



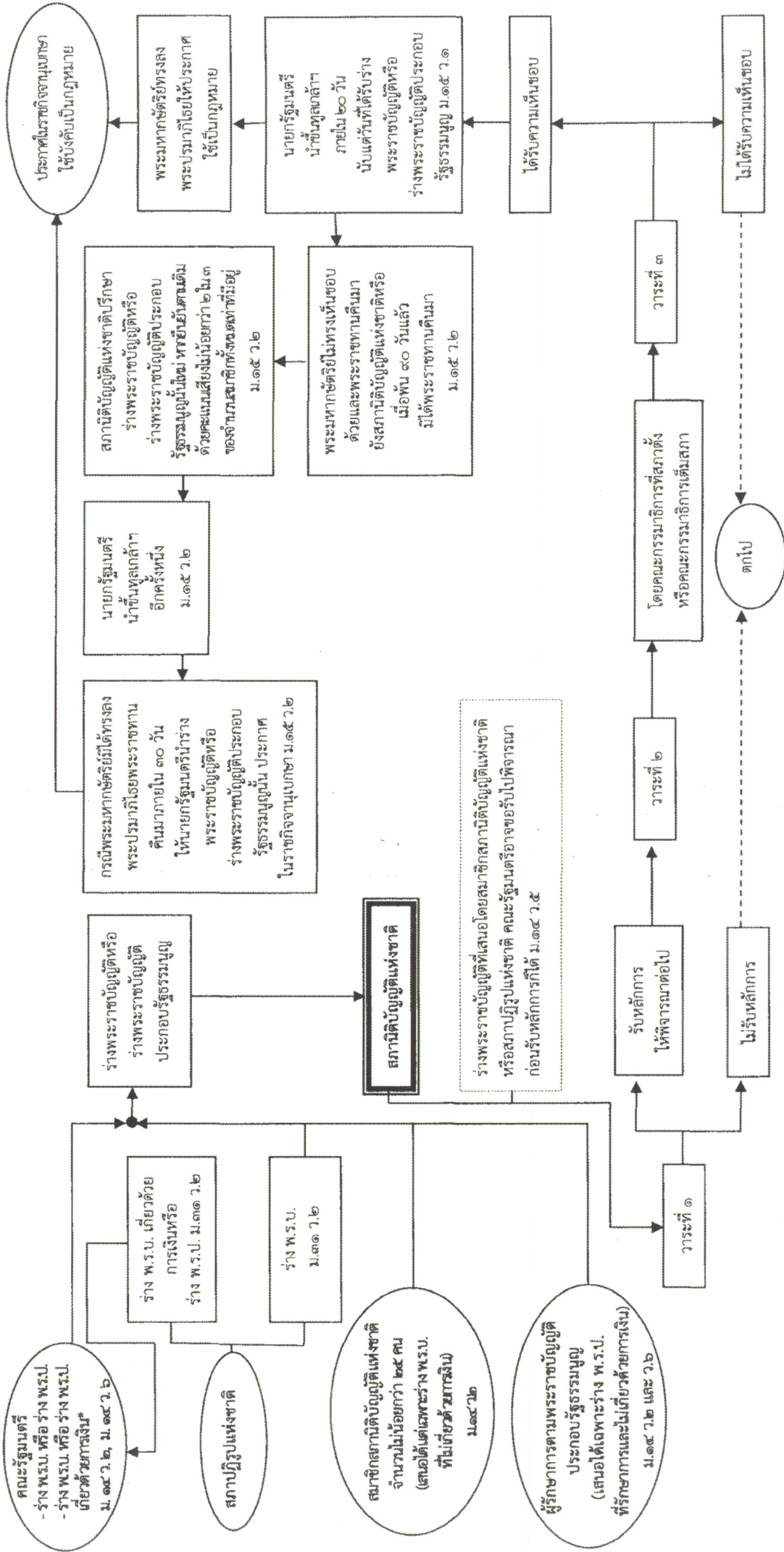
รายงาน ของ

คณะกรรมการการเลือกตั้ง
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่ง
เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.
(ทบทวน)

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักกรรมการ
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

กระบวนการตราพระราชบัญญัติหรือพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗



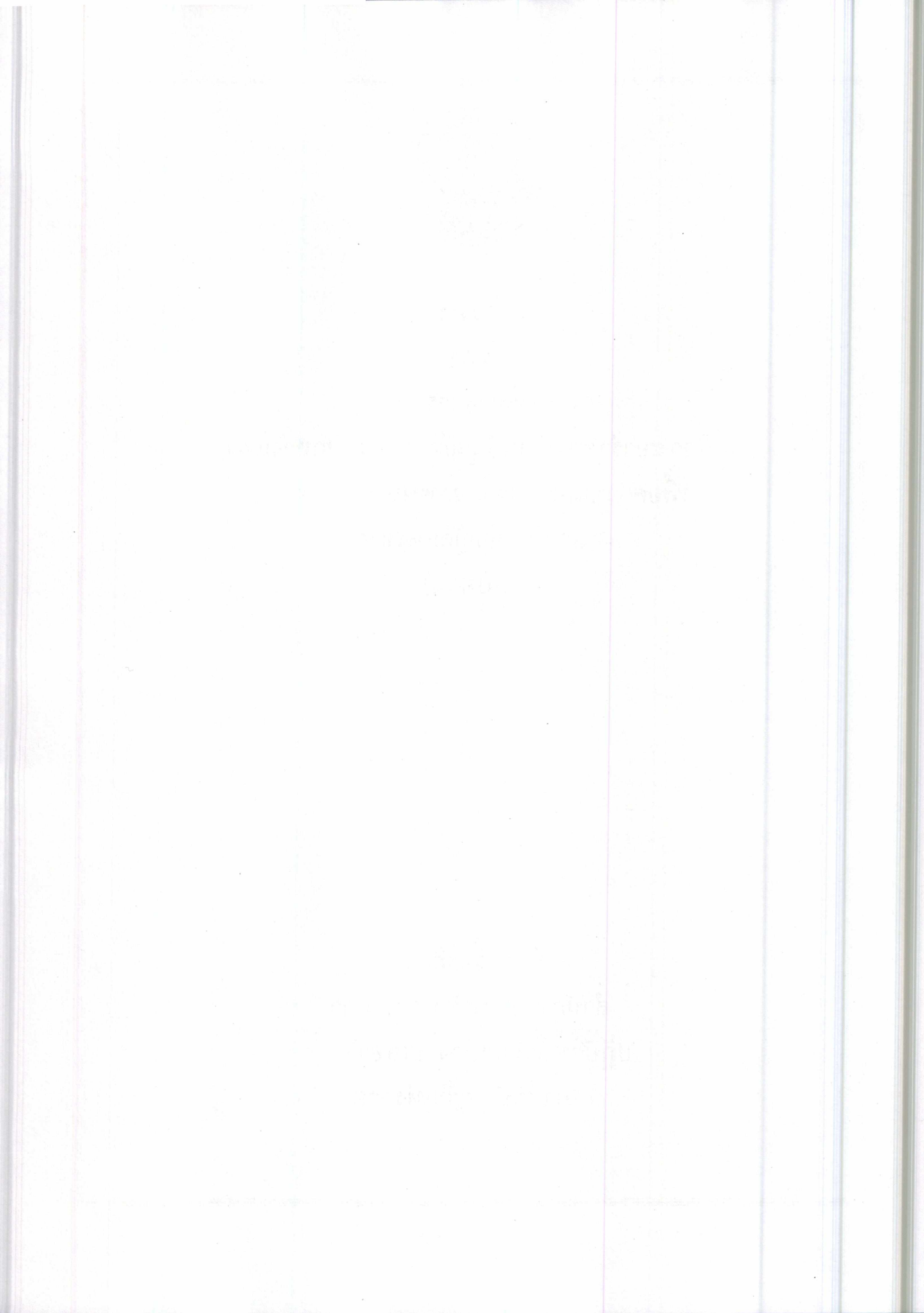
*หมายเหตุ: ร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับทางการเงิน หมายความว่า ร่างพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการตั้งขึ้น ยกเลิก ลด เปลี่ยนแปลง แก้ไข ผ่อนหรือ
วางระเบียบการบังคับอันเกี่ยวกับภาษีหรืออากร การจัดสรร รับ รักษา หรือจ่ายเงินแผ่นดิน หรือการโอนงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน การกู้เงิน
การค้ำประกัน หรือการใช้เงินกู้ หรือการดำเนินการที่ผู้พันทรัพย์สินของรัฐ หรือเงินตรา (ม.๑๙๖.๖, ๗)

จัดทำโดย : กลุ่มงานพัฒนากฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา



รายงาน
ของ
คณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่ง
เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
(ทบทวน)

สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ





(สำเนา)

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหาย

จากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ที่ สว. (สนช)(กมธ.๑) ๐๐๐๙ / (ร.๙) วันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๐

เรื่อง รายงานการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.

กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ตามที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๗ วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๗ ได้ลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ไว้พิจารณา และตั้งกรรมาธิการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณา ซึ่งกรรมาธิการวิสามัญคณะนี้ ประกอบด้วย

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

บัดนี้ ...

บัดนี้ คณะกรรมาธิการวิสามัญได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวเสร็จแล้ว
จึงกราบเรียนมาเพื่อได้โปรดนำเสนอต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาต่อไป

(ลงชื่อ) พลเรือเอก วุฒิก เกิดผล

(วุฒิก เกิดผล)

ประธานคณะกรรมาธิการวิสามัญ
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่ง
เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำเนาถูกต้อง

ก. พิมพ์สกุล

(นายการุณย์ พิมพ์สกุล)

ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมาธิการวิสามัญ
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่ง
เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.

สำนักกรรมาธิการ ๑

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมาธิการวิสามัญ

โทรศัพท์ ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๖๒ - ๓

โทรสาร ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๖๓

การุณย์/พิวัฒน์ พิมพ์

สิริกัทร/การุณย์/พิวัฒน์/ภาระนา ทาน ๑

คณะกรรมการตรวจทานร่างฯ กมธ. ๑ ทาน ๒

**รายงานของคณะกรรมการวิสามัญ
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 ซึ่งคณะกรรมการวิสามัญได้รายงานผลการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่ง เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ แล้ว

ต่อมา ในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๐ วันพฤหัสบดีที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๐ ได้มีมติมอบหมายให้คณะกรรมการวิสามัญนารายงานที่เสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ กลับไปทบทวนเพื่อให้มีความถูกต้องและสอดคล้องกับร่างพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุน ระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. โดยมีระยะเวลา ในการปฏิบัติงานภายใน ๑๐ วัน นั้น

บัดนี้ คณะกรรมการวิสามัญได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวเสร็จแล้ว ปราบกฏผล ดังนี้

๑. ที่ประชุมคณะกรรมการวิสามัญได้มีมติเลือกตำแหน่งต่าง ๆ ดังนี้

- | | |
|------------------------------------|---|
| ๑.๑ พลเรือเอก วัลลภ เกิดผล | เป็นประธานคณะกรรมการวิสามัญ |
| ๑.๒ พลเรือเอก ชัยวัฒน์ เอี่ยมสมุทร | เป็นรองประธานคณะกรรมการวิสามัญ คนที่หนึ่ง |
| ๑.๓ ศาสตราจารย์สนิท อักษรแก้ว | เป็นรองประธานคณะกรรมการวิสามัญ คนที่สอง |
| ๑.๔ พลเรือเอก ทวีวุฒิ พงศ์พิพัฒน์ | เป็นเลขานุการคณะกรรมการวิสามัญ |
| ๑.๕ พลเรือเอก ยุทธนา พิภพลงาม | เป็นโฆษกคณะกรรมการวิสามัญ |
| ๑.๖ นางขวัญฤดี โชติชนาทวีวงศ์ | เป็นรองโฆษกคณะกรรมการวิสามัญ |
| ๑.๗ นายประมุต สุตะบุตร | เป็นที่ปรึกษาและกรรมการวิสามัญ |

๒. ที่ประชุมคณะกรรมการวิสามัญได้มีมติตั้งที่ปรึกษาคณะกรรมการวิสามัญ ดังนี้

- | | |
|-----------------------------------|--|
| ๒.๑ ศาสตราจารย์ไพฑูริต์ เอกจริยกร | อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ |
| ๒.๒ นายสรวิศ ลิ้มบรังกี | ผู้พิพากษาศาลชั้นต้นประจำสำนักประธานศาลฎีกา |

๓. ที่ประชุมคณะกรรมการวิชาการวิสามัญได้มีมติแต่งตั้ง นางจิรัฐยาภรณ์ แสงอาทิตย์ ผู้บังคับบัญชากลุ่มงาน สำนักกรรมการวิชาการ ๑ ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการวิชาการวิสามัญ ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๗ ข้อ ๙๑ วรรคสาม ต่อมา เลขานุการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้มีคำสั่งสำนักงานเลขานุการวุฒิสภา ที่ ๔๕๕/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๙ เรื่อง ย้ายและแต่งตั้งข้าราชการรัฐสภาสามัญ โดยให้นางจิรัฐยาภรณ์ แสงอาทิตย์ ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมการการทรรพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักกรรมการวิชาการ ๑ ย้ายไปดำรงตำแหน่งผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมการการกีฬา สำนักกรรมการวิชาการ ๓ ดังนั้น จึงขอแต่งตั้ง บุคคลในการทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการวิชาการวิสามัญ เป็น นายการุณย์ พิมพ์สกุล สำนักกรรมการวิชาการ ๑

๔. ผู้ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มอบหมายให้มาชี้แจงแสดงความคิดเห็น คือ
สำนักนายกรัฐมนตรี

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

- ๑) นางสาวอิงอร จินตนาเลิศ นักกฎหมายกฤษฎีกาชำนาญการพิเศษ
- ๒) นางสาววรรณมา เจริญผลนภชัย นักกฎหมายกฤษฎีกาชำนาญการ

กระทรวงการคลัง

กรมบัญชีกลาง

- ๑) นางสาวสุภาภรณ์ โรจนรุ่งทิวี นิติกรชำนาญการพิเศษ
- ๒) นางสาวอภิรดี จิตต์ปรารพ นิติกรชำนาญการ

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

- นายจอม จีระแพทย์ ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนและพัฒนากฎหมาย ๒

กระทรวงการต่างประเทศ

กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย

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

กระทรวงคมนาคม

กรมเจ้าท่า

- | | |
|-------------------------------|--|
| ๑) นายสมภพ ปัญญาไวย | ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ |
| ๒) นายธวัชชัย สมน้อย | หัวหน้าส่วนทะเบียนเรือและนิติกรรม |
| ๓) นายปกรณ์ ประเสริฐวงษ์ | หัวหน้ากลุ่มสิ่งแวดล้อม |
| ๔) นายสุรชาติ เฉลิมนาม | หัวหน้ากลุ่มกฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศ |
| ๕) นางสาวนิติตา หงษ์ชูเกียรติ | นิติกรชำนาญการ |
| ๖) นางกุลกนิช ทรัพย์ทอง | นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ |
| ๗) นายเตชิต ชัยเดชสุริยะ | นิติกร |

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรมควบคุมมลพิษ

- | | |
|------------------------------|------------------------------------|
| ๑) นายรังสรรค์ ปิ่นทอง | ผู้อำนวยการสำนักจัดการคุณภาพน้ำ |
| ๒) นางพรศรี มิ่งขวัญ | นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการพิเศษ |
| ๓) นายพิทยา ปราโมทย์วรพันธุ์ | นิติกรชำนาญการพิเศษ |

หน่วยงานอิสระของรัฐ

สำนักงานอัยการสูงสุด

- | | |
|---------------------------|---------------------------------|
| ๑) นายศกร หลิมศิริวงศ์ | ผู้ช่วยเลขาธิการรองอัยการสูงสุด |
| ๒) นางสาวมาติกา ธนเดชากุล | อัยการประจำสำนักงานอัยการสูงสุด |

สมาคมเจ้าของเรือไทย

- | | |
|--------------------------|-----------|
| - เรือตรี สุรพล มีเสถียร | รองประธาน |
|--------------------------|-----------|

๕. ร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่มีกรรมการวิสามัญสงวนความเห็น

๖. ร่างพระราชบัญญัตินี้มีสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติเสนอคำแปรญัตติ จำนวน ๓ คน

ดังนี้

- ๖.๑ นายเจตน์ ศิรธรานนท์
- ๖.๒ ร้อยตำรวจตรี พงษ์นิวัฒน์ ยุทธภัณฑ์บริหาร
- ๖.๓ นายกิตติ วะสีนนท์

๗. ผลการพิจารณา

ชื่อร่างพระราชบัญญัติ

มีการแก้ไข

คำปรารภ

มีการแก้ไข

มาตรา ๑

มีการแก้ไข

นายกิตติ วัฒนินท์

ขอแปรญัตติ ดังนี้

“มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติความรับผิดชอบแห่งเพื่อต่อ
ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันในทะเล พ.ศ.”

คณะกรรมการธิการเห็นด้วยในหลักการ
 และได้แก้ไขแล้ว

ผู้แปรญัตติพอใจ

มาตรา ๒

ไม่มีการแก้ไข

นายเจตน์ ศิรธรานนท์

ขอแปรญัตติ ดังนี้

“มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีหนึ่งร้อยแปดสิบวัน
นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป”

คณะกรรมการธิการได้ชี้แจงแล้ว

ผู้แปรญัตติพอใจ

มาตรา ๓

มีการแก้ไข

นายเจตน์ ศิรธรานนท์

ขอแปรญัตติ ดังนี้

““ความเสียหายจากมลพิษ” หมายความว่า

(๑) การสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นภายนอกตัวเรือจากการปนเปื้อน
ที่มีผลมาจากการรั่วไหลหรือปล่อยทิ้งน้ำมันจากเรือ ไม่ว่าจะการรั่วไหลหรือการปล่อยทิ้งดังกล่าวจะเกิดขึ้น
ณ ที่ใด ทั้งนี้ รวมถึงค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมและการสูญเสียผลประโยชน์จากความ
เสียหายของสิ่งแวดล้อม ตลอดจนความเสียหายต่อสุขภาพทั้งร่างกายและจิตใจ”

คณะกรรมการธิการได้ชี้แจงแล้ว

ผู้แปรญัตติพอใจ

ร้อยตำรวจตรี พงษ์นิวัฒน์ ยุทธภัณฑ์บริภาร ขอแปรญัตติ ดังนี้

“ศาล” หมายความว่า ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและทรัพย์สินที่ทรัพย์สินของประเทศ ศาลยุติธรรมและผู้พิพากษาตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง”

คณะกรรมการได้ชี้แจงแล้ว

ผู้แปรญัตติพอใจ

ร้อยตำรวจตรี พงษ์นิวัฒน์ ยุทธภัณฑ์บริภาร ขอแปรญัตติ ดังนี้

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม แต่งตั้งให้อำนาจหน้าที่ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้”

คณะกรรมการได้ชี้แจงแล้ว

ผู้แปรญัตติพอใจ

มาตรา ๔

มีการแก้ไข

ร้อยตำรวจตรี พงษ์นิวัฒน์ ยุทธภัณฑ์บริภาร ขอแปรญัตติ ดังนี้

“มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้อำนาจในการแต่งตั้ง พนักงานเจ้าหน้าที่กับออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ อำนาจหน้าที่ของตน

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้”

คณะกรรมการได้ชี้แจงแล้ว

ผู้แปรญัตติพอใจ

หมวด ๑ บททั่วไป

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๕

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๖

มีการแก้ไข

หมวด ๒ ความรับผิด

ไม่มีการแก้ไข

<u>มาตรา ๗</u>	มีการแก้ไข
นายเจตน์ ศิรธรานนท์	ขอแปรญัตติ ดังนี้
“มาตรา ๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๙ และมาตรา ๑๐ ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของเรือ ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุหรือในขณะที่เกิดเหตุการณ์ครั้งแรกในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุประกอบด้วยเหตุการณ์ ต่อเนื่องต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นจากมลพิษอันเป็นผลของอุบัติเหตุดังกล่าว <u>รวมทั้งความเสียหายต่อสุขภาพทั้งร่างกายและจิตใจ”</u>	
คณะกรรมการฯ ได้ชี้แจงแล้ว	ผู้แปรญัตติพอใจ
<u>มาตรา ๘</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๙</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๐</u>	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๑</u>	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๒</u>	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๓</u>	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๔</u>	มีการแก้ไข
<u>หมวด ๓ การประกันภัยหรือหลักประกัน ทางการเงิน</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๕</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๖</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๗</u>	ไม่มีการแก้ไข

<u>มาตรา ๑๘</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๙</u>	มีการแก้ไข
<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

มาตรา ๓๑

มีการแก้ไข

ร้อยตำรวจตรี พงษ์นิวัฒน์ ยุทธภัณฑ์บริหาร ขอแปรญัตติ ดังนี้

“มาตรา ๓๑ ให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินการทั้งปวงเพื่อเรียกร่องคำสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐหรือในฐานะผู้รับมอบอำนาจจากเอกชนซึ่งได้รับความเสียหายก็ได้ ทั้งนี้ ไม่เป็นการตดสิทธิที่เอกชนจะฟ้องคดีด้วยตนเองในการดำเนินคดีของพนักงานอัยการตามวรรคหนึ่ง ให้ได้รับยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวง แต่ไม่รวมถึงความรับผิดชอบในค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นที่สุด

“เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ พนักงานอัยการอาจมอบหมายให้กรมเจ้าท่า กรมควบคุมมลพิษ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องดำเนินการรวบรวมพยานหลักฐาน ประเมินค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษ หรือดำเนินการอื่นตามที่เห็นสมควรก็ได้”

คณะกรรมการธิการเห็นด้วยในหลักการ
และได้แก้ไขแล้ว

ผู้แปรญัตติพอใจ

มาตรา ๓๒

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๓๓

ไม่มีการแก้ไข

หมวด ๖ เขตอำนาจศาล

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๓๔

มีการแก้ไข

มาตรา ๓๔/๑

คณะกรรมการธิการเพิ่มขึ้นใหม่

มาตรา ๓๕

ไม่มีการแก้ไข

หมวด ๗ บทกำหนดโทษ

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๓๖

มีการแก้ไข

มาตรา ๓๗

คณะกรรมการธิการตัดออก

มาตรา ๓๘

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๓๔

คณะกรรมการธิการเพิ่มขึ้นใหม่

(บทเฉพาะกาล)

ร้อยตำรวจตรี พงษ์นิวัฒน์ ยุทธภัณฑ์บริภาร ขอแปรญัตติเพิ่มบทเฉพาะกาล ดังนี้
“มาตรา ๓๔ ให้มาตรา ๓๕ มีผลใช้บังคับเมื่อประเทศไทยได้เข้าเป็น
ภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษ
ของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ แล้ว”

คณะกรรมการธิการได้ชี้แจงแล้ว

ผู้แปรญัตติพอใจ

๘. ข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญ

คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่ง
เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. เห็นสมควรตั้งข้อสังเกตเพื่อเสนอต่อที่ประชุม
สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ดังนี้

๘.๑ คณะกรรมการวิสามัญได้พิจารณาและมีการแก้ไขชื่อร่างพระราชบัญญัติจากเดิมชื่อ
“ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.” แก้ไขเป็น
“ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ.”
และแก้ไขคำปรารภ ดังนี้

“โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อต่อความเสียหาย
จากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ”

๘.๒ คณะกรรมการวิสามัญได้พิจารณาและมีการแก้ไขเนื้อหาแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้
จึงเห็นสมควรแก้ไขเพิ่มเติมเหตุผล เป็นดังนี้

“เหตุผล

โดยที่การขนส่งน้ำมันส่วนใหญ่จะขนส่งทางเรือเดินทะเลเป็นหลัก เรือบรรทุกน้ำมัน
เหล่านี้ได้ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นการปล่อยทิ้ง
น้ำมันลงในทะเล การรั่วไหลของน้ำมัน หรือการประสบอุบัติเหตุของเรือบรรทุกน้ำมันแล้วก่อให้เกิด
ความเสียหาย มลพิษน้ำมันเหล่านี้ไม่เพียงก่อความเสียหายในบริเวณที่เกิดเหตุเท่านั้น แต่ยังสามารถขยาย
ไปสู่รัฐอื่น ๆ ที่ใกล้เคียงด้วย องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)
จึงได้จัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษ
ของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992) ขึ้น

เพื่อให้มีการชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน โดยกำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบอย่างเคร่งครัด และต้องเอาประกันภัยหรือจัดหาหลักประกันทางการเงินอื่นใดเพื่อชดใช้ความเสียหายและประเทศไทย จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว จึงสมควรมีกฎหมายที่มีมาตรการเกี่ยวกับความรับผิดชอบ ทางแพ่งเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือให้สอดคล้องกับอนุสัญญานั้นด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

๘.๓ ร่างพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้คำพิพากษาถึงที่สุดเกี่ยวกับความเสียหาย จากมลพิษของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาใช้บังคับในประเทศไทยได้ จึงควรให้หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องพิจารณา กำหนดวิธีการปฏิบัติให้ทันกับร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ และร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศดำเนินการ เพื่อออกข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัตินี้หลายประการ ซึ่งข้อกำหนด เหล่านี้ควรให้แล้วเสร็จทันกับที่ร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ

๘.๔ การออกกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัตินี้ควรให้ แล้วเสร็จทันกับที่ร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ

๘.๕ กรมเจ้าท่าในฐานะที่เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการตามร่างพระราชบัญญัตินี้ และทำหน้าที่ในการประสานงานกับกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ควรจะต้องแจ้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องและจำเป็นให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายจากมลพิษได้ทราบถึงสิทธิ ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รวมถึงข้อควรปฏิบัติของตนในการแจ้งให้กองทุน ฯ ได้ทราบถึง การฟ้องคดี เพื่อให้ผลแห่งคดีมีผลผูกพันกองทุน ฯ

๙. คณะกรรมการวิสามัญได้เสนอร่างพระราชบัญญัตินี้ตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมทั้งข้อสังเกตมาพร้อมกับรายงานนี้ด้วยแล้ว

พลเรือเอก



(ทวีวุฒิ พงศ์พิพัฒน์)

เลขาธิการคณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่ง
เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

(ก)

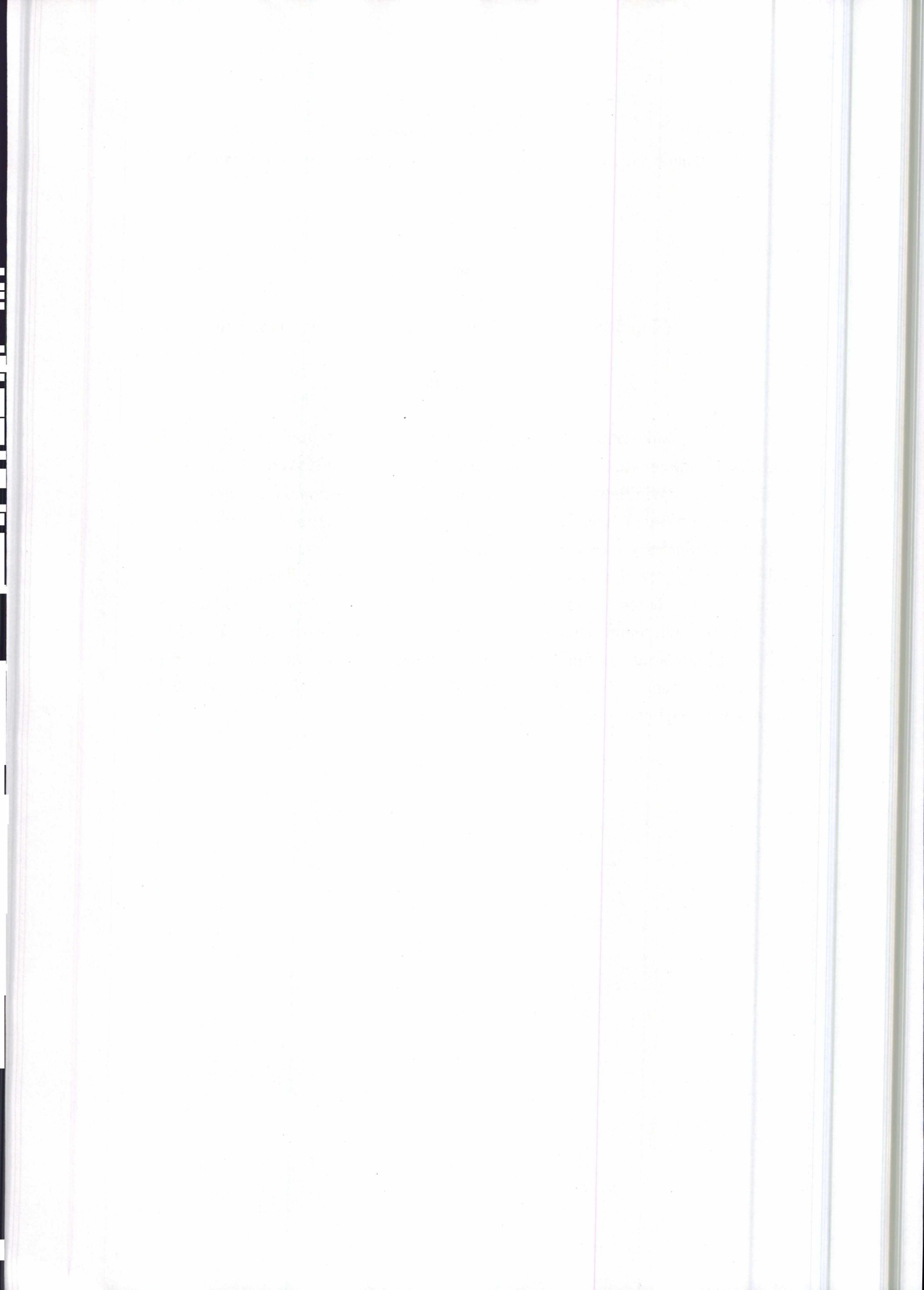
บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน
พ.ศ.

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 เพื่อให้มีการชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน โดยกำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบอย่างเคร่งครัดและต้องเอาประกันภัยหรือจัดหาหลักประกันทางการเงินอื่นใดเพื่อชดเชยความเสียหายดังกล่าว จึงสมควรมีกฎหมายที่มีมาตรการเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันให้สอดคล้องกับอนุสัญญานั้นด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



(๕) เรือที่สามารถบรรทุกได้ทั้งน้ำมันและสินค้าอื่น ให้ถือว่าเป็นเรือตามความหมายนี้ ต่อเมื่อเรือนั้นได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า และให้ถือว่าเป็นเรืออยู่ต่อไปในระวางขนส่งสินค้าทางอากาศหลังการบรรทุกน้ำมันจนกว่าจะพิสูจน์ได้ว่าไม่มีน้ำมันเหลืออยู่ในระวาง

“ท่าเรือ” หมายความว่า สถานที่สำหรับให้บริการจอดเรือ เรือเทียบ บรรทุก หรือขนถ่าย น้ำมันหรือสินค้าอื่น และให้หมายความรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นใดไม่ว่าจะมีเครื่องจักรสำหรับขับเคลื่อนหรือไม่ก็ตามซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์อย่างเดียวกันแต่มิได้ใช้เพื่อขนส่ง และไม่ว่าสิ่งอำนวยความสะดวกหรือโยงยึดไว้ค้ำฝั่งหรืออยู่ในทะเลก็ตาม

“บุคคล” หมายความว่า บุคคลธรรมดา กลุ่มบุคคล หรือหน่วยงานของรัฐหรือเอกชน ไม่ว่าจะมิฐานะเป็นนิติบุคคลหรือไม่ และให้หมายความรวมถึงรัฐและเขตการปกครองของรัฐนั้น

“เจ้าของเรือ” หมายความว่า บุคคลซึ่งได้จดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือหรือในกรณีที่ไม่มี การจดทะเบียนก็ให้หมายถึงบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของเรือตามความเป็นจริง ในกรณีที่รัฐเป็นเจ้าของเรือ ถือกรรมสิทธิ์และดำเนินการโดยบริษัทที่ได้จดทะเบียนในรัฐนั้นในฐานะเป็นผู้ประกอบกิจการเดินเรือ คำว่า “เจ้าของเรือ” ให้หมายความถึงบริษัทดังกล่าว

“นายเรือ” หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

“น้ำมัน” หมายความว่า น้ำมันแร่ไฮโดรคาร์บอนที่สลายตัวยาก เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันเตา น้ำมันดีเซลหนัก น้ำมันหล่อลื่น ไม่ว่าจะบรรทุกบนเรืออย่างสินค้าหรือในถังน้ำมันเชื้อเพลิง ของเรือดังกล่าว

“ความเสียหายจากมลพิษ” หมายความว่า

(๑) การสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นภายนอกตัวเรือจากการปนเปื้อนที่มีผลมาจากการรั่วไหลหรือปล่อยทิ้งน้ำมันจากเรือ ไม่ว่าจะการรั่วไหลหรือการปล่อยทิ้งดังกล่าวจะเกิดขึ้น ณ ที่ใด ทั้งนี้ รวมถึงค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมและการสูญเสียผลประโยชน์จากความเสียหายของสิ่งแวดล้อม

ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมให้จำกัดเพียงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการที่สมเหตุผลซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วหรือจะดำเนินการต่อไปเพื่อให้สิ่งแวดล้อมที่เสียไปคืนสู่สภาพเดิม

(๒) ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการในการป้องกัน และการสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากมาตรการดังกล่าว

“มาตรการในการป้องกัน” หมายความว่า มาตรการที่สมเหตุผลซึ่งดำเนินการโดยบุคคลใด ๆ ภายหลังที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษ

“อุบัติเหตุ” หมายความว่า เหตุการณ์หรือเหตุการณ์ต่อเนื่องใด ๆ อันเป็นผลจากเหตุเดียวกัน ที่ก่อให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ หรือก่อให้เกิดภัยคุกคามที่ร้ายแรงและชัดเจนอันจะนำไปสู่ความเสียหายจากมลพิษ

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“ภาคีแห่งอนุสัญญา” หมายความว่า ภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ หรือภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมันซึ่งประเทศไทยเข้าเป็นภาคี

“ศาล” หมายความว่า ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจในการแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ออกกฎกระทรวง เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

บททั่วไป

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับกับ

(๑) ความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น

(ก) ในราชอาณาจักรไทยซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขต

(ข) ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย

(๒) ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้มาตรการในการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายในพื้นที่

ตาม (๑) ทั้งนี้ ไม่ว่าจะได้อำนาจดำเนินการนั้น ณ ที่ใด

มาตรา ๖ พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับกับเรือรบ หรือเรืออื่นใดซึ่งรัฐถือกรรมสิทธิ์หรือดำเนินการในกิจการของรัฐซึ่งมิได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับกับเรือของที่รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาถือกรรมสิทธิ์ซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ด้วย โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาจะยกข้อต่อสู้เกี่ยวกับความคุ้มกันอย่างไรของรัฐขึ้นต่อสู้ในศาลไม่ได้

หมวด ๒
ความรับผิด

มาตรา ๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๙ และมาตรา ๑๐ ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของเรือในขณะที่เกิดอุบัติเหตุหรือในขณะที่เกิดเหตุการณ์ครั้งแรกในกรณีที่อุบัติเหตุประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากมลพิษอันเป็นผลของอุบัติเหตุดังกล่าว

มาตรา ๘ ในกรณีที่เรือตั้งแต่สองลำขึ้นไปเกี่ยวข้องกับกาเกิดอุบัติเหตุใด ๆ ซึ่งเป็นผลให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ และไม่อาจแบ่งแยกได้ว่าความเสียหายส่วนใดเกิดจากเรือลำใด เจ้าของเรือทุกลำจะต้องรับผิดร่วมกันและแทนกันเพื่อความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นนั้น เว้นแต่จะเป็นกรณีที่สามารหลุดพ้นความรับผิดได้ตามมาตรา ๙ และมาตรา ๑๐

มาตรา ๙ เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายจากมลพิษหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้น

(๑) เป็นผลมาจากสงคราม การกระทำอันเป็นปฏิปักษ์ สงครามกลางเมือง การจลาจล หรือปรากฏการณ์ธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษซึ่งไม่อาจหลีกเลี่ยงและป้องกันได้

(๒) เกิดขึ้นทั้งหมดจากบุคคลที่สามซึ่งได้กระทำหรือดเว้นกระทำโดยจงใจที่จะทำให้เกิดความเสียหายนั้น

(๓) เกิดขึ้นทั้งหมดจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำโดยมิชอบของรัฐหรือหน่วยงานซึ่งมีหน้าที่ดูแลหรือบำรุงรักษาประการหรือเครื่องช่วยการเดินเรืออื่น ๆ ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว

มาตรา ๑๐ เจ้าของเรืออาจหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนได้ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายจากมลพิษไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นผลจากการกระทำหรือดเว้นการกระทำไม่ว่าโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลที่ผู้ได้รับความเสียหายนั้น

มาตรา ๑๑ ห้ามเรียกร้อยเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษจากเจ้าของเรือนอกเหนือจากที่ได้ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้

กฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการเรียกร้อยเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นจาก

- (๑) ลูกจ้าง ตัวแทนเจ้าของเรือ หรือคนประจำเรือ
- (๒) ผู้นำร่องหรือบุคคลอื่นใดซึ่งมิใช่คนประจำเรือแต่ทำงานให้บริการแก่เรือ
- (๓) ผู้เช่าเรือ
- (๔) ผู้จัดการเรือหรือผู้ประกอบการกิจการเดินเรือ
- (๕) บุคคลใด ๆ ซึ่งดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยความยินยอมของเจ้าของเรือ

หรือภายใต้คำสั่งของหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจ

- (๖) บุคคลใด ๆ ซึ่งดำเนินมาตรการในการป้องกัน
- (๗) ลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลดังระบุใน (๓) (๔) (๕) และ (๖)

ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับในกรณีที่ความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยส่วนตนของบุคคลดังกล่าวเป็นส่วนตัว ซึ่งได้กระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้

บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่กระทบถึงสิทธิไล่เบียดใด ๆ ของเจ้าของเรือที่มีต่อบุคคลตามวรรคสองและบุคคลที่สาม

มาตรา ๑๒ เจ้าของเรือมีสิทธิจะจำกัดความรับผิดของตนภายใต้บังคับพระราชบัญญัตินี้สำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่ง ๆ ได้ไม่เกินจำนวน ดังต่อไปนี้

- (๑) ๔.๕๑ ล้านหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดไม่เกิน ๕,๐๐๐ ตันกรอส
 - (๒) ๔.๕๑ ล้านหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดเกินกว่า ๕,๐๐๐ ตันกรอส
- ถึง ๑๕๐,๐๐๐ ตันกรอส และให้คิดเพิ่มอีกตันกรอสละ ๖๓๑ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับขนาดส่วนที่เพิ่มขึ้นจาก ๕,๐๐๐ ตันกรอส แต่จำนวนรวมของความรับผิดทั้งหมดจะต้องไม่เกิน ๘๘๓๗ ล้านหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน
- (๓) ๘๘.๓๗ ล้านหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดเกินกว่า ๑๕๐,๐๐๐ ตันกรอส

ขึ้นไป

การจำกัดความรับผิดนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามอนุสัญญาหรือพิธีสารที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีได้ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา

มาตรา ๑๓ เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้

- (๑) การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นเงินสกุลบาท ให้คำนวณตามอัตราแลกเปลี่ยนที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศรวมข้อตกลงเกี่ยวกับกองทุนการเงินระหว่างประเทศซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกกำหนดในคราววันที่ได้มีการวางหลักประกันตามมาตรา ๒๑

- (๒) ขนาดระวางของเรือให้ใช้ตันกรอสซึ่งคำนวณได้จากกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการวัดขนาดตันของเรือตามแนบท้าย ๑ แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันของเรือ

ค.ศ. ๑๙๖๙

มาตรา ๑๔ เจ้าของเรือไม่อาจจำกัดความรับผิดของตนตามมาตรา ๑๒ ได้ หากโศกภัยมีการพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยส่วนตนของเจ้าของเรือเป็นส่วนตัว ซึ่งได้กระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้

หมวด ๓

การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

มาตรา ๑๕ เรือไทยซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป ต้องมีใบรับรองที่ออกตามความในมาตรา ๑๖ ที่แสดงถึงการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใด ตามจำนวนไม่น้อยกว่าที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๖ เพื่อให้เพียงพอต่อความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้

การจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๖ ให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจออกใบรับรองให้แก่เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย ใบรับรองนั้นอย่างน้อยต้องมีข้อความดังต่อไปนี้

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

หลักประกันทางการเงิน และในกรณีให้เห็นสมควรอาจระบุสำนักงานสาขาของผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินที่ออกเอกสารการรับประกันภัยหรือให้หลักประกันทางการเงิน แล้วแต่กรณี

(๕) อายุของใบรับรองซึ่งจะต้องมีอายุไม่เกินกว่าระยะเวลาของการรับประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

ใบรับรองให้ทำขึ้นเป็นภาษาไทย และให้มีคำแปลภาษาอังกฤษกำกับไว้ด้วย

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอใบรับรอง การออกใบรับรอง ตลอดจนการสิ้นผลของใบรับรอง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๗ เรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาอาจขอใบรับรองจากกรมเจ้าท่าได้ โดยให้นำมาตรา ๑๕ และมาตรา ๑๖ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๑๘ ให้เก็บใบรับรองไว้บนเรือ และให้กรมเจ้าท่าเก็บสำเนาใบรับรองทั้งของเรือไทยและเรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาซึ่งกรมเจ้าท่าออกใบรับรองให้

มาตรา ๑๙ เรือต่างประเทศไม่ว่าจะจดทะเบียนในรัฐใดซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป และไม่มีใบรับรองของกรมเจ้าท่าตามมาตรา ๑๗ เมื่อเรือนั้นได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย ต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดย พนักงานเจ้าหน้าที่ ผู้หน่วยงานที่มีอำนาจของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาสำหรับเรือที่จดทะเบียนในรัฐนั้นหรือที่จดทะเบียนในรัฐอื่น และมีสาระในทำนองเดียวกับที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖

ในกรณีที่กรมเจ้าท่ามีเหตุอันควรสงสัยว่าผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินตามที่ระบุในใบรับรองไม่มีความสามารถที่จะชดใช้สำหรับความเสียหายจากมลพิษตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้กรมเจ้าท่าหรือไปยังหน่วยงานที่ออกใบรับรองในรัฐนั้นเพื่อพิจารณาดำเนินการตามความเหมาะสมโดยเร็ว

มาตรา ๒๐ ในกรณีของเรือที่รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย และเรือดังกล่าวไม่มีการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใด เรือลำดังกล่าวจะต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้หน่วยงานที่มีอำนาจในรัฐที่เรือลำนั้นจดทะเบียนและมีข้อความระบุว่าเรือลำนั้นรัฐภาคีอนุสัญญานั้นถือกรรมสิทธิ์โดยรัฐเรือลำนั้นและความรับผิดชอบที่มีต่อเรือลำนั้นครอบคลุมขอบเขตความรับผิดชอบตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๒ และใบรับรองเช่นนั้นพึงมีรูปแบบและข้อความตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖ ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

หมวด ๔

การวางหลักประกัน

มาตรา ๒๑ เพื่อประโยชน์แก่เจ้าของเรือในกรณีจะมีสิทธิจำกัดความรับผิดชอบตามหมวด ๑๒ ได้ต่อเมื่อภายหลังจากที่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว เจ้าของเรือต้องได้วางหลักประกันตามจำนวนความรับผิดชอบที่สกัดแล้วกำหนดตามมาตรา ๑๒ ทั้งหมดต่อศาล

การวางหลักประกันตามวรรคหนึ่งจะวางเป็นเงินสดหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารหรือหลักประกันอื่นใดอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกัน ตามที่ศาลเห็นสมควร ทั้งนี้ ในกรณีของหลักประกันนั้น จะต้องเป็นหลักประกันที่สามารถเปลี่ยนเป็นเงินเพื่อชำระให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้โดยสะดวกและรวดเร็ว

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการวางหลักประกันให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของศาล

มาตรา ๒๒ ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันแก่เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะวางหลักประกันภายใต้หลักเกณฑ์ตามมาตรา ๒๑ โดยให้มีผลเช่นเดียวกับเจ้าของเรือเป็นผู้วางหลักประกันนั่นเอง หลักประกันนั้นอาจวางได้แม้ว่าเจ้าของเรือไม่มีสิทธิจะจำกัดความรับผิดชอบของตนได้ตามมาตรา ๑๔ แต่การวางหลักประกันนั้นไม่มีผลเป็นการกระทบกระเทือนต่อสิทธิของผู้เรียกร้องใด ๆ ที่มีต่อเจ้าของเรือ

มาตรา ๒๓ ภายหลังอุบัติเหตุ เมื่อเจ้าของเรือซึ่งมีสิทธิจะจำกัดความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ได้วางหลักประกันตามมาตรา ๒๑ หรือผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นได้วางหลักประกันตามมาตรา ๒๒ แล้ว

(๑) ห้ามผู้มีสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุรั่ว
ใช้สิทธิเรียกร้องต่อทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือ

(๒) ให้ส่งปล่อยเรือหรือทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือที่ได้ถูกกักหรือยึดไว้อันสืบเนื่อง
มาจากสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุรั่ว และให้ส่งถอนการยึดหรือ
อายัดประกันหรือหลักประกันอื่นใดที่ได้ให้ไว้เพื่อมิให้มีการกักหรือยึดเช่นนั้นด้วย

มาตรา ๒๔ให้นำเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ มาชำระให้แก่
บรรดาผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามส่วนแห่งสิทธิที่ได้พิสูจน์
ในศาลแล้ว

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่เจ้าของเรือได้กระทำการโดยสมัครใจและตามสมควร ซึ่งก่อให้เกิด
ค่าใช้จ่ายหรือมีการเสียสละทรัพย์สิน เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น ให้ผู้นั้นมี
สิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหรือมูลค่าของทรัพย์สินที่ได้เสียสละไปในลำดับเดียวกับสิทธิเรียกร้องอื่น
จากหลักประกัน

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่ยังไม่มีการชำระเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๔ ถ้าเจ้าของเรือ
ลูกจ้างหรือตัวแทน หรือบุคคลที่รับประกันภัยหรือให้หลักประกันทางการเงินอื่นใดเพื่อประโยชน์แก่
เจ้าของเรือ ได้ชำระค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายจากมลพิษนั้นแล้ว บุคคลดังกล่าวย่อมเข้า
รับช่วงสิทธิต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ของบุคคลที่ได้รับค่าสินไหมทดแทนไปแล้วนั้นเท่ากับจำนวนที่ตน
ได้จ่ายไป

มาตรา ๒๗ ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับช่วงสิทธิ
บุคคลอื่นนอกเหนือจากที่ระบุไว้ในมาตรา ๒๖ อาจใช้สิทธิในการรับช่วงสิทธิตามมาตราดังกล่าวตาม
จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้จ่ายไป

มาตรา ๒๘ ถ้าเจ้าของเรือหรือบุคคลอื่นใดแสดงให้เห็นได้ว่าตนอาจถูกบังคับในภายหลัง
ให้ต้องชำระค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดหรือบางส่วนซึ่งตนสามารถรับช่วงสิทธิได้ตามมาตรา ๒๖ หรือมาตรา ๒๗
และบุคคลดังกล่าวได้ชำระค่าสินไหมทดแทนนั้นก่อนการชำระเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๔ จะแล้วเสร็จ
ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้กันเงินจำนวนหนึ่งที่เพียงพอเพื่อให้บุคคลนั้นสามารถใช้สิทธิเรียกร้องเอาจากเงิน
จำนวนดังกล่าวได้

หมวด ๕
การดำเนินคดีและอายุความ

มาตรา ๒๙ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษอาจเรียกร้องได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินเพื่อความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษของเจ้าของเรือ

ผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินตามวรรคหนึ่งซึ่งตกเป็นจำเลยอาจยกข้อต่อสู้ในเรื่องดังต่อไปนี้ได้

(๑) การจำกัดความรับผิดชอบที่ระบุในมาตรา ๑๒ แม้ว่าเจ้าของเรือจะไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดชอบของตนตามมาตรา ๑๔

(๒) ข้อต่อสู้ซึ่งเจ้าของเรืออาจยกขึ้นอ้างได้ ยกเว้นกรณีการล้มละลายหรือการเลิกกิจการของเจ้าของเรือ

(๓) การจงใจก่อให้เกิดความเสียหายของเจ้าของเรือเองอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายจากมลพิษนั้นขึ้น

จำเลยไม่อาจยกข้อต่อสู้อื่นที่ตนมีต่อเจ้าของเรือขึ้นต่อสู้กับผู้มีส่วนเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษ

มาตรา ๓๐ จำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้หรือที่ระบุในหลักประกันทางการเงินให้ใช้เป็นค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น

มาตรา ๓๑ ให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินการทั้งปวงเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐหรือในฐานะผู้รับมอบอำนาจจากเอกชนซึ่งได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ ไม่เป็นการตดสิทธิที่เอกชนจะฟ้องคดีด้วยตนเอง

ในการดำเนินคดีของพนักงานอัยการตามวรรคหนึ่ง ให้ได้รับยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวงแต่ไม่รวมถึงความรับผิดในค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นที่สุด

ในกรณีที่ได้รับมอบอำนาจจากเอกชนซึ่งได้รับความเสียหายตามวรรคหนึ่ง พนักงานอัยการอาจมอบหมายให้กรมเจ้าท่า กรมควบคุมมลพิษ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง พิจารณาดำเนินการรวบรวมพยานหลักฐาน ประเมินค่าสินไหมทดแทนต่อความเสียหายจากมลพิษ หรือดำเนินการอื่นตามที่เห็นสมควรก็ได้

มาตรา ๓๒ จำเลยตามมาตรา ๒๙ อาจยื่นคำขอโดยทำเป็นคำร้องเพื่อให้ศาลออกหมายเรียกเจ้าของเรือให้เข้ามาในคดีก็ได้

มาตรา ๓๓ สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เป็นอันขาดอายุความเมื่อพ้นสามปีนับแต่วันที่ความเสียหายจากมลพิษได้เกิดขึ้น หรือเมื่อพ้นหกปีนับแต่วันที่อุบัติการณ์ได้เกิดขึ้นหรือวันที่เหตุการณ์ครั้งแรกได้เกิดขึ้นในกรณีที่อุบัติการณ์ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง

หมวด ๖

เขตอำนาจศาล

มาตรา ๓๔ ให้ศาลมีเขตอำนาจเหนือคดีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ศาลจะมีอำนาจตัดสินกรณีพิพาทนั้นได้ต่อเมื่อโดยต้องมีการส่งหมายเรียกให้แก่จำเลยโดยชอบและให้โอกาสตามสมควรสำหรับการต่อสู้คดี ทั้งนี้ อธิบดีผู้พิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางโดยอนุมัติประธานศาลฎีกามีอำนาจออกข้อกำหนดใด ๆ เกี่ยวกับการดำเนินกระบวนการพิจารณาก็ได้

อำนาจศาลตามวรรคหนึ่ง ให้รวมถึงอำนาจในกรณีเสียเงินสวทนต์ประกันให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามหมวด 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 และวิธีการในการขอให้ศาลบังคับตามคำพิพากษาของ

ศาลต่างประเทศตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของศาล

หมวด ๗
บทกำหนดโทษ

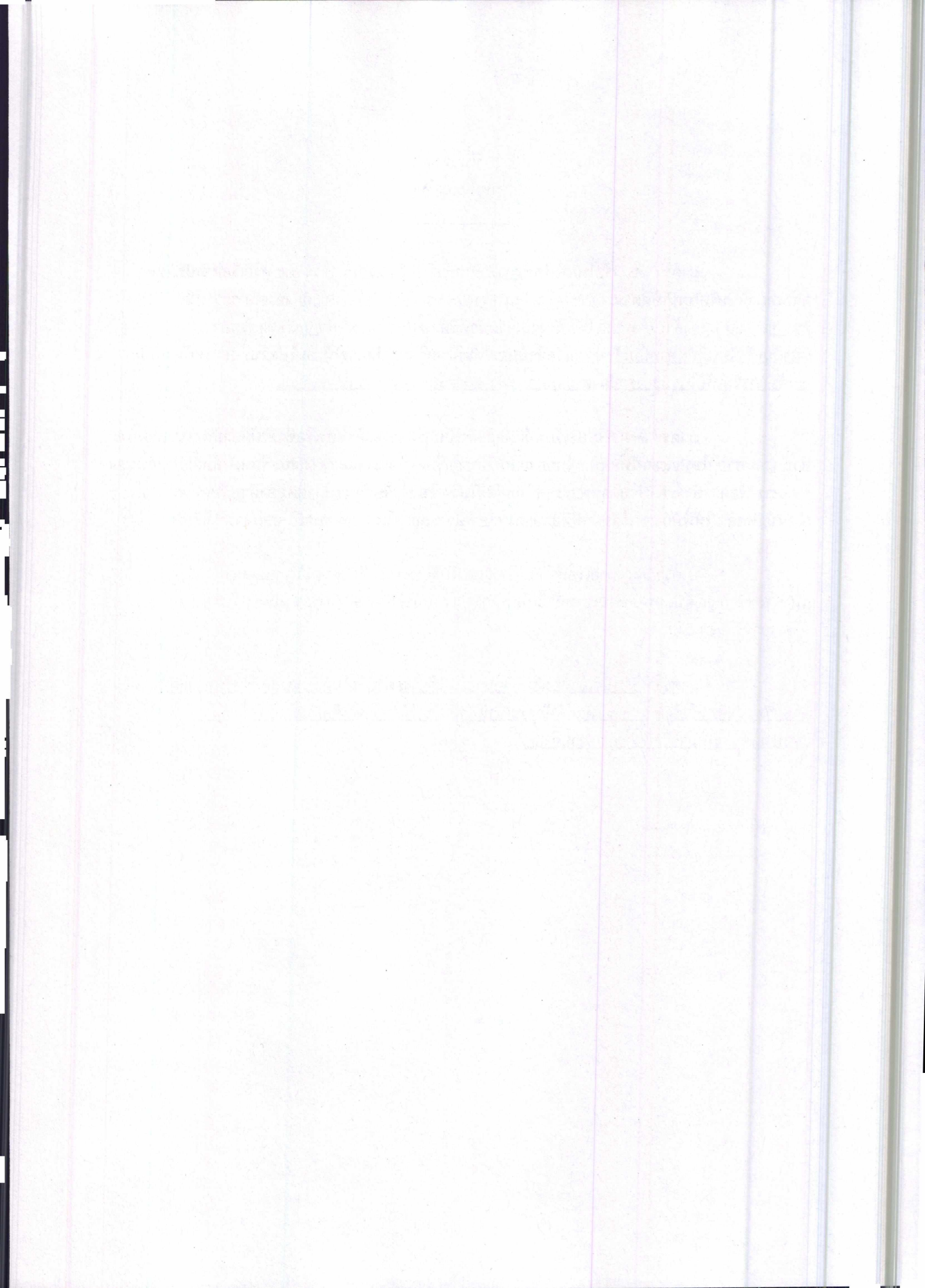
มาตรา ๓๖ เรือไทยลำใดที่การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๕ หรือเรือต่างประเทศ
ลำใดที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๙ หรือมาตรา ๒๐ นายเรือและเจ้าของเรือลำนั้นต้องระวางโทษปรับ
คนรายละไม่เกินสองล้านบาท และให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจหน่วงเหนี่ยวกักเรือลำดังกล่าว
ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามนั้นไว้จนกว่าเรือลำนั้นจะได้แก้ไขหรือปฏิบัติตามให้เป็นที่พอใจตามพระราชบัญญัตินี้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

มาตรา ๓๗ เพื่อประโยชน์แก่การคุ้มครองสิทธิของเจ้าของเรือซึ่งมิได้มีสำนักงานใหญ่หรือ
สำนักงานสาขาในประเทศไทย เมื่อเจ้าของเรือหรือนายเรือตั้งตัวแทนและวงเงินหรือหนังสือค้ำประกันของ
ธนาคารเพื่อค้ำประกันระดับรับตามพระราชบัญญัตินี้ในวงเงินเท่ากับส่วนวนสูงสุดของค่ารับต่อพนักงาน
เจ้าหน้าที่แล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจใช้ดุลพินิจอนุญาตให้นายเรือนำเรือออกนอกท่าเรือได้

มาตรา ๓๘ นายเรือลำใดไม่อาจแสดงใบรับรองตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๓
แห่งพระราชบัญญัตินี้ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่
ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท

มาตรา ๓๙ เมื่อเจ้าของเรือหรือนายเรือได้ชำระค่าปรับในอัตราสูงสุดสำหรับความผิด
ตามมาตรา ๓๖ หรือมาตรา ๓๘ ให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติ
แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

.....
.....



สรุปผลการดำเนินงาน
การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.

ของ
คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

คณะกรรมการวิสามัญได้มีการประชุมเพื่อพิจารณา จำนวน ๑๙ 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 ๘	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
ครั้งที่ ๑๗	วันศุกร์ที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๐	ครั้งที่ ๑๘	วันจันทร์ที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๐
ครั้งที่ ๑๙	วันพุธที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๐		

คณะผู้รับผิดชอบ

ในการจัดทำรายงานของคณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

นายกิตติ เจริญรงค์

ผู้อำนวยการสำนักกรรมการ ๑

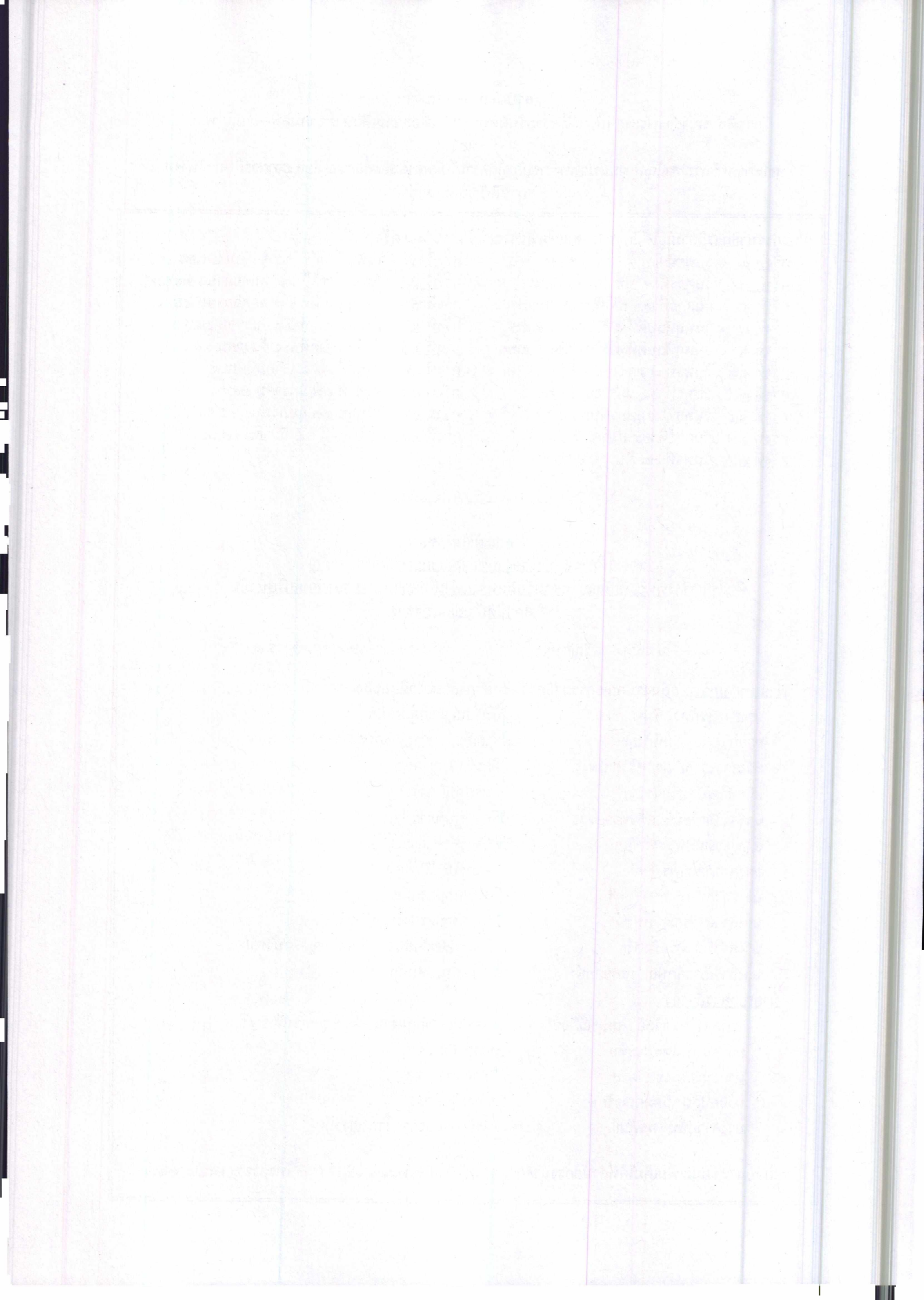
ฝ่ายเลขานุการ : กลุ่มงานคณะกรรมการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

นางสาวสิริภัทร พิมพ์แก้ว	ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานฯ
นายการุณย์ พิมพ์สังกุล	ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการวิสามัญ
นางสาววรรณวิภา ศรีวัฒนพงศ์	นิติกรชำนาญการ
นายพิวัฒน์ สามวัง	นิติกรปฏิบัติการ
นางสาวภาระนา แก้วทรายขาว	นิติกรปฏิบัติการ
นางสาวทิฆัมพร ฝาชัยภูมิ	วิทยากรชำนาญการ
นางสาวภัทราพร มูณี	วิทยากรปฏิบัติการ
นางสาวสมพร ลากชุมศรี	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
นางสาวสุวรรณา สุพงษ์	เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน
นางสาวนภาพร กิ่งศรี	นักวิชาการสนับสนุนงานนิติบัญญัติด้านวิชาการ
นางสาวเขียวลักษณ์ เฉลยฤกษ์	พนักงานสนับสนุนการประชุม

ฝ่ายเอกสารอ้างอิง

นางสาวลัดดาวัลย์ สมบูรณ์กิจชัย	ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานบริการเอกสารอ้างอิงฯ
นางอนงค์ โต๊ะประดับ	วิทยากรเชี่ยวชาญ
นายธนเดช เขตจัตุรัส	นิติกรชำนาญการ
นายคมสัน นิคมคณารักษ์	นิติกรปฏิบัติการ
นางสาวยุพิน พรพันธ์	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

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





ออกแบบและพิมพ์ที่
สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
๐ ๒๒๔๔ ๑๔๖๓, ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๗๒, ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๗๕