

## จารีตประเพณีสากลว่าด้วยการนำร่อง

โดย นาวาตรี อนันต์ สดับพจน์ จนร. ๑๓๔

เรือเดินสมุทรทั้งหลายเมื่อจะต้องเข้าเขตท่าเรืออื่น ๆ ที่ไม่ใช่เขตท่าเรืออันเป็นบ้านเกิดเมืองนอนของนายเรือที่นายเรือนำเรือเข้าออกอย่างต่อเนื่องประจำ ๆ จะประสบปัญหามากมายโดยสรุปกล่าวได้ดังต่อไปนี้

- ❖ ขาดแผนที่ขยายที่มีความละเอียดอย่างเพียงพอ
- ❖ ขาดข้อมูลเกี่ยวกับความเปลี่ยนแปลงล่าสุดที่สำคัญ ๆ เกี่ยวกับการเดินเรือ เช่น ตำแหน่งที่เรือจมที่เกิดขึ้นใหม่ ทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือที่เปลี่ยนแปลงหรือผิดคำบลที่ การเปลี่ยนแปลงของร่องน้ำอันเนื่องจากการตกตะกอน ฯลฯ
- ❖ ภาษาท้องถิ่นที่จำเป็นต้องใช้ติดต่อกับเรือลำอื่น ๆ ที่เล่นสวนทางกันหรือเล่นแข่งกัน ติดต่อกับเรือจูงดัน(TUG BOAT) ติดต่อกับ นายท่า นายทูน นายหลัก หรือ คนรับเชือก ฯลฯ ด้วยบุคคลต่าง ๆ ดังกล่าวใช้แต่ภาษาท้องถิ่นเท่านั้น
- ❖ หลักวิชาการเกี่ยวกับ การบังคับควบคุมเรือและหรือการนำร่อง ที่จำเป็นต้องใช้เป็นการเฉพาะสำหรับท้องถิ่นนั้น ๆ
- ❖ ลักษณะ กระแสลม กระแสน้ำ บริเวณที่มีความสำคัญ ต่อเรือลำนั้น ต่อเรือลำอื่น ๆ ต่อท่าเทียบเรือที่จะเข้าเทียบ ฯลฯ
- ❖ พฤติกรรมประจำถิ่นของเรือท้องถิ่นทุกขนาดที่สัญจรไปมาในน่านน้ำนั้น ๆ
- ❖ พฤติกรรม คุณลักษณะเฉพาะ ของ TUG BOAT ที่มีใช้ประจำท้องถิ่นนั้น ๆ รวมทั้งขีดความสามารถเฉพาะตัวของนายเรือของ TUG BOAT แต่ละลำ
- ❖ สภาพร่องน้ำทางเดินเรือซึ่งโดยทั่วไปมีลักษณะ จำกัด แคบมาก ต้องใช้ความประณีตในการนำเรือเป็นอย่างมาก ซึ่งไม่อาจใช้วิธีหาที่เรือต่อเนื่องวิธีต่าง ๆ ที่ใช้ขณะเดินเรือในทะเลเปิดอันกว้างใหญ่ตามปกติได้ (แม้ปัจจุบัน GPS , DGPS , ARPA จะมีวิทยากรก้าวหน้ามาก แต่ข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากอุปกรณ์ทั้งหมดดังกล่าวไม่เป็นข้อมูลที่เป็น REAL TIME อีกทั้งเป็นข้อมูลที่มิอัตราคิดแผงรวมอยู่ด้วยมากมายจนไม่อาจเป็นหลักประกันความปลอดภัยในการเดินเรือบริเวณดังกล่าวได้)
- ❖ ขาดข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมายท้องถิ่นต่าง ๆ ที่เรือเดินสมุทรต้องปฏิบัติตามขณะเคลื่อนเดินในบริเวณดังกล่าว

อุปสรรคต่าง ๆ ทั้งหมดดังกล่าวจะหมดไปเมื่อมีการใช้ผู้นำร่อง (MARITIME PILOT) ประจำท้องถิ่นนั้น ๆ เพราะ ผู้นำร่อง เป็น ผู้ชำนาญการประจำท้องถิ่น (LOCAL EXPERT) ที่รอบรู้เรื่องต่าง ๆ ดังกล่าวเป็นอย่างดี

## จารีตประเพณีสากลว่าด้วยการนำร่อง

บรรดา หนังสือ และ ตำรา ที่ใช้ศึกษากันทั่วโลก รวมทั้งบรรดาเอกสารทุกชนิดที่จัดทำหรือจัดทำจำหน่ายแจกโดย IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION) หรือ IMPA (INTERNATIONAL MARITIME PILOTS' ASSOCIATION) หรือ EMPA (EUROPEAN MARITIME

PILOTS' ASSOCIATION) ( ซึ่งเป็นแหล่งต้นตำรับแห่งจารีตประเพณีสากลว่าด้วยการนำร่อง ) ฯลฯ ที่เกี่ยวกับ การนำร่อง อำนาจหน้าที่ของนายเรือและหน้าที่ของผู้นำร่องขณะมีการนำร่องบนเรือ ทุกแห่งจะพบข้อความ ( หรือข้อความอื่นที่มีความหมายทำนองเดียวกัน ) ที่จะขอยกเป็นตัวอย่างพอสังเขป ต่อไปนี้

▪ “ THE PILOT’S ROLE IS TO ASSIST THE CAPTAIN BY BRINGING LOCAL EXPERTISE AND BY OFFERING APPROPRIATE ADVICE DURING THE SHIP’S PASSAGE.”

▪ “ THE PILOT ADVISES THE CAPTAIN , WHO REMAINS RESPONSIBLE FOR CONDUCT OF THE SHIP.”

ข้อความตัวอย่างทั้งสองที่ยกมาถือเป็นหัวใจหลักของแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการนำร่อง หรือถือเป็นจารีตประเพณีสากลว่าด้วยการนำร่อง ที่เห็นชัดเจนว่า ผู้นำร่องเป็นผู้แนะนำนายเรือ โดยนายเรือยังคงไว้ซึ่งความรับผิดชอบในการควบคุมบังคับเรือเหมือนเดิม ( เช่นเดียวกันกับกรณีปกติที่ไม่มีผู้นำร่องปฏิบัติหน้าที่อยู่บนเรือ ).....จากข้อความทั้งสอง ( และข้อความอื่น ๆ ที่มีความหมายทำนองเดียวกัน ) ในทางจารีตประเพณี สากลว่าด้วยการนำร่องสามารถแตกออกเป็นรายละเอียดเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของนายเรือและหน้าที่ของผู้นำร่องขณะมีการนำร่องบนเรือได้ดังต่อไปนี้

#### อำนาจหน้าที่ของนายเรือ

◆ นายเรือเป็นผู้เดียวที่มีอำนาจหน้าที่ ปกครอง บังคับบัญชา และหรือ สั่งการ คนประจำเรือทุกคนในทุกระณี ( เหมือนกันทั้งกรณีปกติที่ไม่มีผู้นำร่องบนเรือ และ กรณีที่มีการนำร่องบนเรือ การปรากฏตัวของผู้นำร่องบนเรือรวมทั้งการปฏิบัติหน้าที่ของผู้นำร่องขณะอยู่บนเรือ มิได้เป็นการพ่วงถ่ายอำนาจหน้าที่ต่าง ๆ ของนายเรือให้ไปตกอยู่กับผู้นำร่องแต่ประการใด)

◆ นายเรือ ( โดยความร่วมมือและการสนับสนุนจากเจ้าของเรือ ) ต้องจัดเตรียมทุกสิ่งทุกอย่างบนเรือ ทั้งองค์บุคคล ( จำนวนและความรู้ความสามารถ ) และองค์วัตถุ ให้พร้อมที่จะสนับสนุนภารกิจทั้งปวงของเรือ ( รวมทั้งเพื่อการสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของผู้นำร่อง ) ให้เป็นไปโดยเรียบร้อย และปลอดภัยอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา

◆ จัดบุคลากรสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของนายเรือเอง และ การปฏิบัติหน้าที่ของผู้นำร่อง ในทุกสถานการณ์ เช่น ตรวจสอบและหรือหาตำแหน่งที่เรืออย่างต่อเนื่อง ตรวจสอบเป้าเรดาร์ ยามตรวจการณ์ ใช้สมอกรณีฉุกเฉิน คนประจำสถานีเทียบ-ออกจากเทียบ คนประจำสถานีผูก-ออกจากผูกท่อนหรือหลักผูกเรือ ฯลฯ

◆ จัดเตรียมข้อมูลสำคัญต่าง ๆ เกี่ยวกับเรือและแจ้งให้ผู้นำร่องทราบก่อนที่ผู้นำร่องจะเริ่มปฏิบัติหน้าที่

◆ ติดตามและหรือตรวจสอบคำแนะนำของผู้นำร่องอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา

◆ เปลี่ยนแปลงหรือแก้ไข คำแนะนำของผู้นำร่อง ทันทีที่นายเรือมีความเห็นเป็นอย่างอื่นที่แตกต่างไปจากคำแนะนำของผู้นำร่อง

◆ ติดตามและหรือตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามคำสั่งของนายเรือ และหรือให้เป็นไปตามความเห็นชอบของนายเรือภายหลังการแนะนำของผู้นำร่อง

## หน้าที่ของผู้นำร่อง

ผู้นำร่องขณะทำการนำร่องบนเรือ ไม่ว่าจะเป็นผู้นำร่องประเภทใดหรืออยู่ในสังกัดใด ผู้นำร่องจะมีแต่ “หน้าที่” ที่ต้องปฏิบัติ โดยไม่มี “อำนาจ” ใด ๆ เป็นพิเศษ รวมทั้งมิได้เป็นการฟ้องถ่ายอำนาจทั้งหมดหรือ บางส่วนของนายเรือที่มีต่อเรือคนให้มาตกอยู่กับผู้นำร่องบนเรือแต่ประการใด..... ผู้นำร่องขณะทำการนำร่อง บนเรือ มีหน้าที่ให้คำแนะนำนายเรือในเรื่องต่อไปนี้

- ทิศทางเรือ ( หรือมุมหางเสือ ) และความเร็วเรือ ( หรือกำลังเครื่องจักร ) เพื่อให้เรือเคลื่อนเดินใน น่านน้ำทางเดินเรือโดยปลอดภัย หลบหลีกที่ตื้น และหรือ หลบหลีกอันตรายใต้น้ำ
- ทิศทางกระแสลมและทิศทางกระแสน้ำ รวมทั้งผลที่จะเกิดจากกระแสลมและกระแสน้ำ
- การเดินเรือในน่านน้ำจำกัด ( น่านน้ำแคบและหรือน่านน้ำตื้น ) รวมทั้งการป้องกันอันตรายต่าง ๆ ที่จะ เกิดขณะเดินเรือในน่านน้ำจำกัด ตามหลักวิชาการที่เกี่ยวข้อง
- สภาพการจราจรทางน้ำประจำท้องถิ่น ที่แตกต่างกันในแต่ละบริเวณ
- ใช้ภาษาสากลและภาษาท้องถิ่นติดต่อประสานงานระหว่างนายเรือกับผู้เกี่ยวข้องในท้องถิ่น
- หลักวิชาการพิเศษอื่น ๆ ที่ต้องใช้ในการควบคุมบังคับเรือ
- หลักวิชาการและหรือหลักปฏิบัติพิเศษประจำท้องถิ่นเพื่อการปฏิบัติงานร่วมกับ TUG BOAT(S) นาย ทำ เรือรับเชือก และหรือ คนรับเชือก ฯลฯ
- กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- แนะนำนายเรือให้จัดให้มีการใช้อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่มีในเรือให้สอดคล้องกับความจำเป็นในแต่ละ สถานการณ์ เช่น ใช้สมอเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉิน ใช้ ARPA ตรวจสอบ เข้ม ความเร็ว CPA และ TCPA เรือ เป้าอันตราย ใช้ AIS หาข้อมูลเรือลำอื่น ๆ เมื่อมีความจำเป็น ฯลฯ
- รายละเอียดการปฏิบัติร่วมกับสถานี VTS และหรือ PORT CONTROL ตามหลักปฏิบัติประจำ ท้องถิ่น

ฯลฯ

## หมายเหตุ

๑. การใช้ภาษาสากลและภาษาท้องถิ่นติดต่อประสานงานระหว่างนายเรือกับผู้เกี่ยวข้องในท้องถิ่น แม้ในกรณี ที่นายเรือเป็นชาวต่างชาติที่ไม่เข้าใจภาษาท้องถิ่น นายเรือก็สามารถ รับรู้ รับทราบ และ เข้าใจ การปฏิบัติ หน้าที่ส่วนนี้ของผู้นำร่องได้จากผลการปฏิบัติของผู้เกี่ยวข้องต่าง ๆ ที่นายเรือมองเห็นด้วยตาตนเอง

๒. ระหว่างมีการนำร่องบนเรือ การปฏิบัติส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมบังคับทิศทางเรือ ( หรือมุมหางเสือ ) และ ความเร็วเรือ ( หรือกำลังเครื่องจักร ) การนำเรือเข้าเทียบหรือออกจากเทียบท่า การนำเรือเข้าผูกหรือออกจาก ผูกทุ่นหรือหลักผูกเรือ รวมทั้งการติดต่อ TUG BOAT(S) ให้ปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง ทุกขั้นตอนการปฏิบัติ ดังกล่าวจำเป็นต้องเลือกใช้วิธีที่เอื้ออำนวยให้ผู้เกี่ยวข้องที่มีหน้าที่ปฏิบัติลงมือปฏิบัติได้ในเวลาที่สั้นที่สุด (นับตั้งแต่ผู้นำร่องให้คำแนะนำนายเรือ จนถึงผู้มีหน้าที่ลงมือปฏิบัติ) ดังนั้นจารีตประเพณีสากลว่าด้วยการนำ ร่องจึงมีรูปแบบการแนะนำนายเรือของผู้นำร่องที่จำแนกกล่าวได้ดังต่อไปนี้

๒.๑ กรณีนายเรือเห็นว่าคำแนะนำของผู้นำร่องเป็นคำแนะนำที่ถูกต้องเหมาะสมกับสถานการณ์ การปฏิบัติในทันทีที่สิ้นสุดคำแนะนำของผู้นำร่องอาจเป็นไปในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งดังต่อไปนี้

๒.๑.๑ หากนายเรือเห็นว่าคนประจำเรือ ผู้มีหน้าที่ปฏิบัติตามคำแนะนำนั้น ได้ยินคำแนะนำของผู้นำร่อง นายเรือจะนิ่งเฉยเพื่อแสดงความยินยอมให้คนประจำเรือผู้มีหน้าที่ผู้นั้นปฏิบัติตามคำแนะนำนั้นโดยตรง

๒.๑.๒ นายเรือจะกล่าวทวนคำแนะนำของผู้นำร่องออกไปเป็นคำสั่งของนายเรือให้คนประจำเรือผู้มีหน้าที่ ปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าวของนายเรือ

๒.๑.๓ กรณีที่นายเรือต้องปฏิบัติด้วยตนเอง นายเรือจะกล่าวทวนคำแนะนำของผู้นำร่องแล้วปฏิบัติตามคำแนะนำนั้นด้วยตนเอง

๒.๒ ไม่ว่าการแนะนำนายเรือของผู้นำร่องจะเป็นรูปแบบใดใน ๓ รูปแบบดังกล่าวใน ข้อ ๒.๑ หากขณะใดขณะหนึ่งนายเรือไม่เห็นด้วยกับคำแนะนำของผู้นำร่อง นายเรือจะปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

๒.๒.๑ หากก่อนหน้านั้นเป็นกรณีตาม ข้อ ๒.๑.๑ หรือ ข้อ ๒.๑.๒ นายเรือจะออกคำสั่งใหม่ตามความเห็นแย้งของตนให้คนประจำเรือผู้มีหน้าที่ ปฏิบัติตามคำสั่งใหม่ของนายเรือทันทีที่สิ้นสุดคำแนะนำของผู้นำร่อง

๒.๒.๒ หากเป็นกรณีตาม ข้อ ๒.๑.๓ นายเรือจะปฏิบัติเป็นอย่างอื่นตามความเห็นแย้งของตนแล้วแจ้งการปฏิบัตินั้นให้ผู้นำร่องทราบ

๒.๓ การปฏิบัติหน้าที่ของผู้นำร่อง ไม่ว่าจะรูปแบบใดหรือกรณีใด จะไม่เป็นเหตุให้ผู้นำร่องเข้าไปมีอำนาจหน้าที่ควบคุมดูแลเรือ บังคับบัญชาในเรือแทนนายเรือ หรือทำให้นายเรือพ้นจากความรับผิดชอบทั้งปวงในส่วนที่เกี่ยวกับการเดินเรือและหรือการบังคับเรือ นายเรือยังคงไว้ซึ่งสิทธิและอำนาจหน้าที่ทุกอย่างดังกล่าวเหมือนเดิมทุกประการ

การนำร่อง (PILOTAGE) ทั่วโลกในปัจจุบันแบ่งเป็น ๒ รูปแบบ คือ แบบที่ ๑ ผู้นำร่องขึ้นไปปฏิบัติหน้าที่บนเรือ (PILOT ON BOARD) และ แบบที่ ๒ การนำร่องโดยสถานีบนฝั่ง (SHORE BASED PILOTAGE) ซึ่งแต่ละแบบยังแบ่งออกเป็น ๒ กรณี คือ การนำร่องโดยบังคับ (COMPULSORY PILOTAGE) และการนำร่องโดยไม่บังคับ (NONCOMPULSORY PILOTAGE) { บางแห่งอาจเรียกว่า การนำร่องโดยความสมัครใจ (VOLUNTARY PILOTAGE) } สำหรับประเทศไทยแล้วตลอดแนวชายฝั่งทะเลทั่วทั้งประเทศมีความเหมาะสมแต่เฉพาะการนำร่องแบบที่ ๑ ผู้นำร่องขึ้นไปปฏิบัติหน้าที่บนเรือ (PILOT ON BOARD) เท่านั้น ส่วนการนำร่องแบบที่ ๒ การนำร่องโดยสถานีบนฝั่ง (SHORE BASED PILOTAGE) ด้วยเหตุผลทางเทคนิค รวมทั้งเหตุผลประกอบอื่น ๆ สำหรับประเทศไทยไม่อาจดำเนินการได้ (ดูรายละเอียดเหตุและผลได้จากบทความเรื่อง VTS กับ SHORE BASED PILOTAGE)

#### การนำร่องโดยบังคับ (COMPULSORY PILOTAGE)

การนำร่องโดยบังคับ (COMPULSORY PILOTAGE) หมายถึง การบังคับให้เรือทุกลำที่อยู่ในข่ายบังคับใช้ผู้นำร่องต้องใช้ผู้นำร่องขณะเคลื่อนเดินในพื้นที่ที่กำหนดให้เป็นเขตบังคับใช้ผู้นำร่อง การกำหนดให้

พื้นที่ใดเป็นพื้นที่การนำร่องโดยบังคับ ส่วนใหญ่จะกำหนดภายใต้หลักการและเหตุผลต่าง ๆ เช่น เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญด้านความมั่นคงของประเทศ เช่น ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจ ความมั่นคงทางทหาร ฯลฯ ความจำเป็นในการพิทักษ์รักษาสิ่งแวดล้อม ความหนาแน่นของการจราจรทางน้ำ สภาพท้องน้ำในพื้นที่การเดินเรือ และพื้นที่ใกล้เคียงที่เป็นอันตรายต่อการเดินเรือ ความรุนแรงของกระแสน้ำและกระแสนลม ข้อจำกัดของร่องน้ำทางเดินเรือ เช่น ร่องน้ำแคบ ร่องน้ำตื้น อัตราการตกตะกอนสะสมของดินบริเวณร่องน้ำทางเดินเรือสูงและหรือรวดเร็ว ร่องน้ำทางเดินเรือเปลี่ยนแปลงรวดเร็วอย่างต่อเนื่อง สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณดังกล่าวก่อนที่จะกำหนดให้เป็นพื้นที่การนำร่องโดยบังคับ เป็นบริเวณที่ต้องใช้หลักวิชาการเกี่ยวกับการนำร่องขั้นสูง เช่น SHIP-BANK INTERACTION, SQUAT, KICKING ฯลฯ สภาพทัศนวิสัยจำกัด มีข้อจำกัดเกี่ยวกับ DRAFT และหรือ AIR DRAFT มีความจำเป็นต้องใช้ภาษาท้องถิ่นติดต่อสื่อสารเพื่อการหลบหลีกเรือกับเรือลำอื่น ๆ อย่างต่อเนื่องตลอดเส้นทางเดินเรือ ฯลฯ เป็นต้น

### **การนำร่องโดยไม่บังคับ (NONCOMPULSORY PILOTAGE) { บางแห่งอาจเรียกว่า การนำร่องโดยความสมัครใจ (VOLUNTARY PILOTAGE) }**

การนำร่องโดยไม่บังคับ(NONCOMPULSORY PILOTAGE) หมายถึง การไม่บังคับให้เรือเดินสมุทรต้องใช้ผู้นำร่องขณะเคลื่อนเดินในพื้นที่ที่กำหนด เรือเดินสมุทรทุกลำมีอิสระที่จะใช้ผู้นำร่องหรือไม่ก็ได้ตามความสมัครใจหรือตามดุลยพินิจของนายเรือ การกำหนดพื้นที่ใดให้เป็นพื้นที่การนำร่องโดยไม่บังคับ ส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะผ่อนคลายเป็นเรื่องต่าง ๆ ที่เป็นหลักการและเหตุผลในการกำหนดพื้นที่ใดให้เป็นพื้นที่การนำร่องโดยบังคับที่ได้กล่าวไว้แล้ว หรือแม้จะเป็นกรณีที่มีบางประเด็นที่จำเป็นต้องควบคุมหรือจำกัด แต่การควบคุมหรือการจำกัดสามารถกระทำได้ด้วยการใช้ระบบสื่อสารหรือด้วยอุปกรณ์เครื่องช่วยอื่น ๆ ทั้งก่อนที่เรือเดินสมุทรจะผ่านพื้นที่ดังกล่าว และระหว่างที่เรือเดินสมุทรกำลังเคลื่อนเดินผ่านพื้นที่ดังกล่าว

การนำร่องโดยบังคับเป็นแต่เพียงการบังคับให้มีการนำร่องบนเรือเท่านั้น ทั้งกรณี การนำร่องโดยบังคับ และการนำร่องโดยไม่บังคับ(การนำร่องโดยความสมัครใจ) อำนาจหน้าที่ของนายเรือ และ หน้าที่ของผู้นำร่อง รวมทั้งรายละเอียดการปฏิบัติต่าง ๆ ของการนำร่องทั้ง ๒ กรณีดังกล่าว มีหลักการและมีรายละเอียดต่าง ๆ เหมือนกันและเป็นไปตามที่กล่าวมาทั้งหมดตั้งแต่ต้น การนำร่องโดยบังคับ และการนำร่องโดยไม่บังคับ(การนำร่องโดยความสมัครใจ) จึงมิใช่สาระสำคัญที่จะต้องนำมาประกอบการพิจารณาในประเด็นความรับผิดชอบหากเกิดการสูญหายหรือความเสียหายใด ๆ ระหว่างที่มีการนำร่องบนเรือ ตามหลักกฎหมายถือว่าอำนาจหน้าที่ของนายเรือและหน้าที่ของผู้นำร่องเป็นเหตุปัจจัยที่ทำให้ทุกสิ่งทุกอย่างเกิดขึ้น ดังนั้นตามหลักกฎหมายจึงถือว่าอำนาจหน้าที่ของนายเรือและหน้าที่ของผู้นำร่องเป็นสาระสำคัญที่จะต้องนำมาใช้ประกอบการพิจารณาในประเด็นความรับผิดชอบดังกล่าว ( หากทั้งสองฝ่ายปฏิบัติตามอำนาจและหรือหน้าที่ของตนครบถ้วนสมบูรณ์โดยไม่ละเมิดอำนาจและหรือหน้าที่ของอีกฝ่ายหนึ่ง )

จารีตประเพณีสากลว่าด้วยการนำร่องมีทั้งหมดเพียงเท่านี้ โดยไม่มีการกำหนดความรับผิดชอบ (ไม่ว่าจะเป็นทางแพ่งและหรือทางอาญา) ที่จะตกแก่นายเรือและหรือตกแก่ผู้นำร่องมากนักน้อยเพียงใด ด้วยจารีตประเพณีสากลว่าด้วยการนำร่องมีเจตนาที่จะให้ความรับผิดชอบทั้งทางแพ่งและหรือทางอาญาของนายเรือและหรือของผู้นำ

ร้องเป็นไปตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ ซึ่งแน่นอนว่าความรับผิดชอบตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศดังกล่าวจะต้องอยู่บนพื้นฐานแห่งจารีตประเพณีสากลว่าด้วยการนำร่องหลัก ๆ ที่กล่าวมาทั้งหมด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นที่มีความสำคัญอย่างยิ่งขุดที่ว่า **“ผู้นำร่องเป็นผู้แนะนำนายเรือ” (มิใช่ฐานะอื่นใดดังที่มีผู้คนจำนวนมากเข้าใจผิดพลาดคลาดเคลื่อน)**