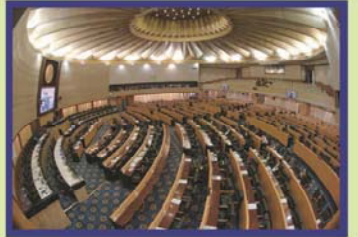




# สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



## เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่าง

พระราชบัญญัติ

ความรับผิดทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำมัน

พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

บรรจกระเบียบวาระการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๗

วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๗

อ.พ. ๓๕/๒๕๕๗

จัดทำโดย

สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา  
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

[www.senate.go.th](http://www.senate.go.th)



## บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....  
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... เสนอโดยคณะรัฐมนตรี ชุดที่มี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ โดยมีหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัตินี้ ดังนี้

### หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน

### เหตุผล

โดยที่การขนส่งน้ำมันส่วนใหญ่จะขนส่งทางเรือเดินทะเลเป็นหลัก เรือบรรทุกน้ำมันเหล่านี้ได้ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นการปล่อยทิ้งน้ำมันลงในทะเล การรั่วไหลของน้ำมัน หรือการประสบอุบัติเหตุของเรือบรรทุกน้ำมันแล้วก่อให้เกิดความเสียหาย 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

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... มีทั้งหมด ๓๘ มาตรา สรุปสาระสำคัญ ได้ดังนี้

### ๑. บทนิยามศัพท์

ในพระราชบัญญัตินี้

“เรือ” หมายความว่า

(๑) เรือเดินทะเลใด ๆ รวมทั้งยานพาหนะทางทะเลแบบใด ๆ ซึ่งได้ต่อหรือดัดแปลงขึ้นเพื่อใช้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า .



(๒) เรือที่สามารถบรรทุกได้ทั้งน้ำมันและสินค้าอื่น ให้ถือว่าเป็นเรือตามความหมายนี้ ต่อเมื่อเรือนั้นได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า และให้ถือว่าเป็นเรืออยู่ต่อไปในระหว่างการเดินทาง ภายหลังจากการบรรทุกน้ำมันจนกว่าจะพิสูจน์ได้ว่าไม่มีน้ำมันเหลืออยู่ในระวาง

“**ท่าเรือ**” หมายความว่า สถานที่สำหรับให้บริการจอดเรือ เทียบ บรรทุก หรือขนถ่ายน้ำมัน หรือสินค้าอื่น และให้หมายความรวมถึงสิ่งล่อยน้ำอื่นใดไม่ว่าจะมีเครื่องจักรสำหรับขับเคลื่อนหรือไม่ก็ตาม ซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์อย่างเดียวกันแต่มิได้ใช้เพื่อการขนส่ง และไม่ว่าสิ่งล่อยน้ำนั้นจะติดตริงหรือโยงยึดไว้กับฝั่งหรืออยู่ในทะเลก็ตาม

“**บุคคล**” หมายความว่า บุคคลธรรมดา กลุ่มบุคคล หรือหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนไม่ว่าจะมีฐานะเป็นนิติบุคคลหรือไม่ และให้หมายความรวมถึงรัฐและเขตการปกครองของรัฐนั้น

“**เจ้าของเรือ**” หมายความว่า บุคคลซึ่งได้จดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือหรือในกรณีที่ไม่มี การจดทะเบียนก็ให้หมายถึงบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของเรือตามความเป็นจริง ในกรณีที่รัฐเป็นเจ้าของเรือและ ดำเนินการโดยบริษัทที่ได้จดทะเบียนในรัฐนั้นในฐานะเป็นผู้ประกอบกิจการเดินเรือ คำว่า เจ้าของเรือ ให้หมายความถึงบริษัทดังกล่าว

“**นายเรือ**” หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

“**น้ำมัน**” หมายความว่า น้ำมันแรไฮโดรคาร์บอนที่สลายตัวยาก เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันเตา น้ำมันดีเซลหนัก น้ำมันหล่อลื่น ไม่ว่าจะบรรทุกบนเรืออย่างสินค้าหรือในถังน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือ ดังกล่าว

“**ความเสียหายจากมลพิษ**” หมายความว่า

(๑) การสูญเสียวหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นภายนอกตัวเรือจากการปนเปื้อนที่มีผลมาจากการรั่วไหลหรือปล่อยทิ้งน้ำมันจากเรือ ไม่ว่าจะการรั่วไหลหรือการปล่อยทิ้งดังกล่าวจะเกิดขึ้น ณ ที่ใด ทั้งนี้ รวมถึงค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมและการสูญเสียผลประโยชน์จากความเสียหายของสิ่งแวดล้อม

ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมให้จำกัดเพียงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการที่สมเหตุผล ซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วหรือจะดำเนินการต่อไปเพื่อให้สิ่งแวดล้อมที่เสียไปคืนสู่สภาพเดิม

(๒) ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการในการป้องกัน และการสูญเสียวหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากมาตรการดังกล่าว

“**มาตรการในการป้องกัน**” หมายความว่า มาตรการที่สมเหตุผลซึ่งดำเนินการโดยบุคคลใด ๆ ภายหลังจากที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษ

“**อุบัติเหตุ**” หมายความว่า เหตุการณ์หรือเหตุการณ์ต่อเนื่องใด ๆ อันเป็นผลจากเหตุเดียวกัน ที่ก่อให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ หรือก่อให้เกิดภัยคุกคามที่ร้ายแรงและชัดเจนอันจะนำไปสู่ความเสียหายจากมลพิษ

“**หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน**” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ



“ภาคีแห่งอนุสัญญา” หมายความว่า ภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ หรือภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ซึ่งประเทศไทยเข้าเป็นภาคี

“ศาล” หมายความว่า ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓)

## ๒. ความรับผิด (ร่างหมวด ๒)

๒.๑ กำหนดให้ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของเรือในขณะที่เกิดอุบัติเหตุหรือในขณะที่เกิดเหตุการณ์ครั้งแรกในกรณีที่อุบัติเหตุประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่องต้องรับผิดเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นตามมลพิษอันเป็นผลของอุบัติเหตุดังกล่าว (ร่างมาตรา ๓)

๒.๒ กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดร่วมกันในทุกกรณีที่เรือตั้งแต่สองลำขึ้นไปเกี่ยวข้องกับ การเกิดอุบัติเหตุใด ๆ ซึ่งเป็นผลให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ และไม่อาจแบ่งแยกได้ว่าความเสียหาย ส่วนใดเกิดจากเรือลำใด (ร่างมาตรา ๔)

๒.๓ กำหนดให้เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายจากมลพิษหากพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายนั้น เป็นผลมาจากสงครามหรือปรากฏการณ์ธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษซึ่งไม่อาจหลีกเลี่ยง และป้องกันได้ (ร่างมาตรา ๕)

๒.๔ กำหนดให้เจ้าของเรืออาจหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนได้ หากพิสูจน์ ได้ว่าความเสียหายจากมลพิษไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นผลจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำ ไม่ว่าโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลที่ได้รับความเสียหายนั้น (ร่างมาตรา ๑๐)

## ๓. การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (ร่างหมวด ๓)

๓.๑ กำหนดให้เรือไทยซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป ต้องมีใบรับรองที่ออกโดยกรมเจ้าท่าที่แสดงถึงการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใด ตามจำนวนที่กำหนด เพื่อให้เพียงพอต่อความรับผิดสำหรับความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๕)

๓.๒ กำหนดให้เก็บใบรับรองไว้บนเรือ และให้กรมเจ้าท่าเก็บสำเนาใบรับรอง ทั้งของเรือไทยและเรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาซึ่งกรมเจ้าท่า ออกใบรับรองให้ (ร่างมาตรา ๑๘)



๓.๓ กำหนดให้เรือต่างประเทศไม่ว่าจะจดทะเบียนในรัฐใดซึ่งได้บรรทุกน้ำมัน ในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป และไม่มีใบรับรองของกรมเจ้าท่า เมื่อเรือได้ผ่านหรือ เข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย ต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ ของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาสำหรับเรือที่จดทะเบียนในรัฐนั้นหรือที่จดทะเบียนในรัฐอื่น (ร่างมาตรา ๑๙)

๓.๔ กำหนดให้ในกรณีของเรือที่รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ได้ผ่านหรือ เข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย และเรือดังกล่าวไม่มีการประกันภัยหรือหลักประกัน ทางการเงินอื่นใด เรือลำดังกล่าวจะต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในรัฐที่เรือ ลำนั้นจดทะเบียนและมีข้อความระบุว่าเรือลำนั้นถือกรรมสิทธิ์โดยรัฐนั้นและความรับผิดชอบที่มีต่อเรือลำนั้น ครอบคลุมขอบเขตความรับผิดชอบและใบรับรองเช่นว่านั้นพึงมีรูปแบบและข้อความตามที่กำหนดไว้ ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ (ร่างมาตรา ๒๐)

#### ๔. การวางหลักประกัน (ร่างหมวด ๔)

๔.๑ กำหนดให้เจ้าของเรือต้องวางหลักประกันตามจำนวนความรับผิดชอบที่จำกัดแล้ว ทั้งหมดต่อศาลภายหลังจากที่ได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว (ร่างมาตรา ๒๑)

๔.๒ กำหนดให้ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันแก่เจ้าของเรือ มีสิทธิที่จะวางหลักประกันภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนด โดยให้มีผลเช่นเดียวกับเจ้าของเรือเป็นผู้วาง หลักประกันนั่นเอง (ร่างมาตรา ๒๒)

๔.๓ กำหนดให้ในกรณีที่เจ้าของเรือได้กระทำการโดยสมัครใจและตามสมควร ซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายหรือมีการเสียสละทรัพย์สิน เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น ให้ผู้นั้นมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหรือมูลค่าของทรัพย์สินที่ได้เสียสละไปในลำดับเดียวกับ สิทธิเรียกร้องอื่นจากหลักประกัน (ร่างมาตรา ๒๕)

#### ๕. การดำเนินคดีและอายุความ (ร่างหมวด ๕)

๕.๑ กำหนดให้การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษ อาจเรียกร้องได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินเพื่อความรับผิด สำหรับความเสียหายจากมลพิษของเจ้าของเรือ (ร่างมาตรา ๒๙)

๕.๒ กำหนดจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้หรือที่ระบุในหลักประกันทางการเงิน ให้ใช้เป็นค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น (ร่างมาตรา ๓๐)



**๕.๓** กำหนดให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินการทั้งปวงเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐหรือในฐานะผู้รับมอบอำนาจจากเอกชนซึ่งได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิที่เอกชนจะฟ้องคดีด้วยตนเอง (ร่างมาตรา ๓๑)

**๕.๔** กำหนดให้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เป็นอันขาดอายุความเมื่อพ้นสามปีนับแต่วันที่ความเสียหายจากมลพิษได้เกิดขึ้น หรือเมื่อพ้นหกปีนับแต่วันที่อุบัติการณ์ได้เกิดขึ้นหรือวันที่เหตุการณ์ครั้งแรกได้เกิดขึ้นในกรณีที่อุบัติการณ์ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง (ร่างมาตรา ๓๓)

## **๖. เขตอำนาจศาล (ร่างหมวด ๖)**

**๖.๑** กำหนดให้ศาลมีเขตอำนาจเหนือคดีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ศาลจะมีอำนาจดำเนินกระบวนการพิจารณาได้ต่อเมื่อมีการส่งหมายเรียกให้แก่จำเลยโดยชอบและให้อีกาสตามสมควรสำหรับการต่อสู้คดี (ร่างมาตรา ๓๔)

**๖.๒** กำหนดให้คำพิพากษาถึงที่สุดเกี่ยวกับความเสียหายจากมลพิษของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญา ให้ใช้บังคับในประเทศไทยได้ เว้นแต่ คำพิพากษานั้นได้มาโดยกลฉ้อฉลหรือจำเลยมิได้รับหมายเรียกโดยชอบและไม่มีโอกาสตามสมควรในการต่อสู้คดี หรือคำพิพากษานั้นขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน (ร่างมาตรา ๓๕)

## **๗. บทกำหนดโทษ (ร่างหมวด ๗)**

**๗.๑** กำหนดอัตราโทษปรับต่อนายเรือและเจ้าของเรือคนละไม่เกินสองล้านบาท ในกรณีที่ไม่ได้จัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจหมายเรียกเรือลำดังกล่าวจนกว่าเรือลำนั้นจะได้แก้ไขหรือปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๖)

**๗.๒** กำหนดให้เจ้าของเรือซึ่งมิได้มีสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขาในประเทศไทย เมื่อเจ้าของเรือหรือนายเรือตั้งตัวแทนและวางเงินหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารเพื่อการชำระค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ในวงเงินเท่ากับจำนวนสูงสุดของค่าปรับต่อพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจใช้ดุลพินิจอนุญาตให้นายเรื่อนำเรือออกจากท่าเรือได้ (ร่างมาตรา ๓๗)

**๗.๓** กำหนดอัตราโทษปรับต่อนายเรือตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทในกรณีที่นายเรือลำใดไม่อาจแสดงใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (ร่างมาตรา ๓๘)



ข้อดีและข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....

๑. เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการสำคัญและรองรับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992)

๒. เป็นการสร้างหลักประกันในการชดเชยและการเยียวยาให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน

๓. เพื่อลดความเสี่ยงที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการโดยให้ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อสังคม และผู้ประกอบการต้องรับผิดโดยเคร่งครัดต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่ได้กระทำขึ้น

๔. เพื่อลดผลกระทบในการสร้างความเสียหายแก่ทรัพยากรธรรมชาติ สภาพแวดล้อม ระบบนิเวศวิทยา ห่วงโซ่อาหาร ความเสียหายต่อวิถีประมงพื้นบ้าน การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำตามชายฝั่งทะเล ตลอดจนสุขอนามัยของบุคคลที่อาศัยอยู่บริเวณชายฝั่ง

๕. การปรับปรุงและพัฒนากฎหมายเพื่อการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมด้านการท่องเที่ยว ช่วยพัฒนาเศรษฐกิจในชุมชนท้องถิ่น อีกทั้งยังเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่ประเทศอีกด้วย

## คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... เสนอโดย คณะรัฐมนตรี ชุดที่ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในราชการของวงงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ โดยมุ่งเน้นสารประโยชน์ในเชิงอ้างอิงเบื้องต้นเพื่อประกอบการพิจารณาของสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักกฎหมาย  
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา  
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ  
ตุลาคม ๒๕๕๗

### เอกสารประกอบการพิจารณา

#### จัดทำโดย

นายนัท ผาสุข ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย  
นางสาวสุภางค์จิตต์ ไตรเทพพิสัย ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย  
นางสาวสุพัตรา วรรณศิริกุล ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานกฎหมาย ๑  
นางสาวภรณ์ทิลา กิติโยดม นิติกรชำนาญการ  
นางกิตติมา อรุณพูลทรัพย์ วิทยากรปฏิบัติการ  
นางพวงผกา วรศิลป์ เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส  
นางสาวอมรรัตน์ สงเคราะห์ธรรม เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน  
นางสาวอลงกรณ์ ตันเบ็ด เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลชำนาญงาน  
กลุ่มงานกฎหมาย ๑ สำนักกฎหมาย โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๘๘

#### ผลิตโดย

กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักการพิมพ์ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๗๔๑ - ๔๒  
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ท่านสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และผู้สนใจที่มีความประสงค์หรือต้องการที่จะศึกษาเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเป็นการล่วงหน้าก่อนวันประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ สามารถสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ได้จากเว็บไซต์สภานิติบัญญัติแห่งชาติ [www.senate.go.th](http://www.senate.go.th)

หรือขอรับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้ที่ศูนย์บริการข้อมูลกฎหมาย วุฒิสภา อาคารรัฐสภา ๒ ชั้น ๑ หมายเลขโทรศัพท์ ๐๒ ๒๔๔ ๑๕๖๕



# สารบัญ

หน้า

บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ.....	ก
ส่วนที่ ๑ ความเป็นมาและสาระสำคัญ ของร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) .....	๑
ส่วนที่ ๒ ข้อมูลประกอบการพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....	
- บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... เรื่องเสร็จที่ ๕๑๓/๒๕๕๒ (สิงหาคม ๒๕๕๒).....	- ๑ -
- นิยามศัพท์ทางเรือ .....	- ๒๑ -
- องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO) .....	- ๒๕ -
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่ง เพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1969 (CLC) และ การแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่ง สำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1992 (CLC 1992) .....	- ๒๘ -
- INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1992 .....	- ๓๑ -
- ปัญหาการรั่วไหลของน้ำมัน (Oil spill) .....	- ๔๓ -
- สถิติน้ำมันรั่วไหล ปี ๒๕๕๖ .....	- ๔๕ -
- ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่ง เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....	- ๕๑ -
<b>ภาคผนวก</b>	
: หนังสือสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๑๘๘๕๓ ลงวันที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๕๗ เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติ จำนวน ๑๐ ฉบับ กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ .....	(๑)
: ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) .....	(๒)
: บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ ของร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) .....	(๑๓)

## ส่วนที่ ๑

ความเป็นมาและสาระสำคัญ  
ของร่างพระราชบัญญัติ  
ความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน  
พ.ศ. ....



**ความเป็นมาและสาระสำคัญ**  
**ของร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....**  
**(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

**ความเป็นมา**

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... เสนอโดย คณะรัฐมนตรี ชุดที่มี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗

**สาระสำคัญ**

**๑. หลักการและเหตุผล**

**๑.๑ หลักการ**

ให้มีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน

**๑.๒ 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

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

.....



## ๒. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๑)

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อ  
ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....”

## ๓. คำปรารภ

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหาย  
จากมลพิษน้ำมัน

## ๔. วันใช้บังคับกฎหมาย (ร่างมาตรา ๒)

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่  
วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

## ๕. บทนิยามศัพท์ (ร่างมาตรา ๓)

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัติ

“เรือ” หมายความว่า

(๑) เรือเดินทะเลใด ๆ รวมทั้งยานพาหนะทางทะเลแบบใด ๆ ซึ่งได้ต่อหรือ  
ดัดแปลงขึ้นเพื่อใช้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า

(๒) เรือที่สามารถบรรทุกได้ทั้งน้ำมันและสินค้าอื่น ให้ถือว่าเป็นเรือตามความหมายนี้  
ต่อเมื่อเรื่อนั้นได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า และให้ถือว่าเป็นเรืออยู่ต่อไปในระหว่างการเดินทางภายหลัง  
การบรรทุกน้ำมันจนกว่าจะพิสูจน์ได้ว่าไม่มีน้ำมันเหลืออยู่ในระวาง

“ท่าเรือ” หมายความว่า สถานที่สำหรับให้บริการจอดเรือ เทียบ บรรทุก หรือ  
ขนถ่ายน้ำมันหรือสินค้าอื่น และให้หมายความรวมถึงสิ่งลอยน้ำอื่นใดไม่ว่าจะมีเครื่องจักรสำหรับ  
ขับเคลื่อนหรือไม่ก็ตามซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์อย่างเดียวกันแต่มิได้ใช้เพื่อการขนส่ง และไม่ว่า  
สิ่งลอยน้ำนั้นจะติดตังหรือโยงยึดไว้กับฝั่งหรืออยู่ในทะเลก็ตาม

“บุคคล” หมายความว่า บุคคลธรรมดา กลุ่มบุคคล หรือหน่วยงานของรัฐหรือเอกชน  
ไม่ว่าจะมีฐานะเป็นนิติบุคคลหรือไม่ และให้หมายความรวมถึงรัฐและเขตการปกครองของรัฐนั้น

“เจ้าของเรือ” หมายความว่า บุคคลซึ่งได้จดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือหรือในกรณี  
ที่ไม่มีกรจดทะเบียนก็ให้หมายถึงบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของเรือตามความเป็นจริง ในกรณีที่รัฐเป็น  
เจ้าของเรือและดำเนินการโดยบริษัทที่ได้จดทะเบียนในรัฐนั้นในฐานะเป็นผู้ประกอบกิจการเดินเรือ  
คำว่า เจ้าของเรือ ให้หมายความถึงบริษัทดังกล่าว

“นายเรือ” หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

“น้ำมัน” หมายความว่า น้ำมันแบริไฮโดรคาร์บอนที่สลายตัวยาก 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

## ๖. มาตรการรักษาการ (ร่างมาตรา ๔)

มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจในการแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัติกฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

## ๗. เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติ

### ๗.๑ หมวด ๑ บททั่วไป

๗.๑.๑ กำหนดให้ร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับเฉพาะกรณี (ร่างมาตรา ๕)

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับกับ

(๑) ความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น

(ก) ในราชอาณาจักรไทยซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขต

(ข) ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย

(๒) ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้มาตรการในการป้องกันมิให้เกิดความเสียหาย

ในพื้นที่ตาม (๑) ทั้งนี้ ไม่ว่าจะได้ดำเนินการมาตรการนั้น ณ ที่ใด

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

.....



๗.๑.๒ กำหนดข้อยกเว้นมิให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับกับเรือรบ หรือเรืออื่นใด ซึ่งรัฐถือกรรมสิทธิ์หรือดำเนินการในกิจการของรัฐซึ่งมิได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ (ร่างมาตรา ๖)

มาตรา ๖ พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับกับเรือรบ หรือเรืออื่นใดซึ่งรัฐถือกรรมสิทธิ์ หรือดำเนินการในกิจการของรัฐซึ่งมิได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับกับเรือของรัฐบาลที่แห่งอนุสัญญาซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์ ในเชิงพาณิชย์ด้วย โดยรัฐบาลที่แห่งอนุสัญญาจะยกข้อต่อสู้เกี่ยวกับความคุ้มกันอย่างใดของรัฐขึ้นต่อผู้ ในศาลไม่ได้

## ๗.๒ หมวด ๒ ความรับผิด

๗.๒.๑ กำหนดให้ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของเรือในขณะเกิดอุบัติเหตุหรือในขณะ เกิดเหตุการณ์ครั้งแรกในกรณีที่อยู่ปฏิบัติการประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่องต้องรับผิด เพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นตามมลพิษอันเป็นผลของอุบัติเหตุดังกล่าว (ร่างมาตรา ๗)

มาตรา ๗ ภายใต้อำนาจมาตรา ๙ และมาตรา ๑๐ ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของเรือในขณะเกิด อุบัติเหตุหรือในขณะเกิดเหตุการณ์ครั้งแรกในกรณีที่อยู่ปฏิบัติการประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากมลพิษอันเป็นผลของอุบัติเหตุดังกล่าว

๗.๒.๒ กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดร่วมกันในทุกกรณีที่เรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุใด ๆ ซึ่งเป็นผลให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ และไม่อาจ แบ่งแยกได้ว่าความเสียหายส่วนใดเกิดจากเรือลำใด (ร่างมาตรา ๘)

มาตรา ๘ ในกรณีที่เรือตั้งแต่สองลำขึ้นไปเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุใด ๆ ซึ่งเป็นผลให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ และไม่อาจแบ่งแยกได้ว่าความเสียหายส่วนใดเกิดจาก เรือลำใด เจ้าของเรือทุกลำจะต้องรับผิดร่วมกันและแทนกันเพื่อความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นนั้น เว้นแต่จะเป็นกรณีที่สามารถหลุดพ้นความรับผิดได้ตามมาตรา ๙ และมาตรา ๑๐

๗.๒.๓ กำหนดให้เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายจากมลพิษ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้น เป็นผลมาจากสงครามหรือปรากฏการณ์ธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษ ซึ่งไม่อาจหลีกเลี่ยงและป้องกันได้ (ร่างมาตรา ๙)

มาตรา ๙ เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายจากมลพิษหากพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายนั้น

(๑) เป็นผลมาจากสงคราม การกระทำอันเป็นปฏิปักษ์ สงครามกลางเมือง การจลาจล หรือปรากฏการณ์ธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษซึ่งไม่อาจหลีกเลี่ยงและป้องกันได้

(๒) เกิดขึ้นทั้งหมดจากบุคคลที่สามซึ่งได้กระทำหรือตเว้นกระทำโดยจงใจ ที่จะทำให้เกิดความเสียหายนั้น

(๓) เกิดขึ้นทั้งหมดจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำโดยมิชอบของรัฐ หรือหน่วยงานซึ่งมีหน้าที่ดูแลหรือบำรุงรักษาประการหรือเครื่องช่วยการเดินเรืออื่น ๆ ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

.....



๗.๒.๔ กำหนดให้เจ้าของเรืออาจหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนได้ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายจากมลพิษไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นผลจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำไม่ว่าโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลที่ได้รับความเสียหายนั้น (ร่างมาตรา ๑๐)

มาตรา ๑๐ เจ้าของเรืออาจหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนได้ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายจากมลพิษไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นผลจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำไม่ว่าโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลที่ได้รับความเสียหายนั้น

๗.๒.๕ กำหนดเกี่ยวกับการห้ามเรียกเรือเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษจากเจ้าของเรือนอกเหนือจากที่ได้ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๑)

มาตรา ๑๑ ห้ามเรียกเรือเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษจากเจ้าของเรือนอกเหนือจากที่ได้ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ภายใต้บังคับของวรรคสี่ ห้ามมิให้เรียกเรือเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นจาก

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

หรือภายใต้คำสั่งของหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจ

- (๖) บุคคลใด ๆ ซึ่งดำเนินการมาตรการในการป้องกัน
- (๗) ลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าวใน (๓) (๔) (๕) และ (๖)

ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับในกรณีที่ความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของบุคคลดังกล่าวเป็นส่วนตัว ซึ่งได้กระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้

บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่กระทบถึงสิทธิไล่เบียดใด ๆ ของเจ้าของเรือที่มีต่อบุคคลที่สาม

๗.๒.๖ กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิจะจำกัดความรับผิดของตนต่อความเสียหายจากมลพิษได้ตามขนาดระวางของเรือ (ร่างมาตรา ๑๒)

มาตรา ๑๒ เจ้าของเรือมีสิทธิจะจำกัดความรับผิดของตนภายใต้บังคับพระราชบัญญัตินี้สำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ได้ไม่เกินจำนวน ดังต่อไปนี้

- (๑) ๔.๕๑ ล้านหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดไม่เกิน ๕,๐๐๐ ตันกรอส
- (๒) ๔.๕๑ ล้านหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดเกินกว่า ๕,๐๐๐ ตันกรอส ถึง ๑๔๐,๐๐๐ ตันกรอส และให้คิดเพิ่มอีกตันกรอสละ ๖๓๑ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับขนาดส่วนที่เพิ่มขึ้นจาก ๕,๐๐๐ ตันกรอส

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

.....



(๓) ๘๙.๗๗ ล้านบาทสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดเกินกว่า ๑๕๐,๐๐๐ ตันกรอสขึ้นไป  
การจำกัดความรับผิดนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงอนุสัญญาหรือพิธีสารที่ประเทศไทย  
เข้าเป็นภาคีได้ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา

๗.๒.๗ กำหนดหลักเกณฑ์ในการคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้  
(ร่างมาตรา ๑๓)

มาตรา ๑๓ เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้

(๑) การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นเงินสกุลบาท ให้คำนวณตามที่กองทุน  
การเงินระหว่างประเทศตามข้อตกลงเกี่ยวกับกองทุนการเงินระหว่างประเทศซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิก  
กำหนดในเวลาที่ได้มีการวางหลักประกันตามมาตรา ๒๑

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

๗.๒.๘ กำหนดเหตุที่เจ้าของเรือไม่อาจจำกัดความรับผิดของตนได้หากโจทก์  
พิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรือดเว้นการกระทำของเจ้าของเรือ  
เป็นส่วนตัว (ร่างมาตรา ๑๔)

มาตรา ๑๔ เจ้าของเรือไม่อาจจำกัดความรับผิดของตนตามมาตรา ๑๒ ได้  
หากโจทก์พิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรือดเว้นการกระทำ  
ของเจ้าของเรือเป็นส่วนตัว ซึ่งได้กระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหาย  
จากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้

๗.๓ หมวด ๓ การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

๗.๓.๑ กำหนดให้เรือไทยซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า  
๒,๐๐๐ ตันขึ้นไป ต้องมีใบรับรองที่ออกโดยกรมเจ้าท่าที่แสดงถึงการจัดหาประกันภัยหรือ  
หลักประกันทางการเงินอื่นใดตามจำนวนที่กำหนด เพื่อให้เพียงพอต่อความรับผิดสำหรับ  
ความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๕)

มาตรา ๑๕ เรือไทยซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน  
ขึ้นไป ต้องมีใบรับรองที่ออกตามความในมาตรา ๑๖ ที่แสดงถึงการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกัน  
ทางการเงินอื่นใดตามจำนวนไม่น้อยกว่าที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๒ เพื่อให้เพียงพอต่อความรับผิด  
สำหรับความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้

การจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตาม  
หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

.....





๗.๓.๒ กำหนดให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจออกใบรับรองให้แก่เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย (ร่างมาตรา ๑๖)

มาตรา ๑๖ ให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจออกใบรับรองให้แก่เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย ใบรับรองนั้นอย่างน้อยต้องมีข้อความดังต่อไปนี้

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

หลักประกันทางการเงิน และในกรณีที่เห็นสมควรอาจระบุสำนักงานสาขาของผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินที่ออกเอกสารการรับประกันภัยหรือให้หลักประกันทางการเงิน แล้วแต่กรณี

(๕) อายุของใบรับรองซึ่งจะต้องมีอายุไม่เกินกว่าระยะเวลาของการรับประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

ใบรับรองให้ทำขึ้นเป็นภาษาไทย และให้มีคำแปลภาษาอังกฤษกำกับไว้ด้วย

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอใบรับรอง การออกใบรับรอง ตลอดจน

การสิ้นผลของใบรับรอง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

๗.๓.๓ กำหนดให้เรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาอาจขอใบรับรองจากกรมเจ้าท่าได้ (ร่างมาตรา ๑๗)

มาตรา ๑๗ เรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาอาจขอใบรับรองจากกรมเจ้าท่าได้ โดยให้นำมาตรา ๑๕ และมาตรา ๑๖ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

๗.๓.๔ กำหนดให้เก็บใบรับรองไว้บนเรือ และให้กรมเจ้าท่าเก็บสำเนาใบรับรองทั้งของเรือไทยและเรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาซึ่งกรมเจ้าท่าออกใบรับรองให้ (ร่างมาตรา ๑๘)

มาตรา ๑๘ ให้เก็บใบรับรองไว้บนเรือ และให้กรมเจ้าท่าเก็บสำเนาใบรับรองทั้งของเรือไทยและเรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาซึ่งกรมเจ้าท่าออกใบรับรองให้



๗.๓.๕ กำหนดให้เรือต่างประเทศไม่ว่าจะจดทะเบียนในรัฐใดซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป และไม่มีใบรับรองของกรมเจ้าท่า เมื่อเรือได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย ต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาสำหรับเรือที่จดทะเบียนในรัฐนั้นหรือที่จดทะเบียนในรัฐอื่น (ร่างมาตรา ๑๙)

มาตรา ๑๙ เรือต่างประเทศไม่ว่าจะจดทะเบียนในรัฐใดซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป และไม่มีใบรับรองของกรมเจ้าท่าตามมาตรา ๑๗ เมื่อเรือนั้นได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย ต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาสำหรับเรือที่จดทะเบียนในรัฐนั้นหรือที่จดทะเบียนในรัฐอื่น และมีสาระในทำนองเดียวกับที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖

ในกรณีที่กรมเจ้าท่ามีเหตุอันควรสงสัยว่าผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินตามที่ระบุในใบรับรองไม่มีความสามารถที่จะชดใช้สำหรับความเสียหายจากมลพิษตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้กรมเจ้าท่าหรือไปยังหน่วยงานที่ออกใบรับรองในรัฐนั้นเพื่อพิจารณาดำเนินการตามความเหมาะสมโดยเร็ว

๗.๓.๖ กำหนดให้ในกรณีของเรือที่รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย และเรือดังกล่าวไม่มีการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใด เรือดังกล่าวจะต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในรัฐที่เรือลำนั้นจดทะเบียนและมีข้อความระบุว่าเรือลำนั้นถือกรรมสิทธิ์โดยรัฐนั้นและความรับผิดชอบที่มีต่อเรือลำนั้นครอบคลุมขอบเขตความรับผิดชอบและใบรับรองเช่นนั้นพึงมีรูปแบบและข้อความตามที่กำหนดไว้ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ (ร่างมาตรา ๒๐)

มาตรา ๒๐ ในกรณีของเรือที่รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย และเรือดังกล่าวไม่มีการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใด เรือดังกล่าวจะต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในรัฐที่เรือลำนั้นจดทะเบียนและมีข้อความระบุว่าเรือลำนั้นถือกรรมสิทธิ์โดยรัฐนั้นและความรับผิดชอบที่มีต่อเรือลำนั้นครอบคลุมขอบเขตความรับผิดชอบตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๒ และใบรับรองเช่นนั้นพึงมีรูปแบบและข้อความตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖ ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

#### ๗.๔ หมวด ๔ การวางหลักประกัน

๗.๔.๑ กำหนดให้เจ้าของเรือต้องวางหลักประกันตามจำนวนความรับผิดที่จำกัดแล้วทั้งหมดต่อศาล ภายหลังจากที่ได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว (ร่างมาตรา ๒๑)

มาตรา ๒๑ เพื่อประโยชน์แก่เจ้าของเรือในการจำกัดความรับผิดตามมาตรา ๑๒ ภายหลังจากที่ได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว เจ้าของเรือต้องวางหลักประกันตามจำนวนความรับผิดที่จำกัดแล้วทั้งหมดต่อศาล

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....  
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

.....



การวางประกันตามวรรคหนึ่งจะวางเป็นเงินสดหรือหนังสือค้ำประกันของ  
ธนาคารหรือหลักประกันอื่นใดอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกัน ตามที่ศาลเห็นสมควร  
ทั้งนี้ ในกรณีของหลักประกันนั้น จะต้องเป็นหลักประกันที่สามารถเปลี่ยนเป็นเงินเพื่อชำระให้แก่  
ผู้ที่เกี่ยวข้องได้โดยสะดวกและรวดเร็ว

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการวางหลักประกันให้เป็นไปตามที่กำหนดใน  
ข้อกำหนดของศาล

**๗.๔.๒** กำหนดให้ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันแก่  
เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะวางหลักประกันภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนด โดยให้มีผลเช่นเดียวกับ  
เจ้าของเรือเป็นผู้วางหลักประกันนั่นเอง (ร่างมาตรา ๒๒)

มาตรา ๒๒ ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันแก่เจ้าของเรือ  
มีสิทธิที่จะวางหลักประกันภายใต้หลักเกณฑ์ตามมาตรา ๒๑ โดยให้มีผลเช่นเดียวกับเจ้าของเรือ  
เป็นผู้วางหลักประกันนั่นเอง หลักประกันนั้นอาจวางได้แม้ว่าเจ้าของเรือไม่มีสิทธิจะจำกัดความรับผิด  
ของตนได้ตามมาตรา ๑๔ แต่การวางหลักประกันนั้นไม่มีผลเป็นการกระทบกระเทือนต่อสิทธิของ  
ผู้เรียกร้องใด ๆ ที่มีต่อเจ้าของเรือ

**๗.๔.๓** กำหนดผลของการวางหลักประกัน (ร่างมาตรา ๒๓)

มาตรา ๒๓ ภายหลังจากอุบัติการณ์ เมื่อเจ้าของเรือซึ่งมีสิทธิจะจำกัดความรับผิด  
ตามพระราชบัญญัตินี้ได้วางหลักประกันตามมาตรา ๒๑ หรือผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่น  
ได้วางหลักประกันตามมาตรา ๒๒ แล้ว

(๑) ห้ามผู้มีสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษซึ่งเกิดจากอุบัติการณ์นั้น  
ใช้สิทธิเรียกร้องต่อทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือ

(๒) ให้ส่งปล่อยเรือหรือทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือที่ได้ถูกกักหรือยึดไว้อันสืบเนื่อง  
มาจากสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษซึ่งเกิดจากอุบัติการณ์นั้น และให้ส่งถอนการยึดหรือ  
อายัดประกันหรือหลักประกันอื่นใดที่ได้ให้ไว้เพื่อมิให้มีการกักหรือยึดเช่นนั้นด้วย

**๗.๔.๔** กำหนดให้นำเงินจากหลักประกันมาชำระให้แก่บรรดาผู้มีสิทธิเรียกร้อง  
ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามส่วนแห่งสิทธิที่ได้พิสูจน์ในศาลแล้ว  
(ร่างมาตรา ๒๔)

มาตรา ๒๔ ให้นำเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ มาชำระ  
ให้แก่บรรดาผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามส่วนแห่งสิทธิที่ได้  
พิสูจน์ในศาลแล้ว



๗.๔.๕ กำหนดให้ในกรณีที่เจ้าของเรือได้กระทำการโดยสมัครใจและตามสมควรซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายหรือมีการเสียสละทรัพย์สิน เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น ให้ผู้นั้นมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหรือมูลค่าของทรัพย์สินที่ได้เสียสละไปในลำดับเดียวกับสิทธิเรียกร้องอื่นจากหลักประกัน (ร่างมาตรา ๒๕)

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่เจ้าของเรือได้กระทำการโดยสมัครใจและตามสมควรซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายหรือมีการเสียสละทรัพย์สิน เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น ให้ผู้นั้นมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหรือมูลค่าของทรัพย์สินที่ได้เสียสละไปในลำดับเดียวกับสิทธิเรียกร้องอื่นจากหลักประกัน

๗.๔.๖ กำหนดหลักการเรื่องการรับช่วงสิทธิ ในกรณีที่ยังไม่มีชำระเงินจากหลักประกัน ถ้าเจ้าของเรือ ลูกจ้างหรือตัวแทน หรือบุคคลที่รับประกันภัยหรือให้หลักประกันทางการเงินอื่นใดเพื่อประโยชน์แก่เจ้าของเรือ ได้ชำระค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายจากมลพิษแล้ว บุคคลดังกล่าวย่อมเข้ารับช่วงสิทธิที่ได้รับค่าสินไหมทดแทนเท่ากับจำนวนที่ตนได้จ่ายไป (ร่างมาตรา ๒๖)

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่ยังไม่มีชำระเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๕ ถ้าเจ้าของเรือ ลูกจ้างหรือตัวแทน หรือบุคคลที่รับประกันภัยหรือให้หลักประกันทางการเงินอื่นใดเพื่อประโยชน์แก่เจ้าของเรือ ได้ชำระค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายจากมลพิษนั้นแล้ว บุคคลดังกล่าวย่อมเข้ารับช่วงสิทธิต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ของบุคคลที่ได้รับค่าสินไหมทดแทนไปแล้วนั้นเท่ากับจำนวนที่ตนได้จ่ายไป

๗.๔.๗ กำหนดให้ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับช่วงสิทธิ บุคคลอื่นนอกเหนือจากเจ้าของเรือ ลูกจ้างหรือตัวแทนหรือบุคคลที่รับประกันภัยหรือให้หลักประกันทางการเงินอื่นใดอาจใช้สิทธิในการรับช่วงสิทธิ ตามจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้จ่ายไป (ร่างมาตรา ๒๗)

มาตรา ๒๗ ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับช่วงสิทธิ บุคคลอื่นนอกเหนือจากที่ระบุไว้ในมาตรา ๒๖ อาจใช้สิทธิในการรับช่วงสิทธิตามมาตราดังกล่าวตามจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้จ่ายไป



๗.๔.๘ กำหนดให้ถ้าเจ้าของเรือหรือบุคคลอื่นใดแสดงให้เห็นได้ว่าตนอาจถูกบังคับในภายหลังให้ต้องชำระค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดหรือบางส่วนซึ่งตนสามารถรับชวงสิทธิได้ และบุคคลดังกล่าวได้ชำระค่าสินไหมทดแทนนั้นก่อนการชำระเงินจากหลักประกันจะแล้วเสร็จ ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้กันเงินจำนวนหนึ่งที่เพียงพอเพื่อให้บุคคลนั้นสามารถใช้สิทธิเรียกร้องเอาจากเงินจำนวนดังกล่าวได้ (ร่างมาตรา ๒๘)

มาตรา ๒๘ ถ้าเจ้าของเรือหรือบุคคลอื่นใดแสดงให้เห็นได้ว่าตนอาจถูกบังคับในภายหลังให้ต้องชำระค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดหรือบางส่วนซึ่งตนสามารถรับชวงสิทธิได้ตามมาตรา ๒๖ หรือมาตรา ๒๗ และบุคคลดังกล่าวได้ชำระค่าสินไหมทดแทนนั้นก่อนการชำระเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๔ จะแล้วเสร็จ ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้กันเงินจำนวนหนึ่งที่เพียงพอเพื่อให้บุคคลนั้นสามารถใช้สิทธิเรียกร้องเอาจากเงินจำนวนดังกล่าวได้

#### ๗.๕ หมวด ๕ การดำเนินคดีและอายุความ

๗.๕.๑ กำหนดให้การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษอาจเรียกร้องได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินเพื่อความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษของเจ้าของเรือ (ร่างมาตรา ๒๙)

มาตรา ๒๙ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษอาจเรียกร้องได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินเพื่อความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษของเจ้าของเรือ

ผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินตามวรรคหนึ่งซึ่งตกเป็นจำเลยอาจยกข้อต่อสู้ในเรื่องดังกล่าวต่อไปนี้ได้

(๑) การจำกัดความรับผิดชอบที่ระบุในมาตรา ๑๒ แม้ว่าเจ้าของเรือจะไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดชอบของตนตามมาตรา ๑๔

(๒) ข้อต่อสู้ซึ่งเจ้าของเรืออาจยกขึ้นอ้างได้ ยกเว้นกรณีการล้มละลายหรือการเลิกกิจการของเจ้าของเรือ

(๓) การจงใจก่อให้เกิดความเสียหายของเจ้าของเรือเองอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายจากมลพิษนั้นขึ้น

จำเลยไม่อาจยกข้อต่อสู้อื่นที่ตนมีต่อเจ้าของเรือขึ้นต่อสู้กับผู้มิสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษ

๗.๕.๒ กำหนดจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้หรือที่ระบุในหลักประกันทางการเงินให้ใช้เป็นค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น (ร่างมาตรา ๓๐)

มาตรา ๓๐ จำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้หรือที่ระบุในหลักประกันทางการเงินให้ใช้เป็นค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น



๗.๕.๓ กำหนดให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินการทั้งปวงเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐหรือในฐานะผู้รับมอบอำนาจจากเอกชนซึ่งได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิที่เอกชนจะฟ้องคดีด้วยตนเอง (ร่างมาตรา ๓๑)

มาตรา ๓๑ ให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินการทั้งปวงเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐหรือในฐานะผู้รับมอบอำนาจจากเอกชนซึ่งได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิที่เอกชนจะฟ้องคดีด้วยตนเอง

ในการดำเนินคดีของพนักงานอัยการตามวรรคหนึ่ง ให้ได้รับยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวงแต่ไม่รวมถึงความรับผิดในค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นที่สุด

๗.๕.๔ กำหนดให้ผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินอาจยื่นคำขอโดยทำเป็นคำร้องเพื่อให้ศาลออกหมายเรียกเจ้าของเรือให้เข้ามาในคดีก็ได้ (ร่างมาตรา ๓๒)

มาตรา ๓๒ จำเลยตามมาตรา ๒๙ อาจยื่นคำขอโดยทำเป็นคำร้องเพื่อให้ศาลออกหมายเรียกเจ้าของเรือให้เข้ามาในคดีก็ได้

๗.๕.๕ กำหนดให้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เป็นอันขาดอายุความเมื่อพ้นสามปีนับแต่วันที่ความเสียหายจากมลพิษได้เกิดขึ้น หรือเมื่อพ้นหกปีนับแต่วันที่อุบัติการณ์ได้เกิดขึ้นหรือวันที่เหตุการณ์ครั้งแรกได้เกิดขึ้นในกรณีที่อุบัติการณ์ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง (ร่างมาตรา ๓๓)

มาตรา ๓๓ สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เป็นอันขาดอายุความเมื่อพ้นสามปีนับแต่วันที่ความเสียหายจากมลพิษได้เกิดขึ้น หรือเมื่อพ้นหกปีนับแต่วันที่อุบัติการณ์ได้เกิดขึ้นหรือวันที่เหตุการณ์ครั้งแรกได้เกิดขึ้นในกรณีที่อุบัติการณ์ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง

## ๗.๖ หมวด ๖ เขตอำนาจศาล

๗.๖.๑ กำหนดให้ศาลมีเขตอำนาจเหนือคดีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ศาลจะมีอำนาจดำเนินการสอบสวนพิจารณาได้ต่อเมื่อมีการส่งหมายเรียกให้แก่จำเลยโดยชอบและให้โอกาสตามสมควรสำหรับการต่อสู้คดี (ร่างมาตรา ๓๔)

มาตรา ๓๔ ให้ศาลมีเขตอำนาจเหนือคดีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ศาลจะมีอำนาจดำเนินการสอบสวนพิจารณาได้ต่อเมื่อมีการส่งหมายเรียกให้แก่จำเลยโดยชอบและให้โอกาสตามสมควรสำหรับการต่อสู้คดี

อำนาจศาลตามวรรคหนึ่ง ให้รวมถึงอำนาจในการเฉลี่ยเงินจากหลักประกันให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา ๒๔ ด้วย



๗.๖.๒ กำหนดให้คำพิพากษาถึงที่สุดเกี่ยวกับความเสียหายจากมลพิษของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญา ให้ใช้บังคับในประเทศไทยได้ เว้นแต่ คำพิพากษานั้นได้มาโดยกลฉ้อฉล หรือจำเลยมิได้รับหมายเรียกโดยชอบและไม่มีโอกาสตามสมควรในการต่อสู้คดีหรือคำพิพากษานั้นขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน (ร่างมาตรา ๓๕)

มาตรา ๓๕ คำพิพากษาถึงที่สุดเกี่ยวกับความเสียหายจากมลพิษของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญา ให้ใช้บังคับในประเทศไทยได้ เว้นแต่

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

กำหนดเวลา เงื่อนไข และวิธีการในการขอให้ศาลบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของศาล

#### ๗.๗ หมวด ๗ บทกำหนดโทษ

๗.๗.๑ กำหนดอัตราโทษปรับต่อนายเรือและเจ้าของเรือคนละไม่เกินสองล้านบาท ในกรณีที่ไม่ได้จัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจหมายเรือลำดังกล่าวจนกว่าเรือลำนั้นจะได้แก้ไขหรือปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๖)

มาตรา ๓๖ เรือไทยลำใดที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๕ หรือเรือต่างประเทศลำใดที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔ หรือมาตรา ๒๐ นายเรือและเจ้าของเรือลำนั้นต้องระวางโทษปรับคนละไม่เกินสองล้านบาท และให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจหมายเรือลำดังกล่าวจนกว่าเรือลำนั้นจะได้แก้ไขหรือปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

๗.๗.๒ กำหนดให้เจ้าของเรือซึ่งมิได้มีสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขาในประเทศไทย เมื่อเจ้าของเรือหรือนายเรือตั้งตัวแทนและวางเงินหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารเพื่อการชำระค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ในวงเงินเท่ากับจำนวนสูงสุดของค่าปรับต่อพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจใช้ดุลพินิจอนุญาตให้นายเรื่อนำเรือออกจากท่าเรือได้ (ร่างมาตรา ๓๗)

มาตรา ๓๗ เพื่อประโยชน์แก่การดำเนินธุรกิจของเจ้าของเรือซึ่งมิได้มีสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขาในประเทศไทย เมื่อเจ้าของเรือหรือนายเรือตั้งตัวแทนและวางเงินหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารเพื่อการชำระค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ในวงเงินเท่ากับจำนวนสูงสุดของค่าปรับต่อพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจใช้ดุลพินิจอนุญาตให้นายเรื่อนำเรือออกจากท่าเรือได้

๗.๗.๓ กำหนดอัตราโทษปรับต่อนายเรือตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท ในกรณีที่นายเรือลำใดไม่อาจแสดงใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (ร่างมาตรา ๓๘)

มาตรา ๓๘ นายเรือลำใดไม่อาจแสดงใบรับรองตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๓ แห่งพระราชบัญญัตินี้ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท

## ส่วนที่ ๒

ข้อมูลประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติ

ความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....



เรื่องเสร็จที่ ๕๑๓/๒๕๕๒

บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
ประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน

พ.ศ. ....

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ที่ นร ๐๕๐๓/๙๗๕๖ ลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๕๐ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาความว่า คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๐ อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยรับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งจากความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมันให้มีความสอดคล้องกับพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ แล้วส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ก่อนเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาต่อไป เมื่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ แล้ว

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) พิจารณา โดยมีผู้แทนกระทรวงการคลัง (กรมบัญชีกลางและสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย) ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ (กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย) ผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวงและกรมเจ้าท่า<sup>๑</sup>) ผู้แทนกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (กรมควบคุมมลพิษ) ผู้แทนกระทรวงพลังงาน (กรมธุรกิจพลังงาน) ผู้แทนกระทรวงยุติธรรม (กรมบังคับคดี) ผู้แทนธนาคารแห่งประเทศไทย ผู้แทนสำนักงานศาลยุติธรรม ผู้แทนศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ และผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด เป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นสมควรจัดทำบันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัตินี้

๑. หลักการของร่างพระราชบัญญัติที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เป็นการอนุวัติการตามพันธกรณีที่ประเทศไทย

<sup>๑</sup> แต่เดิมชื่อ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ปัจจุบันได้เปลี่ยนชื่อเป็น กรมเจ้าท่า

เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992) สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๑.๑ ให้เจ้าของเรือเดินทะเลซึ่งบรรทุกน้ำมันแร่ไฮโดรคาร์บอนที่สลายตัวยากต้องรับผิดชอบอย่างเคร่งครัด (strict liability) ต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่เกิดในทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะ โดยเจ้าของเรือเป็นผู้มีภาระหน้าที่ในการพิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความรับผิดของตน (ร่างมาตรา ๘ เดิม)

๑.๒ กำหนดเหตุหลุดพ้นความรับผิดไว้ คือ เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายจากมลพิษ หากความเสียหายนั้นเกิดจากภัยสงคราม การกระทำของบุคคลที่สามหรือความประมาทเลินเล่อของรัฐหรือหน่วยงานที่ดูแลประกาศ หรือเครื่องมือช่วยในการดูแลเรืออื่นๆ (ร่างมาตรา ๙ เดิม) หรือความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดจากผู้ได้รับความเสียหายเอง (ร่างมาตรา ๑๐ เดิม)

๑.๓ ให้เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะจำกัดความรับผิดของตนได้ตามขนาดของเรือ (ร่างมาตรา ๑๓ เดิม)

๑.๔ ให้เจ้าของเรือต้องจัดตั้งกองทุนตามจำนวนที่ตนสามารถจำกัดความรับผิดต่อศาล (ร่างมาตรา ๑๖ เดิม) ซึ่งผลของการจัดตั้งกองทุนทำให้ผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องในความเสียหายจากมลพิษไม่สามารถบังคับคดีเอาจากทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือ (ร่างมาตรา ๒๓ เดิม)

๑.๕ ให้เจ้าของเรือที่บรรทุกน้ำมันในระวางสินค้าตั้งแต่ ๒,๐๐๐ ตันขึ้นไป ต้องจัดทำประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินเพื่อความรับผิดสำหรับความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน (ร่างมาตรา ๒๕ เดิม)

๑.๖ ให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่ออกใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินให้แก่เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยรวมทั้งเรือต่างประเทศที่มีได้จดทะเบียนในประเทศภาคีแห่งอนุสัญญา และตรวจพิจารณาหลักฐานเกี่ยวกับการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่น (ร่างมาตรา ๒๖ เดิม)

๑.๗ กำหนดบุคคลที่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษ ได้แก่ ผู้เสียหาย พนักงานอัยการในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐ และผู้ที่ได้รับมอบอำนาจจากเอกชนที่ได้รับ ความเสียหาย (ร่างมาตรา ๕ เดิม)

๑.๘ กำหนดประเภทของค่าสินไหมทดแทน ได้แก่ ค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากการสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดจากการรั่วไหลหรือการปล่อยทิ้งน้ำมัน ค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากการ ความเสียหายทางเศรษฐกิจ ค่าใช้จ่ายเนื่องจากการฟื้นฟูสภาพแวดล้อม ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการ ป้องกัน และค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากการความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นจากมาตรการป้องกัน (บทนิยาม “ความเสียหายจากมลพิษ” ในร่างมาตรา ๓ เดิม)

๑.๙ กำหนดอายุความการฟ้องร้องคดีไว้สามปีนับแต่วันที่เกิดความเสียหาย หรือหกปีนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุอันเป็นเหตุแห่งความเสียหายนั้น (ร่างมาตรา ๔๐ เดิม)

๑.๑๐ กำหนดให้ประเทศไทยต้องยอมรับและบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญาฯ (ร่างมาตรา ๔๒ เดิม)

๑.๑๑ กำหนดบทลงโทษไว้ดังนี้

(๑) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจหน่วยงานเรือที่เข้ามาในอาณาเขตของประเทศไทย ในกรณีที่เรือลำดังกล่าวมีลักษณะหรือดำเนินการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๔๓ เดิม)

(๒) กำหนดโทษปรับในกรณีที่นายเรือหรือเจ้าของเรือไม่ได้จัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน ซึ่งต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองล้านบาท (ร่างมาตรา ๔๔ เดิม)

(๓) กำหนดโทษปรับในกรณีที่นายเรือไม่ได้ติดใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินไว้บนเรือ ซึ่งต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท (ร่างมาตรา ๔๕ เดิม)

## ๒. ข้อสังเกตและความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒.๑ กระทรวงการคลัง มีความเห็นว่า บทบัญญัติเรื่องการจัดตั้งกองทุนเพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษน้ำมันตามร่างพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๖ เดิม) กำหนดให้เจ้าของเรือสามารถจัดตั้งกองทุนในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อจำกัดความรับผิดของตนได้นั้น การจัดตั้งกองทุนดังกล่าวมิใช่การจัดตั้งกองทุนตามพระราชบัญญัติเงินคงคลัง พ.ศ. ๒๔๙๑ แต่อย่างใด

๒.๒ กระทรวงการต่างประเทศ มีข้อสังเกตดังนี้

(๑) เสนอให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “ราชอาณาจักรไทย” เพื่อให้ครอบคลุมทุกกรณีในร่างพระราชบัญญัติฯ ได้แก่ ร่างมาตรา ๗ (๑) ร่างมาตรา ๔๓ และร่างมาตรา ๔๔ เดิม

(๒) เสนอให้แก้ไขบทนิยามคำว่า “ความเสียหายจากมลพิษ” ให้สอดคล้องกับคำว่า “Pollution Damage” ของอนุสัญญาฯ เนื่องจาก นิยามดังกล่าวระบุเฉพาะเรื่องความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ซึ่งมีผลทำให้ความรับผิดถูกจำกัดลงได้ แต่ข้อเท็จจริงของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามอนุสัญญาฯ ไม่ได้จำกัดเพียงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการที่ได้ดำเนินการหรือจะดำเนินการต่อไป เพื่อให้สภาพแวดล้อมกลับคืนสู่สภาพเดิมเท่านั้น แต่รวมถึงการสูญเสียผลประโยชน์ที่สืบเนื่องมาจากความเสียหายนั้นด้วย (losses of profit from such impairment)

(๓) เสนอให้แก้ไขถ้อยคำในร่างมาตรา ๑๕ เดิม จากคำว่า “ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง” เป็น “ประมาทเลินเล่อ” (recklessly) และแก้ไขคำว่า “เล็งเห็นได้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้น” เป็น “โดยรู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้น” (with knowledge that such damage would probably result)

๒.๓ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีข้อสังเกตดังนี้

(๑) ในกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นมีมูลค่าสูงกว่าวงเงินตามสิทธิที่เจ้าของเรือได้รับในการจำกัดความรับผิด ผู้เสียหายจะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เหลือได้จากที่ได้

(๒) การพิจารณาขอเขตการบังคับใช้กฎหมาย

(ก) การตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวต้องพิจารณาถึงความสอดคล้องกับพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ ในประเด็นเรื่องการจำกัดความรับผิดทางแพ่งและการลงโทษทางอาญากรณีที่เกิดเหตุการณ์อันก่อให้เกิดมลพิษในบริเวณทะเลอาณาเขตหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

(ข) ร่างพระราชบัญญัตินี้จะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรือไทยที่ไปก่อให้เกิดความเสียหายจากมลพิษน้ำมันในน่านน้ำของต่างประเทศมากกว่า

(๓) มีข้อความที่ยังไม่ชัดเจนอาจต้องอาศัยการตีความ ได้แก่ คำว่า “หน่วยงานของรัฐที่มีได้เป็นนิติบุคคล” “เขตการปกครองของรัฐ” “หน่วยบัญชี” (ร่างมาตรา ๓ เดิม) “การเป็นปฏิปักษ์” (ร่างมาตรา ๙ เดิม) และคำว่า “เสียสละด้วยใจสมัคร” (ร่างมาตรา ๒๑ เดิม)

(๔) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (ร่างมาตรา ๑๑ (๕) เดิม) หมายรวมถึงการเข้าร่วมปฏิบัติการขจัดคราบน้ำมันของหน่วยงานต่างๆ ที่ได้รับการร้องขอให้เข้าร่วมดำเนินการด้วยหรือไม่

(๕) กรณีที่กำหนดให้ศาลเป็นหน่วยงานรับผิดชอบในการบริหารเงินกองทุน (ร่างมาตรา ๑๖ และร่างมาตรา ๔๑ วรรคสาม เดิม) จะขัดต่อหลักการแบ่งแยกอำนาจระหว่างอำนาจนิติบัญญัติกับอำนาจบริหารหรือไม่

(๖) การที่กำหนดให้ใช้กฎหมายว่าด้วยการจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเดินทะเลมาใช้ในการดำเนินการต่างๆ เกี่ยวกับกองทุน (ร่างมาตรา ๓๙ เดิม) นั้นไม่พบว่ามีความหมายตามที่กล่าวอ้างไว้

(๗) ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมิได้กำหนดเรื่องความรับผิดทางอาญาไว้ในกรณีที่น่ายเรือหรือเจ้าของเรือที่มีขนาดระวางการบรรทุกตั้งแต่ ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไปไม่ยอมจัดทำประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (ร่างมาตรา ๔๔ และร่างมาตรา ๔๕ เดิม)

**๒.๔ กระทรวงพลังงาน** เสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับนิยามคำว่า “น้ำมัน” โดยเห็นด้วยกับบทนิยามที่กำหนดในร่างพระราชบัญญัตินี้

**๒.๕ กระทรวงพาณิชย์** มีข้อสังเกตเกี่ยวกับการประกันภัยดังนี้

(๑) การที่กำหนดให้เจ้าของเรือไทยมีหน้าที่ต้องจัดให้มีประกันภัยอย่างพอเพียงต่อความรับผิดสำหรับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันนั้น (ร่างมาตรา ๒๕ และร่างมาตรา ๔๔ เดิม) ในทางปฏิบัติอาจเกิดอุปสรรคการจัดหาประกันภัยแก่เจ้าของเรือได้ เพราะการ

ทำสัญญาประกันภัยหรือการจัดหาประกันภัยเป็นความสมัครใจของฝ่ายผู้รับประกันภัยที่จะพิจารณาว่าจะรับประกันภัยหรือไม่ก็ได้

(๒) หลักทั่วไปของการรับประกันภัยมักจะมีข้อตกลงกำหนดเงื่อนไขจำนวนเงินจำกัดความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัย ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยมีส่วนร่วมในการก่อให้เกิดความเสียหายไว้ ซึ่งกรณีนี้อาจเกิดข้อขัดข้องต่อการปฏิบัติตามร่างมาตรา ๓๓ วรรคสาม เดิม ได้

(๓) การใช้ถ้อยคำที่มีความหมายถึงผู้รับประกันภัย (ร่างมาตรา ๒๒ ร่างมาตรา ๓๒ และร่างมาตรา ๓๓ เดิม) ควรใช้คำว่า “ผู้รับประกันภัย” เช่นเดียวกันทั้งหมด เนื่องจากเป็นคำที่บัญญัติใช้ในกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัย เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. ๒๕๓๕ และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นต้น

## ๒.๖ สำนักงานอัยการสูงสุด มีข้อสังเกตดังนี้

(๑) ร่างพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินการทั้งปวงเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐหรือในฐานะผู้รับมอบอำนาจจากเอกชนที่ได้รับความเสียหาย ดังนั้น จึงควรกำหนดเรื่องการยกเว้นค่าธรรมเนียมต่างๆ ให้ชัดเจน

(๒) การใช้คำว่า “หน่วยบัญชี” ในการกำหนดจำนวนความรับผิดตามร่างมาตรา ๑๓ เดิม ยังไม่ชัดเจน จึงเสนอให้กำหนดจำนวนความรับผิดเป็น “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” ตามอนุสัญญาฯ ข้อ ๕ วรรคหนึ่ง และเสนอให้กำหนดบทนิยามของคำว่า “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” ไว้ด้วย เพื่อให้สอดคล้องและเป็นไปในแนวเดียวกับที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘

(๓) มีความซ้ำซ้อนของบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ ในกรณีที่เรือมีขนาด ๑๔๐,๐๐๐ ตัน เนื่องจากขนาดของเรือดังกล่าวเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของร่างมาตรา ๑๓ (๒) และ (๓) เดิม

(๔) การกำหนดให้เจ้าของเรือสามารถตั้งกองทุนเพื่อจำกัดความรับผิด (ร่างมาตรา ๑๖ เดิม) มีลักษณะให้สิทธิเจ้าของเรือเลือกที่จะตั้งกองทุนหรือไม่ก็ได้ แต่อนุสัญญาฯ ข้อ ๕ วรรคสาม กำหนดให้เจ้าของเรือต้องจัดตั้งกองทุนตามจำนวนความรับผิดที่จำกัด โดยไม่ได้ให้สิทธิเจ้าของเรือที่จะเลือกตั้งกองทุนหรือไม่แต่อย่างใด

(๕) ตามที่ร่างมาตรา ๑๗ เดิม กำหนดว่า “ให้เฉลี่ยหลักทรัพย์นั้นแก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามส่วนแห่งสิทธิที่ได้พิสูจน์ต่อศาลแล้ว” นั้น สมควรกำหนดให้ชัดเจนว่า “หลักทรัพย์นั้น” หมายถึง หลักทรัพย์ใด

(๖) การกำหนดให้ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันทางการเงินมีสิทธิที่จะตั้งกองทุน แต่ในร่างมาตรา ๒๒ เดิม มีการใช้ถ้อยคำว่า “เจ้าของ” หลายแห่ง จึงสมควรกำหนดให้ชัดเจนว่าหมายถึงบุคคลใด

(๗) ร่างมาตรา ๒๕ และร่างมาตรา ๓๗ เดิม อาจเกิดความลักลั่นกัน ในกรณีนี้เรือได้บรรทุกน้ำมันในระวางสินค้าจำนวน ๒,๐๐๐ ตัน พอดี กล่าวคือ หากเรือดังกล่าวเป็นเรือไทย เจ้าของเรือมีหน้าที่ต้องหาประกันภัย แต่หากเป็นเรือต่างประเทศกลับไม่มีหน้าที่ต้องหาประกันภัย เพราะร่างมาตรา ๒๕ เดิม กำหนดให้เจ้าของเรือไทยซึ่งบรรทุกน้ำมันในระวางตั้งแต่ ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป ต้องจัดหาประกันภัย แต่ในขณะที่ร่างมาตรา ๓๗ เดิม กำหนดให้เรือต่างประเทศที่บรรทุกน้ำมันเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ต้องหาประกันภัย

(๘) ร่างมาตรา ๔๒ เดิม กำหนดให้คำพิพากษาถึงที่สุดของศาลต่างประเทศที่มีอำนาจเหนือคดีเป็นคำพิพากษาที่สามารถบังคับได้ในประเทศไทย เว้นแต่คำพิพากษาดังกล่าวจะเข้าข้อยกเว้นที่กำหนดไว้ ซึ่งร่างมาตรานี้มิได้กำหนดเงื่อนไขในลักษณะเช่นเดียวกับการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในคดีแพ่งต่างๆ ไปที่โจทก์ต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าศาลต่างประเทศนั้น ก็ยอมรับให้มีการบังคับคดีตามคำพิพากษาของไทย ดังนั้น จึงสมควรเพิ่มเงื่อนไขของการนำคำพิพากษาต่างประเทศมาบังคับใช้ในไทย โดยกำหนดให้โจทก์สามารถนำคำพิพากษาของศาลต่างประเทศมาบังคับคดีในประเทศไทยได้หากได้ดำเนินการตามขั้นตอนของการบังคับคดีตามกฎหมายไทยและพิสูจน์ได้ว่าศาลต่างประเทศนั้นก็ยอมรับให้มีการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลไทย

### ๓. สารสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

#### ๓.๑ การพิจารณาข้อสังเกตและความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ได้ตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... โดยได้นำข้อสังเกตและความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาประกอบการพิจารณาแล้ว สรุปผลการพิจารณาได้ดังนี้

(๑) ประเด็นข้อสังเกตของกระทรวงการต่างประเทศตามข้อ ๒.๒ (๑) ถึง (๓) นั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) พิจารณาแล้วเห็นสมควรให้แก้ไขบทนิยามคำว่า “ความเสียหายจากมลพิษ” (ร่างมาตรา ๓) โดยกำหนดหลักเกณฑ์การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนให้ชัดเจนและสอดคล้องกับอนุสัญญาฯ กล่าวคือ การเรียกค่าสินไหมทดแทนให้เรียกได้จากค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริง และให้รวมถึงค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมและการสูญเสียผลประโยชน์จากความเสียหายของสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ ยังรวมถึงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการในการป้องกันด้วย ส่วนข้อความว่า “ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง” (recklessly) และ “เล็งเห็นได้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้น” (with knowledge that such damage would probably result) (ร่างมาตรา ๑๕ เดิม) นั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) เห็นว่า กรณีดังกล่าวเป็นหลักในเรื่อง reckless ซึ่งหลักนี้มีบัญญัติอยู่ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนส่งสินค้าทางทะเล (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (the Hamburg Rules, 1978)) และพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ ก็ได้บัญญัติหลักเรื่อง reckless ไว้เช่นเดียวกัน

ดังนั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) จึงได้แก้ไขข้อความในร่างมาตราดังกล่าวเป็น “...ละเลย ไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้” (ร่างมาตรา ๑๔) สำหรับข้อเสนอให้ กำหนดบทนิยามของคำว่า “ราชอาณาจักรไทย” นั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) เห็นว่า ไม่จำเป็นต้องกำหนดนิยามดังกล่าวไว้ เนื่องจากเป็นที่ทราบโดยทั่วไปว่าราชอาณาจักรไทย มีความหมายอย่างไร และในกฎหมายฉบับต่างๆ ก็ไม่ปรากฏนิยามของคำว่า “ราชอาณาจักรไทย” แต่ ประการใด

(๒) ประเด็นข้อสังเกตของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามข้อ ๒.๓

(๑) ถึง (๗) นั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) มีความเห็นว่า ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้น มีมูลค่าสูงกว่าจำนวนเงินที่เจ้าของเรือได้รับในการจำกัดความรับผิด กรณีนี้ผู้เสียหายสามารถเรียกร้อง ค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่ยังขาดได้จากกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษ น้ำมัน อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) มีข้อสังเกตว่า การที่ผู้เสียหายจะได้รับ ค่าสินไหมทดแทนจากกองทุนระหว่างประเทศดังกล่าวประเทศไทยจะต้องเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา ระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage; FUND 1992) เสียก่อน ซึ่งประเด็นนี้ได้รับคำชี้แจง จากผู้แทนกระทรวงคมนาคม (กรมเจ้าท่า) ว่า ในขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการเสนอเรื่องให้ ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว และในทางปฏิบัติจำเป็นต้องใช้อนุสัญญานี้ควบคู่กับ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992) ส่วนประเด็นข้อสังเกตอื่นๆ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ได้นำมาประกอบการตรวจพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติฯ ด้วยแล้ว

(๓) ประเด็นข้อสังเกตของกระทรวงพาณิชย์ที่เกี่ยวกับการประกันภัยตามข้อ ๒.๕

(๑) ถึง (๓) นั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ได้นำมาประกอบการตรวจพิจารณาโดยได้แก้ไข เพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติฯ ให้เหมาะสมและถูกต้องยิ่งขึ้นแล้ว

(๔) ประเด็นข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดตามข้อ ๒.๖ (๑) ถึง (๘) นั้น

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) มีความเห็นดังต่อไปนี้

(ก) เพิ่มบทบัญญัติเรื่องการยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียม ในกรณีที่พนักงานอัยการ ดำเนินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐเพื่อเป็นการ ช่วยเหลือผู้เสียหายจำนวนมากที่ไม่สามารถเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีได้เอง (ร่างมาตรา ๓๑ วรรคสอง)

(ข) ประเด็นเรื่องการบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ (ร่างมาตรา ๓๔) คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) เห็นว่า ไม่สมควรกำหนดหลักการเรื่องต่างตอบแทนของเขต อำนาจศาล (Reciprocal Enforcement) ไว้ เนื่องจาก รัฐภาคีแต่ละประเทศจะต้องปฏิบัติตาม

พันธกรณีของอนุสัญญาฯ อยู่แล้ว และการที่ประเทศทวีปาคีโตไม่ปฏิบัติตามพันธกรณีแล้วประเทศคู่ภาคีนั้นจะละเมิดพันธกรณีด้วยก็คงไม่ถูกต้อง

นอกจากนี้ ได้แก่ ไข้อยู่คำต่างๆ และประเด็นเรื่องความลักลั่นของขนาด ระยะเวลาในการจำกัดความรับผิดชอบตามข้อสังเกตให้ถูกต้องด้วยแล้ว

๓.๒ สารสำคัญของร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหาย จากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... ที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) มีดังนี้

เนื่องจาก คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) เห็นว่า ร่างพระราชบัญญัตินี้เป็นการตรากฎหมายอนุวัติการเพื่อรองรับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่ง สำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ ซึ่งประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีแต่โดยที่ อนุสัญญาฯ เป็นกฎหมายระหว่างประเทศที่บัญญัติเนื้อหาและหลักการในเรื่องต่างๆ ไว้อย่างกว้างๆ เพื่อให้ประเทศที่จะเข้าเป็นภาคีไม่ว่าจะเป็นประเทศที่ใช้ระบบ common law หรือระบบ civil law สามารถนำไปปรับใช้ให้เข้ากับระบบกฎหมายภายในของแต่ละประเทศได้ ดังนั้น คณะกรรมการ กฤษฎีกา (คณะพิเศษ) จึงเห็นว่า การตราร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่จำเป็นต้องลือข้อความทั้งหมด เพียงแต่บัญญัติให้สอดคล้องกับหลักการสำคัญของอนุสัญญาฯ และในขณะเดียวกัน ต้องไม่ขัดแย้งกับ ระบบกฎหมายภายในของไทย สำหรับสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติฯ ที่ผ่านการตรวจพิจารณา มีดังต่อไปนี้

(๑) โครงสร้างกฎหมาย จำแนกเนื้อหาสาระของร่างพระราชบัญญัติฯ ออกเป็นหมวดหมู่เพื่อความชัดเจน ได้แก่

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

(๒) วันใช้บังคับ แก้ไขเพิ่มเติมระยะเวลาการมีผลใช้บังคับกฎหมาย จากเดิมที่กำหนดไว้เก้าสิบวันเป็นหนึ่งปี (ร่างมาตรา ๒)

(๓) บทนิยาม แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยาม (ร่างมาตรา ๓) ให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น ดังนี้

(๓.๑) แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “เรือ” โดยจำแนกลักษณะ ของเรือที่ต้องอยู่ภายใต้บังคับของร่างพระราชบัญญัติฯ ออกเป็น ๒ กรณี คือ (๑) เรือหรือยานพาหนะ ทางทะเลที่ได้ต่อหรือดัดแปลงขึ้นเพื่อบรรทุกน้ำมันโดยเฉพาะ และ (๒) เรือที่สามารถบรรทุกได้



ทั้งน้ำมันและสินค้าอื่น และเรือนั้นได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าตามความเป็นจริง ทั้งนี้ เพื่อความชัดเจนและสอดคล้องกับข้อ ๑.๑<sup>๖</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๓.๒) แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “บุคคล” โดยกำหนดให้ห้างหุ้นส่วน และบริษัทเป็น “กลุ่มบุคคล” เพื่อความเหมาะสมและสอดคล้องกับข้อ ๑.๒<sup>๗</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๓.๓) แก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำของบทนิยามคำว่า “เจ้าของเรือ” เพื่อความชัดเจน และสอดคล้องกับข้อ ๑.๓<sup>๘</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๓.๔) เพิ่มบทนิยามคำว่า “นายเรือ” เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติฯ กำหนดบทลงโทษต่อนายเรือในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๖ ร่างมาตรา ๓๗ และร่างมาตรา ๓๘) ดังนั้น จึงจำเป็นต้องกำหนดนิยามของ “นายเรือ” ไว้เพื่อความชัดเจน

(๓.๕) แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “ความเสียหายจากมลพิษ” โดยจำแนกหลักเกณฑ์การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษไว้ ๒ กรณี เพื่อความชัดเจนยิ่งขึ้นและสอดคล้องกับข้อ ๑.๖<sup>๙</sup> ของอนุสัญญาฯ ได้แก่

---

<sup>๖</sup> Article I For the purpose of this Convention:

1. “Ship” means any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard.

<sup>๗</sup> Article I For the purpose of this Convention:

2. “Person” means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.

<sup>๘</sup> Article I For the purpose of this Convention:

3. “Owner” means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship’s operator, “owner” shall mean such company.

<sup>๙</sup> Article I For the purpose of this Convention:

6. “Pollution damage” means:

(a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken;

(b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

(ก) ค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง ในกรณีนี้ให้รวมถึงค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อม และการสูญเสียผลประโยชน์จากความเสียหายของสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมให้จำกัดเพียงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการที่สมเหตุสมผลซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วหรือจะดำเนินการต่อไปเพื่อให้สิ่งแวดล้อมที่เสียไปคืนสู่สภาพเดิม

(ข) ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการในการป้องกัน และการสูญเสีย หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้มาตรการป้องกันนั้น

(๓.๖) แก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำของบทนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” เพื่อความชัดเจน และสอดคล้องกับข้อ ๑.๘<sup>๖</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๓.๗) ตัดบทนิยามคำว่า “กองทุน” ออก เนื่องจาก เรื่องกองทุนนี้เป็น หลักการที่กำหนดอยู่ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชย ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage; FUND 1992) ซึ่งประเทศไทย ยังไม่ได้เข้าเป็นภาคี และหลักการที่ถูกต้องเป็นเรื่อง “การวางหลักประกัน” ดังนั้น ในร่างพระราชบัญญัติฯ จึงได้แก้ไขคำว่า “กองทุน” เป็น “การวางหลักประกัน” ซึ่งจะได้กล่าวถึงโดยละเอียดใน (๗)

(๓.๘) แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “หน่วยบัญชี” เป็น “หน่วยสิทธิพิเศษ ถอนเงิน” เพื่อความถูกต้องและสอดคล้องกับกฎหมายต่างๆ ที่ใช้ “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” เป็น หน่วยวัดเทียบเท่าสกุลเงิน เช่น พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบพ.ศ. ๒๕๔๘

(๓.๙) แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “ภาคีแห่งอนุสัญญา” โดยตัดข้อความ ที่อ้างถึงประเทศไทยมีความผูกพันอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่ง เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๖๙ ออก เนื่องจาก ร่างพระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมาย อนุวัติการอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษ ของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ เท่านั้น ส่วนอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อ ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๖๙ ประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีจึงไม่มีผลผูกพันแต่อย่างใด

(๓.๑๐) แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “ศาล” ให้หมายความว่า ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติจัดตั้ง ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ที่กำหนดบทนิยามของ “ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ” หมายความว่า ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่าง ประเทศกลาง และศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศภาค

(๓.๑๑) เพิ่มบทนิยามคำว่า “พนักงานเจ้าหน้าที่” เนื่องจากในหมวดว่าด้วย บทลงโทษของร่างพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจในการตรวจเอกสาร

---

<sup>๖</sup> Article I For the purpose of this Convention:

8. “Incident” means any occurrence, or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.

ใบรับรองการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน หรือมีอำนาจหน่วยงานเหนือเรือ หรือมีอำนาจใช้ดุลพินิจอนุญาตให้นำเรือออกจากท่าได้ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องกำหนดบทนิยามดังกล่าวไว้เพื่อความชัดเจน

(๓.๑๒) ตัดบทนิยามคำว่า “รัฐมนตรี” ออก เนื่องจากมีการใช้คำนี้เพียงแห่งเดียว คือ ในบทนิยามคำว่า “พนักงานเจ้าหน้าที่”

#### (๔) ขอบเขตการใช้บังคับกฎหมาย

(๔.๑) กำหนดให้ร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับเฉพาะกรณีดังต่อไปนี้เท่านั้น (ร่างมาตรา ๕) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๒<sup>๗</sup> ของอนุสัญญาฯ กล่าวคือ

(ก) ความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้นในราชอาณาจักรไทย ซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขต เนื่องจากรัฐชายฝั่งย่อมมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตของตน นอกจากนี้ให้รวมถึงความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย

(ข) ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้มาตรการในการป้องกัน

(๔.๒) กำหนดข้อยกเว้น (ร่างมาตรา ๖) ไว้ว่า ร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่ให้ใช้บังคับกับเรือรบ หรือเรือซึ่งรัฐถือกรรมสิทธิ์หรือดำเนินการของรัฐที่มีได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ เพื่อให้สอดคล้องกับข้อ ๑๑<sup>๘</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๕) ความรับผิดชอบ ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบไว้ ดังต่อไปนี้

---

<sup>๗</sup> Article II This Convention shall apply exclusively:

(a) to pollution damage caused:

(i) in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State, and

(ii) in the exclusive economic zone of a Contracting State, established in accordance with international law, or, if a Contracting State has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured.

(b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

<sup>๘</sup> Article XI

1. The provisions of this Convention shall not apply to warships or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service.

2. With respect to ships owned by a Contracting State and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in Article IX and shall waive all defenses based on its status as a sovereign State.

(๕.๑) กำหนดให้เจ้าของเรือเดินทะเลซึ่งบรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า ต้องรับผิดชอบอย่างเคร่งครัด (strict liability) ต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน (ร่างมาตรา ๗) เพื่อให้สอดคล้องกับข้อ ๓.๑<sup>๙</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๕.๒) กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบร่วมกัน ในกรณีที่มีเรือตั้งแต่สองลำ ขึ้นไปเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ แล้วก่อให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ (ร่างมาตรา ๘) เพื่อให้สอดคล้องกับข้อ ๔<sup>๑๐</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๕.๓) กำหนดให้เจ้าของเรือได้รับยกเว้นความรับผิดเพื่อความเสียหายจากมลพิษ หากความเสียหายนั้นเป็นผลจากสงครามหรือภัยธรรมชาติที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้ เป็นต้น (ร่างมาตรา ๙) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๒<sup>๑๑</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๕.๔) กำหนดให้เจ้าของเรืออาจหลุดพ้นความรับผิดได้ หากความเสียหายจากมลพิษนั้นเป็นผลจากการกระทำหรืองดเว้นกระทำไม่ว่าโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ที่ได้รับความเสียหายเอง (ร่างมาตรา ๑๐) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๓<sup>๑๒</sup> ของอนุสัญญาฯ

---

<sup>๙</sup> Article III

1. Except as provided in paragraph 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or, where the incident consists of a series of occurrences, at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident.

<sup>๑๐</sup> Article IV

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the owners of all the ships concerned, unless exonerated under Article III, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

<sup>๑๑</sup> Article III

2. No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage:

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, or

(b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party, or

(c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

<sup>๑๒</sup> Article III

3. If the owner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the

(๕.๕) กำหนดประเภทบุคคลที่ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามร่างพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๑๑) เพื่อให้สอดคล้องกับข้อ ๓.๔<sup>๑๓</sup> ของอนุสัญญาฯ อย่างไรก็ตาม ร่างมาตราดังกล่าวไม่กระทบสิทธิไต่เบี่ยของเจ้าของเรือต่อบุคคลที่สาม (ร่างมาตรา ๑๑ วรรคสี่) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๕<sup>๑๔</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๕.๖) กำหนดให้เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากมลพิษได้ตามขนาดระวางของเรือ (ร่างมาตรา ๑๒) เพื่อให้สอดคล้องกับข้อ ๕.๑<sup>๑๕</sup> ของอนุสัญญาฯ

---

damage or from the negligence of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from his liability to such person.

<sup>๑๓</sup> Article III

4. No claim for compensation for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. Subject to paragraph 5 of this Article, no claim for compensation for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against:

- (a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;
- (b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;
- (c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship;
- (d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;
- (e) any person taking preventive measures;
- (f) all servants or agents of persons mentioned in subparagraphs (c), (d) and (e);

unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

<sup>๑๔</sup> Article III

5. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.

<sup>๑๕</sup> Article V

1. The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:

- (a) for a ship not exceeding 5,000 gross tonnage, liability is limited to 4.51 million SDR ;
- (b) for a ship 5,000 to 140,000 gross tonnage : liability is limited to 4.51 million SDR plus 631 SDR for each additional gross tonne over 5,000;
- (c) for a ship over 140,000 gross tonnage : liability is limited to 89.77 million SDR

SDR

(๕.๗) กำหนดหลักเกณฑ์ในการคำนวณความรับผิด (ร่างมาตรา ๑๓) ไว้  
ดังนี้

(ก) แก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการแปลงสกุลเงิน จาก “การแปลงหน่วยบัญชีให้เป็นเงินสกุลบาท ให้คำนวณตามหลักเกณฑ์และอัตราแลกเปลี่ยนที่ธนาคารแห่งประเทศไทยกำหนดในเวลาที่ได้มีการจัดตั้งกองทุนตามความในพระราชบัญญัตินี้” เป็น “การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นเงินสกุลบาท ให้คำนวณตามที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศตามข้อตกลงเกี่ยวกับกองทุนการเงินระหว่างประเทศซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกกำหนดในเวลาที่ได้มีการวางหลักประกัน...” เพื่อให้ถูกต้องตามความเป็นจริง เนื่องจากในทางปฏิบัติกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund (IMF)) เป็นหน่วยงานที่กำหนดอัตราแลกเปลี่ยนการแปลงสกุลเงิน ซึ่งมีใช้ธนาคารแห่งประเทศไทยแต่อย่างใด หลักการดังกล่าวสอดคล้องกับข้อ ๕.๙ (a) (b) และ (c)<sup>๑๖</sup> ของอนุสัญญาฯ

---

<sup>๑๖</sup> Article V

9. (a) The “unit of account” referred to in paragraph 1 of this article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in paragraph 1 shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the constitution of the fund referred to in paragraph 3. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund shall be calculated in a manner determined by that State.

(b) Nevertheless, a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 9(a) may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in paragraph 9(a) shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

(c) The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 9 (a) and the conversion mentioned in paragraph 9(b) shall be made in such manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in paragraph 1 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 9(a). Contracting States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 9(a), or the result of the conversion in paragraph 9(b) as the case may be, when

(ข) ให้คำนวณความรับผิดตามขนาดระวางของเรือตามแนบท้าย ๑ แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันของเรือ ค.ศ. ๑๙๖๙ (International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969) เพื่อให้สอดคล้องกับข้อ ๕.๑๐<sup>๑๗</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๕.๘) กำหนดกรณีที่เจ้าของเรือไม่อาจจำกัดความรับผิดได้ (ร่างมาตรา ๑๔) หากความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของเจ้าของเรือ ซึ่งได้กระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ (recklessly) ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๒<sup>๑๘</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๖) การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดหาประกันภัยและหลักประกันทางการเงินไว้ ดังต่อไปนี้

(๖.๑) กำหนดให้เรือไทยซึ่งบรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป ต้องมีใบรับรองที่แสดงถึงการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินที่เพียงพอต่อความรับผิดสำหรับความเสียหายจากมลพิษ (ร่างมาตรา ๑๕) เพื่อให้สอดคล้องกับข้อ ๗.๑<sup>๑๙</sup> ของอนุสัญญาฯ นอกจากนี้ ได้เพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (ร่างมาตรา ๑๕วรรคสอง) โดยกำหนดให้ออกเป็นกฎกระทรวง ซึ่งหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขดังกล่าวจะรวมถึงการบอกเลิกสัญญาประกันภัยตามหลักการในข้อ ๗.๕<sup>๒๐</sup> ของอนุสัญญาฯ ด้วย ดังนั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) จึงให้ตัด

---

depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

<sup>๑๗</sup> Article V

10. For the purpose of this article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969

<sup>๑๘</sup> Article V

2. The owner shall not be entitled to limit his liability under this Convention if it is proved that the pollution damage resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

<sup>๑๙</sup> Article VII

1. The owner of a ship registered in a Contracting State and carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or a certificate delivered by an international compensation fund, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in article V, paragraph 1 to cover his liability for pollution damage under this Convention.

<sup>๒๐</sup> Article VII

5. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the

หลักการเรื่องการสิ้นผลของใบรับรองการจดทะเบียนเรือหรือหลักประกันทางการเงินด้วยเหตุอื่นตาม  
ร่างมาตรา ๓๐ เดิม ออก โดยให้กำหนดไว้ในกฎกระทรวงแทน

(๖.๒) กำหนดให้เรือต่างประเทศไม่ว่าจะจดทะเบียนในประเทศใดซึ่งได้  
บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป เมื่อเรือนั้นได้ผ่านหรือเข้าออกทะเล  
อาณาเขตของราชอาณาจักรไทยต้องมีใบรับรองการจดทะเบียนเรือหรือหลักประกันทางการเงิน  
เช่นกัน (ร่างมาตรา ๑๙) เพื่อให้สอดคล้องกับข้อ ๗.๑๑<sup>๒๑</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๖.๓) กำหนดให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่ดังนี้

(ก) ออกใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน  
ให้แก่เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย ซึ่งใบรับรองต้องมีรายการต่างๆ ตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๑๖)  
เพื่อให้สอดคล้องกับข้อ ๗.๒<sup>๒๒</sup> ของอนุสัญญาฯ และให้ออกใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกัน  
ทางการเงินให้แก่เรือต่างประเทศที่มีได้จดทะเบียนในประเทศภาคีแห่งอนุสัญญา (ร่างมาตรา ๑๗)  
นอกจากนี้ ได้กำหนดให้เก็บใบรับรองไว้บนเรือ (ร่างมาตรา ๑๘) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๗.๔<sup>๒๓</sup>

---

insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this article, before three  
months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities  
referred to in paragraph 4 of this article, unless the certificate has been surrendered to these  
authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions  
shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer  
satisfying the requirements of this article.

<sup>๒๑</sup> Article VII

11. Subject to the provisions of this article, each Contracting State shall ensure, under its national legislation, that insurance or other security to the extent specified in paragraph 1 of this article is in force in respect of any ship, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an off-shore terminal in its territorial sea, if the ship actually carries more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo.

<sup>๒๒</sup> Article VII

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a Contracting State has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a Contracting State such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a Contracting State it may be issued or certified by the appropriate authority of any Contracting State. This certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars:

(a) name of ship and port of registration;

(b) name and principal place of business of owner;

(c) type of security;

(d) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;

(e) period of validity of certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

<sup>๒๓</sup> Article VII



ของอนุสัญญาฯ สำหรับหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขของการขอใบรับรอง การออกใบรับรอง และการสิ้นผลของใบรับรอง ให้กำหนดในกฎกระทรวง

(ข) ตรวจใบรับรองการจัดการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

(ร่างมาตรา ๑๙ วรรคสอง)

(๗) การวางหลักประกัน คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ให้เปลี่ยนการใช้ถ้อยคำว่า “กองทุน” เป็น “การวางหลักประกัน” เพื่อมิให้เกิดความสับสนกับเรื่องกองทุนตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage; FUND 1992) โดยร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการวางหลักประกัน ผลของการวางหลักประกัน และการนำหลักประกันมาชำระให้กับผู้ที่มีสิทธิ ดังต่อไปนี้

(๗.๑) กำหนดให้เจ้าของเรือต้องวางหลักประกันเพื่อจำกัดความรับผิดของตนภายหลังจากเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วไว้ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๒๑) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๓<sup>๒๔</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๗.๒) กำหนดให้ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันแก่เจ้าของเรือมีสิทธิวางหลักประกันแทน แต่การวางหลักประกันนั้นไม่กระทบต่อสิทธิของผู้เรียกร้องใดๆ ที่มีต่อเจ้าของเรือ (ร่างมาตรา ๒๒) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๑๑<sup>๒๕</sup> ของอนุสัญญาฯ

---

4. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a Contracting State, with the authorities of the State issuing or certifying the certificate.

<sup>๒๔</sup> Article V

3. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this article the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the Court or other competent authority of any one of the Contracting States in which action is brought under article IX or, if no action is brought, with any Court or other competent authority in any one of the Contracting States in which an action can be brought under article IX. The fund can be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the legislation of the Contracting State where the fund is constituted, and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

<sup>๒๕</sup> Article V

11. The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such a fund may be constituted even if, under the

(๗.๓) กำหนดผลของการวางหลักประกันไว้ (ร่างมาตรา ๒๓) กล่าวคือ ห้ามใช้สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษต่อทรัพย์สินอื่นจากเจ้าของเรือและให้ปล่อยเรือหรือทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรืออันสืบเนื่องจากสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษ ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๖.๑<sup>๒๖</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๗.๔) ให้เฉลี่ยหลักประกันแก่บรรดาผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ความเสียหายจากมลพิษตามส่วนแห่งสิทธิที่ได้พิสูจน์ในศาลแล้ว (ร่างมาตรา ๒๔) ซึ่งสอดคล้องกับ ข้อ ๕.๔<sup>๒๗</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๗.๕) ในกรณีที่เจ้าของเรือได้ดำเนินการตามสมควรเพื่อป้องกันหรือ บรรเทาความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น เจ้าของเรือนั้นมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในลำดับ เดียวกับสิทธิเรียกร้องอื่นจากหลักประกัน (ร่างมาตรา ๒๕) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๘<sup>๒๘</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๗.๖) กำหนดหลักการเรื่องการรับช่วงสิทธิ โดยในกรณีที่ยังไม่มีชำระ เงินจากหลักประกัน หากบุคคลตามที่กำหนดได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษไปแล้ว บุคคลดังกล่าวสามารถรับช่วงสิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเท่ากับจำนวนที่ตนได้จ่ายไป (ร่างมาตรา ๒๖) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๕<sup>๒๙</sup> ของอนุสัญญาฯ

---

provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limit his liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

<sup>๒๖</sup> Article VI

1. Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with article V, and is entitled to limit his liability,

(a) no person having a claim for pollution damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim;

(b) the Court or other competent authority of any Contracting State shall order the release of any ship or other property belonging to the owner which has been arrested in respect of a claim for pollution damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.

<sup>๒๗</sup> Article V

4. The fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amounts of their established claims.

<sup>๒๘</sup> Article V

8. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall rank equally with other claims against the fund.

<sup>๒๙</sup> Article V

(๘) การดำเนินคดีและอายุความ กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการดำเนินคดีไว้  
ดังนี้

(๘.๑) ให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินคดีเพื่อเรียกร้องค่าสินไหม  
ทดแทนความเสียหายจากมลพิษในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐได้ แต่ไม่ตัดสิทธิเอกชนที่จะฟ้องคดีด้วย  
ตนเอง (ร่างมาตรา ๓๑) รวมทั้งได้กำหนดเรื่องการยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมในกรณีที่พนักงานอัยการ  
ดำเนินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐ

(๘.๒) ผู้เสียหายอาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย  
จากมลพิษได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือบุคคลซึ่งได้ให้หลักประกันทางการเงิน แต่บุคคลดังกล่าว  
อาจยกข้อต่อสู้ตามที่กำหนดไว้ได้ (ร่างมาตรา ๒๙) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๗.๘<sup>๓๐</sup> ของอนุสัญญาฯ  
อย่างไรก็ตาม ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลที่ให้หลักประกันทางการเงินดังกล่าวอาจยื่นคำร้องขอต่อศาล  
เพื่อให้ออกหมายเรียกเจ้าของเรือเข้ามาในคดีด้วยก็ได้ (ร่างมาตรา ๓๒)

(๘.๓) กำหนดอายุความในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนไว้สามปีนับแต่  
วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น หรือภายในหกปี นับแต่วันที่อุบัติการณ์ได้เกิดขึ้นหรือวันที่อุบัติการณ์  
ครั้งแรกได้เกิดขึ้นในกรณีที่อุบัติการณ์ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง (ร่างมาตรา ๓๓) ซึ่งสอดคล้องกับ  
ข้อ ๘<sup>๓๑</sup> ของอนุสัญญาฯ

---

5. If before the fund is distributed the owner or any of his servants or agents or any person providing him insurance or other financial security has, as a result of the incident in question, paid compensation for pollution damage, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

<sup>๓๐</sup> Article VII

8. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for pollution damage. In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limit his liability according to article V, paragraph 2, avail himself of the limits of liability prescribed in article V, paragraph 1. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the pollution damage resulted from the willful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.

<sup>๓๑</sup> Article VIII

(๙) เขตอำนาจศาล กำหนดเขตอำนาจศาลที่มีอำนาจดำเนินกระบวนการพิจารณาคดี (ร่างมาตรา ๓๔) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๙.๒<sup>๓๒</sup> ของอนุสัญญาฯ และกำหนดให้การบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาฯ ใช้บังคับในประเทศไทยได้ตามกำหนดเวลา เงื่อนไข และวิธีการตามข้อกำหนดของศาล (ร่างมาตรา ๓๕) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๑๐<sup>๓๓</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๑๐) บทกำหนดโทษ กำหนดมาตรการในการลงโทษไว้ดังนี้

(๑๐.๑) กำหนดอัตราโทษปรับต่อนายเรือและเจ้าของเรือคนละไม่เกินสองล้านบาท ในกรณีที่ไม่ได้จัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน และกำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งมีอำนาจหน่วงเหนี่ยวเรือที่เข้ามาในอาณาเขตของประเทศไทย ในกรณีที่เรือลำดังกล่าวมีลักษณะหรือดำเนินการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๖)

(๑๐.๒) กำหนดอัตราโทษปรับต่อนายเรือตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท ในกรณีที่นายเรือไม่อาจแสดงใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (ร่างมาตรา ๓๗)

นอกจากนี้ ได้จัดลำดับเลขมาตราและแก้ไขเพิ่มเติมบันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติฯ ให้เหมาะสมและถูกต้องยิ่งขึ้น

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สิงหาคม ๒๕๕๒

---

Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the incident which caused the damage. Where this incident consists of a series of occurrences, the six years' period shall run from the date of the first such occurrence.

<sup>๓๒</sup> Article IX

2. Each Contracting State shall ensure that its Courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions for compensation.

<sup>๓๓</sup> Article X

1. Any judgement given by a Court with jurisdiction in accordance with article IX which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any Contracting State, except:

(a) where the judgement was obtained by fraud ; or

(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his case.

2. A judgement recognized under paragraph 1 of this article shall be enforceable in each Contracting State as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

## นิยามศัพท์ทางเรือ

### เรือบรรทุกน้ำมัน \*

เรือบรรทุกน้ำมัน คือ เรือบรรทุกสินค้าเทกองชนิดเหลว ความจริงแล้วเรือที่ถูกจัดอยู่ในกลุ่มเรือบรรทุกน้ำมันมิใช่เรือน้ำมันแต่เพียงอย่างเดียวยังรวมไปถึงเคมีภัณฑ์เหลวแบบอื่นด้วย เช่น ก๊าซปิโตรเลียมเหลว ก๊าซธรรมชาติเหลว สารเคมีเหลวใน หลายรูปแบบ เป็นต้น

ภายในเรือจะแสดงให้เห็นถึงเรือน้ำมันที่ใช้กันทั่วไป ตัวเรือจะไม่ถูกแบ่งเป็นระวางแต่จะแบ่งเป็นถึงขนาดใหญ่ โดยอาศัยฉากั้นตามยาว (Logitudinal bulkhead) และฉากั้นตามขวาง (Transverse bulkhead) การขนถ่ายสินค้าในแต่ละถังจะใช้เครื่องสูบ (Pump) ซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมาก จึงนิยมให้มีห้องควบคุมเครื่องสูบ (Pump room) อยู่ในตัวเรือ ณ ตำแหน่งที่เหมาะสมเพื่อควบคุม การสูบน้ำมัน ท่อจ่ายน้ำมันออกจากเรือ มักจะอยู่บริเวณกลางลำ ทั้งกราบซ้าย (Port) และกราบขวา (Starboard) สังเกตเห็น ได้จากตำแหน่งของเสา ยกทำน้ำมันซึ่งตั้งอยู่บนดาดฟ้าเป็นจำนวนมาก เรือน้ำมันจะเป็นท้องชั้นเดียว (Single bottom) แต่เรือรุ่นใหม่ บางทีก็มีท้องสองชั้นถึงหัวและถึงท้ายใช้เป็นถังอับเฉาและปรับแต่งทริมเรือซึ่งมักจะไม่มีใครเพียงพอ จึงต้องมีถังอับเฉาที่หัวเรือ ทางกราบซ้าย-ขวาเพิ่มขึ้นอีก เรียกว่า ถังปีก (Wing Tank) ค่อนมาทางท้ายเรือ จะมีถังสลอป (slop tanks) อยู่ทั้งกราบซ้ายและ กราบขวาเพื่อใช้เป็นถังบรรทุกน้ำมันสินค้าเหมือนถังอื่น ๆ ในขาไป แต่หากกลับเมื่อจ่ายน้ำมันสินค้าหมดแล้วจะมีการล้างถังน้ำมัน สินค้า ซึ่งถังสลอปจะใช้เก็บน้ำและสารเคมีจากการล้าง ถังน้ำมันโดยไม่ปล่อยทิ้งลงทะเลให้เกิดมลภาวะ

### DWT และ GT : ของเรือแตกต่างกันอย่างไร \*\*

Deadweight (DWT) ความหมายใน Glossary of terms, SNAME (The Society of Naval architects and Marine Engineers) ให้ไว้ว่า น้ำหนักรวมของสินค้า วัสดุคงคลังและเชื้อเพลิงที่เรือบรรทุกไป คิดเป็นตัน จะเห็นได้ว่า ค่า DWT ไม่ได้ขึ้นอยู่กับขนาดความยาว ความกว้าง และระดับกินน้ำลึกของเรือ โดยตรง แต่ขึ้นอยู่กับความสามารถในการบรรทุกสินค้า ระยะปฏิบัติการ ความเร็วเรือ และจำนวนลูกเรือ พร้อมทั้งผู้โดยสาร

---

\* ที่มา : เอกสารประกอบการอบรมหลักสูตร ธุรกิจพาณิชย์ เรื่อง ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับเรือสินค้า และลักษณะของเรือ โดย อรรถนพ ปาลวัฒน์วิไชย หน้า ข-6

\*\* ที่มา : สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีประมงทะเล

เมื่อต้องการเรือที่มีความเร็วสูง ๆ ก็จะต้องมีเครื่องขับเคลื่อนที่มีกำลังสูงมาก และถ้าต้องการให้เรือมีความสามารถในการเดินทางไปได้ไกลๆ หรือมีระยะปฏิบัติการ (Cruising Range) ไกลมาก ๆ ก็จำเป็นที่จะต้องมือน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น และน้ำดื่มจำนวนมากด้วย

DWT เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับน้ำหนัก ซึ่งแสดงเป็นสูตรง่ายๆ ได้ดังนี้

$$DWT = F.O. + L.O. + Store + F.W. + Provision + Crew + Cargo$$

F.O. = น้ำมันเชื้อเพลิง ; L.O. = น้ำมันหล่อลื่น ; Store = เสบียงอาหารแห้ง ; F.W. = น้ำจืด ; Provision = เสบียงอาหารสด ; Crew = ลูกเรือและผู้โดยสาร ; Cargo = สินค้าที่บรรทุก

ระวางขับน้ำ (Displacement) คือ น้ำหนักของน้ำที่ถูกเรือเข้าแทนที่ ซึ่งยังแบ่งได้เป็น

Light Ship คือ น้ำหนักรวมของตัวเรือ เครื่องประกอบและเครื่องอุปกรณ์ต่าง ๆ เครื่องขับเคลื่อน เครื่องจักรกล ประกอบด้วย เกียร์ ใบจักร เพลลา พร้อมเครื่องกำเนิดไฟฟ้าและเครื่องจักรช่วย สูตรที่ใช้

$$Light Ship = Hull \& Structure + Outfitting + Machinery$$

Hull & Structure คือ ตัวลำเรือพร้อมโครงสร้างตัวเรือ

Outfitting คือ เครื่องประกอบตัวเรือ เช่น เครื่องเทียบเรือ ฝาปิดปากระวาง ประตู-หน้าต่าง บุม ทางเสือ ก้านทางเสือ เชือกเพลลาเสาใบ รอก เฟอร์นิเจอร์ ฯลฯ รวมทั้ง Hull engineering ได้แก่ กว้านยกของ กว้านนอน กว้านตั้ง ระบบทำความเย็น ระบบดับเพลิง ระบบน้ำจืดและน้ำเค็ม ระบบระบายอากาศ เป็นต้น Machinery คือ เครื่องจักรต่าง ๆ เช่น เครื่องจักรใหญ่ เพลลาและแบร็ง ใบจักรเรือ ระบบน้ำมันเชื้อเพลิง ระบบน้ำมันหล่อลื่น ระบบท่อทาง ปัมต่าง ๆ เป็นต้น

สำหรับการคำนวณน้ำหนักต่างๆ ของ Light Ship ให้ถูกต้องได้ค่อนข้างยาก จึงต้องประมาณให้เผื่อเหลือเผื่อขาดไว้บ้าง เรียกว่าอัตราน้ำหนัก (Margin) ดังนั้น น้ำหนักต่างๆ ที่อยู่บนเรือจะได้ว่า

$$Displacement = Light Ship + DWT + Margin$$

อัตราน้ำหนัก อาจจะมากถึง 3-4 % ของระวางขับน้ำ หรืออาจจะใช้เป็นน้ำหนักของ Ballast ก็ได้

ความเร็วเรือ และระยะปฏิบัติการ เป็นต้นเหตุสำคัญต่อน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ในเรือ เจ้าของเรือจะเป็นผู้ที่กำหนดระยะปฏิบัติการโดยแจ้งให้ผู้ออกแบบเรือได้ทราบ เพื่อทำการคำนวณก่อนที่จะเริ่มต่อเรือ สำหรับความเร็วเรือก็จะต้องแจ้งให้ทราบด้วยเช่นกัน แต่จะต้องทำการพิจารณาร่วมกันให้รอบคอบ เพราะมีผลกระทบต่อค่าระวางเรือบรรทุก (Required Freight Rate) ผู้ออกแบบเรือจะเอาค่า DWT, Speed และ Output ของ

เครื่องขับเคลื่อนเรือมาวิเคราะห์ว่า เมื่อต่อเรือเสร็จแล้วไปใช้งานว่าควรจะต้องคิดค่าระวางบรรทุกทุกเท่าไรจะมีกำไรหรือไม่ ถ้าไม่มีกำไรก็ต้องเปลี่ยนแปลงค่า DWT, Speed, Output เสียใหม่ หรือในกรณีที่พิจารณาแล้วว่าไม่มีกำไร แต่เมื่อนำเรือออกแล่นไปได้ไม่กี่ปี ปรากฏว่าเรือนั้นไม่ทำกำไรให้เป็นที่พอใจ เขาก็จะพยายามขายเรือลำนั้นออกไปเสีย

กรอบตันเนจ Gross Tonnage (GT) ความหมายใน Glossary of terms, SNAME ให้ไว้ว่า การวัดปริมาณภายในทั้งหมดของเรือ คิดเป็นตัน คือ 1 ตัน เท่ากับ 100 ลูกบาศก์ฟุต หรือ 2.83 ลูกบาศก์เมตร ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันของเรือ ปี ค.ศ.1969 ให้  $GT = K1V$  เมื่อ  $V =$  ปริมาตรส่วนที่ปิดทั้งหมดของเรือเป็นลูกบาศก์เมตร ;  $K1 = 0.2 + 0.02 \log_{10}V$

ค่า GT นี้ไม่เกี่ยวกับน้ำหนักใด ๆ เลย ไม่ขึ้นอยู่กับความเร็วเรือ หรือระยะปฏิบัติการ แต่เกี่ยวกับปริมาตรหรือความจุที่ใช้ใส่สินค้า ค่าตันเนจนี้เป็นหน่วยที่ใช้เรียกกันเป็นทางการหรือทางกฎหมาย สำหรับใช้ในการเสียภาษีหรือค่าท่า

### คำศัพท์ทางเรือ \*\*\*

Tonnage เป็นหน่วยที่ใช้วัดขนาดของเรือ ได้มีความพยายามมาแต่อดีตเพื่อให้การวัดขนาดของเรือเป็นไปตามมาตรฐาน เดียวกัน สนธิสัญญาที่มีข้อตกลงกัน และที่นิยมใช้ในปัจจุบันก็คือ International Tonnage Convention 1969 หรือ ITC 69 ซึ่งระบุ วิธีการคำนวณ Gross Registered Tonnage หรือ GRT และ Net Registered Tonnage หรือ NRT ไว้ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้คือ

Gross Registered Tonnage หรือเรียกย่อ ๆ ว่า GRT คือปริมาณในส่วนผิวน้ำทั้งหมดของเรือ 1 หน่วยของ GRT มีปริมาตรประมาณ 100 ลูกบาศก์ฟุต

GRT. (GROSS REGISTERED TONNAGE) หรือ ตันจดทะเบียนรวม หมายถึง จำนวนตันรวมของเรือ หรือเรือลำเลียงที่จดทะเบียนไว้ ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นๆ

GT. (GROSS TONNAGE) หมายถึง จำนวนตันรวมของเรือ หรือเรือลำเลียงที่คิดคำนวณตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการวัดขนาดของเรือ ค.ศ. 1969

---

\*\*\* ที่มา : สืบค้นจาก [www.marinerthai.com](http://www.marinerthai.com)

Net Registered Tonnage หรือเรียกย่อ ๆ ว่า NRT คือปริมาณในส่วนผืนก้น้ำของเรือที่สามารถใช้บรรทุกสินค้าได้ 1 หน่วย ของ NRT มีปริมาณ 100 ลูกบาศก์ฟุต ทั้ง GRT และ NRT ไม่มีหน่วย เช่น เรือมี GRT 9,500 และ NRT 6,500 เป็นต้น

ระวางขับน้ำ หรือ Displacement Tonnage คือน้ำหนักของน้ำที่จมลงไปแทนที่น้ำมีหน่วยเป็นเมตริกตัน หรือ 1,000 กิโลกรัม ส่วนมากใช้สำหรับกรณีของเรือรบ

น้ำหนักเรือเปล่า หรือ Light Displacement Tonnage คือน้ำหนักของมวลสารทั้งหมดที่ใช้ในการสร้างเรือ มักใช้ค่า 2 หน่วย คือ Long Ton หรือ 1,016 กิโลกรัม และ Metric Ton หรือ 1,000 กิโลกรัม

ระวางขับน้ำสูงสุดเมื่อบรรทุกสินค้า หรือ Loaded Displacement Tonnage คือน้ำหนักของเรือเปล่า และสิ่งของที่บรรทุกอยู่บนเรือทั้งหมด วัดที่ระดับอัตราการกินน้ำลึกสูงสุดของเรือ หน่วยที่ใช้เป็นเมตริกตันหรือ 1,000 กิโลกรัม

ระวางบรรทุกสูงสุด หรือ Deadweight Tonnage หรือเรียกย่อ ๆ ว่า DWT หรือ Deadweight All Told หรือ DWAT คือน้ำหนักที่เรือสามารถใช้ในการบรรทุกทุกสิ่งรวมทั้งน้ำหนักสินค้า น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำจืด เป็นต้น ที่เรือจะรับได้โดย ปลอดภัย มีหน่วยเป็นเมตริกตัน

ระวางบรรทุกสินค้าสูงสุด หรือ Deadweight Cargo Capacity หรือ DWCC คือน้ำหนักของสินค้าที่เรือจะสามารถบรรทุกได้ สูงสุด DWCC จะมีค่าผันแปรบ้างเล็กน้อย ขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสิ่งอื่น ๆ ที่ไม่ใช่สินค้า ที่บรรทุกอยู่บนเรือ เช่นน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำจืด ะไหล่ น้ำอับเฉา หรือ Ballast Water และน้ำหนักค่าคงที่ของเรือหรือ Constant Weight

ความจุของระวางสินค้าเรือ หรือ Grain หรือ Bale Capacity คือปริมาณความจุของระวางสินค้า มีหน่วยเป็นลูกบาศก์ฟุต หรือ ลูกบาศก์เมตร ถ้าเป็น Grain Capacity คือปริมาณ ความจุ ที่สามารถบรรจุสินค้าที่เป็นสินค้าเทกอง หรือเป็นเมสส์ ส่วน Bale Capacity คือปริมาณความจุที่สามารถบรรจุสินค้าที่เป็นกระสอบ หรือเป็นกล่องหรือเป็นหีบห่อ



## องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ \*

### (International Maritime Organization หรือ IMO)

#### 1. ข้อมูลทั่วไป

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศเป็นทบวงการชำนัญพิเศษของสหประชาชาติ และจัดตั้งขึ้น ตั้งแต่ปี 2502 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเวทีในการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกในการกำหนดมาตรฐานและแนวปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมทั้งเพื่อเป็นกลไกในการสร้างความร่วมมือทางวิชาการระหว่างประเทศสมาชิก ปัจจุบัน IMO มีประเทศสมาชิกรวมทั้งสิ้น 170 ประเทศ และสมาชิกสมทบ ได้แก่ หมู่เกาะฟาโร มาเก๊า และฮ่องกง สำนักงานใหญ่ IMO ตั้งอยู่ ณ กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร

#### 2. โครงสร้างการจัดองค์กร

2.1 **สมัชชา (Assembly)** เป็นองค์กรที่มีอำนาจสูงสุด ประกอบด้วยสมาชิก IMO ทั้งหมด สมัชชาสามัญสามัญจะมีขึ้นทุกๆ 2 ปี และอาจจะมีสมัยพิเศษในกรณีจำเป็น โดยจะมีผู้แทนจากประเทศสมาชิก สมาชิกสมทบ องค์การระหว่างประเทศ และองค์กรเอกชนเข้าร่วมการประชุม สมัชชาจะทำหน้าที่ให้ความเห็นชอบแผนงาน การออกเสียงอนุมัติงบประมาณและการตัดสินใจการจัดเตรียมการด้านการเงินของ IMO และเลือกตั้งคณะมนตรี

2.2 **คณะมนตรี (Council)** เป็นองค์กรบริหารงานของ IMO ประกอบด้วยสมาชิกจำนวน 40 ประเทศ ได้รับเลือกตั้งจากสมัชชา และมีวาระ 2 ปี เริ่มต้นหลังจากสมัชชาสามัญสามัญแต่ละสมัย รับผิดชอบงานของสมัชชา คณะมนตรีจะทำหน้าที่ตรวจสอบ กำกับดูแล และติดตามงานของ IMO ในช่วงระหว่างสมัยของสมัชชา ทำหน้าที่แทนสมัชชา (ยกเว้นหน้าที่ให้คำแนะนำรัฐบาลต่างๆ ในเรื่องความปลอดภัยและการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเลซึ่งสงวนไว้สำหรับสมัชชา) อาทิ

- ก) ประสานงานการจัดกิจกรรมต่างๆ ขององค์กรใน IMO
- ข.) พิจารณาร่างแผนการปฏิบัติงานและงบประมาณก่อนนำเสนอสมัชชา
- ค) พิจารณารายงานของคณะกรรมการและองค์กรต่างๆ ของ IMO แล้วนำเสนอข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อสมัชชา
- ง) แต่งตั้งเลขาธิการ IMO
- จ) ทำความตกลงกับองค์กรระหว่างประเทศอื่นๆ

โดยคณะมนตรีจะมีการประชุมสามัญสามัญขึ้นปีละ 2 ครั้ง

สมาชิกคณะมนตรี IMO จำนวน 40 ประเทศ ซึ่งได้รับเลือกตั้งจากที่ประชุมสมัชชา IMO สมัยสามัญครั้งที่ 26 เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2552 มีวาระ 2 ปี (2553-2554) มีดังนี้

**ประเภทกลุ่ม A** เป็นประเทศสมาชิกที่มีผลประโยชน์มากที่สุดในการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ จำนวน 10 ที่นั่ง ได้แก่ จีน กรีซ อิตาลี ญี่ปุ่น นอร์เว ปานามา เกาหลีใต้ รัสเซีย สหราชอาณาจักร และสหรัฐอเมริกา

\* ที่มา : กลุ่มงานองค์การระหว่างประเทศและสหประชาชาติ สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ สืบค้นจาก

**ประเภทกลุ่ม B** เป็นประเทศสมาชิกที่มีผลประโยชน์มากที่สุดในด้านการค้าที่ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ จำนวน 10 ที่นั่ง ได้แก่ อาร์เจนตินา บังกลาเทศ บราซิล แคนาดา ฝรั่งเศส เยอรมนี อินเดีย เนเธอร์แลนด์ สเปน และสวีเดน

**ประเภทกลุ่ม C** เป็นประเทศสมาชิกที่มีได้อยู่ในกลุ่ม A หรือ B ซึ่งมีผลประโยชน์เป็นพิเศษในด้านการขนส่งทางทะเลหรือการเดินเรือและเป็นตัวแทนภูมิภาคต่างๆ ของโลก จำนวน 20 ที่นั่ง ได้แก่ ประเทศออสเตรเลีย บาฮามาส ชิลี ไชปรัส เดนมาร์ก อียิปต์ อินโดนีเซีย จาไมกา เคนยา มาเลเซีย มอลตา เม็กซิโก เบลเยียม ไนจีเรีย ฟิลิปปินส์ ซาอุดีอาระเบีย สิงคโปร์ แอฟริกาใต้ ไทย และตุรกี

2.3 คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล (Maritime Safety Committee หรือ MSC) เป็นองค์กรด้านเทคนิคสูงสุดของ IMO ประกอบด้วยสมาชิกทุกประเทศ มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการพิจารณาประเด็นต่างๆ ในขอบเขตอำนาจของ IMO เกี่ยวข้องกับเครื่องช่วยเดินเรือ การต่อสร้างเรือและอุปกรณ์ การประจำการคนประจำเรือที่ปลอดภัย กฎเกณฑ์สำหรับการป้องกันเรือโดนกัน การดำเนินการกับสินค้าอันตราย ข้อกำหนดและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยทางทะเล ข้อมูลอุทกศาสตร์ บันทึกการเดินทางและการเดินเรือ การสอบสวนภัยพิบัติ การกู้ภัย และการช่วยชีวิต และประเด็นอื่นๆ ที่มีผลกระทบโดยตรงต่อความปลอดภัยทางทะเล รวมถึงเป็นกลไกในการทำหน้าที่ใดๆ ซึ่งอนุสัญญา IMO ได้มอบหมาย หรือหน้าที่ที่อาจมอบหมายหรือภายใต้ตราสารระหว่างประเทศและ IMO รับรอง รวมถึงความรับผิดชอบสำหรับการพิจารณาและเสนอข้อแนะนำและแนวปฏิบัติในเรื่องความปลอดภัยหรือที่เป็นไปได้ที่สมัชชารับรอง

2.4 คณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Environment Protection Committee หรือ MEPC) ประกอบด้วยประเทศสมาชิกทุกประเทศ มีหน้าที่พิจารณาประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษจากเรือ รวมทั้งจัดทำข้อแก้ไขระเบียบข้อบังคับและมาตรการต่างๆ เพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อม

2.5 คณะอนุกรรมการต่างๆ (Sub-Committees) ซึ่งช่วยเหลืองานของคณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล (MSC) และคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (MEPC) จำนวน 9 คณะ ดังนี้

- 2.5.1 คณะอนุกรรมการว่าด้วยของเหลวและก๊าซในปริมาตรรวม (Sub-Committee on Bulk Liquid and Gas: BLG)
- 2.5.2 คณะอนุกรรมการว่าด้วยสินค้าอันตราย สินค้าแข็ง และตู้สินค้า (Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Container: DSC)
- 2.5.3 คณะอนุกรรมการว่าด้วยการป้องกันเพลิงไหม้ (Sub-Committee on Fire Protection: FP)
- 2.5.4 คณะอนุกรรมการว่าด้วยวิทยุคมนาคม การค้นหา และการช่วยชีวิต (Sub-Committee on Radio communications and Search and Rescue: COMSAR)

- 2.5.5 คณะอนุกรรมการว่าด้วยความปลอดภัยในการเดินเรือ  
(Sub-Committee on Safety of Navigation: NAV)
- 2.5.6 คณะอนุกรรมการว่าด้วยการออกแบบเรือและการติดตั้งอุปกรณ์บนเรือ  
(Sub-Committee on Ship Design and Equipment: DE)
- 2.5.7 คณะอนุกรรมการว่าด้วยการทรงตัว แนวน้ำบรรทุก และความปลอดภัย  
ของเรือประมง (Sub-Committee on Stability and Load Lines and  
Fishing Vessel Safety: SLF)
- 2.5.8 คณะอนุกรรมการว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรมและการปฏิบัติหน้าที่ของ  
คนประจำเรือ (Sub-Committee on Standards of Training and  
Watch keeping: STW)
- 2.5.9 คณะอนุกรรมการว่าด้วยการปฏิบัติหน้าที่ของรัฐเจ้าของธง  
(Sub-Committee on Flag State Implementation: FSI)

2.6 คณะกรรมการกฎหมาย (Legal Committee หรือ LEG) ประกอบด้วยประเทศสมาชิกทุกประเทศ มีหน้าที่พิจารณาประเด็นต่างๆ ด้านกฎหมาย และออกกฎหมายบังคับสากล และหลักเกณฑ์เพื่อความปลอดภัยในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมทั้งกำหนดหลักการและขอบเขตความรับผิดชอบที่เจ้าของเรือต้องชดใช้แก่บุคคลที่ได้รับความเสียหาย

2.7 คณะกรรมการด้านความร่วมมือทางวิชาการ (Technical Cooperation Committee หรือ TC) ประกอบด้วยประเทศสมาชิกทุกประเทศ มีหน้าที่จัดทำโครงการทางวิชาการแก่ประเทศสมาชิกในการปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อกำหนดต่างๆ ของ IMO

2.8 คณะกรรมการอำนวยความสะดวก (Facilitation Committee หรือ FAL) ประกอบด้วยประเทศสมาชิกทุกประเทศ ทำหน้าที่ศึกษา จัดทำ และดำเนินการขจัดอุปสรรคและปัญหาและความซับซ้อนของระเบียบวิธีปฏิบัติในการเข้า ออก และเทียบท่าของเรือ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ

2.9 สำนักงานเลขาธิการ IMO มีเลขาธิการ (Secretary General) IMO ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าสำนักงาน ปัจจุบันชื่อ นาย Efthimios Mitropoulos ชาวกรีซ ดำรงตำแหน่งเลขาธิการ IMO ตั้งแต่ปี 2547 ไปจนถึงปี 2554

**อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่ง  
เพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1969 (CLC)**

**และ**

**การแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่ง  
สำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1992 (CLC 1992)\***

อนุสัญญานี้จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะเป็นหลักประกันว่าจะมีการชดเชยค่าเสียหายที่เหมาะสมแก่บุคคลที่ได้รับความเสียหายเนื่องมาจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเหตุทางทะเลที่เกี่ยวกับเรือบรรทุกน้ำมัน โดยอนุสัญญานี้ได้ถูกลงนามเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน ค.ศ.1969 และมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน ค.ศ. 1975 ต่อมาได้มีการปรับปรุงอนุสัญญานี้เรื่อยมาในปี ค.ศ.1976, 1984, 1992 และปี 2000 ตามลำดับ โดยการแก้ไขครั้งสำคัญที่สุดคือการแก้ไขปี ค.ศ.1992 ทำให้มีการเรียกว่า อนุสัญญานี้ว่า CLC 1992 ซึ่งอนุสัญญานี้ที่ถูกแก้ไขนี้มีสาระสำคัญดังนี้ คือ

1. อนุสัญญานี้กำหนดจะใช้แก่ความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นในอาณาเขตของรัฐภาคี รวมทั้งในทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งเป็นผลมาจากการรั่วไหลหรือหกหล่นของน้ำมันประเภทสลายตัวยาก (Persistence oil) ตลอดจนความเสียหายจากการใช้มาตรการในการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย แต่ไม่ใช้บังคับแก่การที่น้ำมันรั่วไหลจากถังเชื้อเพลิงของเรือประเภทอื่นๆ ที่มีใช้เรือบรรทุกน้ำมัน

2. อนุสัญญากำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษที่น้ำมันรั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันรวมทั้งค่าใช้จ่ายในการใช้มาตรการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ซึ่งเป็นความรับผิดแบบเคร่งครัด (Strict

---

\*ที่มา : เอกสารเพื่อประกอบการพิจารณากฎหมายของสมาชิกรัฐสภา เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... โดยศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกเจริญกร

liability) เว้นแต่ ความเสียหายนั้นเกิดจากภัยสงคราม หรือปรากฏการณ์ธรรมชาติ ซึ่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ หรือความเสียหายเกิดจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำ ของบุคคลที่สาม หรือความเสียหายทั้งหมดเกิดจากความประมาทเลินเล่อหรือการ กระทำผิดอื่นใดของรัฐบาลหรือเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่ดูแลบำรุงรักษาอาคาร หรือ เครื่องช่วยเดินเรืออื่นๆ

3. ในกรณีที่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหาย เจ้าของเรือสามารถจำกัด ความรับผิดได้ โดยอนุสัญญากำหนดให้เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดไม่เกิน จำนวนเงิน ดังนี้

- ก. เรือที่มีขนาดน้อยกว่า 5,000 ตัน จำกัดความรับผิดได้ 4.51 ล้าน SDR \*\*
- ข. เรือที่มีขนาดตั้งแต่ 5,000 ตัน ถึง 140,000 ตัน ให้เพิ่มจำนวนเงิน จำกัดความรับผิดอีกตันละ 631 SDR (4.51 ล้าน SDR+ 631 SDR/ ตัน)
- ค. เรือที่มีขนาดมากกว่า 140,000 ตันให้จำกัดความรับผิดได้จำนวน 89.77 ล้าน SDR

4. อนุสัญญากำหนดมิให้เจ้าของเรือจำกัดความรับผิดในกรณีที่ความเสียหาย นั้นเป็นผลมาจากการกระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจ เกิดขึ้นได้ของเจ้าของเรือ ดังนั้นในกรณีเช่นนี้ เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหม ทดแทนเต็มจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้น

---

\*\* SDR เป็นตัวย่อของ Special Drawing Rights ซึ่งเป็นหน่วยเงินตราสากลระหว่าง ประเทศของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ประกอบด้วยเงินสกุลหลัก 4 สกุลได้แก่ เงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เงินยูโร เงินปอนด์และเงินเยน ณ วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2554 1 SDR มีค่าประมาณ 48.012100 บาท จากข้อมูลของ IMF [http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_five.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx)

5. เพื่อการจำกัดความรับผิดชอบตามกฎหมาย เจ้าของเรืออาจจะจัดตั้งกองทุนขึ้นโดยการฝากเงินหรือการจัดหาประกันซึ่งเป็นที่ยอมรับภายใต้กฎหมายของรัฐภาคีที่มีการจัดตั้งกองทุนนั้นได้

6. กองทุนหรือหลักประกันที่เจ้าของเรือวางไว้จะต้องนำมาเฉลี่ยให้แก่บุคคลผู้ได้รับความเสียหาย และหากบุคคลใดได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษไปแล้ว บุคคลดังกล่าวสามารถรับช่วงสิทธิของบุคคลที่ได้รับการชดใช้เท่ากับจำนวนเงินที่จ่ายไปตามอนุสัญญาเพื่อมารับส่วนเฉลี่ยจากกองทุนหรือหลักประกันนี้

7. เมื่อมีการจัดตั้งกองทุนจำกัดความรับผิดชอบแล้ว ห้ามมิให้บุคคลที่สิทธิเรียกร้องของตนตกอยู่ภายใต้การจำกัดความรับผิดชอบ บังคับใช้สิทธิของตนต่อทรัพย์สินใดๆ ของเจ้าของเรือ เพื่อสิทธิเรียกร้องนั้น

8. เจ้าของเรือที่บรรทุกน้ำมันในฐานะที่เป็นสินค้าในปริมาณเกินกว่า 2,000 ตัน จะต้องจัดให้มีการคงไว้ซึ่งการประกันภัยหรือมีหลักประกันทางการเงินอื่นที่เหมาะสม และเพื่อเป็นหลักฐานในเรื่องนี้ เจ้าของเรือจะต้องได้รับใบรับรองจากเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจของรัฐที่เรือนั้นชักธงว่าได้มีการดำเนินการดังกล่าว และจะต้องมีการเก็บใบรับรองนั้นไว้บนเรือ

# INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1992<sup>1</sup>

The States Parties to the present Convention,

CONSCIOUS of the dangers of pollution posed by the worldwide maritime carriage of oil in bulk,

CONVINCED of the need to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil from ships,

DESIRING to adopt uniform international rules and procedures for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases,

HAVE AGREED as follows:

## Article I

For the purposes of this Convention:

1. "Ship" means any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard.
2. "Person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
3. "Owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "owner" shall mean such company.
4. "State of the ship's registry" means in relation to registered ships the State of registration of the ship, and in relation to unregistered ships the State whose flag the ship is flying.
5. "Oil" means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship.
6. "Pollution damage" means:
  - (a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken;
  - (b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

<sup>1</sup> 1992 Civil Liability Convention.

\* ที่มา : สืบค้นจาก <http://www.iopcfunds.org>

7. "Preventive measures" means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.
8. "Incident" means any occurrence, or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.
9. "Organization" means the International Maritime Organization.
10. "1969 Liability Convention" means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969. For States Parties to the Protocol of 1976 to that Convention, the term shall be deemed to include the 1969 Liability Convention as amended by that Protocol.

## Article II

This Convention shall apply exclusively:

- (a) to pollution damage caused:
  - (i) in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State, and
  - (ii) in the exclusive economic zone of a Contracting State, established in accordance with international law, or, if a Contracting State has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;
- (b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

## Article III

1. Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or, where the incident consists of a series of occurrences, at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident.
2. No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage:
  - (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, or
  - (b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party, or
  - (c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.
3. If the owner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from his liability to such person.



4. No claim for compensation for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. Subject to paragraph 5 of this Article, no claim for compensation for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against:

- (a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;
- (b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;
- (c) any charterer (how so ever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship;
- (d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;
- (e) any person taking preventive measures;
- (f) all servants or agents of persons mentioned in subparagraphs (c), (d) and (e);

unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

5. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.

#### Article IV

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results there from, the owners of all the ships concerned, unless exonerated under Article III, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

#### Article V

1. The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:

- (a) 4,510,000 units of account<sup>2</sup> for a ship not exceeding 5,000 units of tonnage;
- (b) for a ship with a tonnage in excess there of, for each additional unit of tonnage, 631 units of account<sup>2</sup> in addition to the amount mentioned in sub-paragraph (a);

provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 89,770,000 units of account<sup>2</sup>.

2. The owner shall not be entitled to limit his liability under this Convention if it is proved that the pollution damage resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

3. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the Court or other competent authority of any one of the Contracting States in which action is brought under Article IX or, if no action is brought, with any Court or other competent authority in any one of the Contracting States in which an action can be brought under Article IX. The fund can be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the legislation of the Contracting State where the fund is constituted, and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

<sup>2</sup> Lower amounts applied to incidents occurring before 1 November 2003; see pages 18-19.

4. The fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amounts of their established claims.
5. If before the fund is distributed the owner or any of his servants or agents or any person providing him insurance or other financial security has as a result of the incident in question, paid compensation for pollution damage, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.
6. The right of subrogation provided for in paragraph 5 of this Article may also be exercised by a person other than those mentioned therein in respect of any amount of compensation for pollution damage which he may have paid but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.
7. Where the owner or any other person establishes that he may be compelled to pay at a later date in whole or in part any such amount of compensation, with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation under paragraphs 5 or 6 of this Article, had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.
8. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall rank equally with other claims against the fund.
9.
  - (a) The "unit of account" referred to in paragraph 1 of this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in paragraph 1 shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the constitution of the fund referred to in paragraph 3. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund shall be calculated in a manner determined by that State.
  - (b) Nevertheless, a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 9(a) may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in paragraph 9(a) shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.
  - (c) The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 9(a) and the conversion mentioned in paragraph 9(b) shall be made in such manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in paragraph 1 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 9(a). Contracting States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 9(a), or the result of the conversion in paragraph 9(b) as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.
10. For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.
11. The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this Article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such a fund may be constituted even if, under the provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limit his liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

## Article VI

1. Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with Article V, and is entitled to limit his liability,
  - (a) no person having a claim for pollution damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim;
  - (b) the Court or other competent authority of any Contracting State shall order the release of any ship or other property belonging to the owner which has been arrested in respect of a claim for pollution damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.
2. The foregoing shall, however, only apply if the claimant has access to the Court administering the fund and the fund is actually available in respect of his claim.

## Article VII

1. The owner of a ship registered in a Contracting State and carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or a certificate delivered by an international compensation fund, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1 to cover his liability for pollution damage under this Convention.
2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a Contracting State has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a Contracting State such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a Contracting State it may be issued or certified by the appropriate authority of any Contracting State. This certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars:
  - (a) name of ship and port of registration;
  - (b) name and principal place of business of owner;
  - (c) type of security;
  - (d) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
  - (e) period of validity of certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.
3. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.
4. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a Contracting State, with the authorities of the State issuing or certifying the certificate.

5. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this Article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 4 of this Article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this Article.
6. The State of registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.
7. Certificates issued or certified under the authority of a Contracting State in accordance with paragraph 2 shall be accepted by other Contracting States for the purposes of this Convention and shall be regarded by other Contracting States as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a Contracting State. A Contracting State may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.
8. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for pollution damage. In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limit his liability according to Article V, paragraph 2, avail himself of the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.
9. Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 of this Article shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention.
10. A Contracting State shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to trade unless a certificate has been issued under paragraph 2 or 12 of this Article.
11. Subject to the provisions of this Article, each Contracting State shall ensure, under its national legislation, that insurance or other security to the extent specified in paragraph 1 of this Article is in force in respect of any ship, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an off-shore terminal in its territorial sea, if the ship actually carries more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo.
12. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a Contracting State, the provisions of this Article relating there to shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limits prescribed by Article V, paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as practicable the model prescribed by paragraph 2 of this Article.

## Article VIII

Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought there under within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the incident which caused the damage. Where this incident consists of a series of occurrences, the six years' period shall run from the date of the first such occurrence.

## Article IX

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea or an area referred to in Article II, of one or more Contracting States or preventive measures have been taken to prevent or minimize pollution damage in such territory including the territorial sea or area, actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the defendant.
2. Each Contracting State shall ensure that its Courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions for compensation.
3. After the fund has been constituted in accordance with Article V the Courts of the State in which the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

## Article X

1. Any judgment given by a Court with jurisdiction in accordance with Article IX which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any Contracting State, except:
  - (a) where the judgment was obtained by fraud; or
  - (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his case.
2. A judgment recognized under paragraph 1 of this Article shall be enforceable in each Contracting State as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

## Article XI

1. The provisions of this Convention shall not apply to warships or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service.
2. With respect to ships owned by a Contracting State and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in Article IX and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

## Article XII

This Convention shall supersede any International Conventions in force or open for signature, ratification or accession at the date on which the Convention is opened for signature, but only to the extent that such Conventions would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations of Contracting States to non-Contracting States arising under such International Conventions.

## **Transitional provisions**

### Article XII *bis*

The following transitional provisions shall apply in the case of a State which at the time of an incident is a Party both to this Convention and to the 1969 Liability Convention:

- (a) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, liability under this Convention shall be deemed to be discharged if, and to the extent that, it also arises under the 1969 Liability Convention;

- (b) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, and the State is a Party both to this Convention and to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, liability remaining to be discharged after the application of subparagraph (a) of this Article shall arise under this Convention only to the extent that pollution damage remains uncompensated after application of the said 1971 Convention;
- (c) in the application of Article III, paragraph 4, of this Convention the expression "this Convention" shall be interpreted as referring to this Convention or the 1969 Liability Convention, as appropriate;
- (d) in the application of Article V, paragraph 3, of this Convention the total sum of the fund to be constituted shall be reduced by the amount by which liability has been deemed to be discharged in accordance with sub-paragraph (a) of this Article.

Article XII *ter*

## **Final clauses**

The final clauses of this Convention shall be Articles 12 to 18 of the Protocol of 1992 to amend the 1969 Liability Convention. References in this Convention to Contracting States shall be taken to mean references to the Contracting States of that Protocol.

### **Final Clauses of the Protocol of 1992 to amend the 1969 Civil Liability Convention**

Article 12

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Protocol shall be open for signature at London from 15 January 1993 to 14 January 1994 by all States.
2. Subject to paragraph 4, any State may become a Party to this Protocol by:
  - (a) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
  - (b) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.
4. Any Contracting State to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, hereinafter referred to as the 1971 Fund Convention, may ratify, accept, approve or accede to this Protocol only if it ratifies, accepts, approves or accedes to the Protocol of 1992 to amend that Convention at the same time, unless it denounces the 1971 Fund Convention to take effect on the date when this Protocol enters into force for that State.
5. A State which is a Party to this Protocol but not a Party to the 1969 Liability Convention shall be bound by the provisions of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol in relation to other States Parties here to, but shall not be bound by the provisions of the 1969 Liability Convention in relation to States Parties there to.
6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol shall be deemed to apply to the Convention so amended, as modified by such amendment.

## Article 13

### Entry into force

1. This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which ten States including four States each with not less than one million units of gross tanker tonnage have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization.
2. However, any Contracting State to the 1971 Fund Convention may, at the time of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol, declare that such instrument shall be deemed not to be effective for the purposes of this Article until the end of the six-month period in Article 31 of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention. A State which is not a Contracting State to the 1971 Fund Convention but which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention may also make a declaration in accordance with this paragraph at the same time.
3. Any State which has made a declaration in accordance with the preceding paragraph may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General of the Organization. Any such withdrawal shall take effect on the date the notification is received, provided that such State shall be deemed to have deposited its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol on that date.
4. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force twelve months following the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

## Article 14

### Revision and amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending the 1992 Liability Convention may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a Conference of Contracting States for the purpose of revising or amending the 1992 Liability Convention at the request of not less than one third of the Contracting States.

## Article 15

### Amendments of limitation amounts

1. Upon the request of at least one quarter of the Contracting States any proposal to amend the limits of liability laid down in Article V, paragraph 1, of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.
2. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.
3. All Contracting States to the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.
4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States present and voting in the Legal Committee, expanded as provided for in paragraph 3, on condition that at least one half of the Contracting States shall be present at the time of voting.

5. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and in particular the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance. It shall also take into account the relationship between the limits in Article V, paragraph 1, of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol and those in Article 4, paragraph 4, of the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992.
6.
  - (a) No amendment of the limits of liability under this Article may be considered before 15 January 1998 nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article. No amendment under this Article shall be considered before this Protocol has entered into force.
  - (b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol increased by 6 per cent per year calculated on a compound basis from 15 January 1993.
  - (c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol multiplied by 3.
7. Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one quarter of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment by the Legal Committee have communicated to the Organization that they do not accept the amendment in which case the amendment is rejected and shall have no effect.
8. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.
9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 16, paragraphs 1 and 2, at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.
10. When an amendment has been adopted by the Legal Committee but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 7. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

## Article 16

### Denunciation

1. This Protocol may be denounced by any Party at any time after the date on which it enters into force for that Party.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the Organization.
3. A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General of the Organization.



4. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the 1969 Liability Convention in accordance with Article XVI thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol.
5. Denunciation of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention by a State which remains a Party to the 1971 Fund Convention shall be deemed to be a denunciation of this Protocol. Such denunciation shall take effect on the date on which denunciation of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention takes effect according to Article 34 of that Protocol.

## Article 17

### Depositary

1. This Protocol and any amendments accepted under Article 15 shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.
2. The Secretary-General of the Organization shall:
  - (a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:
    - (i) each new signature or deposit of an instrument together with the date thereof;
    - (ii) each declaration and notification under Article 13 and each declaration and communication under Article V, paragraph 9, of the 1992 Liability Convention;
    - (iii) the date of entry into force of this Protocol;
    - (iv) any proposal to amend limits of liability which has been made in accordance with Article 15, paragraph 1;
    - (v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 15, paragraph 4;
    - (vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 15, paragraph 7, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9 of that Article;
    - (vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;
    - (viii) any denunciation deemed to have been made under Article 16, paragraph 5;
    - (ix) any communication called for by any Article of this Protocol;
  - (b) transmit certified true copies of this Protocol to all Signatory States and to all States which accede to this Protocol.
3. As soon as this Protocol enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

## Article 18

### Languages

This Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this twenty-seventh day of November one thousand nine hundred and ninety-two.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.<sup>3</sup>

## ปัญหาการรั่วไหลของน้ำมัน (Oil spill) \*

“การรั่วไหลของน้ำมัน” เกิดจากอุบัติเหตุทางเรือ เช่น เรือโตนกัน การอับปางของเรือ และกิจกรรม การเดินเรือ ได้แก่ การถ่ายน้ำมันเครื่อง การระบายน้ำในท้องเรือ การขนถ่ายน้ำมัน การขุดเจาะก๊าซธรรมชาติ และน้ำมันในทะเล การรั่วไหลของน้ำมันลงสู่ทะเลไทยที่เกิดขึ้นตั้งแต่ ปี 2516-2545 พบว่ามีการรั่วไหลของ น้ำมันสู่ทะเลและชายฝั่งถึง 92 ครั้ง โดยการรั่วไหลครั้งใหญ่ที่สุดเกิดขึ้น 4 ครั้ง ได้แก่ การรั่วไหลของน้ำมันดิบ 3 ครั้ง เกิดจากการรั่วไหลระหว่างการขนถ่ายน้ำมันดิบจากเรือและท่อส่งถ่ายน้ำมันสู่เรือบรรทุกน้ำมัน และอีก 1 ครั้ง เป็นการรั่วไหลของน้ำมันดีเซลเกิดจากการชนกันของเรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งการรั่วไหลแต่ละครั้งมีปริมาณ น้ำมันลงสู่ทะเลมากกว่า 1 หมื่นลิตร

อย่างไรก็ตาม สถานการณ์การรั่วไหลของน้ำมันในช่วงเวลาดังกล่าวมีสาเหตุมาจากการลักลอบทิ้ง น้ำมันเป็นส่วนใหญ่ ยังมีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุเรือชนกันและอุบัติเหตุเพลิงไหม้ ความผิดพลาดระหว่างการ ปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เช่น การรั่วไหลขณะสูบล้างและการซ่อมแซมถังน้ำมันโดยขาดความระมัดระวัง นอกจากนี้ยังเกิดจากการชำรุดเสียหายของอุปกรณ์ต่างๆ เช่น ถังเก็บน้ำมันเสื่อมสภาพ ท่อขนถ่ายรั่ว และ วาล์วปิดเปิดชำรุด เป็นต้น กรมควบคุมมลพิษได้สรุปมูลค่าสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิตและไม่มีชีวิตที่จะได้รับผลกระทบจากกรณีน้ำมันรั่วไหล เฉพาะบริเวณอ่าวไทยตอนในและอ่าวไทยฝั่งตะวันออก มีการศึกษาและประเมินมูลค่าสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรทางทะเลที่มีชีวิตและไม่มีชีวิตที่ได้รับผลกระทบจากการ รั่วไหลของน้ำมันในบริเวณอ่าวไทยดังตารางที่แนบท้าย ซึ่งมูลค่าที่ต้องสูญเสียไปเนื่องจากได้รับผลกระทบจาก คราบน้ำมัน ได้แก่ ป่าชายเลนประมาณ 183,600 บาทต่อไร่ ส่วนปะการังและหญ้าทะเลประมาณ 4,700 และ 9,600 บาทต่อตารางเมตร ตามลำดับ และสัตว์น้ำอื่นๆ ในทางการประมงจะคิดมูลค่าการสูญเสียซึ่งคำนวณ จากปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้กับราคาปัจจุบันที่จับสัตว์น้ำชนิดนั้นๆ

ตาราง สรุปมูลค่าสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต ที่จะได้รับผลกระทบจากกรณี น้ำมันรั่วไหล เฉพาะบริเวณอ่าวไทยตอนในและอ่าวไทยฝั่งตะวันออก

รายละเอียด	มูลค่า	หน่วย	หมายเหตุ
1. ทรัพยากรป่าชายเลน	183,568	บาท/ไร่	ไม่รวมความเสียหายของ ทรัพยากรสัตว์น้ำ
2. ทรัพยากรปะการัง			
2.1 มูลค่าการฟื้นฟูทรัพยากร ปะการัง	2,316	บาท/ตารางเมตร/ปี	ไม่รวมค่าเสียหายของ ทรัพยากรสัตว์น้ำและ

\* ที่มา : กรมควบคุมมลพิษ สืบค้นจาก <http://www.pcd.go.th>

รายละเอียด	มูลค่า	หน่วย	หมายเหตุ
2.2 มูลค่าความเสียหายของ ทรัพยากรปะการัง	4,633	บาท/ตารางเมตร/ปี	การติดตามตรวจสอบ และซ่อมแซม ไม่รวมค่าเสียหายของ ทรัพยากรสัตว์น้ำ
3. ทรัพยากรหญ้าทะเล	9,639	บาท/ตารางเมตร/ปี	ไม่รวมค่าเสียหายของ ทรัพยากรสัตว์น้ำ
4. ทรัพยากรชายหาด			
4.1 มูลค่าการฟื้นฟูหาดทราย	1,542,000	บาท/ทราย 2,000ลบ. เมตร/ปี	ไม่รวมค่าเสียหายของ ทรัพยากรสัตว์น้ำ
4.2 มูลค่าการฟื้นฟูหาดโคลน	6,822,000	บาท/โคลน 2,000ลบ. เมตร/ปี	ไม่รวมค่าเสียหายของ ทรัพยากรสัตว์น้ำ
5. นกในระบบนิเวศทางทะเล			
5.1 มูลค่าการฟื้นฟูและรักษา	78,456,000	บาท/นก100ตัว/ปี	
5.2 มูลค่าการทดแทน	30,133,700	บาท/นก100ตัว/ปี	
6. การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง			
6.1 การเพาะเลี้ยงหอยแมลงภู่	8.3	บาท/กิโลกรัม	
6.2 การเพาะเลี้ยงหอยนางรม	3.6-3.7	บาท/กิโลกรัม	
6.3 การเพาะเลี้ยงหอยแครง	17.5	บาท/กิโลกรัม	
6.4 การเลี้ยงปลาในกระชัง	165-170	บาท/กิโลกรัม	
6.5 การเพาะเลี้ยงกุ้งกุลาดำ	180-205	บาท/กิโลกรัม	
6.6 การเพาะเลี้ยงกุ้งขาว	112.5-115	บาท/กิโลกรัม	
7. การประมงพื้นบ้านใกล้ฝั่ง			
7.1 อวนปู	75-135	บาท/กิโลกรัม	
7.2 ลอบปู	80-120	บาท/กิโลกรัม	
7.3 ลอบหมึก	85-130	บาท/กิโลกรัม	
7.4 อวนปลา	40-55	บาท/กิโลกรัม	

นอกจากนี้ ยังมีทรัพยากรบางประเภทที่ได้รับผลกระทบจากคราบน้ำมันแล้วจะต้องทำการฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพสมดุล ได้แก่ ปะการังประมาณ 2,300 บาทต่อตารางเมตร หาดทรายและหาดโคลนประมาณ 1,542,000 และ 6,822,000 บาทต่อสองพันลูกบาศก์เมตร และนกทะเลประมาณ 78,456,000 บาทตัวต่อนกหนึ่งร้อยตัว

สถิติน้ำมันรั่วไหล ปี ๒๕๕๖ \*

ลำดับที่	วัน/เดือน/ปี	ชนิดน้ำมัน	ปริมาณ	สถานที่เกิดเหตุ	สาเหตุ	การดำเนินงาน	การดำเนินการทางกฎหมาย
๑	๑๒ มกราคม ๒๕๕๖	คราบน้ำมันสีดำ	ไม่ทราบ (กว้างประมาณ ๓๐ เมตร ยาวประมาณ ๘๐ เมตร)	บริเวณท่าเรือ B5 ท่าเรือแหลมฉบัง	ปลอยทิ้งจากเรือ M.V. SITC Inchon สัญชาติฮ่องกง	เจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่า (ศจป.) และบริษัทเอกชนโดยการว่าจ้างของท่าเรือฯ ได้ร่วมกันปฏิบัติงานขจัดคราบน้ำมันระหว่างวันที่ ๑๖-๑๗ มกราคม ๒๕๕๖ จนแล้วเสร็จ	เจ้าหน้าที่ของ ศจป. และท่าเรือ B5 ได้แจ้งความไว้เป็นหลักฐาน ณ สถานีตำรวจภูธรแหลมฉบัง
๒	๒๙ มกราคม ๒๕๕๖	คราบน้ำมันสีน้ำตาล (ลักษณะเป็นแผ่นและหยดน้ำมันขนาดเล็ก)	ประมาณ ๗๐๐ ลิตร	บริเวณหน้าท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ เขตอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี	ไม่ทราบ	เจ้าหน้าที่เรือขจัดคราบน้ำมัน (วล.) และ ศจป. พร้อมด้วยเรือตรวจการณ์ ๘๐๓ ได้ร่วมกันปฏิบัติงานขจัดคราบน้ำมัน โดยคราบน้ำมันที่เป็นแผ่นได้ทำการฉีดพ่นสารเคมีขจัดคราบน้ำมัน (Dispersant) จำนวน ๑๐ ลิตร ส่งผลให้คราบน้ำมันดังกล่าวเกิดการแตกตัวจนมีลักษณะเป็นแผ่นฟิล์มบางๆ จึงปล่อยให้สลายตัวตามธรรมชาติ ส่วนบริเวณที่พบหยดน้ำมันขนาดเล็กได้ดำเนินการขจัดด้วยการนำเรือขับวนบริเวณดังกล่าวเพื่อเร่งให้คราบน้ำมันเกิดการแตกตัวต่อไป	-

\* ที่มา : กรมเจ้าท่า สืบค้นจาก <http://www.md.go.th/>

ลำดับที่	วัน/เดือน/ปี	ชนิดน้ำมัน	ปริมาณ	สถานที่เกิดเหตุ	สาเหตุ	การดำเนินงาน	การดำเนินการทางกฎหมาย
๓	๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖	ไม่ทราบ	ไม่ทราบ	ในแม่น้ำเจ้าพระยา ใกล้กับอุโมงค์บริเวณสะพานพระราม ๓	ไม่ทราบ	หลังได้รับแจ้งเหตุทางโทรศัพท์จากพนักงานของคลังน้ำมันเซฟรอน พระราม ๓ เจ้าหน้าที่ของ วล. และ สด. พร้อมด้วยเรือตรวจนิตตรวจการณ์และอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน ได้เดินทางไปยังจุดเกิดเหตุทันที แต่เมื่อถึงบริเวณที่เกิดเหตุพบเพียงคราบน้ำมันสีรุ้งซึ่งจัดเป็นคราบน้ำมันที่สามารถสลายตัวได้เองตามธรรมชาติ เจ้าหน้าที่ของ วล. และ สด. จึงยุติปฏิบัติการ	-
๔	๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖	น้ำมันเตา (คราบน้ำมันสีดำ)	ไม่ทราบ	บริเวณด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือและทิศตะวันตกของท่าเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ อำเภศรีราชา จังหวัดชลบุรี	ไม่ทราบ	เจ้าหน้าที่ประจำเรือขจัดคราบน้ำมัน (วล.) และ ศจป. ได้ร่วมกันปฏิบัติงาน โดยฉีดพ่นสารเคมีขจัดคราบน้ำมัน (dispersant) จำนวน ๑๐ ลิตร ลงบนผิวน้ำที่พบคราบน้ำมัน ส่งผลให้คราบน้ำมันดังกล่าวเกิดการแตกตัวจนมีลักษณะเป็นแผ่นฟิล์มบางๆ จึงปล่อยให้สลายตัวตามธรรมชาติต่อไป	-
๕	๒๒ มีนาคม ๒๕๕๖	น้ำมันเตา	๒๐,๐๐๐ ลิตร	บริเวณคลองท่าจีน อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต	เรือประมงตัดแปลงชื่อ "เปรมิกา" จมลงในคลองท่าจีน ส่งผลให้น้ำมันเตาที่บรรทุกมาใน	เจ้าหน้าที่ของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ตคลังน้ำมันปตท. ภูเก็ตทัพเรือภาคที่ ๓ ตำรวจน้ำภูเก็ต เทศบาลตำบล รัชฎา รวมถึงชาวเรือบริเวณใกล้เคียง ได้ร่วมกันปฏิบัติงาน	ในเบื้องต้นเจ้าหน้าที่ของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาภูเก็ต ได้แจ้งความฯ ไว้เป็นหลักฐาน ไว้ที่ สก. เมืองภูเก็ต

ลำดับที่	วัน/เดือน/ปี	ชนิดน้ำมัน	ปริมาณ	สถานที่เกิดเหตุ	สาเหตุ	การดำเนินงาน	การดำเนินการทางกฎหมาย
					เรือเกิดการรั่วไหล	<p>ขจัดคราบน้ำมันจนแล้วเสร็จระหว่างวันที่ ๒๒-๒๕ มีนาคม ๒๕๕๖ (๓ วัน) โดยใช้วิธีการต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. สั่งการให้เจ้าของเรือดำเนินการสูบน้ำมันเตาที่คงเหลืออยู่ในเรือเปรมิกาไปเก็บไว้ที่เรืออีกลำหนึ่ง</li> <li>๒. การใช้ทุ่นกักคราบน้ำมัน (Boom) ความยาว ๒๐๐ เมตร เพื่อจำกัดพื้นที่การแพร่กระจายของคราบน้ำมัน และใช้อุปกรณ์ตักคราบน้ำมันไปเก็บรวบรวมไว้ในถังน้ำมันเปล่าขนาด ๒๐๐ ลิตร จำนวน ๒๑ ถัง</li> <li>๓. ฉีดพ่นสารเคมีขจัดคราบน้ำมัน (dispersant) จำนวน ๑,๐๐๐ ลิตร ลงบนผิวน้ำที่ปนเปื้อนคราบน้ำมันซึ่งอยู่นอกวงล้อมของทุ่นและใกล้ฝั่ง ทั้งทางเรือและเครื่องฉีดน้ำของรถดับเพลิงบนฝั่ง ส่งผลให้คราบน้ำมันดังกล่าวเกิดการแตกตัวจนมีลักษณะเป็นแผ่นฟิล์มบางๆ จึงปล่อยให้สลายตัวตามธรรมชาติต่อไป</li> </ol>	

ลำดับที่	วัน/เดือน/ปี	ชนิดน้ำมัน	ปริมาณ	สถานที่เกิดเหตุ	สาเหตุ	การดำเนินงาน	การดำเนินการทางกฎหมาย
๖	๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๖	น้ำมันดิบ	ประมาณ ๕๐ ตัน	บริเวณทุ่นรับน้ำมันดิบกลางทะเล (Single Point Mooring : SPM) รวมทั้งด้านเหนือและทิศทิศตะวันตกของเกาะเสม็ด ในพื้นที่จังหวัดระยอง	รั่วไหลจากท่อรับน้ำมันดิบขนาด 16 นิ้ว รั่วบริเวณทุ่น SPM ของบริษัท PTTGC	เจ้าหน้าที่ของ กรมเจ้าท่า (จก.๖ สาขาระยอง ศจป.) จังหวัดระยอง, กองทัพเรือ (ทรก. ๑ และ ศรชล.เขต ๑) กองทัพบก สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง ศูนย์อนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งที่ ๑ สำนักงานท่าเรือนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดระยอง บริษัท PTTGC และบริษัท OSRL ประเทศสิงคโปร์ ได้ร่วมกันปฏิบัติงานขจัดคราบน้ำมัน ตั้งแต่วันที่ ๒๗ กรกฎาคม - ๖ สิงหาคม ๒๕๕๖ จนแล้วเสร็จ โดยมีรายละเอียดดังนี้ ๑. ปิดวาล์วท่อรับน้ำมันดิบทันทีเพื่อหยุดการรั่วไหล . ๒. ติดตามการเคลื่อนตัวของคราบน้ำมัน ณ พื้นที่เกิดเหตุ รวมถึงบริเวณเกาะกูดี้และชายฝั่งในเขตอำเภอบ้านเพด้วยเรือยนต์ตรวจการณ์ ๘๐๓ เรือเจ้าท่า ๑๘๗ และเรือเดินสุทธิของกรมเจ้าท่า และอากาศยานของ ทรก. ๑ ซึ่งบริเวณเกาะกูดี้และชายฝั่งในเขตอำเภอบ้านเพ	เจ้าหน้าที่ จก.๖ (รย.) ได้ลงบันทึกประจำวัน ไว้ที่ สภ. มาบตาพุด อ.เมือง จ.ระยอง และรวบรวมหลักฐานดำเนินคดีต่อไป



ลำดับที่	วัน/เดือน/ปี	ชนิดน้ำมัน	ปริมาณ	สถานที่เกิดเหตุ	สาเหตุ	การดำเนินงาน	การดำเนินการทางกฎหมาย
						<p>ส่วนใหญ่ไม่พบคราบน้ำมัน พบเพียงแผ่นฟิล์มน้ำมันบางๆ เท่านั้น</p> <p>๓. คัดการณ์แนวทางการเคลื่อนตัวของคราบน้ำมันโดยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยกรมควบคุมมลพิษ</p> <p>๔. วางทุ่นกักคราบน้ำมันแบบม่าน (Curtain Boom) บริเวณที่เกิดเหตุเพื่อลดการแพร่กระจายของคราบน้ำมันในทะเล ด้วยเรือขจัดคราบน้ำมันของบริษัท PTTGC จำนวน ๗ ลำ</p> <p>๕. กักและเก็บคราบน้ำมันด้วย Curtain Boom และเครื่องเก็บคราบน้ำมันแบบทำนบ (Wier Skimmer) โดยเรือเต็นสุทธิ</p> <p>๖. ฉีดพ่นสารเคมีขจัดคราบน้ำมัน (Dispersant) ด้วยหมู่เรือขจัดคราบน้ำมันและ เครื่องบิน C130 ของบริษัท OSRL จำนวน ๒๐,๐๐๐ ลิตร และ ๑๒,๐๐๐ ลิตร ตามลำดับ</p> <p>๔. การทำความสะอาดชายฝั่ง ด้วยรถ Vaccum Pump, Beach Boom, Brush skimmer พลับ ผ้าใบปูรองพื้นถึง รถไถนาพลิก ทุ่นดูดซับน้ำมันและแผ่นซับน้ำมัน ซ้อนหรือสวิงใช้ตักคราบน้ำมัน ปืน</p>	

ลำดับที่	วัน/เดือน/ปี	ชนิดน้ำมัน	ปริมาณ	สถานที่เกิดเหตุ	สาเหตุ	การดำเนินงาน	การดำเนินการทางกฎหมาย
						<p>ฉีดน้ำแรงดันสูง โดยใช้กำลังพลจากกองทัพอากาศ กองทัพบก บริษัท PTTGC ผู้มีจิตอาสา รวมถึงหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</p> <p>๕. รวบรวมและขนส่งคราบน้ำมันรวมถึงของแข็งเปื้อนน้ำมันที่เก็บได้ลงใน Fast Tank, Truck Pump, big bag, IBC Tank, เรือบาส เรือลำเลียงของกองทัพอากาศ กองทัพบก และภาคเอกชน รถ ๖ ล้อ เคน รถแบ็คโฮ รถตัก เพื่อนำไปกำจัดบนฝั่งอย่างถูกวิธีต่อไป</p> <p>๖. หน่วยงานอื่นๆ มีหน้าที่สนับสนุนทางด้านวิชาการ อุปกรณ์ ยานพาหนะ กำลังคน และอื่นๆ ตามที่ศูนย์ประสานงานฯ (กรมเจ้าท่า) ร้องขอ</p>	
๗	๗ ธันวาคม ๒๕๕๖	คราบน้ำมันสีดำ	ไม่ทราบ	บริเวณชายหาดตาแหวนของเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี	สันนิษฐานว่าเกิดจากการลักลอบทิ้งจากเรือ	เจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่า (สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ ๖ สาขาซอยพิทยา และกลุ่มสิ่งแวดล้อม) และประชาชนบนเกาะล้านได้ร่วมกันปฏิบัติงานขจัดคราบน้ำมัน โดยการให้แผ่นดูดซับคราบน้ำมัน (Absorbent Sheet) รวมทั้งเก็บรวบรวมวัตถุเปื้อนคราบน้ำมันใส่ภาชนะเพื่อนำส่งกำจัดอย่างถูกวิธีต่อไป	-

## ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... \*

ปัจจุบันการดำเนินกิจกรรมในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านอุตสาหกรรม การขนส่ง การคมนาคม การเกษตร การประมง ตลอดจนกิจกรรมทางด้านสาธารณสุขจำเป็นต้องใช้พลังงานจากน้ำมันทั้งสิ้น น้ำมันจึงเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ แต่เนื่องจากการผลิตน้ำมันในประเทศไม่เพียงพอต่อความต้องการ ประเทศไทยจึงต้องพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ ซึ่งการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศหรือแม้แต่การขนส่งน้ำมันภายในประเทศส่วนใหญ่จะขนส่งทางเรือเดินทะเลเป็นหลัก โดยเรือบรรทุกน้ำมันเหล่านี้ได้ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นการปล่อยทิ้งน้ำมันลงในทะเล การรั่วไหลของน้ำมัน หรือการประสบอุบัติเหตุของเรือบรรทุกน้ำมันแล้วก่อให้เกิดความเสียหายและผลกระทบอย่างมหาศาลไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว การประมงและสุขอนามัยของประชาชน มลพิษน้ำมันเหล่านี้ไม่เพียงก่อให้เกิดความเสียหายในบริเวณที่เกิดเหตุเท่านั้น แต่ยังอาจขยายไปสู่บริเวณอื่น ๆ ในวงกว้างได้อีกด้วย

ดังนั้น เพื่อให้เกิดความระมัดระวังและเพื่อให้มีการชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมันดังกล่าว จึงสมควรมีกฎหมายที่มีมาตรการเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันให้เกิดความชัดเจนยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... ขึ้น ซึ่งร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับดังกล่าว มีข้อดี ดังนี้

### ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....

๑. เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการสำคัญและรองรับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992)

๒. เป็นการสร้างหลักประกันในการชดเชยและการเยียวยาให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน

๓. เพื่อลดความเสี่ยงที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการโดยให้ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อสังคม และผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบโดยเคร่งครัดต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่ได้กระทำขึ้น

---

\* ที่มา : บันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... เรียบเรียงโดย นางกิตติมา อรุณพูลทรัพย์ วิทยากรปฏิบัติการ กลุ่มงานกฎหมาย ๑ สำนักกฎหมาย

๔. เพื่อลดผลกระทบในการสร้างความเสียหายแก่ทรัพยากรธรรมชาติ สภาพแวดล้อม ระบบนิเวศวิทยา ห่วงโซ่อาหาร ความเสียหายต่อวิถีประมงพื้นบ้าน การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำตามชายฝั่งทะเล ตลอดจนสุขอนามัยของบุคคลที่อาศัยอยู่บริเวณชายฝั่ง

๕. การปรับปรุงและพัฒนากฎหมายเพื่อการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมด้านการท่องเที่ยว ช่วยพัฒนาเศรษฐกิจในชุมชนท้องถิ่น อีกทั้งยังเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่ประเทศอีกด้วย

---

## ภาคผนวก

- : หนังสือสำนักนายกรัฐมนตรี  
ที่ นร ๐๕๐๓/๑๘๘๕๓ ลงวันที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๕๗  
เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอสมานิติบัญญัติแห่งชาติ จำนวน ๑๐ ฉบับ  
กราบเรียน ประธานสมานิติบัญญัติแห่งชาติ
- : ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....  
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
- : บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ  
ความรับผิดทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....  
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา  
ปฏิบัติหน้าที่  
สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

เลขรับ..... 6279 .....

วันที่..... ๒๘ ต.ค. ๒๕๖๗ .....

เวลา..... ๐๘.๒๕ .....



ที่ นร ๐๕๐๓/ ๑๙๖๕๓

สำนักนายกรัฐมนตรี  
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

ตุลาคม ๒๕๕๗

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติ จำนวน ๑๐ ฉบับ  
กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ  
สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้ จำนวน ๑๐ ฉบับ

กลุ่มงานบริหารทั่วไป  
รับที่ ๑๒๕ / ๕๗ วันที่ ๒๘ ต.ค. ๕๗  
เวลา ๐๘.๓๐ น. ส่ง ส.อ.ค. พ.ร.บ.  
สำนักการประชุม


ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอ

๑. ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....
  ๒. ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (ปรับปรุงหน่วยงานที่ได้รับยกเว้นภาษีประจำปี)
  ๓. ร่างพระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (กำหนดความผิดเกี่ยวกับการถ่ายวิดีโอในโรงภาพยนตร์)
  ๔. ร่างพระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คุ้มครองข้อมูลการบริหารสิทธิ)
  ๕. ร่างพระราชบัญญัติความลับทางการค้า (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....
  ๖. ร่างพระราชบัญญัติกองอาสารักษาดินแดน (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....
  ๗. ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (ส่งใบสั่งทางไปรษณีย์)
  ๘. ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (กำหนดคดีสัญญาจราจรเพิ่มเติมกำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ใช้ไฟฉายเรื่องแสงในการแสดงสัญญาณจราจรได้)
  ๙. ร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ....
  ๑๐. ร่างพระราชบัญญัติวิชาชีพเภสัชกรรม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....
- จำนวน ๑๐ ฉบับ ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นเรื่องด่วน

จึงขอเสนอร่างพระราชบัญญัตินี้จำนวน ๑๐ ฉบับ พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล และบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาเป็นเรื่องด่วนต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

พลเอก

  
(ประยุทธ์ จันทร์โอชา)  
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี  
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๔ (อมรศักดิ์)

กลุ่มงานนิติคดี  
รับที่ ๑๓ (๖) / ๒๕๕๗  
วันที่ ๒๘ / ๑๐ / ๕๗  
เวลา ๐๘.๕๐ น.  
สำนักการประชุม

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

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  
ความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน  
พ.ศ. ....

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

.....  
.....

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจาก  
มลพิษน้ำมัน

.....  
.....

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อ  
ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันประกาศใน  
ราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้  
“เรือ” หมายความว่า

(๑) เรือเดินทะเลใด ๆ รวมทั้งยานพาหนะทางทะเลแบบใด ๆ ซึ่งได้ต่อหรือดัดแปลงขึ้น  
เพื่อใช้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า

(๒) เรือที่สามารถบรรทุกได้ทั้งน้ำมันและสินค้าอื่น ให้ถือว่าเป็นเรือตามความหมายนี้  
ต่อเมื่อเรือนั้นได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า และให้ถือว่าเป็นเรืออยู่ต่อไปในระหว่างการเดินทาง  
ภายหลังการบรรทุกน้ำมันจนกว่าจะพิสูจน์ได้ว่าไม่มีน้ำมันเหลืออยู่ในระวาง

“ท่าเรือ” หมายความว่า สถานที่สำหรับให้บริการจอดเรือ เทียบ บรรทุก หรือขนถ่าย  
น้ำมันหรือสินค้าอื่น และให้หมายความรวมถึงสิ่งลายน้้อื่นใดไม่ว่าจะมีเครื่องจักรสำหรับขับเคลื่อน



หรือไม่ก็ตามซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์อย่างเดียวกันแต่มิได้ใช้เพื่อการขนส่ง และไม่ว่าสิ่งลอยน้ำนั้นจะติดตรงหรือโยงยึดไว้กับฝั่งหรืออยู่ในทะเลก็ตาม

“บุคคล” หมายความว่า บุคคลธรรมดา กลุ่มบุคคล หรือหน่วยงานของรัฐหรือเอกชน ไม่ว่าจะมิฐานะเป็นนิติบุคคลหรือไม่ และให้หมายความรวมถึงรัฐและเขตการปกครองของรัฐนั้น

“เจ้าของเรือ” หมายความว่า บุคคลซึ่งได้จดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือหรือในกรณีที่ไม่มีการจดทะเบียนก็ให้หมายถึงบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของเรือตามความเป็นจริง ในกรณีที่รัฐเป็นเจ้าของเรือและดำเนินการโดยบริษัทที่ได้จดทะเบียนในรัฐนั้นในฐานะเป็นผู้ประกอบกิจการเดินเรือ คำว่า เจ้าของเรือให้หมายความถึงบริษัทดังกล่าว

“นายเรือ” หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

“น้ำมัน” หมายความว่า น้ำมันแร่ไฮโดรคาร์บอนที่สลายตัวยาก เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันเตา น้ำมันดีเซลหนัก น้ำมันหล่อลื่น ไม่ว่าจะบรรทุกบนเรืออย่างสินค้าหรือในถังน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือดังกล่าว

“ความเสียหายจากมลพิษ” หมายความว่า

(๑) การสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นภายนอกตัวเรือจากการปนเปื้อนที่มีผลมาจากการรั่วไหลหรือปล่อยทิ้งน้ำมันจากเรือ ไม่ว่าจะการรั่วไหลหรือการปล่อยทิ้งดังกล่าวจะเกิดขึ้น ณ ที่ใด ทั้งนี้ รวมถึงค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมและการสูญเสียผลประโยชน์จากความเสียหายของสิ่งแวดล้อม

ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมให้จำกัดเพียงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการที่สมเหตุสมผลซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วหรือจะดำเนินการต่อไปเพื่อให้สิ่งแวดล้อมที่เสียไปคืนสู่สภาพเดิม

(๒) ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการในการป้องกัน และการสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากมาตรการดังกล่าว

“มาตรการในการป้องกัน” หมายความว่า มาตรการที่สมเหตุสมผลซึ่งดำเนินการโดยบุคคลใด ๆ ภายหลังที่เกิดอุบัติการณ์ เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษ

“อุบัติการณ์” หมายความว่า เหตุการณ์หรือเหตุการณ์ต่อเนื่องใด ๆ อันเป็นผลจากเหตุเดียวกัน ที่ก่อให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ หรือก่อให้เกิดภัยคุกคามที่ร้ายแรงและชัดเจนอันจะนำไปสู่ความเสียหายจากมลพิษ

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“ภาคีแห่งอนุสัญญา” หมายความว่า ภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ หรือภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมันซึ่งประเทศไทยเข้าเป็นภาคี

“ศาล” หมายความว่า ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้ปฏิบัติกรตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจในการแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่กับออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติกรตามพระราชบัญญัติกฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

บททั่วไป

---

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับกับ

(๑) ความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น

(ก) ในราชอาณาจักรไทยซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขต

(ข) ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย

(๒) ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้มาตรการในการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายในพื้นที่ตาม (๑) ทั้งนี้ ไม่ว่าจะได้ดำเนินมาตรการนั้น ณ ที่ใด

มาตรา ๖ พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับกับเรือรบ หรือเรืออื่นใดซึ่งรัฐถือกรรมสิทธิ์หรือดำเนินการในกิจการของรัฐซึ่งมิได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับกับเรือของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ด้วย โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาจะยกข้อต่อสู้เกี่ยวกับความคุ้มกันอย่างไรของรัฐขึ้นต่อสู้ในศาลไม่ได้

หมวด ๒

ความรับผิด

---

มาตรา ๗ ภายใต้งบับมาตรา ๔ และมาตรา ๑๐ ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของเรือในขณะที่เกิดอุบัติเหตุหรือในขณะที่เกิดเหตุการณ์ครั้งแรกในกรณีที่อุบัติเหตุประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่องต้องรับผิดเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากมลพิษอันเป็นผลของอุบัติเหตุดังกล่าว

มาตรา ๘ ในกรณีที่เรือตั้งแต่สองลำขึ้นไปเกี่ยวข้องกับเกิดอุบัติเหตุใด ๆ ซึ่งเป็นผลให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ และไม่อาจแบ่งแยกได้ว่าความเสียหายส่วนใดเกิดจาก

เรือลำใด เจ้าของเรือทุกลำจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันเพื่อความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นนั้น เว้นแต่จะเป็นกรณีที่สามารถหลุดพ้นความรับผิดชอบได้ตามมาตรา ๙ และมาตรา ๑๐

มาตรา ๙ เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายจากมลพิษหากพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายนั้น

(๑) เป็นผลมาจากสงคราม การกระทำอันเป็นปฏิปักษ์ สงครามกลางเมือง การจลาจล หรือปรากฏการณ์ธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษซึ่งไม่อาจหลีกเลี่ยงและป้องกันได้

(๒) เกิดขึ้นทั้งหมดจากบุคคลที่สามซึ่งได้กระทำหรืองดเว้นกระทำโดยจงใจที่จะทำให้เกิด ความเสียหายนั้น

(๓) เกิดขึ้นทั้งหมดจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำโดยมิชอบของรัฐหรือ หน่วยงานซึ่งมีหน้าที่ดูแลหรือบำรุงรักษาประการหรือเครื่องช่วยการเดินเรืออื่น ๆ ในการปฏิบัติหน้าที่ ดังกล่าว

มาตรา ๑๐ เจ้าของเรืออาจหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนได้ หากพิสูจน์ ได้ว่าความเสียหายจากมลพิษไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นผลจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำไม่ว่า โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลที่ได้รับความเสียหายนั้น

มาตรา ๑๑ ห้ามเรียกร้อยเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษจาก เจ้าของเรือนอกเหนือจากที่ได้ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ภายใต้บังคับของวรรคสี่ ห้ามมิให้เรียกร้อยเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย จากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นจาก

(๑) ลูกจ้าง ตัวแทนเจ้าของเรือ หรือคนประจำเรือ

(๒) ผู้นำร่องหรือบุคคลอื่นใดซึ่งมิใช่คนประจำเรือแต่ทำงานให้บริการแก่เรือ

(๓) ผู้เช่าเรือ

(๔) ผู้จัดการเรือหรือผู้ประกอบกิจการเดินเรือ

(๕) บุคคลใด ๆ ซึ่งดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยความยินยอมของเจ้าของเรือ หรือภายใต้คำสั่งของหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจ

(๖) บุคคลใด ๆ ซึ่งดำเนินการมาตรการในการป้องกัน

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

ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับในกรณีที่ความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจาก การกระทำหรืองดเว้นการกระทำของบุคคลดังกล่าวเป็นส่วนตัว ซึ่งได้กระทำโดยจงใจหรือละเลย ไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้

บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่กระทบถึงสิทธิไล่เบียดใด ๆ ของเจ้าของเรือที่มีต่อบุคคลที่สาม

มาตรา ๑๒ เจ้าของเรือมีสิทธิจะจำกัดความรับผิดของตนภายใต้บังคับพระราชบัญญัตินี้ สำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ได้ไม่เกินจำนวน ดังต่อไปนี้

(๑) ๕.๕๑ ล้านบาทสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดไม่เกิน ๕,๐๐๐ ตันกรอส

(๒) ๕.๕๑ ล้านบาทสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดเกินกว่า ๕,๐๐๐ ตันกรอส ถึง ๑๕๐,๐๐๐ ตันกรอส และให้คิดเพิ่มอีกตันกรอสละ ๖๓๑ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับขนาดส่วนที่เพิ่มขึ้นจาก ๕,๐๐๐ ตันกรอส

(๓) ๘๙.๗๗ ล้านบาทสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดเกินกว่า ๑๕๐,๐๐๐ ตันกรอส  
ขึ้นไป

การจำกัดความรับผิดนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามอนุสัญญาหรือพิธีสารที่ประเทศไทย เข้าเป็นภาคีได้ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา

มาตรา ๑๓ เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้

(๑) การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นเงินสกุลบาท ให้คำนวณตามที่กองทุน การเงินระหว่างประเทศตามข้อตกลงเกี่ยวกับกองทุนการเงินระหว่างประเทศซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิก กำหนดในเวลาที่ได้มีการวางหลักประกันตามมาตรา ๒๑

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

มาตรา ๑๔ เจ้าของเรือไม่อาจจำกัดความรับผิดของตนตามมาตรา ๑๒ ได้ หากโจทก์พิสูจน์ ได้ว่า ความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรือดเว้นการกระทำของเจ้าของเรือเป็นส่วนตัว ซึ่งได้กระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้

#### หมวด ๓

#### การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

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

การจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๖ ให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจออกใบรับรองให้แก่เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย ใบรับรองนั้นอย่างน้อยต้องมีข้อความดังต่อไปนี้

(๑) ชื่อเรือและเมืองท่าที่ขึ้นทะเบียน

(๒) ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของเจ้าของเรือ

(๓) ประเภทของหลักประกันทางการเงินและระยะเวลาของหลักประกันทางการเงิน

(๔) ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้รับประกันภัย หรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้

หลักประกันทางการเงิน และในกรณีที่เห็นสมควรอาจระบุสำนักงานสาขาของผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินที่ออกเอกสารการรับประกันภัยหรือให้หลักประกันทางการเงิน แล้วแต่กรณี

(๕) อายุของใบรับรองซึ่งจะต้องมีอายุไม่เกินกว่าระยะเวลาของการรับประกันภัยหรือ

หลักประกันทางการเงิน

ใบรับรองให้ทำขึ้นเป็นภาษาไทย และให้มีคำแปลภาษาอังกฤษกำกับไว้ด้วย

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอใบรับรอง การออกใบรับรอง ตลอดจน

การสิ้นสุดของใบรับรอง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๗ เรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาอาจขอใบรับรองจากกรมเจ้าท่าได้ โดยให้นำมาตรา ๑๕ และมาตรา ๑๖ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๑๘ ให้เก็บใบรับรองไว้บนเรือ และให้กรมเจ้าท่าเก็บสำเนาใบรับรองทั้งของเรือไทยและเรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาซึ่งกรมเจ้าท่าออกใบรับรองให้

มาตรา ๑๙ เรือต่างประเทศไม่ว่าจะจดทะเบียนในรัฐใดซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสิ้นค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป และไม่มีใบรับรองของกรมเจ้าท่าตามมาตรา ๑๗ เมื่อเรือนั้นได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย ต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาสำหรับเรือที่จดทะเบียนในรัฐนั้นหรือที่จดทะเบียนในรัฐอื่น และมีสาระในทำนองเดียวกับที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖

ในกรณีที่กรมเจ้าท่ามีเหตุอันควรสงสัยว่าผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินตามที่ระบุในใบรับรองไม่มีความสามารถที่จะชดใช้สำหรับความเสียหายจากมลพิษตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้กรมเจ้าท่าหรือไปยังหน่วยงานที่ออกใบรับรองในรัฐนั้นเพื่อพิจารณาดำเนินการตามความเหมาะสมโดยเร็ว

มาตรา ๒๐ ในกรณีของเรือที่รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย และเรือดังกล่าวไม่มีการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใด เรือลำดังกล่าวจะต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในรัฐที่เรือลำนั้นจดทะเบียนและมีข้อความระบุว่าเรือลำนั้นถือกรรมสิทธิ์โดยรัฐนั้นและความรับผิดชอบที่มีต่อ

เรื่อลำนันครอบคลุมขอบเขตความรับผิดชอบตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๒ และใบรับรองเช่นนั้นพึงมีรูปแบบและข้อความตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖ ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

หมวด ๔  
การวางหลักประกัน

---

มาตรา ๒๑ เพื่อประโยชน์แก่เจ้าของเรือในการจำกัดความรับผิดชอบตามมาตรา ๑๒ ภายหลังจากที่ได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว เจ้าของเรือต้องวางหลักประกันตามจำนวนความรับผิดที่จำกัดแล้วทั้งหมดต่อศาล

การวางหลักประกันตามวรรคหนึ่งจะวางเป็นเงินสดหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารหรือหลักประกันอื่นใดอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกัน ตามที่ศาลเห็นสมควร ทั้งนี้ ในกรณีของหลักประกันนั้น จะต้องเป็นหลักประกันที่สามารถเปลี่ยนเป็นเงินเพื่อชำระให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้โดยสะดวกและรวดเร็ว

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการวางหลักประกันให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของศาล

มาตรา ๒๒ ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันแก่เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะวางหลักประกันภายใต้หลักเกณฑ์ตามมาตรา ๒๑ โดยให้มีผลเช่นเดียวกับเจ้าของเรือเป็นผู้วางหลักประกันนั่นเอง หลักประกันนั้นอาจวางได้แม้ว่าเจ้าของเรือไม่มีสิทธิจะจำกัดความรับผิดของตนได้ตามมาตรา ๑๔ แต่การวางหลักประกันนั้นไม่มีผลเป็นการกระทบกระเทือนต่อสิทธิของผู้เรียกร้องใด ๆ ที่มีต่อเจ้าของเรือ

มาตรา ๒๓ ภายหลังจากอุบัติเหตุ เมื่อเจ้าของเรือซึ่งมีสิทธิจะจำกัดความรับผิดชอบพระราชบัญญัตินี้ได้วางหลักประกันตามมาตรา ๒๑ หรือผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นได้วางหลักประกันตามมาตรา ๒๒ แล้ว

(๑) ห้ามผู้มีสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุการณ์นั้นใช้สิทธิเรียกร้องต่อทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือ

(๒) ให้สิ่งปล่อยเรือหรือทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือที่ได้ถูกกักหรือยึดไว้อันสืบเนื่องมาจากสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุการณ์นั้น และให้สิ่งถอนการยึดหรืออายัดประกันหรือหลักประกันอื่นใดที่ได้ให้ไว้เพื่อมิให้มีการกักหรือยึดเช่นนั้นด้วย

มาตรา ๒๔ ให้นำเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ มาชำระให้แก่บรรดาผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามส่วนแห่งสิทธิที่ได้พิสูจน์ในศาลแล้ว

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่เจ้าของเรือได้กระทำการโดยสมัครใจและตามสมควร ซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายหรือมีการเสียสละทรัพย์สิน เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น ให้ผู้นั้นมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหรือมูลค่าของทรัพย์สินที่ได้เสียสละไปในลำดับเดียวกับสิทธิเรียกร้องอื่นจากหลักประกัน

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่ยังไม่มี การชำระเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๕ ถ้าเจ้าของเรือ ลูกจ้างหรือตัวแทน หรือบุคคลที่รับประกันภัยหรือให้หลักประกันทางการเงินอื่นใดเพื่อประโยชน์แก่เจ้าของเรือ ได้ชำระค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายจากมลพิษนั้นแล้ว บุคคลดังกล่าวย่อมเข้ารับช่วงสิทธิต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ของบุคคลที่ได้รับค่าสินไหมทดแทนไปแล้วนั้นเท่ากับจำนวนที่ตนได้จ่ายไป

มาตรา ๒๗ ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับช่วงสิทธิ บุคคลอื่นนอกเหนือจากที่ระบุไว้ในมาตรา ๒๖ อาจใช้สิทธิในการรับช่วงสิทธิตามมาตราดังกล่าวตามจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้จ่ายไป

มาตรา ๒๘ ถ้าเจ้าของเรือหรือบุคคลอื่นใดแสดงให้เห็นได้ว่าตนอาจถูกบังคับในภายหลังให้ต้องชำระค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดหรือบางส่วนซึ่งตนสามารถรับช่วงสิทธิได้ตามมาตรา ๒๖ หรือมาตรา ๒๗ และบุคคลดังกล่าวได้ชำระค่าสินไหมทดแทนนั้นก่อนการชำระเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๕ จะแล้วเสร็จให้ศาลมีอำนาจสั่งให้กันเงินจำนวนหนึ่งที่เพียงพอเพื่อให้บุคคลนั้นสามารถใช้สิทธิเรียกร้องเอาจากเงินจำนวนดังกล่าวได้

#### หมวด ๕

#### การดำเนินคดีและอายุความ

มาตรา ๒๙ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษอาจเรียกร้องได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินเพื่อความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษของเจ้าของเรือ

ผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินตามวรรคหนึ่งซึ่งตกเป็นจำเลยอาจยกข้อต่อสู้ในเรื่องดังต่อไปนี้ได้

(๑) การจำกัดความรับผิดชอบตามที่ระบุในมาตรา ๑๒ แม้ว่าเจ้าของเรือจะไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดชอบของตนตามมาตรา ๑๔

(๒) ข้อต่อสู้ซึ่งเจ้าของเรืออาจยกขึ้นอ้างได้ ยกเว้นกรณีการล้มละลายหรือการเลิกกิจการของเจ้าของเรือ

(๓) การจงใจก่อให้เกิดความเสียหายของเจ้าของเรือเองอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายจากมลพิษนั้นขึ้น

จำเลยไม่อาจยกข้อต่อสู้อื่นที่ตนมีต่อเจ้าของเรือขึ้นต่อสู้กับผู้มีสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษ

มาตรา ๓๐ จำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้หรือที่ระบุในหลักประกันทางการเงินให้ใช้เป็นค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น

มาตรา ๓๑ ให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินการทั้งปวงเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐหรือในฐานะผู้รับมอบอำนาจจากเอกชนซึ่งได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิที่เอกชนจะฟ้องคดีด้วยตนเอง

ในการดำเนินคดีของพนักงานอัยการตามวรรคหนึ่ง ให้ได้รับยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวงแต่ไม่รวมถึงความรับผิดชอบในค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นที่สุด

มาตรา ๓๒ จำเลยตามมาตรา ๒๙ อาจยื่นคำขอโดยทำเป็นคำร้องเพื่อให้ศาลออกหมายเรียกเจ้าของเรือให้เข้ามาในคดีก็ได้

มาตรา ๓๓ สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เป็นอันขาดอายุความเมื่อพ้นสามปีนับแต่วันที่ความเสียหายจากมลพิษได้เกิดขึ้น หรือเมื่อพ้นหกปีนับแต่วันที่อุบัติการณ์ได้เกิดขึ้นหรือวันที่เหตุการณ์ครั้งแรกได้เกิดขึ้นในกรณีที่อุบัติการณ์ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง

#### หมวด ๖ เขตอำนาจศาล

มาตรา ๓๔ ให้ศาลมีเขตอำนาจเหนือคดีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ศาลจะมีอำนาจดำเนินกระบวนการพิจารณาได้ต่อเมื่อมีการส่งหมายเรียกให้แก่จำเลยโดยชอบและให้โอกาสตามสมควรสำหรับการต่อสู้คดี

อำนาจศาลตามวรรคหนึ่ง ให้รวมถึงอำนาจในการเฉลี่ยเงินจากหลักประกันให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา ๒๔ ด้วย

มาตรา ๓๕ คำพิพากษาถึงที่สุดเกี่ยวกับความเสียหายจากมลพิษของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญา ให้ใช้บังคับในประเทศไทยได้ เว้นแต่

(๑) คำพิพากษานั้นได้มาโดยกลฉ้อฉล

(๒) จำเลยมิได้รับหมายเรียกโดยชอบและไม่มีโอกาสตามสมควรในการต่อสู้คดี

(๓) คำพิพากษานั้นขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

กำหนดเวลา เงื่อนไข และวิธีการในการขอให้ศาลบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของศาล



หมวด ๗  
บทกำหนดโทษ

---

มาตรา ๓๖ เรือไทยลำใดที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๕ หรือเรือต่างประเทศลำใดที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๙ หรือมาตรา ๒๐ นายเรือและเจ้าของเรือลำนั้นต้องระวางโทษปรับคนละไม่เกินสองล้านบาท และให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจหน่วงเหนี่ยวเรือลำดังกล่าวจนกว่าเรือลำนั้นจะได้แก้ไขหรือปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๗ เพื่อประโยชน์แก่การดำเนินธุรกิจของเจ้าของเรือซึ่งมิได้มีสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขาในประเทศไทย เมื่อเจ้าของเรือหรือนายเรือตั้งตัวแทนและวางเงินหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารเพื่อการชำระค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ในวงเงินเท่ากับจำนวนสูงสุดของค่าปรับต่อพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจใช้ดุลพินิจอนุญาตให้นายเรื่อนำเรือออกจากท่าเรือได้

มาตรา ๓๘ นายเรือลำใดไม่อาจแสดงใบรับรองตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๓ แห่งพระราชบัญญัตินี้ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....  
นายกรัฐมนตรี

**บันทึกวิเคราะห์สรุป**  
**สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน**  
**พ.ศ. ....**

---

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อ  
ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการ  
กฤษฎีกาได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้

**๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ**

โดยที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิด  
ทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ (International Convention on  
Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992) จึงจำเป็นต้องออกกฎหมายอนุวัติการ  
เพื่อรองรับข้อตกลงดังกล่าว ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน  
พ.ศ. .... นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ซึ่งมีสาเหตุ  
มาจากการปล่อยทิ้งน้ำมันลงในทะเล การรั่วไหลของน้ำมัน หรือการประสูติภัยของเรือบรรทุก  
น้ำมัน ได้รับชดเชยความเสียหายจากมลพิษตามสมควร โดยร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนด  
ให้เจ้าของเรือต้องรับผิดอย่างเคร่งครัด (strict liability) และต้องเอาประกันภัยหรือจัดหาหลักประกัน  
ทางการเงินอื่นใดเพื่อชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้น

**๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ**

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันพ.ศ. ....  
มีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

**๒.๑ โครงสร้างกฎหมาย แบ่งเนื้อหาสาระของร่างพระราชบัญญัตินี้ ออกเป็น  
หมวดหมู่ ดังนี้**

- (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

**๒.๒ วันใช้บังคับกฎหมาย กำหนดให้ร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ  
เมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา (ร่างมาตรา ๒)**

**๒.๓ บทนิยาม กำหนดบทนิยามศัพท์ต่างๆ เพื่อความชัดเจนในการใช้บังคับ  
กฎหมาย (ร่างมาตรา ๓) และให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ ดังนี้**

- บทนิยามคำว่า “เรือ” จำแนกเรือที่ต้องอยู่ภายใต้บังคับของร่างพระราชบัญญัตินี้ ออกเป็น ๒ ลักษณะ คือ (๑) เรือหรือยานพาหนะทางทะเลที่ได้ต่อหรือดัดแปลงขึ้นเพื่อบรรทุกน้ำมันโดยเฉพาะ และ (๒) เรือที่สามารถบรรทุกได้ทั้งน้ำมันและสินค้าอื่น และเรือนั้นได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าตามความเป็นจริง ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๑.๑<sup>๑</sup> ของอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “ท่าเรือ” เพื่อให้มีความชัดเจนว่า ต้องการให้หมายความรวมถึงสิ่งลอยน้ำอื่นที่ใช้สำหรับจอดเรือ เทียบ บรรทุก หรือขนถ่ายน้ำมันหรือสินค้าอื่นด้วย

- บทนิยามคำว่า “บุคคล” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๒<sup>๒</sup> ของอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “เจ้าของเรือ” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๓<sup>๓</sup> ของอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “นายเรือ” เพื่อความชัดเจนว่า ต้องการให้หมายถึงผู้ควบคุมเรือ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง เนื่องจากร่างพระราชบัญญัตินี้กำหนดบทลงโทษต่อนายเรือในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๖ ร่างมาตรา ๓๗ และร่างมาตรา ๓๘)

- บทนิยามคำว่า “น้ำมัน” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๕<sup>๕</sup> ของอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “ความเสียหายจากมลพิษ” โดยจำแนกหลักเกณฑ์การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษไว้ ๒ กรณี เพื่อความชัดเจนและสอดคล้องกับข้อ ๑.๖<sup>๖</sup> ของอนุสัญญาฯ ได้แก่

---

<sup>๑</sup> Article I For the purpose of this Convention:

1. “Ship” means any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard.

<sup>๒</sup> Article I For the purpose of this Convention:

2. “Person” means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.

<sup>๓</sup> Article I For the purpose of this Convention:

3. “Owner” means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship’s operator, “owner” shall mean such company.

<sup>๕</sup> Article I For the purpose of this Convention:

5. “Oil” means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship

<sup>๖</sup> Article I For the purpose of this Convention:

6. “Pollution damage” means:

(a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken;

(ก) ค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง ในกรณีนี้ให้รวมถึงค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อม และการสูญเสียผลประโยชน์จากความเสียหายของสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมให้จำกัดเพียงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการที่สมเหตุผลซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วหรือจะดำเนินการต่อไปเพื่อให้สิ่งแวดล้อมที่เสียไปคืนสู่สภาพเดิม

(ข) ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการในการป้องกัน และการสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้มาตรการป้องกันนั้น

- บทนิยามคำว่า “มาตรการในการป้องกัน” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๗<sup>๖</sup> ของอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “อุบัติเหตุการณ์” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๘<sup>๗</sup> ของอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” เพื่อใช้เป็นหน่วยวัดอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินต่างๆ ซึ่งกำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

- บทนิยามคำว่า “ภาคีแห่งอนุสัญญา” ให้หมายถึง ภาคีแห่งอนุสัญญา ระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ หรือภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมันซึ่งประเทศไทยเข้าเป็นภาคี

- บทนิยามคำว่า “ศาล” โดยให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีอำนาจในการดำเนินคดี และเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในเรื่องการวางหลักประกัน

- บทนิยามคำว่า “พนักงานเจ้าหน้าที่” เพื่อความชัดเจน เนื่องจากในหมวดบทกำหนดโทษ กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจในการตรวจเอกสารใบรับรองการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน หรือมีอำนาจหน่วงเหนี่ยวเรือ หรือมีอำนาจใช้ดุลพินิจอนุญาตให้นำเรือออกจากท่าได้

๒.๔ ผู้รักษาการตามกฎหมาย กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

๒.๕ ขอบเขตการใช้บังคับกฎหมาย (หมวด ๑. บททั่วไป)

(๑) กำหนดให้ร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับเฉพาะกรณีดังต่อไปนี้เท่านั้น (ร่างมาตรา ๕) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๒<sup>๘</sup> ของอนุสัญญาฯ กล่าวคือ

(b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

<sup>๖</sup> Article I For the purpose of this Convention:

7. “Preventive measures” means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.

<sup>๗</sup> Article I For the purpose of this Convention:

8. “Incident” means any occurrence, or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.

(ก) ความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้นในราชอาณาจักรไทย ซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขต เนื่องจากรัฐชายฝั่งย่อมมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตของตน นอกจากนี้ ให้รวมถึงความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย

(ข) ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้มาตรการในการป้องกัน

(๒) กำหนดข้อยกเว้น (ร่างมาตรา ๖) ไว้ว่า ร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่ให้ใช้บังคับกับเรือรบ หรือเรือซึ่งรัฐถือกรรมสิทธิ์หรือดำเนินการของรัฐที่มีได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๑๑ ของอนุสัญญาฯ

๒.๖ ความรับผิด (หมวด ๒) ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดไว้ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้เจ้าของเรือเดินทะเลซึ่งบรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าต้องรับผิดอย่างเคร่งครัด (strict liability) ต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน (ร่างมาตรา ๗) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๑<sup>๑๐</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๒) กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดร่วมกัน ในกรณีที่มีเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุแล้วก่อให้เกิดความเสียหาย (ร่างมาตรา ๘) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๔<sup>๑๑</sup> ของอนุสัญญาฯ

---

<sup>๑๐</sup> Article II This Convention shall apply exclusively:

(a) to pollution damage caused:

(i) in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State, and

(ii) in the exclusive economic zone of a Contracting State, established in accordance with international law, or, if a Contracting State has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured.

(b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

<sup>๑๑</sup> Article XI

1. The provisions of this Convention shall not apply to warships or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service.

2. With respect to ships owned by a Contracting State and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in Article IX and shall waive all defenses based on its status as a sovereign State.

<sup>๑๒</sup> Article III

1. Except as provided in paragraph 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or, where the incident consists of a series of occurrences, at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident.

<sup>๑๓</sup> Article IV

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the owners of all the ships concerned, unless exonerated under Article III, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

(๓) กำหนดให้เจ้าของเรือได้รับยกเว้นความรับผิดเพื่อความเสียหายจากมลพิษ หากความเสียหายนั้นเป็นผลจากสงครามหรือภัยธรรมชาติที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้ (ร่างมาตรา ๙) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๒<sup>๖๖</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๔) กำหนดให้เจ้าของเรืออาจหลุดพ้นความรับผิดได้ หากความเสียหายจากมลพิษนั้นเป็นผลจากการกระทำหรือเหตุเว้นกระทำไม่ว่าโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ที่ได้รับความเสียหายเอง (ร่างมาตรา ๑๐) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๓<sup>๖๗</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๕) กำหนดบุคคลที่ไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายจากมลพิษ (ร่างมาตรา ๑๑) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๔<sup>๖๘</sup> ของอนุสัญญาฯ อย่างไรก็ตาม ร่างมาตราดังกล่าวไม่กระทบสิทธิไล่เบี่ยของเจ้าของเรือต่อบุคคลที่สาม (ร่างมาตรา ๑๑ วรรคสี่) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๕<sup>๖๙</sup> ของอนุสัญญาฯ

---

<sup>๖๖</sup> Article III

2. No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage:

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, or

(b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party, or

(c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

<sup>๖๗</sup> Article III

3. If the owner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from his liability to such person.

<sup>๖๘</sup> Article III

4. No claim for compensation for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. Subject to paragraph 5 of this Article, no claim for compensation for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against:

(a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;

(b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;

(c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship;

(d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;

(e) any person taking preventive measures;

(f) all servants or agents of persons mentioned in subparagraphs (c), (d) and (e);

(๖) กำหนดให้เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดต่อความเสียหายจากมลพิษได้ตามขนาดระวางของเรือ (ร่างมาตรา ๑๒) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๑<sup>๖๖</sup> ของอนุสัญญา

(๗) กำหนดหลักเกณฑ์ในการคำนวณความรับผิด (ร่างมาตรา ๑๓) ไว้ดังนี้

(ก) กำหนดหลักเกณฑ์การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นเงินสกุลบาท ให้คำนวณตามที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศตามข้อตกลงเกี่ยวกับกองทุนการเงินระหว่างประเทศซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกกำหนดในเวลาที่ได้มีการวางหลักประกัน ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๙ (a) (b) และ (c)<sup>๖๗</sup> ของอนุสัญญา

---

unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

<sup>๖๔</sup> Article III

5. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.

<sup>๖๖</sup> Article V

1. The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:

(a) for a ship not exceeding 5,000 gross tonnage, liability is limited to 4.51 million SDR ;

(b) for a ship 5,000 to 140,000 gross tonnage : liability is limited to 4.51 million SDR plus 631 SDR for each additional gross tonne over 5,000;

(c) for a ship over 140,000 gross tonnage : liability is limited to 89.77 million SDR

<sup>๖๗</sup> Article V

9. (a) The "unit of account" referred to in paragraph 1 of this article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in paragraph 1 shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the constitution of the fund referred to in paragraph 3. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund shall be calculated in a manner determined by that State.

(b) Nevertheless, a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 9(a) may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in paragraph 9(a) shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

(c) The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 9 (a) and the conversion mentioned in paragraph 9(b) shall be made in such manner as to express in the

(ข) ให้คำนวณความรับผิดตามขนาดระวางของเรือตามแนบท้าย ๑ แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันของเรือ ค.ศ. ๑๙๖๙ (International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๑๐<sup>๑๙</sup> ของอนุสัญญา

(ฅ) กำหนดเหตุที่เจ้าของเรือไม่อาจจำกัดความรับผิดได้ หากความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรือดเว้นการกระทำของเจ้าของเรือ ซึ่งได้กระทำโดยจงใจ หรือละเลยไม่เอาใจใส่ (recklessly) ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้ (ร่างมาตรา ๑๔) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๒<sup>๑๙</sup> ของอนุสัญญา

๒.๗ การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (หมวด ๓) ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดหาประกันภัยและหลักประกันทางการเงินไว้ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้เรือไทยซึ่งบรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป ต้องมีใบรับรองที่แสดงถึงการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินที่เพียงพอต่อความรับผิดสำหรับความเสียหายจากมลพิษ (ร่างมาตรา ๑๕) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๗.๑<sup>๒๐</sup> ของอนุสัญญา นอกจากนี้ ได้กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (ร่างมาตรา ๑๕ วรรคสอง) โดยให้ออกเป็นกฎกระทรวง ซึ่งหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขดังกล่าวให้รวมถึงการบอกเลิกสัญญาประกันภัยตามหลักการในข้อ ๗.๕<sup>๒๐</sup> ของอนุสัญญา ด้วย

national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in paragraph 1 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 9(a). Contracting States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 9(a), or the result of the conversion in paragraph 9(b) as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

<sup>๑๙</sup> Article V

10. For the purpose of this article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969

<sup>๒๐</sup> Article V

2. The owner shall not be entitled to limit his liability under this Convention if it is proved that the pollution damage resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

<sup>๒๐</sup> Article VII

1. The owner of a ship registered in a Contracting State and carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or a certificate delivered by an international compensation fund, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in article V, paragraph 1 to cover his liability for pollution damage under this Convention.

<sup>๒๐</sup> Article VII

5. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the



(๒) กำหนดให้เรือต่างประเทศไม่ว่าจะจดทะเบียนในประเทศใด ซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสิ้นค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป เมื่อเรือนั้นได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทยต้องมีใบรับรองการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินเช่นเดียวกัน (ร่างมาตรา ๑๙) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๗.๑๑<sup>๒๒</sup> ของอนุสัญญา

(๓) กำหนดให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

(ก) ออกใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินให้แก่เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย ซึ่งใบรับรองต้องมีรายการต่างๆ ตามที่กำหนด ได้แก่ ชื่อเรือและเมืองท่าที่ขึ้นทะเบียน ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของเจ้าของเรือ ประเภทและระยะเวลาของหลักประกัน ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกัน และอายุของใบรับรอง (ร่างมาตรา ๑๖) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๗.๒<sup>๒๓</sup> ของอนุสัญญา และให้ออกใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินให้แก่เรือต่างประเทศที่มีได้จดทะเบียนในประเทศภาคีแห่งอนุสัญญา (ร่างมาตรา ๑๗) นอกจากนี้ ได้กำหนดให้เก็บใบรับรองไว้บนเรือ

insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 4 of this article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

<sup>๒๒</sup> Article VII

11. Subject to the provisions of this article, each Contracting State shall ensure, under its national legislation, that insurance or other security to the extent specified in paragraph 1 of this article is in force in respect of any ship, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an off-shore terminal in its territorial sea, if the ship actually carries more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo.

<sup>๒๓</sup> Article VII

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a Contracting State has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a Contracting State such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a Contracting State it may be issued or certified by the appropriate authority of any Contracting State. This certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars:

- (a) name of ship and port of registration;
- (b) name and principal place of business of owner;
- (c) type of security;
- (d) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
- (e) period of validity of certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

(ร่างมาตรา ๑๘) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๗.๔<sup>๒๔</sup> ของอนุสัญญาฯ สำหรับหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขของการขอใบรับรอง การออกใบรับรอง และการสิ้นผลของใบรับรอง ให้กำหนดในกฎกระทรวง

(ข) ตรวจใบรับรองการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

(ร่างมาตรา ๑๙ วรรคสอง)

๒.๘ การวางหลักประกัน (หมวด ๔) ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการวางหลักประกัน ผลของการวางหลักประกัน และการนำหลักประกันมาชำระให้กับผู้ที่มีสิทธิ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้เจ้าของเรือต้องวางหลักประกันเพื่อจำกัดความรับผิดของตนภายหลังจากเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วไว้ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๒๑) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๓<sup>๒๕</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๒) กำหนดให้ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันแก่เจ้าของเรือ มีสิทธิวางหลักประกันแทน แต่การวางหลักประกันนั้นไม่กระทบต่อสิทธิของผู้เรียกร้องใดๆ ที่มีต่อเจ้าของเรือ (ร่างมาตรา ๒๒) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๑๑<sup>๒๖</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๓) กำหนดผลของการวางหลักประกันไว้ (ร่างมาตรา ๒๓) กล่าวคือ ห้ามใช้สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษต่อทรัพย์สินอย่างอื่นจากเจ้าของเรือและให้ปล่อยเรือหรือทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรืออันสืบเนื่องจากสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษ ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๖.๑<sup>๒๗</sup> ของอนุสัญญาฯ

---

<sup>๒๔</sup> Article VII

4. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a Contracting State, with the authorities of the State issuing or certifying the certificate.

<sup>๒๕</sup> Article V

3. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this article the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the Court or other competent authority of any one of the Contracting States in which action is brought under article IX or, if no action is brought, with any Court or other competent authority in any one of the Contracting States in which an action can be brought under article IX. The fund can be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the legislation of the Contracting State where the fund is constituted, and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

<sup>๒๖</sup> Article V

11. The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such a fund may be constituted even if, under the provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limit his liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

<sup>๒๗</sup> Article VI

1. Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with article V, and is entitled to limit his liability,

(๔) ให้เฉลี่ยหลักประกันแก่บรรดาผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษตามส่วนแห่งสิทธิที่ได้พิสูจน์ในศาลแล้ว (ร่างมาตรา ๒๔) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๔<sup>๒๘</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๕) ในกรณีที่เจ้าของเรือได้ดำเนินการตามสมควรเพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น เจ้าของเรือนั้นมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในลำดับเดียวกับสิทธิเรียกร้องอื่นจากหลักประกัน (ร่างมาตรา ๒๕) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๖<sup>๒๙</sup> ของอนุสัญญาฯ

(๖) กำหนดหลักการเรื่องการรับช่วงสิทธิ โดยในกรณีที่ยังไม่มีชำระเงินจากหลักประกัน หากบุคคลตามที่กำหนดได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษไปแล้ว บุคคลดังกล่าวสามารถรับช่วงสิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเท่ากับจำนวนที่ตนได้จ่ายไป (ร่างมาตรา ๒๖) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๕<sup>๓๐</sup> ของอนุสัญญาฯ

๒.๙ การดำเนินคดีและอายุความ (หมวด ๕) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการดำเนินคดีไว้ดังนี้

(๑) กำหนดให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินคดีเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐได้ แต่ไม่ตัดสิทธิเอกชนที่จะฟ้องคดีด้วยตนเอง (ร่างมาตรา ๓๑) รวมทั้งได้กำหนดเรื่องการยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมในกรณีที่พนักงานอัยการดำเนินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐ เพื่อเป็นการช่วยเหลือผู้เสียหายจำนวนมากที่ไม่สามารถเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีได้เอง

(๒) ผู้เสียหายอาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือบุคคลซึ่งได้ให้หลักประกันทางการเงิน แต่บุคคลดังกล่าวอาจยกข้อต่อสู้

(a) no person having a claim for pollution damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim;

(b) the Court or other competent authority of any Contracting State shall order the release of any ship or other property belonging to the owner which has been arrested in respect of a claim for pollution damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.

<sup>๒๘</sup> Article V

4. The fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amounts of their established claims.

<sup>๒๙</sup> Article V

8. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall rank equally with other claims against the fund.

<sup>๓๐</sup> Article V

5. If before the fund is distributed the owner or any of his servants or agents or any person providing him insurance or other financial security has, as a result of the incident in question, paid compensation for pollution damage, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

ตามที่กำหนดไว้ได้ (ร่างมาตรา ๒๙) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๗.๘<sup>๓๑</sup> ของอนุสัญญา อย่างไรก็ตาม ผู้รับประกันภัยหรือนุคคลที่ให้หลักประกันทางการเงินดังกล่าวอาจยื่นคำร้องขอต่อศาลเพื่อให้ออกหมายเรียกเจ้าของเรือเข้ามาในคดีด้วยก็ได้ (ร่างมาตรา ๓๒)

(๓) กำหนดอายุความในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนไว้สามปี นับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น หรือภายในหกปี นับแต่วันที่อุบัติการณ์ได้เกิดขึ้นหรือวันที่อุบัติการณ์ครั้งแรกได้เกิดขึ้นในกรณีที่อุบัติการณ์ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง (ร่างมาตรา ๓๓) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๘<sup>๓๒</sup> ของอนุสัญญา

๒.๑๐ เขตอำนาจศาล (หมวด ๖) กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจดำเนินกระบวนการ (ร่างมาตรา ๓๔) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๙.๒<sup>๓๓</sup> ของอนุสัญญา และกำหนดให้การบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญา ใช้บังคับในประเทศไทยได้ตามกำหนดเวลา เงื่อนไข และวิธีการตามข้อกำหนดของศาล แต่มีข้อยกเว้น คือ หากคำพิพากษานั้นได้มาโดยกลฉ้อฉลหรือจำเลยมิได้รับหมายเรียกโดยชอบและไม่มีโอกาสตามสมควรในการต่อสู้คดีของตน หรือคำพิพากษานั้นขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน (ร่างมาตรา ๓๕) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๑๐<sup>๓๔</sup> ของอนุสัญญา

#### <sup>๓๑</sup> Article VII

8. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for pollution damage. In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limit his liability according to article V, paragraph 2, avail himself of the limits of liability prescribed in article V, paragraph 1. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the pollution damage resulted from the willful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.

#### <sup>๓๒</sup> Article VIII

Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the incident which caused the damage. Where this incident consists of a series of occurrences, the six years' period shall run from the date of the first such occurrence.

#### <sup>๓๓</sup> Article IX

2. Each Contracting State shall ensure that its Courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions for compensation.

#### <sup>๓๔</sup> Article X

1. Any judgement given by a Court with jurisdiction in accordance with article IX which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any Contracting State, except:

(a) where the judgement was obtained by fraud ; or

๒.๑๑ บทกำหนดโทษ (หมวด ๗) กำหนดมาตรการในการลงโทษไว้ดังนี้

(๑) กำหนดอัตราโทษปรับต่อนายเรือและเจ้าของเรือคนละไม่เกิน สองล้านบาท ในกรณีที่มิได้จัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน และกำหนดให้ พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งมีอำนาจเหนี่ยวเรือ ที่เข้ามาในอาณาเขตของประเทศไทย ในกรณีที่เรือลำดังกล่าวมีลักษณะหรือดำเนินการฝ่าฝืน พระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๖)

(๒) กำหนดอัตราโทษปรับต่อนายเรือตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท ในกรณีที่นายเรือไม่อาจแสดงใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (ร่างมาตรา ๓๗)

---

---

(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his case.

2. A judgement recognized under paragraph 1 of this article shall be enforceable in each Contracting State as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.



## "การตราพระราชบัญญัติของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ"

"พระมหากษัตริย์ทรงตราพระราชบัญญัติโดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ร่างพระราชบัญญัติจะเสนอได้ก็แต่โดยสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติร่วมกันจำนวนไม่น้อยกว่ายี่สิบห้าคน หรือคณะรัฐมนตรี หรือสภาปฏิรูปแห่งชาติตามมาตรา ๓๑ วรรคสอง แต่ร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการเงินจะเสนอได้ก็แต่โดยคณะรัฐมนตรี

ร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการเงินตามวรรคสอง หมายความว่าร่างพระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับการตั้งขึ้น ยกเลิก ลด เปลี่ยนแปลง แก้ไข ผ่อน หรือวางระเบียบการบังคับอันเกี่ยวกับภาษีหรืออากร การจัดสรร รับ รักษา หรือจ่ายเงินแผ่นดิน หรือการโอนงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน การกู้เงิน การค้ำประกัน หรือการใช้จ่ายเงินกู้ หรือการดำเนินการที่ผูกพันทรัพย์สินของรัฐ หรือเงินตรา

ในกรณีเป็นที่สงสัยว่าร่างพระราชบัญญัติที่เสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการเงินหรือไม่ ให้ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นผู้วินิจฉัย

ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอโดยสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติหรือสภาปฏิรูปชาตินั้น คณะรัฐมนตรีอาจขอรับไปพิจารณาก่อนสภานิติบัญญัติแห่งชาติจะรับหลักการก็ได้

การตราพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญให้กระทำโดยวิธีการที่บัญญัติไว้ในมาตรานี้ แต่การเสนอร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ ให้กระทำโดยคณะรัฐมนตรีหรือผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญนั้น"

(บทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗, มาตรา ๑๔)

พิมพ์ที่ สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๕๖๑, ๐ ๒๒๔๔ ๑๗๔๑, ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๗๑-๒, ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๗๖