



ที่ สว(สนช) ๐๐๐๗/๑๙๕๕

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
ถนนอุทองใน กทม. ๑๐๓๐๐

๑๖ เมษายน ๒๕๖๐

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติที่สภานิติบัญญัติเห็นสมควรประกาศใช้เป็นกฎหมาย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างอิง (๑) หนังสือสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๒๑๓๐๐ ลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๕๙
(๒) หนังสือสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๒๑๓๐๑ ลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๕๙
(๓) หนังสือสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๑๔๕๖๐ ลงวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๙
(๔) หนังสือสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๑๘๘๕๓ ลงวันที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๕๗
(๕) หนังสือสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๔๗๒๙๗ ลงวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๙

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติตามบัญชีแนบท้าย จำนวน ๕ ฉบับ

ตามที่คณะรัฐมนตรีได้เสนอร่างพระราชบัญญัติ จำนวน ๕ ฉบับ ตามบัญชีแนบท้าย ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เพื่อพิจารณาตามมาตรา ๑๔ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ นั้น

ในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๒๒/๒๕๖๐ วันพฤหัสบดีที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๐ ครั้งที่ ๒๓/๒๕๖๐ วันศุกร์ที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๐ และครั้งที่ ๒๔/๒๕๖๐ เป็นพิเศษ วันอังคารที่ ๔ เมษายน ๒๕๖๐ ที่ประชุมได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติทั้ง ๕ ฉบับดังกล่าว แล้วลงมติเห็นสมควรประกาศใช้เป็นกฎหมาย

อนึ่ง ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ที่ประชุมได้พิจารณาและลงมติเห็นชอบให้แก้ไขชื่อร่างพระราชบัญญัติเป็น “ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ.”

จึงเรียนยืนยันมติของสภานิติบัญญัติแห่งชาติพร้อมด้วยร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวเพื่อนำขึ้น ทูลเกล้าฯ ถวาย เพื่อพระมหากษัตริย์ทรงลงพระปรมาภิไธย ให้ประกาศใช้เป็นกฎหมายต่อไป ทั้งนี้ ตามความใน มาตรา ๑๕ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ ประกอบกับ ข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๗ ข้อ ๑๓๑

ขอแสดงความนับถือ

(นายสุรรัตน์ หวังต่อลาม)

ที่ปรึกษาด้านระบบงานนิติบัญญัติ ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการวุฒิสภา

ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักการประชุม

โทรศัพท์ ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๔๗ - ๘

โทรสาร ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๔๘

บัญชีแนบท้าย

๑. ร่างพระราชบัญญัติปิโตรเลียม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
 ๒. ร่างพระราชบัญญัติภาษีเงินได้ปิโตรเลียม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
 ๓. ร่างพระราชบัญญัติองค์กรจัดสรรคลื่นความถี่และกำกับการประกอบกิจการวิทยุกระจายเสียง วิทยุโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคม (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
 ๔. ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ.
 ๕. ร่างพระราชบัญญัติการสาธารณสุข (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
-

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
เห็นสมควรประกาศใช้เป็นกฎหมายแล้ว

ร่าง

พระราชบัญญัติ

ความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ

พ.ศ.

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

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจาก
มลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อ
ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันประกาศใน
ราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“เรือ” หมายความว่า เรือเดินทะเลใด ๆ รวมทั้งยานพาหนะทางทะเลแบบใด ๆ
ซึ่งได้ต่อหรือตัดแปลงขึ้นเพื่อใช้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า สำหรับเรือที่สามารถบรรทุกได้
ทั้งน้ำมันและสินค้าอื่น ให้ถือว่าเป็นเรือตามความหมายนี้ต่อเมื่อเรือนั้นได้บรรทุกน้ำมันในระวาง
อย่างสินค้า และให้ถือว่าเป็นเรืออยู่ต่อไปในระหว่างการเดินทางภายหลังการบรรทุกน้ำมันจนกว่า
จะพิสูจน์ได้ว่าไม่มีน้ำมันเหลืออยู่ในระวาง

“บุคคล” หมายความว่า บุคคลธรรมดา กลุ่มบุคคล หรือหน่วยงานของรัฐหรือเอกชน ไม่ว่าจะมิใช่ฐานะเป็นนิติบุคคลหรือไม่ และให้หมายความรวมถึงรัฐและเขตการปกครองของรัฐนั้น

“เจ้าของเรือ” หมายความว่า บุคคลซึ่งได้จดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือหรือในกรณีที่ไม่มี การจดทะเบียนก็ให้หมายถึงบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของเรือตามความเป็นจริง ในกรณีที่รัฐถือกรรมสิทธิ์และดำเนินการ โดยบริษัทที่ได้จดทะเบียนในรัฐนั้นในฐานะเป็นผู้ประกอบกิจการเดินเรือ คำว่า “เจ้าของเรือ” ให้หมายความถึง บริษัทดังกล่าว

“นายเรือ” หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

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

“ความเสียหายจากมลพิษ” หมายความว่า

(๑) การสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นภายนอกตัวเรือจากการปนเปื้อนที่มีผลมาจากการรั่วไหลหรือปล่อยทิ้งน้ำมันจากเรือ ไม่ว่าจะการรั่วไหลหรือการปล่อยทิ้งดังกล่าวจะเกิดขึ้น ณ ที่ใด ทั้งนี้ รวมถึงค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมและการสูญเสียผลประโยชน์จากความเสียหายของ สิ่งแวดล้อม

ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมให้จำกัดเพียงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการที่ สมเหตุผลซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วหรือจะดำเนินการต่อไปเพื่อให้สิ่งแวดล้อมที่เสียไปคืนสู่สภาพเดิม

(๒) ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการในการป้องกัน และการสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้น จากมาตรการดังกล่าว

“มาตรการในการป้องกัน” หมายความว่า มาตรการที่สมเหตุผลซึ่งดำเนินการโดย บุคคลใด ๆ ภายหลังที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษ

“อุบัติเหตุ” หมายความว่า เหตุการณ์หรือเหตุการณ์ต่อเนื่องใด ๆ อันเป็นผลจากเหตุ เดียวกัน ที่ก่อให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ หรือก่อให้เกิดภัยคุกคามที่ร้ายแรงและชัดเจนอันจะนำไปสู่ ความเสียหายจากมลพิษ

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมาย ว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงิน ระหว่างประเทศ

“ภาคีแห่งอนุสัญญา” หมายความว่า ภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วย ความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ หรือภาคีแห่งอนุสัญญา ระหว่างประเทศและพิธีสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษ ของน้ำมันซึ่งประเทศไทยเข้าเป็นภาคี

“ศาล” หมายความว่า ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้ ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจในการแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่กับออกกฎกระทรวง เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑
บททั่วไป

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับกับ

(๑) ความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น

(ก) ในราชอาณาจักรไทยซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขต

(ข) ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย

(๒) ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้มาตรการในการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายในพื้นที่ ตาม (๑) ทั้งนี้ ไม่ว่าจะได้นำมาตรการนั้น ใด ที่ใด

มาตรา ๖ พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับกับเรือรบ หรือเรืออื่นใดซึ่งรัฐถือกรรมสิทธิ์หรือ ดำเนินการในกิจการของรัฐซึ่งมิได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับกับเรือที่รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาถือกรรมสิทธิ์ซึ่งใช้ เพื่อวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ด้วย โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาจะยกข้อต่อสู้เกี่ยวกับความคุ้มกันอย่างไรใด ของรัฐขึ้นต่อสู้ในศาลไม่ได้

หมวด ๒
ความรับผิด

มาตรา ๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๔ และมาตรา ๑๐ ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของเรือในขณะที่เกิด อุบัติการณ์หรือในขณะที่เกิดเหตุการณ์ครั้งแรกในกรณีที่อุบัติการณ์ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง ต้องรับผิดต่อความเสียหายจากมลพิษอันเป็นผลของอุบัติการณ์ดังกล่าว

มาตรา ๘ ในกรณีที่เรือตั้งแต่สองลำขึ้นไปเกี่ยวข้องกับที่เกิดอุบัติเหตุใด ๆ ซึ่งเป็นผลให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ และไม่อาจแบ่งแยกได้ว่าความเสียหายส่วนใดเกิดจาก เรือลำใด เจ้าของเรือทุกลำจะต้องรับผิดร่วมกันและแทนกันต่อความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นนั้น เว้นแต่จะเป็นกรณีที่สามารถหลุดพ้นความรับผิดได้ตามมาตรา ๔ และมาตรา ๑๐

มาตรา ๙ เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบความเสียหายจากมลพิษหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้น

(๑) เป็นผลมาจากสงคราม การกระทำอันเป็นปฏิปักษ์ สงครามกลางเมือง การจลาจลหรือปรากฏการณ์ธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษซึ่งไม่อาจหลีกเลี่ยงและป้องกันได้

(๒) เกิดขึ้นทั้งหมดจากบุคคลที่สามซึ่งได้กระทำการหรือดเว้นกระทำโดยจงใจที่จะทำให้เกิดความเสียหายนั้น

(๓) เกิดขึ้นทั้งหมดจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำโดยมิชอบของรัฐหรือหน่วยงานซึ่งมีหน้าที่ดูแลหรือบำรุงรักษาประการหรือเครื่องช่วยการเดินเรืออื่น ๆ ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว

มาตรา ๑๐ เจ้าของเรืออาจหลุดพ้นจากความรับผิดชอบทั้งหมดหรือบางส่วนได้ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายจากมลพิษไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นผลจากการกระทำหรือดเว้นการกระทำไม่ว่าโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลผู้ได้รับความเสียหายนั้น

มาตรา ๑๑ ห้ามเรียกร้อยเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษจากเจ้าของเรือนอกเหนือจากที่ได้ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ห้ามเรียกร้อยเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นจาก

(๑) ลูกจ้าง ตัวแทนเจ้าของเรือ หรือคนประจำเรือ

(๒) ผู้นำร่องหรือบุคคลอื่นใดซึ่งมิใช่คนประจำเรือแต่ทำงานให้บริการแก่เรือ

(๓) ผู้เช่าเรือ

(๔) ผู้จัดการเรือหรือผู้ประกอบกิจการเดินเรือ

(๕) บุคคลใด ๆ ซึ่งดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยความยินยอมของเจ้าของเรือหรือภายใต้คำสั่งของหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจ

(๖) บุคคลใด ๆ ซึ่งดำเนินมาตรการในการป้องกัน

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

ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับในกรณีที่ความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรือดเว้นการกระทำโดยส่วนตนของบุคคลดังกล่าว ซึ่งได้กระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้

บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่กระทบถึงสิทธิไล่เบี้ยใด ๆ ของเจ้าของเรือที่มีต่อบุคคลตามวรรคสองและบุคคลที่สาม

มาตรา ๑๒ เจ้าของเรือมีสิทธิจะจำกัดความรับผิดของตนภายใต้บังคับพระราชบัญญัตินี้สำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่ง ๆ ได้ไม่เกินจำนวน ดังต่อไปนี้

(๑) ๔.๕๑ ล้านหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดไม่เกิน ๕,๐๐๐ ตันกรอส

(๒) ๔.๕๑ ล้านหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดเกินกว่า ๕,๐๐๐ ตันกรอส

และให้คิดเพิ่มอีกตันกรอสละ ๖๓๑ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับขนาดส่วนที่เพิ่มขึ้นจาก ๕,๐๐๐ ตันกรอสแต่จำนวนรวมของความรับผิดทั้งหมดจะต้องไม่เกิน ๘๙.๗๗ ล้านหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

การจำกัดความรับผิดนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามอนุสัญญาหรือพิธีสารที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีได้ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา

มาตรา ๑๓ เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้

(๑) การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นเงินสกุลบาท ให้คำนวณตามอัตราแลกเปลี่ยนที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศกำหนดในวันที่ได้มีการวางหลักประกันตามมาตรา ๒๑

(๒) ขนาดของเรือให้ใช้ตันกรอสซึ่งคำนวณได้จากกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการวัดขนาดตันของเรือตามภาคผนวก ๑ แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันของเรือ ค.ศ. ๑๙๖๘

มาตรา ๑๔ เจ้าของเรือไม่อาจจำกัดความรับผิดของตนตามมาตรา ๑๒ ได้ หากมีการพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยส่วนตนของเจ้าของเรือ ซึ่งได้กระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้

หมวด ๓

การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

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

การจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๖ ให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจออกใบรับรองให้แก่เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย ใบรับรองนั้นอย่างน้อยต้องมีข้อความ ดังต่อไปนี้

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

หลักประกันทางการเงิน และในกรณีที่เห็นสมควรอาจจะบุงสำนักงานสาขาของผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินที่ออกเอกสารการรับประกันภัยหรือให้หลักประกันทางการเงิน แล้วแต่กรณี

(๕) อายุของใบรับรองซึ่งจะต้องมีอายุไม่เกินกว่าระยะเวลาของการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

ใบรับรองให้ทำขึ้นเป็นภาษาไทย และให้มีคำแปลภาษาอังกฤษกำกับไว้ด้วย

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอใบรับรอง การออกใบรับรอง ตลอดจนการสิ้นสุดผลของใบรับรอง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๗ เรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาอาจขอใบรับรองจากกรมเจ้าท่าได้ โดยให้นำบทบัญญัติมาตรา ๑๕ และมาตรา ๑๖ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๑๘ ให้เก็บใบรับรองไว้บนเรือ และให้กรมเจ้าท่าเก็บสำเนาใบรับรองทั้งของเรือไทยและเรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาซึ่งกรมเจ้าท่าออกใบรับรองให้

มาตรา ๑๙ เรือต่างประเทศไม่ว่าจะจดทะเบียนในรัฐใดซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าน้ำหนักกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป และไม่มีใบรับรองของกรมเจ้าท่าตามมาตรา ๑๗ เมื่อเรือนั้นได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย ต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาสำหรับเรือที่จดทะเบียนในรัฐนั้นหรือที่จดทะเบียนในรัฐอื่น และมีสาระในทำนองเดียวกับที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖

ในกรณีที่กรมเจ้าท่ามีเหตุอันควรสงสัยว่าผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินตามที่ระบุในใบรับรองไม่มีความสามารถที่จะชดเชยสำหรับความเสียหายจากมลพิษตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้กรมเจ้าท่าหรือไปยังหน่วยงานที่ออกใบรับรองในรัฐนั้นเพื่อพิจารณาดำเนินการตามความเหมาะสมโดยเร็ว

มาตรา ๒๐ ในกรณีของเรือที่รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาถือกรรมสิทธิ์ซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย และเรือดังกล่าวไม่มีการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใด เรือลำดังกล่าวจะต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจในรัฐที่เรือลำนั้นจดทะเบียนและมีข้อความระบุว่ารัฐภาคีแห่งอนุสัญญานั้นถือกรรมสิทธิ์เรือลำนั้นและความรับผิดชอบที่มีต่อเรือลำนั้นครอบคลุมขอบเขตความรับผิดชอบตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๒ และใบรับรองเช่นนั้นพึงมีรูปแบบและข้อความตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖ ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

หมวด ๔

การวางหลักประกัน

มาตรา ๒๑ เจ้าของเรือจะมีสิทธิจำกัดความรับผิดได้ต่อเมื่อภายหลังจากที่ได้เกิดอุบัติเหตุการล่มขึ้นแล้ว เจ้าของเรือได้วางหลักประกันตามจำนวนความรับผิดที่กำหนดตามมาตรา ๑๒ ทั้งหมดต่อศาล

การวางหลักประกันตามวรรคหนึ่งจะวางเป็นเงินสดหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคาร หรือหลักประกันอื่นใดอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกัน ตามที่ศาลเห็นสมควร ทั้งนี้ ในกรณีของ หลักประกันนั้น จะต้องเป็นหลักประกันที่สามารถเปลี่ยนเป็นเงินเพื่อชำระให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้โดยสะดวก และรวดเร็ว

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการวางหลักประกันให้เป็นไปตามที่กำหนดใน ข้อกำหนดของศาล

มาตรา ๒๒ ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันแก่เจ้าของเรือมีสิทธิ ที่จะวางหลักประกันภายใต้หลักเกณฑ์ตามมาตรา ๒๑ โดยให้มีผลเช่นเดียวกับเจ้าของเรือเป็นผู้วาง หลักประกันนั่นเอง หลักประกันนั้นอาจวางได้แม้ว่าเจ้าของเรือไม่มีสิทธิจะจำกัดความรับผิดของตนได้ ตามมาตรา ๑๔ แต่การวางหลักประกันนั้นไม่มีผลเป็นการกระทบกระเทือนต่อสิทธิของผู้เรียกร้องใด ๆ ที่มีต่อเจ้าของเรือ

มาตรา ๒๓ ภายหลังจากอุบัติการณ์ เมื่อเจ้าของเรือซึ่งมีสิทธิจะจำกัดความรับผิดตาม พระราชบัญญัตินี้ได้วางหลักประกันตามมาตรา ๒๑ หรือผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นได้วางหลักประกัน ตามมาตรา ๒๒ แล้ว

(๑) ห้ามผู้มีสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษซึ่งเกิดจากอุบัติการณ์นั้น ใช้สิทธิเรียกร้องต่อทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือ

(๒) ให้ส่งปล่อยเรือหรือทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือที่ได้ถูกกักหรือยึดไว้อันสืบเนื่อง มาจากสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษซึ่งเกิดจากอุบัติการณ์นั้น และให้ส่งถอนการยึดหรือ อายัดประกันหรือหลักประกันอื่นใดที่ได้ให้ไว้เพื่อมิให้มีการกักหรือยึดเช่นนั้นด้วย

มาตรา ๒๔ ให้นำเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ มาชำระให้แก่ บรรดาผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามส่วนแห่งสิทธิที่ได้พิสูจน์ ในศาลแล้ว

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่เจ้าของเรือได้กระทำการโดยสมัครใจและตามสมควร ซึ่งก่อให้เกิด ค่าใช้จ่ายหรือมีการเสียสละทรัพย์สิน เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น ให้ผู้นั้นมี สิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหรือมูลค่าของทรัพย์สินที่ได้เสียสละไปในลำดับเดียวกับสิทธิเรียกร้องอื่น จากหลักประกัน

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

มาตรา ๒๗ ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับช่วงสิทธิบุคคลอื่นนอกเหนือจากที่ระบุไว้ในมาตรา ๒๖ อาจใช้สิทธิในการรับช่วงสิทธิตามมาตราดังกล่าวตามจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้จ่ายไป

มาตรา ๒๘ ถ้าเจ้าของเรือหรือบุคคลอื่นใดแสดงให้เห็นได้ว่าตนอาจถูกบังคับในภายหลังให้ต้องชำระค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดหรือบางส่วนซึ่งตนสามารถรับช่วงสิทธิได้ตามมาตรา ๒๖ หรือมาตรา ๒๗ และบุคคลดังกล่าวได้ชำระค่าสินไหมทดแทนนั้นก่อนการชำระเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๔ จะแล้วเสร็จให้ศาลมีอำนาจสั่งให้คืนเงินจำนวนหนึ่งที่เพียงพอเพื่อให้บุคคลนั้นสามารถใช้สิทธิเรียกร้องเอาจากเงินจำนวนดังกล่าวได้

หมวด ๕

การดำเนินคดีและอายุความ

มาตรา ๒๙ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษอาจเรียกร้องได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินเพื่อความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษของเจ้าของเรือ

ผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินตามวรรคหนึ่งซึ่งตกเป็นจำเลยอาจยกข้อต่อสู้ในเรื่องดังต่อไปนี้ได้

(๑) การจำกัดความรับผิดชอบที่ระบุในมาตรา ๑๒ แม้ว่าเจ้าของเรือจะไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดชอบของตนตามมาตรา ๑๔

(๒) ข้อต่อสู้ซึ่งเจ้าของเรืออาจยกขึ้นอ้างได้ ยกเว้นกรณีการล่มสลายหรือการเลิกกิจการของเจ้าของเรือ

(๓) การจงใจก่อให้เกิดความเสียหายของเจ้าของเรือเองอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายจากมลพิษนั้นขึ้น

จำเลยไม่อาจยกข้อต่อสู้ที่ตนมีต่อเจ้าของเรือขึ้นต่อสู้กับผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษ

มาตรา ๓๐ จำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้หรือที่ระบุในหลักประกันทางการเงินให้ใช้เป็นค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น

มาตรา ๓๑ ให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินการทั้งปวงเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐหรือในฐานะผู้รับมอบอำนาจจากเอกชนซึ่งได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิที่เอกชนจะฟ้องคดีด้วยตนเอง

ในการดำเนินคดีของพนักงานอัยการตามวรรคหนึ่ง ให้ได้รับยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวงแต่ไม่รวมถึงความรับผิดในค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นที่สุด

ในกรณีที่ได้รับมอบอำนาจจากเอกชนซึ่งได้รับความเสียหายตามวรรคหนึ่ง พนักงานอัยการอาจมอบหมายให้กรมเจ้าท่า กรมควบคุมมลพิษ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง พิจารณาดำเนินการรวบรวมพยานหลักฐาน ประเมินค่าสินไหมทดแทนต่อความเสียหายจากมลพิษ หรือดำเนินการอื่นตามที่เห็นสมควรก็ได้

มาตรา ๓๒ จำเลยตามมาตรา ๒๙ อาจยื่นคำขอโดยทำเป็นคำร้องเพื่อให้ศาล ออกหมายเรียกเจ้าของเรือให้เข้ามาในคดีก็ได้

มาตรา ๓๓ สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เป็นอันขาดอายุความ เมื่อพ้นสามปีนับแต่วันที่ความเสียหายจากมลพิษได้เกิดขึ้น หรือเมื่อพ้นหกปีนับแต่วันที่อุบัติการณ์ ได้เกิดขึ้นหรือวันที่เหตุการณ์ครั้งแรกได้เกิดขึ้นในกรณีที่อุบัติการณ์ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง

หมวด ๖ เขตอำนาจศาล

มาตรา ๓๔ ให้ศาลมีเขตอำนาจเหนือคดีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจาก มลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ โดยต้องมีการส่งหมายเรียกให้แก่จำเลยโดยชอบและให้โอกาสตามสมควรสำหรับ การต่อสู้คดี ทั้งนี้ อธิบดีผู้พิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางโดยอนุมัติ ประธานศาลฎีกามีอำนาจออกข้อกำหนดใด ๆ เกี่ยวกับการดำเนินกระบวนการพิจารณาก็ได้

มาตรา ๓๕ ในกรณีที่เจ้าของเรือได้วางหลักประกันการจำกัดความรับผิด ตามมาตรา ๒๑ ไว้ต่อศาล ให้ศาลมีอำนาจในการแบ่งและจัดสรรหลักประกันให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้อง ค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา ๒๔ ทั้งนี้ ศาลจะออกข้อกำหนดใด ๆ เพื่อประโยชน์สำหรับ การดำเนินการดังกล่าวก็ได้

มาตรา ๓๖ คำพิพากษาถึงที่สุดเกี่ยวกับความเสียหายจากมลพิษของศาลต่างประเทศ ที่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญา ให้ใช้บังคับในประเทศไทยได้ เว้นแต่

- (๑) คำพิพากษานั้นได้มาโดยกลฉ้อฉล
 - (๒) จำเลยมิได้รับหมายเรียกโดยชอบและไม่มีโอกาสตามสมควรในการต่อสู้คดี
 - (๓) คำพิพากษานั้นขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน
- กำหนดเวลา เงื่อนไข และวิธีการในการขอให้ศาลบังคับตามคำพิพากษาของ ศาลต่างประเทศตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของศาล

หมวด ๗
บทกำหนดโทษ

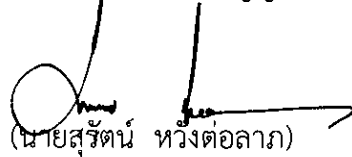
มาตรา ๓๗ การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๙ หรือมาตรา ๒๐ นายเรือและเจ้าของเรือต้องระวางโทษปรับรายละไม่เกินสองล้านบาท และให้พนักงานเจ้าหน้าที่กักเรือที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามนั้นไว้จนกว่าจะได้มีการจัดให้มีใบรับรองตามมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๙ หรือมาตรา ๒๐ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๓๘ นายเรือลำใดไม่อาจแสดงใบรับรองตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๓ แห่งพระราชบัญญัตินี้ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท

มาตรา ๓๙ เมื่อเจ้าของเรือหรือนายเรือได้ชำระค่าปรับในอัตราอย่างสูงสำหรับความผิดตามมาตรา ๓๗ หรือมาตรา ๓๘ ให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

.....
.....

ถูกต้องตามมติของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ



(นายสุรตน์ หวังต่อลาภ)

ที่ปรึกษาด้านระบบงานนิติบัญญัติ

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ