

“กล่าวเรื่อง การยึดเรือ”



บทความโดย

พลเรือโท อำนาจ บุญญไพบูรณ์

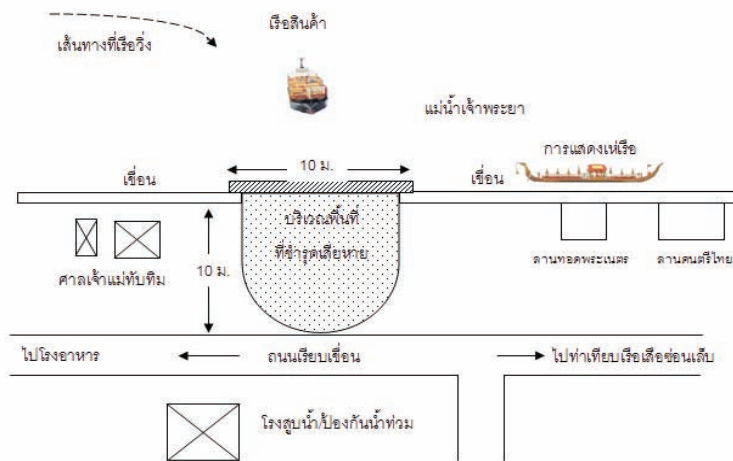
การยึดเรือหรือการกักเรือ เป็นภาษาทางกฎหมายพาณิชย์นาวี เป็นกฎเกณฑ์ที่ใช้ร่วมกันระหว่างการกักเรือและการยึดเรือเพื่อการบังคับคดี เกือบจะเป็นเรื่องจริงในอดีตที่ผ่านมา นับเป็นประสบการณ์ชีวิตของผู้เขียน ที่จะนำเสนอให้อ่านทุกท่าน ทุกวัย ได้รู้ถึงกลยุทธ์ วิธีการที่ต้องทำตามกฎหมายเมื่อมีเหตุเกิดขึ้น ผู้อ่านคงคิดว่าผู้เขียนเป็นนักทำลายใต้น้ำกระมัง หรือไม่ก็เป็นกบฏในเรือเปล่าครับ ถ้าคิดอย่างนั้นเขาเรียกว่า **“การขโมยเรือ”** ครับ ไอ้เรื่องอย่างนี้ถนัดครับ เพราะเป็นปณิธานที่อยู่ในใจใครจะเอาอย่างไรก็ได้ พุดง่าย ๆ ก็คือติดเครื่องจักรได้และใช้อาวุธ (เครื่องควบคุมการยิง ปืน อาวุธปล่อยนำวิถี ตอร์ปิโด) ยุทโธปกรณ์ (เครื่องมือสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์) ที่มีอยู่ในเรือเป็น ก็สามารถนำเรือไปได้ แต่เรื่องที่จะเล่าต่อไปนี้ เป็นคนละรูปแบบ กล่าวคือ

เมื่อปี พ.ศ.๒๕๔๐ ผู้เขียนเรียนจบหลักสูตรวิทยาลัยการทัพเรือ รุ่นที่ ๒๙ ก็ถูกย้ายมาบรรจุเป็นหัวหน้าฝ่ายบริการ โรงเรียนนายเรือ ซึ่งจะต้องดูแลความเรียบร้อยเรื่องอาคาร สิ่งก่อสร้าง และการ

ให้บริการแก่นักเรียนนายเรือและข้าราชการในสังกัด ซึ่งก็ไม่ทราบเหตุมาก่อน เพราะในการรับ - ส่ง หน้าที่ ไม่มีรายละเอียดข้อมูลที่เกี่ยวข้อง หรือบอกกล่าวให้ทราบเลย จนมีการประชุมหน่วยขึ้นตรงโรงเรียนนายเรือ ประมาณปลายเดือน ตุลาคม พ.ศ.๒๕๔๐ ผู้บัญชาการโรงเรียนนายเรือท่านก็ชี้แจงในวาระที่ ๑ ว่า จะใช้โรงเรียนนายเรือเป็นสถานที่จัดงานวันกองทัพเรือ (วันที่ ๒๐ พฤศจิกายนของทุกปี) และใน ๑๙ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๑ จะมีงานใหญ่ คือ การจัดดนตรีไทย อุดมศึกษา ครั้งที่ ๒๙ ซึ่ง โรงเรียนนายเรือเป็นเจ้าภาพ และสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ก็จะทรงเสด็จมาเป็นประธาน ฯ และทรงดนตรีไทย จึงขอให้หน่วยต่าง ๆ ได้เตรียมการให้พร้อมฉบับพลันท่านก็หันมาถามผู้เขียนว่า “เรื่องเชื่อนริมแม่น้ำ” ที่ถูกเรือสินค้าชน ดำเนินการก้าวหน้าไปถึงไหนแล้ว เพราะจะมีการแสดงเหเรือบริเวณข้างเขื่อนใกล้จุดเกิดเหตุ ถึงกับงง! เคยเดินสำรวจดูแต่ไม่ทราบว่ามีการสั่งการไปอย่างไรบ้าง หรือให้ใครรับผิดชอบทำอะไรบ้าง จึงเรียนท่านไปว่า



ขอตรวจสอบใบรายละเอียดอีกครั้ง และจะเรียนให้ทราบ เพราะเพิ่งมารับหน้าที่ เมื่อเลิกประชุมจึงให้เจ้าหน้าที่ธุรการ ฝ่ายบริการ ค้นหาบันทึก ฯ ที่นายทหารเวรประจำวัน วันเกิดเหตุรายงานเสนอโรงเรียนนายเรือ และผู้บัญชาการโรงเรียนนายเรือได้มีการสั่งการให้ หัวหน้าฝ่ายบริการโรงเรียนนายเรือ เป็นผู้ดำเนินการ และรายงานความก้าวหน้าซึ่งบันทึก ฯ นี้คาดว่าจะค้นพบก็ใช้เวลานานพอสมควรสรุปได้ว่าประมาณปลายเดือนสิงหาคม เกิดเหตุเรือสินค้าเครื่องหางเสือขัดข้องไม่สามารถควบคุมทิศทางได้ เรือได้พุ่งตรงเข้าชนเขื่อนหน้ากว้าง



ประมาณ ๑๐ เมตร บริเวณศาลเจ้าแม่ทับทิมพังเสียหายจนน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยากระแทกและกัดเซาะเข้ามาในแผ่นดินจนเกือบถึงขอบถนนริมแม่น้ำ และมีการตั้งกระสอบทรายไว้บางส่วนเป็นการชั่วคราวเพื่อป้องกันการกัดเซาะ

การวิเคราะห์จากการตรวจสอบสภาพความชำรุดเสียหาย มิใช่จะเกิดเฉพาะสิ่งก่อสร้างในแม่น้ำหรือบริเวณริมแม่น้ำ แต่ในอนาคตหากซึกซักก็จะส่งผลกระทบต่อสิ่งก่อสร้างบนบกอีก เช่น ถนนและโรงสูบน้ำป้องกันน้ำท่วม สนามหญ้าและเส้นทางคมนาคมภายในโรงเรียนนายเรือ เป็นต้น ส่วนการประมาณการค่าเสียหายก็ให้กรมช่างโยธาทหารเรือจัดวิศวกรโยธามาพิจารณาประมาณการทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย ก่อนที่จะแจ้งให้หน่วยและ

ผู้เกี่ยวข้องได้รับทราบ ซึ่งได้นำเรียนผู้บัญชาการโรงเรียนนายเรือแล้ว ท่านก็รับทราบ

การซ่อมทำโดยคร่าว ๆ เพื่อเป็นความรู้

- การซ่อมด้านนอกกริมน้ำเป็นการตอก Sheet Pile สอดแผ่นคอนกรีตเสริมเหล็กตลอดแนว จะเยื้องออกนอกแนวเขื่อนเดิมบ้างเพื่อความแข็งแรง
- การทำ Jet Mix เป็นเทคโนโลยีที่เกี่ยวกับการทำเขื่อนหรือทำนบบริเวณริมฝั่งน้ำ คือการใช้ซีเมนต์ผงพ่นอัดลงไปใโคลนด้วยความดันสูงจนกระทั่งผงปูนผสมกับโคลนเป็ยกจับตัวเป็นก้อนคล้ายก้อนซีเมนต์และแข็งตัวในที่สุดคล้าย ๆ การ

ปั้นก้อนช็อคโกแล็ต โดยกระทำทั้งด้านในและด้านนอกของแนวเขื่อนที่ซ่อมทำใหม่ จะทำให้เกิดความแข็งแรงดีกว่าจะใช้หินใหญ่มาทิ้งตามแนวขอบเขื่อน

- ปรับถมดินบริเวณพื้นที่ที่ชำรุดเสียหายและปลูกหญ้าทดแทน

ส่วนทางคดีความทางแพ่ง เนื่องจากมีความเสียหายและต้องรายงานด่วน ก็มีการแจ้งความทั้งตำรวจน้ำ ตำรวจบก มีการลง

บันทึกประจำวัน ถ่ายภาพ ผู้นำเรือ นำร่อง ชื่อเรือของบริษัทเดินเรืออะไร เป็นต้น จนถึงเวลานั้นก็ไม่มีอะไรก้าวหน้าในทางที่ดีขึ้น จำเลยหรือเจ้าของบริษัทเดินเรือก็ไม่มี การติดต่อหรือส่งสัญญาณการชดใช้ค่าเสียหาย ผู้เขียนจึงปรึกษากับ ผู้อำนวยการกองกฎหมายและสังคมศาสตร์ ฝ่ายศึกษาโรงเรียนนายเรือซึ่งเคยเรียนโรงเรียนเสนาธิการทหารเรือ รุ่นที่ ๔๗ ด้วยกัน ท่านก็ยินดีและนำชมเชยที่กรุณาหาหนทางด้านกฎหมายเท่าที่มีเอกสารอยู่ในห้องสมุด และโชคดีจริง ๆ ที่มีตำรวจว่าด้วยการ “กักเรือหรือยึดเรือ” ซึ่งตราออกเป็นพระราชกฤษฎีกาแล้ว เมื่อแน่ใจว่ามีช่องทางที่จะดำเนินการต่อไปได้ จึงได้นำเรียน รองเสนาธิการโรงเรียนนายเรือช่วยกันพิจารณา จึงได้ข้อตกลงใจดังนี้



- ให้มีการออกหนังสือราชการเชิญเจ้าของหรือผู้แทนบริษัทเดินเรือที่ทำความเสียหาย ดำรวจน้ำ ดำรวจบก กรมเจ้าท่า กรมส่งกำลังบำรุงทหารเรือ นายทหารพระธรรมนูญ กรมช่างโยธาทหารเรือ มาประชุมชี้แจงโดยด่วน ซึ่งได้ประสานและให้กรมช่างโยธาทหารเรือดำเนินการเขียนแบบพร้อมราคาค่าดำเนินการซ่อมทำ (เท่าที่จำได้ประมาณ ๒๖ ล้านบาท) เพื่อแจ้งมูลค่าทรัพย์สิน
- ให้บริษัทเดินเรือดังกล่าวยืนยันและยินดีจ่ายค่าเสียหายที่ทางราชการจะเสนอให้ทราบ โดยเร่งด่วน เพราะทางกรมช่างโยธาทหารเรือจะต้องหาบริษัทหรือผู้ดำเนินการซ่อมทำซึ่งต้องใช้เวลามาก อาจจะทำให้เสียเวลามากขึ้น และไม่เสร็จทันก่อนงานดนตรีไทยอุดมศึกษาใน มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๑
- ให้กรมเจ้าท่า ชี้แจงในการ **“กักเรือหรือยึดเรือ”** หากไม่ดำเนินการชดใช้ค่าเสียหาย สรุปรักคือ ไม่จำเป็นต้องเป็นเรือลำเดิม จะเป็นเรือลำใหม่ก็ได้ หากขึ้นทะเบียนหรือเป็นเรือในบริษัทเดียวกัน ซึ่งสามารถระงับการขนส่งสินค้าลงหรือขึ้นจากเรือได้

การตรวจสอบด้านกฎหมาย จะขอยกข้อความบางตอนของคำบรรยายกฎหมายพาณิชย์มาประกอบกฎหมายของต่างประเทศบางประเทศที่เกี่ยวกับการกักเรือ

กฎหมายฝรั่งเศส

ศาสตราจารย์ Rodiere R. ได้อธิบายว่า ตามกฎหมายทั่วไปในเรื่องการบังคับคดีนั้น จะมีการยึด (saisies) อยู่ ๒ ประเภท คือ การกัก (Les saisies conservatoires) และการยึดเพื่อบังคับคดี (les saisies excution) ในกรณีแรกนั้นจะเรียกว่าเป็นการบังคับคดีที่ไม่ใช่ แต่เป็นมาตรการในการข่มขู่ (des moyens de contrainte) เฉพาะในกรณีที่สองเท่านั้นที่กล่าวได้ว่าเป็นวิธีการบังคับคดีดังเช่นชื่อที่ปรากฏ

กฎเกณฑ์ที่ใช้ร่วมกันระหว่างการกักเรือและการยึดเรือเพื่อการบังคับคดีเรือที่ถูกยึดหรือกักได้ (Les navizes asisissables)

เรือเดินทะเลทุกลำนั้นถูกกักหรือถูกยึดได้

แต่เรือที่เดินในแม่น้ำลำคลอง (les bateaux de rivire) จะตกอยู่ภายใต้กฎหมายอื่น นอกจากนี้ เครื่องจักรกลลอยน้ำ (les engins flottants) ที่ไม่ใช่เรือเดินทะเล และไม่ใช่เรือที่เดินในแม่น้ำลำคลองจะตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายทั่วไป (droit commun)

การกักเรือในประเทศไทย

ปัญหาที่เกิดขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อเรือต่างชาติมาก่อความเสียหายทั้งทางสัญญาหรือทางละเมิด ผู้เสียหายที่เป็นคนไทยโดยมากมักจะไม่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เนื่องจากไม่สามารถที่จะดำเนินคดีแก่เรือได้ เพราะเจ้าของเรือ ผู้ขนส่งต่างชาติโดยมากมิได้มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย ตัวอย่างเช่น ในกรณีที่ผู้ทำการขนส่งทางทะเลก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ใดในประเทศไทย โดยปกติหากเป็นเจ้าของเรือไทย เจ้าของเรือก็ต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของท่าเรือ ในอันที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในลักษณะละเมิดเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดแก่ท่าเรือ นั้น แต่ถ้าเรือที่ก่อความเสียหายนั้นเป็นเรือของบริษัทต่างประเทศซึ่งไม่มีภูมิลำเนาในประเทศไทย เมื่อชนท่าเรือในประเทศไทยเสียหาย คนไทยผู้เสียหาย จะประสบปัญหาในการฟ้องร้องเรือต่างประเทศนั้นให้ต้องรับผิดชอบ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการยึด (คงหมายถึงกัก) เรือนั้นเอาไว้ไม่ยอมให้ออกจากท่าไป หรือในเรื่องการฟ้องคดีละเมิดนั้นต่อศาลไทย เพื่อเรียกร้องเอาค่าเสียหายจากบริษัทเจ้าของเรือ อันเนื่องมาจากการที่คู่ความอีกฝ่ายหนึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ ซึ่งย่อมอ้างสามารถหลุดพ้นจากอำนาจของศาลไทยได้ และเนื่องจากในประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายใดให้อำนาจฟ้องร้องเอาจากตัวทรัพย์สินโดยตรง (in rem) แต่ต้องฟ้องเอากับบุคคลซึ่งเป็นคู่กรณี (in personam) จึงทำให้คนไทยผู้เสียหายไม่ได้รับชดใช้ความเสียหาย ซึ่งเกิดจากการกระทำของเรือต่างประเทศ และการที่เรือเข้ามาในประเทศไทยเป็นการชั่วคราว ก็จะถือว่าลูกหนี้ต่างชาติเข้ามาประเทศไทยเป็นการชั่วคราว มิได้ตามมาตรา ๔ (๓) ป.วิ แห่ง เนื่องจากเจ้าของเรือหรือ



ผู้ขนส่งมักจะเป็นนิติบุคคลที่มีสำนักงานใหญ่อยู่ต่างประเทศ

มาตรา ๔ (๓) ป.วิ แพ่ง บัญญัติว่า “ในกรณีที่เกี่ยวกับหนี้เหนือบุคคลซึ่งมิได้ตกอยู่ในบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ ระหว่างเจ้าหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศสยาม และลูกหนี้ซึ่งมิได้มีภูมิลำเนาในประเทศสยาม หากเข้ามาในประเทศสยามชั่วคราวไม่ว่าจะเกิดมรดกดีในประเทศใด หรือมรดกดีจะเป็นประการใดก็ตาม เจ้าหนี้จะยื่นคำฟ้องขอให้บังคับ

ตามสิทธิเช่นว่านั้นในศาลซึ่งตนมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาลนั้น หรือในศาลที่พบตัวลูกหนี้ในเขตศาลนั้นก็ได้อัตโนมัติแต่ศาลจะดำเนินคดีต่อไปไม่ได้ต่อเมื่อได้ส่งหมายเรียกให้แก่ลูกหนี้ในประเทศสยามแล้ว”

ภายหลังการประชุม นายประกันภัยของบริษัทเรือสินค้าก็พยายามจะต่อรอง สุตท้ายก็ยินยอมชดใช้และจ่ายค่าเสียหายดังกล่าว และ กรมช่างโยธาทหารเรือก็ได้ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ทำให้เชื่อนซ่อมทำเรือบริวารสามารถใช้งานได้ตามปกติ

สรุปก็คือ ยังไม่ถึงขนาดต้องดำเนินคดีในชั้นศาล เพื่อใช้กฎหมาย (หรือพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.๒๕๓๔) ต่อไป และภูมิทัศน์บริเวณที่จัดงานดนตรีไทยอุดมศึกษา และการแสดงบทเห่เรือบริเวณริมเขื่อนดูสวยงามดังเดิม

จากเหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนนึกว่าจะไม่เกิดเหตุการณ์เช่นนี้อีกเปล่าแต่กลับเกิดเหตุในทำนองดังกล่าวขึ้นอีกครั้ง ซึ่งไม่ใช่ที่เดิม **“ทำไม่ถึงต้องเป็นเรา”** กล่าวคือ อีก ๒ ปีต่อมาเมื่อผู้เขียนย้ายจากโรงเรียนนายเรือไปเป็น รองเสนาธิการ กองเรือป้องกันฝั่ง ๑ ปี และไปเป็นรองเจ้ากรมสรรพาวุธทหารเรือ (๒) ซึ่งทำหน้าที่หัวหน้าหน่วยสรรพาวุธสัตหีบ อยู่ประมาณ ๖ เดือนเศษ ทางรองเจ้ากรมสรรพาวุธทหารเรือ (๑) ท่านก็อยากจะไปอยู่สัตหีบสักพักหนึ่ง จึงให้ผู้เขียนมาทำหน้าที่ ที่สรรพาวุธทหารเรือ (บางนา) แทนบ้าง ซึ่งก็ไม่ทราบมาก่อนว่าช่วงเวลาก่อนหน้านั้นได้เกิดอุบัติเหตุมีเรือบรรทุกน้ำมันพุ่งชนเขื่อน ทำให้โรงพยาบาลกรมสรรพาวุธทหารเรือ บางส่วนพังเสียหายสาเหตุมาจากหมอกลงจัดและหางเสือขัดข้อง ซึ่งการดำเนินการทางธุรการนายทหารพระธรรมนูญ

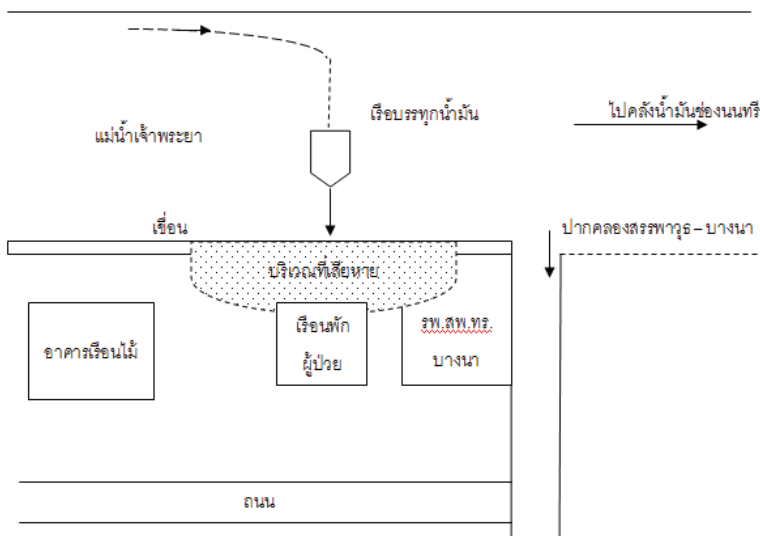


■ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ทรงดนตรีไทย



■ นักเรียนนายเรือแสดงผีพาย บทเห่เรือ ให้สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ทรงทอดพระเนตร





กรมสรรพากรเรือ ก็จัดการไปเรียบร้อย ส่วนเรื่องการชดใช้ค่าเสียหายทางแพ่ง ยังไม่เรียบร้อย พอตีวันที่ไปทำงานวันแรก ท่านเจ้ากรมสรรพากรเรือไม่อยู่ เจ้าหน้าที่ธุรการแจ้งว่ามีเจ้าหน้าที่บริษัทประกันภัยเรือบรรทุกน้ำมันจะมาขอพบ ผู้เขียนก็เชิญเข้ามาในห้อง พอเห็นหน้าก็จำได้ว่าเป็นนายประกันของบริษัทเรือสินค้าครั้งก่อน โดยที่ยังไม่ทันทักทายอะไรมาก นายประกัน ๗ ก็ยกมือไหว้พร้อมกับทำหน้าตกใจที่เห็นผู้เขียนมานั่งทำงานที่นี่ (กรมสรรพากรเรือ บางนา) ยังไม่ทันจะสนทนาความเป็นมาหรือสาเหตุ นายประกัน ๗ ก็แจ้งว่ายินดีจ่ายค่าเสียหายทั้งหมด ซึ่งรวมทั้งค่าทำขวัญผู้ป่วยด้วยหรืออย่างไรไม่ทราบ (จำไม่ได้) เล่นเอาผู้เขียน งง เหมือนกัน

หลังจากนั้นจึงได้ทราบเหตุการณ์ และได้ลงไปตรวจดูสภาพเขื่อน เรือแพกผู้ป่วยและโรงพยาบาลสรรพากรทหารเรือ บริเวณปากคลองสรรพากรบางนาต่อไป

จากเหตุการณ์ดังกล่าวทั้ง ๒ แห่ง ที่เกิดขึ้น พอสรุปได้ว่าการใช้กฎหมายพาณิชย์ว่าด้วยการกักเรือ ก็ต้องพิจารณาไตร่ตรองตรวจสอบ ให้เป็นไปตามลำดับขั้นตอน เพื่อให้หน่วยเกี่ยวข้องได้ดำเนินการตามภารกิจหรือหน้าที่จนถึงขั้น

สุดท้ายในการดำเนินการชั้นศาล เพื่อ “การยึดเรือ” หากไม่มีเงินชดใช้ความเสียหายก็อาจจะต้องขายทอดตลาด แต่ในปัจจุบันโชคดีที่มีบริษัทประกันภัยเป็นผู้รับภาระแทน เพียงแต่เขาต้องการประวิงเวลาในการจ่ายเงินหากเป็นจำนวนมาก แต่ทั้ง ๒ เหตุการณ์นี้ เวลาเป็นปัจจัยสำคัญที่ทางบริษัทผู้ประกันภัยเข้าใจดีผู้เขียนไม่ใช่ นักกฎหมายโดยตรง หากผิดพลาดประเด็นใด ต้องกราบขออภัยไว้ด้วย และขอขอบคุณทุกท่านทุกหน่วยงาน ที่ให้ความร่วมมือในการดำเนินการเป็นไปด้วยความนุ่มนวล และพอใจกันทุกฝ่าย นับว่าโชคดีที่มีพื้นฐานประสบการณ์ พอที่จะบอกเล่าเป็นวิทยาทาน หากผู้อ่านผู้หนึ่งผู้ใดเจอปัญหาเช่นนี้จะได้สบายใจขึ้นบ้าง



ประกาศขอบคุณ

ผู้มีจิตศรัทธาบริจาคเงินและสิ่งของให้แก่ โรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ กรมแพทย์ทหารเรือ

- ◆ นายวิเชียร กรุดสารท บริจาคเงิน จำนวน ๑๐๐,๐๐๐ บาท
- ◆ มุลนิธิ นายเอ็ง ศรีสมบูรณ์ บริจาคเงิน จำนวน ๑๐,๐๐๐ บาท
- ◆ นายณรงค์ สุขสุภกิจ บริจาคเงิน จำนวน ๑๐,๐๐๐ บาท
- ◆ นางดวงฤดี เบียมกล้าหาญ บริจาคเงิน จำนวน ๑,๕๐๐ บาท
- ◆ นางสาวศุภราสินีย์ มากมีสิทธิโชค บริจาคเงิน จำนวน ๑,๒๐๐ บาท
- ◆ นายกำपाल - นางนันทา สุขสุภกิจ บริจาคตุ๋ยีน มิตชูบิธิ รุ่น MR - ๑๘ DA จำนวน ๑ ตู้ บริจาคเครื่องโทรสาร พานาโซนิค รุ่น KX ๓ FT๙๘๓CX จำนวน ๑ เครื่อง บริจาคเครื่องรับ

- โทรทัศน์สี พานาโซนิค รุ่น TH ๓ L๕๒U๕ จำนวน ๑ เครื่อง
- บริจาคที่นอนลม จำนวน ๑ ชุด
- ◆ นายณรงค์ - นางวรลักษณ์ สุขสุภกิจ บริจาคที่นอนลม จำนวน ๑ ชุด
- ◆ นางสาวชาลินี ศรีประศาสน์ บริจาคที่นอนลม จำนวน ๑ ชุด
- ◆ นายชาลี ศรีประศาสน์ บริจาคที่นอนลม จำนวน ๒ ชุด
- ◆ นายกิตติวรรณ ศรีประศาสน์ บริจาคที่นอนลม จำนวน ๒ ชุด
- ◆ นายกฤษณพงษ์ อติพงษ์ บริจาคพัดลมตั้งพื้นขนาด ๑๖ นิ้ว HATARI รุ่น HD - ๙๑๖M๓ จำนวน ๑๙ เครื่อง

นาวิกศาสตร์ในนามของกองทัพเรือขอขอบคุณทุกท่านเป็นอย่างยิ่ง

