

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9135/2554

บริษัท รอยัลเอเชีย เอเย่นซี จำกัด
บริษัท ทิพย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน)

โจทก์
จำเลย

ป.พ.พ. มาตรา 4, 866, 868

พ.ร.บ.การประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 18, 39

โจทก์เป็นเจ้าของเรือชื่อเบญจมาศ ขอทำประกันภัยไว้กับจำเลยโดยรับรองว่าเรืออยู่ในสภาพดีพร้อมที่จะเดินทาง จำเลยตกลงรับประกันภัยโดยระบุในกรมธรรม์ประกันภัยโดยระบุเงื่อนไขและข้อยกเว้นความรับผิดที่สำคัญไว้หลายประการ คือ การประกันภัยให้บังคับตามกฎหมายและประเพณีปฏิบัติของประเทศอังกฤษ ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่เปิดเผยข้อเท็จจริงทั้งปวงให้ผู้รับประกันภัยทราบ ผู้เอาประกันภัยให้คำรับรองว่าเรือต้องมีใบอนุญาตพร้อมและได้รับการจดทะเบียนจากกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีตลอดอายุกรมธรรม์ประกันภัย (WARRANTED THE VESSEL IS LICENSED AND REGISTERED BY HARBOUR DEPARTMENT THROUGHOUT THE CURRENCY OF THE POLICY) และผู้เอาประกันภัยให้คำรับรองว่าเรือจะต้องติดตั้งอุปกรณ์ให้เหมาะสมตามข้อบังคับของกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี (WARRANTED VESSEL BE PROPERLY EQUIPPED IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENT OF THE HARBOUR DEPARTMENT) แต่ปรากฏจากผลการสำรวจความเสียหายของบริษัทผู้สำรวจภัยรายงานว่าเหตุที่เรือจม เกิดจากสาเหตุที่ตัวเรือและเครื่องจักรมีอายุใช้งานมานาน และไม่ได้รับการซ่อมแซมดูแลอย่างเพียงพอ ซึ่งในทางประกันภัยถือว่าไม่มีความเหมาะสมในการเดินทะเล และไม่ปรากฏพยานหลักฐานแสดงว่าเรือชนวัตถุใต้น้ำหรือเผชิญสภาวะอากาศเลวร้าย ทั้งจากการตรวจสอบหลักฐานทะเบียนทางเรือแล้ว ไม่ปรากฏว่าเรือได้รับการจดทะเบียนจากทางราชการเพราะเอกสารตามที่โจทก์กล่าวอ้างว่าได้รับใบอนุญาตให้ใช้เรือชั่วคราวนั้น มิใช่เอกสารที่ออกโดยกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ถือว่าเป็นกรณีที่ไม่ได้มีการปฏิบัติตามข้อรับรองที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย คดีจึงฟังได้ว่าโจทก์ผิดเงื่อนไขตามกรมธรรม์ประกันภัยในข้อรับรองว่าเรือต้องได้รับใบอนุญาตและได้รับการจดทะเบียนจากการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี และเรือต้องมีอุปกรณ์เครื่องมือที่ถูกต้องเหมาะสมตามเงื่อนไขของกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี (Breach of warranty on Seaworthiness of ship) อันเป็นผลให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากการรับผิดในทันที ฉะนั้น ขณะเกิดเหตุการณ์กรมธรรม์ประกันภัยจึงไม่ให้ความคุ้มครอง ไม่ว่าภัยที่เกิดแก่เรือจะได้เกิดขึ้นเพราะสาเหตุตามที่โจทก์กล่าวอ้างหรือไม่ จำเลยผู้รับประกันภัยจึงไม่ต้องรับผิดชอบจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนความเสียหายให้แก่โจทก์

โจทก์ฟ้องขอให้บังคับจำเลยชำระค่าสินไหมทดแทนเป็นความเสียหายต่อเรือทั้งลำและอุปกรณ์การเดินเรือเป็นเงิน 510,000 ดอลลาร์สหรัฐ ค่าใช้จ่ายและค่าดำเนินการจัดส่งลูกเรือกลับภูมิลำเนา 25,196 ดอลลาร์สหรัฐ ค่าบริการตัวแทนด้านพิธีการและป้องกันมลภาวะ ณ ประเทศที่เกิดเหตุ 5,764 ดอลลาร์สหรัฐ ทรัพย์สินมีค่าของลูกเรือที่สูญหาย 4,673 ดอลลาร์สหรัฐ ค่าสินค้า 549,963 ดอลลาร์สหรัฐ ค่าใช้จ่ายเจ้าหน้าที่โจทก์เพื่ออำนวยความสะดวกผู้สำรวจภัย 5,012 ดอลลาร์สหรัฐ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง 38,201

ดอลลาร์สหรัฐ ค่าความเสียหายที่โจทก์ไม่สามารถประกอบการได้คิดเพียง 6 เดือน 24,000 ดอลลาร์สหรัฐ ดอกเบี้ยในค่าใช้จ่ายที่โจทก์ทงตรงจ่ายอัตราร้อยละ 15 ต่อปี คิดเพียง 6 เดือน ถึงวันที่ 7 มีนาคม 2547 ใน ต้นเงิน 628,809 ดอลลาร์สหรัฐ เป็นเงิน 47,160 ดอลลาร์สหรัฐ รวมเป็นเงิน 1,209,969 ดอลลาร์สหรัฐ คิด เป็นเงินไทย 51,786,673 บาท ขณะเกิดเหตุอัตราแลกเปลี่ยน 1 ดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 42.80 บาท

จำเลยให้การและแก้ไขคำให้การ ขอให้ยกฟ้อง

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษา ให้จำเลยชำระเงิน 9,482,387.50 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันถัดจากวันฟ้อง (วันที่ 4 มิถุนายน 2547) จนกว่าจะชำระเสร็จ กับให้จำเลยใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์ โดยกำหนดค่าทนายความ 200,000 บาท ค่า ขอนี้นอกจากนี้ให้ยก

โจทก์และจำเลยอุทธรณ์ต่อศาลฎีกา

ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศวินิจฉัยว่า มีปัญหาต้อง วินิจฉัยประการแรกตามอุทธรณ์ของจำเลยว่า โจทก์ปฏิบัติผิดเงื่อนไขตามกรรมธรรม์ประกันภัยในข้อที่เกี่ยวกับ คำรับรองว่า “เรือต้องได้รับใบอนุญาตและได้รับการจดทะเบียนจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ตลอดอายุของกรรมธรรม์ประกันภัย” และ “เรือต้องมีอุปกรณ์เครื่องมือที่ถูกต้องเหมาะสมตามเงื่อนไขของ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีหรือไม่ นายพิสิษฐ์ พยานจำเลยซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่รับประกันภัยของบริษัท จำเลยทำบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงและความเห็นเห็นว่า เมื่อประมาณเดือนพฤษภาคม 2546 โจทก์แจ้งขอ เอาประกันภัยเรือเบญจมาศ โดยรับรองว่าเรืออยู่ในสภาพดีพร้อมที่จะเดินทาง จำเลยจึงตกลงรับประกันภัย โดยออกกรรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งระบุเงื่อนไขและข้อยกเว้นที่สำคัญไว้หลายประการ คือ การรับประกันภัยให้ บังคับตามกฎหมายและประเพณีปฏิบัติของประเทศอังกฤษ ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่เปิดเผยข้อเท็จจริงทั้งปวง ให้ผู้รับประกันภัยทราบ ผู้เอาประกันภัยให้คำรับรองว่าเรือจะต้องมีใบอนุญาตพร้อมและได้รับการจดทะเบียน จากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีตลอดอายุกรรมธรรม์ประกันภัย ผู้เอาประกันภัยให้คำรับรองว่าเรือ จะต้องติดตั้งอุปกรณ์ให้เหมาะสมตามกฎหมายข้อบังคับของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี และจำกัด เส้นทางจากทะเลแคริบเบียนเพื่อเดินทางมายังประเทศไทยหนึ่งเที่ยว จากนั้นนำมาประกอบการขนส่งเป็น ปกติในเอเชียอาคเนย์ เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2546 โจทก์แจ้งว่าเรือเบญจมาศเกยตื้นและจมลงที่ชายฝั่งประเทศ ไต้หวัน โจทก์จำเลยจึงแจ้งบริษัทดับเบิลยู เค เว็บสเตอร์ (อินเตอร์เนชั่นแนล) จำกัด ให้สำรวจความเสียหาย บริษัทดับเบิลยู เค เว็บสเตอร์ (อินเตอร์เนชั่นแนล) พิทีอี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือที่ประเทศสิงคโปร์เป็น ผู้สำรวจความเสียหาย ตามภาพถ่ายเรือที่เกยตื้นและภาพถ่ายของประดาน้ำรวม 34 ภาพ และทำรายงานลง วันที่ 30 ธันวาคม 2546 เสนอจำเลย โดยสรุปข้อเท็จจริงและความเห็นเห็นว่า ตามที่ผู้สำรวจภัยได้พบและได้ ตรวจสอบเอกสารทั้งหมดที่เกี่ยวกับเรือ สาเหตุแท้จริงของน้ำเข้าเรือยังลึกลับอยู่ ผู้สำรวจภัยมีความเห็นว่า เจ้าของเรือไม่ได้เอาใจใส่ดูแลเท่าที่ควรเพื่อให้เรืออยู่ในสภาพเหมาะสมในการเดินทางก่อนเวลาเริ่มเดินทาง และขณะเดินทาง ภาพถ่ายก็แสดงการผุกร่อนหลายแห่ง สภาพทั่วไปของเรือไม่ดี การบำรุงรักษาเรือไม่ดีทำให้ เชื่อว่าเปลือกโครงสร้างเรือไม่สามารถต้านทานแรงลมและคลื่นทะเลได้ มีมูลที่ผู้รับประกันภัยสามารถอ้างได้ว่า เรือไม่เหมาะสมที่จะเดินทางและฝ่าฝืนข้อความรับรองที่ระบุชัดแจ้งในกรรมธรรม์ประกันภัย จำเลยจึง มอบหมายให้บริษัทพี แอนด์ เอ แอ็ดจัสต์เมนท์ จำกัด ทำการตรวจสอบและให้ความเห็นว่าข้อเรียกร้องของ โจทก์ถูกต้องตามเงื่อนไขความคุ้มครองในกรรมธรรม์ประกันภัยหรือไม่ โดยจำเลยมีนายพิชัย กรรมการผู้จัดการ

และนายเซอร์มัน โบรอัน เปเรรา ที่ปรึกษาทางทะเลของบริษัทพี แอนด์เอ แอ็ดจัสต์เมนท์ จำกัด ยืนยันที่ก้อย คำยืนยันข้อเท็จจริงและความเห็นประกอบรายงานความเห็นลงวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2547 ซึ่งได้จัดทำขึ้นภาย หลังจากการประชุมร่วมกับผู้แทนของโจทก์และจำเลยที่สำนักงานของโจทก์เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2547 และ ตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องแล้ว มีความเห็นเช่นเดียวกับบริษัทดับเบิลยู เค เว็บบสเตอร์ (อินเตอร์เนชั่นแนล) พี ทีอี จำกัด ว่าโจทก์ประพฤติดัดเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยด้วยเหตุ 2 ประการ คือ

1. ตัวเรือและเครื่องจักรมีอายุการใช้งานมานาน มีการสึกกร่อน และไม่ได้รับการซ่อมแซมดูแล อย่างพอเพียง ซึ่งในการประกันภัยถือว่าไม่มีความเหมาะสมในการเดินทะเล จากการดูเทปวิดีโอและภาพถ่ายที่ ประดาน้ำถ่ายไว้ ไม่มีพยานหลักฐานแสดงว่าเรือชนวัตถุใต้น้ำ หรือเผชิญสภาวะอากาศเลวร้าย การรับประกัน ทั่วไปจะยึดถือหลักว่าเรือต้องมีสภาพที่เหมาะสมในการเดินทะเลตั้งแต่วันที่เรือออกเดินทาง

2. กรมธรรม์ประกันภัยระบุข้อรับรองโดยชัดแจ้งว่า “ขอรับรองว่าเรือที่เอาประกันภัยต้องมี ใบอนุญาตและจดทะเบียนต่อกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ตลอดระยะเวลาประกันภัย” และ “ขอ รับรองว่าเรือที่เอาประกันภัยต้องมีอุปกรณ์ที่ทางราชการกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีกำหนด” การที่ เรือไม่ได้รับการจดทะเบียนหรือไม่มีใบอนุญาตจากทางราชการหรือใบอนุญาตขาดอายุแล้วไม่มีการต่ออายุ ถือ ได้ว่าไม่มีการปฏิบัติตามข้อรับรองที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย โจทก์อ้างในคำฟ้องว่าเรือเบญจมาศจด ทะเบียนเรือไทย เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2546 ตามสำเนาทะเบียนเรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี หลังจากนั้นจึงได้ทำประกันวินาศภัยกับจำเลย โดยโจทก์มีนายสมภพ ผู้รับมอบอำนาจโจทก์ กับนายวิมล พนักงานตำแหน่งผู้จัดการกองเรือของโจทก์ทำบันทึกก้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงและความเห็นประกอบกันว่า เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2546 โจทก์ขอใบอนุญาตจดทะเบียนเรือต่อกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เจ้าพนักงานตรวจสอบแล้วอนุญาตให้จดทะเบียนเรือใหม่ ทะเบียนเลขที่ 4600 - 01593 ตามสำเนาทะเบียน เรือชั่วคราวและเอกสารประกอบรวม 4 แผ่น แผ่นที่ 1 ตรงกับเอกสารท้ายฟ้องหมายเลข 4 จากนั้นโจทก์ขอ หมายเลขสัญญาณเรียกขานเรือและชอรหัสดาวเทียมใช้ในการติดต่อและเดินเรือตามกฎหมายการเดินเรือสากลได้รับ อนุมัติสัญญาณเรียกขาน HS 2991 หมายเลข MMSI 567 229 000 ตามหลักฐานการขอสัญญาณเรียกขาน และหนังสืออนุมัติ และโจทก์ยื่นคำขอให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีออกเอกสารประกอบการ เดินเรือเป็นการชั่วคราว เพื่อใช้ในการเดินทางกลับมาตรวจเรือ ณ ประเทศไทยมีกำหนดระยะเวลา 180 วัน สำหรับเอกสารที่โจทก์อ้างเพื่อแสดงว่าเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2546 เรือเบญจมาศได้รับอนุญาตและจด ทะเบียนจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีนั้น จำเลยมีหนังสือของเรือโทพิทยา ผู้อำนวยการกองตรวจ เรือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ที่ยืนยันว่าเอกสารฉบับนี้ไม่ได้เป็นสำเนาทะเบียนเรือกรมการขนส่ง ทางน้ำและพาณิชย์นาวี หากแต่เป็นเพียงหลักฐานที่แสดงว่าเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2546 โจทก์ยื่นคำร้องขอ ไว้ล่วงหน้าเพื่อให้เจ้าพนักงานตรวจเรือ ตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือใหม่ ในวันเดียวกันกองทะเบียนเรือได้ กำหนดเลขหมายทะเบียนเรือ คือ 4600 - 01593 ให้ไปก่อน กับเป็นคำขอให้ออกสัญญาณเรียกขานเรือ ชั่วคราวให้ก่อน ซึ่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีก็ได้อนุญาตให้ใช้สัญญาณเรียกขานชั่วคราว HSB 2991 ด้วย โดยยังไม่ได้มีการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียน ในชั้นเรียกร้องให้จำเลยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโจทก์มี หนังสือลงวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2547 ส่งเอกสาร 17 ชุด เพื่อให้จำเลยใช้พิจารณาประกอบการจ่ายเงินค่า สินไหมทดแทน โดยเอกสารชุดที่ 11 ซึ่งระบุว่าเป็นใบรับรองสำหรับเรือเบญจมาศทั้งหมด 14 ฉบับ แต่เอกสาร ที่โจทก์ส่งให้แก่จำเลยมีจำนวน 16 ฉบับ เอกสารทั้งหมดระบุว่าจะออกให้โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ นาวี ฉบับที่ 1 ออกให้เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2546 ส่วนฉบับที่ 2 ถึงที่ 16 ออกให้เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2546 เอกสารทั้ง 16 ฉบับ ลงลายมือชื่อโดย MR.VICHAİ THONGORN ตำแหน่ง GOVERNMENT SHIP SURVEYOR และประทับตรากองตรวจเรือ กรมเจ้าท่า กำกับการลงลายมือชื่อ กับมีการรับรองสำเนาถูกต้อง

โดยลงลายมือชื่อ MR.VICHAI THONGORN ตำแหน่ง GOVERNMENT SHIP SURVEYOR และประทับตรา กองตรวจเรือ กรมเจ้าท่า ทั้ง 16 ฉบับ เอกสารทั้ง 16 ฉบับนี้ โจทก์อ้างเพื่อแสดงว่ามีการตรวจสอบเรือ เบญจมาศทั้งตัวเรือและอุปกรณ์ในเรือ รวมถึงระบบวิทยุ ระบบความปลอดภัยและระบบต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการเดินเรือระหว่างประเทศแล้ว รับรองว่าอยู่ในสภาพดี ในชั้นพิจารณาจำเลยได้ระบุพยานและมีคำขอให้ศาล ทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างกลางมีคำสั่งเรียกเอกสารทั้ง 16 ฉบับ ดังกล่าวจากกรมการขนส่งทาง น้ำและพาณิชยนาวี กับหมายเรียกผู้อำนวยการกองตรวจเรือหรือผู้แทนและนายวิชัย มาเบิกความ แต่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมีหนังสือแจ้งตอบว่าได้ทำการตรวจสอบแล้วปรากฏว่าเอกสารดังกล่าวไม่ได้ออก โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจึงไม่สามารถส่งศาลประกอบการพิจารณาได้ และกองตรวจเรือมี หนังสือแจ้งตอบว่า กองตรวจเรือได้มอบหมายให้นายวิบูลย์ ตำแหน่งเจ้าพนักงานตรวจเรือ 5 กลุ่มตรวจสภาพ เรือเป็นผู้แทนในการเป็นพยานศาล สำหรับนายวิชัย ไม่มีชื่อปรากฏในกองตรวจเรือแต่อย่างใด ทั้งจำเลยยังมี นายวิบูลย์ผู้ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการกองตรวจเรือมาเบิกความยืนยันว่า เอกสารตามหมายเรียกทุก ฉบับไม่ได้ออกโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี แม้เลขที่อ้างอิงในหนังสือก็ไม่ใช้ลักษณะเลขที่อ้างอิง ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และไม่ปรากฏว่ามีเจ้าพนักงานชื่อนายวิชัย ในกองตรวจเรือ

เมื่อเรือเบญจมาศประสบอุบัติเหตุโจทก์ได้ยื่นคำร้องต่อกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ขออนุมัตินายช่างไปตรวจเรือที่ประสบอุบัติเหตุ ก็ปรากฏข้อเท็จจริงตามสำเนาหนังสือของกรมการขนส่งทาง น้ำและพาณิชยนาวี ที่ คค 0301/00681 ลงวันที่ 16 กันยายน 2546 ถึงรองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้า กลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง อ้างถึงเหตุที่อนุมัติให้ข้าราชการเดินทางไปต่างประเทศว่า กรมการขนส่งทางน้ำและ พาณิชยนาวี ได้รับแจ้งจากบริษัทโจทก์ว่า ได้ซื้อเรือยนต์ชื่อเบญจมาศ กำหนดส่งมอบเรือที่ประเทศ ไต้หวันไคสไตในวันที่ 19 กันยายน 2546 จึงขอให้เจ้าพนักงานตรวจเรือเดินทางไปตรวจเรือดังกล่าว เพื่อออก ใบอนุญาตให้เรือชั่วคราว ณ ประเทศไต้หวันไคสไต กรณีมิใช่เรื่องการขออนุมัติให้ไปตรวจเรือที่ประสบอุบัติเหตุ ดังที่โจทก์อ้าง และการที่โจทก์แจ้งขอให้เจ้าพนักงานตรวจเรือเดินทางไปตรวจเรือเพื่อออกใบอนุญาตชั่วคราว โดยแจ้งกำหนดส่งมอบเรือวันที่ 19 กันยายน 2546 ดังกล่าว ทำให้ขัดแย้งกับที่โจทก์นำสืบว่า โจทก์ได้รับมอบ เรือตามสัญญาซื้อขายแล้ว และโจทก์ได้จัดการให้มีการสำรวจเรือ และขัดแย้งกับที่โจทก์นำสืบว่า โจทก์ได้รับ เอกสารประกอบการเดินเรือเป็นการชั่วคราวก่อนเรือประสบอุบัติเหตุเพื่อใช้ในการเดินทางกลับมาตรวจสภาพ เรือที่ประเทศไทย ส่วนพยานหลักฐานของจำเลยที่มีหนังสือของผู้อำนวยการกองตรวจเรือ ยืนยันว่า โจทก์ เพียงแต่ยื่นคำร้องไว้ล่วงหน้าเพื่อให้เจ้าพนักงานตรวจเรือ ตรวจเรือเมื่อจดทะเบียนเรือใหม่ กรมการขนส่งทาง น้ำและพาณิชยนาวีมีหนังสือ แจ้งยืนยันว่าเอกสารทั้ง 16 ฉบับ ที่โจทก์อ้างเพื่อแสดงว่ามีการตรวจเรือ เบญจมาศแล้วอยู่ในสภาพดี มิใช่เอกสารที่ออกโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ประกอบกับจำเลยมี รายงานของบริษัทดับเบิลยู เค เว็บสเตอร์ (อินเตอร์เนชั่นแนล) พีทีอี จำกัด ซึ่งมีรายละเอียดลำดับเหตุการณ์ที่ เกิดขึ้นก่อนและหลังจากเรือเกยตื้นอย่างชัดเจนและสมเหตุผล รายงานผลการตรวจสอบของประธานน้ำก็ พบสภาพท้องเรือมีรอยและพืชน้ำเกาะ และมีร่องรอยผู้กร่อนในลักษณะของการขาดการบำรุงรักษา โดยมี ภาพถ่ายรายละเอียดของเรือที่เกยตื้น รวม 34 ภาพ ที่สอดคล้องกับรายงาน พยานหลักฐานของจำเลยดังกล่าว มีน้ำหนักน่าเชื่อถือกว่าพยานหลักฐานโจทก์ เชื่อได้ว่านับตั้งแต่เอาประกันภัยไว้กับจำเลยจนกระทั่งเรือเกยตื้น เรือเบญจมาศยังไม่เคยได้รับการตรวจเพื่อจดทะเบียน ไม่เคยได้รับใบอนุญาตหรือได้รับการจดทะเบียนจาก กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และไม่อยู่ในสภาพพร้อมที่จะเดินเรือได้โดยปลอดภัย คดีฟังได้ว่าโจทก์ ปฏิบัติผิดเงื่อนไขตามกรมธรรม์ประกันภัยในข้อคำรับรองว่า เรือต้องได้ รับใบอนุญาตและได้รับการจดทะเบียนจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีตลอดอายุของกรมธรรม์ประกันภัย และเรือต้องมีอุปกรณ์ เครื่องมือที่ถูกต้องเหมาะสมตามเงื่อนไขของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี อันเป็นผลให้ผู้รับประกันภัย

หลุดพ้นจากความรับผิดชอบในทันที ฉะนั้น ขณะเกิดเหตุการณ์ธรรม์ประกันภัย จึงไม่ให้ความคุ้มครองไม่ว่าภัยจะเกิดขึ้นจริงตามที่โจทก์กล่าวอ้างหรือไม่ จำเลยผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนความเสียหายให้แก่โจทก์ ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษาให้จำเลยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่โจทก์นั้น ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศไม่เห็นพ้องด้วย อุทธรณ์ของจำเลยข้อนี้ฟังขึ้น ส่วนอุทธรณ์ของโจทก์ที่ขอให้จำเลยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพิ่มขึ้นอีกจนเต็มจำนวนมูลค่าความเสียหายนั้นฟังไม่ขึ้น และกรณีไม่จำต้องวินิจฉัยอุทธรณ์ของจำเลยในปัญหาข้ออื่น เพราะไม่ทำให้ผลแห่งคดีเปลี่ยนแปลงไป

พิพากษากลับ ให้ยกฟ้องโจทก์ ค่าฤชาธรรมเนียมทั้งสองศาลให้เป็นพับ

(สมศักดิ์ เนตรมัย - อร่าม เสนามนตรี - สุวัฒน์ วรรณะหทัย)