



# เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติ

การกักเรือ

พ.ศ. . . . .

คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ

บรรจुरเบียบวาระ ครั้งที่ ๑๖

**สภานิติบัญญัติแห่งชาติ**

ฉ.พ.๒๘ / ๒๕๓๔

# เอกสารประกอบการพิจารณา

งานบริการคั่นคว่ำ ศูนย์บริการเอกสารและคั่นคว่ำ สำนักงานเลขาธิการรัฐสภา โทร. ๒๕๖๑๘๑ - ๙๙ ต่อ ๒๓๒ - ๒๓๔

## สารบัญ

	หน้า
1. ตารางสำคัญร่างพระราชบัญญัติโดยสรุป	2
2. ความเป็นมาและปัญหา	6
3. วัตถุประสงค์	7
4. สถิติอุบัติเหตุทางน้ำ พ.ศ. 2531-2533	8
5. สถิติอุบัติเหตุทางน้ำทั่วไป พ.ศ. 2533	9
6. สถิติอุบัติเหตุเรือจม พ.ศ. 2533	11
7. ตัวอย่างคดีที่ฟ้องร้องต่อศาล	13

บึงอร มาลาศรี

วิทยากร 5

ผู้รับผิดชอบ

**สาระสำคัญ**  
**ร่างพระราชบัญญัติการกักเรือ**  
**พ.ศ. ....**  
**(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

---

**หลักการ**

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการกักเรือ

**เหตุผล**

เนื่องจากเรือเดินทะเลที่ให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศประมาณกว่าร้อยละ 90 เป็นเรือต่างชาติ ซึ่งเจ้าของเรือและผู้ดำเนินงานของเรือเหล่านี้ส่วนมากไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร เมื่อเกิดกรณีที่เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานต้องรับผิดชอบแก่บุคคลซึ่งอยู่ในราชอาณาจักร ไม่ว่าจะเป็นความรับผิดชอบต่อความเสียหาย ความรับผิดเพื่อละเมิด หรือความรับผิดโดยผลแห่งกฎหมายบุคคลดังกล่าวก็ไม่สามารถดำเนินการให้เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานชำระหนี้หรือชดเชยค่าเสียหายให้แก่กันได้ เนื่องจากเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานไม่มีทรัพย์สินอยู่ในราชอาณาจักร ซึ่งหากนำคดีขึ้นสู่ศาลก็ไม่เกิดประโยชน์แก่เจ้าหนี้ ประกอบกับพฤติการณ์ที่ตนเองเดียวกันนี้ เจ้าหนี้ในต่างประเทศสามารถฟ้องร้องเจ้าของเรือไทยหรือผู้ดำเนินงานต่อศาลในประเทศของตนได้ สมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยการกักเรือ ให้อำนาจศาลสั่งกักเรือที่เป็นของถูกหนี้ หรือถูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเพื่อให้เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้อันมีมูลมาจากสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นได้ ทั้งนี้ เพื่อคุ้มครองเจ้าหนี้ในราชอาณาจักรไม่ให้เสียเปรียบเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานต่างชาติโดยไม่เป็นธรรม

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยสรุป

1. คำนิยามศัพท์

"เรือ" หมายความว่า เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ

"สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ" หมายความว่า สิทธิเรียกร้องอันเกิดจาก

(ก) ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลใด ๆ ที่มีเหตุมาจากเรือหรือการดำเนินงานของเรือ

(ข) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

(ค) สัญญาเกี่ยวกับการใช้ เช่า เช่าซื้อ หรือยืมเรือ การให้บริการบรรทุกหรือสัญญาอื่นทำนองเดียวกัน

(ง) สัญญาเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลที่มีการออกใบตราส่ง

(จ) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ในกรณีที่เจ้าของเรือ ผู้ขนส่งและเจ้าของของที่บรรทุกมาในเรือ นั้น มีหน้าที่ต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่เจ้าของทรัพย์สินที่สูญหายหรือเสียหายจากการกระทำโดยเจตนาด้วยความจำเป็นตามสมควรเพื่อความปลอดภัยร่วมกันของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือ นั้น หรือต้องชดเชยค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปด้วยความจำเป็นเป็นกรณีพิเศษเพื่อประโยชน์ร่วมกันของทุกฝ่ายหรือเพื่อความปลอดภัยร่วมกันของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือ นั้น ทั้งนี้ เมื่อมีบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือสัญญาระหว่างคู่กรณีกำหนดความรับผิดชอบในเรื่องนี้ไว้

(ฉ) การสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินที่บรรทุกมาในเรือ

(ช) การให้บริการลากจูงเรือไม่ว่าโดยวิธีใด

(ซ) การให้บริการนำร่อง

(ฌ) การจัดหาของหรือวัสดุใด ๆ เพื่อใช้ในการดำเนินงานของเรือหรือการซ่อมบำรุงเรือ

(ญ) การค่อ ซ่อม หรือจัดเครื่องบริภัณฑ์ให้แก่เรือ หรือค่าธรรมเนียมการใช้เรือ

(ฎ) การให้บริการของท่าเรือ หรือค่าภาระหรือค่าบริการในการใช้ท่าเรือ

(ฏ) ค่าจ้างขนของเรือลงเรือหรือขึ้นจากเรือ

(ฐ) ค่าจ้างนายเรือหรือคนประจำเรือ

(ฑ) ค่าใช้จ่ายของเรือที่นายเรือ ผู้เช่าเรือ ตัวแทน หรือผู้ส่งของได้ตรองจ่ายไปแทน

เจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือ

(ข) ข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในตัวเรือ

(ฅ) ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครอง การใช้เรือหรือรายได้จากเรือ

(ค) การจำนองเรือ

"เจ้าหนี้" หมายความว่า ผู้มีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ

"พนักงานเจ้าหน้าที่" หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งให้ปฏิบัติราชการตามพระราชบัญญัตินี้

"ศาล" หมายความว่า ศาลแพ่ง ศาลแพ่งธนบุรี และศาลจังหวัด

"รัฐมนตรี" หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

## 2. ผู้มีสิทธิขอให้กักเรือ (มาตรา 4)

(1) เป็นเจ้าหนี้ของเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ ไม่ว่าจะเป็หนี้ตามสัญญา หนี้ละเมิดหรือหนี้ที่เกิดขึ้นตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

(2) หนี้ดังกล่าวต้องเกี่ยวข้องกับเรือหรือการดำเนินงานของเรือ เช่น หนี้ค่าซ่อมเรือ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือ ค่าจ้างลูกเรือ ค่าเสียหายในกรณีเรือโดนกันหรือเรือชนทรัพย์สินอื่นที่มีใช้เรือเป็นต้น

(3) เจ้าหนี้ต้องมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร เจ้าหนี้ซึ่งไม่ได้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรจึงไม่มีสิทธิขอให้กักเรือ

## 3. เรือที่อาจขอให้กักได้ (มาตรา 5, มาตรา 6)

(1) เรือลำหนึ่งลำใดของลูกหนี้ ไม่ว่าเรือลำนั้นจะเกี่ยวข้องกับมูลหนี้หรือไม่ก็ตาม

(2) เรือที่ลูกหนี้เป็นผู้ครอบครอง ถ้าเรือนี้เกี่ยวข้องกับลูกหนี้ และมูลหนี้ได้เกิดขึ้นระหว่างที่ลูกหนี้ เป็นผู้ครอบครองเรือดังกล่าว

(3) ข้อยกเว้น ในกรณีที "สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ" เป็นเรื่องการพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ สิทธิครอบครอง การใช้หรือรายได้จากเรือหรือการจำนองเรือ

## 4. การดำเนินการเพื่อขอกักเรือ (มาตรา 7, มาตรา 8, มาตรา 14)

โดยเจ้าหนี้จะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

(1) ยื่นคำร้องฝ่ายเดียวต่อศาลที่

(ก) โจทก์มีภูมิลำเนาหรือ

(ข) เรืออยู่หรือจะเข้ามาอยู่ในเขตศาล

(2) วางหลักประกันความเสียหายตามที่ศาลกำหนด

(3) ทดรองค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานบังคับคดี

**5. การปล่อยเรือค้ำของฝ่ายเจ้าของเรือ** (มาตรา 19, มาตรา 20, มาตรา 21,

มาตรา 22, มาตรา 24)

เจ้าของเรือหรือผู้มีส่วนได้เสียจะต้องดำเนินการดังนี้คือ

(1) ยื่นคำร้องฝ่ายเดียวพร้อมทั้งวางหลักประกันต่อศาล

(2) กรณีผู้ร้องไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร จะต้องตั้งบุคคลซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร

เป็นตัวแทนเพื่อรับคำคู่ความไว้ด้วย

**6. การปล่อยเรือโดยเหตุอื่น** (มาตรา 25)

1. เจ้าหนี้ (ผู้ร้องขอให้กักเรือ) ยื่นคำร้องขอให้ปล่อย

2. กักเรือไว้ครบ 30 วัน แล้วเจ้าหนี้ยังไม่ได้รับรองคดี

**7. การคืนหลักประกันที่วางไว้ต่อศาล** (มาตรา 27)

(1) หลักประกันของฝ่ายเจ้าของเรือ ศาลจะคืนให้เมื่อ

(ก) ผู้วางหลักประกันร้องขอไม่ว่าเวลาใด ๆ และเจ้าหนี้ไม่คัดค้านหรือ

(ข) เจ้าหนี้ไม่ฟ้องคดีภายใน 30 วัน นับแต่กักเรือ และผู้วางประกันร้องขอเมื่อ

พ้นกำหนดดังกล่าว

(2) หลักประกันของเจ้าหนี้ ศาลจะคืนให้เมื่อ

(ก) เจ้าหนี้ร้องขอไม่ว่าเวลาใด ๆ และฝ่ายเจ้าของเรือไม่คัดค้าน หรือ

(ข) ฝ่ายเจ้าของเรือไม่ได้ฟ้องเรียกค่าเสียหายจากเจ้าหนี้ภายใน 60 วัน นับแต่วัน

ที่กักเรือ และเจ้าหนี้ร้องขอเมื่อพ้นกำหนดดังกล่าว

**8. การส่งคำคู่ความและเอกสาร** (มาตรา 29)

ได้กำหนดวิธีการส่งคำคู่ความและเอกสารขึ้นเป็นพิเศษสำหรับการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีแพ่งที่มี "สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ" เป็นมูลคดีในกรณีที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่นอกราชอาณาจักร โดยให้

(1) ส่งให้แก่กัปตันเรือหรือผู้ควบคุมเรือ ในกรณีที่เรือยังคงถูกกักอยู่ในระหว่างเวลาที่มี

การพิจารณาคดี เนื่องจากฝ่ายเจ้าของเรือไม่ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติว่าด้วยการขอให้ปล่อยเรือ

(2) ส่งให้แก่ตัวแทนรับคำคู่ความและเอกสาร ตัวแทนดังกล่าวนี้ฝ่ายเจ้าของเรื่องจะต้อง  
ส่งไว้ในชั้นที่ขอให้ปล่อยเรือ

(3) ปิดคำคู่ความหรือเอกสาร โดยให้ปิดที่เรือในกรณีที่ไม่อาจส่งให้แก่นายเรือได้ หรือ  
ปิดที่ภูมิลำเนาของตัวแทนรับคำคู่ความและเอกสาร ในกรณีที่ไม่อาจส่งให้แก่บุคคลดังกล่าวได้

---

## 1. ความจำเป็นของร่างพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ....

### 1.1 ข้อเท็จจริง

(1) ปัจจุบัน เรือเดินทะเลที่ให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ เป็นเรือต่างชาติอยู่ประมาณกว่าร้อยละ 90 ดังจะเห็นได้จากสถิติการใช้เรือในการขนส่งสินค้าเข้า-ออก ของประเทศซึ่งปรากฏว่า เรือไทยมีส่วนในการขนส่งสินค้าเข้า-ออกของประเทศไทยอยู่ประมาณร้อยละ 10 ของสินค้าทั้งหมด ส่วนที่เหลือนอกจากนั้นขนส่งโดยเรือต่างชาติ

(2) มีเรือต่างชาติอยู่เป็นจำนวนมากที่เจ้าของและผู้ดำเนินงานไม่ได้มีภูมิลำเนาหรือ สำนักงานธุรกิจอยู่ในราชอาณาจักร โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือประเภทที่ไม่ได้เดินประจำเส้นทาง เช่น เรือที่ จ้างเหมาเป็นรายเที่ยวมารับบรรทุกข้าวหรือมันสำปะหลังเป็นครั้งคราว เป็นต้น เมื่อเรือจะเข้ามาใช้ ราชอาณาจักร เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานของเรือนั้นก็สามารถแต่งตั้ง ผู้ประกอบธุรกิจตัวแทนซึ่งมีภูมิลำเนา อยู่ในราชอาณาจักรให้เป็นผู้ติดต่อกับผู้ส่งสินค้า ผู้รับสินค้าเจ้าหน้าที่ของรัฐ และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องแทนตนได้ เจ้าของเรือผู้ดำเนินงานดังกล่าวจึงไม่จำเป็นต้องมีสำนักงานอยู่ในราชอาณาจักรและไม่จำเป็นต้องเดินทาง เข้ามาในราชอาณาจักรด้วยตนเอง

### 1.2 ปัญหา

ในกรณีที่เรือต่างชาติตาม 1.1 (2) ได้กระทำละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและ พหุณยซึ่งเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย และในกรณีที่สินค้าขาเข้าซึ่งบรรทุกมา ในเรือดังกล่าวเกิดสูญหายหรือเสียหายซึ่งเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานต้องรับผิดชอบ ปรากฏว่ามีปัญหาดังนี้ คือ

(1) กรณีละเมิด ปรากฏว่าผู้เสียหายหลายรายไม่ได้รับชดเชยค่าเสียหายบางรายมีมูลค่า ความเสียหายนับสิบล้านบาท เนื่องจากเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานไม่มีทรัพย์สินใด ๆ อยู่ในราชอาณาจักร แม้จะได้ดำเนินการฟ้องร้องต่อศาลในประเทศไทย และศาลพิพากษาให้ผู้เสียหายชนะคดีแล้วแต่ก็ไม่สามารถ บังคับคดีได้เพราะไม่มีทรัพย์สินใด ๆ ของลูกหนี้อยู่ในเขตอำนาจศาลไทย และการดำเนินคดีในกรณีเช่นนี้ ก็เป็นไปด้วยความยากลำบาก เนื่องจากไม่สามารถส่งคำคู่ความและเอกสารให้จำเลยในราชอาณาจักรได้ ต้องใช้วิธีส่งผ่านกระทรวงการต่างประเทศซึ่งเสียเวลานานและเสียค่าใช้จ่ายมาก

(2) กรณีสินค้าขาเข้าสูญหายหรือเสียหาย เป็นเรื่องปกติในการขนส่งทางทะเลที่จะต้อง มีสินค้าสูญหายหรือเสียหายมากบ้างน้อยบ้างเกือบทุกเที่ยวเรือเมื่อได้ทำการสำรวจเป็นที่แน่ชัดแล้วว่าสินค้า สูญหายหรือเสียหายไปเท่าใด เจ้าของสินค้าก็จะยื่นข้อเรียกร้องไปยังผู้ขนส่งคือเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงาน ซึ่งในกรณีที่ตกลงกันไม่ได้ทำให้เจ้าของสินค้าต้องนำคดีไปฟ้องต่อศาลในประเทศไทยนั้น ปรากฏว่าส่วนมาก

ศาลไม่อาจรับคำฟ้องไว้พิจารณาได้ เนื่องจากเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานที่ถูกฟ้องเป็นจำเลยนั้นไม่ได้มี  
ภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร และสัญญารับขนส่งสินค้าระหว่างเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานกับผู้ส่งสินค้าก็  
ไม่ได้ทำในราชอาณาจักร แต่ทำที่เมืองท่าต้นทางของสินค้าในต่างประเทศ คดีจึงไม่อยู่ในอำนาจของศาลไทย

## 2. วัตถุประสงค์

ร่างพระราชบัญญัตินี้มีวัตถุประสงค์สำคัญดังนี้คือ

2.1 เพื่อคุ้มครองประโยชน์ของบุคคลที่อยู่ในราชอาณาจักรซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ของเจ้าของเรือ  
ต่างชาติหรือผู้ดำเนินงาน เช่น ผู้เสียหายจากการทำละเมิดของเรือต่างชาติ เจ้าของสินค้าที่ขนส่งมายัง  
ประเทศไทยโดยเรือต่างชาติ ผู้จัดหาสิ่งของหรือให้บริการแก่เรือต่างชาติ เป็นต้น ทั้งนี้โดย

(1) ก่อนฟ้องคดีต่อศาลให้เจ้าหน้าที่ของกักเรือของถูกหน้ไว้เป็นประกันการชำระหนี้ที่ตน  
จะฟ้องร้องบังคับเอาในเวลาต่อไปได้ ซึ่งในปัจจุบัน ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง เจ้าหน้าที่ไม่  
อาจทำเช่นนั้นได้

(2) เมื่อศาลได้สั่งกักเรือตามคำขอของเจ้าหน้าที่ตาม (1) แล้ว ให้ศาลดังกล่าวมีอำนาจ  
พิจารณาพิพากษาคดีได้ด้วย แม้ว่าจำเลย คือ เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานของเรือที่บรรทุกสินค้าหรือทำละเมิด  
นั้นจะไม่ได้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร และมูลคดีจะไม่ได้เกิดขึ้นในราชอาณาจักรก็ตาม ซึ่งในปัจจุบัน  
ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ศาลไทยไม่มีอำนาจพิจารณาคดีในกรณีเช่นนี้

(3) ให้การพิจารณาคดีสามารถดำเนินไปได้โดยไม่ต้องหยุดชะงักเนื่องจากเหตุที่  
จำเลยไม่อยู่ในราชอาณาจักรอันเป็นเหตุให้ไม่อาจส่งคำคู่ความและเอกสารแก่จำเลยได้หรือแม้จะทำได้  
แต่ต้องเสียเวลานานและเสียค่าใช้จ่ายมาก

2.2 เพื่อพัฒนากฎหมายแพ่งในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลให้ทัดเทียมและเป็นไปใน  
แนวเดียวกันกับประเทศอื่น ๆ ทั้งที่พัฒนาแล้วและกำลังพัฒนา เนื่องจากกฎหมายแพ่งส่วนนี้เป็นสิ่งจำเป็น  
สำหรับการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศและกิจการพาณิชย์นาวีของทุกประเทศ และปรากฏว่าประเทศอื่น ๆ  
ได้มีกฎหมายทำนองนี้เป็นเวลานานมาแล้วเกือบทุกประเทศ การที่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายดังกล่าวจึงเป็น  
การเสียเปรียบประเทศอื่น ๆ เช่น ในกรณีที่เรือไทยไปทำละเมิดหรือบรรทุกสินค้าไปส่งในประเทศอื่น  
ผู้เสียหายจากการกระทำละเมิดหรือเจ้าของสินค้าที่สูญหายหรือเสียหาย สามารถขอให้ศาลในประเทศ  
นั้นสั่งกักเรือไทยไว้และฟ้องร้องเจ้าของเรือไทยต่อศาลดังกล่าวได้ แต่เจ้าหน้าที่ในประเทศไทยไม่อาจดำเนิน  
การอย่างเดียวกันแก่เรือต่างชาติและเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานของเรือนั้นในศาลไทยได้ เป็นต้น

สถิติอุบัติเหตุทางน้ำ พ.ศ. 2531-2533

ประเภทอุบัติเหตุ	จำนวน (ราย)		
	พ.ศ. 2531	พ.ศ. 2532	พ.ศ. 2533
1. อุบัติเหตุทั่วไป	21	21	16
2. อุบัติเหตุเรือจม	2	9	10
รวม	23	30	26

- หมายเหตุ**
1. เป็นสถิติที่กรมเจ้าท่าได้รับแจ้งหรือรายงานจากตัวแทนบริษัทต่าง ๆ หรือเจ้าของเรือ
  2. คำว่า "อุบัติเหตุทั่วไป" หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแต่ไม่ถึงกับทำให้เรือจม เช่นเรือโคลนกัน เกิดเพลิงไหม้บนเรือ เรือพลิกคว่ำ เป็นต้น

ที่มา : กองตรวจการขนส่งทางน้ำ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

สถิติอุบัติเหตุทางน้ำทั่วไป พ.ศ. 2533

ลำดับ	ชื่อเรือ-สัญชาติ	สาเหตุ	ความเสียหาย
1	- เรือ PEGASUS PROGRESS - เรือขนาด 8	- โคนกัน	- เรือขนาด 8 เสียหาย ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต
2	- เรือยนต์บางกอกเจริญ ลากจูงเรือบดเหล็กบรทุกซุง จำนวน 6 ลำ	- ท้ายของเรือโดนทรัพย์สินผู้อื่น เสียหาย	- ไข่ท่าเรือเสียหาย - เรือควนเจ้าพระยาเสียหาย 4 ลำ - บ้าน, บันได, ศาลาทำน้าของราษฎร เสียหาย 3 ราย - ไม่มีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บ
3	- เรือหะรินทรานสปอร์ต 1 - เรือประมง "เนตรจันทร์ศรี 9"	- เรือชนกัน เพราะไม่แสดงท่อน เครื่องหมายแสดงการจอดเรือ	- เรือประมงเสียหายไม่มีผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิต
4	- เรือบางขุนเทียน	- ชนหินปะการังเกยตื้น	- ได้รับความเสียหายเล็กน้อย
5	- เรือบางไผ่	- เหล็กไหม้บริเวณห้องเครื่อง	- ความเสียหายยังประมาณไม่ได้ - ไม่มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ
6	- เรือวิสาหกิจ 5 - เรือประมง EN SEN 66 สัญชาติไต้หวัน	- เรือได้วันชนเรือไทยเนื่องจาก มีฝนตกหนักและเป็นช่วงเวลา น้ำลงต่ำสุด	- เรือไทยเสียหาย
7	- เรือวิมานสโรชา	- เกิดเพลิงไหม้บริเวณห้องครัว	- ค่าเสียหาย 40,000-50,000 บาท ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต
8	- เรือควนเจ้าพระยา 129	- พลัดตกน้ำ	- มีผู้เสียชีวิต 1 คน

ลำดับที่	ชื่อเรือ-สัญชาติ	สาเหตุ	ความเสียหาย
9	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรือบางขุนศรี</li> <li>- เรือ SOUTH SHINE</li> <li>สัญชาติปานามา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรือไทยถูกชน เพราะมีฝนตกหนัก</li> <li>ลมพัดกระโชกรุนแรง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรือไทยเสียหายประมาณ 430,000 บาท</li> <li>- เรือปานามาได้รับความเสียหายเล็กน้อย</li> </ul>
10	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรือบางใหญ่</li> <li>- เรือ ซี.พี.15</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรือชนกัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสียหายทั้ง 2 ลำ ไม่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต</li> </ul>
11	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรืออัมตามันปรีนเซส</li> <li>- เรือลากจูง "นารายณ์"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรือชนกัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสียหายทั้ง 2 ลำ ไม่มีผู้บาดเจ็บเรือเสียชีวิต</li> </ul>
12	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรือโชคนาวิ 4</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เกิดเพลิงไหม้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความเสียหายประมาณไม่ได้ ไม่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต</li> </ul>
13	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรือมหาภูมิ</li> <li>- เรือลากจูง</li> <li>- เรือลำเลียง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรือมหาภูมิชนเรือลำเลียง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรือมหาภูมิเสียหายเล็กน้อย</li> <li>- เรือลำเลียง 2 ลำ เสียหายประมาณ 5 ล้านบาท</li> <li>- ไม่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต</li> </ul>
14	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรือ ซี.พี.15</li> <li>- เรือบุญญฤทธิ์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรือกระแทกกัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรือทั้ง 2 ลำได้รับความเสียหายเล็กน้อย</li> </ul>
15	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรือโดยสาร "รุ่งเรืองชัย"</li> <li>- เรือโดยสาร "เทพประทานพร"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ชนกัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 2 คน</li> <li>- จมน้ำหายไป 1 คน</li> </ul>
16	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรือ HUA CHAN</li> <li>สัญชาติปานามา</li> <li>- เรือลำเลียงจำนวน 4 ลำ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- หางเรือขาดบัง ทำให้เรือพุ่งเข้า</li> <li>หาบริเวณท่าเทียบเรือ ซึ่งมีเรือ</li> <li>ลำเลียงจอดเทียบอยู่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เรือลำเลียงทั้ง 4 ลำ ได้รับความเสียหาย</li> <li>- ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต</li> </ul>

สถิติอุบัติเหตุเรือจม พ.ศ. 2533

ลำเรือ	ชื่อเรือ-สัญชาติ	สาเหตุ	ความเสียหาย
1	- เรือวีระชัย 11	- จมเนื่องจากห้องเรือเกิดรั่วมีน้ำเข้าสู่บ่อออกไม่ทัน	- ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต
2	- เรือ สภ.41 - เรือศรีพรประเสริฐ 3	- โดนกัน ทำให้เรือศรีพรประเสริฐ 3 จมลง	- มีผู้เสียชีวิต 1 คน
3	- เรือมหาภูมิ - เรือลำเลียงโชคสุกใส	- เรือมหาภูมิชนเรือลำเลียงจม	- เสียหายทั้ง 2 ฝ่ายแต่ไม่มีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บ
4	- เรือ GLOBAL JANE สัญชาติ MALTA - เรือลำเลียง 18 ลำ	- เรือ GLOBAL JANE ชนเรือลำเลียง	- เรือลำเลียงได้รับความเสียหายทั้ง 18 ลำ - ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต - ค่าเสียหายยังประมาณไม่ได้
5	- เรือช.โชคชัยรุ่งเรือง	- จมเนื่องจากตัวเรือมีสภาพชำรุดทะลุทำให้น้ำเข้าเรือ	- ไม่มีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บ
6	- เรือลำเลียงที.เอล.แอล10	- จม	- ค่าเสียหายยังประมาณไม่ได้ - ค่าใช้จ่ายในการกู้เรือและสินค้าประมาณ 400,000 บาท - ไม่มีผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ

ลำดับที่	ชื่อเรือ-สัญชาติ	สาเหตุ	ความเสียหาย
7	- เรือบูตแวงซีเครต	- คลื่นลมแรงเรือเสียการทรงตัว น้ำทะเลเข้าตัวเรือและห้องเครื่อง เกิดพลิกคว่ำจมลง	- ความเสียหายยังประมาณไม่ได้ - มีผู้เสียชีวิต 2 คน
8	- เรือรังษิสมุท	- อัปปางเนื่องจากมีพายุหนัก	- ลูกเรือทั้ง 11 คนได้รับการช่วยเหลือ นำไปขึ้นฝั่งที่ประเทศมาเลเซีย
9	- เรือจุกามาลี - เรือ GALWAY BAY	- เรือโคลนกันเนื่องจากคลื่นลมแรง - เรือจุกามาลีจมลง	- เรือจุกามาลีความเสียหายยังประมาณไม่ได้ - เรือ GALWAY BAY เสียหายยังประมาณไม่ได้
10	- เรือณัฐพรนาวิ 1 - เรือประทานพร	- เรือณัฐพรนาวิ 1 ชนเรือ ประทานพรจมลงเนื่องจากมอง ไม่เห็นไฟเรือที่ออกซ่อมเครื่องยนต์	- เรือประทานพรจมลงเครื่องจักร ใช้การไม่ได้ - มีผู้เสียชีวิต 2 คน

อุบัติเหตุในการเดินเรืออาจเกิดขึ้นได้เสมอ ตัวอย่างเช่น กรณีเรือต่างชาติชื่อ GREAT PROMISE ชนท่าเทียบเรือ หมายเลข 20 A. เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2534 ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายคิดเป็นเงินนับร้อยล้านบาทขึ้นไป เป็นต้น

จากสถิติอุบัติเหตุทางน้ำของกรมเจ้าท่าระหว่างปี 2531 - 2533 มีอุบัติเหตุทางน้ำเกิดขึ้น 77 ราย ในจำนวนนี้ ปรากฏว่าเป็นกรณีเรือชนกัน (เรือชนกัน) 41 ราย และเรือชนท่าและสะพาน 8 ราย

กรณีที่เรือต่างประเทศชนเรือไทยหรือท่าเทียบเรือในประเทศไทย และผู้เสียหาย คือ เจ้าของเรือไทยหรือเจ้าของท่าเทียบเรือไม่ได้รับชดเชยค่าเสียหายนั้นเคยเกิดขึ้นมาแล้วหลายครั้ง ตัวอย่างเช่น

1. กรณีเรือบรูเฟิร์ลชนเรือกรมประมง โจทก์ฟ้องกัปตันเรือชาวไต้หวันเป็นจำเลยที่ 1 บริษัทเจ้าของเรือในไต้หวันเป็นจำเลยที่ 2 กับบริษัทตัวแทนเรือดังกล่าวซึ่งอยู่ในประเทศไทยเป็นจำเลยที่ 3 ซึ่งศาลฎีกาโดยคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2057/2524 วินิจฉัยว่า

(1) โจทก์ฟ้องกัปตันเรือ (จำเลยที่ 1) และบริษัทเจ้าของเรือ (จำเลยที่ 2) ไม่ได้ เพราะบุคคลเหล่านั้นมิได้มีภูมิลำเนาในประเทศไทยและไม่ได้เข้ามาในประเทศไทย (ในขณะที่ฟ้องคดี) โดยอ้างประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 (3)

(2) มิได้มีบทบัญญัติของกฎหมายให้บริษัทตัวแทนเรือ (จำเลยที่ 3) ต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่เรือบรูเฟิร์ลชนเรือโจทก์

2. เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2527 เรือ M.V. COMET ได้ชนท่าเทียบเรือของบริษัทโรงงานเหล็กกรุงเทพฯ จำกัด (ท่าเทียบเรือ หมายเลข 11 A.) ค่าเสียหายประมาณ 7,500,000 บาท กรณีนี้ผู้เสียหายได้ไปขอคำแนะนำจากเจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี เมื่อประมาณเดือนสิงหาคม 2528 ซึ่งขาดอายุความฟ้องคดีละเมิดแล้ว

จากตัวอย่างที่กล่าวมานี้จะเห็นได้ว่า จำเป็นจะต้องมีกฎหมายเรื่องนี้โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพราะอุบัติเหตุในการเดินเรืออาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาและเรือสินค้าเดินต่างประเทศที่เข้า-ออก น่านน้ำไทยเป็นเรือต่างประเทศเสียกว่าร้อยละ 90 เจ้าของเรือไทยทั้งเรือสินค้าและเรือประมง รวมทั้งเจ้าของท่าเทียบเรือและทรัพย์สินอื่นที่อยู่ใกล้กับน้ำและทางเดินเรือ จึงต้องเสี่ยงต่อการที่จะไม่ได้รับชดเชยค่าเสียหายแห่งทรัพย์สินของตนอยู่ตลอดเวลา ครบเท่าที่ร่างพระราชบัญญัตินี้ยังไม่ได้ประกาศใช้เป็นกฎหมาย

(ฎีกาย่อ)

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2057/2524

(กรมประมงฯ โจทก์ นายเช็ง เก็งฮัว กับพวก จำเลย)

แพ่ง ละเมิด ตัวแทน (ม.427)

วิธีพิจารณาความแพ่ง เขตศาล (ม.4 (3))

บริษัทจำเลยที่ 3 เป็นตัวแทนเรือบรรทุกสัตว์เกี่ยวกับพิธีการนำเรือเข้าออกจากท่าเรือกรุงเทพ และจัดการจ่ายของที่บรรทุกมาในเรือให้แก่ผู้รับในประเทศไทย ตลอดทั้งหาผู้ส่งสินค้าลงเรือ แม้มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนก็มิได้มีบทบัญญัติของกฎหมายให้จำเลยที่ 3 ต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่เรือบรรทุกสัตว์เรือโจทก์

โจทก์ฟ้องบุคคลธรรมดาและนิติบุคคลเรื่องนี้หนีบุคคล บุคคลเหล่านั้นมิได้มีภูมิลำเนาในประเทศไทย มิได้เข้ามาในประเทศไทย โจทก์ฟ้องไม่ได้ตาม ป.ว.พ. ม.4 (3)

ศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์พิพากษายกฟ้อง โจทก์ฎีกา

ศาลฎีกาวินิจฉัยข้อกฎหมายว่า "ข้อเท็จจริงตามฟ้อง ตามคำให้การ และศาลล่างทั้งสองรับฟังมาเป็นยุติในเบื้องต้นโดยคู่ความมิได้โต้แย้งกันว่า ได้เกิดเหตุเรือชนกันระหว่างเรือบรรทุกสัตว์และเรือคานที่ระบุชื่อในฟ้องนายเช็งจำเลยที่ 1 เป็นกัปตันเรือบรรทุกสัตว์ บริษัทชินชินฯ จำกัด จำเลยที่ 2 เป็นเจ้าของเรือนั้นและเป็นนายจ้างของจำเลยที่ 1 บริษัทลาวชาภิไทย จำกัด จำเลยที่ 3 เป็นตัวแทนเรือบรรทุกสัตว์เกี่ยวกับพิธีการในการนำเรือเข้าและออกจากท่าเรือกรุงเทพ และรับจัดการจ่ายของที่บรรทุกมากับเรือนั้นให้แก่ผู้รับในประเทศไทย ตลอดทั้งหาผู้ส่งสินค้าลงเรือ จำเลยที่ 5 เป็นสมาคมประกันภัยทางทะเลของเรือเดินทะเล ซึ่งเจ้าของเรือบรรทุกสัตว์ดังกล่าวเป็นสมาชิกอยู่ บริษัทโทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด ซึ่งเป็นนิติบุคคลต่างหากจากบริษัทโทริเซน แอนด์โก (ลิมิเตด) จำกัด และมีได้เป็นสาขาของบริษัทดังกล่าวนี้ ทำเอกสารท้ายฟ้องหมายเลข 1 และ 2 ระบุว่า ในฐานะเป็นตัวแทนของสมาคมจำเลยที่ 5 เรียบหัวหน้าตำรวจ ฝ่ายปกครองสมุทรปราการ เกี่ยวกับเรือบรรทุกสัตว์กับเรือประมง รับจะจ่ายเงินจำนวนหนึ่งโดยมีเงื่อนไขขณะยื่นฟ้องนายเช็งจำเลยที่ 1 มิได้มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย มิได้เข้ามาในประเทศไทย ส่วนบริษัทจำเลยที่ 2 และสมาคมจำเลยที่ 5 กับบริษัทโทริเซน แอนด์โก (ลิมิเตด) จำกัด ก็มิได้มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย และไม่มีสาขาในประเทศไทย

พิจารณาแล้ว คดีมีปัญหาต้องวินิจฉัยในเบื้องต้นว่า ตามคำฟ้องของโจทก์ โจทก์ฟ้องบริษัท  
โทริเซน แอนด์โก (ลิมิเต็ด) จำกัด หรือฟ้องบริษัทโทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด เป็นจำเลยที่ 4 เห็นว่า  
ตามข้อเท็จจริงที่ยุติแล้วบริษัททั้งสองเป็นนิติบุคคลต่างหากจากกัน โจทก์ฟ้องกล่าวระบุชื่อจำเลยที่ 4 ดังนี้  
คือ "บริษัทโทริเซน แอนด์โก (ลิมิเต็ด) จำกัด โดยบริษัทโทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด จำเลยที่ 4" ทั้ง  
บรรยายฟ้องด้วยว่า บริษัทโทริเซน แอนด์โก (ลิมิเต็ด) จำกัด จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด  
ณ ประเทศฮ่องกง โดยบริษัทโทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด เป็นสาขาในประเทศไทย ข้อเท็จจริงเหล่านี้ย่อม  
เห็นได้ว่า โจทก์ประสงค์จะฟ้องบริษัทโทริเซน แอนด์โก (ลิมิเต็ด) จำกัด ซึ่งจดทะเบียน ณ ต่างประเทศ  
เป็นจำเลยที่ 4 โดยบริษัทจำเลยที่ 4 นี้ มีบริษัทโทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด เป็นสาขาในประเทศไทย  
หาใช่ฟ้องบริษัทโทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด เป็นจำเลยที่ 4 ไม่ ฎีกาของโจทก์ข้อนี้ฟังไม่ขึ้น

คดีมีปัญหาต่อไปว่า โจทก์มีสิทธิฟ้องจำเลยที่ 1 ที่ 2 ที่ 4 และที่ 5 หรือไม่ เห็นว่า ข้อเท็จจริง  
รับฟังได้เป็นยุติแล้วดังศาลล่างรับฟังมาว่าขณะยื่นฟ้อง นายเซ็ง เก็งฮัว จำเลยที่ 1 กับคันเรอบูเฟิร์ล  
มีภูมิลำเนาอยู่ ณ เลขที่ 1 ถนนจ้งฮินฮิส ตำบลไทเป ไต้หวัน มิได้เข้ามาในประเทศไทย บริษัทชินชิน  
เนวิเกชั่น เอสเอ จำกัด จำเลยที่ 2 มีภูมิลำเนาอยู่ที่ไต้หวันเช่นกัน ส่วนบริษัทโทริเซน แอนด์โก (ลิมิเต็ด)  
จำกัด จำเลยที่ 4 และสมาคมเดอะสตีมชิพ มิวจวล อันเตอร์ไพร์ตติ้ง แอสโซซิเอชั่น ลิมิเต็ด ลอนดอน  
(พี แอนด์ ไอ แอสโซซิเอชั่น) จำกัดที่ 5 มีภูมิลำเนาอยู่ ณ เมืองฮ่องกง และกรุงลอนดอนตามลำดับ  
โดยจำเลยที่ 2 ที่ 4 และที่ 5 ไม่มีสาขาในประเทศไทย และโดยเฉพาะบริษัทโทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด  
มิใช่สาขาของบริษัทจำเลยที่ 4 ในประเทศไทย ดังนี้เห็นว่ากรณีตามฟ้องเป็นเรื่องเกี่ยวกับหนี้เหนือบุคคล  
ระหว่างโจทก์ผู้เป็นเจ้าของหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยกับลูกหนี้คือจำเลยที่ 1 ที่ 2 ที่ 4 และที่ 5 ซึ่ง  
มิได้มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย มิได้เข้ามาหรือมีสาขาในประเทศไทย ฉะนั้นโจทก์จึงไม่มีสิทธิฟ้องจำเลย  
ทั้งสี่ดังกล่าวต่อศาลไทย ทั้งนี้ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 (3) ส่วน  
เอกสารท้ายฟ้องหมายเลข 1 และหมายเลข 2 ที่โจทก์อ้างในฎีกาว่าเป็นความตกลงให้โจทก์ฟ้องจำเลย  
ต่อศาลไทยตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาตรา 7 (4) นั้น เอกสารดังกล่าวมีสาระสำคัญว่า  
บุคคลในฐานะตัวแทนของสมาคมจำเลยที่ 5 ทำเอกสารดังกล่าวเรียนหัวหน้าตำรวจ ฝ่ายปกครองสมุทรปราการ  
ความว่า "เพื่อคอมสนองในการที่และโดยมีเงื่อนไขว่า ท่านจะปล่อยและ/หรือละเว้นไม่จับกุมหรือหน่วงเหนี่ยว  
ด้วยประการอื่น ซึ่งเรอบูเฟิร์ล... ฯลฯ และในการที่ท่านจะละเว้นไม่เริ่ม และ/หรือดำเนินการตามกฎหมาย  
หรือทางอนุญาโตตุลาการ (นอกจากในศาลหรือคณะกรรมการที่กล่าวถึงข้างล่างนี้) ค่าเจ้าของเรือ "บูเฟิร์ล"  
ถูกอ้าง... ฯลฯ โดยหนังสือนี้เรารับจะจ่ายเงินจำนวนหนึ่งตามที่ท่านจะเรียกร้องพร้อมด้วยดอกเบี้ย... ฯลฯ

ไม่ว่าจะเป็นจำนวนที่ผู้กรณีได้ตกลงกันจ่าย... ฯลฯ หรือที่ศาลในกรุงเทพฯ จะได้พิพากษาให้เจ้าของเรือ "บรูเฟิร์ด" จ่ายให้แก่ท่านเกี่ยวกับเหตุการณ์นั้น

โดยหนังสือนี้เราควรจะปฏิบัติต่อไปว่า เมื่อได้รับการเรียกร้องให้กระทำการเช่นว่านั้น ก็จะได้สั่งให้ทนายความในกรุงเทพฯ รับเอกสารในการดำเนินคดีใด ๆ ที่ส่งในนามของเจ้าของเรือประมงเกี่ยวกับการชนกันดังกล่าวข้างต้น สโมสรพี แอนด์ ไอ สงวนสิทธิของเจ้าของเรือ "บรูเฟิร์ด" ในการจำกัดความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในกฎหมายไทย หรือถ้าใช้เขตอำนาจศาลของสหราชอาณาจักรได้แล้ว ก็ให้แก่ใบบการปฏิบัตินี้ให้เพียงพอด้วย" และในตอนท้ายมีข้อความว่า "สำเนาถึงอธิบดีกรมประมง กรุงเทพฯ สตีฟมิชชี วาจวล ฮันเตอร์โรทคิง แอสโซซิเอชัน ลิมิเตด ลอนดอน" ดังนี้ เห็นว่าเอกสารดังกล่าวหาใช่ข้อตกลงเป็นหนังสือระหว่างโจทก์จำเลยยินยอมให้เสนอข้อพิพาทที่เกิดขึ้นแล้วต่อศาลชั้นต้นศาลใดศาลหนึ่ง ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 7 (4) ไม่ จึงไม่ทำให้โจทก์มีสิทธิฟ้องจำเลยที่ 1 ที่ 2 ที่ 4 และ 5 ซึ่งมีได้มีภูมิลำเนาในประเทศไทยต่อศาลไทยได้แต่อย่างไร และไม่จำต้องวินิจฉัยว่าจำเลยที่ 4 ยอมรับผิดคดีใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือไม่ และไม่จำต้องวินิจฉัยปัญหาอื่นเกี่ยวกับจำเลยที่ 4 และที่เกี่ยวกับบริษัทไทรเชน (กรุงเทพฯ) จำกัด ซึ่งมีได้เป็นจำเลยในคดีนี้ ตามฎีกาโจทก์ต่อไป เพราะไม่ทำให้ผลของคดีเปลี่ยนแปลงฎีกาของโจทก์ข้อนี้ฟังไม่ขึ้น

ที่โจทก์ฎีกาว่า บริษัทลาวาซากิไทย จำกัด จำเลยที่ 3 ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนตามฟ้องแก่โจทก์นั้น ตามข้อเท็จจริงที่ยุติแล้วปรากฏว่าบริษัทจำเลยที่ 3 เป็นตัวแทนเรือบรูเฟิร์ดเกี่ยวกับพิธีการนำเรือเข้าออกจากท่าเรือกรุงเทพฯ และจัดการจ่ายของที่บรรทุกมาในเรือให้แก่ผู้รับในประเทศไทย ตลอดทั้งหาผู้ส่งสินค้าลงเรือ กับเมื่อเกิดเหตุคดีนี้ จำเลยที่ 3 ได้มีหนังสือแจ้งโจทก์และแจ้งบริษัทไทรเชน (กรุงเทพฯ) จำกัด ตัวแทนของสมาคมจำเลยที่ 5 ผู้รับประกันภัยเพื่อทราบเท่านั้น ดังนี้เห็นว่าบริษัทจำเลยที่ 3 มีฐานะเป็นตัวแทนในกิจการดังกล่าวจึงหาต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่เรือบรูเฟิร์ดชนเรือโจทก์ดังฟ้องไม่ ที่โจทก์ได้เคยมาในฎีกาว่าบริษัทจำเลยที่ 3 มีสิทธิได้รับค่าตอบแทน ต้องมีหน้าที่รับผิดชอบต่อโจทก์นั้นเห็นว่ามิได้มีบทบัญญัติของกฎหมายให้บริษัทจำเลยที่ 3 ต้องรับผิดชอบในกรณีเช่นที่กล่าวนี้คือโจทก์แต่อย่างไร"

พิพากษายืน