

## บันทึกท้ายพระราชบัญญัติ

### พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหาย

### จากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. ๒๕๖๐

#### ความเป็นมา

พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. ๒๕๖๐ มีเจตนารมณ์เพื่อให้มีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้เสนอต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๕๗ เพื่อให้พิจารณาตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ และประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ บรรจุงระเบียบวาระการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๗ วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๗ ซึ่งในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๒๔/๒๕๖๐ เป็นพิเศษ ในวันอังคารที่ ๔ เมษายน ๒๕๖๐ ที่ประชุมได้ลงมติเห็นสมควรประกาศใช้เป็นกฎหมาย สาระสำคัญมีดังนี้

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๔ ตอนที่ ๗๐ ก วันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐ หน้า ๑

วันเริ่มใช้บังคับ เมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ผู้รักษาการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

#### เหตุผลในการประกาศใช้

โดยที่การขนส่งน้ำมันส่วนใหญ่จะขนส่งทางเรือเดินทะเลเป็นหลัก เรือบรรทุกน้ำมันเหล่านี้ได้ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสภาพแวดล้อมเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นการปล่อยทิ้งน้ำมันลงในทะเล การรั่วไหลของน้ำมัน หรือการประสูติภัยของเรือบรรทุกน้ำมันแล้วก่อให้เกิดความเสียหาย มลพิษน้ำมันเหล่านี้ไม่เพียงก่อให้เกิดความเสียหายในบริเวณที่เกิดเหตุเท่านั้น แต่ยังอาจขยายไปสู่รัฐอื่น ๆ ที่ใกล้เคียงด้วย องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) จึงได้จัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992) ขึ้น เพื่อให้มีการชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน โดยกำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดอย่างเคร่งครัดและต้องเอาประกันภัย หรือจัดหาหลักประกันทางการเงินอื่นใดเพื่อชดเชยความเสียหายและประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว จึงสมควรมีกฎหมายที่มีมาตรการเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือให้สอดคล้องกับอนุสัญญานั้นด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

#### สาระสำคัญของพระราชบัญญัติ

พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. ๒๕๖๐ แบ่งเนื้อหาออกเป็น ๗ หมวด มีบทบัญญัติทั้งสิ้น ๓๙ มาตรา สาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

บัญญัติความหมายของคำว่า “เรือ” “บุคคล” “เจ้าของเรือ” “นายเรือ” “น้ำมัน” “ความเสียหายจากมลพิษ” “มาตรการในการป้องกัน” “อุบัติเหตุ” “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” “ภาคีแห่งอนุสัญญา” “ศาล” “พนักงานเจ้าหน้าที่” (มาตรา ๓)

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจในการแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ออกกฎกระทรวง เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

๑. หมวด ๑ บททั่วไป (มาตรา ๕ – มาตรา ๖)

๑.๑ กำหนดให้พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บัญญัตินี้ใช้บังคับกับความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้นในราชอาณาจักรไทยซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขต ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย และค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้มาตรการในการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายในพื้นที่ดังกล่าว

๑.๒ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับกับเรือรบ หรือเรืออื่นใดซึ่งรัฐถือกรรมสิทธิ์หรือดำเนินการในกิจการของรัฐซึ่งมิได้มีวัตถุประสงค์เชิงพาณิชย์

๒. หมวด ๒ ความรับผิด (มาตรา ๗ – มาตรา ๑๔)

๒.๑ กรณีที่เกิดความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้นจากเรือสองลำขึ้นไปและไม่อาจแบ่งแยกความเสียหายได้ว่าเกิดจากเรือลำใด กำหนดให้เรือทุกลำต้องรับผิดชอบร่วมกันและแทนกันต่อความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นนั้น

๒.๒ เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายจากมลพิษ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากเหตุการณ์ที่ปรากฏไว้ในมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัตินี้

๒.๓ ห้ามเรียกร่องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษจากเจ้าของเรือ นอกเหนือจากที่ได้ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และบุคคลตามมาตรา ๑๑ แห่งพระราชบัญญัตินี้ นอกจากกระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้

๒.๔ กำหนดสิทธิเจ้าของเรือในการจำกัดความรับผิดสำหรับการเกิดอุบัติเหตุการณ์ในครั้งหนึ่ง ๆ ตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชบัญญัตินี้

๒.๕ กำหนดการคำนวณความรับผิดในการคำนวณอัตราแลกเปลี่ยนและกฎข้อบังคับกับการวัดขนาดตันของเรือ ตามที่ปรากฏไว้ในมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัตินี้

๒.๖ เจ้าของเรือไม่สามารถจำกัดความรับผิดชอบของตนได้ (มาตรา ๑๒) หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยส่วนตนของเจ้าของเรือ

๓. หมวด ๓ การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (มาตรา ๑๕ – มาตรา ๒๐)

๓.๑ เรือของไทยที่บรรทุกน้ำมันในระหว่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไปจะต้องมีใบรับรองที่ออกตามความในมาตรา ๑๖ ที่แสดงถึงการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใดตามจำนวนไม่น้อยกว่าที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๒ เพื่อให้เพียงพอต่อความรับผิดสำหรับความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้

๓.๒ ให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจออกใบรับรองให้แก่เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งในใบรับรองจะต้องระบุรายละเอียดตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖ แห่งพระราชบัญญัตินี้

๓.๒ เรือต่างประเทศที่มีได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาอาจขอใบรับรองจากกรมเจ้าท่าได้ โดยให้นำบทบัญญัติตามมาตรา ๑๕ และมาตรา ๑๖ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

๓.๓ ใบรับรองจะต้องเก็บไว้บนเรือ และให้กรมเจ้าท่าเก็บสำเนาใบรับรองทั้งของเรือไทยและเรือต่างประเทศซึ่งมีได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาซึ่งกรมเจ้าท่าออกใบรับรองให้

๓.๔ เรือต่างประเทศไม่ว่าจะจดทะเบียนในรัฐใดซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระหว่างอย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน และไม่มีใบรับรองของกรมเจ้าท่าตามมาตรา ๑๗ หากเรือนั้นเข้าออกทะเลในอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย จะต้องต้องมีใบรับรองซึ่งออกให้โดยหน่วยงานที่มีอำนาจของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาสำหรับเรือที่จดทะเบียนในรัฐนั้นหรือที่จดทะเบียนในรัฐอื่น ๆ และมีสาระในทำนองเดียวกันที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖

๓.๕ กรณีเรือที่รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาถือกรรมสิทธิ์ซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์เชิงพาณิชย์ได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลของราชอาณาจักรไทย และเรือดังกล่าวไม่มีการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใด กำหนดให้เรือดังกล่าวจะต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจในรัฐที่เรือลำนั้นจดทะเบียนและ

มีข้อความระบุว่ารัฐภาคีแห่งอนุสัญญาฯ นั้นถือกรรมสิทธิ์เรือลำนั้น และความรับผิดที่มีต่อเรือลำนั้นครอบคลุมขอบเขตความรับผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๒ และใบรับรองเช่นนั้นพึงมีรูปแบบและข้อความตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖ ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

#### ๔. หมวด ๔ การวางหลักประกัน (มาตรา ๒๑ – มาตรา ๒๘)

๔.๑ เจ้าของเรือมีสิทธิจำกัดความรับผิดได้ต่อเมื่อภายหลังจากที่ได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว เมื่อเจ้าของเรือได้วางหลักประกันตามจำนวนความรับผิดที่กำหนดไว้ตามมาตรา ๑๒ ทั้งหมดต่อศาล

๔.๒ ภายหลังเกิดอุบัติเหตุและมีการวางหลักประกันตามมาตรา ๒๒ แล้ว ห้ามผู้มีสิทธิเรียกร้องความเสียหายจากมลพิษต่อเจ้าของเรือ และให้ปล่อยเรือหรือทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือที่ได้ถูกกักหรือยึดไว้ อันสืบเนื่องมาจากสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุเช่นนั้น

๔.๓ ให้นำเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ มาชำระให้แก่บรรดาผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามส่วนแห่งสิทธิที่ได้พิสูจน์ในศาลแล้ว

๔.๔ กรณีที่เจ้าของเรือมีความสมัครใจในค่าใช้จ่ายหรือมีการเสียสละทรัพย์สิน เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น ให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเรียกร้องสิทธิอื่นจากหลักประกัน

๔.๕ กรณีที่ยังไม่มีการชำระเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๔ เจ้าของเรือหรือตัวแทน ได้ชำระค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายจากมลพิษนั้นแล้ว บุคคลดังกล่าวยอมเข้ารับช่วงสิทธิต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ของบุคคลที่ได้รับค่าสินไหมทดแทนไปแล้วนั้นเท่ากับจำนวนที่ตนได้จ่ายไป

๔.๖ กรณีเจ้าของเรือหรือบุคคลอื่นแสดงให้เห็นว่าตนอาจถูกบังคับให้ต้องชำระค่าสินไหมทดแทนหรือบางส่วนซึ่งตนสามารถรับช่วงสิทธิได้ตามมาตรา ๒๖ หรือมาตรา ๒๗ และได้ชำระค่าสินไหมทดแทนก่อนการชำระเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๔ จะแล้วเสร็จ ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้เงินจำนวนหนึ่งที่เพียงพอให้บุคคลนั้นสามารถใช้สิทธิเรียกร้องเอาจากเงินจำนวนดังกล่าวได้

#### ๕. หมวด ๕ การดำเนินคดีและอายุความ (มาตรา ๒๙ – มาตรา ๓๓)

๕.๑ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษอาจเรียกร้องได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินเพื่อความรับผิดสำหรับความเสียหายจากมลพิษของเรือ ผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินซึ่งตกเป็นจำเลยอาจยกข้อต่อสู้ได้ตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ในมาตรา ๒๙ แห่งพระราชบัญญัตินี้

๕.๒ จำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้หรือที่ระบุในหลักประกันทางการเงินให้ใช้เป็นค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น

๕.๓ ให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินการทั้งปวงเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐหรือในฐานะผู้รับมอบอำนาจจากเอกชนซึ่งได้รับความเสียหาย

๕.๔ สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เป็นอันขาดอายุความเมื่อพ้นสามปี นับแต่วันที่ความเสียหายจากมลพิษได้เกิดขึ้น หรือเมื่อพ้นหกปีนับแต่วันที่อุบัติเหตุได้เกิดขึ้นหรือวันที่เหตุการณ์ครั้งแรกได้เกิดขึ้นในกรณีที่อุบัติเหตุประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง

#### ๖. หมวด ๖ เขตอำนาจศาล (มาตรา ๓๔ – มาตรา ๓๖)

๖.๑ ให้ศาลมีเขตอำนาจเหนือคดีฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ โดยต้องมีการส่งหมายเรียกให้แก่จำเลยโดยชอบและให้โอกาสตามสมควรสำหรับการต่อสู้คดี

๖.๒ กรณีที่เจ้าของเรือได้วางหลักประกันการจำกัดความรับผิดตามมาตรา ๒๑ ไว้ต่อศาล ให้ศาลมีอำนาจในการแบ่งและจัดสรรหลักประกันให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา ๒๔ ทั้งนี้ศาลจะออกข้อกำหนดใด ๆ เพื่อประโยชน์สำหรับการดำเนินการดังกล่าวก็ได้

๖.๓ คำพิพากษาถึงที่สุดเกี่ยวกับการเสียหายจากมลพิษของศาลต่อประเทศที่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญาให้ใช้บังคับในประเทศไทยได้ ยกเว้น คำพิพากษานั้นได้มาโดยการกลั่นแฉก จำเลยมิได้รับหมายเรียกโดยชอบ และไม่มีโอกาสตามสมควรในการต่อสู้คดี หรือคำพิพากษานั้นขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน โดยทั้งนี้กำหนดเงื่อนไข และวิธีการ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของศาล

๗. หมวด ๗ บทกำหนดโทษ (มาตรา ๓๗ – มาตรา ๓๙)

๗.๑ กำหนดให้ผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๕ มาตรา ๑๙ หรือมาตรา ๒๐ นายเรือและเจ้าของเรือต้องระวางโทษปรับรายละไม่เกินสองล้านบาท

๗.๒ นายเรือลำใดไม่แสดงใบรับรองตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๓ แห่งพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท

๗.๓ เมื่อเจ้าของเรือหรือนายเรือได้ชำระค่าปรับในอัตราอย่างสูงสำหรับความผิดมาตรา ๓๗ หรือมาตรา ๓๘ ให้แก่เจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

นางสาวจุฬาพัฒน์ ช่างเกต / จัดทำ