

การเสนอร่างพระราชบัญญัติ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
เลขที่ ๓๗/ ๒๕๕๕
วันที่ ๑ มี.ค. ๕๕
เวลา ๑๕.๓๐ น.

.....พรรคชาติไทยพัฒนา.....

วันที่ ๑ เดือน เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๕

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติ ความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำมันและวัตถุอันตราย พ.ศ. ...
กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑.ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้น

- ๒. โฉมร่างกฎหมายและประกอบ
- ๓. มีมติที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร

ข้าพเจ้ากับคณะขอเสนอ ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำมันและวัตถุอันตราย พ.ศ. ... พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล และบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้ เพื่อให้โปรดนำเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา และหากสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว ก็ขอได้โปรดนำเสนอวุฒิสภาพิจารณาตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(Signature)

.....ผู้เสนอ

(*(Signature)*)

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคชาติไทยพัฒนา

หมายเลขประจำตัวสมาชิก 160

กลุ่มงานร่างกฎหมาย
 วันที่ ๑๐ มี.ค. ๕๕
 โทร. ๒๕๕๕ ๑๖๓๐

กลุ่มงานพระราชบัญญัติและญัตติ ๒

วันที่ ๒๐ / ๒๕๕๕

วันที่ ๑ / ๒๕๕๕ เวลา ๑๖.๓๐ น.

กลุ่มงานร่างกฎหมาย	สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
วันที่ ๑๗ มี.ค. ๕๕	เลขที่ ๒๕๕๕
วันที่ ๑ มี.ค. ๕๕	เวลา ๑๖.๓๐ น.
ประธานสภาผู้แทนราษฎร	รองประธานสภาผู้แทนราษฎร



ผู้รับรอง ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบแห่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำดื่มและวัตถุอันตราย พ.ศ.

(ลงชื่อ).....ผู้รับรอง
(.....ประสิทธิ์ ทรัพย์ 156.....)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก ..156

(ลงชื่อ).....ผู้รับรอง
(.....เมธ 1030.....)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก ..43d

(ลงชื่อ).....ผู้รับรอง
(.....อนุชิต ธรรม.....)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก ..๙๙

(ลงชื่อ).....ผู้รับรอง
(.....อนุชิต ธรรม.....)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก ..3.1.

(ลงชื่อ).....ผู้รับรอง
(.....อนุชิต ธรรม.....)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก ..364

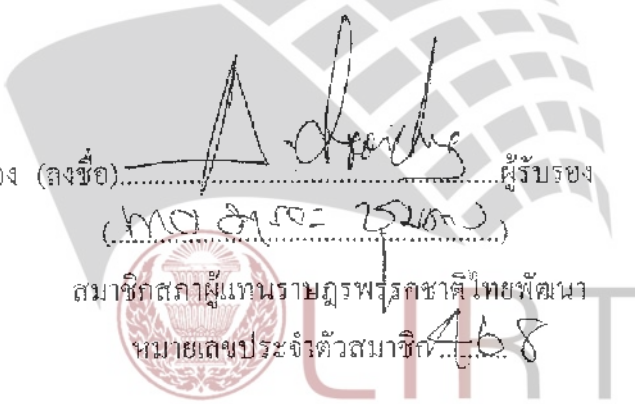
(ลงชื่อ).....ผู้รับรอง
(.....อนุชิต ธรรม.....)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก ..239

(ลงชื่อ).....ผู้รับรอง
(.....อนุชิต ธรรม.....)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก ..๑.๕๔

(ลงชื่อ).....ผู้รับรอง
(.....อนุชิต ธรรม.....)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก ..289

(ลงชื่อ).....ผู้รับรอง
(.....อนุชิต ธรรม.....)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก ..132

(ลงชื่อ).....ผู้รับรอง
(.....อนุชิต ธรรม.....)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก ..468



ผู้รับรอง ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำมันและวัตถุอันตราย พ.ศ.

(ลงชื่อ) พรวิทย์ อินทพัฒน์ ผู้รับรอง
(จสว. พรวิทย์ อินทพัฒน์)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก 263

(ลงชื่อ) ด.ด. ผู้รับรอง
(นายณัฐวิทย์ ธีระธัญญ์)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก 286

(ลงชื่อ) [Signature] ผู้รับรอง
(นายวิรัช ทุมพัฒน์)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก 295

(ลงชื่อ) [Signature] ผู้รับรอง
(นายธีรศักดิ์ ธีระธัญญ์)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก 021

(ลงชื่อ) [Signature] ผู้รับรอง
(นายประทีป ไชยกุล)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก 203

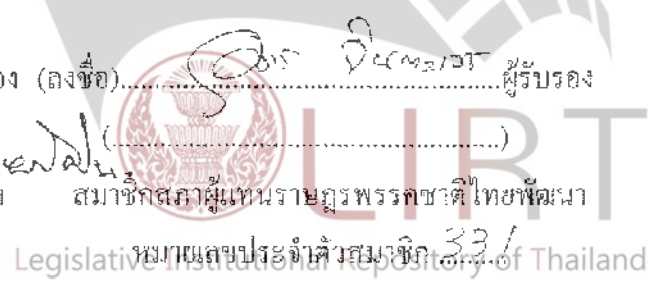
(ลงชื่อ) [Signature] ผู้รับรอง
(นายบรรณสิทธิ์ ธีระธัญญ์)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก 097

(ลงชื่อ) [Signature] ผู้รับรอง
(นายประทีป ธีระธัญญ์)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก 056

(ลงชื่อ) [Signature] ผู้รับรอง
(นายสุชาติ ธีระธัญญ์)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก 002

(ลงชื่อ) [Signature] ผู้รับรอง
(นายวิรัช ทุมพัฒน์)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก 220

(ลงชื่อ) [Signature] ผู้รับรอง
(นายวิรัช ทุมพัฒน์)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติไทยพัฒนา
หมายเลขประจำตัวสมาชิก 331



บันทึกหลักการและเหตุผล

ประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันและวัตถุอันตราย
พ.ศ. ...

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันและวัตถุอันตราย

เหตุผล

โดยที่การขนส่งน้ำมันและวัตถุอันตรายส่วนใหญ่จะขนส่งทางเรือเดินทะเลเป็นหลัก เรือบรรทุกน้ำมันและวัตถุอันตรายเหล่านี้ได้ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นการปล่อยทิ้งน้ำมันหรือวัตถุอันตรายลงในทะเล การรั่วไหลของน้ำมันหรือวัตถุอันตราย หรือการประสบอุบัติเหตุของเรือบรรทุกน้ำมันหรือวัตถุอันตราย แล้วก่อให้เกิดความเสียหาย มลพิษน้ำมันหรือวัตถุอันตรายเหล่านี้ไม่เพียงก่อความเสียหายในบริเวณที่เกิดเหตุเท่านั้น แต่ยังอาจขยายไปสู่รัฐอื่น ๆ ที่ใกล้เคียงด้วย องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) จึงได้จัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992) ขึ้น เพื่อให้มีบรรทัดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน โดยกำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบอย่างเคร่งครัดและต้องเอาประกันภัยหรือจัดหาหลักประกันทางการเงินอื่นใดเพื่อชดใช้ความเสียหายดังกล่าว จึงสมควรมีกฎหมายที่มีมาตรการเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันและวัตถุอันตรายให้สอดคล้องกับอนุสัญญาต่างๆด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๑

พระราชบัญญัติ

ความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันและวัตถุอันตราย

พ.ศ.

ทำนอง



(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)

นายกรัฐมนตรี

๒๖ เมษายน ๒๕๕๔

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันและวัตถุอันตราย

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๕ ประกอบกับมาตรา ๓๔ มาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันและวัตถุอันตราย พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“เรือ” หมายความว่า

(๑) เรือเดินทะเลใด ๆ รวมทั้งยานพาหนะทางทะเลแบบใด ๆ ซึ่งได้ต่อหรือคัดแปะลงชั้นเพื่อใช้บรรทุกน้ำมันหรือวัตถุอันตรายในระวางสินค้า



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

(๒) วัตถุที่สามารถบรรทุกได้ทั้งน้ำมันหรือวัตถุอันตรายและสินค้าอื่น ให้ถือว่าเป็นเรือตามความหมายนี้ต่อเมื่อเรือนั้นได้บรรทุกน้ำมันหรือวัตถุอันตรายในระวางอย่างสินค้า และให้ถือว่าเป็นเรืออยู่ต่อไปในระหว่างการเดินทางภายหลังการบรรทุกน้ำมันหรือวัตถุอันตรายจนกว่าจะพิสูจน์ได้ว่า ไม่มีน้ำมันหรือวัตถุอันตรายเหลืออยู่ในระวาง

“ท่าเรือ” หมายความว่า สถานที่สำหรับให้บริการจอดเรือ เกือบ บรรทุก หรือขนถ่ายน้ำมันหรือวัตถุอันตรายหรือสินค้าอื่น และให้หมายความรวมถึงสิ่งทีลอยน้ำอื่นใดไม่ว่าจะมีเครื่องจักรสำหรับขับเคลื่อนหรือไม่ก็ตามซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์อย่างเดียวกันแต่มิได้ใช้เพื่อการขนส่ง และไม่ว่าสิ่งลอยน้ำนั้นจะติดเครื่องหรือโยงยึดไว้กับฝั่งหรืออยู่ในทะเลก็ตาม

“บุคคล” หมายความว่า บุคคลธรรมดา กลุ่มบุคคล หรือหน่วยงานของรัฐหรือเอกชน ไม่ว่าจะมิฐานะเป็นนิติบุคคลหรือไม่ และให้หมายความรวมถึงรัฐและเขตการปกครองของรัฐนั้น

“เจ้าของเรือ” หมายความว่า บุคคลซึ่งได้จดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือหรือในกรณีที่ไม่มีการจดทะเบียนก็ให้หมายถึงบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของเรือตามความจริง ในกรณีที่รัฐเป็นเจ้าของเรือและดำเนินการโดยบริษัทที่ได้จดทะเบียนในรัฐนั้นในฐานะเป็นผู้ประกอบกิจการเดินเรือ คำว่า เจ้าของเรือ ให้หมายความถึงบริษัทดังกล่าวด้วย

“นายเรือ” หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

“น้ำมัน” หมายความว่า น้ำมันแร่ไฮโดรคาร์บอนที่สลายด้วยยาก เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันเตา น้ำมันดีเซลหนัก น้ำมันหล่อลื่น ไม่ว่าจะบรรทุกบนเรืออย่างสินค้าหรือในถังน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือดังกล่าว

“วัตถุอันตราย” หมายความว่า วัตถุดังต่อไปนี้

(๑) วัตถุระเบิด ใต้

(๒) วัตถุไวไฟ

(๓) วัตถุออกซิไดซ์และวัตถุเปอร์ออกไซด์

(๔) วัตถุมีพิษ

(๕) วัตถุที่ทำให้เกิดโรค

(๖) วัตถุกัมมันตรังสี

(๗) วัตถุที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพันธุกรรม

(๘) วัตถุกัดกร่อน

(๙) วัตถุที่ก่อให้เกิดการระคายเคือง

(๑๐) วัตถุอย่างอื่น ไม่ว่าจะเป็เคมีภัณฑ์หรือสิ่งอื่นใด ที่อาจทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์

พืช ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม



LIRT

“ความเสียหายจากมลพิษ” หมายความว่า

(๑) การสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นภายนอกตัวเรือจากการปนเปื้อนที่ผลมาจาก การรั่วไหลหรือปล่อยทิ้งน้ำมันหรือวัตถุอันตรายจากเรือ ไม่ว่าการรั่วไหลหรือการปล่อยทิ้งดังกล่าวจะเกิดขึ้น ณ ที่ใด ทั้งนี้ รวมถึงค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมและการสูญเสียผลประโยชน์จากความเสียหายของสิ่งแวดล้อม

ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมให้จำกัดเพียงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการที่สมเหตุสมผลซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วหรือจะดำเนินการต่อไปเพื่อให้สิ่งแวดล้อมที่เสียไปคืนสู่สภาพเดิม

(๒) ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการในการป้องกัน และการสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจาก มาตรการดังกล่าว

“มาตรการในการป้องกัน” หมายความว่า มาตรการที่สมเหตุสมผลซึ่งดำเนินการ โดยบุคคลใด ๆ ภายหลังจากเกิดอุบัติเหตุ เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษ

“อุบัติเหตุ” หมายความว่า เหตุการณ์หรือเหตุการณ์ต่อเนื่องใด ๆ อันเป็นผลจากเหตุเดียวกัน ที่ ก่อให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ หรือก่อให้เกิดภัยคุกคามที่ร้ายแรงและชัดเจนอันจะนำไปสู่ความเสียหายจาก มลพิษ

“หน่วยสิทธิพิเศษดอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษดอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้ อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษดอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“ภาคีแห่งอนุสัญญา” หมายความว่า ภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบ ทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ หรือภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสาร อื่นที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมันหรือวัตถุอันตรายซึ่งประเทศไทย เข้าเป็นภาคี

“ศาล” หมายความว่า ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการกสิกรรมระหว่างประเทศ

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้ปฏิบัติ การตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ให้ประธานศาลฎีกาและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตาม พระราชบัญญัตินี้ และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจในการแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ กับออก กฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของตน

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้



หมวด ๑
บททั่วไป

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับกับ

(๑) ความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น

(ก) ในราชอาณาจักรไทยซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขต

(ข) ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย

(๒) คำใช้จ่ายจากการใช้มาตรการในการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายในพื้นที่ (๑) ทั้งนี้ ไม่ว่าจะได้ดำเนินมาตรการนั้น ณ ที่ใด

มาตรา ๖ พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับกับเรือรบ หรือเรืออื่นใดซึ่งรัฐถือกรรมสิทธิ์หรือดำเนินการ ในกิจการของรัฐซึ่งมิได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับกับเรือของรัฐบาลที่แห่งอนุสัญญาซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ด้วย โดยรัฐบาลแห่งอนุสัญญานั้นจะยกข้อต่อสู้เกี่ยวกับความคุ้มครองอย่างใดของรัฐขึ้นต่อสู้ในศาลไม่ได้

หมวด ๒
ความรับผิด

มาตรา ๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๕ และมาตรา ๑๐ ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของเรือในขณะที่เกิดอุบัติเหตุหรือในขณะที่เกิดเหตุการณ์ครั้งแรกในกรณีอุบัติเหตุประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่องต้องรับผิดชอบความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากมลพิษอันเป็นผลของอุบัติเหตุดังกล่าว

มาตรา ๘ ในกรณีที่เรือตั้งแต่สองลำขึ้นไปเกี่ยวข้องกับเกิดอุบัติเหตุใด ๆ ซึ่งเป็นผลให้เกิดความเสียหายจากมลพิษน้ำมันหรือวัตถุอันตราย และไม่อาจแบ่งแยกได้ว่าความเสียหายส่วนใดเกิดจากเรือลำใด เจ้าของเรือทุกลำจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันเพื่อความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นนั้น เว้นแต่จะเป็นกรณีที่สามรถหลุดพ้นความรับผิดได้ตามมาตรา ๕ และมาตรา ๑๐

มาตรา ๙ เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายจากมลพิษหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้น

(๑) เป็นผลมาจากสงคราม การกระทำอันเป็นปฏิปักษ์ สงครามกลางเมือง การจลาจล หรือปรากฏการณ์ธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษซึ่งไม่อาจหลีกเลี่ยงและป้องกันได้



LIRT

(๒) เกิดขึ้นทั้งหมดจากบุคคลที่สามซึ่งได้กระทำหรืองดเว้นกระทำโดยจงใจที่จะทำให้เกิดความเสียหายนั้น

(๓) เกิดขึ้นทั้งหมดจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำโดยมิชอบของรัฐหรือหน่วยงานซึ่งมีหน้าที่ดูแลหรือบำรุงรักษาประการหรือเครื่องช่วยการเดินเรืออื่น ๆ ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว

มาตรา ๑๐ เจ้าของเรืออาจหลุดพ้นจากความรับผิดชอบทั้งหมดหรือบางส่วนได้ หากพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายจากมลพิษไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นผลจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำไม่ว่าจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลที่ได้รับความเสียหายนั้น

มาตรา ๑๑ ห้ามเรียกร้อยเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษจากเจ้าของเรือนอกเหนือจากที่ได้ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ภายใต้บังคับวรรคสี่ ห้ามมิให้เรียกร้อยเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นจาก

- (๑) ลูกจ้าง ตัวแทนเจ้าของ หรือคนประจำเรือ
- (๒) ผู้นำร่องหรือบุคคลอื่นใดซึ่งมิใช่คนประจำเรือแต่ทำงานให้บริการแก่เรือ
- (๓) ผู้เช่าเรือ
- (๔) ผู้จัดการเรือหรือผู้ประกอบกิจการเดินเรือ
- (๕) บุคคลใด ๆ ซึ่งดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยความยินยอมของเจ้าของเรือหรือภายใต้คำสั่งของหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจ

- (๖) บุคคลใด ๆ ซึ่งดำเนินการในการป้องกัน
- (๗) ลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลดังระบุใน (๑) (๔) (๕) และ (๖)

ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับในกรณีที่ความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของบุคคลดังกล่าวเป็นการส่วนตัว ซึ่งได้กระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าจะความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้

บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่กระทบถึงสิทธิไล่เบี้ยใด ๆ ของเจ้าของเรือที่มีต่อบุคคลที่สาม

มาตรา ๑๒ เจ้าของเรือมีสิทธิจะจำกัดความรับผิดชอบของตนภายใต้บังคับพระราชบัญญัตินี้สำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่ง ๆ ได้ไม่เกินจำนวน ดังต่อไปนี้

- (๑) ๔.๕๑ ล้านหน่วยพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดไม่เกิน ๕,๐๐๐ ตันกรอส
- (๒) ๔.๕๑ ล้านหน่วยพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดไม่เกิน ๕,๐๐๐ ตันกรอส ถึง ๑๔๐,๐๐๐ ตันกรอส และให้คิดเพิ่มอีกตันกรอสละ ๖๗๑ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับขนาดส่วนที่เพิ่มขึ้นจาก ๕,๐๐๐ ตันกรอส
- (๓) ๘๙.๑๗ ล้านหน่วยพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดไม่เกิน ๑๔๐,๐๐๐ ตันกรอสขึ้นไป

การจำกัดความรับผิดชอบนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามอนุสัญญาหรือพิธีสารที่ประเทศไทยเข้าเป็น
ภาคีได้ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา

มาตรา ๑๓ เพื่อประโยชน์แก่การกำหนดความรับผิดชอบพระราชบัญญัตินี้

(๑) การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นเงินสกุลบาท ให้คำนวณตามที่กองทุนการเงิน
ระหว่างประเทศตามข้อตกลงเกี่ยวกับกองทุนการเงินระหว่างประเทศซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกกำหนดในเวลา
ที่ได้มีการวางหลักประกันตามมาตรา ๒๑

(๒) ขนาดระวางของเรือให้ใช้คั่นกรอสซึ่งคำนวณได้จากกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการวัดขนาดคัน
ของเรือตามแนบท้าย ๑ แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดคันของเรือ ค.ศ. ๑๙๖๕

มาตรา ๑๔ เจ้าของเรือไม่อาจจำกัดความรับผิดชอบของตนตามมาตรา ๑๒ ได้ หากโจทก์พิสูจน์ได้ว่า
ความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของเจ้าของเรือเป็นส่วนตัว ซึ่งได้กระทำ
โดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้

หมวด ๑

การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

มาตรา ๑๕ เรือไทยซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสิ้นค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตันขึ้นไป
หรือบรรทุกวัตถุอันตรายในระวางอย่างสิ้นค้าตามประกาศในกฎกระทรวง ต้องมีใบรับรองที่ออกตามความใน
มาตรา ๑๖ ที่แสดงถึงการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใดจามจำนวนไม่น้อยกว่าที่บัญญัติไว้
ในมาตรา ๑๒ เพื่อให้เพียงพอต่อความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๖ ให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจออกใบรับรองให้แก่เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย

ใบรับรองนั้นอย่างน้อยต้องมีข้อความดังต่อไปนี้

(๑) ชื่อเรือและเมืองท่าที่ขึ้นทะเบียน

(๒) ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของเจ้าของเรือ

(๓) ประเภทของหลักประกันทางการเงินและระยะเวลาของหลักประกันทางการเงิน

(๔) ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้รับประกันภัย หรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกัน
ทางการเงิน และในกรณีที่เห็นสมควรอาจระบุ สำนักงานสาขาของผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทาง
การเงินที่ยกเอกสารรับประกันภัยหรือให้หลักประกันทางการเงินแล้วแต่กรณี

(๕) อายุใบรับรองซึ่งจะต้องมีอายุไม่เกินกว่าระยะเวลาของการประกันภัยหรือหลักประกันทาง
การเงิน

ใบรับรองให้ทำขึ้นเป็นภาษาไทย และให้มีคำแปลภาษาอังกฤษกำกับไว้ด้วย
หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอใบรับรอง การออกใบรับรอง ตลอดจนการสิ้นผลของ
ใบรับรอง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๗ เรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาอาจขอใบรับรองจาก
กรมเจ้าท่าได้ โดยนำมาตรา ๑๕ และมาตรา ๑๖ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๑๘ ให้เก็บใบรับรองไว้บนเรือ และให้กรมเจ้าท่าเก็บสำเนาใบรับรองทั้งของเรือไทยและ
เรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาซึ่งกรมเจ้าท่าออกใบรับรองให้

มาตรา ๑๙ เรือต่างประเทศไม่ว่าจะจดทะเบียนในรัฐใดซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสิ้นค้า
เกินกว่า ๒,๐๐๐ ตันขึ้นไป หรือบรรทุกวัตถุอันตรายในระวางอย่างสิ้นค้าตามประกาศในกฎกระทรวง และ ไม่มี
ใบรับรองของกรมเจ้าท่าตามมาตรา ๑๗ เมื่อเรือนั้น ได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย ต้อง
มีใบรับรองซึ่งออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาสำหรับเรือที่จดทะเบียนในรัฐนั้น
หรือที่จดทะเบียนในรัฐอื่น และมีสาระในทำนองเดียวกันที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖

ในกรณีที่กรมเจ้าท่ามีเหตุอันควรสงสัยว่าผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินตามที่
ระบุในใบรับรอง ไม่มีความสามารถที่จะชดใช้สำหรับความเสียหายจากมลพิษที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้
ให้กรมเจ้าท่าหรือไปยังหน่วยงานที่ออกใบรับรองในรัฐนั้นเพื่อพิจารณาดำเนินการตามความเหมาะสมโดยเร็ว

มาตรา ๒๐ ในกรณีของเรือที่รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ได้ผ่านหรือเข้าออกทะเล
อาณาเขตของราชอาณาจักรไทย และเรือดังกล่าวไม่มี การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใด เรือดัง
กล่าวจะต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในรัฐที่เรือลำนั้นจดทะเบียนและมีข้อความ
ระบุว่าเรือลำนั้นถือกรรมสิทธิ์โดยรัฐนั้นและความรับผิดชอบที่มีต่อเรือลำนั้นครอบคลุมขอบเขตความรับผิดชอบที่
บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๒ และใบรับรองเช่นนั้นซึ่งมีรูปแบบและข้อความตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖ ให้มาก
ที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

หมวด ๕
การวางหลักประกัน

มาตรา ๒๑ เพื่อประโยชน์แก่เจ้าของเรือในการจำกัดความรับผิดชอบตามมาตรา ๑๒ ภายหลังจาก
ที่ได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว เจ้าของเรือต้องวางหลักประกันตามจำนวนความรับผิดชอบที่จำกัดแล้วทั้งหมดต่อศาล



การวางหลักประกันตามวรรคหนึ่งจะวางเป็นเงินสดหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารหรือหลักประกันอื่นใดอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกัน ตามที่ศาลเห็นสมควร ทั้งนี้ ในกรณีของหลักประกันนั้น จะต้องเป็นหลักประกันที่สามารถเปลี่ยนเป็นเงินเพื่อชำระให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้โดยสะดวกและรวดเร็ว

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการวางหลักประกันให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของศาล

มาตรา ๒๒ ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันแก่เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะวางหลักประกันภายใต้หลักเกณฑ์ตามมาตรา ๒๑ โดยให้มีผลเช่นเดียวกับเจ้าของเรือเป็นผู้วางหลักประกันนั้นเอง หลักประกันนั้นอาจวางได้แม้ว่าเจ้าของเรือไม่มีสิทธิจะจำกัดความรับผิดของตนได้ตามมาตรา ๑๔ แต่การวางหลักประกันนั้น ไม่มีผลเป็นการกระทบกระเทือนต่อสิทธิของผู้เรียกร้องใด ๆ ที่มีต่อเจ้าของเรือ

มาตรา ๒๓ ภายหลังจากอุบัติเหตุ เมื่อเจ้าของเรือซึ่งมีสิทธิจะจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ได้วางหลักประกันตามมาตรา ๒๑ หรือผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นได้วางหลักประกันตามมาตรา ๒๒ แล้ว

(๑) ห้ามผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุเช่นนั้น ใช้สิทธิเรียกร้องต่อทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือ

(๒) ให้สิ่งปล่อยเรือหรือทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือที่ได้ถูกกักหรือยึดไว้อันสืบเนื่องมาจากสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุเช่นนั้น และให้สิ่งกอนการยึดหรืออายัดประกันหรือหลักประกันอื่นใดที่ได้ให้ไว้เพื่อมิให้มีการกักหรือยึดเช่นนั้นด้วย

มาตรา ๒๔ ให้นำเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ มาชำระให้แก่บรรดาผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามส่วนแห่งสิทธิที่ได้พิสูจน์ในศาลแล้ว

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่เจ้าของเรือได้กระทำการโดยสมัครใจและตามสมควรซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายหรือมีการเสียดสรทรัพย์สิน เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น ให้ผู้นั้นมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหรือมูลค่าของทรัพย์สินที่ได้เสียดสไปในส่วนที่เกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องอื่นจากหลักประกัน

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่ยังไม่มี การชำระเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๔ ค่าใช้จ่ายของเรือ ถูกจ้างหรือตัวแทน หรือบุคคลที่รับประกันภัยหรือให้หลักประกันทางการเงินอื่นใดเพื่อประโยชน์แก่เจ้าของเรือ ได้ชำระค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายจากมลพิษนั้นแล้ว บุคคลดังกล่าวย่อมเข้ารับช่วงสิทธิต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ของบุคคลที่ได้รับค่าสินไหมทดแทนไปแล้วนั้นเท่ากับจำนวนที่ตนได้จ่ายไป

มาตรา ๒๑ ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับช่วงสิทธิ บุคคลอื่นนอกเหนือจากที่ระบุไว้ในมาตรา ๒๖ อาจใช้สิทธิในการรับช่วงสิทธิตามมาตราดังกล่าวตามจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ตนจ่ายไป

มาตรา ๒๔ ถ้าเจ้าของเรือหรือบุคคลอื่นใดแสดงให้เห็นได้ว่าตนอาจถูกบังคับในภายหลังให้ต้องชำระค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดหรือบางส่วนซึ่งตนสามารถรับช่วงสิทธิได้ตามมาตรา ๒๖ หรือมาตรา ๒๗ และบุคคลดังกล่าวได้ชำระค่าสินไหมทดแทนนั้นก่อนการชำระเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๔ จะแล้วเสร็จให้ศาลมีอำนาจสั่งให้คืนเงินจำนวนหนึ่งที่เพียงพอเพื่อให้บุคคลนั้นสามารถใช้สิทธิเรียกร้องเอาจากเงินจำนวนดังกล่าวได้

หมวด ๕

การค้ำประกันค้ำประกันอายุความ

มาตรา ๒๕ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษ อาจเรียกร้องได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินเพื่อความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษของเจ้าของเรือ

ผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินตามวรรคหนึ่งซึ่งตกเป็นจำเลยอาจยกข้อต่อสู้ในเรื่องดังต่อไปนี้ได้

(๑) การจำกัดความรับผิดชอบที่ระบุในมาตรา ๑๒ แม้ว่าเจ้าของเรือจะไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดชอบของตนตามมาตรา ๑๔

(๒) ข้อต่อสู้ซึ่งเจ้าของเรืออาจยกขึ้นอ้างได้ ยกเว้นกรณีการล้มละลายหรือการเลิกกิจการของเจ้าของเรือ

(๓) การจงใจก่อให้เกิดความเสียหายของเจ้าของเรือเองอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายจากมลพิษนั้นขึ้น

จำเลยไม่อาจยกข้อต่อสู้อื่นที่ตนมีต่อเจ้าของเรือขึ้นต่อสู้กับผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษ

มาตรา ๓๐ จำนวนเงินที่เขาประกันภัยไว้หรือที่ระบุในหลักประกันทางการเงิน ให้ใช้เป็นค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น



LIRT

มาตรา ๑๑ ให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินการทั้งปวงเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อ
ความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐหรือในฐานะผู้รับมอบอำนาจจากเอกชน
ซึ่งได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ ไม่เป็นภาระคดีสิทธิที่เอกชนจะฟ้องคดีด้วยตนเอง

ในการดำเนินคดีของพนักงานอัยการตามวรรคหนึ่ง ให้ได้รับยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวงแต่
ไม่รวมถึงความรับผิดชอบในค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นที่สุด

มาตรา ๑๒ จำเลยตามมาตรา ๒๕ อาจยื่นคำขอโดยทำเป็นคำร้องเพื่อให้ศาลออกหมายเรียก
เจ้าของเรือให้เข้ามาในคดีก็ได้

มาตรา ๑๓ สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เป็นอันขาดอายุความเมื่อพ้น
ตามปีนับแต่วันที่ความเสียหายจากมลพิษได้เกิดขึ้น หรือเมื่อพ้นหกปีนับแต่วันที่อุบัติการณ์ได้เกิดขึ้นหรือวันที่
เหตุการณ์ครั้งแรกได้เกิดขึ้น ในกรณีที่อุบัติการณ์ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง

หมวด ๖

เขตอำนาจศาล

มาตรา ๑๔ ให้ศาลมีเขตอำนาจเหนือคดีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจาก
มลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ศาลจะมีอำนาจดำเนินกระบวนการได้ต่อเมื่อมีการส่งหมายเรียกให้แก่จำเลย
โดยชอบและให้โอกาสตามสมควรสำหรับการต่อสู้คดี

อำนาจศาลตามวรรคหนึ่ง ให้รวมถึงอำนาจรื้อถอนเงินจากหลักประกันให้แก่ผู้มีสิทธิ
เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา ๒๔ ด้วย

มาตรา ๑๕ คำพิพากษาถึงที่สุดเกี่ยวกับความเสียหายจากมลพิษของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคี
แห่งอนุสัญญา ให้ใช้บังคับในประเทศไทยได้ เว้นแต่

- (๑) คำพิพากษานั้นได้มาโดยกลฉ้อฉล
- (๒) จำเลยมิได้รับหมายเรียกและไม่มีโอกาสตามสมควรในการต่อสู้คดี
- (๓) คำพิพากษานั้นขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

กำหนดเวลาเงื่อนไข และวิธีการในการขอให้ศาลบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศตาม
วรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของศาล



LIRT

หมวด ๘
บทกำหนดโทษ

มาตรา ๓๖ เรือไทยลำใดที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๕ หรือเรือต่างประเทศลำใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๕ หรือมาตรา ๒๐ นายเรือและเจ้าของเรือลำนั้นต้องระวางโทษปรับคนละไม่เกินสองล้านบาท และให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจหวังเหนี่ยวเรือลำดังกล่าวจนกว่าเรือลำนั้นจะได้แก้ไขหรือปฏิบัติตามให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๗ เพื่อประโยชน์แก่การค้ำประกันธุรกิจของเจ้าของเรือซึ่งมิได้มีสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขาในประเทศไทย เมื่อเจ้าของเรือหรือนายเรือค้ำประกันและวางเงินหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารเพื่อการชำระค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ในวงเงินเท่ากับจำนวนสูงสุดของค่าปรับต่อพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจใช้ดุลพินิจอนุญาตให้นายเรือนำเรือออกจากท่าเรือได้

มาตรา ๓๘ นายเรือลำใดไม่อาจแสดงใบรับรองตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๓ แห่งพระราชบัญญัตินี้ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....
นายกรัฐมนตรี

บันทึกวิเคราะห์สรุป

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำมันและวัตถุอันตราย

พ.ศ. ...

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำมันและวัตถุอันตราย พ.ศ. ... เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร และได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติตามมาตรา ๑๔๒ วรรคห้า ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

โดยที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ.๑๙๙๒ (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992) จึงจำเป็นต้องออกกฎหมายอนุวัติการเพื่อรองรับข้อตกลงดังกล่าว ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำมันและวัตถุอันตราย พ.ศ. ... นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันและวัตถุอันตราย ซึ่งมีสาเหตุมาจากการปล่อยทิ้งน้ำมันและวัตถุอันตรายลงในทะเล การรั่วไหลของน้ำมันและวัตถุอันตราย หรือการประทุอุบัติเหตุของเรือบรรทุกน้ำมัน ได้รับชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมันและวัตถุอันตรายตามสมควร โดยร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดอย่างเคร่งครัด (Strict Liability) และต้องเอาประกันภัยหรือจัดหาหลักประกันทางการเงินอื่นใดเพื่อชดเชยความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมันและวัตถุอันตราย

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำมันและวัตถุอันตราย พ.ศ. ... มีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

๒.๑ โครงสร้างกฎหมาย

- (๑) หมวด ๑ บททั่วไป
- (๒) หมวด ๒ ความรับผิด
- (๓) หมวด ๓ การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน
- (๔) หมวด ๔ การวางหลักประกัน
- (๕) หมวด ๕ การดำเนินคดีและอายุความ
- (๖) หมวด ๖ เขตอำนาจศาล
- (๗) หมวด ๗ บทกำหนดโทษ



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

๒.๒ วันใช้บังคับกฎหมาย กำหนดให้ร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา (ร่างมาตรา ๒)

๒.๓ บทนิยาม กำหนดบทนิยามศัพท์ต่างๆ เพื่อความชัดเจนในการใช้บังคับกฎหมาย (ร่างมาตรา ๓) และให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ ดังนี้

- บทนิยามคำว่า “เรือ” จำแนกรือที่ต้องอยู่ภายใต้บังคับของร่างพระราชบัญญัตินี้ ออกเป็น ๒ ลักษณะ คือ (๑) เรือหรือยานพาหนะทางทะเลที่ได้ดัดหรือดัดแปลงขึ้นเพื่อบรรทุกน้ำมันหรือวัตถุอันตราย โดยเฉพาะ และ (๒) เรือที่สามารถบรรทุกได้ทั้งน้ำมันหรือวัตถุอันตรายและสินค้าอื่นและเรือได้บรรทุกน้ำมันหรือวัตถุอันตรายในระวางอย่างสินค้าตามความเป็นจริง

- บทนิยามคำว่า “ท่าเรือ” เพื่อให้มีความชัดเจนจึงให้หมายความรวมถึงสิ่งลอยน้ำอื่นที่ใช้สำหรับจอดเรือ เทียบ บรรทุก หรือขนถ่ายน้ำมันหรือสินค้าอื่นด้วย

- บทนิยามคำว่า “บุคคล” เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “เจ้าของเรือ” เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “นายเรือ” เพื่อความชัดเจนว่า ต้องการให้หมายถึงผู้ควบคุมเรือ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง เนื่องจากร่างพระราชบัญญัตินี้กำหนดบทลงโทษต่อนายเรือ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้

- บทนิยามคำว่า “น้ำมัน” เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “วัตถุอันตราย” ให้หมายความถึงวัตถุดังต่อไปนี้ วัตถุระเบิดได้ วัตถุไวไฟ วัตถุออกซิไดซ์และวัตถุเปอร์ออกไซด์ วัตถุมีพิษ วัตถุที่ทำให้เกิดโรค วัตถุที่มีอันตรายสูง วัตถุที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพันธุกรรม วัตถุกัดกร่อน วัตถุที่ก่อให้เกิดการระคายเคือง และให้หมายความรวมถึงวัตถุอย่างอื่น ไม่ว่าจะเป็เคมีภัณฑ์หรือสิ่งอื่นใด ที่อาจทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อมด้วย

- บทนิยามคำว่า “ความเสียหายจากมลพิษ” โดยจำแนกหลักเกณฑ์การเรียกหรือค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษ ไว้ ๒ กรณี เพื่อความชัดเจนและสอดคล้องกับอนุสัญญาฯ ได้แก่

(ก) ค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง ในกรณีนี้ให้รวมถึงค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อม และการสูญเสียผลประโยชน์จากความเสียหายของสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมให้จำกัดเพียงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการที่สมเหตุผล ซึ่งได้ดำเนินการไปแล้ว หรือจะดำเนินการต่อไปเพื่อให้สิ่งแวดล้อมที่เสียไปคืนสู่สภาพเดิม

(ข) ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการในการป้องกัน และการสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดจากการใช้มาตรการนั้น

- บทนิยามคำว่า “มาตรการในการป้องกัน” เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” เพื่อให้เป็นหน่วยวัดอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินต่าง ๆ ซึ่งกำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

- บทนิยามคำว่า “ภาคีแห่งสิทธิพิเศษถอนเงิน” ให้หมายถึง ภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ.๑๙๖๒ หรือภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันซึ่งประเทศไทยเข้าเป็นภาคี

- บทนิยามคำว่า “ศาล” โดยให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีอำนาจในการดำเนินคดี และเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในเรื่องการวางหลักประกัน

- บทนิยามคำว่า “พนักงานเจ้าหน้าที่” เพื่อความชัดเจน เนื่องจากในหมวดกำหนดโทษกำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจในการตรวจเอกสารใบรับรองการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน หรือมีอำนาจแห่งเหนือเรือ หรือมีอำนาจใช้ดุลพินิจอนุญาตให้นำเรือออกจากท่าได้

๒.๔ ผู้รักษาการตามกฎหมาย กำหนดให้ประธานศาลฎีกาและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

๒.๕ ขอบเขตการใช้บังคับกฎหมาย (หมวด ๑ บททั่วไป)

(๑) กำหนดให้ร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับเฉพาะกรณีดังต่อไปนี้เท่านั้น กล่าวคือ

(ก) ความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้นในราชอาณาจักรไทย ซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขต เนื่องจากรัฐชายฝั่งย่อมมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตของตน นอกจากนี้ ให้รวมถึงความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย

(ข) ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้มาตรการในการป้องกัน

(๒) กำหนดข้อยกเว้นไว้ว่า ร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่ให้ใช้บังคับกับเรือรบ หรือเรือซึ่งรัฐถือกรรมสิทธิ์ หรือดำเนินการของรัฐที่มีได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ ซึ่งสอดคล้องกับอนุสัญญาฯ

๒.๖ ความรับผิด (หมวด ๒) ร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดไว้ดังนี้

(๑) กำหนดให้เจ้าของเรือเดินทะเลซึ่งบรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสิ้นค้า ต้องรับผิดชอบอย่างเคร่งครัดต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน หรือวัตถุอันตราย เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ

(๒) กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบร่วมกัน ในกรณีที่มีเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไปเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุแล้วก่อให้เกิดความเสียหาย เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ

(๓) กำหนดให้เจ้าของเรือได้รับยกเว้นความรับผิดเพื่อความเสียหายจากมลพิษ หากความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากสงครามหรือภัยธรรมชาติที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ



LIRT

(๔) กำหนดให้เจ้าของเรืออาจหลุดพ้นความรับผิดได้ หากความเสียหายจากมลพิษนั้นเป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำ ไม่ว่าจะโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ที่ได้รับความเสียหายเอง เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ

(๕) กำหนดบุคคลที่ไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายจากมลพิษ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา แต่อย่างไรก็ตาม ร่างอนุสัญญาดังกล่าว ไม่กระทบสิทธิไล่เบี่ยของเจ้าของเรือต่อบุคคลที่สาม เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ

(๖) กำหนดให้เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดต่อความเสียหายจากมลพิษได้ตามขนาดระวางของเรือ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ

(๗) กำหนดหลักเกณฑ์ในการคำนวณความรับผิด ไว้ดังนี้

(ก) กำหนดหลักเกณฑ์การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นเงินสกุลบาท ให้คำนวณตามที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศ ตามข้อตกลงเกี่ยวกับกองทุนการเงินระหว่างประเทศซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกกำหนดในเวลาที่ได้มีการวางหลักประกัน เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ

(ข) ให้คำนวณความรับผิดตามขนาดระวางของเรือ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ

(๘) กำหนดเหตุที่เจ้าของเรือไม่อาจจำกัดความรับผิดได้ หากความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของเจ้าของเรือ ซึ่งได้กระทำโดยจงใจ หรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ

๒.๗ การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (หมวด ๓) ร่างพระราชบัญญัตินี้ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดหาประกันภัยและหลักประกันทางการเงินไว้ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้เรือไทยซึ่งบรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าน้ำหนักกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป ต้องมีใบรับรองที่แสดงถึงการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินที่เพียงพอต่อความรับผิดสำหรับความเสียหายจากมลพิษ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ นอกจากนี้ ได้กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน โดยให้ออกเป็นกฎกระทรวง ซึ่งหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขดังกล่าว ให้รวมถึงการบอกเลิกสัญญาประกันภัยตามหลักการของอนุสัญญาฯ

(๒) กำหนดให้เรือต่างประเทศไม่ว่าจดทะเบียนในประเทศใด ซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าน้ำหนักกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป เมื่อเรือนั้นได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย ต้องมีใบรับรองการจัดหาประกันภัย หรือหลักประกันทางการเงินเช่นเดียวกัน เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ

(๓) กำหนดให้เรือต่างประเทศไม่ว่าจดทะเบียนในประเทศใด ซึ่งได้บรรทุกจัดถุนครายในระวางอย่างสินค้าน้ำหนักตามประกาศในกฎกระทรวง เมื่อเรือนั้นได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย ต้องมีใบรับรองการจัดหาประกันภัย หรือหลักประกันทางการเงินเช่นเดียวกัน เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ

(๔) กำหนดให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

(ก) ออกใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินให้แก่เรือที่จดทะเบียน
เป็นเรือไทย ซึ่งใบรับรองต้องมีรายการต่าง ๆ ตามที่กำหนด ได้แก่ ชื่อเรือ และเมืองท่าที่ขึ้นทะเบียน ชื่อและ
สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของเจ้าของเรือ ประเภทและระยะเวลาของหลักประกัน ชื่อและสถานที่ตั้ง
สำนักงานใหญ่ของผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกัน และอายุของใบรับรอง เพื่อให้
สอดคล้องกับอนุสัญญา ฯ และให้ออกใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินให้แก่เรือ
ต่างประเทศที่มีได้จดทะเบียนในประเทศภาคีแห่งอนุสัญญา ฯ นอกจากนี้ ได้กำหนดให้เก็บใบรับรองไว้บน
เรือ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา ฯ สำหรับหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขของการขอใบรับรอง การออก
ใบรับรอง และการสิ้นผลของใบรับรอง ให้กำหนดในกฎกระทรวง

(ข) ตรวจใบรับรองการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

๒.๘ การวางหลักประกัน (หมวด ๔) ร่างพระราชบัญญัตินี้ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการวาง
หลักประกัน ผลของการวางหลักประกัน และการนำหลักประกันมาชำระให้กับผู้ที่มีสิทธิ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้เจ้าของเรือต้องวางหลักประกันเพื่อจำกัดความรับผิดชอบของตนภายหลังจาก
อุบัติเหตุขึ้นแล้ว ไว้ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา ฯ

(๒) กำหนดให้ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันแก่เจ้าของเรือ มีสิทธิวาง
หลักประกันแทน แต่การวางหลักประกันนั้น ไม่กระทบสิทธิของผู้เรียกร้องใด ๆ ที่มีต่อเจ้าของเรือ ซึ่ง
สอดคล้องกับอนุสัญญา ฯ

(๓) กำหนดผลของการวางหลักประกันไว้ กล่าวคือ ห้ามใช้สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหาย
จากมลพิษต่อทรัพย์สินอื่นจากเจ้าของเรือและให้ปล่อยเรือหรือทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือ เพื่อให้
สอดคล้องกับอนุสัญญา ฯ

(๔) ให้เฉลี่ยหลักประกันแก่บรรดาผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ความเสียหายจาก
มลพิษตามส่วนแห่งสิทธิที่ได้พิสูจน์ในศาลแล้ว เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา ฯ

(๕) ในกรณีที่เจ้าของเรือได้ดำเนินการตามสมควรเพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจาก
มลพิษที่เกิดขึ้น เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในลำดับเดียวกับสิทธิเรียกร้องอื่นจาก
หลักประกัน เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา ฯ

(๖) กำหนดหลักการเรื่องการรับช่วงสิทธิ โดยในกรณีที่ยังไม่มีชำระเงินจากหลักประกัน
หากบุคคลตามที่กำหนดได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษไปแล้ว บุคคลดังกล่าวสามารถรับ
ช่วงสิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเท่ากับจำนวนที่ตนได้จ่ายไป เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา ฯ

๒.๙ การดำเนินคดีและอายุความ (หมวด ๕) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการดำเนินคดีไว้ดังนี้

(๑) กำหนดให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินคดีเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความ
เสียหายจากมลพิษในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐได้ แต่ไม่ตัดสิทธิเอกชนที่จะฟ้องคดีด้วยตนเอง รวมทั้งได้
กำหนดเรื่องการชดเชยวันค่าฤชาธรรมเนียมในกรณีที่พนักงานอัยการดำเนินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนใน

ฐานะผู้เสียหายแทนรัฐ เพื่อเป็นการช่วยเหลือผู้เสียหายจำนวนมากที่ไม่สามารถเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีได้เอง

(๒) ผู้เสียหายอาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือบุคคลซึ่งได้ให้หลักประกันทางการเงิน แต่บุคคลดังกล่าวจะยกข้อต่อสู้ตามที่กำหนดไว้ได้ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา ฯ อย่างไรก็ตาม ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลที่ให้หลักประกันทางการเงินดังกล่าวอาจยื่นคำร้องขอต่อศาลเพื่อให้ออกหมายเรียกเจ้าของเรือเข้ามาในคดีด้วยก็ได้

(๓) กำหนดอายุความในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนไว้สามปี นับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น หรือภายในหกปี นับแต่วันที่อุบัติการณ์ได้เกิดขึ้นหรือวันที่อุบัติการณ์ครั้งแรกได้เกิดขึ้นในกรณีที่อุบัติการณ์ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา ฯ

๒.๑๐ เขตอำนาจศาล (หมวด ๖) กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจดำเนินกระบวนการพิจารณา เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา ฯ และกำหนดให้การบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีสัญญา ฯ ใช้บังคับในประเทศไทยได้ตามกำหนดเวลา เงื่อนไข และวิธีการตามข้อกำหนดของศาล แต่มีข้อยกเว้น คือ หากคำพิพากษานั้นได้มาโดยกลฉ้อฉล หรือจำเลยมิได้รับหมายเรียกโดยชอบและไม่มีโอกาสตามสมควรในการต่อสู้คดีของตน หรือคำพิพากษานั้นขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา ฯ

๒.๑๑ บทกำหนดโทษ (หมวด ๗) กำหนดมาตรการในการลงโทษไว้ดังนี้

(๑) กำหนดอัตราโทษปรับต่อนายเรือและเจ้าของเรือคนละไม่เกินสองล้านบาท ในกรณีที่ไม่ได้จัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน และกำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งมีอำนาจหน่วงเหนี่ยวเรือที่เข้ามาในอาณาเขตของประเทศไทย ในกรณีที่เรือลำดังกล่าวมีลักษณะหรือดำเนินการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้

(๒) กำหนดอัตราโทษปรับต่อนายเรือตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท ในกรณีที่นายเรือไม่อาจแสดงใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน