ประกาศกรมบังคับคดี
เรื่อง การรับฟังความคิดเห็นในการประเมินผลสัมฤทธิ์
พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔

โดยที่กรมบังคับคดีในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบการประเมินผลสัมฤทธิ์ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ เห็นสมควรประเมินผลสัมฤทธิ์พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวบรรลุเป้าหมายในการมีกฎหมายเพียงเท่าที่จำเป็น การพัฒนากฎหมายให้สอดคล้องกับหลักสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศ การลดความซ้ำซ้อนและขัดแย้งกันของกฎหมาย การลดความเหลื่อมล้ำและสร้างความเป็นธรรมในสังคม และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ในการประเมินผลสัมฤทธิ์พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ กรมบังคับคดีจะต้องดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ และตามแนวทางการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายที่คณะกรรมการพัฒนากฎหมาย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีกำหนด ซึ่งจะต้องมีการประกาศวิธีการรับฟังความคิดเห็น ระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็น และข้อมูลประกอบการรับฟังความคิดเห็น ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายและแนวทางดังกล่าว กรมบังคับคดี จึงออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้

๑. การรับฟังความคิดเห็น

๑.๑ กฎหมายที่จะเปิดรับฟังความคิดเห็นเพื่อประเมินผลสัมฤทธิ์ตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ รายละเอียดปรากฏตามคิวอาร์โค้ดท้ายประกาศนี้

๑.๒ ผู้เกี่ยวข้องที่จะทำการรับฟังความคิดเห็น

(๑) หน่วยงานของรัฐ

(๒) หน่วยงานหรือองค์กรทางด้านขนส่งทางทะเล

(๓) หน่วยงานหรือองค์กรทางด้านการเงินและประกันภัย

(๔) หน่วยงานหรือองค์กรภาคเอกชน

(๕) นักวิชาการ

(๖) ประชาชนทั่วไป

๑.๓ วิธีการรับฟังความคิดเห็น

กรมบังคับคดีจะดำเนินการรับฟังความคิดเห็นด้วยวิธีการต่าง ๆ โดยมีวิธีการหลักที่จะนำมาใช้ ดังต่อไปนี้

(๑) แบบสำรวจรับฟังความคิดเห็น ผ่านเว็บไซต์ระบบกลางทางกฎหมายและเว็บไซต์ของกรมบังคับคดี

(๒) หนังสือราชการเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ ประชาชนทั่วไปสามารถแสดงความคิดเห็นผ่านช่องทางเว็บไซต์ของกรมบังคับคดี www.led.go.th เว็บไซต์ระบบกลางทางกฎหมาย www.law.go.th หรือผ่านช่องทางคิวอาร์โค้ดท้ายประกาศนี้

๑.๔ ระยะเวลาการรับฟังความคิดเห็น

วันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๖๖ ถึงวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๖

๑.๕ รอบระยะเวลาการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย

การประเมินผลสัมฤทธิ์ครั้งนี้ เป็นการประเมินผลจากการบังคับใช้กฎหมายการกักเรือตั้งแต่วันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๕ ถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๕

๒. ข้อมูลประกอบการรับฟังความคิดเห็น

๒.๑ วัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ มีหลักการและเหตุผลที่สำคัญ คือ เนื่องจากเรือเดินทะเลที่ให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศประมาณกว่าร้อยละ ๙๐ เป็นเรือต่างชาติ ซึ่งเจ้าของเรือและผู้ดำเนินงานของเรือเหล่านี้ส่วนมากไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร เมื่อเกิดกรณีที่เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานต้องรับผิดทางแพ่งต่อบุคคลซึ่งอยู่ในราชอาณาจักร ไม่ว่าจะเป็นความรับผิดตามสัญญา ความรับผิดเพื่อละเมิด หรือความรับผิดโดยผลของกฎหมาย บุคคลดังกล่าวก็ไม่สามารถดำเนินการให้เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานชำระหนี้หรือชดเชยค่าเสียหายให้แก่ตนได้เนื่องจากเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานไม่มีทรัพย์สินอยู่ในราชอาณาจักร ซึ่งหากนำคดีขึ้นสู่ศาลก็ไม่เกิดประโยชน์แก่เจ้าหนี้ ประกอบกับพฤติการณ์ทำนองเดียวกันนี้เจ้าหนี้ในต่างประเทศสามารถฟ้องร้องเจ้าของเรือไทยหรือผู้ดำเนินงานต่อศาลในประเทศของตนได้ สมควรมีกฎหมายว่าด้วยการกักเรือให้อำนาจศาลสั่งกักเรือที่เป็นของลูกหนี้หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเพื่อให้เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้อันมีมูลมาจากสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นได้ ทั้งนี้ เพื่อคุ้มครองเจ้าหนี้ในราชอาณาจักรไม่ให้เสียเปรียบเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานต่างชาติโดยไม่เป็นธรรม

๒.๒ มาตรการสำคัญของกฎหมายที่กำหนดขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหา

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ ได้กำหนดลักษณะสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือและมาตรการที่เกี่ยวกับการกักเรือ ดังนี้

(๑) สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือที่สามารถขอให้ศาลสั่งกักเรือได้

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ ได้กำหนดความหมายของสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ ตามมาตรา ๓ หมายความว่า สิทธิเรียกร้องอันเกิดจาก

(ก) ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลใด ๆ ที่มีเหตุมาจากเรือหรือการดำเนินงานของเรือ

(ข) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

(ค) สัญญาเกี่ยวกับการใช้ เช่า เช่าซื้อ หรือยืมเรือ การให้บริการบรรทุก หรือสัญญาอื่นทำนองเดียวกัน

(ง) สัญญาเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลที่มีการออกใบตราส่ง

(จ) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในกรณีที่เจ้าของเรือ ผู้ขนส่ง และเจ้าของของที่บรรทุกมาในเรือนั้น มีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เจ้าของทรัพย์สินที่สูญหาย หรือเสียหายจากการกระทำโดยเจตนาด้วยความจำเป็นตามสมควรเพื่อความปลอดภัยร่วมกันของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือนั้น หรือต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปด้วยความจำเป็นเป็นกรณีพิเศษเพื่อประโยชน์ร่วมกันของทุกฝ่ายหรือเพื่อความ

ปลอดภัยร่วมกันของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือนั้น ทั้งนี้ เมื่อมีบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือสัญญาระหว่างคู่กรณีกำหนดความรับผิดในเรื่องนี้ไว้

(ฉ) การสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินที่บรรทุกมาในเรือ

(ช) การให้บริการลากจูงเรือไม่ว่าโดยวิธีใด

(ซ) การให้บริการนำร่อง

(ฌ) การจัดหาของหรือวัสดุใด ๆ เพื่อใช้ในการดำเนินงานของเรือ หรือการซ่อมบำรุงเรือ

(ญ) การต่อ ซ่อม หรือจัดเครื่องบริภัณฑ์ให้แก่เรือ หรือค่าธรรมเนียมการใช้อู่เรือ

(ฎ) การให้บริการของท่าเรือ หรือค่าภาระหรือค่าบริการในการใช้ท่าเรือ

(ฏ) ค่าจ้างขนของลงเรือหรือขึ้นจากเรือ

(ฐ) ค่าจ้างนายเรือหรือคนประจำเรือ

(ฑ) ค่าใช้จ่ายของเรือที่นายเรือ ผู้เช่าเรือ ตัวแทน หรือผู้ส่งของได้ทดรองจ่ายไปแทนเจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือ

(ฒ) ข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในตัวเรือ

(ณ) ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครอง การใช้เรือ หรือรายได้จากเรือ

(ด) การจำนองเรือ

(๒) มาตรการสำหรับการดำเนินการกักเรือ

ในกรณีที่เจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือต้องรับผิดทางแพ่งต่อเจ้าหนี้ ไม่ว่าจะเป็นความรับผิดตามสัญญาความรับผิดเพื่อละเมิด หรือความรับผิดโดยผลของกฎหมาย แต่เจ้าหนี้ไม่สามารถดำเนินการให้ลูกหนี้ชำระหนี้หรือชดเชยค่าเสียหายให้แก่ตนได้เนื่องจากเจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือไม่มีทรัพย์สินอยู่ในราชอาณาจักร เพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ตามพระราชบัญญัตินี้ให้ศาลที่เรือซึ่งเจ้าหนี้ขอให้สั่งกักอยู่หรือจะเข้ามาอยู่ในเขตศาลสั่งกักเรือได้โดยให้ศาลกำหนดหลักประกันที่ลูกหนี้หรือบุคคลอื่นซึ่งได้รับความเสียหายจากการที่เรือถูกกักจะต้องวางต่อศาลเพื่อขอให้ปล่อยเรือนั้นไว้ด้วย และเพื่อเป็นการประกันความเสียหายเนื่องจากการกักเรือซึ่งเจ้าหนี้อาจต้องรับผิดต่อลูกหนี้ศาลจะสั่งให้เจ้าหนี้นำหลักประกันตามที่ศาลเห็นสมควรมาวางต่อศาลก่อนการบังคับตามคำสั่งกักเรือก็ได้ นอกจากนี้ยังกำหนดให้ศาลสั่งคืนหลักประกันที่เจ้าหนี้ ลูกหนี้ หรือบุคคลอื่นซึ่งได้รับความเสียหายจากการที่เรือถูกกักวางไว้ต่อศาลเมื่อเจ้าหนี้มิได้ฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือ หรือลูกหนี้มิได้ฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลจากการที่เจ้าหนี้ขอให้สั่งกักเรือ หรือเจ้าหนี้หรือลูกหนี้ยื่นคำร้องขอให้คืนหลักประกันและคู่กรณีไม่คัดค้าน

๒.๓ ประโยชน์ที่คาดว่าประชาชนจะได้รับจากการมีกฎหมาย

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ เป็นกฎหมายที่ให้อำนาจศาลสั่งกักเรือที่เป็นของลูกหนี้หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้อันมีมูลมาจากสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นได้ ทั้งนี้ เพื่อคุ้มครองเจ้าหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรไม่ให้เสียเปรียบลูกหนี้ที่ไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรที่เป็นเจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือหรือลูกหนี้ที่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรแต่มีทรัพย์สินที่อยู่ในราชอาณาจักรไม่เพียงพอที่จะชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ โดยกำหนดให้เรือที่ถูกกักตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ถือว่าเป็นทรัพย์สินอันเจ้าพนักงานได้ยึดไว้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง แต่ลูกหนี้หรือบุคคลอื่นซึ่งได้รับความเสียหายจากการที่เรือถูกกักสามารถนำเงินหรือหลักประกันมาวางศาลเพื่อให้ศาลสั่งปล่อยเรือที่กักไว้ได้

และศาลก็อาจสั่งให้เจ้าหนี้นำหลักประกันมาวางต่อศาลก่อนการบังคับตามคำสั่งกักเรือเพื่อเป็นประกันความเสียหายเนื่องจากการกักเรือซึ่งเจ้าหนี้อาจต้องรับผิดต่อลูกหนี้ก็ได้ ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์และเป็นธรรมแก่ทั้งฝ่ายเจ้าหนี้และลูกหนี้

๒.๔ ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมาย สถิติการดำเนินคดีและการลงโทษตามกฎหมาย

(๑) ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือที่เป็นเหตุให้เจ้าหนี้ขอให้ศาลสั่งกักเรือ

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ ได้กำหนดความหมายของสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือที่เป็นเหตุให้เจ้าหนี้อาจขอให้ศาลสั่งกักเรือที่ลูกหนี้เป็นผู้ครอบครอง กล่าวคือ เจ้าหนี้ที่สามารถขอให้ศาลสั่งกักเรือต้องเป็นเจ้าหนี้ในสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากกรณีตามที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ กำหนดไว้เท่านั้น ทำให้เจ้าหนี้ในสิทธิเรียกร้องที่มิได้มีเหตุอันเกิดจากกรณีตามที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ กำหนดไว้ไม่สามารถขอให้ศาลสั่งกักเรือได้ ซึ่งทำให้เกิดปัญหาความไม่เป็นธรรมแก่เจ้าหนี้ที่ไม่สามารถดำเนินการให้ลูกหนี้ชำระหนี้หรือชดเชยค่าเสียหายให้แก่ตนได้ จึงมีประเด็นปัญหาที่จะต้องมีการทบทวนว่าสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือที่เป็นเหตุในการขอให้กักเรือตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ มีความเหมาะสมหรือไม่

(๒) ปัญหาที่เจ้าหนี้ต้องนำหลักประกันมาวางต่อศาลเพื่อเป็นประกันความเสียหายเนื่องจากการกักเรือ

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองเจ้าหนี้ในประเทศไม่ให้เสียเปรียบลูกหนี้ต่างชาติโดยไม่เป็นธรรม โดยเป็นการประกันการชำระหนี้อันมีมูลมาจากสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือให้แก่เจ้าหนี้ แต่ในการสั่งกักเรือ ศาลอาจสั่งให้เจ้าหนี้นำหลักประกันมาวางต่อศาลก่อนการบังคับตามคำสั่งกักเรือเพื่อเป็นประกันความเสียหายเนื่องจากการกักเรือด้วยก็ได้ ซึ่งหากเจ้าหนี้ไม่สามารถนำหลักประกันมาวางต่อศาล มาตรการกักเรือดังกล่าวก็มิอาจดำเนินการได้ ทำให้เจ้าหนี้ไม่ได้รับความเป็นธรรม

(๓) ปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการกักเรือต้องเสียค่าธรรมเนียมกักเรือโดยมิอาจขอยกเว้นค่าธรรมเนียมได้

ก่อนดำเนินการกักเรือเจ้าหนี้ต้องชำระค่าธรรมเนียมกักเรือในอัตราร้อยละหนึ่งของหนี้ที่เจ้าหนี้จะใช้สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือแต่ไม่เกินหนึ่งแสนบาท ยกเว้นในกรณีที่พนักงานอัยการดำเนินคดีแทนเจ้าหนี้ในกรณีที่สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเกิดจากความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคลใด ๆ ที่มีเหตุมาจากเรือหรือการดำเนินงานของเรือซึ่งได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมกักเรือ โดยต่อมาหากเจ้าหนี้ฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ ให้หักค่าธรรมเนียมกักเรือจากค่าขึ้นศาลที่เจ้าหนี้จะต้องเสียในคดีนั้นและให้ถือว่าค่าธรรมเนียมกักเรือเป็นส่วนหนึ่งของค่าฤชาธรรมเนียมตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ซึ่งตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง คู่ความซึ่งไม่สามารถเสียค่าธรรมเนียมศาลอาจยื่นคำร้องต่อศาลขอให้ยกเว้นค่าธรรมเนียมศาลในการฟ้องหรือต่อสู้คดีในศาลมาพร้อมกับคำฟ้องหรือคำให้การได้ ซึ่งศาลมีอำนาจที่จะสั่งอนุญาตให้ยกเว้นค่าธรรมเนียมศาลได้ทั้งหมดหรือแต่เฉพาะบางส่วนหรือยกคำร้องก็ได้ โดยพิจารณาถึงสถานะของผู้ร้องว่าไม่มีทรัพย์สินพอที่จะเสียค่าธรรมเนียมศาลหรือหากผู้ร้องไม่ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมศาลจะได้รับความเดือดร้อนเกินสมควร ในขณะที่การดำเนินการขอให้กักเรือเจ้าหนี้ไม่อาจยื่นคำร้องต่อศาลขอให้ยกเว้นค่าธรรมเนียมกักเรือได้ ยกเว้นแต่กรณีที่พนักงานอัยการดำเนินคดีแทนเจ้าหนี้ในกรณีที่สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเกิดจากความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคลใด ๆ ที่มีเหตุมาจากเรือหรือการดำเนินงานของเรือ ซึ่งไม่เป็นธรรมแก่เจ้าหนี้ที่ไม่มีทรัพย์สินพอที่จะเสียค่าธรรมเนียมกักเรือ จึงเป็นประเด็นปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการดำเนินการกักเรือว่า เป็นการสมควรที่จะกำหนดให้เจ้าหนี้ซึ่งไม่สามารถ

เสียค่าธรรมเนียมกักเรืออาจยื่นคำร้องต่อศาลขอให้ยกเว้นค่าธรรมเนียมกักเรือได้ตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง

(๔) สถิติการดำเนินดำเนินคดีและการลงโทษตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔

สถิติการกักเรือตั้งแต่ปีพ.ศ. ๒๕๕๕ ถึงปีพ.ศ. ๒๕๖๕

ปี (พุทธศักราช)	จำนวนคดีที่มาตั้งเรื่องกักเรือ (คดี/เรื่อง)
พ.ศ. ๒๕๕๕	๕
พ.ศ. ๒๕๕๖	๓
พ.ศ. ๒๕๕๗	๒
พ.ศ. ๒๕๕๘	-
พ.ศ. ๒๕๕๙	๓
พ.ศ. ๒๕๖๐	๑
พ.ศ. ๒๕๖๑	๑
พ.ศ. ๒๕๖๒	๓
พ.ศ. ๒๕๖๓	๓
พ.ศ. ๒๕๖๔	๖
พ.ศ. ๒๕๖๕	-
รวม	๒๗

แหล่งที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมบังคับคดี

โดยที่กฎหมายนี้ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานอาจไม่สอดคล้องหรือไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรอย่างยิ่งที่จะต้องรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานที่ได้รับผลกระทบจากการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมมากที่สุดในการพิจารณาหรือแก้ไขปรับปรุงกฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และบรรลุวัตถุประสงค์ของการมีกฎหมายดังกล่าว

ประกาศ ณ วันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๖

(นางทัศนีย์ เปาอินทร์)
อธิบดีกรมบังคับคดี

สุทธิธรรม ร่าง/พิมพ์
กรรัตน์ ทาน
ทัศนาวลัย ตรวจ

เอกสารแนบท้ายประกาศกรมบังคับคดี
เรื่อง การรับฟังความคิดเห็นในการประเมินผลสัมฤทธิ์
พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔

QR Code สำหรับการแสดงความคิดเห็นในการประเมินผลสัมฤทธิ์
พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔

QR Code สำหรับเอกสารประกอบการแสดงความคิดเห็น
ในการประเมินผลสัมฤทธิ์พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔