



เอกสารเพื่อประกอบการพิจารณากฎหมายของสมาชิกรัฐสภา

เรื่อง

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่ง
เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.

โดย

ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร

จัดพิมพ์โดย

สำนักส่งเสริมวิชาการรัฐสภา สถาบันพระปกเกล้า

เอกสารเพื่อประกอบการพิจารณากฎหมายของสมาชิกรัฐสภา เรื่อง
ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.

สถาบันพระปกเกล้า

สงวนลิขสิทธิ์ © 2254

ข้อมูลทางบรรณานุกรมของหอสมุดแห่งชาติ

National Library of Thailand Cataloging in Publication Data.

ไพฑูริย์ เอกจริยกร.

เอกสารเพื่อประกอบการพิจารณากฎหมายของสมาชิกรัฐสภา เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติ
ความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.....— กรุงเทพฯ : สถาบัน
พระปกเกล้า, 2554.

44 หน้า.

1. กฎหมายสิ่งแวดล้อม. 2. มลพิษ – กฎหมายและระเบียบข้อบังคับ. 3. ความรับผิด
ทางแพ่ง – แ่งสิ่งแวดล้อม. I. ชื่อเรื่อง.

344.046

ISBN : 978-974-449-586-0

สสว.54-22-800.0

พิมพ์ครั้งที่ 1 พฤษภาคม 2554 จำนวน 800 เล่ม

จัดพิมพ์โดย สำนักส่งเสริมวิชาการรัฐสภา สถาบันพระปกเกล้า
ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา อาคารบี ชั้น 5 (โซนทิศใต้)
เลขที่ 120 หมู่ 3 ถนนแจ้งวัฒนะ แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210
โทรศัพท์ 02-141-6-9600 โทรสาร 02-143-8176
www.kpi.ac.th

ผู้เขียน ศ. ดร.ไพฑูริย์ เอกจริยกร คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ดำเนินการและ
ประสานงาน ณวัฒน์ ศรีปัดดา สมบัติ หวังเกษม พิรพรรณ กตัญญู

ออกแบบปก นายสุชาติ วิวัฒน์ตระกูล
และจัดประกอบหน้า

พิมพ์ที่ บริษัท เอ.พี. กราฟิก ดีไซน์และการพิมพ์ จำกัด
745 ถนนนครไชยศรี แขวงนครไชยศรี เขตดุสิต กรุงเทพฯ 10300
โทรศัพท์ 02-243-9040-4 โทรสาร 02-243-3225

คำนำ

สถาบันพระปกเกล้า โดยสำนักส่งเสริมวิชาการรัฐสภาได้จัดทำเอกสารเพื่อประกอบการพิจารณากฎหมายของสมาชิกรัฐสภา โดยมีนักวิชาการที่มีความเชี่ยวชาญในกฎหมายเฉพาะด้านหรือที่มีความรู้และเชี่ยวชาญเฉพาะด้านในเรื่องนั้นๆ เป็นผู้ทำการศึกษากฎหมายต่างประเทศและกฎหมายไทย

การจัดทำเอกสารเพื่อประกอบการพิจารณาของสมาชิกรัฐสภา จัดทำในรูปแบบความ เน้นประเด็นที่สำคัญของร่างกฎหมายที่จะเข้าสู่การพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา ให้แก่สมาชิกของทั้งสองสภา เพื่อใช้เป็นข้อมูลและแนวทางประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ และพระราชกำหนดในขั้นตอนต่างๆ ของการพิจารณาร่างกฎหมาย

คณะผู้จัดทำ หวังเป็นอย่างยิ่งว่า ข้อมูลและข้อคิดเห็นของนักวิชาการจากเอกสารช่องทางวิชาการฉบับนี้ จะยังประโยชน์ในการพิจารณาศึกษาร่างกฎหมาย และประกอบการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ ได้อย่างสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

อนึ่งความคิดเห็นในเอกสารเป็นเสรีภาพทางวิชาการของผู้เขียนตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 มาตรา 50 สถาบันฯ ไม่จำเป็นต้องเห็นพ้องด้วยกับความเห็นดังกล่าว

สำนักส่งเสริมวิชาการรัฐสภา
สถาบันพระปกเกล้า

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่ง เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.

ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกจริยกร

ประเทศไทยเป็นประเทศกำลังพัฒนาประเทศหนึ่ง ซึ่งการดำเนินกิจกรรมในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านอุตสาหกรรม การขนส่ง การคมนาคม การเกษตร การประมง ตลอดจนกิจกรรมทางด้านสาธารณสุขปโภคจำเป็นต้องใช้พลังงานจากน้ำมัน น้ำมันจึงเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ แต่เนื่องจากการผลิตน้ำมันในประเทศไม่เพียงพอต่อการบริโภค ประเทศไทยจึงต้องพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศถึงร้อยละ 90 ของปริมาณน้ำมันที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน¹ ซึ่งการนำเข้าร้อยละ 74 ของปริมาณการนำเข้าทั้งหมดมาจากประเทศในตะวันออกกลางเช่น สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ โอมาน และซาอุดีอาระเบีย ร้อยละ 21 นำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น บรูไน มาเลเซีย และอินโดนีเซีย และอีกร้อยละ 5 นำเข้าจากประเทศในแอฟริกา ซึ่งการนำเข้าน้ำมันเหล่านี้ต้องอาศัยการขนส่งทางทะเลโดยเรือทั้งสิ้น นอกจากการนำเข้าน้ำมันซึ่งต้องอาศัยการขนส่งทางเรือ

¹ รายงานฉบับสมบูรณ์: โครงการศึกษาต้นทุนและคุณภาพระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลและการขนส่งเชื่อมโยง “การนำเข้าสินค้ากรณีศึกษา น้ำมันดิบ” หน้า 5-1.

แล้ว การขนส่งน้ำมันภายในประเทศร้อยละ 30 ของปริมาณน้ำมันก็ขนส่งโดยทางเรือ

แม้ว่าการขนส่งทางเรือจะเป็นการขนส่งที่สามารถขนส่งสินค้าได้เป็นจำนวนมาก และมีราคาถูก แต่การขนส่งน้ำมันโดยทางเรือนี้ก็มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นและมีการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่ทะเล แม่น้ำ หรือแหล่งน้ำต่างๆ ย่อมก่อให้เกิดความเสียหายและผลกระทบอย่างมหาศาลไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว การประมงและสุขอนามัยของประชาชน

จากการศึกษาพบว่าแม้ประเทศไทยจะมีใช้ประเทศที่เป็นเส้นทางหลักของประเทศอื่นๆ ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าประเภทน้ำมัน แต่การที่ต้องขนส่งน้ำมันซึ่งนำเข้ามาจากต่างประเทศและการขนส่งภายในประเทศย่อมมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ และเกิดการรั่วไหลของน้ำมัน ทำให้เกิดความเสียหายจากการรั่วไหลของน้ำมันหลายครั้ง ดังข้อมูลที่ปรากฏดังต่อไปนี้²

² ที่มา “สถิติน้ำมันรั่วไหลลงแหล่งน้ำธรรมชาติ ปี พ.ศ. 2534- พ.ศ. 2548” (เลือกมาเฉพาะบางกรณี) http://www.marinepcd.org/document/information/stat_oil_48-16.pdf

วัน เดือน ปี	ชนิดของน้ำมัน	ปริมาณ	สถานที่เกิดเหตุ	สาเหตุ
26 ธ.ค. 2547	น้ำมันเตา	150 ตัน	เกาะครก จ.ชลบุรี	เรือ Dragon 1 ชนหินโสโครกอุบัติเหตุ
27 มี.ค. 2544	น้ำมันดิบ	5,000 ลิตร	ท่าเทียบเรือบริษัทอุตสาหกรรมปิโตรเคมีกัลไทยจำกัด (พบก้อนน้ำมันดินกระจายทั่วไป บริเวณหาดแสงจันทร์ ฟ้าเฝ้าหวาย, แม่รำพึง จนสุดบ้านกันอ่าว	รั่วไหลขณะสูบลำนำมันดิบ จากเรือบรรทุกน้ำมันสัญชาติ Malts ชื่อ Ninemia เนื่องจากข้อบกพร่องของตัวเรือบริเวณวาล์วล้นทะเล
14 ก.ย. 2543	น้ำมันดีเซล	200-2,000 ตัน	บริเวณนอกฝั่ง จ.ชลบุรี	เรือบรรทุกสินค้าชื่อ Heron ชนเรือบรรทุกน้ำมัน play boy3
4 พ.ค. 2540	น้ำมันเตา น้ำมันเตาเหลว	7,000 ลิตร 4,000 ลิตร	ใกล้เกาะพีพี จ.กระบี่	เรือคิงส์ครุยเซอร์ ชนหินโสโครกอับปาง
30 ต.ค. 2539	น้ำมันดิบ	160,000 ลิตร	สถานีส่งน้ำมันดิบ บริเวณนอกชายฝั่ง จ. ระยอง	เกิดการรั่วไหลระหว่างการขนถ่ายน้ำมันดิบจากเรือ ONCE สู่สถานีรับ น้ำมันดิบของบ.สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด
6 มี.ค. 2537	น้ำมันดีเซล	400,000 ลิตร	เกาะสีชัง จ. ชลบุรี	เรือบรรทุกน้ำมันวิสาท กิจ 5 ถูกรือบรรทุกสินค้าของปานามาชน
19 ก.ค. 2535	น้ำมันจาก ท้องเรือ	4 ตัน	อูเรือวังเจ้า	ปั้บบรรทุกน้ำมันของอู่เกิดการเอียง ทำให้น้ำมันไหลออกจากปั้บ

ดังที่ปรากฏจากข้อมูลข้างต้น พบว่ามีการเกิดอุบัติเหตุการฉ่ำน้ำมันรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ซึ่งแต่ละครั้งแม้จะมีปริมาณการรั่วไหลแตกต่างกันแต่ก็สร้างความเสียหายแก่ทรัพยากรธรรมชาติ สภาพแวดล้อม ระบบนิเวศวิทยา การประกอบอุตสาหกรรมบริเวณชายฝั่ง ตลอดจนสุขอนามัยของบุคคลที่อาศัยอยู่บริเวณชายฝั่ง

อย่างไรก็ตามเมื่อเกิดอุบัติเหตุการฉ่ำน้ำมันรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำจนก่อให้เกิดความเสียหายแล้ว การชดเชยค่าเสียหายหรือการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นย่อมต้องเป็นไปตามกฎหมาย แต่เนื่องจากประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะว่าด้วยความรับผิดชอบจากความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน การชดเชยค่าเสียหายหรือการเยียวยาจึงต้องพิจารณาจากกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน ซึ่งจากการศึกษาพบว่ากฎหมายที่มีบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบและการจัดการมลพิษทางน้ำอันเกิดจากน้ำมันมีเพียง 4 ฉบับเท่านั้น ได้แก่ (1) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บทบัญญัติในหมวดของละเมิด (2) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 (3) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และ (4) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547 ซึ่งแยกพิจารณาได้ดังนี้

(1) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นกฎหมายที่เป็นพื้นฐานสามารถนำมาปรับใช้แก่กรณีความรับผิดชอบของบุคคลที่กระทำการละเมิดต่อกฎหมายก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ซึ่งบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมัน ได้แก่ มาตรา 420 มาตรา 425 และมาตรา 437 มีสาระสำคัญดังนี้

ก. ผู้ใดกระทำการละเมิดต่อกฎหมายโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ และการกระทำดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ผู้นั้นจะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อการกระทำนั้น ซึ่งเป็นการกำหนดรูปแบบความรับผิดชอบโดยอาศัยพื้นฐานจากความผิด

(Liability based on fault) ซึ่งผู้ได้รับความเสียหายจะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ต่อเมื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริงได้ครบตามองค์ประกอบความผิดของกฎหมาย

ข. นายจ้างต้องรับผิดเพื่อการกระทำละเมิดของลูกจ้างในทางการที่จ้าง หลักการเรื่องนี้เป็นหลักเรื่องความรับผิดเพื่อการกระทำของบุคคลอื่น (Vicarious liability) ที่กำหนดให้นายจ้างต้องรับผิดเพื่อการกระทำละเมิดของลูกจ้าง ซึ่งไม่ใช่ความรับผิดที่เกิดจากการกระทำของนายจ้างเองโดยตรง

ค. ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลจะต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะ ซึ่งเป็นความรับผิดแบบเคร่งครัด (Strict liability) ซึ่งผู้ที่จะต้องรับผิดตามมาตรา 437 นี้ คือผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะ ซึ่งการที่กฎหมายจำกัดบุคคลที่จะต้องรับผิดไว้เพียงเท่านั้นทำให้บุคคลอื่นๆ ที่แม้จะมีส่วนเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินนั้น เช่น เจ้าของเรือที่ไม่ครอบครองเรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกลอยู่ จึงไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเรือของตนที่การครอบครองอยู่ที่ลูกจ้างของตน (แต่อาจต้องรับผิดในฐานะนายจ้างตาม ป.พ.พ. มาตรา 425)

เหตุยกเว้นความรับผิดสำหรับผู้ควบคุมหรือครอบครองยานพาหนะหรือทรัพย์สินอันตรายเป็นไปตามมาตรา 437 นี้มีอยู่ 2 เหตุด้วยกัน กล่าวคือ (1) เหตุแห่งความเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัย³ หรือ (2) เหตุแห่งความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้เสียหายนั่นเอง

แต่การนำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องละเมิดมาปรับใช้แก่ความรับผิดเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมัน มีความไม่เหมาะสมบางประการ คือ

³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 บัญญัติว่า คำว่า “เหตุสุดวิสัย” หมายความว่า เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็มิจะให้ผลพิบัติก็มิเป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น

1. การกำหนดให้ผู้เสียหายเป็นผู้พิสูจน์ความผิดของผู้ที่ต้องรับผิด ก่อให้เกิดภาระแก่ผู้เสียหายที่จะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าผู้ที่ต้องรับผิดกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เนื่องจากการรั่วไหลของน้ำมันส่วนใหญ่เกิดกลางทะเลซึ่งผู้เสียหายไม่อาจทราบเหตุการณ์ขณะเกิดน้ำมันรั่วไหลได้ ดังนั้นการให้ผู้เสียหายเป็นผู้พิสูจน์ถึงเหตุแห่งความเสียหายจึงเป็นการไม่เหมาะสมและไม่เป็นธรรมต่อผู้เสียหายเป็นอย่างยิ่ง

2. ในการฟ้องร้องคดีเพื่อเรียกค่าเสียหายโดยอาศัยฐานแห่งการเป็นนายจ้างลูกจ้างนั้น ผู้เสียหายจะต้องนำสืบทั้งในประเด็นของความเป็นนายจ้างลูกจ้างกันและในประเด็นของการทำการในทางการที่จ้าง ซึ่งการนำสืบประเด็นเหล่านี้นับว่าเป็นการก่อให้เกิดภาระแก่ผู้เสียหายซึ่งไม่มีส่วนรู้เห็นในความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลดังกล่าว

3. มาตรา 437 จำกัดบุคคลที่จะต้องรับผิดเฉพาะบุคคลผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะ หรือผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายทำให้บุคคลอื่นๆ ที่แม้จะมีส่วนเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินนั้น เช่น เจ้าของเรือ ก็ไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นวันแต่จะได้ครอบครองหรือควบคุมดูแลทรัพย์สินนั้นด้วย

4. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่มีระบบการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันดังเช่นที่ใช้กันอยู่ทั่วไปในต่างประเทศและเป็นเรื่องยอมรับว่าเป็นหลักสากล ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันนั้นโดยปกติมีจำนวนความเสียหายค่อนข้างสูงมาก ซึ่งความรับผิดดังกล่าวอาจทำให้ผู้ที่ต้องรับผิดผู้ล้มละลายได้แม้ไม่ได้กระทำการโดยจงใจที่จะก่อให้เกิดความเสียหายก็ตาม

(2) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ได้มีการบัญญัติถึงเรื่องการเดินเรือกว้างๆ เป็นการทั่วไปโดยมีความมุ่งหมายที่จะให้ครอบคลุมถึงเรื่องการเดินเรือทุกๆ เรื่องซึ่งรวมไปถึงเรื่องมลพิษทางน้ำและทางทะเลด้วย โดยกำหนดห้ามไม่ให้มีการกระทำอันจะก่อให้เกิดมลพิษไว้ แยกเป็นสองกรณี คือ กรณีสิ่งปฏิกูลที่ไม่ใช่น้ำมันและเคมีภัณฑ์กรณีหนึ่งตามมาตรา 119 และกรณีน้ำมันและ

เคมีภัณฑ์อีกกรณีหนึ่งตามมาตรา 119 ทวิ แต่ทั้งนี้ผลทางกฎหมายของการฝ่าฝืน บทบัญญัติดังกล่าวก็ไม่ได้แตกต่างกันในสาระสำคัญ กล่าวคือผู้กระทำความผิดมีโทษทางอาญาและต้องชดใช้ค่าเสียหายในการจัดสิ่งที่เป็นพิษเช่นเดียวกัน จะแตกต่างกันเพียงแต่กรณีน้ำมันและเคมีภัณฑ์มีโทษทางอาญาที่สูงกว่าเท่านั้น

ดังนั้น แม้ว่าพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำภายใน พระพุทธศักราช 2456 จะกำหนดให้ผู้ก่อมลพิษต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปกับการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้น แต่บทบัญญัติตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวก็บังคับใช้เฉพาะกรณีที่กระทำโดยเจตนาเท่านั้น ไม่รวมถึงการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ และพระราชบัญญัตินี้ไม่มีขอบเขตการบังคับใช้ที่จำกัด กล่าวคือ บังคับใช้เฉพาะในบริเวณน่านน้ำไทยเท่านั้น คือ ทะเลอาณาเขตเท่านั้น ไม่รวมถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และไม่มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ

(3) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายที่กำหนดให้ผู้ก่อให้เกิดมลพิษต้องชดใช้ค่าเสียหายเพื่อความเสียหายที่ตนได้ก่อให้เกิดขึ้น อย่างไรก็ตามผู้ก่อให้เกิดมลพิษอาจอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดได้หากปรากฏว่า ความเสียหายจากมลพิษเกิดจาก (1) เหตุสุดวิสัยหรือการสงคราม (2) การกระทำตามคำสั่งของรัฐบาลหรือเจ้าพนักงานของรัฐ และ (3) การกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ที่ได้รับอันตราย หรือความเสียหายเอง หรือของบุคคลอื่น ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงหรือโดยอ้อมในการรั่วไหลหรือการแพร่กระจายของมลพิษนั้น

แต่อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัตินี้ไม่มีการกำหนดถึงการจำกัดความรับผิดของผู้กระทำแต่อย่างใด

(4) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำ เนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547

เนื่องด้วยประเทศในกลุ่มอาเซียนส่วนใหญ่ได้เห็นถึงความสำคัญของปัญหาการรั่วไหลของคราบน้ำมัน และยังเห็นถึงความจำเป็นของการร่วมมือกันระหว่างประเทศต่างๆ ในการจัดการกับปัญหาดังกล่าว จึงได้ร่วมมือกันจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อป้องกันและขจัดน้ำมันแห่งอาเซียน (ASEAN OIL SPILL RESPONSE ACTION PLAN : ASEAN – OSRAP) โดยมีประเทศบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และประเทศไทย ร่วมมือกันลงนามในบันทึกความเข้าใจ เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม พ.ศ.2536 ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น⁴ จากข้อตกลงความร่วมมือดังกล่าวประเทศไทยโดยรัฐบาลจึงกำหนดนโยบายโดยจัดทำระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีขึ้นขึ้นเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ในการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำที่นับว่ามีความสำคัญ

แต่อย่างไรก็ตามระเบียบฉบับนี้มิได้กำหนดความรับผิดชอบทางแพ่งของบุคคลไว้เนื่องจากเป็นเพียงการแสดงให้เห็นถึงความตระหนักถึงปัญหาการรั่วไหลของน้ำมันที่เกิดจากความร่วมมือกันในระดับภูมิภาคของกลุ่มประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเมื่อความร่วมมือดังกล่าวได้ส่งผลให้มีการออกกฎหมายที่มีผลใช้บังคับแล้ว

จากข้อมูลที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น จะเห็นได้ว่าประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะว่าด้วยเรื่องความรับผิดชอบที่เกิดจากมลพิษน้ำมัน เมื่อเกิดความเสียหายก็จะต้องนำบทบัญญัติของกฎหมายเท่าที่มีอยู่มาบังคับใช้ แต่กฎหมายที่มีอยู่นั้นมีความไม่เหมาะสมและไม่มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมันดังที่ประเทศต่างๆ ส่วนมากยอมรับและนำไปใช้บังคับ

ในต่างประเทศนั้น ได้มีการจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมันโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

⁴ สุพรรณ เหมมาลา, “การขจัดคราบน้ำมันในทะเล”, นาวีกาศาสตร์ ปีที่ 88 เล่มที่ 10 ตุลาคม พ.ศ. 2548, สำนักงานราชนาวิกสภา, <http://www.navy.mi.th/navic/document/881103a.html>

(International Maritime Organization หรือ IMO) ด้วยวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันเป็นการเฉพาะ และเพื่อเป็นหลักประกันแก่ผู้ได้รับความเสียหายว่าจะได้รับการชดใช้และเยียวยาความเสียหาย ประกอบด้วยอนุสัญญา 2 ฉบับ ดังนี้

1. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 หรือ CLC)
2. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1971 (International Convention on Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 หรือ FUND Convention 1971)

นอกจากนี้ยังมีระบบระหว่างประเทศซึ่งมีได้อยู่ในรูปของอนุสัญญาระหว่างประเทศ แต่เป็นความตกลงระหว่างเจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันกับผู้นำเข้าอีก 2 ฉบับ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดการเกี่ยวกับความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน คือ

1. The Tanker Owner Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution Damage, 1969 หรือ TOVALOP
2. The Contract Regarding Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution, 1971 หรือ CRISTAL

แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากความตกลงทั้ง 2 ฉบับนี้เป็นความตกลงระหว่างภาคเอกชน จึงได้รับความเชื่อถือที่น้อยกว่าอนุสัญญาระหว่างประเทศ และได้ถูกยกเลิกไปในที่สุด

ดังที่กล่าวไปแล้วว่ามีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่มีบทบัญญัติว่าด้วยการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกิดความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน 2 ฉบับ คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 หรือ CLC และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1971 หรือ FUND Convention 1971 โดยอนุสัญญาแต่ละฉบับมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

(1) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า CLC

อนุสัญญานี้จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะเป็นหลักประกันว่าจะมีการชดเชยค่าเสียหายที่เหมาะสมแก่บุคคลที่ได้รับความเสียหายเนื่องมาจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเหตุทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับเรือบรรทุกน้ำมัน 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 แต่ไม่ใช้บังคับแก่การที่น้ำมันรั่วไหลจากถังเชื่อเพลิงของเรือประเภทอื่นๆ ที่มีใช้เรือบรรทุกน้ำมัน

2. อนุสัญญากำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษที่น้ำมันรั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันรวมทั้งค่าใช้จ่ายในการใช้มาตรการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ซึ่งเป็นความรับผิดชอบแบบเคร่งครัด (Strict

liability) เว้นแต่ ความเสียหายนั้นเกิดจากภัยสงคราม หรือปรากฏการณ์ธรรมชาติ ซึ่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ หรือความเสียหายเกิดจากการกระทำหรือดเว้นการกระทำของบุคคลที่สาม หรือความเสียหายทั้งหมดเกิดจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำผิดอื่นใดของรัฐบาลหรือเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่ดูแลบำรุงรักษาประการ หรือเครื่องช่วยเดินเรืออื่นๆ

3. ในกรณีที่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหาย เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดได้ โดยอนุสัญญากำหนดให้เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดไม่เกินจำนวนเงิน ดังนี้

- ก. เรือที่มีขนาดน้อยกว่า 5,000 ตัน จำกัดความรับผิดได้ 4.51 ล้าน SDR⁵
- ข. เรือที่มีขนาดตั้งแต่ 5,000 ตัน ถึง 140,000 ตัน ให้เพิ่มจำนวนเงิน จำกัดความรับผิดอีกตันละ 631 SDR (4.51 ล้าน SDR+ 631 SDR/ตัน)
- ค. เรือที่มีขนาดมากกว่า 140,000 ตัน ให้จำกัดความรับผิดได้จำนวน 89.77 ล้าน SDR

4. อนุสัญญากำหนดมิให้เจ้าของเรือจำกัดความรับผิดในกรณีที่ความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากการกระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ของเจ้าของเรือ ดังนั้นในกรณีเช่นนี้ เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้น

⁵ SDR เป็นตัวย่อของ Special Drawing Rights ซึ่งเป็นหน่วยเงินตราสากลระหว่างประเทศของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (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

5. เพื่อการจำกัดความรับผิดชอบตามอนุสัญญา เจ้าของเรืออาจจะจัดตั้งกองทุนขึ้นโดยการฝากเงินหรือการจัดหาประกันซึ่งเป็นที่ยอมรับภายใต้กฎหมายของรัฐภาคีที่มีการจัดตั้งกองทุนนั้นได้

6. กองทุนหรือหลักประกันที่เจ้าของเรือวางไว้จะต้องนำมาเฉลี่ยให้แก่บุคคลผู้ได้รับความเสียหาย และหากบุคคลใดได้خذใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษไปแล้ว บุคคลดังกล่าวสามารถรับช่วงสิทธิของบุคคลที่ได้รับการชดเชยเท่ากับจำนวนเงินที่จ่ายไปตามอนุสัญญาเพื่อมารับส่วนเฉลี่ยจากกองทุนหรือหลักประกันนี้

7. เมื่อมีการจัดตั้งกองทุนจำกัดความรับผิดชอบแล้ว ห้ามมิให้บุคคลที่สิทธิเรียกร้องของตนตกอยู่ภายใต้การจำกัดความรับผิดชอบ บังคับใช้สิทธิของตนต่อทรัพย์สินใดๆ ของเจ้าของเรือ เพื่อสิทธิเรียกร้องนั้น

8. เจ้าของเรือที่บรรทุกน้ำมันในฐานะที่เป็นสินค้าในปริมาณเกินกว่า 2,000 ตัน จะต้องจัดให้มีการคงไว้ซึ่งการประกันภัยหรือมีหลักประกันทางการเงินอื่นที่เหมาะสม และเพื่อเป็นหลักฐานในเรื่องนี้ เจ้าของเรือจะต้องได้รับใบรับรองจากเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจของรัฐที่เรือนั้นซุกซ่อนว่าได้มีการดำเนินการดังกล่าว และจะต้องมีการเก็บใบรับรองนั้นไว้บนเรือ

(2) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1971 หรือ FUND Convention

แม้ว่าจะมีอนุสัญญา CLC ที่สร้างความมั่นใจให้แก่ผู้เสียหายว่าจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน แต่ CLC ก็ไม่ได้สามารถแก้ปัญหาบางประการได้ รวมทั้งบางประเทศไม่อาจยอมรับหลักความรับผิดชอบแบบเคร่งครัดที่กำหนดไว้ใน CLC ได้ อันแตกต่างจากความรับผิดชอบของกฎหมายพาณิชย์ในอดีต ซึ่งถือเอาความรับผิดชอบที่อิงกับหลักความผิดที่ผู้เสียหายต้องพิสูจน์ถึงความผิด เช่น การจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้กระทำ รวมทั้งบางประเทศเห็นว่าจำนวนจำกัดความรับผิดชอบตาม CLC นั้นไม่เพียงพอที่จะชดเชยเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมันจากเรือ

บรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ๆ ดังนั้นประเทศต่างๆ จึงต้องการให้มีการรับผิดชอบอย่างไม่จำกัด หรือหากมีการจำกัดความรับผิดได้ จำนวนเงินจำกัดความรับผิดก็ควรจะเป็นจำนวนเงินที่สูงมากขึ้น

ดังนั้นในการประชุมที่กรุงบรัสเซลส์ ค.ศ. 1969 จึงได้มีการพิจารณาข้อเสนอดังกล่าวและได้มีการประนีประนอมโดยจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมันขึ้น และมอบหมายให้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ดำเนินการจัดทำอนุสัญญาดังกล่าวจนแล้วเสร็จ โดยอนุสัญญานับนี้ได้รับการลงนามเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม ค.ศ. 1971 และมีผลบังคับใช้ในวันที่ 17 ตุลาคม ค.ศ. 1978 อนุสัญญานับนี้จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ คือ

1. จัดให้มีการชดเชยค่าเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ในกรณีที่มีการคุ้มครองตาม CLC ไม่เพียงพอ
2. เพื่อบรรเทาภาระทางการเงินของเจ้าของเรือที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตาม CLC
3. การดำเนินการจัดตั้งกองทุนเพื่อชดเชยเยียวยาความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน

อย่างไรก็ตามอนุสัญญานับนี้ได้มีการแก้ไขเรื่อยมา จนกระทั่งฉบับปี ค.ศ. 1992 ซึ่งได้รับการลงนามจากรัฐต่างๆ เป็นจำนวนมาก ทำให้อนุสัญญานับปี ค.ศ. 1971 หมดความสำคัญลง ดังนั้นรัฐภาคีจึงประชุมและกำหนดเงื่อนไขการสิ้นสุดของอนุสัญญานับปี ค.ศ. 1971 มีผลให้อนุสัญญาดังกล่าวสิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน ค.ศ. 2004

อนุสัญญานับปี ค.ศ. 1992 หรือ FUND Convention 1992 จึงเป็นอนุสัญญานับที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม ค.ศ. 1996 โดยอนุสัญญานับนี้มีสาระสำคัญดังนี้

1. อนุสัญญากำหนดให้ใช้บังคับแก่ความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้นในอาณาเขต และทะเลอาณาเขต รวมถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐภาคีนั้นๆ ด้วย และการใช้มาตรการป้องกันไม่ว่าจะกระทำ ณ ที่ใด

2. กองทุนฯ จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลผู้ได้รับความเสียหายจากมลพิษ ในกรณีดังต่อไปนี้

ก. เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบตาม CLC 1992 เนื่องจากเจ้าของเรือสามารถกล่าวอ้างชดเชยได้ตาม CLC 1992 หรือ

ข. เจ้าของเรือไม่มีความสามารถทางการเงินในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้เต็มจำนวนและผู้รับประกันภัยไม่สามารถจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลที่ได้รับความเสียหายได้เพียงพอ หรือ

ค. ความเสียหายที่เกิดขึ้นเกินกว่าความรับผิดชอบของเจ้าของเรือภายใต้ CLC 1992

อย่างไรก็ตามอนุสัญญากำหนดให้กองทุน ฯ ไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีดังต่อไปนี้

ก. ความเสียหายมิได้เกิดขึ้นในรัฐภาคีของ FUND Convention 1992

ข. ความเสียหายจากมลพิษเป็นผลมาจากสงครามหรือการรั่วไหลของน้ำมันจากเรือรบ

ค. ผู้เสียหายไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเป็นผลมาจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับเรือลำใดลำหนึ่งหรือหลายลำ

ง. ความเสียหายทั้งหมดหรือบางส่วน เกิดจากการกระทำ หรือดเว้นกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้เสียหาย

3. กองทุนฯจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่เกินจำนวน 135 ล้าน SDR ต่อการเกิดอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ เมื่อรวมกับค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษที่จ่าย

ไปจริงตาม CLC 1992 แต่ถ้าจำนวนน้ำมันที่รัฐภาคี 3 รัฐ ได้รับมีจำนวนมากกว่า 600 ล้านตันต่อปี จำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบจะเพิ่มเป็น 200 ล้าน SDR

จากการศึกษา ผู้เขียนเห็นว่า การที่ประเทศไทยควรเข้าเป็นภาคีหรือไม่ควรเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา CLC1992 และ FUND Convention 1992 ด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

CLC1992 เป็นอนุสัญญาที่กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายอย่างเคร่งครัดเมื่อเกิดความเสียหายจากมลพิษน้ำมันในทะเล ซึ่งครอบคลุมทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ทำให้การคุ้มครองจากความเสียหายมีขอบเขตที่กว้างมากขึ้น และทำให้ผู้ได้รับความเสียหายได้รับการชดเชยความเสียหายและการเยียวยาโดยไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าเจ้าของเรือกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบโดยเคร่งครัด แต่เจ้าของเรืออาจอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบได้ หรือในกรณีที่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายแล้วก็สามารถจำกัดความรับผิดชอบได้ นอกจากนี้อนุสัญญายังกำหนดให้มีการประกันภัยหรือมีหลักประกันอื่นใด เพื่อเป็นหลักประกันแก่ผู้เสียหายว่าจะได้รับการเยียวยา ซึ่งอนุสัญญานี้มีประเทศที่ลงนามเป็นสมาชิกจำนวนประมาณ 123 ประเทศการที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้และอนุวัติการตามอนุสัญญา จะทำให้ประเทศไทยมีกฎหมายบังคับใช้แก่ความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมันเป็นการเฉพาะ และกฎหมายดังกล่าวจะมีความเป็นสากล รวมถึงหากเกิดกรณีที่เรือต่างชาติมาก่อความเสียหายในประเทศไทย ค่าพิพาทของประเทศไทยจะมีผลบังคับใช้ได้และสามารถบังคับคดีได้ในรัฐที่เป็นภาคี

ในกรณี FUND Convention 1992 อนุสัญญานี้แม้จะมีการกำหนดจัดตั้งกองทุนฯ เพื่อช่วยชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากมลพิษน้ำมัน ซึ่งเป็นการสร้างหลักประกันแก่ผู้เสียหายว่าจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายจากมลพิษน้ำมันแล้ว อย่างไรก็ตามประเทศที่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญา FUND Convention 1992 ประเทศนั้นก็ยังมีหน้าที่ต้องจัดเก็บเงินจากเจ้าของน้ำมันที่นำเข้าน้ำมันเข้ามาสู่รัฐนั้นๆ เพื่อจัดส่งให้กองทุนฯ และเพื่อกองทุนฯ จะนำไปบริหารจัดการและชดเชยในกรณีนี้

เกิดความเสียหายจากมลพิษน้ำมันเกินกว่าความรับผิดชอบตามอนุสัญญา CLC1992 แต่อย่างไรก็ตามมีประเด็นที่น่าพิจารณา คือ การที่ต้องจัดเก็บเงินจากผู้นำเข้าน้ำมันแล้วจะทำให้ผู้นำเข้าน้ำมันมีต้นทุนในการประกอบกิจการมากยิ่งขึ้น ซึ่งสาเหตุดังกล่าวจะส่งผลให้ผู้ประกอบการผลักรถมาสู่ผู้บริโภคและทำให้น้ำมันมีราคาสูงขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

เมื่อกลับมาพิจารณาถึงร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ... ร่างพระราชบัญญัตินี้ร่างขึ้นโดยนาสาระสำคัญมาจากอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1969 ฉบับที่แก้ไขในปี ค.ศ. 1992 แม้ว่าประเทศไทยยังไม่ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้ก็ตาม ทั้งนี้เนื่องจากอนุสัญญานี้เป็นอนุสัญญาที่ประเทศต่างๆ เข้าเป็นภาคีเป็นจำนวนมาก ประกอบกับได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความทันสมัยยิ่งขึ้นอยู่เสมอ ส่วนสาระสำคัญในเรื่องกองทุนจำกัดความรับผิดชอบตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1971 ที่แก้ไขในปี ค.ศ. 1992 นั้น แต่เดิมประเทศไทยได้มีการร่างพระราชบัญญัติกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ....ซึ่งจะเป็นร่างกฎหมายเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าว แต่ในท้ายที่สุดมีการประเมินว่าประเทศไทยไม่ควรเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้ เนื่องจากโอกาสที่จะเกิดมลพิษน้ำมันจะทำให้กองทุนดังกล่าวเข้ามาชดเชยค่าเสียหายนั้นเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นได้ยาก ในทางตรงกันข้ามการที่ประเทศไทยต้องส่งเงินตราต่างประเทศเพื่อสมทบเข้ากองทุนดังกล่าวอยู่ตลอดจะทำให้ประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศ และในที่สุดจึงไม่ได้มีการนำเสนอร่างพระราชบัญญัติกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ....เข้าสู่การพิจารณาควบคู่กับร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ....

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ.... แบ่งออกเป็น 7 หมวด ได้แก่ หมวด 1 บททั่วไป หมวด 2 ความรับผิด หมวด 3 การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน หมวด 4 การวางหลักประกัน หมวด 5

การดำเนินคดีและอายุความ หมวด 6 เขตอำนาจศาล หมวด 7 บทกำหนดโทษ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

1. ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

2. ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลใช้บังคับเฉพาะกรณีดังต่อไปนี้

(1) ความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้นในราชอาณาจักรไทยซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขต รวมถึงความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย

(2) ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้มาตรการในการป้องกัน

แต่ร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับกับเรือรบ หรือเรือซึ่งรัฐถือกรรมสิทธิ์หรือดำเนินการของรัฐที่มีได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์

3. ร่างพระราชบัญญัตินี้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดไว้ดังต่อไปนี้

(1) กำหนดให้เจ้าของเรือเดินทะเลซึ่งบรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าต้องรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability) เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน

(2) กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดร่วมกัน ในกรณีที่มิเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไปเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ แล้วก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น

(3) กำหนดให้เจ้าของเรือได้รับยกเว้นความรับผิดเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน หากความเสียหายนั้นเป็นผลจากสงครามหรือภัยธรรมชาติที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้

- (4) กำหนดให้เจ้าของเรืออาจหลุดพ้นความรับผิดได้ หากความเสียหายจากมลพิษนั้นเป็นผลจากการกระทำหรือดเว้นการกระทำไม่ว่าโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ได้รับความเสียหายเอง
- (5) กำหนดถึงบุคคลที่ไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายจากมลพิษ แต่ไม่กระทบถึงสิทธิไต่เบ้ยของเจ้าของเรือต่อบุคคลที่สาม
- (6) กำหนดให้เจ้าเรือสามารถจำกัดความรับผิดต่อความเสียหายจากมลพิษได้ตามขนาดระวางของเรือ
- (7) กำหนดหลักเกณฑ์ในการคำนวณความรับผิดไว้ดังนี้

(ก) การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นเงินสกุลบาท ให้คำนวณตามที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศตามข้อตกลงเกี่ยวกับกองทุนการเงินระหว่างประเทศซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกกำหนดในเวลาที่ได้มีการวางหลักประกัน

(ข) ให้คำนวณความรับผิดตามขนาดระวางของเรือตามแนบท้าย 1 แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ ค.ศ. 1969

- (8) กำหนดเหตุที่เจ้าของเรือไม่อาจจำกัดความรับผิดได้ หากความเสียหายจากมลพิษน้ำมันนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรือดเว้นการกระทำของเจ้าของเรือ ซึ่งได้กระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ (recklessly) ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้

4. ร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดหาประกันภัย และหลักประกันทางการเงินดังต่อไปนี้

- (1) กำหนดให้เรือไทยซึ่งบรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า 2,000 ตันขึ้นไป ต้องมีใบรับรองที่แสดงถึงการจัดหาประกันภัยหรือ

หลักประกันทางการเงินที่เพียงพอต่อความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษ นอกจากนี้ยังได้กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดหาหลักประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน โดยให้ออกเป็นกฎกระทรวง ซึ่งหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขดังกล่าวให้รวมถึงการบอกเลิกสัญญาประกันภัย

- (2) กำหนดให้เรือต่างประเทศไม่ว่าจะจดทะเบียนในประเทศใด ซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสิ้นค้าเกินกว่า 2,000 ตันขึ้นไป เมื่อเรือได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทยต้องมีใบรับรองการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินเช่นเดียวกัน
- (3) กำหนดให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่ ดังนี้
 - (ก) ออกใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินให้แก่เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งใบรับรองต้องมีรายการต่างๆตามที่กำหนด ได้แก่ ชื่อเรือ และเมืองท่าที่ขึ้นทะเบียน ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของเจ้าของเรือประเภทและระยะเวลาของหลักประกัน ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันและอายุของใบรับรอง และให้ออกใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินให้แก่เรือต่างประเทศที่มีได้จดทะเบียนในประเทศภาคีแห่งอนุสัญญา นอกจากนี้ ได้กำหนดให้เก็บรักษาใบรับรองไว้บนเรือ สำหรับหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขของการขอใบรับรอง การออกใบรับรอง และการสิ้นสุดของใบรับรอง ให้กำหนดในกฎกระทรวง
 - (ข) ตรวจสอบใบรับรองการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

5. ร่างพระราชบัญญัติได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการวางหลักประกัน ผลของการวางหลักประกัน และการนำหลักประกันภัยมาชำระให้กับผู้ที่มีสิทธิ ดังต่อไปนี้

- (1) กำหนดให้เจ้าของเรือต้องวางหลักประกันเพื่อจำกัดความรับผิดของ ตนภายหลังจากเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วไว้ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญา และการค้าระหว่างประเทศ
- (2) กำหนดให้ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันแก่ เจ้าของเรือ มีสิทธิวางหลักประกันแทน แต่การวางหลักประกันนั้น ไม่กระทบกระเทือนต่อสิทธิของผู้เรียกร้องใดๆ ที่มีต่อเจ้าของเรือ
- (3) กำหนดผลของการวางหลักประกันภัยไว้ กล่าวคือ ห้ามใช้สิทธิ เรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษต่อทรัพย์สินอย่างอื่นจาก เจ้าของเรือและให้ปล่อยเรือหรือทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรืออันสืบ เนื่องจากสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษ
- (4) ให้เฉลี่ยหลักประกันแก่บรรดาผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ความเสียหายจากมลพิษตามส่วนแห่งสิทธิที่ได้พิสูจน์ในศาลแล้ว
- (5) ในกรณีที่เจ้าของเรือได้ดำเนินการตามสมควรเพื่อป้องกันหรือ บรรเทาความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น เจ้าของเรือนั้นมีสิทธิ เรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในลำดับเดียวกับสิทธิเรียกร้องอื่นจาก หลักประกัน
- (6) ในกรณีที่ยังไม่มี การชำระเงินจากหลักประกัน หากบุคคลตามที่ กำหนดได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษไปแล้ว บุคคลดังกล่าวสามารถรับช่วงสิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทน เท่ากับจำนวนที่ตนได้จ่ายไป

6. การดำเนินคดีเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน มีหลักเกณฑ์ดังนี้

- (1) กำหนดให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินคดีเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐได้ แต่ไม่ตัดสิทธิเอกชนที่จะฟ้องคดีด้วยตนเอง รวมทั้งได้กำหนดเรื่องการยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมในกรณีที่พนักงานอัยการดำเนินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐ เพื่อเป็นการช่วยเหลือผู้เสียหายจำนวนมากที่ไม่สามารถเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีเองได้
- (2) ผู้เสียหายอาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือบุคคลซึ่งได้วางหลักประกันทางการเงิน แต่บุคคลดังกล่าวอาจยกข้อต่อสู้ตามที่กำหนดไว้ได้ อย่างไรก็ตาม ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลที่ให้หลักประกันทางการเงินดังกล่าวอาจยื่นคำร้องของต่อศาลเพื่อให้ออกหมายเรียกเจ้าของเรือเข้ามาในคดีด้วยก็ได้
- (3) กำหนดอายุความในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนไว้สามปี นับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น หรือภายในหกปีนับแต่วันที่อุบัติการณ์ได้เกิดขึ้นหรือวันที่อุบัติการณ์ครั้งแรกได้เกิดขึ้นในกรณีที่อุบัติการณ์ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง

7. กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจดำเนินกระบวนการพิจารณา และกำหนดให้การบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีสัญญาฯ ทั้งนี้ตามกำหนดเวลา เงื่อนไขและวิธีการตามข้อกำหนดของศาล เว้นแต่คำพิพากษานั้นได้มาโดยกลั่นแกล้งหรือจำเลยมิได้รับหมายเรียกโดยชอบและไม่มีโอกาสตามสมควรในการต่อสู้คดีของตน หรือคำพิพากษานั้นขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน

8. กำหนดบทลงโทษและมาตรการในการฝ่าฝืนกฎหมาย ดังนี้

- (1) กำหนดอัตราโทษปรับต่อยานเรือและเจ้าของเรือคนละไม่เกิน สองล้านบาท ในกรณีที่ไม่ได้จัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน และกำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งมีอำนาจหน่วงเหนี่ยวเรือที่เข้ามาในอาณาเขตของประเทศไทย ในกรณีที่เรือลำดังกล่าวมีลักษณะหรือดำเนินการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้
- (2) กำหนดอัตราโทษปรับต่อยานเรือตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท ในกรณีที่นายเรือไม่อาจแสดงใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

การที่ประเทศไทยจะมีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน มีความเหมาะสมในด้านที่ว่าจะทำให้ประเทศไทยมีกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับแก่กรณีเป็นการเฉพาะ และเนื่องด้วยกฎหมายฉบับนี้จะเป็นอนุวัติการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 ที่แก้ไขปี ค.ศ.1992 จะทำให้ประเทศไทยมีกฎหมายที่มีความเป็นสากล และคำพิพากษาของประเทศไทยสามารถบังคับคดีได้ในรัฐภาคี

นอกจากการมีกฎหมายที่เป็นสากลแล้ว การที่ประเทศไทยจะมีกฎหมายเฉพาะในเรื่องเกี่ยวกับความรับผิดชอบและการจำกัดความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้เสียหายจากมลพิษน้ำมันในด้านที่ว่า เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจะมีการกำหนดตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบอย่างชัดเจน กล่าวคือ กำหนดให้เจ้าของเรือแต่เพียงผู้เดียวจะต้องรับผิดชอบและไม่จำเป็นต้องมีการพิสูจน์ถึงความผิดของเจ้าของเรือ ซึ่งก่อให้เกิดความสะดวกและง่ายกว่าหลักเกณฑ์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรื่องละเมิดที่ผู้เสียหายต้องพิสูจน์ถึงผู้ที่ต้องรับผิดชอบ พิสูจน์ถึงการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลดังกล่าวด้วย ซึ่งตามปกติเรื่องราวที่เกิดขึ้นมักจะไม่อยู่ในการรู้เห็นของผู้เสียหาย ดังนั้นการที่ผู้เสียหายจะพิสูจน์ถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นว่าเกิด

จากเหตุใดและพิสูจน์ถึงการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ที่ต้องรับผิดชอบจึงเป็นเรื่องที่ยุ่งยาก

อย่างไรก็ตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้อาจก่อให้เกิดผลกระทบในอีกด้านหนึ่งคือ อาจก่อให้เกิดผลเสียแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่จะไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเต็มตามจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นแท้จริง หากจำนวนความเสียหายดังกล่าวมีจำนวนสูงกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ร่างพระราชบัญญัติได้กำหนดไว้

เมื่อพิจารณาถึงผลกระทบทั้งสองด้านแล้วผู้เขียนเห็นว่า การมีกฎหมายในเรื่องนี้เป็นการเฉพาะจะเป็นประโยชน์มากกว่าผลเสียและเป็นหลักการที่ทั่วโลกยอมรับว่าเป็นหลักเกณฑ์สากล และเห็นว่ารัฐสภาควรพิจารณาผ่านร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้

บรรณานุกรม

หนังสือ

ไพฑูริศ เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอนที่ 2 แก้ไขปรับปรุงครั้งที่ ,
(กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์เดือนตุลา) 2552.

รายงานฉบับสมบูรณ์: โครงการศึกษาด้านทุนและคุณภาพระบบการขนส่งสินค้าทาง
ทะเลและการขนส่งเชื่อมโยง “การนำเข้าสินค้ากรณีศึกษา น้ำมันดิบ” หน้า
5-1.

บทความ

โสภณ ปิยะภาณี, “การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทาง
แพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1992 (International
Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
(CLC), 1992) กับผลกระทบต่อประเทศไทย”. วารสารกฎหมายและ
พาณิชย์นาวี ปีที่ 3 ฉบับที่ 3 (ธันวาคม 2551).

สุพรรณ เหมมาลา, “การจัดตราบน้ำมันในทะเล”, นาวิกศาสตร์ ปีที่ 88 เล่มที่ 10
ตุลาคม พ.ศ. 2548, สำนักงานราชนาวิกสภา, ([http://www.navy.mi.th/
navic/document/881103a.html](http://www.navy.mi.th/navic/document/881103a.html)).

สรุปการสัมมนา

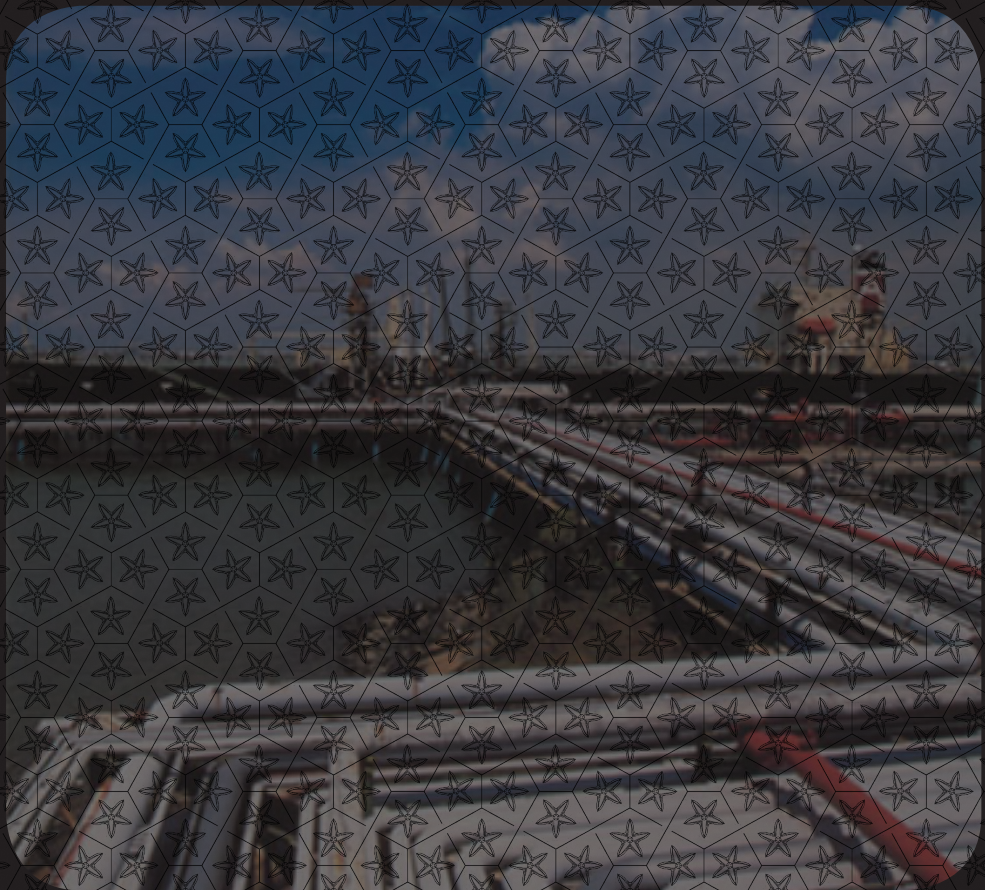
ความเหมาะสมของร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจาก
มลพิษน้ำมัน พ.ศ...., วารสารกฎหมายและพาณิชย์นาวี ปีที่ 3 ฉบับที่ 3
(ธันวาคม 2551).

ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

http://www.marinepcd.org/document/information/stat_oil_48-16.pdf

<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

הכשרות







लग्गनप्रपकक

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน
พ.ศ.

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

๑๑

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

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

๒

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“เรือ” หมายความว่า

(๑) เรือเดินทะเลใด ๆ รวมทั้งยานพาหนะทางทะเลแบบใด ๆ ซึ่งได้ต่อหรือตัดแปลงขึ้นเพื่อใช้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า

(๒) เรือที่สามารถบรรทุกได้ทั้งน้ำมันและสินค้าอื่น ให้ถือว่าเป็นเรือตามความหมายนี้ ต่อเมื่อเรือนั้นได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า และให้ถือว่าเป็นเรืออยู่ต่อไปในระหว่างการเดินทางภายหลังการบรรทุกน้ำมันจนกว่าจะพิสูจน์ได้ว่าไม่มีน้ำมันเหลืออยู่ในระวาง

“ท่าเรือ” หมายความว่า สถานที่สำหรับให้บริการจอดเรือ เทียบ บรรทุก หรือขนถ่ายน้ำมันหรือสินค้าอื่น และให้หมายความรวมถึงสิ่งล่อยน้ำอื่นใดไม่ว่าจะมีเครื่องจักรสำหรับขับเคลื่อนหรือไม่ก็ตามซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์อย่างเดียวกันแต่มีได้ใช้เพื่อการขนส่ง และไม่ว่าสิ่งล่อยน้ำนั้นจะติดตงหรือโยงยึดไว้กับฝั่งหรืออยู่ในทะเลก็ตาม

“บุคคล” หมายความว่า บุคคลธรรมดา กลุ่มบุคคล หรือหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนไม่ว่าจะมีฐานะเป็นนิติบุคคลหรือไม่ และให้หมายความรวมถึงรัฐและเขตการปกครองของรัฐนั้น

“เจ้าของเรือ” หมายความว่า บุคคลซึ่งได้จดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือหรือในกรณีที่ไม่มีการจดทะเบียนก็ให้หมายถึงบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของเรือตามความเป็นจริง ในกรณีที่รัฐเป็นเจ้าของเรือและดำเนินการโดยบริษัทที่ได้จดทะเบียนในรัฐนั้นในฐานะเป็นผู้ประกอบกิจการเดินเรือคำว่า เจ้าของเรือ ให้หมายความถึงบริษัทดังกล่าว

“นายเรือ” หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

“น้ำมัน” หมายความว่า น้ำมันแร่ไฮโดรคาร์บอนที่ละลายตัวยาก เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันเตา น้ำมันดีเซลหนัก น้ำมันหล่อลื่น ไม่ว่าจะบรรทุกบนเรืออย่างสินค้าหรือในถังน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือดังกล่าว

“ความเสียหายจากมลพิษ” หมายความว่า

(๑) การสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นภายนอกตัวเรือจากการปนเปื้อนที่มีผลมาจากการรั่วไหลหรือปล่อยทิ้งน้ำมันจากเรือ ไม่ว่าการรั่วไหลหรือการปล่อยทิ้งดังกล่าวจะเกิดขึ้น ณ ที่ใด ทั้งนี้ รวมถึงค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมและการสูญเสียผลประโยชน์จากความเสียหายของสิ่งแวดล้อม

ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมให้จำกัดเพียงค่าใช้จ่ายสำหรับการบรรเทาผลกระทบซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วหรือจะดำเนินการต่อไปเพื่อให้สิ่งแวดล้อมที่เสียไปคืนสู่สภาพเดิม

(๒) ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการในการป้องกัน และการสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากมาตรการดังกล่าว

“มาตรการในการป้องกัน” หมายความว่า มาตรการที่สมเหตุสมผลซึ่งดำเนินการโดยบุคคลใด ๆ ภายหลังที่เกิดอุบัติเหตุขึ้น เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษ

๓

“อุบัติเหตุการฉ้อโกง” หมายความว่า เหตุการณ์หรือเหตุการณ์ต่อเนื่องใด ๆ อันเป็นผลจากเหตุเดียวกัน ที่ก่อให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ หรือก่อให้เกิดภัยคุกคามที่ร้ายแรงและชัดเจน อันจะนำไปสู่ความเสียหายจากมลพิษ

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติงานประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“ภาคีแห่งอนุสัญญา” หมายความว่า ภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ หรือภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมันซึ่งประเทศไทยเข้าเป็นภาคี

“ศาล” หมายความว่า ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้ปฏิบัติกรตามพระราชบัญญัตินี้

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

๔

มาตรา ๖ พระราชบัญญัตินี้มีให้ใช้บังคับกับเรือรบ หรือเรืออื่นใดซึ่งรัฐถือกรรมสิทธิ์ หรือดำเนินการในกิจการของรัฐซึ่งมิได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับกับเรือของรัฐบาลที่แห่งอนุสัญญาซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ด้วย โดยรัฐบาลที่แห่งอนุสัญญายกข้อต่อสู้เกี่ยวกับความคุ้มกันอย่างใดของรัฐขึ้นต่อผู้ในศาลไม่ได้

หมวด ๒

ความรับผิด

มาตรา ๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๙ และมาตรา ๑๐ ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของเรือในขณะที่เกิดอุบัติเหตุหรือในขณะที่เกิดเหตุการณ์ครั้งแรกในกรณีที่อุบัติเหตุประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง ต้องรับผิดเพื่อความปลอดภัยใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากมลพิษอันเป็นผลของอุบัติเหตุดังกล่าว

มาตรา ๘ ในกรณีที่เรือตั้งแต่สองลำขึ้นไปเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุใด ๆ ซึ่งเป็นผลให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ และไม่อาจแบ่งแยกได้ว่าความเสียหายส่วนใดเกิดจากเรือลำใด เจ้าของเรือทุกลำจะต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันเพื่อความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นนั้น เว้นแต่จะเป็นกรณีที่สามารถหลุดพ้นความรับผิดได้ตามมาตรา ๙ และมาตรา ๑๐

มาตรา ๙ เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้น

(๑) เป็นผลมาจากสงคราม การกระทำอันเป็นปฏิปักษ์ สงครามกลางเมือง การจลาจล หรือปรากฏการณ์ธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษซึ่งไม่อาจหลีกเลี่ยงและป้องกันได้

(๒) เกิดขึ้นทั้งหมดจากบุคคลที่สามซึ่งได้กระทำหรือละเว้นกระทำโดยจงใจที่จะทำให้เกิดความเสียหายนั้น

(๓) เกิดขึ้นทั้งหมดจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำโดยมิชอบของรัฐ หรือหน่วยงานซึ่งมีหน้าที่ดูแลหรือบำรุงรักษาประการหรือเครื่องช่วยการเดินเรืออื่น ๆ ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว

มาตรา ๑๐ เจ้าของเรืออาจหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนได้ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายจากมลพิษไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำไม่ว่าโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลที่ได้รับความเสียหายนั้น

๕

มาตรา ๑๑ ห้ามเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษจากเจ้าของเรือนอกเหนือจากที่ได้รับไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ภายใต้บังคับของวรรคสี่ ห้ามมิให้เรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นจาก

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

(๖) บุคคลใด ๆ ซึ่งดำเนินการมาตรการในการป้องกัน

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

ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับในกรณีที่มีความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของบุคคลดังกล่าวเป็นส่วนตัว ซึ่งได้กระทำโดยจงใจหรือเลอะไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้

บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่กระทบถึงสิทธิไล่เบียด ๆ ของเจ้าของเรือที่มีต่อบุคคลที่สาม

มาตรา ๑๒ เจ้าของเรือมีสิทธิจะจำกัดความรับผิดของตนภายใต้บังคับพระราชบัญญัตินี้สำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่ง ๆ 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
- (๓) ๘๙.๗๗ ล้านหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดเกินกว่า ๑๔๐,๐๐๐ ตันกรอสขึ้นไป

การจำกัดความรับผิดนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามอนุสัญญาหรือพิธีสารที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีได้ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา

มาตรา ๑๓ เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้

- (๑) การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นเงินสกุลบาท ให้คำนวณตามที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศตามข้อตกลงเกี่ยวกับกองทุนการเงินระหว่างประเทศซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกกำหนดในเวลาที่ได้มีการวางหลักประกันตามมาตรา ๒๑

๖

(๒) ขนาดระวางของเรือให้ใช้ตันกรอสซึ่งคำนวณได้จากกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการวัดขนาดตันของเรือตามแนบท้าย ๑ แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันของเรือ ค.ศ. ๑๙๖๘

มาตรา ๑๔ เจ้าของเรือไม่อาจจำกัดความรับผิดของตนตามมาตรา ๑๒ ได้ หากโจทก์พิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรือเจตนาของการกระทำของเจ้าของเรือเป็นส่วนตัว ซึ่งได้กระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ถึงความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้

หมวด ๓ การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

มาตรา ๑๕ เรือไทยซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสิ้นค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตันขึ้นไป ต้องมีใบรับรองที่ออกตามความในมาตรา ๑๖ ที่แสดงถึงการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใดตามจำนวนไม่น้อยกว่าที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๖ เพื่อให้เพียงพอต่อความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้

การจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๖ ให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจออกใบรับรองให้แก่เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย ใบรับรองนั้นอย่างน้อยต้องมีข้อความดังต่อไปนี้

- (๑) ชื่อเรือและเมืองท่าที่ขึ้นทะเบียน
- (๒) ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของเจ้าของเรือ
- (๓) ประเภทของหลักประกันทางการเงินและระยะเวลาของหลักประกันทางการเงิน
- (๔) ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้รับประกันภัย หรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันทางการเงิน และในกรณีให้เห็นสมควรอาจจะบุลสำนักงานสาขาของผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินที่ออกเอกสารการรับประกันภัยหรือให้หลักประกันทางการเงินแล้วแต่กรณี

(๕) อายุของใบรับรองซึ่งจะต้องมีอายุไม่เกินกว่าระยะเวลาของการรับประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

ใบรับรองให้ทำขึ้นเป็นภาษาไทย และให้มีคำแปลภาษาอังกฤษกำกับไว้ด้วย
หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอใบรับรอง การออกใบรับรอง ตลอดจนการสิ้นสุดของใบรับรอง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

๗

มาตรา ๑๗ เรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา
อาจขอใบรับรองจากกรมเจ้าท่าได้ โดยให้นำมาตรา ๑๕ และมาตรา ๑๖ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๑๘ ให้เก็บใบรับรองไว้บนเรือ และให้กรมเจ้าท่าเก็บสำเนาใบรับรองทั้งของ
เรือไทยและเรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาซึ่งกรมเจ้าท่าออกใบรับรองให้

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

ในกรณีที่กรมเจ้าท่ามีเหตุอันควรสงสัยว่าผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกัน
ทางการเงินตามที่ระบุในใบรับรองไม่มีความสามารถที่จะชดใช้สำหรับความเสียหายจากมลพิษ
ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้กรมเจ้าท่าทำหรือไปยังหน่วยงานที่ออกใบรับรองในรัฐนั้น
เพื่อพิจารณาดำเนินการตามความเหมาะสมโดยเร็ว

มาตรา ๒๐ ในกรณีของเรือที่รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์
ได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย และเรือดังกล่าวไม่มีการประกันภัย
หรือหลักประกันทางการเงินอื่นใด เรือดังกล่าวจะต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่
ผู้มีอำนาจในรัฐที่เรือลำนั้นจดทะเบียนและมีข้อความระบุว่าเรือลำนั้นถือกรรมสิทธิ์โดยรัฐนั้นและ
ความรับผิดชอบที่มีต่อเรือลำนั้นครอบคลุมขอบเขตความรับผิดชอบตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๒ และใบรับรอง
เช่นนั้นพึงมีรูปแบบและข้อความตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖ ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

หมวด ๔

การวางหลักประกัน

มาตรา ๒๑ เพื่อประโยชน์แก่เจ้าของเรือในการจำกัดความรับผิดชอบ
มาตรา ๑๒ ภายหลังจากที่ได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว เจ้าของเรือต้องวางหลักประกันตามจำนวน
ความรับผิดชอบที่จำกัดแล้วทั้งหมดต่อศาล

การวางหลักประกันตามวรรคหนึ่งจะวางเป็นเงินสดหรือหนังสือค้ำประกันของ
ธนาคารหรือหลักประกันอื่นใดอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกัน ตามที่ศาลเห็นสมควร
ทั้งนี้ ในกรณีของหลักประกันนั้น จะต้องเป็นหลักประกันที่สามารถเปลี่ยนเป็นเงินเพื่อชำระให้แก่
ผู้ที่เกี่ยวข้องได้โดยสะดวกและรวดเร็ว

๘

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการวางหลักประกันให้เป็นไปตามที่กำหนดใน
ข้อกำหนดของศาล

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

มาตรา ๒๓ ภายหลังอุบัติการณ์ เมื่อเจ้าของเรือซึ่งมีสิทธิจะจำกัดความรับผิด
ตามพระราชบัญญัตินี้ได้วางหลักประกันตามมาตรา ๒๑ หรือผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่น
ได้วางหลักประกันตามมาตรา ๒๒ แล้ว

(๑) ห้ามผู้มีสิทธิเรียกร้องเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษซึ่งเกิดจากอุบัติการณ์นั้น
ใช้สิทธิเรียกร้องต่อทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือ

(๒) ให้สิ่งปล่อยเรือหรือทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือที่ได้ถูกกักหรือยึดไว้อันสืบเนื่อง
มาจากสิทธิเรียกร้องเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษซึ่งเกิดจากอุบัติการณ์นั้น และให้สิ่งถอนการยึดหรือ
อายัดประกันหรือหลักประกันอื่นใดที่ได้ให้ไว้เพื่อมิให้มีการกักหรือยึดเช่นนั้นด้วย

มาตรา ๒๔ ให้นำเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ มาชำระ
ให้แก่บรรดาผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษตามส่วนแห่งสิทธิ
ที่ได้พิสูจน์ในศาลแล้ว

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่เจ้าของเรือได้กระทำการโดยสมัครใจและตามสมควร
ซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายหรือมีการเสียสละทรัพย์สิน เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษ
ที่เกิดขึ้น ให้ผู้นั้นมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหรือมูลค่าของทรัพย์สินที่ได้เสียสละไป
ในลำดับเดียวกับสิทธิเรียกร้องอื่นจากหลักประกัน

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

๙

มาตรา ๒๗ ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับช่วงสิทธิ บุคคลอื่นนอกเหนือจากที่ระบุไว้ในมาตรา ๒๖ อาจใช้สิทธิในการรับช่วงสิทธิตามมาตราดังกล่าวตามจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้จ่ายไป

มาตรา ๒๘ ถ้าเจ้าของเรือหรือบุคคลอื่นใดแสดงให้เห็นได้ว่าตนอาจถูกบังคับในภายหลังให้ต้องชำระค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดหรือบางส่วนซึ่งตนสามารถรับช่วงสิทธิได้ตามมาตรา ๒๖ หรือมาตรา ๒๗ และบุคคลดังกล่าวได้ชำระค่าสินไหมทดแทนนั้นก่อนการชำระเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๔ จะแล้วเสร็จ ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้เงินจำนวนหนึ่งที่เพียงพอเพื่อให้บุคคลนั้นสามารถใช้สิทธิเรียกร้องเอาจากเงินจำนวนดังกล่าวได้

หมวด ๔

การดำเนินคดีและอายุความ

มาตรา ๒๙ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษ อาจเรียกร้องได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินเพื่อความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษของเจ้าของเรือ

ผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินตามวรรคหนึ่งซึ่งตกเป็นจำเลยอาจยกข้อต่อสู้ในเรื่องดังต่อไปนี้ได้

(๑) การจำกัดความรับผิดชอบตามที่ระบุในมาตรา ๑๒ แม้ว่าเจ้าของเรือจะไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดชอบของตนตามมาตรา ๑๔

(๒) ข้อต่อสู้ซึ่งเจ้าของเรืออาจยกขึ้นอ้างได้ ยกเว้นกรณีการล่มสลายหรือการเลิกกิจการของเจ้าของเรือ

(๓) การจงใจก่อให้เกิดความเสียหายของเจ้าของเรือเองอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายจากมลพิษนั้นขึ้น

จำเลยไม่อาจยกข้อต่อสู้อื่นที่ตนมีต่อเจ้าของเรือขึ้นต่อสู้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษ

มาตรา ๓๐ จำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้หรือที่ระบุในหลักประกันทางการเงินให้ใช้เป็นค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น

๑๐

มาตรา ๓๑ ให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินการทั้งปวงเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐ หรือในฐานะผู้รับมอบอำนาจจากเอกชนซึ่งได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิที่เอกชนจะฟ้องคดีด้วยตนเอง

ในการดำเนินคดีของพนักงานอัยการตามวรรคหนึ่ง ให้ได้รับยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวงแต่ไม่รวมถึงความรับผิดชอบในค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นที่สุด

มาตรา ๓๒ จำเลยตามมาตรา ๒๙ อาจยื่นคำขอโดยทำเป็นคำร้องเพื่อให้ศาลออกหมายเรียกเจ้าของเรือให้เข้ามาในคดีก็ได้

มาตรา ๓๓ สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เป็นอันขาดอายุความเมื่อพ้นสามปีนับแต่วันที่ความเสียหายจากมลพิษได้เกิดขึ้น หรือเมื่อพ้นหกปีนับแต่วันที่อุบัติการณ์ได้เกิดขึ้นหรือวันที่เหตุการณ์ครั้งแรกได้เกิดขึ้นในกรณีที่อุบัติการณ์ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง

หมวด ๖

เขตอำนาจศาล

มาตรา ๓๔ ให้ศาลมีเขตอำนาจเหนือคดีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ศาลจะมีอำนาจดำเนินการบรรเทาพินิจพิจารณาได้ต่อเมื่อมีการส่งหมายเรียกให้แก่จำเลยโดยชอบและให้โอกาสตามสมควรสำหรับการต่อสู้คดี

อำนาจศาลตามวรรคหนึ่ง 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

โดยที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992) จึงจำเป็นต้องออกกฎหมายอนุวัติการเพื่อรองรับข้อตกลงดังกล่าว ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ซึ่งมีสาเหตุมาจากการปล่อยทิ้งน้ำมันลงในทะเล การรั่วไหลของน้ำมัน หรือการประสูติภัยของเรือบรรทุกน้ำมัน ได้รับชดเชยความเสียหายจากมลพิษตามสมควร โดยร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดอย่างเคร่งครัด (strict liability) และต้องเอาประกันภัยหรือจัดหาหลักประกันทางการเงินอื่นใดเพื่อชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้น

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

๒.๒ วันใช้บังคับกฎหมาย กำหนดให้ร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา (ร่างมาตรา ๒)

๒.๓ บทนิยาม กำหนดบทนิยามศัพท์ต่างๆ เพื่อความชัดเจนในการใช้บังคับกฎหมาย (ร่างมาตรา ๓) และให้สอดคล้องกับอนุสัญญา ดังนี้

- บทนิยามคำว่า “เรือ” จำแนกเรือที่ต้องอยู่ภายใต้บังคับของร่างพระราชบัญญัตินี้ ออกเป็น ๒ ลักษณะ คือ (๑) เรือหรือยานพาหนะทางทะเลที่ติดต่อหรือตัดแปลงขึ้นเพื่อบรรทุกน้ำมันโดยเฉพาะ และ (๒) เรือที่สามารถบรรทุกได้ทั้งน้ำมันและสินค้าอื่นและเรือนั้นได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าตามความเป็นจริง ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๑.๑ ของอนุสัญญา

- บทนิยามคำว่า “ท่าเรือ” เพื่อให้มีความชัดเจนว่า ต้องการให้หมายความรวมถึงสิ่งล่อน้ำอื่นที่ใช้สำหรับจอดเรือ เทียบ บรรทุก หรือขนถ่ายน้ำมันหรือสินค้าอื่นด้วย

- บทนิยามคำว่า “บุคคล” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๒ ของอนุสัญญา

- บทนิยามคำว่า “เจ้าของเรือ” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๓ ของอนุสัญญา

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

- บทนิยามคำว่า “น้ำมัน” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๕ ของอนุสัญญา

^a 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.

^b 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.

^c 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.

^d 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) ค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริงในกรณีนี้ให้รวมถึงค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อม และการสูญเสียผลประโยชน์จากความเสียหายของสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมให้จำกัดเพียงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการที่สมเหตุผลซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วหรือจะดำเนินการต่อไปเพื่อให้สิ่งแวดล้อมที่เสียไปคืนสู่สภาพเดิม

(ข) ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการในการป้องกัน และการสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้มาตรการป้องกันนั้น

- บทนิยามคำว่า “มาตรการในการป้องกัน” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๗^๕ ของอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๘^๖ ของอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” เพื่อใช้เป็นหน่วยวัดอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินต่างๆ ซึ่งกำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

- บทนิยามคำว่า “ภาคีแห่งอนุสัญญา” ให้หมายถึง ภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบแห่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ หรือภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบแห่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมันซึ่งประเทศไทยเข้าเป็นภาคี

^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.

^๕ 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.

^๖ 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.

๔

- 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 ของอนุสัญญา กล่าวคือ

(ก) ความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้นในราชอาณาจักรไทย ซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขต เนื่องจากรัฐชายฝั่งย่อมมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตของตน นอกจากนี้ ให้รวมถึงความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย

(ข) ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้มาตรการในการป้องกัน

(๒) กำหนดข้อยกเว้น (ร่างมาตรา ๖) ไว้ว่า ร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่ให้ใช้บังคับกับเรือรบ หรือเรือซึ่งรัฐถือกรรมสิทธิ์หรือดำเนินการของรัฐบาลที่ได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๑๑^๕ ของอนุสัญญา

^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.

สภานิติบัญญัติ

๕

๒.๖ ความรับผิด (หมวด ๒) ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดไว้ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้เจ้าของเรือเดินทะเลซึ่งบรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า ต้องรับผิดชอบอย่างเคร่งครัด (strict liability) ต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน (ร่างมาตรา ๗) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๑^{๙๙} ของอนุสัญญา

(๒) กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบร่วมกัน ในกรณีที่มีเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไปเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ แล้วก่อให้เกิดความเสียหาย (ร่างมาตรา ๘) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๔^{๙๙} ของอนุสัญญา

(๓) กำหนดให้เจ้าของเรือได้รับยกเว้นความรับผิดเพื่อความเสียหายจากมลพิษ หากความเสียหายนั้นเป็นผลจากสงครามหรือภัยธรรมชาติที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้ (ร่างมาตรา ๙) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๒^{๙๙} ของอนุสัญญา

(๔) กำหนดให้เจ้าของเรืออาจหลุดพ้นความรับผิดได้ หากความเสียหายจากมลพิษนั้นเป็นผลจากการกระทำหรือดเว้นกระทำไม่ว่าโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ที่ได้รับความเสียหายเอง (ร่างมาตรา ๑๐) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๓^{๙๙} ของอนุสัญญา

^{๙๙} 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.

^{๙๙} 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.

^{๙๙} 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.

^{๙๙} 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.

๖

(๕) กำหนดบุคคลที่ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายจากมลพิษ (ร่างมาตรา ๑๑) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๔^{๙๙} ของอนุสัญญา อย่างไรก็ตาม ร่างมาตราดังกล่าวไม่กระทบสิทธิไต่เบี่ยของเจ้าของเรือต่อบุคคลที่สาม (ร่างมาตรา ๑๑ วรรคสี่) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๕^{๑๐๐} ของอนุสัญญา

(๖) กำหนดให้เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากมลพิษได้ตามขนาดระวางของเรือ (ร่างมาตรา ๑๒) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๑^{๑๐๑} ของอนุสัญญา

(๗) กำหนดหลักเกณฑ์ในการคำนวณความรับผิด (ร่างมาตรา ๑๓) ไว้ดังนี้

(ก) กำหนดหลักเกณฑ์การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นเงินสกุลบาท ให้คำนวณตามที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศตามข้อตกลงเกี่ยวกับกองทุน

^{๑๙๙} 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.

^{๑๐๐} Article III

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

^{๑๐๑} 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

สำนักงานพระปกเกล้า

๗

การเงินระหว่างประเทศซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกกำหนดในเวลาที่ได้มีการวางหลักประกัน ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๙ (a) (b) และ (c)^{๑๗} ของอนุสัญญา

(ข) ให้คำนวณความรับผิดชอบตามขนาดระวางของเรือตามแนบท้าย ๑ แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันของเรือ ค.ศ. ๑๙๖๙ (International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๑๐^{๑๘} ของอนุสัญญา

(๔) กำหนดเหตุที่เจ้าของเรือไม่อาจจำกัดความรับผิดชอบได้ หากความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของเจ้าของเรือ ซึ่งได้กระทำโดยจงใจ หรือละเลยไม่เอาใจใส่ (recklessly) ทั้งที่รู้ว่าการเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้ (ร่างมาตรา ๑๔) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๒^{๑๙} ของอนุสัญญา

^{๑๗} 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 depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

^{๑๘} 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

^{๑๙} 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.

๘

๒.๗ การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (หมวด ๓)
ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดหาประกันภัยและหลักประกันทางการเงินไว้ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้เรือไทยซึ่งบรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป ต้องมีใบรับรองที่แสดงถึงการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินที่เพียงพอต่อความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากมลพิษ (ร่างมาตรา ๑๕) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๗.๑^{๒๐} ของอนุสัญญาฯ นอกจากนี้ ได้กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (ร่างมาตรา ๑๕ วรรคสอง) โดยให้ออกเป็นกฎกระทรวงซึ่งหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขดังกล่าวให้รวมถึงการบอกเลิกสัญญาประกันภัยตามหลักการในข้อ ๗.๕^{๒๑} ของอนุสัญญาฯ ด้วย

(๒) กำหนดให้เรือต่างประเทศไม่ว่าจะจดทะเบียนในประเทศใด ซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไป เมื่อเรือนั้นได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทยต้องมีใบรับรองการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินเช่นเดียวกัน (ร่างมาตรา ๑๙) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๗.๑๑^{๒๒} ของอนุสัญญาฯ

(๓) กำหนดให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

(ก) ออกใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินให้แก่เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย ซึ่งใบรับรองต้องมีรายการต่างๆ ตามที่กำหนด ได้แก่ ชื่อเรือและเมืองท่าที่ขึ้นทะเบียน ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของเจ้าของเรือ ประเภทและระยะเวลาของหลักประกัน 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 และให้ออกใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินให้แก่เรือต่างประเทศที่ได้จดทะเบียนในประเทศภาคีแห่งอนุสัญญา(ร่างมาตรา ๑๗) นอกจากนี้ ได้กำหนดให้เก็บใบรับรองไว้บนเรือ (ร่างมาตรา ๑๘) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๗.๔^{๒๔} ของอนุสัญญา สำหรับหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขของการขอใบรับรอง การออกใบรับรอง และการคืนผลของใบรับรอง ให้กำหนดในกฎกระทรวง

(ข) ตรวจใบรับรองการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (ร่างมาตรา ๑๙ วรรคสอง)

๒.๘ การวางหลักประกัน (หมวด ๔) ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการวางหลักประกัน ผลของการวางหลักประกัน และการนำหลักประกันมาชำระให้กับผู้ที่มีสิทธิ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้เจ้าของเรือต้องวางหลักประกันเพื่อจำกัดความรับผิดของตนภายหลังจากเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วไว้ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๒๑) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๓^{๒๕} ของอนุสัญญา

^{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

๑๐

(๒) กำหนดให้ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันแก่เจ้าของเรือมีสิทธิวางหลักประกันแทน แต่การวางหลักประกันนั้นไม่กระทบต่อสิทธิของผู้เรียกร้องใดๆ ที่มีต่อเจ้าของเรือ (ร่างมาตรา ๒๒) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๑^{๖๖} ของอนุสัญญา

(๓) กำหนดผลของการวางหลักประกันไว้ (ร่างมาตรา ๒๓) กล่าวคือ ห้ามใช้สิทธิเรียกร้องเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษต่อทรัพย์สินอื่นนอกจากเจ้าของเรือและให้ปล่อยเรือหรือทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรืออันสืบเนื่องจากสิทธิเรียกร้องเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษ ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๖.๑^{๖๗} ของอนุสัญญา

(๔) ให้เฉลี่ยหลักประกันแก่บรรดาผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ความเสียหายจากมลพิษตามส่วนแห่งสิทธิที่ได้พิสูจน์ในศาลแล้ว (ร่างมาตรา ๒๔) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๕^{๖๘} ของอนุสัญญา

(๕) ในกรณีที่เจ้าของเรือได้ดำเนินการตามสมควรเพื่อป้องกันหรือบรรเทา ความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น เจ้าของเรือนั้นมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในลำดับเดียวกับสิทธิเรียกร้องอื่นจากหลักประกัน (ร่างมาตรา ๒๕) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๖^{๖๙} ของอนุสัญญา

(๖) กำหนดหลักการเรื่องการรับช่วงสิทธิ โดยในกรณีที่ยังไม่มีภาระเงินจากหลักประกัน หากบุคคลตามที่กำหนดได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษ

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

^{๖๖} 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.

^{๖๗} 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.

^{๖๘} Article V

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

^{๖๙} 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.

๑๑

ไปแล้ว บุคคลดังกล่าวสามารถรับช่วงสิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเท่ากับจำนวนที่ตนได้จ่ายไป (ร่างมาตรา ๒๖) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๕^{๙๐} ของอนุสัญญา

๒.๙ การดำเนินคดีและอายุความ (หมวด ๕) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการดำเนินคดีไว้ดังนี้

(๑) กำหนดให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินคดีเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐได้ แต่ไม่ตัดสิทธิเอกชนที่จะฟ้องคดีด้วยตนเอง (ร่างมาตรา ๓๑) รวมทั้งได้กำหนดเรื่องการยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมในกรณีที่พนักงานอัยการดำเนินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐ เพื่อเป็นการช่วยเหลือผู้เสียหายจำนวนมากที่ไม่สามารถเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีได้เอง

(๒) ผู้เสียหายอาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือบุคคลซึ่งได้ให้หลักประกันทางการเงิน แต่บุคคลดังกล่าวอาจยกข้อต่อสู้ตามที่กำหนดไว้ได้ (ร่างมาตรา ๒๙) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๗.๘^{๙๑} ของอนุสัญญา อย่างไรก็ตาม ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลที่ให้หลักประกันทางการเงินดังกล่าวอาจยื่นคำร้องขอต่อศาลเพื่อให้ออกหมายเรียกเจ้าของเรือเข้ามาในคดีด้วยก็ได้ (ร่างมาตรา ๓๒)

(๓) กำหนดอายุความในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนไว้สามปี นับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น หรือภายในหกปี นับแต่วันที่อุบัติการณ์ได้เกิดขึ้นหรือวันที่อุบัติการณ์ครั้งแรกได้เกิดขึ้นในกรณีที่อุบัติการณ์ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง (ร่างมาตรา ๓๓) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๘^{๙๒} ของอนุสัญญา

^{๙๐} 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.

^{๙๑} 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.

^{๙๒} 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.

๑๒

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

๒.๑๑ บทกำหนดโทษ (หมวด ๗) กำหนดมาตรการในการลงโทษไว้ดังนี้

(๑) กำหนดอัตราโทษปรับต่อนายเรือและเจ้าของเรือคนละไม่เกินสองล้านบาท ในกรณีที่ไม่ได้จัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน และกำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งมีอำนาจหน่วงเหนี่ยวเรือที่เข้ามาในอาณาเขตของประเทศไทย ในกรณีที่เรือลำดังกล่าวมีลักษณะหรือดำเนินการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๖)

(๒) กำหนดอัตราโทษปรับต่อนายเรือตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท ในกรณีที่นายเรือไม่อาจแสดงใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (ร่างมาตรา ๓๘)

^{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.

ประวัติผู้เขียน

ศาสตราจารย์ ดร. ไพฑูริย์ เอกจริยกร

ศาสตราจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

การศึกษา

- ปริญญาตรีนิติศาสตร์บัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับสอง) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เนติบัณฑิตไทย
- นิติศาสตรมหาบัณฑิต (สาขากฎหมายมหาชน) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- D.S.U. de droit commercial จากมหาวิทยาลัย Paris 2 ประเทศฝรั่งเศส
- D.E.A. de sciences humaines et juridiques de la mer (option juridique) (mention assez bien) จาก Université de Nante ประเทศฝรั่งเศส
- ปริญญาเอกสาขากฎหมายพาณิชย์นาวี (เกียรตินิยมดีมาก) จาก Université de Nantes ประเทศฝรั่งเศส

การทำงาน

- กรรมการสภามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ผู้พิพากษาสมทบในศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง
- กรรมการและอนุกรรมการร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดกัน การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล การลดความเสียหายทั่วไป
- อดีตผู้แทนในคณะผู้แทนไทยในการประชุมร่างความตกลงของ ASEAN ว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ