



รายงาน ของ

คณะกรรมการการเลือกตั้ง
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่ง
เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักกรรมการ
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



รายงาน
ของ
คณะกรรมการการเลือกตั้ง
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่ง
เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



(สำเนา)

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ คณะกรรมการการเลือกตั้งพิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหาย

จากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. สภานิติบัญญัติแห่งชาติ.....

ที่ สว.(สนช.) (กมธ.๑) ๐๐๐๙ / (ร๓) วันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

เรื่อง รายงานการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.

กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ตามที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๗ วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๗

ได้ลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ไว้พิจารณา และตั้งกรรมการการเลือกตั้งขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณา

ซึ่งกรรมการการเลือกตั้งคณะนี้ ประกอบด้วย

๑. นางขวัญฤดี โชติชนาทวีวงศ์
๒. พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ
๓. พลอากาศเอก จอม รุ่งสว่าง
๔. นายจุฬา สุขมานพ
๕. พลเรือเอก ชัยวัฒน์ เอี่ยมสมุทร
๖. พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังกขพงศ์
๗. พลเรือเอก ทวีวุฒิ พงศ์พิพัฒน์
๘. พลเรือเอก ธีรธร ขจิตสุวรรณ
๙. นายประมุต สุตะบุตร
๑๐. พลเรือเอก ยุทธนา พักผลงาม
๑๑. นายวรรณชัย บุญบำรุง
๑๒. พลเรือเอก วัลลภ เกิดผล
๑๓. นายวิทยา ยาม่วง
๑๔. ศาสตราจารย์สนิท อักษรแก้ว
๑๕. พลอากาศเอก สฤกษ์พงษ์ โกมุทานนท์

บัดนี้ ...

บัดนี้ คณะกรรมการวิสามัญได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวเสร็จแล้ว
จึงกราบเรียนมาเพื่อให้โปรดนำเสนอต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาต่อไป

(ลงชื่อ) พลเรือเอก วัลลภ เกิดผล

(วัลลภ เกิดผล)

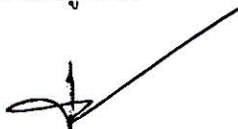
ประธานคณะกรรมการวิสามัญ

พิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่ง

เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวชลธิชา มีแสง)

ผู้อำนวยการสำนักกรรมการ ๑

สำนักกรรมการ ๑

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการวิสามัญ

โทรศัพท์ ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๖๒ - ๓

โทรสาร ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๖๓

ชมพร พิมพ์

การุณย์/พิวัฒน์ ทน ๑

จิรัฏฐพร/ณัฐวุฒิ ทน ๒

รายงานของคณะกรรมการการวิสามัญ
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่ง
เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ตามที่ที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๗ วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๗ ได้ลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ไว้พิจารณา และตั้งกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณา กำหนดการแปรญัตติภายใน ๑๕ วัน โดยมีกำหนดเวลาปฏิบัติงานภายใน ๖๐ วัน ต่อมาในคราวประชุม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๓๐/๒๕๕๗ วันพฤหัสบดีที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๕๗ และครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ วันพฤหัสบดีที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๘ ที่ประชุมได้ลงมติให้ขยายเวลาปฏิบัติงานออกไปอีกครั้งละ ๓๐ วัน นับ บัดนี้ คณะกรรมการการวิสามัญได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวเสร็จแล้ว ปรากฏผล ดังนี้

๑. ที่ประชุมคณะกรรมการการวิสามัญได้มีมติเลือกตำแหน่งต่าง ๆ ดังนี้

- | | |
|------------------------------------|--|
| ๑.๑ พลเรือเอก วัลลภ เกิดผล | เป็นประธานคณะกรรมการการวิสามัญ |
| ๑.๒ พลเรือเอก ชัยวัฒน์ เอี่ยมสมุทร | เป็นรองประธานคณะกรรมการการวิสามัญ คนที่หนึ่ง |
| ๑.๓ ศาสตราจารย์สนิท อักษรแก้ว | เป็นรองประธานคณะกรรมการการวิสามัญ คนที่สอง |
| ๑.๔ พลเรือเอก ทวีวุฒิ พงศ์พิพัฒน์ | เป็นเลขานุการคณะกรรมการการวิสามัญ |
| ๑.๕ พลเรือเอก ยุทธนา พักผลงาม | เป็นโฆษกคณะกรรมการการวิสามัญ |
| ๑.๖ นางขวัญฤดี โชติชนาทวีวงศ์ | เป็นรองโฆษกคณะกรรมการการวิสามัญ |
| ๑.๗ นายประมุต สุตะบุตร | เป็นที่ปรึกษาและกรรมการการวิสามัญ |

๒. ที่ประชุมคณะกรรมการการวิสามัญได้มีมติตั้งที่ปรึกษาคณะกรรมการการวิสามัญ ดังนี้

- | |
|-----------------------------------|
| ๒.๑ ศาสตราจารย์ไพฑูริต์ เอกจริยกร |
| ๒.๒ นายสรวิศ ลิ้มปริงซี่ |

๓. ที่ประชุมคณะกรรมการการวิสามัญได้มีมติแต่งตั้ง นางจิรัฐยาภรณ์ แสงอาทิตย์

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงาน สำนักกรรมการ ๑ ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการการวิสามัญ ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๗ ข้อ ๙๑ วรรคสาม

๔. ผู้ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มอบหมายให้มาชี้แจงแสดงความคิดเห็น คือ

สำนักนายกรัฐมนตรี

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

- ๑) นางสาววรรณา เจริญพลนภัชชัย นักกฎหมายกฤษฎีกาชำนาญการ
๒) นางสาวอิงอร จินตนาเลิศ นักกฎหมายกฤษฎีกาชำนาญการ

กระทรวงการคลัง

กรมบัญชีกลาง

- ๑) นางสาวสุภาภรณ์ โรจนรุ่งทวี นิติกรชำนาญการพิเศษ
๒) นางสาวอภิรดี จิตต์ปรารพ นิติกรชำนาญการ

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

- นายจอม จีระแพทย์ ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนและพัฒนากฎหมาย ๒

กระทรวงการต่างประเทศ

กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย

- ๑) นายพรภพ อ่วมพิทยา รองอธิบดีกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย
๒) นายอัศวพงศ์ เฉลิมนนท์ ที่ปรึกษา
๓) นางสุขพัทตร์ พงษ์สถิตย์ บาร์เนท นักการทูตปฏิบัติการ
๔) นางสาวสะลินน์ พุทธพิทักษ์ นักการทูตปฏิบัติการ

กระทรวงคมนาคม

กรมเจ้าท่า

- ๑) นายสมภพ ปัญญาไวย์ ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ
๒) นายสุรชาติ เฉลิมนาม หัวหน้ากลุ่มกฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศ
๓) นายปกรณ์ ประเสริฐวงษ์ หัวหน้ากลุ่มสิ่งแวดล้อม
๔) นายธวัชชัย สมน้อย หัวหน้าส่วนทะเบียนเรือและนิติกรรม
๕) นางสาวนิสิตตา หงษ์ชูเกียรติ นิติกรชำนาญการ
๖) นางกุลกนิช ทรัพย์ทอง นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ

มาตรา ๑	มีการแก้ไข
นายกิตติ วัฒนินท์	ขอแปรญัตติไว้
คณะกรรมการธิการเห็นด้วยในหลักการ และได้แก้ไขแล้ว	ผู้แปรญัตติพอใจ
มาตรา ๒	ไม่มีการแก้ไข
นายเจตน์ ศิรธรานนท์	ขอแปรญัตติไว้
คณะกรรมการธิการได้ชี้แจงแล้ว	ผู้แปรญัตติพอใจ
มาตรา ๓	มีการแก้ไข
“ความเสียหายจากมลพิษ”	
นายเจตน์ ศิรธรานนท์	ขอแปรญัตติไว้
คณะกรรมการธิการเห็นด้วยในหลักการ และได้แก้ไขแล้ว	ผู้แปรญัตติพอใจ
“ศาล”	
ร้อยตำรวจตรี พงษ์นิวัฒน์ ยุทธภัณฑ์บริหาร	ขอแปรญัตติไว้
คณะกรรมการธิการได้ชี้แจงแล้ว	ผู้แปรญัตติพอใจ
“พนักงานเจ้าหน้าที่”	
ร้อยตำรวจตรี พงษ์นิวัฒน์ ยุทธภัณฑ์บริหาร	ขอแปรญัตติไว้
คณะกรรมการธิการได้ชี้แจงแล้ว	ผู้แปรญัตติพอใจ
มาตรา ๔	มีการแก้ไข
ร้อยตำรวจตรี พงษ์นิวัฒน์ ยุทธภัณฑ์บริหาร	ขอแปรญัตติไว้
คณะกรรมการธิการได้ชี้แจงแล้ว	ผู้แปรญัตติพอใจ
หมวด ๑ บททั่วไป	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๕	มีการแก้ไข

<u>มาตรา ๖</u>	มีการแก้ไข
<u>หมวด ๒ ความรับผิดชอบ</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๗</u> นายเจตน์ ศิริธรานนท์ คณะกรรมการได้ชี้แจงแล้ว	มีการแก้ไข ขอแปรญัตติไว้ ผู้แปรญัตติพอใจ
<u>มาตรา ๘</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๙</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๐</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๑</u>	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๒</u>	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๓</u>	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๔</u>	มีการแก้ไข
<u>หมวด ๓ การประกันภัยหรือหลักประกัน</u> <u>ทางการเงิน</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๕</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๖</u>	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๗</u>	ไม่มีการแก้ไข

(๖)

<u>มาตรา ๑๘</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๙</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒๐</u>	มีการแก้ไข
<u>หมวด ๔ การวางหลักประกัน</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒๑</u>	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒๒</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒๓</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒๔</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒๕</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒๖</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒๗</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒๘</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>หมวด ๕ การดำเนินคดีและอายุความ</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒๙</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๓๐</u>	ไม่มีการแก้ไข

<u>มาตรา ๓๑</u>	มีการแก้ไข
ร้อยตำรวจตรี พงษ์นิวัฒน์ ยุทธภัณฑ์บริหาร คณะกรรมการธิการเห็นด้วยในหลักการ และได้แก้ไขแล้ว	ขอแปรญัตติไว้ ผู้แปรญัตติพอใจ
<u>มาตรา ๓๒</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๓๓</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>หมวด ๖ เขตอำนาจศาล</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๓๔</u>	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๓๔/๑</u>	คณะกรรมการธิการเพิ่มขึ้นใหม่
<u>มาตรา ๓๕</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>หมวด ๗ บทกำหนดโทษ</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๓๖</u>	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๓๗</u>	คณะกรรมการธิการตัดออก
<u>มาตรา ๓๘</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๓๙</u>	คณะกรรมการธิการเพิ่มขึ้นใหม่

(บทเฉพาะกาล)

ร้อยตำรวจตรี พงษ์นิวัฒน์ ยุทธภัณฑ์บริภาร ขอแปรญัตติไว้

คณะกรรมการธิการได้ชี้แจงแล้ว

ผู้แปรญัตติพอใจ

อัตราค่าธรรมเนียม

คณะกรรมการเพิ่มขึ้นใหม่

๘. ข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญ

คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่ง เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. เห็นสมควรตั้งข้อสังเกตเพื่อเสนอต่อที่ประชุม สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ดังนี้

๘.๑ คณะกรรมการวิสามัญได้พิจารณาและมีการแก้ไขเนื้อหาแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้ จึงเห็นสมควรแก้ไขเพิ่มเติมเหตุผล เป็นดังนี้

“เหตุผล


โดยที่การขนส่งน้ำมันส่วนใหญ่จะขนส่งทางเรือเดินทะเลเป็นหลัก เรือบรรทุกน้ำมัน เหล่านี้ได้ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสภาพแวดล้อมธรรมชาติเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นการปล่อยทิ้ง น้ำมันลงในทะเล การรั่วไหลของน้ำมัน หรือการประสูติภัยของเรือบรรทุกน้ำมันแล้วก่อให้เกิด ความเสียหาย มลพิษน้ำมันเหล่านี้ไม่เพียงก่อความเสียหายในบริเวณที่เกิดเหตุเท่านั้น แต่ยังอาจขยาย ไปสู่รัฐอื่น ๆ ที่ใกล้เคียงด้วย องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) จึงได้จัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษ ของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992) ขึ้น เพื่อให้มีการชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน โดยกำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดอย่างเคร่งครัด และต้องเอาประกันภัยหรือจัดหาหลักประกันทางการเงินอื่นใดเพื่อชดใช้ความเสียหาย และประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว จึงสมควรมีกฎหมายที่มีมาตรการเกี่ยวกับความรับผิด ทางแพ่งเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือให้สอดคล้องกับอนุสัญญานั้นด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

๘.๒ ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. เป็นร่างพระราชบัญญัติเพื่ออนุวัติการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับ ความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992) ซึ่งสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้ให้ความเห็นชอบอนุสัญญาดังกล่าวแล้ว

เมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๕๐ โดยร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดทางแพ่งจากความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมันที่เรือของตนเป็นผู้ก่อได้ โดยผู้เสียหายไม่สามารถเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษจากเจ้าของเรือนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ตามร่างพระราชบัญญัตินี้ได้ ทั้งนี้ ความเสียหายส่วนที่เกินจากความรับผิดที่เจ้าของเรือจำกัดไว้ ได้มีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992) กำหนดให้มีกองทุนเป็นผู้รับผิดชอบในกรณีที่ประเทศนั้นเป็นภาคีอนุสัญญากองทุนดังกล่าว ดังนั้น ในกรณีที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ จึงควรพิจารณาเร่งรัดดำเนินการเพื่ออนุวัติการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญากองทุนให้ได้ในเวลาใกล้เคียงกัน ทั้งนี้ เนื่องจากการกำหนดให้เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดจากความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมันได้โดยไม่มีผู้ใดเข้ามารับผิดชอบต่อความเสียหายในส่วนที่เกินจากที่เจ้าของเรือต้องรับผิดตามร่างพระราชบัญญัตินี้ รัฐอาจต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการเยียวยาผู้เสียหาย และการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมที่เสียหายไปในส่วนเกินนั้น

๘.๓ ร่างพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้คำพิพากษาถึงที่สุดเกี่ยวกับความเสียหายจากมลพิษของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาใช้บังคับในประเทศไทยได้ จึงควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณากำหนดวิธีการปฏิบัติให้เรียบร้อยก่อนร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ

๙. คณะกรรมาธิการวิสามัญได้เสนอร่างพระราชบัญญัติตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมรวมทั้งข้อสังเกตมาพร้อมกับรายงานนี้ด้วยแล้ว

พลเรือเอก 

(ทวีวุฒิ พงศ์พิพัฒน์)

เลขานุการคณะกรรมการวิสามัญ

พิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่ง

เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

(ก)

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน
พ.ศ.

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน

เหตุผล

โดยที่การขนส่งน้ำมันส่วนใหญ่จะขนส่งทางเรือเดินทะเลเป็นหลัก เรือบรรทุกน้ำมันเหล่านี้ได้ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นการปล่อยทิ้งน้ำมันลงในทะเล การรั่วไหลของน้ำมัน หรือการประสูติภัยของเรือบรรทุกน้ำมันแล้วก่อให้เกิดความเสียหาย มลพิษน้ำมันเหล่านี้ไม่เพียงก่อความเสียหายในบริเวณที่เกิดเหตุเท่านั้น แต่ยังอาจขยายไปสู่รัฐอื่น ๆ ที่ใกล้เคียงด้วย องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) จึงได้จัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992) ขึ้น เพื่อให้มีการชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน โดยกำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบอย่างเคร่งครัดและต้องเอาประกันภัยหรือจัดหาหลักประกันทางการเงินอื่นใดเพื่อชดใช้ความเสียหายดังกล่าว จึงสมควรมีกฎหมายที่มีมาตรการเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันให้สอดคล้องกับอนุสัญญานั้นด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง
พระราชบัญญัติ
ความรับผิดทางแพ่งเพื่อต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ
พ.ศ.

.....
.....
.....

.....
.....
โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อต่อความเสียหายจาก
มลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ

.....
.....
มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อต่อ
ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันประกาศใน
ราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้
“เรือ” หมายความว่า
(๑) เรือเดินทะเลใด ๆ รวมทั้งยานพาหนะทางทะเลแบบใด ๆ ซึ่งได้ต่อหรือดัดแปลงขึ้น
เพื่อใช้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า
(๒) เรือที่สามารถบรรทุกได้ทั้งน้ำมันและสินค้าอื่น ให้ถือว่าเป็นเรือตามความหมายนี้
ต่อเมื่อเรือนั้นได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า และให้ถือว่าเป็นเรืออยู่ต่อไปในระหว่างการเดินทาง
ภายหลังการบรรทุกน้ำมันจนกว่าจะพิสูจน์ได้ว่าไม่มีน้ำมันเหลืออยู่ในระวาง
“ท่วเรือ” หมายความว่า สดตอนที่สำหรับให้ชนิดรสอดเรือ เขียช นรรทุก หรือชนถ่าย
น้ำมันหรือสินค้าอื่น และให้หมายความรวมถึงสิ่งสอยน้ำอื่นใดไม่ว่าจะมีเครื่องจักรสำหรับขับเคลื่อน

หรือไม่ก็ตามซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์อย่างเดียวกันแต่ไม่ได้เพื่อประชาชน และไม่ว่าสิ่งสอยนั้นจะติดตีสัม หรือเขมยัตได้ตั้งฝั่งหรืออยู่ในทะเลก็ตาม

“บุคคล” หมายความว่า บุคคลธรรมดา กลุ่มบุคคล หรือหน่วยงานของรัฐหรือเอกชน ไม่ว่าจะมิฐานะเป็นนิติบุคคลหรือไม่ และให้หมายความรวมถึงรัฐและเขตการปกครองของรัฐนั้น

“เจ้าของเรือ” หมายความว่า บุคคลซึ่งได้จดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือหรือในกรณีที่ไม่มีการจดทะเบียนก็ให้หมายถึงบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของเรือตามความเป็นจริง ในกรณีที่รัฐเป็นเจ้าของเรือ ถือกรรมสิทธิ์และดำเนินการโดยบริษัทที่ได้จดทะเบียนในรัฐนั้นในฐานะเป็นผู้ประกอบกิจการเดินเรือ คำว่า เจ้าของเรือ ให้หมายความถึงบริษัทดังกล่าว

“นายเรือ” หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

“น้ำมัน” หมายความว่า น้ำมันแร่ไฮโดรคาร์บอนที่สลายตัวยาก เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันเตา น้ำมันดีเซลหนัก น้ำมันหล่อลื่น ไม่ว่าจะบรรทุกบนเรืออย่างสินค้าหรือในถังน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือดังกล่าว

“ความเสียหายจากมลพิษ” หมายความว่า

(๑) การสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นภายนอกตัวเรือจากการปนเปื้อนที่มีผลมาจากการรั่วไหลหรือปล่อยทิ้งน้ำมันจากเรือ ไม่ว่าจะการรั่วไหลหรือการปล่อยทิ้งดังกล่าวจะเกิดขึ้น ณ ที่ใด ทั้งนี้ รวมถึงค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมและการสูญเสียผลประโยชน์จากความเสียหายของสิ่งแวดล้อม ตลอดจนความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย

ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมให้จำกัดเพียงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการที่สมเหตุผลซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วหรือจะดำเนินการต่อไปเพื่อให้สิ่งแวดล้อมที่เสียไปคืนสู่สภาพเดิม

(๒) ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการในการป้องกัน และการสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากมาตรการดังกล่าว

“มาตรการในการป้องกัน” หมายความว่า มาตรการที่สมเหตุผลซึ่งดำเนินการโดยบุคคลใด ๆ ภายหลังที่เกิดอุบัติการณ์ เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษ

“อุบัติการณ์” หมายความว่า เหตุการณ์หรือเหตุการณ์ต่อเนื่องใด ๆ อันเป็นผลจากเหตุเดียวกัน ที่ก่อให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ หรือก่อให้เกิดภัยคุกคามที่ร้ายแรงและชัดเจนอันนำไปสู่ความเสียหายจากมลพิษ

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“ภาคีแห่งอนุสัญญา” หมายความว่า ภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ หรือภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมันซึ่งประเทศไทยเข้าเป็นภาคี

“ศาล” หมายความว่า ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้ปฏิบัติกรตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจในการแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ที่กบออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้และกำหนดกิจการอื่น ๆ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

บททั่วไป

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับกับ

(๑) ความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น

(ก) ในราชอาณาจักรไทยซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขต

(ข) ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย

(๒) ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้มาตรการในการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายในพื้นที่

ตม (๑) ทั้งนี้ไม่ว่าจะได้ดำเนินมาตรการนั้น ณ ที่ใด

(๓) การบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศตามมาตรา ๓๕

มาตรา ๖ พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับกับเรือรบ หรือเรืออื่นใดซึ่งรัฐถือกรรมสิทธิ์หรือดำเนินการในกิจการของรัฐซึ่งมิได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับกับเรือของทุกรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาถือกรรมสิทธิ์ซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ด้วย โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาจะยกข้อต่อสู้เกี่ยวกับความคุ้มกันอย่างไรใดของรัฐขึ้นต่อสู้ในศาลไม่ได้

หมวด ๒

ความรับผิด

มาตรา ๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๔ และมาตรา ๑๐ ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของเรือในขณะที่เกิดอุบัติเหตุหรือในขณะที่เกิดเหตุการณ์ครั้งแรกในกรณีที่อุบัติเหตุประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่องต้องรับผิดเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากมลพิษอันเป็นผลของอุบัติเหตุดังกล่าว

มาตรา ๘ ในกรณีที่เรือตั้งแต่สองลำขึ้นไปเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุใด ๆ ซึ่งเป็นผลให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ และไม่อาจแบ่งแยกได้ว่าความเสียหายส่วนใดเกิดจากเรือลำใด เจ้าของเรือทุกลำจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันเพื่อความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นนั้น เว้นแต่จะเป็นกรณีที่สามรถหลุดพ้นความรับผิดชอบได้ตามมาตรา ๙ และมาตรา ๑๐

มาตรา ๙ เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายจากมลพิษหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้น

(๑) เป็นผลมาจากสงคราม การกระทำอันเป็นปฏิปักษ์ สงครามกลางเมือง การจลาจล หรือปรากฏการณ์ธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษซึ่งไม่อาจหลีกเลี่ยงและป้องกันได้

(๒) เกิดขึ้นทั้งหมดจากบุคคลที่สามซึ่งได้กระทำหรืองดเว้นกระทำโดยจงใจที่จะทำให้เกิดความเสียหายนั้น

(๓) เกิดขึ้นทั้งหมดจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำโดยมิชอบของรัฐหรือหน่วยงานซึ่งมีหน้าที่ดูแลหรือบำรุงรักษาประการหรือเครื่องช่วยการเดินเรืออื่น ๆ ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว

มาตรา ๑๐ เจ้าของเรืออาจหลุดพ้นจากความรับผิดชอบทั้งหมดหรือบางส่วนได้หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายจากมลพิษไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นผลจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำไม่ว่าโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลที่ได้รับความเสียหายนั้น

มาตรา ๑๑ ห้ามเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษจากเจ้าของเรือนอกเหนือจากที่ได้รับไว้ในพระราชบัญญัตินี้

สภยได้ซึ่งคณชรสวรสคสี ห้ามมิให้เรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นจาก

(๑) ลูกจ้าง ตัวแทนเจ้าของเรือ หรือคนประจำเรือ

(๒) ผู้นำร่องหรือบุคคลอื่นใดซึ่งมิใช่คนประจำเรือแต่ทำงานให้บริการแก่เรือ

(๓) ผู้เช่าเรือ

(๔) ผู้จัดการเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือ

(๕) บุคคลใด ๆ ซึ่งดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยความยินยอมของเจ้าของเรือหรือภายใต้คำสั่งของหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจ

(๖) บุคคลใด ๆ ซึ่งดำเนินมาตรการในการป้องกัน

(๗) ลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลดังระบุใน (๓) (๔) (๕) และ (๖)

ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับในกรณีที่ความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยส่วนตนของบุคคลดังกล่าวเป็นส่วนตัว ซึ่งได้กระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้

บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่กระทบถึงสิทธิไล่เบียดใด ๆ ของเจ้าของเรือที่มีต่อบุคคล
ตามวรรคสองและบุคคลที่สาม

มาตรา ๑๒ เจ้าของเรือมีสิทธิจะจำกัดความรับผิดของตนภายใต้บังคับพระราชบัญญัตินี้
สำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่ง ๆ ได้ไม่เกินจำนวน ดังต่อไปนี้

(๑) ๔.๕๑ ล้านบาทสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดไม่เกิน ๕,๐๐๐ ตันกรอส

(๒) ๔.๕๑ ล้านบาทสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดเกินกว่า ๕,๐๐๐ ตันกรอส
สี่ ๓๕๐,๐๐๐ ตันดรอส และให้คิดเพิ่มอีกตันกรอสละ ๖๓๑ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับขนาดส่วน
ที่เพิ่มขึ้นจาก ๕,๐๐๐ ตันกรอส แต่จำนวนรวมของความรับผิดทั้งหมดจะต้องไม่เกิน ๘๘.๓๗ ล้านบาทสิทธิพิเศษถอนเงิน

(๓) ๘๘.๓๗ ล้านบาทสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดเกินกว่า ๓๕๐,๐๐๐ ตันดรอส
ขึ้นไป

การจำกัดความรับผิดนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามอนุสัญญาหรือพิธีสารที่ประเทศไทย
เข้าเป็นภาคีได้ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา

มาตรา ๑๓ เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้

(๑) การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นเงินสกุลบาท ให้คำนวณตามที่กองทุน
การเงินระหว่างประเทศตามข้อตกลงเกี่ยวกับกองทุนการเงินระหว่างประเทศซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิก
กำหนดในเวลาที่ได้มีการวางหลักประกันตามมาตรา ๒๑

(๒) ขนาดระฆังของเรือให้ใช้ตันกรอสซึ่งคำนวณได้จากกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการวัด
ขนาดตันของเรือตามแนบท้าย ๑ แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันของเรือ
ค.ศ. ๑๙๖๙

มาตรา ๑๔ เจ้าของเรือไม่อาจจำกัดความรับผิดของตนตามมาตรา ๑๒ ได้ หากโศก
มีการพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรือดเว้นการกระทำโดยส่วนตน
ของเจ้าของเรือหนึ่งส่วนตัว ซึ่งได้กระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้น
อาจเกิดขึ้นได้

หมวด ๓

การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

มาตรา ๑๕ เรือไทยซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป
ต้องมีใบรับรองที่ออกตามความในมาตรา ๑๖ ที่แสดงถึงการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใด
ตามจำนวนไม่น้อยกว่าที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๒ เพื่อให้เพียงพอต่อความรับผิดสำหรับความเสียหายจาก
มลพิษตามพระราชบัญญัตินี้

การจัดการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์
วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๖ ให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจออกใบรับรองให้แก่เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย
ใบรับรองนั้นอย่างน้อยต้องมีข้อความดังต่อไปนี้

- (๑) ชื่อเรือและเมืองท่าที่ขึ้นทะเบียน
- (๒) ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของเจ้าของเรือ
- (๓) ประเภทของหลักประกันทางการเงินและระยะเวลาของหลักประกันทางการเงิน
- (๔) ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้รับประกันภัย หรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้

หลักประกันทางการเงิน และในกรณีที่เห็นสมควรอาจระบุสำนักงานสาขาของผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้
หลักประกันทางการเงินที่ออกเอกสารการรับประกันภัยหรือให้หลักประกันทางการเงิน แล้วแต่กรณี

- (๕) อายุของใบรับรองซึ่งจะต้องมีอายุไม่เกินกว่าระยะเวลาของการประกันภัยหรือ

หลักประกันทางการเงิน

ใบรับรองให้ทำขึ้นเป็นภาษาไทย และให้มีคำแปลภาษาอังกฤษกำกับไว้ด้วย

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอใบรับรอง การออกใบรับรอง การขอใบแทนใบรับรอง
การออกใบแทนใบรับรอง ตลอดจนการสิ้นผลของใบรับรอง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๗ เรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาอาจขอใบรับรอง
จากกรมเจ้าท่าได้ โดยให้นำมาตรา ๑๕ และมาตรา ๑๖ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๑๘ ให้เก็บใบรับรองไว้บนเรือ และให้กรมเจ้าท่าเก็บสำเนาใบรับรองทั้งของเรือ
ไทยและเรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาซึ่งกรมเจ้าท่าออกใบรับรองให้

มาตรา ๑๙ เรือต่างประเทศไม่ว่าจะจดทะเบียนในรัฐใดซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวาง
อย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป และไม่มีใบรับรองของกรมเจ้าท่าตามมาตรา ๑๗ เมื่อเรือนั้น
ได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย ต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่
ผู้มีอำนาจของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาสำหรับเรือที่จดทะเบียนในรัฐนั้นหรือที่จดทะเบียนในรัฐอื่น และมี
สาระในทำนองเดียวกับที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖

ในกรณีที่กรมเจ้าท่ามีเหตุอันควรสงสัยว่าผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกัน
ทางการเงินตามที่ระบุในใบรับรองไม่มีความสามารถที่จะชดใช้สำหรับความเสียหายจากมลพิษตามที่
กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้กรมเจ้าท่าหรือไปยังหน่วยงานที่ออกใบรับรองในรัฐนั้นเพื่อพิจารณา
ดำเนินการตามความเหมาะสมโดยเร็ว

มาตรา ๒๐ ในกรณีของเรือที่รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย และเรือดังกล่าวไม่มีการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใด เรือลำดังกล่าวจะต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในรัฐที่เรือลำนั้นจดทะเบียนและมีข้อความระบุว่าเรือลำนั้นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญานั้นถือกรรมสิทธิ์โดยรัฐเรือลำนั้นและความรับผิดที่มีต่อเรือลำนั้นครอบคลุมขอบเขตความรับผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๒ และใบรับรองเช่นนั้นพึงมีรูปแบบและข้อความตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖ ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

หมวด ๔

การวางหลักประกัน

มาตรา ๒๑ เมื่อประโยชน์แห่งเจ้าของเรือในกรณีจะมีสิทธิจำกัดความรับผิดตามมาตรา ๑๒ ได้ต่อเมื่อภายหลังจากที่ได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว เจ้าของเรือต้องได้วางหลักประกันตามจำนวนความรับผิดที่ขีดจำกัดที่กำหนดตามมาตรา ๑๒ ทั้งหมดต่อศาล

การวางหลักประกันตามวรรคหนึ่งจะวางเป็นเงินสดหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารหรือหลักประกันอื่นใดอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกัน ตามที่ศาลเห็นสมควร ทั้งนี้ ในกรณีของหลักประกันนั้น จะต้องเป็นหลักประกันที่สามารถเปลี่ยนเป็นเงินเพื่อชำระให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้โดยสะดวกและรวดเร็ว

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการวางหลักประกันให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของศาล

มาตรา ๒๒ ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันแก่เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะวางหลักประกันภายใต้หลักเกณฑ์ตามมาตรา ๒๑ โดยให้มีผลเช่นเดียวกับเจ้าของเรือเป็นผู้วางหลักประกันนั่นเอง หลักประกันนั้นอาจวางได้แม้ว่าเจ้าของเรือไม่มีสิทธิจะจำกัดความรับผิดของตนได้ตามมาตรา ๑๔ แต่การวางหลักประกันนั้นไม่มีผลเป็นการกระทบกระเทือนต่อสิทธิของผู้เรียกร้องใด ๆ ที่มีต่อเจ้าของเรือ

มาตรา ๒๓ ภายหลังจากอุบัติเหตุ เมื่อเจ้าของเรือซึ่งมีสิทธิจะจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ได้วางหลักประกันตามมาตรา ๒๑ หรือผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นได้วางหลักประกันตามมาตรา ๒๒ แล้ว

(๑) ห้ามผู้มีสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุขึ้นนั้นใช้สิทธิเรียกร้องต่อทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือ

(๒) ให้สิ่งปล่อยเรือหรือทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือที่ได้ถูกกักหรือยึดไว้อันสืบเนื่องมาจากสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุการณ์นั้น และให้สิ่งถอนการยึดหรืออายัดประกันหรือหลักประกันอื่นใดที่ได้ให้ไว้เพื่อมิให้มีการกักหรือยึดเช่นนั้นด้วย

มาตรา ๒๔ ให้นำเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ มาชำระให้แก่บรรดาผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามส่วนแห่งสิทธิที่ได้พิสูจน์ในศาลแล้ว

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่เจ้าของเรือได้กระทำการโดยสมัครใจและตามสมควร ซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายหรือมีการเสียดสรทรัพย์สิน เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น ให้ผู้นั้นมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหรือมูลค่าของทรัพย์สินที่ได้เสียดสรไปในลำดับเดียวกับสิทธิเรียกร้องอื่นจากหลักประกัน

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่ยังมิมีการชำระเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๔ ถ้าเจ้าของเรือ ลูกจ้างหรือตัวแทน หรือบุคคลที่รับประกันภัยหรือให้หลักประกันทางการเงินอื่นใดเพื่อประโยชน์แก่เจ้าของเรือ ได้ชำระค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายจากมลพิษนั้นแล้ว บุคคลดังกล่าวย่อมเข้ารับช่วงสิทธิต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ของบุคคลที่ได้รับค่าสินไหมทดแทนไปแล้วนั้นเท่ากับจำนวนที่ตนได้จ่ายไป

มาตรา ๒๗ ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับช่วงสิทธิบุคคลอื่นนอกเหนือจากที่ระบุไว้ในมาตรา ๒๖ อาจใช้สิทธิในการรับช่วงสิทธิตามมาตราดังกล่าวตามจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้จ่ายไป

มาตรา ๒๘ ถ้าเจ้าของเรือหรือบุคคลอื่นใดแสดงให้เห็นได้ว่าตนอาจถูกบังคับในภายหลังให้ต้องชำระค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดหรือบางส่วนซึ่งตนสามารถรับช่วงสิทธิได้ตามมาตรา ๒๖ หรือมาตรา ๒๗ และบุคคลดังกล่าวได้ชำระค่าสินไหมทดแทนนั้นก่อนการชำระเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๔ จะแล้วเสร็จให้ศาลมีอำนาจสั่งให้กันเงินจำนวนหนึ่งที่เพียงพอเพื่อให้บุคคลนั้นสามารถใช้สิทธิเรียกร้องเอาจากเงินจำนวนดังกล่าวได้

หมวด ๕

การดำเนินคดีและอายุความ

มาตรา ๒๙ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษอาจเรียกร้องได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินเพื่อความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษของเจ้าของเรือ

ผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินตามวรรคหนึ่งซึ่งตกเป็นจำเลยอาจยกข้อต่อสู้ในเรื่องดังต่อไปนี้ได้

(๑) การจำกัดความรับผิดชอบตามที่ระบุในมาตรา ๑๒ แม้ว่าเจ้าของเรือจะไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดชอบของตนตามมาตรา ๑๔

(๒) ข้อต่อสู้ซึ่งเจ้าของเรืออาจยกขึ้นอ้างได้ ยกเว้นกรณีการล้มละลายหรือการเลิกกิจการของเจ้าของเรือ

(๓) การจงใจก่อให้เกิดความเสียหายของเจ้าของเรือเองอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายจากมลพิษนั้นขึ้น

จำเลยไม่อาจยกข้อต่อสู้อื่นที่ตนมีต่อเจ้าของเรือขึ้นต่อสู้กับผู้มีส่วนเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษ

มาตรา ๓๐ จำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้หรือที่ระบุในหลักประกันทางการเงินให้ใช้เป็นค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น

มาตรา ๓๑ ให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินการทั้งปวงเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐหรือในฐานะผู้รับมอบอำนาจจากเอกชนซึ่งได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิที่เอกชนจะฟ้องคดีด้วยตนเอง

ในการดำเนินคดีของพนักงานอัยการตามวรรคหนึ่ง ให้ได้รับยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวงแต่ไม่รวมถึงความรับผิดในค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นที่สุด

ในกรณีที่ได้รับมอบอำนาจจากเอกชนซึ่งได้รับความเสียหายตามวรรคหนึ่ง พนักงานอัยการอาจมอบหมายให้กรมเจ้าท่า กรมควบคุมมลพิษ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง พิจารณาดำเนินการรวบรวมพยานหลักฐาน ประเมินค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษ หรือดำเนินการอื่นตามที่เห็นสมควรก็ได้

มาตรา ๓๒ จำเลยตามมาตรา ๒๙ อาจยื่นคำขอโดยทำเป็นคำร้องเพื่อให้ศาลออกหมายเรียกเจ้าของเรือให้เข้ามาในคดีก็ได้

มาตรา ๓๓ สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เป็นอันขาดอายุความเมื่อพ้นสามปีนับแต่วันที่ความเสียหายจากมลพิษได้เกิดขึ้น หรือเมื่อพ้นหกปีนับแต่วันที่อุบัติการณ์ได้เกิดขึ้นหรือวันที่เหตุการณ์ครั้งแรกได้เกิดขึ้นในกรณีที่อุบัติการณ์ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง

หมวด ๖

เขตอำนาจศาล

มาตรา ๓๔ ให้ศาลมีเขตอำนาจเหนือคดีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ศาลจะมีอำนาจตัดสินกรณีพิพาทนั้นได้ต่อเมื่อโดยต้องมีการส่งหมายเรียกให้แก่จำเลยโดยชอบและให้โอกาสตามสมควรสำหรับการต่อสู้คดี ทั้งนี้ ศาลจะออกข้อกำหนดใด ๆ เพื่อประโยชน์สำหรับการดำเนินกระบวนการพิจารณาดังกล่าวก็ได้

อำนาจศาลตามวรรคหนึ่ง ให้รวมถึงอำนาจในศาลเฉลี่ยเงินสวดศพระดับประเทศให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามวรรค ๒๔ ด้วย

มาตรา ๓๔/๑ ในกรณีที่เจ้าของเรือได้วางหลักประกันการจำกัดความรับผิดตามมาตรา ๒๑ ไว้ต่อศาล ให้ศาลมีอำนาจในการแบ่งและจัดสรรหลักประกันให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา ๒๔ ทั้งนี้ ศาลจะออกข้อกำหนดใด ๆ เพื่อประโยชน์สำหรับการดำเนินการดังกล่าวก็ได้

มาตรา ๓๕ คำพิพากษาถึงที่สุดเกี่ยวกับความเสียหายจากมลพิษของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญา ให้ใช้บังคับในประเทศไทยได้ เว้นแต่

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

กำหนดเวลา เงื่อนไข และวิธีการในการขอให้ศาลบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของศาล

หมวด ๗
บทกำหนดโทษ

มาตรา ๓๖ เรือไทยลำใดที่ถูกราฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๕ หรือเรือต่างประเทศ
ลำใดที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๙ หรือมาตรา ๒๐ นายเรือและเจ้าของเรือลำนั้นต้องระวางโทษปรับ
คนรายละไม่เกินสองล้านบาท และให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจหน่วงเหนี่ยวกักเรือลำดังกล่าว
ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามนั้นไว้จนกว่าเรือลำนั้นจะได้แก้ไขหรือปฏิบัติตามให้เป็นที่พอใจตามพระราชบัญญัตินี้
จะได้มีการจัดให้มีใบรับรองตามมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๙ หรือมาตรา ๒๐ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๓๗ เพื่อประโยชน์แก่การคุ้มครองสิทธิของเจ้าของเรือซึ่งมิได้มีส่วนควมในเรือหรือ
ส่วนควมสวททในประเทศไทย เมื่อเจ้าของเรือหรือคนยเรือตั้งตัวแวนและวงเงินหรือหนังสือค้ำประกันของ
ยททเพื่อค้ำประกันรับตมพระราชบัญญัตินี้ในวงเงินเท่าค้ำส่วนวนสูงสุดของค้ำประกันค้ำประกัน
ส่วนททที่แล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจใช้ดุลพินิจอนุญาตให้คนยเรือนำเรือออกศททเรือได้

มาตรา ๓๘ นายเรือลำใดไม่อาจแสดงใบรับรองตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๓
แห่งพระราชบัญญัตินี้ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่
ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท

มาตรา ๓๙ เมื่อเจ้าของเรือหรือนายเรือได้ชำระค่าปรับในอัตราสูงสุดสำหรับความผิด
ตามมาตรา ๓๖ หรือมาตรา ๓๘ ให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติ
แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

.....
.....

อัตราค่าธรรมเนียม

(๑) ใบรับรอง

ฉบับละ ๕.๐๐๐ บาท

(๒) ใบแทนใบรับรอง

ฉบับละ ๒.๕๐๐ บาท

(๓) คำขออื่น ๆ

ฉบับละ ๕๐๐ บาท

สรุปผลการดำเนินงาน
 การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.
 ของ
 คณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.
 สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

คณะกรรมาธิการวิสามัญได้มีการประชุมเพื่อพิจารณา จำนวน ๑๖ ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ ๑	วันพุธที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๗	ครั้งที่ ๒	วันพฤหัสบดีที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๕๗
ครั้งที่ ๓	วันศุกร์ที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๗	ครั้งที่ ๔	วันพฤหัสบดีที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๗
ครั้งที่ ๕	วันศุกร์ที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๗	ครั้งที่ ๖	วันพฤหัสบดีที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๗
ครั้งที่ ๗	วันพฤหัสบดีที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๕๗	ครั้งที่ ๘	วันพฤหัสบดีที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๕๗
ครั้งที่ ๙	วันพฤหัสบดีที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๕๗	ครั้งที่ ๑๐	วันพฤหัสบดีที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๗
ครั้งที่ ๑๑	วันพุธที่ ๗ มกราคม ๒๕๕๘	ครั้งที่ ๑๒	วันพุธที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๕๘
ครั้งที่ ๑๓	วันพุธที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๕๘	ครั้งที่ ๑๔	วันพุธที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๕๘
ครั้งที่ ๑๕	วันพุธที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘	ครั้งที่ ๑๖	วันพุธที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

คณะผู้รับผิดชอบ

ในการจัดทำรายงานของคณะกรรมาธิการวิสามัญ

พิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

นางสาวชลธิชา มีแสง

ผู้อำนวยการสำนักกรรมาธิการ ๑

ฝ่ายเลขานุการ

นางจิรัฐยาภรณ์ แสงอาทิตย์

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงาน ปฏิบัติหน้าที่
 ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมาธิการวิสามัญ

นายการุณย์ พิมพ์สกุล

นิติกรชำนาญการ

นางสาวชมพร รักษาเกียรติศักดิ์

นิติกรปฏิบัติการ

นายพิวัฒน์ สามวัง

นิติกรปฏิบัติการ

นางสาวฉิมพร ฝ้ายชัยภูมิ

วิทยากรปฏิบัติการ

นายณัฐวุฒิ เพชรดำดี

วิทยากรปฏิบัติการ

นางสาวสมพร ลาภชุ่มศรี

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

นางวิไลรักษ์ ต้นปะละ

เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน

นางสาวนภาพร กิ่งศรี

นักวิชาการสนับสนุนงานนิติบัญญัติด้านวิชาการ

นางสาวเยาวลักษณ์ เฉลยฤกษ์

พนักงานสนับสนุนการประชุม

ฝ่ายเอกสารอ้างอิง

นางสาวลัดดาวัลย์ สมบูรณ์กิจชัย

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานบริการเอกสารอ้างอิง
 ในการประชุมกรรมาธิการ

นางอนงค์ ไต้ประดับ

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นายบุญเชิด เขตจัตุรัส

นิติกรชำนาญการ

นายคมสัน นิคมนาคารักษ์

นิติกรปฏิบัติการ

นางสาวยุพิน พรพันธ์

เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่สำนักกรรมาธิการ ๑ โทรศัพท์ ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๖๒ - ๓ โทรสาร ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๖๓



ออกแบบและพิมพ์ที่
สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
๐ ๒๒๔๔ ๑๕๖๓, ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๗๒, ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๗๕