

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน (ฉบับที่ ..)
พ.ศ.

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน

เหตุผล

โดยที่การขนส่งน้ำมันส่วนใหญ่จะขนส่งทางเรือเดินทะเลเป็นหลัก เรือบรรทุกน้ำมันเหล่านี้ได้ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นการปล่อยทิ้งน้ำมันลงในทะเล การรั่วไหลของน้ำมัน หรือการประสบอุบัติเหตุของเรือบรรทุกน้ำมันแล้วก่อให้เกิดความเสียหายมลพิษน้ำมันเหล่านี้ไม่เพียงก่อให้เกิดความเสียหายในบริเวณที่เกิดเหตุเท่านั้น แต่ยังอาจขยายไปสู่รัฐอื่น ๆ ที่ใกล้เคียงด้วย องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) จึงได้จัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992) ขึ้น เพื่อให้มีการชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน โดยกำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดอย่างเคร่งครัดและต้องเอาประกันภัยหรือจัดหาหลักประกันทางการเงินอื่นใดเพื่อชดใช้ความเสียหายดังกล่าว จึงสมควรมีกฎหมายที่มีมาตรการเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันให้สอดคล้องกับอนุสัญญานั้นด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง
พระราชบัญญัติ
ความรับผิดทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษ น้ำมัน (ฉบับที่ ..)
พ.ศ.

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

.....
.....
โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจาก
มลพิษ น้ำมัน

.....
.....
มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจาก
มลพิษ น้ำมัน พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุ
เบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัติ

“เรือ” หมายความว่า

(๑) เรือเดินทะเลใดๆ รวมทั้ง ยานพาหนะทางทะเลแบบใดๆ ซึ่งได้ต่อสร้างหรือดัดแปลงขึ้นเพื่อ
ใช้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า

(๒) เรือที่สามารถบรรทุกได้ทั้งน้ำมันและสินค้าอื่น ให้ถือว่าเป็นเรือตามความหมายนี้ ต่อเมื่อ
เรือนั้นได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า และให้ถือว่าเป็นเรืออยู่ต่อไปในระหว่างการเดินทางภายหลังการ
บรรทุกน้ำมันจนกว่าจะพิสูจน์ได้ว่าไม่มีน้ำมันเหลืออยู่ในระวาง

“ท่าเรือ” หมายความว่า สถานที่สำหรับให้บริการจอดเรือ เทียบ บรรทุก หรือขนถ่ายน้ำมัน
หรือสินค้าอื่น และให้หมายความรวมถึงสิ่งลอยน้ำอื่นใดไม่ว่าจะมีเครื่องจักรสำหรับขับเคลื่อนหรือไม่
ก็ตาม ซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์อย่างเดียวกันแต่มิได้ใช้เพื่อการขนส่ง และไม่ว่าสิ่งลอยน้ำนั้นจะติดตียง หรือโยงยึด
ไว้กับฝั่งหรืออยู่ในทะเลก็ตาม

“บุคคล” หมายความว่า บุคคลธรรมดา กลุ่มบุคคล หรือหน่วยงานของรัฐหรือเอกชน ไม่ว่าจะมิ
ฐานะเป็นนิติบุคคลหรือไม่และให้หมายความรวมถึงรัฐและเขตการปกครองของรัฐนั้น

“เจ้าของเรือ” หมายความว่า บุคคลซึ่งได้จดทะเบียนในฐานะเจ้าของเรือหรือในกรณีที่ไม่มีกร
จดทะเบียนก็ให้หมายถึงบุคคลหรือกลุ่มบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของเรือตามความเป็นจริง ในกรณีที่รัฐเป็นเจ้าของเรือ

และดำเนินการโดยบริษัทที่ได้จดทะเบียนในรัฐนั้นในฐานะเป็นผู้ประกอบกิจการเดินเรือ คำว่า เจ้าของเรือ ให้
หมายความถึงบริษัทดังกล่าว

“นายเรือ” หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

“น้ำมัน” หมายความว่า น้ำมันแร่ไฮโดรคาร์บอนที่สลายตัวยาก เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันเตา น้ำมัน
ดีเซลหนัก น้ำมันหล่อลื่น ไม่ว่าจะบรรทุกบนเรืออย่างสินค้าหรือในถังน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือดังกล่าว

“ความเสียหายจากมลพิษ” หมายความว่า

(๑) การสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นภายนอกตัวเรือจากการปนเปื้อนที่มีผลมาจากการ
รั่วไหลหรือปล่อยทิ้งของน้ำมันจากเรือ ไม่ว่าจะการรั่วไหลหรือการปล่อยทิ้งดังกล่าวจะเกิดขึ้น ณ ที่ใด ทั้งนี้
รวมถึงค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมและการสูญเสียผลประโยชน์จากความเสียหายของสิ่งแวดล้อม
ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมให้จำกัดเพียงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการที่สมเหตุผลซึ่งได้
ดำเนินการไปแล้วหรือจะดำเนินการต่อไปเพื่อให้สิ่งแวดล้อมที่เสียไปคืนสู่สภาพเดิม

(๒) ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการในการป้องกัน และการสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจาก
มาตรการดังกล่าว

“มาตรการในการป้องกัน” หมายความว่า มาตรการที่สมเหตุผลซึ่งดำเนินการโดยบุคคลใดๆ
ภายหลังที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษ

“อุบัติเหตุ” หมายความว่า เหตุการณ์หรือการเกิดเหตุการณ์ต่อเนื่องใดๆ อันเป็นผลจากเหตุ
เดียวกัน ที่ก่อให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ หรือก่อให้เกิดภัยคุกคามที่ร้ายแรงและชัดเจนอันจะนำไปสู่ความ
เสียหายจากมลพิษ

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้
อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“ภาคีแห่งอนุสัญญา” หมายความว่า ภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบ
แพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ หรือภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสารอื่น
ที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมันซึ่งประเทศไทยเข้าเป็นภาคี

“ศาล” หมายความว่า ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้ปฏิบัติการ
ตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ให้ประธานศาลฎีกาและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตาม
พระราชบัญญัตินี้ และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจในการแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ที่กบออก
กฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของตน
กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑

บททั่วไป

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับกับ

(๑) ความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น

(ก) ในราชอาณาจักรไทยซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขต

(ข) ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย

(๒) ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้มาตรการในการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายในพื้นที่ตาม (๑) ทั้งนี้ ไม่ว่าจะได้นำมาตรการนั้น ณ ที่ใด

มาตรา ๖ พระราชบัญญัตินี้มีให้ใช้บังคับกับเรือรบ หรือเรืออื่นใดซึ่งรัฐถือกรรมสิทธิ์หรือดำเนินการในกิจการของรัฐซึ่งมิได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับกับเรือของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ด้วย โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาจะยกข้อต่อสู้เกี่ยวกับความคุ้มกันอย่างใดของรัฐขึ้นต่อสู้ในศาลไม่ได้

หมวด ๒

ความรับผิด

มาตรา ๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๙ และมาตรา ๑๐ ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของเรือในขณะที่เกิดอุบัติเหตุหรือในขณะที่เกิดเหตุการณ์ครั้งแรกในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่องต้องรับผิดเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากมลพิษอันเป็นผลของอุบัติเหตุดังกล่าว

มาตรา ๘ ในกรณีที่เรือตั้งแต่สองลำขึ้นไปเกี่ยวข้องกับเกิดอุบัติเหตุใด ๆ ซึ่งเป็นผลให้เกิดความเสียหายจากมลพิษ และไม่อาจแบ่งแยกได้ว่าความเสียหายส่วนใดเกิดจากเรือลำใด เจ้าของเรือทุกลำจะต้องรับผิดร่วมกันและแทนกันเพื่อความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นนั้น เว้นแต่จะเป็นกรณีที่สามารถหลุดพ้นความรับผิดได้ตามมาตรา ๙ และมาตรา ๑๐

มาตรา ๙ เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายจากมลพิษหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้น

(๑) เป็นผลมาจากสงคราม การกระทำอันเป็นปฏิปักษ์ สงครามกลางเมือง การจลาจล หรือปรากฏการณ์ธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษซึ่งไม่อาจหลีกเลี่ยงและป้องกันได้

(๒) เกิดขึ้นทั้งหมดจากบุคคลที่สามซึ่งได้กระทำหรือดเว้นกระทำโดยจงใจที่จะทำให้เกิดความเสียหายนั้น

(๓) เกิดขึ้นทั้งหมดจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำโดยมิชอบของรัฐหรือหน่วยงานซึ่งมีหน้าที่ดูแลหรือบำรุงรักษาประการหรือเครื่องมือช่วยการเดินเรืออื่น ๆ ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว

มาตรา ๑๐ เจ้าของเรืออาจหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งหมดหรือบางส่วนของตนได้ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายจากมลพิษไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นผลจากการกระทำหรือดเว้นการกระทำไม่ว่าโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลที่ได้รับความเสียหายนั้น

มาตรา ๑๑ ห้ามเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษจากเจ้าของเรือ นอกเหนือจากที่ได้ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ภายใต้บังคับของวรรคสี่ ห้ามมิให้เรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นจาก

(๑) ลูกจ้าง ตัวแทนเจ้าของเรือหรือคนประจำเรือ

(๒) ผู้นำร่องหรือบุคคลอื่นใดซึ่งมิใช่คนประจำเรือ แต่ทำงานให้บริการแก่เรือ

(๓) ผู้เช่าเรือ

(๔) ผู้จัดการเรือ หรือผู้ประกอบการกิจการเดินเรือ

(๕) บุคคลใด ๆ ซึ่งดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยความยินยอมของเจ้าของเรือหรือ

ภายใต้คำสั่งของหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจ

(๖) บุคคลใด ๆ ซึ่งดำเนินการมาตรการในการป้องกัน

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

ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับในกรณีที่ความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรือดเว้นการกระทำของบุคคลดังกล่าวเป็นส่วนตัว ซึ่งได้กระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้

บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่กระทบถึงสิทธิไล่เบียดใด ๆ ของเจ้าของเรือที่มีต่อบุคคลที่สาม

มาตรา ๑๒ เจ้าของเรือมีสิทธิจะจำกัดความรับผิดของตนภายใต้บังคับของพระราชบัญญัตินี้สำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่ง ๆ ได้ไม่เกินจำนวนดังต่อไปนี้

(๑) ๔.๕๑ ล้านหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดไม่เกิน ๕,๐๐๐ ตันกรอส

(๒) ๔.๕๑ ล้านหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดเกิน ๕,๐๐๐ ตันกรอสถึง ๑๔๐,๐๐๐ ตันกรอส และให้คิดเพิ่มตันกรอสละ ๖๓๑ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับขนาดส่วนที่เพิ่มขึ้นจาก ๕,๐๐๐ ตันกรอส

(๓) ๘๙.๗๗ ล้านหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน สำหรับเรือที่มีขนาดเกินกว่า ๑๔๐,๐๐๐ ตันกรอสขึ้นไป

การจำกัดความรับผิดนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงอนุสัญญาหรือพิธีสารที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีโดยพระราชกฤษฎีกา ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา

มาตรา ๑๓ เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้

(๑) การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษให้เป็นเงินสกุลบาท ให้คำนวณตามที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศตามข้อตกลงเกี่ยวกับกองทุนการเงินระหว่างประเทศซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกกำหนดในเวลาที่ได้มีการวางหลักประกันตามมาตรา ๒๑

(๒) ขนาดระวางของเรือให้ใช้ตันกรอสซึ่งคำนวณได้จากกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการวัดขนาดตันของเรือตามแนบท้าย ๑ แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดเรือ ค.ศ. ๑๙๖๙

มาตรา ๑๔ เจ้าของเรือไม่อาจจำกัดความรับผิดของตนตามมาตรา ๑๒ ได้ หากโจทก์พิสูจน์ได้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของเจ้าของเรือเป็นส่วนตัว ซึ่งได้กระทำลงโดยจงใจ หรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้

หมวด ๓

การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

มาตรา ๑๕ เรือไทยซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตันขึ้นไป ต้องมีใบรับรองที่ออกตามความในมาตรา ๑๖ ที่แสดงถึงการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใดตาม

จำนวนไม่น้อยกว่าที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๒ เพื่อให้เพียงพอต่อความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้

การจัดการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๖ ให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจออกใบรับรองให้แก่เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย ใบรับรองนั้นอย่างน้อยต้องมีข้อความดังต่อไปนี้

- (๑) ชื่อเรือและเมืองท่าที่ขึ้นทะเบียน
- (๒) ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของเจ้าของเรือ
- (๓) ประเภทของหลักประกันทางการเงินและระยะเวลาของหลักประกันทางการเงิน
- (๔) ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้รับประกันภัย หรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันทางการเงิน และในกรณีที่เห็นสมควรอาจจะระบุสำนักงานสาขาของผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินที่ออกเอกสารการรับประกันภัยหรือให้หลักประกันทางการเงินแล้วแต่กรณี
- (๕) อายุของใบรับรองซึ่งจะต้องมีอายุไม่เกินกว่าระยะเวลาของการรับประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

ใบรับรองให้ทำขึ้นเป็นภาษาไทย และให้มีคำแปลภาษาอังกฤษกำกับไว้ด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอใบรับรอง การออกใบรับรอง ตลอดจนการสิ้นผลของใบรับรอง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๗ เรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาอาจขอใบรับรองจากกรมเจ้าท่าได้ โดยให้นำมาตรา ๑๕ และมาตรา ๑๖ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๑๘ ให้เก็บใบรับรองไว้บนเรือ และให้กรมเจ้าท่าเก็บสำเนาใบรับรองทั้งของเรือไทย และเรือต่างประเทศซึ่งมิได้จดทะเบียนในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาซึ่งกรมเจ้าท่าออกใบรับรองให้

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

ในกรณีที่กรมเจ้าท่ามีเหตุอันควรสงสัยว่าผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินตามที่ระบุในใบรับรองไม่มีความสามารถที่จะชดใช้สำหรับความเสียหายจากมลพิษตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้กรมเจ้าท่าหรือไปยังหน่วยงานที่ออกใบรับรองในรัฐนั้นเพื่อพิจารณาดำเนินการตามความเหมาะสมโดยเร็ว

มาตรา ๒๐ ในกรณีของเรือที่รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย และเรือดังกล่าวไม่มีการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใด เรือลำดังกล่าวจะต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในรัฐที่เรือลำนั้นจดทะเบียนและมีข้อความระบุว่าเรือลำนั้นถือกรรมสิทธิ์โดยรัฐนั้นและความรับผิดชอบที่มีต่อเรือลำนั้นครอบคลุมขอบเขตความรับผิดชอบตามที่

บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๒ และใบรับรองเช่นนั้นพึงมีรูปแบบและข้อความตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖ ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

หมวด ๔ การวางหลักประกัน

มาตรา ๒๑ เพื่อประโยชน์แก่เจ้าของเรือในการจำกัดความรับผิดตามมาตรา ๑๒ ภายหลังจากที่ได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว เจ้าของเรือต้องวางหลักประกันตามจำนวนความรับผิดที่จำกัดแล้วทั้งหมดต่อศาล การวางประกันตามวรรคหนึ่งจะวางเป็นเงินสดหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารหรือหลักประกันอื่นใดอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกัน ตามที่ศาลเห็นสมควร ทั้งนี้ในกรณีของหลักประกันนั้น จะต้องเป็นหลักประกันที่สามารถเปลี่ยนเป็นเงินเพื่อชำระให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้โดยสะดวกและรวดเร็ว

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการวางหลักประกันให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของศาล

มาตรา ๒๒ ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันแก่เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะวางหลักประกันภายใต้หลักเกณฑ์ตามมาตรา ๒๑ โดยให้มีผลเช่นเดียวกับเจ้าของเรือเป็นผู้วางหลักประกันนั้นเอง หลักประกันนั้นอาจวางได้แม้ว่าเจ้าของเรือไม่มีสิทธิจะจำกัดความรับผิดของตนได้ตามมาตรา ๑๔ แต่การวางหลักประกันนั้นไม่มีผลเป็นการกระทบกระเทือนต่อสิทธิของผู้เรียกร้องใด ๆ ที่มีต่อเจ้าของเรือ

มาตรา ๒๓ ภายหลังจากอุบัติเหตุ เมื่อเจ้าของเรือซึ่งมีสิทธิจะจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ได้วางหลักประกันตามมาตรา ๒๑ หรือผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นได้วางหลักประกันตามมาตรา ๒๒ แล้ว

(๑) ห้ามผู้มีสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุใช้นั้นใช้สิทธิเรียกร้องต่อทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือ

(๒) ให้สิ่งปล่อยเรือหรือทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือที่ได้ถูกกักหรือยึดไว้อันสืบเนื่องมาจากสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุใช้นั้น และให้สิ่งถอนการยึดหรืออายัดประกันหรือหลักประกันอื่นใดที่ได้ให้ไว้เพื่อมิให้มีการกักหรือยึดเช่นนั้นด้วย

มาตรา ๒๔ ให้นำเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ มาชำระให้แก่บรรดาผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามส่วนแห่งสิทธิที่ได้พิสูจน์ในศาลแล้ว

มาตรา ๒๕ ในกรณีที่เจ้าของเรือได้กระทำการโดยสมัครใจและตามสมควร ซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายหรือมีการเสียสละทรัพย์สิน เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้น ให้ผู้นั้นมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหรือมูลค่าของทรัพย์สินที่ได้เสียสละไปในลำดับเดียวกับสิทธิเรียกร้องอื่นจากหลักประกัน

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่ยังไม่มีการชำระเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๔ ถ้าเจ้าของเรือ ลูกจ้างหรือตัวแทน หรือบุคคลที่รับประกันภัยหรือให้หลักประกันทางการเงินอื่นใดเพื่อประโยชน์แก่ เจ้าของเรือ ได้ชำระค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายจากมลพิษนั้นแล้ว บุคคลดังกล่าวย่อมเข้ารับช่วง สิทธิต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ของบุคคลที่ได้รับค่าสินไหมทดแทนไปแล้วนั้นเท่ากับจำนวนที่ตนได้จ่ายไป

มาตรา ๒๗ ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับช่วงสิทธิ บุคคล อื่นนอกเหนือจากที่ระบุไว้ในมาตรา ๒๖ อาจใช้สิทธิในการรับช่วงสิทธิตามมาตราดังกล่าวตามจำนวน ค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้จ่ายไป

มาตรา ๒๘ ถ้าเจ้าของเรือหรือบุคคลอื่นใดแสดงให้เห็นได้ว่าตนอาจถูกบังคับในภายหลังให้ต้อง ชำระค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดหรือบางส่วนซึ่งตนสามารถรับช่วงสิทธิได้ตามมาตรา ๒๖ หรือมาตรา ๒๗ และบุคคลดังกล่าวได้ชำระค่าสินไหมทดแทนนั้นก่อนการชำระเงินจากหลักประกันตามมาตรา ๒๔ จะแล้ว เสร็จ ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้กันเงินจำนวนหนึ่งที่เพียงพอเพื่อให้บุคคลนั้นสามารถใช้สิทธิเรียกร้องเอาจากเงิน จำนวนดังกล่าวได้

หมวด ๕

การดำเนินคดีและอายุความ

มาตรา ๒๙ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษ อาจเรียกร้องได้ โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินเพื่อความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษ ของเจ้าของเรือ

ผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินตามวรรคหนึ่งซึ่งตกเป็นจำเลยอาจยกข้อต่อสู้ใน เรื่องดังกล่าวต่อไปนี้ได้

(๑) การจำกัดความรับผิดชอบที่ระบุในมาตรา ๑๒ แม้ว่าเจ้าของเรือจะไม่มีสิทธิจำกัดความ รับผิดชอบของตนตามมาตรา ๑๔

(๒) ข้อต่อสู้ซึ่งเจ้าของเรืออาจยกขึ้นอ้างได้ ยกเว้นกรณีการล้มละลายหรือการเลิกกิจการของ เจ้าของเรือ

(๓) การจงใจก่อให้เกิดความเสียหายของเจ้าของเรือเองอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายจาก มลพิษนั้นขึ้น

มาตรา ๓๐ จำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้หรือที่ระบุในหลักประกันทางการเงินให้ใช้เป็นค่า สินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น

มาตรา ๓๑ ให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินการทั้งปวงเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อ ความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐหรือในฐานะผู้รับมอบอำนาจจาก เอกชนซึ่งได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิที่เอกชนจะฟ้องคดีด้วยตนเอง

ในการดำเนินคดีของพนักงานอัยการตามวรรคหนึ่ง ให้ได้รับยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวงแต่ ไม่รวมถึงความรับผิดชอบในค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นที่สุด

มาตรา ๓๒ จำเลยตามมาตรา ๒๙ อาจยื่นคำขอโดยทำเป็นคำร้องเพื่อให้ศาลออกหมายเรียกเจ้าของเรือให้เข้ามาในคดีก็ได้

มาตรา ๓๓ สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เป็นอันขาดอายุความเมื่อพ้นสามปีนับแต่วันที่ความเสียหายจากมลพิษได้เกิดขึ้น หรือเมื่อพ้นหกปีนับแต่วันที่อุบัติการณ์ได้เกิดขึ้นหรือวันที่เหตุการณ์ครั้งแรกได้เกิดขึ้นในกรณีที่อุบัติการณ์ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง

หมวด ๖ เขตอำนาจศาล

มาตรา ๓๔ ให้ศาลมีเขตอำนาจเหนือคดีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ศาลจะมีอำนาจดำเนินกระบวนการพิจารณาได้ต่อเมื่อมีการส่งหมายเรียกให้แก่จำเลยโดยชอบและให้โอกาสตามสมควรสำหรับการต่อสู้คดี

อำนาจศาลตามวรรคหนึ่ง ให้รวมถึงอำนาจในการเฉลี่ยเงินจากหลักประกันให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา ๒๔ ด้วย

มาตรา ๓๕ คำพิพากษาถึงที่สุดเกี่ยวกับความเสียหายจากมลพิษของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญา ให้ใช้บังคับในประเทศไทยได้ เว้นแต่

(๑) คำพิพากษานั้นได้มาโดยกลฉ้อฉล

(๒) จำเลยมิได้รับหมายเรียกโดยชอบและไม่มีโอกาสตามสมควรในการต่อสู้คดี

(๓) คำพิพากษานั้นขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

กำหนดเวลา เงื่อนไข และวิธีการในการขอให้ศาลบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของศาล

หมวด ๗ บทกำหนดโทษ

มาตรา ๓๖ เรือไทยลำใดที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๕ หรือเรือต่างประเทศลำใดที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๙ หรือมาตรา ๒๐ นายเรือและเจ้าของเรือลำนั้นต้องระวางโทษปรับคนละไม่เกินสองล้านบาท และให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจหน่วงเหนี่ยวเรือลำดังกล่าวจนกว่าเรือลำนั้นจะได้แก้ไขหรือปฏิบัติตามให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๗ เพื่อประโยชน์แก่การดำเนินธุรกิจของเจ้าของเรือซึ่งมิได้มีสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขาในประเทศไทย เมื่อเจ้าของเรือหรือนายเรือตั้งตัวแทนและวางเงินหรือหนังสือค้ำประกันของ

ธนาคารเพื่อการชำระค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ในวงเงินเท่ากับจำนวนสูงสุดของค่าปรับต่อพนักงาน
เจ้าหน้าที่แล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจใช้ดุลพินิจอนุญาตให้นายเรื่อนำเรือออกจากท่าเรือได้

มาตรา ๓๘ นายเรือลำใดไม่อาจแสดงใบรับรองตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๓ แห่งพระราชบัญญัตินี้
ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท

.....

.....

บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ
ประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษ น้ำมัน
พ.ศ.

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้เสนอร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษ น้ำมัน พ.ศ. ต่อสภาผู้แทนราษฎร และได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติตามมาตรา ๑๔๒ วรรคห้าของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

โดยที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๒ (Internation Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992) จึงจำเป็นต้องออกกฎหมายอนุวัติการเพื่อรองรับข้อตกลงดังกล่าว ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ซึ่งมีสาเหตุมาจากการปล่อยทิ้งน้ำมันลงในทะเล การรั่วไหลของน้ำมัน หรือการประสูติภัยของเรือบรรทุกน้ำมัน ได้รับชดใช้ความเสียหายจากมลพิษตามสมควร โดยร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดอย่างเคร่งครัด (Strict Liability) และต้องเอาประกันภัยหรือจัดหาหลักประกันทางการเงินอื่นใดเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่เกิดขึ้น

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. มีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

๒.๑ โครงสร้างกฎหมาย แบ่งเนื้อหาสาระของร่างพระราชบัญญัตินี้ ออกเป็นหมวดหมู่ ดังนี้

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

๒.๒ วันใช้บังคับกฎหมาย กำหนดให้ร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา (ร่างมาตรา ๒)

๒.๓ บทนิยาม กำหนดบทนิยามศัพท์ต่าง ๆ เพื่อความชัดเจนในการใช้บังคับกฎหมาย (ร่างมาตรา ๓) และให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ ดังนี้

- บทนิยามคำว่า “เรือ” จำแนกเรือที่ต้องอยู่ภายใต้บังคับของร่างพระราชบัญญัตินี้ ออกเป็น ๒ ลักษณะ คือ (๑) เรือหรือยานพาหนะทางทะเลที่ได้ต่อหรือดัดแปลงขึ้นเพื่อบรรทุกน้ำมัน

โดยเฉพาะ และ (๒) เรือที่สามารถบรรทุกได้ทั้งน้ำมันและสินค้าอื่นและเรืออื่นได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสิ้นค้าตามความเป็นจริง ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๑.๑^๑ ของอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “ท่าเรือ” เพื่อให้มีความชัดเจนว่าต้องการให้หมายความรวมถึง สิ่งลอยน้ำอื่นที่ใช้สำหรับจอดเรือ เทียบ บรรทุก หรือขนถ่ายน้ำมันหรือสินค้าอื่นด้วย
- บทนิยามคำว่า “บุคคล” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๒^๒ ของอนุสัญญาฯ
- บทนิยามคำว่า “เจ้าของเรือ” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๓^๓ ของอนุสัญญาฯ
- บทนิยามคำว่า “นายเรือ” เพื่อความชัดเจนว่า ต้องการให้หมายถึงผู้ควบคุมเรือ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง เนื่องจากร่างพระราชบัญญัตินี้กำหนดบทลงโทษต่อนายเรือในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๖ ร่างมาตรา ๓๗ และร่างมาตรา ๓๘)
- บทนิยามคำว่า “น้ำมัน” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๕^๔ ของอนุสัญญาฯ
- บทนิยามคำว่า “ความเสียหายจากมลพิษ” โดยจำแนกหลักเกณฑ์การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษไว้ ๒ กรณี เพื่อความชัดเจนและสอดคล้องกับข้อ ๑.๖^๕ ของอนุสัญญาฯ ได้แก่

(ก) ค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง ในกรณีนี้ให้รวมถึงค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อม และการสูญเสียผลประโยชน์จากความเสียหายของสิ่งแวดล้อม

^๑ Article 1 For the purpose of this Convention:

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

^๒ Article 1 For the purpose of this Convention:

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

^๓ Article 1 For the purpose of this Convention:

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

^๔ Article 1 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.

^๕ Article 1 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.

อย่างไรก็ตาม ค่าชดเชยความเสียหายของสิ่งแวดล้อมให้จำกัดเพียงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการที่สมเหตุผลซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วหรือจะดำเนินการต่อไปเพื่อให้สิ่งแวดล้อมที่เสียไปคืนสู่สภาพเดิม

(ข) ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการในการป้องกันและการสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้มาตรการป้องกันนั้น

- บทนิยามคำว่า “มาตรการในการป้องกัน” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๗^๖ ของอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “อุบัติเหตุ” ให้สอดคล้องกับข้อ ๑.๘^๗ ของอนุสัญญาฯ

- บทนิยามคำว่า “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” เพื่อใช้เป็นหน่วยวัดอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินต่าง ๆ ซึ่งกำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

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

- บทนิยามคำว่า “ศาล” โดยให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีอำนาจในการดำเนินคดี และเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในเรื่องการวางหลักประกัน

- บทนิยามคำว่า “พนักงานเจ้าหน้าที่” เพื่อความชัดเจน เนื่องจากในหมวดบทกำหนดโทษกำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจในการตรวจเอกสารใบรับรองการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน หรือมีอำนาจหน่วงเหนี่ยวเรือ หรือมีอำนาจใช้ดุลพินิจอนุญาตให้นำเรือออกจากท่าได้

๒.๔ ผู้รักษาการตามกฎหมาย กำหนดให้ประธานศาลฎีกาและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

๒.๕ ขอบเขตการใช้บังคับกฎหมาย (หมวด ๑ บททั่วไป)

(๑) กำหนดให้ร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับเฉพาะกรณีดังต่อไปนี้เท่านั้น (ร่างมาตรา ๕) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๒^๘ ของอนุสัญญาฯ กล่าวคือ

^๖ Article I For the purpose of this Convention:

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

^๗ Article I For the purpose of this Convention:

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

^๘ 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.

(ก) ความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้นในราชอาณาจักรไทย ซึ่งรวมถึงทะเลอาณาเขต เนื่องจากรัฐชายฝั่งย่อมมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตของตน นอกจากนี้ ให้รวมถึงความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย

(ข) ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้มาตรการในการป้องกัน

(๒) กำหนดข้อยกเว้น (ร่างมาตรา ๖) ไว้ว่า ร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่ให้ใช้บังคับกับเรือรบหรือเรือซึ่งรัฐถือกรรมสิทธิ์หรือดำเนินกิจการของรัฐที่มีได้มีวัตถุประสงค์ในเชิงพาณิชย์ ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๑๑^๙ ของอนุสัญญาฯ

๒.๖ ความรับผิด (หมวด ๒) ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดไว้ดังต่อไปนี้

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

(๒) กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดร่วมกัน ในกรณีที่มีเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไปเกี่ยวข้องกับ การเกิดอุบัติเหตุแล้วก่อให้เกิดความเสียหาย (ร่างมาตรา ๘) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๔^{๑๑} ของอนุสัญญาฯ

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

^๙ 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.

^{๑๐} Article III

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

^{๑๑} Article IV

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

^{๑๒} Article III

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

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

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

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

(๔) กำหนดให้เจ้าของเรืออาจหลุดพ้นความรับผิดได้ หากความเสียหายจากมลพิษนั้นเป็นผลจากการกระทำหรืองดเว้นกระทำไม่ว่าโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ที่ได้รับ ความเสียหายเอง (ร่าง มาตรา ๑๐) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๓^{๑๓} ของอนุสัญญา

(๕) กำหนดบุคคลที่ไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายจากมลพิษ (ร่างมาตรา ๑๑) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๔^{๑๔} ของอนุสัญญาฯ อย่างไรก็ตาม ร่างมาตราดังกล่าวไม่กระทบสิทธิไล่เบี้ยของเจ้าของเรือต่อบุคคลที่สาม (ร่างมาตรา ๑๑ วรรคสี่) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๓.๕^{๑๕} ของอนุสัญญาฯ

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

(๗) กำหนดหลักเกณฑ์ในการคำนวณความรับผิด (ร่างมาตรา ๑๓) ไว้ดังนี้

(ก) กำหนดหลักเกณฑ์การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นเงินสกุลบาท ให้คำนวณตามที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศตามข้อตกลงเกี่ยวกับกองทุนการเงินระหว่างประเทศซึ่ง

^{๑๓} Article III

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

^{๑๔} Article III

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

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

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

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

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

(e) any person taking preventive measures;

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

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

^{๑๕} Article III

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

^{๑๖} Article V

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

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

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

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

ประเทศไทยเป็นสมาชิกกำหนดในเวลาที่ได้มีการวางหลักประกันซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๙ (a) (b) และ (c)^{๑๗} ของอนุสัญญาฯ

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

(ค) กำหนดเหตุที่เจ้าของเรือไม่อาจจำกัดความรับผิดได้ หากความเสียหายจากมลพิษนั้น เกิดขึ้นจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของเจ้าของเรือ ซึ่งได้กระทำโดยจงใจ หรือละเลยไม่เอาใจใส่ (recklessly) ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายจากมลพิษนั้นอาจเกิดขึ้นได้ (ร่างมาตรา ๑๔) ซึ่งสอดคล้องกับ ข้อ ๕.๒^{๑๙} ของอนุสัญญาฯ

^{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.

๒.๗ การประกัยภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (หมวด ๓) ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดหาประกัยภัยหรือหลักประกันทางการเงินไว้ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้เรือไทยซึ่งบรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตัน ขึ้นไปต้องมีใบรับรองที่แสดงถึงการจัดหาประกัยภัยหรือหลักประกันทางการเงินที่เพียงพอต่อความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษ (ร่างมาตรา ๑๕) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๗.๑^{๒๐} ของอนุสัญญาฯ นอกจากนี้ได้กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจัดหาประกัยภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (ร่างมาตรา ๑๕ วรรคสอง) โดยให้ออกเป็นกฎกระทรวงซึ่งหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขดังกล่าวให้รวมถึงการบอกเลิกสัญญาประกัยภัยตามหลักการในข้อ ๗.๕^{๒๑} ของอนุสัญญาฯ ด้วย

(๒) กำหนดให้เรือต่างประเทศไม่ว่าจะจดทะเบียนในประเทศใด ซึ่งได้บรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้าเกินกว่า ๒,๐๐๐ ตันขึ้นไป เมื่อเรือนั้นได้ผ่านหรือเข้าออกทะเลอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย ต้องมีใบรับรองการจัดหาประกัยภัยหรือหลักประกันทางการเงินเช่นเดียวกัน (ร่างมาตรา ๑๕) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๗.๑๑^{๒๒} ของอนุสัญญาฯ

(๓) กำหนดให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

(ก) ออกใบรับรองการมีประกัยภัยหรือหลักประกันทางการเงินให้แก่เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย ซึ่งใบรับรองต้องมีรายการต่าง ๆ ตามที่กำหนด ได้แก่ ชื่อเรือ และเมืองท่าที่ขึ้นทะเบียน ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของเจ้าของเรือ ประเภทและระยะเวลาของหลักประกัน ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้รับประกัยภัยหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกัน และอายุของใบรับรอง (ร่างมาตรา ๑๖) ซึ่งสอดคล้องกับ

^{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.

ข้อ ๗.๒^{๒๓} ของอนุสัญญาฯ และให้ออกใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินให้แก่เรือต่างประเทศที่มีได้จดทะเบียนในประเทศภาคีแห่งอนุสัญญา (ร่างมาตรา ๑๗) นอกจากนี้ ได้กำหนดให้เก็บใบรับรองไว้บนเรือ (ร่างมาตรา ๑๘) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๗.๔^{๒๔} ของอนุสัญญาฯ สำหรับหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขของการขอใบรับรอง การออกใบรับรอง และการสิ้นผลของใบรับรอง ให้กำหนดในกฎกระทรวง

(ข) ตรวจใบรับรองการจัดการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (ร่างมาตรา ๑๘ วรรคสอง)

๒.๘ การวางหลักประกัน (หมวด ๔) ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการวางหลักประกัน ผลของการวางหลักประกัน และการนำหลักประกันมาชำระให้กับผู้ที่มีสิทธิ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้เจ้าของเรือต้องวางหลักประกันเพื่อจำกัดความรับผิดชอบของตนภายหลังจากเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วไว้ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๒๑) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๓^{๒๕} ของอนุสัญญาฯ

^{๒๓} Article VII

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a Contracting State has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a Contracting State such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a Contracting State it may be issued or certified by the appropriate authority of any Contracting State. The 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 the Contracting State where the fund is constituted, and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

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

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

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

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

(๖) กำหนดหลักการเรื่องการรับช่วงสิทธิ โดยในกรณีที่ยังไม่มีการชำระเงินจากหลักประกันหากบุคคลตามที่กำหนดได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษไปแล้ว บุคคลดังกล่าวสามารถรับช่วงสิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเท่ากับจำนวนที่ตนได้จ่ายไป (ร่างมาตรา ๒๖) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕.๕^{๓๐} ของอนุสัญญาฯ

^{๒๖} Article V

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

^{๒๗} Article VI

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

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

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

^{๒๘} Article V

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

^{๒๙} Article V

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

^{๓๐} Article V

๒.๙ การดำเนินคดีและอายุความ (หมวด ๕) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการดำเนินคดีไว้ดังนี้

(๑) กำหนดให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินคดีเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากมลพิษในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐได้ แต่ไม่ตัดสิทธิเอกชนที่จะฟ้องคดีด้วยตนเอง (ร่างมาตรา ๓๑) รวมทั้งได้กำหนดเรื่องการยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมในกรณีที่พนักงานอัยการดำเนินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในฐานะผู้เสียหายแทนรัฐ เพื่อเป็นการช่วยเหลือผู้เสียหายจำนวนมากที่ไม่สามารถเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีได้เอง

(๒) ผู้เสียหายอาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือบุคคลซึ่งได้ให้หลักประกันทางการเงิน แต่บุคคลดังกล่าวอาจยกข้อต่อสู้ตามที่กำหนดไว้ได้ (ร่างมาตรา ๒๙) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๗.๘^{๓๑)} ของอนุสัญญาฯ อย่างไรก็ตาม ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลที่ให้หลักประกันทางการเงินดังกล่าวอาจยื่นคำร้องขอต่อศาลเพื่อให้ออกหมายเรียกเจ้าของเรือเข้ามาในคดีด้วยก็ได้ (ร่างมาตรา ๓๒)

(๓) กำหนดอายุความในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนไว้สามปี นับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น หรือภายในหกปี นับแต่วันที่อุบัติการณ์ได้เกิดขึ้นหรือวันที่อุบัติการณ์ครั้งแรกได้เกิดขึ้นในกรณีที่อุบัติการณ์ประกอบด้วยเหตุการณ์ต่อเนื่อง (ร่างมาตรา ๓๓) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๘^{๓๒)} ของอนุสัญญาฯ

๒.๑๐ เขตอำนาจศาล (หมวด ๖) กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจดำเนินกระบวนพิจารณา (ร่างมาตรา ๓๔) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๙.๒^{๓๓)} ของอนุสัญญาฯ

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

^{๓๑)} 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.

^{๓๒)} 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.

^{๓๓)} Article IX

และกำหนดให้การบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีสัญญาฯ ใช้บังคับในประเทศไทยได้ตามกำหนดเวลา เงื่อนไข และวิธีการตามข้อกำหนดของศาล แต่มีข้อยกเว้น คือ หากคำพิพากษานั้นได้มาโดยกลฉ้อฉลหรือจำเลยมิได้รับหมายเรียกโดยชอบและไม่มีโอกาสตามสมควรในการต่อสู้คดีของตนหรือคำพิพากษานั้นขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน (ร่างมาตรา ๓๕) ซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๑๐^{๓๔} ของอนุสัญญาฯ

๒.๑๑ บทกำหนดโทษ (หมวด ๗) กำหนดมาตรการในการลงโทษไว้ดังนี้

(๑) กำหนดอัตราโทษปรับต่อนายเรือและเจ้าของเรือคนละไม่เกินสองล้านบาท ในกรณีที่ไม่ได้จัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน และกำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งมีอำนาจหน่วงเหนี่ยวเรือที่เข้ามาในอาณาเขตของประเทศไทย ในกรณีที่เรือลำดังกล่าวมีลักษณะหรือดำเนินการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๖)

(๒) กำหนดอัตราโทษปรับต่อนายเรือตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท ในกรณีที่นายเรือไม่อาจแสดงใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน (ร่างมาตรา ๓๗)

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.