

บันทึก

เรื่อง ปัญหาข้อกฎหมายตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๖๑
(มาตรา ๑๗ (๑) และกฎกระทรวงและประกาศที่ออกตามมาตราดังกล่าว)

เดิมองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) ได้มีหนังสือ ที่ รสพ ๐๖/๕๕ ลงวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๖๖ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๑๗ บัญญัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวง กำหนดของที่ทางราชการ องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือ รัฐวิสาหกิจ ส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ โดยทางเรือในเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ ต้องบรรทุกโดยเรือไทย และได้มีกฎกระทรวง ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๔) ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้ กำหนดให้ของที่ทางราชการ องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ ส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ โดยทางเรือในเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ ต้องบรรทุกโดยเรือไทย แต่ตามแนวทางปฏิบัติและขั้นตอนในการใช้เรือไทยขนสินค้าของทางราชการที่ส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ ลงวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๖๔ ที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ได้วางไว้ ข้อ ๕ ระบุว่า “การนำของจากต่างประเทศเข้ามาโดยทางเรือในเส้นทางบางเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการได้ไม่ตลอดทั้งเส้นทางนั้น เช่น ในเส้นทางจากสหรัฐอเมริกาไปยังประเทศไทย หากเป็นการขนของโดยเรือต่างประเทศจากสหรัฐอเมริกายังเมืองฮ่องกงและขนถ่ายของนั้นจากเรือต่างประเทศลง ณ ท่าเมืองฮ่องกง เพื่อบรรทุกโดยเรืออีกลำหนึ่งจากเมืองฮ่องกงมายังประเทศไทย ในกรณีเช่นนี้เนื่องจากเส้นทางเดินเรือจากเมืองฮ่องกงมายังประเทศไทยเป็นเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการได้ ฉะนั้น การขนของนั้นในช่วงจากเมืองฮ่องกงมายังประเทศไทยก็ต้องขนโดยเรือไทย” ซึ่งแนวทางปฏิบัติดังกล่าวนี้ทำให้ ร.ส.พ.มีปัญหาขัดข้องในทางปฏิบัติ กล่าวคือ ถ้าสินค้าของทางราชการมีน้อยและป็นมาในตู้คอนเทนเนอร์ของเอกชน บริษัทเรือจะไม่นิยมขนถ่ายสินค้าลงเรือไทยเพราะจะเสียค่าใช้จ่ายสูงและมีปัญหาในการแยกสินค้าจากตู้คอนเทนเนอร์ และสินค้าที่ขนมากับบริษัทเรือที่ไม่มีสัญญาจ้างขนถ่ายกับเรือไทยก็จะไม่ขนถ่ายลงเรือไทย นอกจากนี้ การบริการขนส่งจากจุดต้นทางต่างประเทศถึงจุดหมายปลายทางประเทศไทยเป็นการบริการแบบขนส่งตลอดใช้เอกสารตราส่งฉบับเดียวกำกับตลอดเส้นทาง (Through Bill of Lading) ไม่มีการแยกบริการเป็น ๒ ส่วน การคิดอัตราค่าระวางเรือก็เป็นอัตราเดียวตลอดเส้นทางการถ่ายลำ ณ จุดก่อนถึงปลายทางเป็นเพียงแบบแผนการดำเนินงานของบริษัทวิธีหนึ่งเท่านั้น มิใช่หมายความว่าบริการของบริษัทเรือจะสิ้นสุดลง ณ จุดขนถ่ายหรือแบ่งแยกเป็นสองตอน การปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ได้วางไว้ อาจจะต้องออกเอกสารตราส่งเป็น ๒ ฉบับ เป็นต้นว่าเส้นทางเดินเรือระหว่างสหรัฐอเมริกา - ประเทศไทย ก็อาจจะต้องออกเอกสารตราส่งจากสหรัฐอเมริกา - ลิงคอล์น หนึ่งฉบับ และจาก

สิงคโปร์ - ประเทศไทย หนึ่งฉบับ จึงเท่ากับว่าเส้นทางเดิมถูกแบ่งแยกออกเป็น ๒ เส้นทาง คือ เส้นทางเดินเรือสหรัฐอเมริกา - สิงคโปร์ เส้นทางหนึ่ง และสิงคโปร์ - ประเทศไทย อีกเส้นทางหนึ่ง ซึ่งแย้งกับพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ พ.ศ. ๒๕๒๑ ข้างต้น และเนื่องจาก “เส้นทางเดินเรือไทย” ไม่มีความหมายบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ พ.ศ. ๒๕๒๑ ร.ส.พ.จึงมีปัญหาในการตีความว่า เมื่อทางราชการ องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ สิ่งหรือนำสินค้าเข้าในเส้นทางที่ไม่มีเรือไทย แต่ต้องทำการขนถ่ายลำในเส้นทางที่มีเรือไทย จำเป็นจะต้องขนถ่ายลงเรือไทยหรือไม่ จึงขอให้คณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาให้ความเห็นว่า เส้นทางเดินเรือไทยมีความหมายเพียงใด จะรวมถึงการขนถ่ายลำในช่วงที่มีเส้นทางเดินเรือไทยหรือไม่

เนื่องจากการหารือดังกล่าวมิได้เป็นไปตามระเบียบคณะกรรมการกฤษฎีกาว่าด้วยการรับปรึกษาให้ความเห็นทางกฎหมายของกรมการร่างกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๒๒ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาจึงได้มีหนังสือ ที่ สร.๐๖๐๑/๑๑๓๔ ลงวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๖ แจ้งให้ ร.ส.พ.หารือไปยังกระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นผู้รักษาการตามกฎหมายก่อนซึ่งต่อมา ร.ส.พ.ได้มีหนังสือ ที่ รสพ ๐๖/๘๗๔ ลงวันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๒๖ แจ้งว่า ร.ส.พ. ได้เคยนำปัญหาดังกล่าวเข้าหารือกับกระทรวงคมนาคมก่อนที่จะเสนอเรื่องให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาแล้ว โดย ร.ส.พ.ได้มีหนังสือ ที่ รสพ ๐๖/๔๓๗ ลงวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๒๕ ถึง ปลัดกระทรวงคมนาคม ขอให้พิจารณาว่า การขนส่งปัจจุบันด้วยระบบคอนเทนเนอร์กำกับด้วยเอกสาร Through Bill of Lading จากเมืองท่าต้นทางถึงปลายทางในประเทศไทย ซึ่งจำเป็นต้องขนถ่ายจากเรือแม่ลงเรือขนาดเล็กเพื่อนำส่งเมืองท่าปลายทาง เมื่อมีการถ่ายลำจะต้องอยู่ในข่ายที่ต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวง ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ พ.ศ. ๒๕๒๑ หรือไม่ ซึ่งปลัดกระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่องดังกล่าวให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวิพิจารณา และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวิได้พิจารณาแล้วมีความเห็นตามหนังสือที่ คค.๐๙๐๒/๑๐๐๔ ลงวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๒๕ ว่า ในกรณีที่สินค้าที่ส่งหรือนำเข้ามีต้นกำเนิดจากประเทศหรือเมืองอื่นนอกจากที่กำหนดในประกาศกระทรวงคมนาคมฯ ได้มาถ่ายลำ (Tranship) เอาสินค้าดังกล่าวลงเรือรับช่วง ณ ประเทศหรือเมืองท่าต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในประกาศกระทรวงคมนาคมฯ ต้องอยู่ในข่ายที่ต้องถือปฏิบัติตามข้อ ๑ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ดังกล่าวด้วย

อย่างไรก็ดี ร.ส.พ.ยังมีความข้องใจในปัญหาดังกล่าว จึงขอให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับ “เส้นทางเดินเรือไทย” ซึ่งมีได้บัญญัติความหมายไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ พ.ศ. ๒๕๒๑

คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๑) ได้พิจารณาข้อหารือของ ร.ส.พ.และบทกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และได้ฟังคำชี้แจงข้อเท็จจริงจากผู้แทนกระทรวงคมนาคม(สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ และ ร.ส.พ.) และผู้แทนสมาคมเจ้าของเรือไทยแล้ว มีความเห็นว่า คำว่า “เส้นทางเดินเรือไทย” ที่ ร.ส.พ.กล่าวถึงไม่มีบัญญัติไว้

ในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๒๑ ถ้อยคำที่ใช้ในมาตรา ๑๗ (๑)^{*} แห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้ มีข้อความว่า “เส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้” และมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัตินี้ได้ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงกำหนดให้ของบางอย่างที่ส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศโดยทางเรือในเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ต้องบรรทุกโดยเรือไทย สำหรับความหมายของข้อความว่า “เส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้” นั้น เมื่อพิจารณาประกอบกับประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเส้นทางเดินเรือที่ผู้ส่งหรือนำของเข้ามาจากต่างประเทศต้องบรรทุกของนั้นโดยเรือไทยแล้ว เห็นได้ว่าหมายความว่าเส้นทางเดินเรือจากเมืองท่าในต่างประเทศมายังประเทศไทยซึ่งเมืองท่าในต่างประเทศนั้นมีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ ไม่จำกัดว่าจะเป็นการขนส่งสินค้าจากเมืองท่าที่เป็นเมืองท่าต้นทาง หรือจะมีการขนถ่ายสินค้าที่มาจากเมืองท่าต้นทาง ลงบรรทุกเรืออีกลำหนึ่ง ณ เมืองท่าอื่นเพื่อเดินทางต่อมายังประเทศไทย

ปัญหาที่ ร.ส.พ.ประสงค์จะขอให้คณะกรรมการกฤษฎีกาให้ความเห็นว่าเป็นกรณีที่ มีการขนส่งของที่ทางราชการ องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจส่งหรือนำเข้ามาจากประเทศอื่น ๆ นอกเส้นทางที่กำหนดในประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเส้นทางเดินเรือที่ผู้ส่งหรือนำของเข้ามาจากต่างประเทศต้องบรรทุกของนั้นโดยเรือไทย แต่ได้มาขนถ่ายสินค้า ณ เมืองท่าในเส้นทางที่กำหนด เช่น เป็นของที่ส่งเข้ามาจากสหรัฐอเมริกา มีการขนส่งมาจากสหรัฐอเมริกาและมาขนถ่ายที่สิงคโปร์หรือฮ่องกงเพื่อบรรทุกต่อมายังประเทศไทยโดยเรือขนาดเล็ก จะตกอยู่ในข่ายที่จะต้องถือปฏิบัติตามข้อ ๑ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๒๑ กล่าวคือ จากจุดขนถ่ายถึงท่าเรือในประเทศไทยจะต้องขนส่งโดยใช้บริการของเรือไทยหรือไม่นั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา(กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๑) เห็นว่า ตามมาตรา ๑๗ (๑) แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๒๑ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออก

^{*} มาตรา ๑๗ รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงในเรื่องดังต่อไปนี้ทั้งหมดหรือบางเรื่องได้ คือ

(๑) กำหนดของที่ทางราชการ องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ ส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ โดยทางเรือในเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ ต้องบรรทุกโดยเรือไทย

(๒) กำหนดของที่ผู้ส่งของหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศโดยใช้เงินกู้จากแหล่งเงินกู้ของทางราชการ องค์การของรัฐ หรือบริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยภายใต้บังคับของเงื่อนไขแห่งการกู้เงินนั้น หรือของบุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับทางราชการ องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ ส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศเพื่อปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าวโดยทางเรือในเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ ต้องบรรทุกโดยเรือไทย

(๓) กำหนดของตามชนิดและประเภทที่กำหนดที่ผู้ส่งของจะส่งออกไปยังต่างประเทศ หรือส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศโดยทางเรือในเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ในระยะเวลาใด ๆ ที่กำหนด ต้องบรรทุกโดยเรือไทยในปริมาณไม่น้อยกว่าอัตราส่วนที่กำหนด

กฎกระทรวงกำหนดให้ของที่ทางราชการองค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ ส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ โดยทางเรือในเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ ต้องบรรทุกโดยเรือไทย และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้อาศัยอำนาจตามมาตรา ๑๗ (๑) แห่งพระราชบัญญัตินี้ออกกฎกระทรวง ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๒๔) กำหนดให้ของที่ส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศดังกล่าวต้องบรรทุกโดยเรือไทย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ หรือเป็นของที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ออกประกาศยกเว้นให้บรรทุกโดยเรืออื่นได้^๒ และต่อมารัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ออกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเส้นทางเดินเรือที่ผู้ส่งหรือนำของเข้ามาจากต่างประเทศ ต้องบรรทุกของนั้นโดยเรือไทย ลงวันที่ ๑๐ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๒๔ กำหนดเส้นทางเดินเรือที่ผู้ส่งหรือนำของเข้ามาจากต่างประเทศต้องบรรทุกของนั้นโดยเรือไทย คือ

- (ก) เส้นทางเดินเรือจากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทย
- (ข) เส้นทางเดินเรือจากประเทศสาธารณรัฐเกาหลีมายังประเทศไทย
- (ค) เส้นทางเดินเรือจากเกาะไต้หวันมายังประเทศไทย
- (ง) เส้นทางเดินเรือจากเมืองฮ่องกงมายังประเทศไทย

(จ) เส้นทางเดินเรือจากประเทศนอร์เวย์ สวีเดน ฟินแลนด์ เดนมาร์ก สหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ ไอร์แลนด์ สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน เนเธอร์แลนด์ เบลเยียม ฝรั่งเศส สเปน สิงคโปร์ และมาเลเซีย มายังประเทศไทย

บทบัญญัติของกฎหมายเหล่านี้เป็นมาตรการที่กำหนดขึ้นเพื่อส่งเสริมและคุ้มครองการประกอบการขนส่งทางทะเลโดยเรือไทย โดยวางเป็นบทบังคับให้ใช้เรือไทยในการขนส่งสินค้าของทางราชการ องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ และสินค้านั้นมิใช่ของที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศยกเว้นให้บรรทุกโดยเรืออื่นได้ เมื่อมีการขนส่งสินค้าดังกล่าวจากเมืองท่าในเส้นทางเดินเรือที่กำหนดไว้ตามประกาศฉบับนี้มายังประเทศไทย จะต้องบรรทุกโดยเรือไทย ซึ่งจะเห็นได้ว่า กฎหมายมีเจตนารมณ์ที่จะให้ใช้เรือไทยในการขนส่งสินค้าที่กำหนดตามมาตรา ๑๗ ในทุกกรณีที่มีการบรรทุกของลงเรือในเส้นทางตามประกาศของกระทรวงคมนาคม^๓ สำหรับกรณีที่มีการขนส่งสินค้าจากเมืองท่าต้นทางที่อยู่นอกเส้นทางเดินเรือที่

^๒ ข้อ ๑ ให้ของที่ทางราชการ องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ ส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ โดยทางเรือในเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ ต้องบรรทุกโดยเรือไทย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ หรือเป็นของที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศยกเว้นให้บรรทุกโดยเรืออื่นได้ ทั้งนี้ ไม่ว่าส่วนราชการ องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจนั้นจะเป็นผู้ส่งหรือนำเข้ามาเอง หรือโดยผ่านทางตัวแทนหรือผู้รับจัดการขนส่งหรือส่งหรือนำเข้ามาโดยบุคคลอื่นเพื่อส่วนราชการ องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจดังกล่าว

เพื่อประโยชน์แห่งข้อนี้ คำว่า “ผู้รับจัดการขนส่ง” หมายความว่า ผู้รับจ้างรวบรวมของและรับทำการขนส่งของนั้น ไม่ว่าโดยทางสาขาหรือตัวแทนของผู้รับจัดการขนส่งหรือผู้รับจ้างรวบรวมของและจัดให้บุคคลอื่นทำการขนส่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ทั้งนี้ อยู่ในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง

ประกาศฉบับนี้กำหนดไว้ไม่มีบทบังคับว่าจะต้องบรรทุกโดยเรือไทย แต่ถ้ามีการขนถ่ายสินค้าจากเรือที่มาจากเมืองท่าต้นทางลงบรรทุกเรืออีกลำหนึ่งเพื่อเดินทางมายังประเทศไทย ณ เมืองท่าที่กำหนดในเส้นทางเดินเรือตามประกาศของกระทรวงคมนาคมฯ ถือได้ว่าการขนส่งในช่วงหลังนี้เป็นการนำของเข้ามาจากต่างประเทศ โดยทางเรือในเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ เพราะกฎหมายถือเอาการบรรทุกของลงเรือในเส้นทางเดินเรือตามประกาศของกระทรวงคมนาคมฯ เป็นสำคัญ ดังจะเห็นได้จากมาตรา ๑๙^๓ และมาตรา ๒๐ (๑)^๔ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ พ.ศ. ๒๕๒๑ ที่กำหนดให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีออกหนังสืออนุญาตตามคำขอของผู้ส่งของ เพื่อยกเว้นให้ผู้ส่งของบรรทุกของโดยเรืออื่นได้ ทั้งนี้ เพื่อผ่อนผันเมื่อมีกรณีที่ผู้ส่งของไม่อาจบรรทุกของโดยเรือไทยได้ ดังนั้น การขนถ่ายลำดังกล่าวตามที่ ร.ส.พ.หาเรือมานี้ จึงอยู่ในข่ายที่จะต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวง ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ พ.ศ. ๒๕๒๑ คือ ต้องบรรทุกโดยเรือไทยด้วย และถ้าไม่สามารถบรรทุกโดยเรือไทยได้และผู้ส่งของประสงค์จะบรรทุกของโดยเรืออื่น ก็จะต้องยื่นคำขอรับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีตามมาตรา ๑๙ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ พ.ศ. ๒๕๒๑

(ลงชื่อ) อมร จันทรมบูรณ์

(นายอมร จันทรมบูรณ์)

เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ธันวาคม ๒๕๒๖

^๓ มาตรา ๑๙ ในกรณีที่ผู้ส่งของไม่อาจบรรทุกของที่กำหนดตามมาตรา ๑๗ โดยเรือไทยได้ให้ผู้ส่งของยื่นคำขอรับหนังสืออนุญาตให้บรรทุกของดังกล่าวโดยเรืออื่นต่อสำนักงานตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานกำหนด

การอนุญาตหรือไม่อนุญาตให้บรรทุกของโดยเรืออื่นให้สำนักงานแจ้งให้ผู้ขอทราบภายในเวลาไม่เกินห้าวันนับแต่วันที่รับคำขอ ถ้าผู้ขอไม่ได้รับแจ้งภายในกำหนดเวลาห้าวันให้ถือว่าได้รับอนุญาตให้บรรทุกของโดยเรืออื่นได้

^๔ มาตรา ๒๐ สำนักงานจะออกหนังสืออนุญาตตามคำขอรับหนังสืออนุญาตตามมาตรา ๑๙ ให้ผู้ส่งของบรรทุกของโดยเรืออื่นได้ เมื่อปรากฏว่า

(๑) ในระหว่างระยะเวลาที่กำหนดให้บรรทุกของลงเรือ ไม่มีเรือไทยที่จะรับบรรทุกของจากท่าเรือที่จะบรรทุกของนั้น หรือมีเรือไทยแต่ไม่มีระวางพอที่จะบรรทุกของนั้น