติรวมอยู่ในกฎหมายที่มีลักษณะเป็นประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีเหมือนกัน บัญญัติขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ความปลอดภัยของร่องน้ำ และช่องทางเดินเรือเพื่อให้เรือสามารถแล่นเข้าและแล่นออกได้ตลอดเวลา กำหนดให้ผู้นำร่องนั้นจะต้องมีความรู้เกี่ยวกับการนำร่องและสามารถนำร่องเรือตามสภาพเฉพาะของแต่ละท้องถิ่นหรือแต่ละท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้นำร่องจะต้องมีความคุ้นเคยกับ

³³ ไพทิต เอกจริยากร, *กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอนที่ 3*, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2551), น 247-250.

³⁴ วุฒิพงษ์ เปาริก, “นโยบายนำร่องไทยทางออกที่เหมาะสมระหว่างนโยบายนำร่องเสรีและบทบาทโดยตรงของรัฐ,” (วิทยานิพนธ์ รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชานโยบายสาธารณะ วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2543).

³⁵ ดาเนียร วิทยากุล, “ปัญหาความรับผิดของผู้นำร่องตามกฎหมายไทย,” (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขากฎหมายธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น 97.

อุปกรณ์ในการเดินเรือ ในทุกสภาพแวดล้อม และปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวกับการนำร่องในขณะที่ตนทำการนำร่องในเขตบังคับนำร่องนั้นๆ

อย่างไรก็ดี กฎหมายนำร่องของทั้ง 2 ประเทศ อาจมีลักษณะแตกต่างกันบ้าง ในเรื่องรายละเอียดโดยกฎหมายนำร่องของประเทศเวียดนามจะบัญญัติไว้เพียงคร่าวๆ ในขณะที่กฎหมายนำร่องของประเทศสิงคโปร์จะบัญญัติไว้มีรายละเอียดมากกว่า

สำหรับประเด็นความรับผิดชอบของผู้นำร่อง กฎหมายนำร่องของทั้ง 2 ประเทศจะต่างกันโดยสิ้นเชิง แม้โดยรูปแบบของการนำร่องทั้ง 2 ประเทศจะเป็นการนำร่องแบบบังคับเหมือนกัน แต่ในประเทศเวียดนามกฎหมายได้กำหนดสถานะของผู้นำร่องไว้เป็นเพียงผู้แนะนำ มีผลให้เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นเองตามหลักทั่วไป สำหรับประเทศสิงคโปร์นั้น มีบทบัญญัติในเรื่องการจำกัดความรับผิดชอบให้เข้าใจได้ว่า ผู้นำร่องเช่นนี้เป็นผู้ควบคุมเรือ ดังนั้น ความรับผิดชอบต่อความผิดพลาดในการนำร่องเรือจึงตกแก่ผู้นำร่อง

อย่างไรก็ดี จากการศึกษาคำนิยามต่างๆ ประเภทการนำร่อง ทฤษฎีความรับผิดชอบเกี่ยวกับการนำร่อง และจารีตประเพณีสากลว่าด้วยการนำร่อง ทำให้เห็นความไม่ลงรอยของแนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้นำร่อง ที่เป็นดังนี้เพราะการเป็นผู้นำร่อง ไม่ว่าจะเป็นผู้ควบคุมหรือผู้แนะนำ ทั้ง 2 แบบ เปรียบเทียบได้ยากกว่าแบบใดจะดีกว่ากัน เนื่องจาก การที่ประเทศหนึ่งประเทศใดจะเลือกเอาแบบหนึ่งแบบใดไปใช้นั้น ขึ้นอยู่กับ ความเหมาะสมกับหลักปฏิบัติภายในประเทศนั่นเอง

สำหรับประเทศไทย แม้บทบัญญัติที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้นำร่องยังมีลักษณะคลุมเครือ แต่ก็เป็นการนำร่องแบบบังคับ และทางปฏิบัติมีแนวโน้มที่จะเป็นผู้นำร่องแบบผู้ควบคุมมากกว่าเป็นผู้แนะนำ จึงควรมีกฎหมายที่จำกัดความรับผิดชอบของผู้นำร่อง เพื่อช่วยเหลือไม่ให้ผู้นำร่องเอกชน ที่ไม่เข้าหลักเกณฑ์ในพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 หรือเจ้าพนักงานนำร่องที่ถูกไล่อับอาย อาจต้องรับผิดชอบเต็มตามจำนวนความเสียหายจริง

โดยวิธีแก้ปัญหาระเบิดการจำกัดความรับผิดชอบของผู้นำร่องในระยะสั้น คือ ออกกฎระเบียบเพื่อให้ผู้นำร่องต้องเอาประกันภัยกับบุคคลที่สาม แก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงคมนาคมว่าด้วยการนำร่อง จัดตั้งกองทุนที่หักจากค่าจ้างนำร่อง เพื่อทำประกันภัยความรับผิดของกรมเจ้าท่า ในกรณีที่กรมเจ้าท่าถูกฟ้องเป็นจำเลยร่วม แม้ความรับผิดทางแพ่งของผู้นำร่องและกรมเจ้าท่ารวมกันอาจจะมากกว่าจำนวนเงินที่เอาประกันไว้ก็ตาม

การแก้ปัญหาในระยะยาวเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบของผู้นำร่อง คือ แก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวกับการนำร่อง โดยเพิ่มเติมการจำกัดความรับผิดของผู้นำร่องไว้ ให้ไม่เกินจำนวนเงินที่กฎหมายกำหนดเช่นเดียวกับกฎหมายต่างประเทศ อาทิเช่นกฎหมายนำร่องของประเทศอังกฤษ กำหนดให้ผู้นำร่องและกรมเจ้าท่าต้องทำประกันภัย เพื่อคุ้มครองผู้นำร่องและกรมเจ้าท่ามีเงินรับผิดชอบที่แน่นอน และให้ประกันแก่เจ้าของเรือหรือบุคคลอื่นซึ่งอาจได้รับความเสียหายจากการนำร่อง ให้ได้รับชดเชยจากสถาบันผู้รับประกันภัย

จะเห็นได้ว่าวิธีการนี้จะทำให้ทุกฝ่ายมีความรับผิดชอบเหมาะสมแก่ฐานะของตน ผู้นำร่องไม่ต้องรับผิดชอบเกินกว่าที่ตนจะชดใช้ได้ และการองค์การนำร่องที่ฐานะดีกว่าผู้นำร่องมาร่วมชดใช้ด้วย จึงทำให้ผู้เสียหายได้รับการชดใช้มากขึ้น³⁶

นอกจากที่กล่าวมาแล้ว ผู้เขียนมีความเห็นเกี่ยวกับความรับผิดของผู้นำร่องไทย ดังต่อไปนี้

ประการแรก เพราะเหตุว่ากฎหมายพาณิชย์นาวีที่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับนำร่องของไทยมีหลายฉบับ หลักกฎหมายจึงกระจัดกระจาย แต่ละฉบับประกาศใช้ไม่พร้อมกัน บทบัญญัติเกี่ยวกับการนำร่องในกฎหมายฉบับที่ใช้บังคับมาก่อนจะใช้บังคับได้ต่อไป เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งความในกฎหมายฉบับที่ใหม่กว่า สร้างความยุ่งยากในการตีความ และการนำข้อกฎหมายมาปรับบทให้เข้ากับข้อเท็จจริง ผู้เขียนเห็นว่าควรมีการรวบรวม กฎหมายที่เกี่ยวกับการนำร่องไว้เป็นหมวดหมู่ในกฎหมายฉบับเดียวกันฉบับใดฉบับหนึ่ง ตรวจสอบและยกเลิกบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการนำร่องซึ่งอยู่ในกฎหมายบางฉบับที่ใช้บังคับมานานมากจนหลักกฎหมายล้าสมัย ไม่อาจใช้บังคับต่อเหตุการณ์ปัจจุบัน ทั้งนี้ก็เพื่อให้กฎหมายนำร่องของไทยมีความเป็นระบบ ปรับใช้ได้ง่ายขึ้น และทำให้เรือเดินสมุทรสัญชาติต่างประเทศที่เข้ามาในบริเวณที่บังคับให้มีการนำร่องของไทย จึงต้องตกอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายการนำร่องไทย ศึกษากฎหมายของไทยได้ง่ายขึ้น ลดปัญหาข้อพิพาทในการทำการนำร่อง

ประการที่สอง ประเทศไทยกำลังจะเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การค้าระหว่างประเทศในอาเซียนรวมไปถึงการขนส่งพาณิชย์นาวีย่อมเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้บริการการนำร่องมีเพียงพอและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพในอนาคต รัฐควรเพิ่มนโยบายให้เอกชนเข้ามาทำการนำร่องให้มากขึ้น หรือให้กรมเจ้าท่าทำสัญญาทางปกครองเป็นสัญญาสัมปทานกับบริษัทเอกชน เพื่อให้ผู้นำร่องมาจากบริษัทเอกชนมีอำนาจจัดทำบริการนำร่อง ซึ่งถือเป็นบริการสาธารณะอย่างหนึ่งแก่บุคคลอื่น แต่อย่างไรก็ดี ยังติดปัญหาเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้นำร่อง เนื่องจากในปัจจุบัน การฟ้องเรียกค่าเสียหายอันเกิดจากการนำร่องต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 เพราะพนักงานนำร่องเป็นเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานของรัฐซึ่งในที่นี้คือกรมเจ้าท่า แต่หากผู้นำร่องเป็นเอกชน เป็นปัญหาว่าอาจต้องถูกฟ้องเรียกค่าเสียหายเป็นคดีแพ่ง และต้องรับผิดเต็มตามความเสียหาย ในกรณีนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่า ประเด็นที่เป็นปัญหานี้ เป็นผลสืบเนื่องมาจากคำพิพากษาของศาล และที่ศาลตัดสินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ความรับผิดทางละเมิดบ้าง ตัดสินตามพระราชบัญญัตินี้บ้าง ก็เพราะไม่มีกฎหมายบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของผู้นำร่องไว้เป็นกฎหมายเฉพาะ ศาลจึงจำต้องใช้กฎหมายทั่วไป และเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ แต่ผลของคำพิพากษาได้ทำให้หลักกฎหมายคลุมเครือ และเกิดประเด็นโต้แย้งกันเกี่ยวกับความรับผิดของผู้นำร่องสืบเนื่องมาจนถึงทุกวันนี้ วิธีแก้ปัญหานี้ในทางทฤษฎีและเป็นการแก้ปัญหาที่ต้นเหตุ กระทำได้โดยออกกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของผู้นำร่องและการจำกัดความรับผิดของผู้นำร่องไว้เป็นการเฉพาะซึ่งจะใช้บังคับได้ทั้งพนักงานนำร่องที่เป็นเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานของรัฐและผู้นำร่องซึ่งมาจากบริษัทเอกชน ประเด็นไม่มีการจำกัดความรับผิดของผู้นำร่องของเอกชนจะหมดไป แต่อย่างไรก็ดี การแก้ปัญหาแบบนี้ ในทางปฏิบัติอาจเกิดขึ้นได้ยาก

³⁶ สาริน สกุรัตนะ, อ่างอิงแล้วเชิงอรรถที่ 3, น 77-78.

ประการที่สาม กฎหมายนำร่องของไทยให้อำนาจรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมที่กรมเจ้าท่าสังกัดอยู่ เป็นผู้มีอำนาจออกกฎกระทรวงในเรื่องต่างๆที่เกี่ยวกับการนำร่อง แต่สภาพการเมืองในประเทศไทยไม่มั่นคง มีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลบ่อยครั้งกว่าประเทศอื่นๆ และรัฐบาลใหม่อาจไม่สนับสนุนนโยบายที่รัฐบาลก่อนได้ริเริ่มไว้ หรืออาจมีการเปลี่ยนตัวรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม ทำให้การปรับปรุงกฎหมายพาณิชย์ซึ่งรวมไปถึงกฎหมายนำร่องต้องหยุดชะงักลง เป็นเหตุผลส่วนหนึ่งที่ทำให้กฎหมายนำร่องของไทยบางส่วนอาจล้าสมัย กระจัดกระจายในกฎหมายหลายฉบับ ทำให้เกิดประเด็นปัญหาทางกฎหมายโต้เถียงกันมาตลอด แต่ยังไม่ได้รับการแก้ไข ด้วยเหตุดังกล่าว ผู้เขียนจึงเห็นว่าไม่ควรให้อำนาจรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมในการออกกฎต่างๆที่เกี่ยวกับการนำร่องแต่เพียงผู้เดียว อาจให้อำนาจกรมเจ้าท่าโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี ในการออกกฎ ระเบียบข้อบังคับ หรือบทบัญญัติอื่นที่มีผลบังคับเป็นการทั่วไป เกี่ยวกับการนำร่อง ในเรื่องต่างๆ เช่น กำหนดคุณสมบัติผู้นำร่อง วิธีการสอบความรู้และออกใบอนุญาตแก่ผู้ขอใบอนุญาตนำร่อง กำหนดหน้าที่และมรรยาทผู้นำร่อง กำหนดโทษเมื่อผู้นำร่องกระทำผิดหน้าที่ เป็นต้น ทั้งนี้ อาจศึกษาเทียบเคียงจากหลักกฎหมายนำร่องของประเทศสิงคโปร์ ที่กฎหมายได้ให้อำนาจกึ่งเบ็ดเสร็จแก่ MPA ออกระเบียบข้อบังคับต่างๆ เพื่อใช้ในการนำร่อง หากคำสั่งใดของ MPA กระทบสิทธิ จึงให้อุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีได้ และให้คำสั่งรัฐมนตรีถือว่าเป็นที่สุด

ประการที่สี่ กฎหมายนำร่องของไทยไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการประพดมิชอบในหน้าที่ของผู้นำร่อง ซึ่งในทางปฏิบัติอาจจะกำหนดไว้ในกฎ ข้อบังคับของกรมเจ้าท่า หรือนำประมวลกฎหมายอาญาว่าด้วยความผิดตำแหน่งหน้าที่ราชการมาใช้บังคับ แต่อย่างไรก็ดี เพราะความที่ไม่มีหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบทางอาญาของผู้นำร่องบัญญัติไว้ โดยเฉพาะ จึงอาจทำให้เกิดปัญหา หากรัฐมีนโยบายให้มีการนำร่องเสรี ในกรณีเช่นนี้ผู้นำร่องมาจากบริษัทเอกชนซึ่งไม่มีสถานะเป็นเจ้าของหน้าที่ของรัฐ หากผู้นำร่องเอกชนนั้นประพดมิชอบด้วยหน้าที่ กรณีนี้จะนำหลักกฎหมายใดมาใช้บังคับ แล้วบทลงโทษจะมีความแตกต่างจากกรณีที่ผู้นำร่องเป็นเจ้าของหน้าที่ของรัฐหรือไม่ อย่างไร และอาจเกิดช่องว่างในกฎหมายขึ้น ด้วยเหตุนี้ จึงควรเพิ่มเติมบทบัญญัติความรับผิดชอบทางอาญาของผู้นำร่องไว้เป็นการเฉพาะเพื่อให้ใช้บังคับทั้งกับผู้นำร่องที่เป็นเอกชนและผู้นำร่องที่เป็นเจ้าหน้าที่รัฐ

Chapter IX

MARITIME PILOTAGE

Article 169.- Regime of maritime pilotage in Vietnam

1. The employment of pilots in Vietnam aims to ensure marine navigation safety, marine navigation security and prevention of environmental pollution, and contribute to protecting the national sovereignty as well as exercising national sovereign rights and jurisdiction.

2. For Vietnamese seagoing vessels and foreign seagoing vessels, when operating in the Vietnamese navigable areas where maritime pilotage is compulsory, pilots must be employed for their navigation and pilotage dues must be paid. In navigable areas where maritime pilotage is not

compulsory, the master may, if deeming it necessary to ensure safety, request a Vietnamese pilot to steer the vessel.

The Government shall specify cases of exemption from employment of Vietnamese pilots for steering for vessels operating in Vietnamese navigable areas where maritime pilotage is compulsory.

Article 170.- Maritime pilotage organization

1. The maritime pilotage organization is an organization providing services of navigating seagoing vessels to enter or leave seaports and to operate in Vietnamese navigable areas where maritime pilotage is compulsory.

2. The Government shall provide for the organization and operation of maritime pilotage.

Article 171.- Legal status of maritime pilots

1. The maritime pilot shall advise the master on navigating the vessel in navigational conditions in the areas where the maritime pilot steers the vessel. The employment of maritime pilots shall not relieve the master of the responsibility to command the vessel.

2. The maritime pilot, while steering the vessel, shall be under the command of the master of the steered vessel.

3. The master shall have the right to choose a maritime pilot or to suspend the maritime pilot's service and request his/her substitution.

Article 172.- Conditions for practicing pilotage

1. Being Vietnamese citizens

2. Being physically fit

3. Having a certificate of maritime pilotage competence.

4. Piloting vessels only in the maritime pilotage area in conformity with the granted maritime pilotage area certificate.

5. Being under the management of a maritime pilotage organization.

Article 173.- Rights and obligations of maritime pilots when steering vessels

1. The maritime pilot shall have the right to refuse to steer the vessel and inform the responsible port authority and maritime pilotage organization when the master deliberately disobeys his/her instructions or reasonable recommendations in the presence of a third party.

2. The maritime pilot shall be obliged to furnish the master with all instructions concerning the navigational conditions in the area of pilotage and to recommend the master on activities incompliant with regulations on marine navigation safety and other relevant provisions of law.

3. The maritime pilot shall be obliged to notify the port authority of the steering of the vessel and dangerous navigational changes which he/she has detected while steering the vessel.

4. The maritime pilot must exercise his/her obligations with due diligence. The maritime pilot's steering duties shall terminate when securing the vessel at anchor, mooring it or safely taking it to the agreed place or being substituted by another pilot. The maritime pilot shall not be allowed to leave the vessel without the consent of the master.

Article 174.- Obligations of masters and shipowners when employing maritime pilots

1. The shipmaster shall be obliged to furnish the maritime pilot with accurate information on the navigational properties and characteristics of the vessel; to ensure the pilot's safety when boarding and leaving the vessel; to provide the pilot with working and accommodation facilities throughout his/her stay on board the vessel.

2. The shipowner shall have to compensate for losses resulting from the maritime pilot's mistakes while steering the vessel as for those resulting from mistakes of the vessel's crewmen.

3. For the safety reason, if the maritime pilot cannot depart from the vessel after he/she has fulfilled his/her duties, the master must arrange the vessel to call at the nearest port for the maritime pilot's departure. The shipowner or the operator of the vessel shall have to arrange for the maritime pilot's return to the place where he/she was received and pay all the expenses arising therefrom.

Article 175.-Liability of maritime pilots upon occurrence of losses resulting from steering mistakes

The maritime pilot shall only bear administrative or criminal liability for losses resulting from his/her steering mistakes in accordance with the provisions of law but not bear civil liability therefore.

Article 176.-Detailed regulations on maritime pilots

1. The Transport Minister shall provide for navigable areas where pilotage is compulsory, criteria for training, grant and withdrawal of maritime pilotage competence certificates and maritime pilotage area certificates.

2. The Finance Ministry shall provide for the maritime pilotage tariff in Vietnam after consulting the Transport Ministry.

Article 177.- Pilotage for foreign public-duty vessels, fishing vessels, inland waterway crafts, hydroplanes and military vessels

The provisions of this Section shall apply to foreign public-duty vessels, fishing vessels, inland waterway crafts, hydroplanes and military vessels visiting Vietnam.

PART X PILOTAGE

Declaration of pilotage districts

59.—(1) The Authority may, from time to time, by notification in the Gazette, declare any area in the port to be a pilotage district.

(2) Every such declaration shall define the limits of the pilotage district.

Authority may require vessel to be under pilotage

60.—(1) Every vessel while navigating in any pilotage district or part thereof shall be under pilotage and the owner, agent or master of the vessel shall comply with that requirement.

(2) A vessel while being moved within any area of the port which is or forms part of a pilotage district

shall be deemed to be a vessel navigating in a pilotage district.

(3) The Authority may, if it appears to the Authority to be necessary, exempt any vessel or class of vessels while navigating in any pilotage district from being under pilotage subject to such conditions as it may think fit to impose.

Failure to employ pilot under certain circumstances

61. The owner, agent or master of a vessel navigating in circumstances in which the vessel is required by the Authority under section 60 to be under pilotage who does not employ an authorised pilot for

such purpose shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$5,000 and shall in addition be liable to pay to the Authority as penalty double the amount of pilotage dues and rates which would have been payable if the vessel had been under pilotage as required under that section.

Authorised pilot and berthing master

62.—(1) Subject to the provisions of this Act, the Authority may employ such number of pilots as it

considers necessary or expedient for the purpose of providing an adequate and efficient pilotage service.

(2) Notwithstanding subsection (1) —

- (a) the Authority may, if it considers expedient, authorise any person to pilot vessels in a pilotage district subject to such conditions as it thinks fit; and
- (b) the owner of a wharf or dock may, with the approval of the Authority and subject to such conditions as the Authority may impose, authorise any person to act as a berthing master for the purposes of berthing and unberthing, docking and undocking vessels at that wharf or dock.

Vessel to be piloted by authorised pilots

63. No vessel shall be piloted in a pilotage district by any person other than an authorised pilot.

Penalties as to employment of pilot

64.—(1) Any person who, not being an authorised pilot, engages in any pilotage act or attempts to obtain employment as a pilot of a vessel entering or within any pilotage district shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$5,000.

(2) Any owner, agent or master of a vessel entering or within any pilotage district who knowingly employs—

- (a) as a pilot any person who is not employed by the Authority to pilot vessels under section 62 (1);
- (b) as a pilot any person who is not authorised to pilot vessels under section 62 (2) (a); or
- (c) as a berthing master any person who is not authorised to act as a berthing master under section 62 (2) (b),

shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$5,000.

(3) For the purposes of this section, a person employed under section 62 (1) or authorised under section 62 (2) (a) or (b) acting beyond the limits for which he is licensed or authorised to act or acting in contravention of any of the conditions imposed under section 62 (2) (a) or (b) or 70 shall be deemed not to be an authorised pilot.

(4) Any person may, without subjecting himself or his employer to any penalty, act as the pilot of a vessel entering or leaving any pilotage district, when such vessel is in distress or under circumstances

making it necessary for the master to avail himself of the best assistance that can be found at the time.

Employment of pilot

65.No person shall be employed as an authorised pilot in a pilotage district unless he is in possession of a valid licence issued under section 68 to act as a pilot in that district.

Appointment and functions of Pilotage Committee

66.The Authority shall appoint a Pilotage Committee for the purpose of —

- (a) holding examinations and issuing, on behalf of the Authority, licences to act as an authorized pilot;
- (b) holding inquiries into the conduct of authorised pilots in the discharge of their duties;
- (c) making such arrangements as may be necessary for the training of persons selected for or in the pilotage service;
- (d) investigating and advising on such matters as may be referred to the Committee by the Authority; and

(d) carrying out such other functions as are conferred on the Committee by this Act.

Constitution of Pilotage Committee

67.—(1) The Pilotage Committee shall consist of —

- (a) the Port Master who shall be the chairman of the Committee; and
- (b) not less than 4 other persons, 3 of whom must have, in the opinion of the Authority, knowledge of or experience in nautical matters.

(2) A member of the Pilotage Committee shall hold office for such term, not exceeding 3 years, as the Authority may specify in its appointment and shall be eligible for re-appointment.

(3) At any meeting of the Committee, 3 members of the Pilotage Committee shall form a quorum.

(4) The chairman of the Pilotage Committee shall preside at all meetings thereof.

(5) If the chairman is absent from a meeting or any part thereof, such member, as the members of the Pilotage Committee present shall elect, shall preside in his place.

(6) The chairman or member presiding at any meeting of the Pilotage Committee shall have a vote and, in the case of an equality of votes, a second or casting vote.

(7) Members of the Pilotage Committee may be paid, out of the funds of the Authority, such fees and allowances as the Authority may, from time to time, determine.

(8) Subject to the provisions of this Act, the Authority may, from time to time, make rules for the purpose of regulating the meetings and proceedings of the Pilotage Committee.

Examination for licence

68.—(1) The Pilotage Committee shall examine candidates for employment as authorised pilots and on being satisfied as to a candidate's general fitness and competency, including physical fitness, to act as an authorised pilot may, on behalf of the Authority, issue to him a licence to act as such, and such licence may contain such conditions as the Committee may think fit.

(2) Every authorised pilot shall, whenever the Pilotage Committee considers that owing to changed

conditions or for any other sufficient reason the further testing of the knowledge, efficiency or physical fitness of any such pilot is necessary, present himself for further examination, and shall in

every such case first deposit with the Committee his licence issued by the Committee on behalf of the Authority to be returned or cancelled by the Committee on behalf of the Authority as the result of such test or examination.

(3) No person shall continue to employ as an authorised pilot any pilot whose licence to act as such is cancelled as the result of any test or examination carried out or held under subsection (2).

Inquiries by Pilotage Committee

69.—(1) The Pilotage Committee may, and when directed by the Authority shall, hold an inquiry into the conduct of an authorised pilot where it appears that he has been guilty of misconduct affecting his

capability as a pilot or has failed in or neglected his duty as a pilot or has become incompetent to act as a pilot.

(2) For the purposes of such inquiry, the Pilotage Committee may summon any person to attend any

meeting of the Committee to give evidence on oath or produce any document or other thing in his possession and to examine him as a witness or require him to produce any document or other thing in his possession relating to the matters which are the subject matter of such inquiry.

(3) Any person who —

- (a) being summoned to attend any such inquiry, fails to do so;
- (b) offers any act of disrespect or any insult or threat to the Pilotage Committee or any member thereof during an inquiry; or
- (c) being required by the Pilotage Committee to give evidence on oath or affirmation or to produce a document or other thing, refuses to do so, shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$2,000.

Submission of Pilotage Committee's finding and recommendation to Authority

70.—(1) Where the Pilotage Committee, after due inquiry in accordance with the provisions of this Part and after hearing any statement that may be offered in defence, finds that an authorised pilot has been guilty of misconduct or indiscipline affecting his capability or duties as a pilot or has failed in or neglected his duty as a pilot or has become incompetent to act as a pilot, the

Committee shall submit to the Authority a copy of the record of the inquiry and its findings and recommendations in respect of the inquiry.

(2) The Authority may, after considering the findings and recommendations of the Pilotage Committee, suspend or cancel the licence of such authorised pilot or impose such other punishment as the Authority may think fit.

(3) Any authorised pilot who is aggrieved by any decision of the Authority made under subsection (2)

may, within 14 days from the date of the decision, appeal to the Minister whose decision shall be final.

(4) Where the Pilotage Committee, after due inquiry in accordance with the provisions of this Part, finds that any authorised pilot has been negligent in piloting any vessel or has become incompetent to act as a pilot, the Committee shall submit its findings to the Authority and the Authority shall thereupon suspend or revoke such authorisation as the Authority may consider fit.

Liability of master or owner in case of vessel under pilotage

71. The master or owner of a vessel navigating in circumstances in which pilotage is compulsory shall be answerable for any loss or damage caused by the vessel or by any fault of the navigation of the vessel in the same manner as he would if pilotage were not compulsory.

Limitation of pilot's liability when bond is given

72.—(1) An authorised pilot who has given a bond in accordance with subsection (2) shall not be liable for neglect, want of skill or incapacity in office beyond the penalty of such bond and the amount payable to the Authority on account of pilotage in respect of the voyage in which he was engaged when he became so liable.

(2) Every pilot shall give a bond in the sum of \$1,000 in favour of the Authority for the proper performance of his duties under this Part and any regulations made thereunder.

(3) Any bond given by an authorised pilot in accordance with this section shall not be liable to stamp duty.

(4) Where any proceedings are taken against an authorised pilot for any neglect, want of skill or incapacity in office in respect of which his liability is limited as provided by this section, and other claims are made in respect of the same neglect, want of skill or incapacity in office, the court in which the proceedings are taken may —

(a) determine the amount of the pilot's liability and, upon payment by him of that amount into court, distribute the amount rateably among the several claimants;

(b) stay any proceedings pending in any other court in relation to the same matter; and

(c) proceed in such manner and subject to such directions as to making persons interested parties to the proceedings, and as to the exclusion of any claimant who has not submitted his claim within a certain time, and as to requiring security from the pilot, and as to payment of any costs as the court thinks fit.

Offences of pilot

73.—(1) Any authorised pilot who —

(a) is in any way, directly or indirectly, concerned in any corrupt practices relating to vessels, their tackle, furniture, cargoes, crew or passengers, or to persons in distress at sea or by shipwreck, or to their moneys, goods or chattels;

(b) lends his licence;

(c) acts as pilot while suspended;

(d) acts as pilot when in a state of intoxication;

(e) refuses or wilfully delays, when not prevented by illness or other reasonable cause, to pilot any vessel within the limits for which he is licensed by the Authority upon being required to do so by any employee of the Authority duly authorised in that behalf; or

(f) quits the vessel under his pilotage without the consent of the master, before the service for which he was engaged has been performed, shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$2,000.

(2) Any person who procures, aids, abets or connives at the commission of any offence under this section shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$2,000.

Pilotage Committee and Authority not liable for loss or damage caused by pilot

74.—(1) The issue of a licence to a pilot by the Pilotage Committee on behalf of the Authority under

section 68 or the authorisation given by the Authority to any person to pilot vessels in the pilotage district pursuant to section 62 (2) (a) shall not impose any liability on the Pilotage

Committee or the Authority for any loss or damage caused by any act, omission or default of such pilot.

(2) Any authorised pilot while engaged in any pilotage act shall be deemed to be the employee only of the master or owner of the vessel under pilotage and the Authority shall not be liable for any loss or damage caused by any act, omission or default of such pilot.

Members of Pilotage Committee to act as assessors in proceedings

75.A Magistrate's Court or a District Court may, if it thinks fit, call upon 2 members of the Pilotage

Committee to sit with it as assessors in any proceedings affecting authorised pilots under this Act or the regulations.

Regulations relating to pilotage and conduct of pilot

76.—(1) The Authority may, with the approval of the Minister, make regulations for regulating pilotage in any pilotage district and for the maintenance of good conduct and discipline of authorised pilots and for matters relating to their duties.

(2) The Authority may, in making regulations under this section, provide that any contravention of or failure to comply with any of the regulations shall be an offence and may prescribe as a penalty in respect of any one offence a fine not exceeding \$5,000.