

(สำเนา)

เลขที่รับ ๑๕/๒๕๕๓ วันที่ ๓๑ ส.ค. ๒๕๕๓

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๑๕๑๓๕

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๓

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ต่อสภาผู้แทนราษฎรเป็นเรื่องด่วน

จึงขอเสนอร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล และบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาเป็นเรื่องด่วน ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ)

อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ

(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)

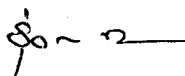
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๔๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙

โทรสาร ๐ ๒๒๔๐ ๙๐๕๔

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวรุ่งนภา ชันธิโชติ)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักการประชุม

ณัฐฐา พิมพ์

ทาน

ตรวจ

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน
พ.ศ.

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน

เหตุผล

โดยที่การขนส่งน้ำมันส่วนใหญ่จะขนส่งทางเรือเดินทะเลเป็นหลัก เรือบรรทุกน้ำมันเหล่านี้ได้ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นการปล่อยทิ้งน้ำมันลงในทะเล การรั่วไหลของน้ำมัน หรือการประสูบบุหรี่ของเรือบรรทุกน้ำมันแล้วก่อให้เกิดความเสียหาย 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

หมวด ๗
บทกำหนดโทษ

มาตรา ๓๖ เรือไทยลำใดที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๕ หรือเรือต่างประเทศลำใดที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๙ หรือมาตรา ๒๐ นายเรือและเจ้าของเรือลำนั้นต้องระวางโทษปรับคนละไม่เกินสองล้านบาท และให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจหน่วงเหนี่ยวเรือลำดังกล่าวจนกว่าเรือลำนั้นจะได้แก้ไขหรือปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๗ เพื่อประโยชน์แก่การดำเนินธุรกิจของเจ้าของเรือซึ่งมิได้มีสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขาในประเทศไทย เมื่อเจ้าของเรือหรือนายเรือตั้งตัวแทนและวางเงินหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารเพื่อการชำระค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ในวงเงินเท่ากับจำนวนสูงสุดของค่าปรับต่อพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจใช้ดุลพินิจอนุญาตให้นายเรื่อนำเรือออกจากท่าเรือได้

มาตรา ๓๘ นายเรือลำใดไม่อาจแสดงใบรับรองตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๓ แห่งพระราชบัญญัตินี้ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....
นายกรัฐมนตรี

ร่าง
พระราชบัญญัติ
ความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน
พ.ศ.

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

.....
.....
โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหาย
จากมลพิษน้ำมัน

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพ
ของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๓๔ มาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่ง
ราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

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

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่
วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“เรือ” หมายความว่า

(๑) เรือเดินทะเลใด ๆ รวมทั้งยานพาหนะทางทะเลแบบใด ๆ ซึ่งได้ต่อหรือดัดแปลงขึ้นเพื่อใช้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า

(๒) เรือที่สามารถบรรทุกได้ทั้งน้ำมันและสินค้าอื่น ให้ถือว่าเป็นเรือตามความหมายนี้ต่อเมื่อเรือนั้นได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า และให้ถือว่าเป็นเรืออยู่ต่อไปในระหว่างการเดินทางภายหลังการบรรทุกน้ำมันจนกว่าจะพิสูจน์ได้ว่าไม่มีน้ำมันเหลืออยู่ในระวาง

“ท่าเรือ” หมายความว่า สถานที่สำหรับให้บริการจอดเรือ เทียบ บรรทุก หรือขนถ่ายน้ำมันหรือสินค้าอื่น และให้หมายความรวมถึงสิ่งล่อยน้ำอื่นใดไม่ว่าจะมีเครื่องจักรสำหรับขับเคลื่อนหรือไม่ก็ตามซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์อย่างเดียวกันแต่มิได้ใช้เพื่อการขนส่ง และไม่ว่าสิ่งล่อยน้ำนั้นจะติดตริงหรือโยงยึดไว้กับฝั่งหรืออยู่ในทะเลก็ตาม

“บุคคล” หมายความว่า บุคคลธรรมดา กลุ่มบุคคล หรือหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนไม่ว่าจะมีฐานะเป็นนิติบุคคลหรือไม่ และให้หมายความรวมถึงรัฐและเขตการปกครองของรัฐนั้น

“เจ้าของเรือ” หมายความว่า บุคคลซึ่งได้จดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือหรือในกรณีที่ไม่มีการจดทะเบียนก็ให้หมายถึงบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของเรือตามความเป็นจริง ในกรณีที่รัฐเป็นเจ้าของเรือและดำเนินการโดยบริษัทที่ได้จดทะเบียนในรัฐนั้นในฐานะเป็นผู้ประกอบกิจการเดินเรือคำว่า เจ้าของเรือ ให้หมายความถึงบริษัทดังกล่าว

“นายเรือ” หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

“น้ำมัน” หมายความว่า น้ำมันแร่ไฮโดรคาร์บอนที่สลายตัวยาก เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันเตา น้ำมันดีเซลหนัก น้ำมันหล่อลื่น ไม่ว่าจะบรรทุกบนเรืออย่างสินค้าหรือในถังน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือดังกล่าว

“ความเสียหายจากมลพิษ” หมายความว่า

(๑) การสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นภายนอกตัวเรือจากการปนเปื้อนที่มีผลมาจากการรั่วไหลหรือปล่อยทิ้งน้ำมันจากเรือ ไม่ว่าจะการรั่วไหลหรือการปล่อยทิ้งดังกล่าวจะเกิดขึ้น ณ ที่ใด ทั้งนี้ รวมถึงค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมและการสูญเสียผลประโยชน์จากความเสียหายของสิ่งแวดล้อม

ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมให้จำกัดเพียงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการที่สมเหตุผลซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วหรือจะดำเนินการต่อไปเพื่อให้สิ่งแวดล้อมที่เสียไปคืนสู่สภาพเดิม

(๒) ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการในการป้องกัน และการสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากมาตรการดังกล่าว

“มาตรการในการป้องกัน” หมายความว่า มาตรการที่สมเหตุผลซึ่งดำเนินการโดยบุคคลใด ๆ ภายหลังที่เกิดอุบัติเหตุการณ์ เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษ

“อุบัติเหตุ” หมายความว่า เหตุการณ์หรือเหตุการณ์ต่อเนื่องใด ๆ อันเป็นผลจากเหตุเดียวกัน ที่ก่อให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ หรือก่อให้เกิดภัยคุกคามที่ร้ายแรงและชัดเจน อันจะนำไปสู่ความเสียหายจากมลพิษ

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“ภาคีแห่งอนุสัญญา” หมายความว่า ภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ หรือภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมันซึ่งประเทศไทยเข้าเป็นภาคี

“ศาล” หมายความว่า ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ให้ประธานศาลฎีกาและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจในการแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่กับออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของตน

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

บททั่วไป

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับกับ

(๑) ความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น

(ก) ในราชอาณาจักรไทยซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขต

(ข) ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย

(๒) ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้มาตรการในการป้องกันมิให้เกิดความเสียหาย

ในพื้นที่ตาม (๑) ทั้งนี้ ไม่ว่าจะได้ดำเนินมาตรการนั้น ณ ที่ใด

มาตรา ๖ พระราชบัญญัตินี้มีให้ใช้บังคับกับเรือรบ หรือเรืออื่นใดซึ่งรัฐถือกรรมสิทธิ์ หรือดำเนินการในกิจการของรัฐซึ่งมิได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับกับเรือของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ด้วย โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาจะยกข้อต่อสู้เกี่ยวกับความคุ้มกันอย่างไรของรัฐขึ้นต่อสู้ในศาลไม่ได้

หมวด ๒

ความรับผิด

มาตรา ๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๙ และมาตรา ๑๐ ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของเรือในขณะที่เกิดอุบัติเหตุหรือในขณะที่เกิดเหตุการณ์ครั้งแรกในกรณีที่อุบัติเหตุประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากมลพิษอันเป็นผลของอุบัติเหตุดังกล่าว

มาตรา ๘ ในกรณีที่เรือตั้งแต่สองลำขึ้นไปเกี่ยวข้องกับกาเกิดอุบัติเหตุใด ๆ ซึ่งเป็นผลให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ และไม่อาจแบ่งแยกได้ว่าความเสียหายส่วนใดเกิดจากเรือลำใด เจ้าของเรือทุกลำจะต้องรับผิดร่วมกันและแทนกันเพื่อความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นนั้น เว้นแต่จะเป็นกรณีที่สามารหลุดพ้นความรับผิดได้ตามมาตรา ๙ และมาตรา ๑๐

มาตรา ๙ เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายจากมลพิษหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้น

(๑) เป็นผลมาจากสงคราม การกระทำอันเป็นปฏิปักษ์ สงครามกลางเมือง การจลาจล หรือปรากฏการณ์ธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษซึ่งไม่อาจหลีกเลี่ยงและป้องกันได้

(๒) เกิดขึ้นทั้งหมดจากบุคคลที่สามซึ่งได้กระทำหรืองดเว้นกระทำโดยจงใจที่จะทำให้เกิดความเสียหายนั้น

(๓) เกิดขึ้นทั้งหมดจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำโดยมิชอบของรัฐ หรือหน่วยงานซึ่งมีหน้าที่ดูแลหรือบำรุงรักษาประการหรือเครื่องช่วยการเดินเรืออื่น ๆ ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว

มาตรา ๑๐ เจ้าของเรืออาจหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนได้ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายจากมลพิษไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นผลจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำไม่ว่าโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลที่ได้รับความเสียหายนั้น

มาตรา ๑๑ ห้ามเรียกร้อยเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษจากเจ้าของเรือนอกเหนือจากที่ได้ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ภายใต้บังคับของวรรคสี่ ห้ามมิให้เรียกร้อยเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นจาก

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

เจ้าของเรือหรือภายใต้คำสั่งของหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจ

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

ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับในกรณีที่มีความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของบุคคลดังกล่าวเป็นส่วนตัว ซึ่งได้กระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้

บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่กระทบถึงสิทธิไล่เบียดใด ๆ ของเจ้าของเรือที่มีต่อบุคคลที่สาม

มาตรา ๑๒ เจ้าของเรือมีสิทธิจะจำกัดความรับผิดของตนภายใต้บังคับพระราชบัญญัตินี้สำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่ง ๆ 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 ตันกรอสขึ้นไป

การจำกัดความรับผิดนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามอนุสัญญาหรือพิธีสารที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีได้ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา

มาตรา ๑๓ เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้

(๑) การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นเงินสกุลบาท ให้คำนวณตามที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศตามข้อตกลงเกี่ยวกับกองทุนการเงินระหว่างประเทศซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกกำหนดในเวลาที่ได้มีการวางหลักประกันตามมาตรา ๒๑

(๒) ขนาดระวางของเรือให้ใช้ตันกรอสซึ่งคำนวณได้จากกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการวัดขนาดตันของเรือตามแนบท้าย ๑ แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันของเรือ ค.ศ. ๑๙๖๙

มาตรา ๑๔ เจ้าของเรือไม่อาจจำกัดความรับผิดของตนตามมาตรา ๑๒ ได้ หากโจทก์พิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของเจ้าของเรือเป็นส่วนตัว ซึ่งได้กระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้

หมวด ๓

การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

มาตรา ๑๕ เรือไทยซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตันขึ้นไป ต้องมีใบรับรองที่ออกตามความในมาตรา ๑๖ ที่แสดงถึงการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใดตามจำนวนไม่น้อยกว่าที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๖ เพื่อให้เพียงพอต่อความรับผิดสำหรับความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้

การจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๖ ให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจออกใบรับรองให้แก่เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย ใบรับรองนั้นอย่างน้อยต้องมีข้อความดังต่อไปนี้

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

หลักประกันทางการเงิน และในกรณีที่เห็นสมควรอาจจะระบุสำนักงานสาขาของผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินที่ออกเอกสารการรับประกันภัยหรือให้หลักประกันทางการเงินแล้วแต่กรณี

(๕) อายุของใบรับรองซึ่งจะต้องมีอายุไม่เกินกว่าระยะเวลาของการรับประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

ใบรับรองให้ทำขึ้นเป็นภาษาไทย และให้มีคำแปลภาษาอังกฤษกำกับไว้ด้วย

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอใบรับรอง การออกใบรับรอง ตลอดจนการสิ้นผลของใบรับรอง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๗ เรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา
อาจขอใบรับรองจากกรมเจ้าท่าได้ โดยให้นำมาตรา ๑๕ และมาตรา ๑๖ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๑๘ ให้เก็บใบรับรองไว้บนเรือ และให้กรมเจ้าท่าเก็บสำเนาใบรับรองทั้งของ
เรือไทยและเรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาซึ่งกรมเจ้าท่าออกใบรับรองให้

มาตรา ๑๙ เรือต่างประเทศไม่ว่าจะจดทะเบียนในรัฐใดซึ่งได้บรรทุกน้ำมัน
ในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป และไม่มีใบรับรองของกรมเจ้าท่าตามมาตรา ๑๗
เมื่อเรือนั้นได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย ต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดย
พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาสำหรับเรือที่จดทะเบียนในรัฐนั้นหรือ
ที่จดทะเบียนในรัฐอื่น และมีสาระในทำนองเดียวกับที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖

ในกรณีที่กรมเจ้าท่ามีเหตุอันควรสงสัยว่าผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกัน
ทางการเงินตามที่ระบุในใบรับรองไม่มีความสามารถที่จะชดใช้สำหรับความเสียหายจากมลพิษ
ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้กรมเจ้าท่าทำหรือไปยังหน่วยงานที่ออกใบรับรองในรัฐนั้น
เพื่อพิจารณาดำเนินการตามความเหมาะสมโดยเร็ว

มาตรา ๒๐ ในกรณีของเรือที่รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์
ได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย และเรือดังกล่าวไม่มีการประกันภัย
หรือหลักประกันทางการเงินอื่นใด เรือลำดังกล่าวจะต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่
ผู้มีอำนาจในรัฐที่เรือลำนั้นจดทะเบียนและมีข้อความระบุว่าเรือลำนั้นถือกรรมสิทธิ์โดยรัฐนั้นและ
ความรับผิดชอบที่มีต่อเรือลำนั้นครอบคลุมขอบเขตความรับผิดชอบตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๒ และใบรับรอง
เช่นว่านั้นพึงมีรูปแบบและข้อความตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖ ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

หมวด ๔

การวางหลักประกัน

มาตรา ๒๑ เพื่อประโยชน์แก่เจ้าของเรือในการจำกัดความรับผิดชอบตาม
มาตรา ๑๒ ภายหลังจากที่ได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว เจ้าของเรือต้องวางหลักประกันตามจำนวน
ความรับผิดที่จำกัดแล้วทั้งหมดต่อศาล

การวางหลักประกันตามวรรคหนึ่งจะวางเป็นเงินสดหรือหนังสือค้ำประกันของ
ธนาคารหรือหลักประกันอื่นใดอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกัน ตามที่ศาลเห็นสมควร
ทั้งนี้ ในกรณีของหลักประกันนั้น จะต้องเป็นหลักประกันที่สามารถเปลี่ยนเป็นเงินเพื่อชำระให้แก่
ผู้ที่เกี่ยวข้องได้โดยสะดวกและรวดเร็ว

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการวางหลักประกันให้เป็นไปตามที่กำหนดใน
ข้อกำหนดของศาล

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

มาตรา ๒๓ ภายหลังจากอุบัติเหตุ เมื่อเจ้าของเรือซึ่งมีสิทธิจะจำกัดความรับผิด
ตามพระราชบัญญัตินี้ได้วางหลักประกันตามมาตรา ๒๑ หรือผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่น
ได้วางหลักประกันตามมาตรา ๒๒ แล้ว

(๑) ห้ามผู้มีสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุ
ใช้สิทธิเรียกร้องต่อทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือ

(๒) ให้สิ่งปล่อยเรือหรือทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือที่ได้ถูกกักหรือยึดไว้อันสืบเนื่อง
มาจากสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุ และให้สิ่งถอนการยึดหรือ
อายัดประกันหรือหลักประกันอื่นใดที่ได้ให้ไว้เพื่อมิให้มีการกักหรือยึดเช่นนั้นด้วย

มาตรา ๒๔ ให้นำเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ มาชำระ
ให้แก่บรรดาผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามส่วนแห่งสิทธิ
ที่ได้พิสูจน์ในศาลแล้ว

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่เจ้าของเรือได้กระทำการโดยสมัครใจและตามสมควร
ซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายหรือมีการเสียสละทรัพย์สิน เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษ
ที่เกิดขึ้น ให้ผู้นั้นมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหรือมูลค่าของทรัพย์สินที่ได้เสียสละไป
ในลำดับเดียวกับสิทธิเรียกร้องอื่นจากหลักประกัน

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่ยังมิได้มีการชำระเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๔
ถ้าเจ้าของเรือ ลูกจ้างหรือตัวแทน หรือบุคคลที่รับประกันภัยหรือให้หลักประกันทางการเงินอื่นใด
เพื่อประโยชน์แก่เจ้าของเรือ ได้ชำระค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายจากมลพิษนั้นแล้ว
บุคคลดังกล่าวย่อมเข้ารับช่วงสิทธิต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ของบุคคลที่ได้รับค่าสินไหมทดแทน
ไปแล้วนั้นเท่ากับจำนวนที่ตนได้จ่ายไป

มาตรา ๒๗ ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับช่วงสิทธิ บุคคลอื่นนอกเหนือจากที่ระบุไว้ในมาตรา ๒๖ อาจใช้สิทธิในการรับช่วงสิทธิตามมาตราดังกล่าวตามจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้จ่ายไป

มาตรา ๒๘ ถ้าเจ้าของเรือหรือบุคคลอื่นใดแสดงให้เห็นได้ว่าตนอาจถูกบังคับในภายหลังให้ต้องชำระค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดหรือบางส่วนซึ่งตนสามารถรับช่วงสิทธิได้ตามมาตรา ๒๖ หรือมาตรา ๒๗ และบุคคลดังกล่าวได้ชำระค่าสินไหมทดแทนนั้นก่อนการชำระเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๔ จะแล้วเสร็จ ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้กันเงินจำนวนหนึ่งที่เพียงพอเพื่อให้บุคคลนั้นสามารถใช้สิทธิเรียกร้องเอาจากเงินจำนวนดังกล่าวได้

หมวด ๕

การดำเนินคดีและอายุความ

มาตรา ๒๙ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษ อาจเรียกร้องได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินเพื่อความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษของเจ้าของเรือ

ผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินตามวรรคหนึ่งซึ่งตกเป็นจำเลย อาจยกข้อต่อสู้ในเรื่องดังต่อไปนี้ได้

(๑) การจำกัดความรับผิดชอบที่ระบุในมาตรา ๑๒ แม้ว่าเจ้าของเรือจะไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดชอบของตนตามมาตรา ๑๔

(๒) ข้อต่อสู้ซึ่งเจ้าของเรืออาจยกขึ้นอ้างได้ ยกเว้นกรณีการล้มละลายหรือการเลิกกิจการของเจ้าของเรือ

(๓) การจงใจก่อให้เกิดความเสียหายของเจ้าของเรือเองอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายจากมลพิษนั้นขึ้น

จำเลยไม่อาจยกข้อต่อสู้อื่นที่ตนมีต่อเจ้าของเรือขึ้นต่อสู้กับผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษ

มาตรา ๓๐ จำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้หรือที่ระบุในหลักประกันทางการเงิน ให้ใช้เป็นค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น

มาตรา ๓๑ ให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินการทั้งปวงเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐ หรือในฐานะผู้รับมอบอำนาจจากเอกชนซึ่งได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิที่เอกชนจะฟ้องคดีด้วยตนเอง

ในการดำเนินคดีของพนักงานอัยการตามวรรคหนึ่ง ให้ได้รับยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวงแต่ไม่รวมถึงความรับผิดชอบในค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นที่สุด

มาตรา ๓๒ จำเลยตามมาตรา ๒๙ อาจยื่นคำขอโดยทำเป็นคำร้องเพื่อให้ศาลออกหมายเรียกเจ้าของเรือให้เข้ามาในคดีก็ได้

มาตรา ๓๓ สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เป็นอันขาดอายุความเมื่อพ้นสามปีนับแต่วันที่ความเสียหายจากมลพิษได้เกิดขึ้น หรือเมื่อพ้นหกปีนับแต่วันที่อุบัติการณ์ได้เกิดขึ้นหรือวันที่เหตุการณ์ครั้งแรกได้เกิดขึ้นในกรณีที่อุบัติการณ์ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง

หมวด ๖

เขตอำนาจศาล

มาตรา ๓๔ ให้ศาลมีเขตอำนาจเหนือคดีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ศาลจะมีอำนาจดำเนินกระบวนการพิจารณาได้ต่อเมื่อมีการส่งหมายเรียกให้แก่จำเลยโดยชอบและให้โอกาสตามสมควรสำหรับการต่อสู้คดีอำนาจศาลตามวรรคหนึ่ง ให้รวมถึงอำนาจในการเฉลี่ยเงินจากหลักประกันให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา ๒๔ ด้วย

มาตรา ๓๕ คำพิพากษาถึงที่สุดเกี่ยวกับความเสียหายจากมลพิษของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญา ให้ใช้บังคับในประเทศไทยได้ เว้นแต่

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

กำหนดเวลา เงื่อนไข และวิธีการในการขอให้ศาลบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของศาล

บันทึกวิเคราะห์สรุป
สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน
พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ต่อสภาผู้แทนราษฎร และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติตามมาตรา ๑๕๒ วรรคห้า ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

โดยที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992) จึงจำเป็นต้องออกกฎหมายอนุวัติการเพื่อรองรับข้อตกลงดังกล่าว ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ซึ่งมีสาเหตุมาจากการปล่อยทิ้งน้ำมันลงในทะเล การรั่วไหลของน้ำมัน หรือการประสออุบัติเหตุของเรือบรรทุกน้ำมัน ได้รับชดใช้ความเสียหายจากมลพิษตามสมควร โดยร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดอย่างเคร่งครัด (strict liability) และต้องเอาประกันภัยหรือจัดหาหลักประกันทางการเงินอื่นใดเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้น

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. มีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

๒.๑ โครงสร้างกฎหมาย แบ่งเนื้อหาสาระของร่างพระราชบัญญัตินี้ ออกเป็นหมวดหมู่ 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 กำหนดให้ร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา (ร่างมาตรา ๒)

๒.๓ บทนิยาม กำหนดบทนิยามศัพท์ต่างๆ เพื่อความชัดเจนในการใช้บังคับกฎหมาย (ร่างมาตรา ๓) และให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ ดังนี้

- บทนิยามคำว่า “เรือ” จำแนกเรือที่ต้องอยู่ภายใต้บังคับของร่างพระราชบัญญัตินี้ ออกเป็น ๒ ลักษณะ คือ (๑) เรือหรือยานพาหนะทางทะเลที่ได้ต่อหรือดัดแปลงขึ้นเพื่อบรรทุกน้ำมันโดยเฉพาะ และ (๒) เรือที่สามารถบรรทุกได้ทั้งน้ำมันและสินค้าอื่นและเรือนั้นได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าตามความเป็นจริง ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๑.๑^๑ ของอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “ท่าเรือ” เพื่อให้มีความชัดเจนว่า ต้องการให้หมายความรวมถึงสิ่งลอยน้ำอื่นที่ใช้สำหรับจอดเรือ เทียบ บรรทุก หรือขนถ่ายน้ำมันหรือสินค้าอื่นด้วย

- บทนิยามคำว่า “บุคคล” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๒^๒ ของอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “เจ้าของเรือ” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๓^๓ ของอนุสัญญาฯ

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

- บทนิยามคำว่า “น้ำมัน” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๕^๔ ของอนุสัญญาฯ

^๑ 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.

^๒ 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.

^๓ 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.

^๔ 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

- บทนิยามคำว่า “ความเสียหายจากมลพิษ” โดยจำแนกหลักเกณฑ์การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษไว้ ๒ กรณี เพื่อความชัดเจนและสอดคล้องกับข้อ ๑.๖^๔ ของอนุสัญญาฯ ได้แก่

(ก) ค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง ในกรณีนี้ให้รวมถึงค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อม และการสูญเสียผลประโยชน์จากความเสียหายของสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมให้จำกัดเพียงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการที่สมเหตุสมผลซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วหรือจะดำเนินการต่อไปเพื่อให้สิ่งแวดล้อมที่เสียไปคืนสู่สภาพเดิม

(ข) ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการในการป้องกัน และการสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้มาตรการป้องกันนั้น

- บทนิยามคำว่า “มาตรการในการป้องกัน” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๗^๕ ของอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๘^๖ ของอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” เพื่อใช้เป็นหน่วยวัดอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินต่าง ๆ ซึ่งกำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

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

^๔ 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.

^๖ 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.

^๗ 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.

- บทนิยามคำว่า “ศาล” โดยให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีอำนาจในการดำเนินคดี และเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในเรื่องการวางหลักประกัน

- บทนิยามคำว่า “พนักงานเจ้าหน้าที่” เพื่อความชัดเจน เนื่องจากในหมวดบทกำหนดโทษ กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจในการตรวจเอกสารใบรับรองการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน หรือมีอำนาจหน่วงเหนี่ยวเรือ หรือมีอำนาจใช้ดุลพินิจอนุญาตให้นำเรือออกจากท่าได้

๒.๔ ผู้รักษาการตามกฎหมาย กำหนดให้ประธานศาลฎีกาและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

๒.๕ ขอบเขตการใช้บังคับกฎหมาย (หมวด ๑ บททั่วไป)

(๑) กำหนดให้ร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับเฉพาะกรณีดังต่อไปนี้เท่านั้น (ร่างมาตรา ๕) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๒^๔ ของอนุสัญญาฯ กล่าวคือ

(ก) ความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้นในราชอาณาจักรไทย ซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขต เนื่องจากรัฐชายฝั่งย่อมมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตของตน นอกจากนี้ ให้รวมถึงความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย

(ข) ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้มาตรการในการป้องกัน

(๒) กำหนดข้อยกเว้น (ร่างมาตรา ๖) ไว้ว่า ร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่ให้ใช้บังคับกับเรือรบ หรือเรือซึ่งรัฐถือกรรมสิทธิ์หรือดำเนินการของรัฐที่ไม่ได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๑๑^๕ ของอนุสัญญาฯ

^๔ 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.

^๕ 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.

๒.๖ ความรับผิด (หมวด ๒) ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดไว้ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้เจ้าของเรือเดินทะเลซึ่งบรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า ต้องรับผิดอย่างเคร่งครัด (strict liability) ต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน (ร่างมาตรา ๗) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๑^{๑๐} ของอนุสัญญาฯ

(๒) กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดร่วมกัน ในกรณีที่มีเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไปเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ แล้วก่อให้เกิดความเสียหาย (ร่างมาตรา ๘) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๔^{๑๑} ของอนุสัญญาฯ

(๓) กำหนดให้เจ้าของเรือได้รับยกเว้นความรับผิดเพื่อความเสียหายจากมลพิษ หากความเสียหายนั้นเป็นผลจากสงครามหรือภัยธรรมชาติที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้ (ร่างมาตรา ๙) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๒^{๑๒} ของอนุสัญญาฯ

(๔) กำหนดให้เจ้าของเรืออาจหลุดพ้นความรับผิดได้ หากความเสียหายจากมลพิษนั้นเป็นผลจากการกระทำหรืองดเว้นกระทำไม่ว่าโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ที่ได้รับความเสียหายเอง (ร่างมาตรา ๑๐) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๓^{๑๓} ของอนุสัญญาฯ

^{๑๐} 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.

^{๑๑} 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.

^{๑๒} 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.

^{๑๓} 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.

(๕) กำหนดบุคคลที่ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายจากมลพิษ (ร่างมาตรา ๑๑) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๕^{๑๔} ของอนุสัญญาฯ อย่างไรก็ตาม ร่างมาตราดังกล่าวไม่กระทบสิทธิไล่เบี่ยของเจ้าของเรือต่อบุคคลที่สาม (ร่างมาตรา ๑๑ วรรคสี่) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๕^{๑๕} ของอนุสัญญาฯ

(๖) กำหนดให้เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายจากมลพิษได้ตามขนาดระวางของเรือ (ร่างมาตรา ๑๒) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๑^{๑๖} ของอนุสัญญาฯ

(๗) กำหนดหลักเกณฑ์ในการคำนวณความรับผิด (ร่างมาตรา ๑๓) ไว้ดังนี้

(ก) กำหนดหลักเกณฑ์การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นเงินสกุลบาท ให้คำนวณตามที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศตามข้อตกลงเกี่ยวกับกองทุน

^{๑๔} 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.

^{๑๕} Article III

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

^{๑๖} 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

การเงินระหว่างประเทศซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกกำหนดในเวลาที่ได้มีการวางหลักประกัน ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๙ (a) (b) และ (c)^{๑๓} ของอนุสัญญาฯ

(ข) ให้คำนวณความรับผิดตามขนาดระวางของเรือตามแนบท้าย ๑ แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันของเรือ ค.ศ. ๑๙๖๙ (International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๑๐^{๑๔} ของอนุสัญญาฯ

(๘) กำหนดเหตุที่เจ้าของเรือไม่อาจจำกัดความรับผิดได้ หากความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของเจ้าของเรือ ซึ่งได้กระทำโดยจงใจ หรือเละเลยไม่เอาใจใส่ (recklessly) ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้ (ร่างมาตรา ๑๔) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๒^{๑๕} ของอนุสัญญาฯ

^{๑๓} 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 depository 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.

^{๑๔} 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

^{๑๕} 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.

๒.๗ การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (หมวด ๓)
 ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดหาประกันภัยและหลักประกัน
 ทางการเงินไว้ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้เรือไทยซึ่งบรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าน้ำหนักเกินกว่า
 ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป ต้องมีใบรับรองที่แสดงถึงการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน
 ที่เพียงพอต่อความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษ (ร่างมาตรา ๑๕) ซึ่งสอดคล้องกับ
 ข้อ ๗.๑^{๒๐} ของอนุสัญญาฯ นอกจากนี้ ได้กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจัดหา
 ประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (ร่างมาตรา ๑๕ วรรคสอง) โดยให้ออกเป็นกฎกระทรวง
 ซึ่งหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขดังกล่าวให้รวมถึงการบอกเลิกสัญญาประกันภัยตามหลักการ
 ในข้อ ๗.๕^{๒๑} ของอนุสัญญาฯ ด้วย

(๒) กำหนดให้เรือต่างประเทศไม่ว่าจะจดทะเบียนในประเทศใด ซึ่งได้
 บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าน้ำหนักเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป เมื่อเรือนั้นได้ผ่านหรือเข้าออกทะเล
 อาณาเขตของราชอาณาจักรไทยต้องมีใบรับรองการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน
 เช่นเดียวกัน (ร่างมาตรา ๑๙) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๗.๑๑^{๒๒} ของอนุสัญญาฯ

(๓) กำหนดให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

(ก) ออกใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน
 ให้แก่เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย ซึ่งใบรับรองต้องมีรายการต่าง ๆ ตามที่กำหนด ได้แก่ ชื่อเรือ
 และเมืองท่าที่ขึ้นทะเบียน ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของเจ้าของเรือ ประเภทและระยะเวลา
 ของหลักประกัน ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้

^{๒๐} 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.

^{๒๑} 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 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.

^{๒๒} 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.

หลักประกัน และอายุของใบรับรอง (ร่างมาตรา ๑๖) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๗.๒^{๒๓} ของอนุสัญญา และให้ออกใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินให้แก่เรือต่างประเทศที่มีได้จดทะเบียนในประเทศภาคีแห่งอนุสัญญา(ร่างมาตรา ๑๗) นอกจากนี้ ได้กำหนดให้เก็บใบรับรองไว้บนเรือ (ร่างมาตรา ๑๘) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๗.๔^{๒๔} ของอนุสัญญา สำหรับหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขของการขอใบรับรอง การออกใบรับรอง และการสิ้นผลของใบรับรอง ให้กำหนดในกฎกระทรวง

(ข) ตรวจใบรับรองการจัดการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (ร่างมาตรา ๑๙ วรรคสอง)

๒.๘ การวางหลักประกัน (หมวด ๔) ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการวางหลักประกัน ผลของการวางหลักประกัน และการนำหลักประกันมาชำระให้กับผู้ที่มีสิทธิ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้เจ้าของเรือต้องวางหลักประกันเพื่อจำกัดความรับผิดของตนภายหลังจากเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วไว้ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๒๑) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๓^{๒๔} ของอนุสัญญาฯ

^{๒๓} 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.

^{๒๔} 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.

^{๒๕} 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

(๒) กำหนดให้ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันแก่เจ้าของเรือมีสิทธิวางหลักประกันแทน แต่การวางหลักประกันนั้นไม่กระทบต่อสิทธิของผู้เรียกร้องใดๆ ที่มีต่อเจ้าของเรือ (ร่างมาตรา ๒๒) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๑๑^{๒๖} ของอนุสัญญาฯ

(๓) กำหนดผลของการวางหลักประกันไว้ (ร่างมาตรา ๒๓) กล่าวคือ ห้ามใช้สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษต่อทรัพย์สินอื่นจากเจ้าของเรือและให้ปล่อยเรือหรือทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรืออันสืบเนื่องจากสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษ ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๖.๑^{๒๗} ของอนุสัญญาฯ

(๔) ให้เฉลี่ยหลักประกันแก่บรรดาผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษตามส่วนแห่งสิทธิที่ได้พิสูจน์ในศาลแล้ว (ร่างมาตรา ๒๔) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๔^{๒๘} ของอนุสัญญาฯ

(๕) ในกรณีที่เจ้าของเรือได้ดำเนินการตามสมควรเพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น เจ้าของเรือนั้นมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในลำดับเดียวกับสิทธิเรียกร้องอื่นจากหลักประกัน (ร่างมาตรา ๒๕) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๘^{๒๙} ของอนุสัญญาฯ

(๖) กำหนดหลักการเรื่องการรับช่วงสิทธิ โดยในกรณีที่ยังไม่มี การชำระเงินจากหลักประกัน หากบุคคลตามที่กำหนดได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษ

the Contracting State where the fund is constituted, and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

^{๒๖} 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.

^{๒๗} 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.

^{๒๘} Article V

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

^{๒๙} 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.

ไปแล้ว บุคคลดังกล่าวสามารถรับช่วงสิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเท่ากับจำนวนที่ตนได้
จ่ายไป (ร่างมาตรา ๒๖) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๕^{๑๐} ของอนุสัญญาฯ

๒.๙ การดำเนินคดีและอายุความ (หมวด ๕) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการดำเนินคดีไว้ดังนี้

(๑) กำหนดให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินคดีเพื่อเรียกร้องค่าสินไหม
ทดแทนความเสียหายจากมลพิษในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐได้ แต่ไม่ตัดสิทธิเอกชนที่จะฟ้องคดี
ด้วยตนเอง (ร่างมาตรา ๓๑) รวมทั้งได้กำหนดเรื่องการยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมในกรณีที่
พนักงานอัยการดำเนินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐ เพื่อเป็นการ
ช่วยเหลือผู้เสียหายจำนวนมากที่ไม่สามารถเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีได้เอง

(๒) ผู้เสียหายอาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย
จากมลพิษได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือบุคคลซึ่งได้ให้หลักประกันทางการเงิน แต่บุคคล
ดังกล่าวอาจยกข้อต่อสู้ตามที่กำหนดไว้ได้ (ร่างมาตรา ๒๙) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๗.๘^{๑๑}
ของอนุสัญญาฯ อย่างไรก็ตาม ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลที่ให้หลักประกันทางการเงินดังกล่าวอาจ
ยื่นคำร้องขอต่อศาลเพื่อให้ออกหมายเรียกเจ้าของเรือเข้ามาในคดีด้วยก็ได้ (ร่างมาตรา ๓๒)

(๓) กำหนดอายุความในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนไว้สามปี นับแต่
วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น หรือภายในหกปี นับแต่วันที่อุบัติการณ์ได้เกิดขึ้นหรือวันที่อุบัติการณ์
ครั้งแรกได้เกิดขึ้นในกรณีที่อุบัติการณ์ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง (ร่างมาตรา ๓๓)
ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๘^{๑๒} ของอนุสัญญาฯ

^{๑๐} 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.

^{๑๑} 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.

^{๑๒} 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.

๒.๑๐ เขตอำนาจศาล (หมวด ๖) กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจดำเนินกระบวนการพิจารณา (ร่างมาตรา ๓๔) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๙.๒^{๓๓} ของอนุสัญญาฯ และกำหนดให้การบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาฯ ใช้บังคับในประเทศไทยได้ตามกำหนดเวลา เงื่อนไข และวิธีการตามข้อกำหนดของศาล แต่มีข้อยกเว้น คือ หากคำพิพากษานั้นได้มาโดยกลฉ้อฉลหรือจำเลยมิได้รับหมายเรียกโดยชอบและไม่มีโอกาสตามสมควรในการต่อสู้คดีของตน หรือคำพิพากษานั้นขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน (ร่างมาตรา ๓๕) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๑๐^{๓๔} ของอนุสัญญาฯ

๒.๑๑ บทกำหนดโทษ (หมวด ๗) กำหนดมาตรการในการลงโทษไว้ดังนี้

(๑) กำหนดอัตราโทษปรับต่อนายเรือและเจ้าของเรือคนละไม่เกินสองล้านบาท ในกรณีที่มิได้จัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน และกำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งมีอำนาจหน่วงเหนี่ยวเรือที่เข้ามาในอาณาเขตของประเทศไทย ในกรณีที่เรือลำดังกล่าวมีลักษณะหรือดำเนินการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๖)

(๒) กำหนดอัตราโทษปรับต่อนายเรือตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท ในกรณีที่นายเรือไม่อาจแสดงใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (ร่างมาตรา ๓๗)

^{๓๓} Article IX

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

^{๓๔} 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.