

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8761/2555

บริษัทศรีอยุธยาประกันภัย จำกัด (มหาชน)
บริษัทจีทีแอล (ไทยแลนด์) จำกัด กับพวก

โจทก์
จำเลย

พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 3, 39, 44

จำเลยที่ 1 เรียกเก็บค่าใช้จ่าย ค่าขนส่งจากผู้ซื้อสินค้าซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยเพื่อนำไปจ่ายให้แก่จำเลยที่ 4 ซึ่งเป็นตัวแทนของจำเลยที่ 3 ผู้รับตราส่ง เพื่อแลกใบปล่อยสินค้าที่จำเลยที่ 5 ออกให้แก่จำเลยที่ 3 มิใช่กรณีที่จำเลยที่ 1 เรียกเก็บค่าขนส่งเป็นของตนเองในฐานะผู้ขนส่ง จำเลยที่ 1 จึงเป็นเพียงตัวแทนของผู้ซื้อซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยในการไปติดต่อผู้ขนส่งเท่านั้นไม่ใช่ผู้ขนส่ง จำเลยที่ 1 จึงไม่ต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่ง

จำเลยที่ 5 เป็นผู้ออกใบตราส่งแบบ FCL/FCL หรือ CY/CY ให้แก่จำเลยที่ 3 ซึ่งเมื่อพิจารณาประกอบกับใบตราส่งของจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นใบตราส่งแบบ CFS/CFS จะเห็นได้ว่า ใบตราส่งของจำเลยที่ 2 ที่รับขนส่งสินค้าระบบตู้สินค้าแบบ CFS/CFS อันหมายถึงสินค้าบรรจุไม่เต็มตู้โดยมีการบรรจุสินค้าหลายเจ้าของรวมทั้งสินค้า 3 พัลเลตส์ นี้ด้วย และปิดผนึกตู้สินค้าที่ท่าต้นทางแล้วมอบให้จำเลยที่ 5 ขนส่ง จำเลยที่ 5 จึงออกใบตราส่งแบบ FCL/FCL หรือ CY/CY ให้ โดยรับตู้สินค้าที่บรรจุเต็มตู้มา โดยระบุชื่อจำเลยที่ 3 เป็นผู้ส่ง และจำเลยที่ 4 เป็นผู้รับตราส่ง มีผลให้จำเลยที่ 4 ต้องมารับตู้สินค้านี้ไปเองเพื่อนำไปเปิด แล้วนำสินค้าไปส่งแก่ลูกค้าแต่ละราย ซึ่งเมื่อเรือถึงปลายทางจำเลยที่ 4 ในฐานะผู้รับตราส่งมารับของในนามของจำเลยที่ 3 แสดงให้เห็นว่า จำเลยที่ 4 เป็นเพียงตัวแทนมารับของที่ปลายทางเท่านั้น ไม่ใช่ผู้ร่วมขนส่งจึงไม่ต้องรับผิดชอบ ส่วนจำเลยที่ 5 ไม่ได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของโดยตรง แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งสินค้าทางทะเลเฉพาะช่วงจากท่าเรือในสาธารณรัฐสิงคโปร์มายังประเทศไทย จึงเป็นผู้ขนส่งอื่นตาม พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 3 ซึ่งจะต้องรับผิดชอบเมื่อเหตุแห่งความสูญหายของสินค้าเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งในส่วนที่ตนได้รับมอบหมายตามพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว มาตรา 44 ประกอบมาตรา 39 เมื่อตัวแทนของจำเลยที่ 3 เป็นผู้บรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าและปิดผนึกด้วยตราผนึก เมื่อถึงปลายทางตู้สินค้าและตราผนึกที่ตู้สินค้านั้นยังคงเดิมและอยู่ในสภาพดี แสดงว่าระหว่างการขนส่งสินค้าโดยจำเลยที่ 5 นั้น ตู้สินค้าไม่ได้ถูกเปิดและขนถ่ายสินค้าออกจากตู้จึงมีเหตุให้เชื่อได้ว่าสินค้าไม่ได้สูญหายระหว่างอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 5 ตามที่ได้รับมอบหมายให้ขนส่ง จำเลยที่ 5 ในฐานะผู้ขนส่งอื่นไม่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายดังกล่าว

ตามกรมธรรม์ประกันภัย โจทก์รับประกันภัยสินค้าเป็นมูลค่า 51,338.76 ยูโร คิดเป็นเงินบาทตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ 2,620,843.70 บาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน 1 ยูโร เท่ากับ 51.05 บาท และเมื่อสินค้าเสียหายเป็นเงิน 14,848 ยูโร ผู้เอาประกันภัยเรียกร้องให้โจทก์ชดเชยค่าสินไหมทดแทน โดยคิดคำนวณเป็นเงินบาทเป็นสัดส่วนกับมูลค่าประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัย เป็นเงิน 871,688.96 บาท เท่ากับที่โจทก์คิดคำนวณได้และจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย เชื่อได้ว่าเป็นการคิดคำนวณถูกต้องแล้ว โจทก์จึงมีสิทธิได้รับชำระหนี้เต็มจำนวนดังกล่าว

โจทก์ฟ้องขอให้บังคับจำเลยทั้งห้าชำระเงินจำนวน 871,688.96 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2548 จนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์

จำเลยทั้งห้า ให้การขอให้ยกฟ้อง

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษาให้จำเลยที่ 2 และที่ 3 ชำระเงินจำนวน 757,990.40 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี แก่โจทก์นับแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2548 จนกว่าจะชำระเสร็จ ดอกเบี้ยถึงวันฟ้อง (ฟ้องวันที่ 5 มิถุนายน 2549) ต้องไม่เกิน 29,031.42 บาท ให้จำเลยที่ 2 และที่ 3 ชำระค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์โดยกำหนดค่าทนายความ 30,000 บาท ยกฟ้องจำเลยที่ 1 ที่ 4 และที่ 5 ค่าฤชาธรรมเนียมระหว่างโจทก์และจำเลยที่ 1 ที่ 4 และที่ 5 ให้เป็นพับ

โจทก์อุทธรณ์ต่อศาลฎีกา

ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศวินิจฉัยว่า ข้อเท็จจริงที่คู่ความไม่โต้แย้งกันรับฟังได้เป็นยุติในเบื้องต้นว่าบริษัทรอยัล ปอร์ชเลน จำกัด (มหาชน) ในประเทศไทยได้สั่งซื้อส่วนประกอบเครื่องรีดดินใช้ในอุตสาหกรรมการผลิตเซรามิกจากบริษัทซามา แมสซิเนนบาว จำกัด ในสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี โดยโจทก์เป็นผู้รับประกันภัยสินค้าจากบริษัทรอยัล ปอร์ชเลน จำกัด (มหาชน) ในระหว่างการขนส่งตั้งแต่โรงงานของผู้ขายที่สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีจนถึงคลังสินค้าของผู้ซื้อดังกล่าวซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยและเป็นผู้รับตราส่ง หากเกิดความเสียหายหรือสูญหายโจทก์จะชำระค่าเสียหายให้ในวงเงิน 2,620,843.70 บาท จำเลยที่ 2 เป็นผู้ขนส่งสินค้าดังกล่าวซึ่งบรรจุบนแผงรองบรรทุก จำนวน 3 พัลเลตจากผู้ขายมาให้ผู้เอาประกันภัย โดยจำเลยที่ 3 ได้จ้างบริษัทแพกกิ้ง เซ็นเตอร์ ฮัมบูร์ก จีเอ็มบีเอช ทำการตรวจนับและบรรจุสินค้าเข้าสู่สินค้าเลขที่ HJCU 109 086 - 6 แล้วปิดผนึกตู้สินค้าด้วยตราผนึกเลขที่ PCH 023393 เรียบร้อย จากนั้นจำเลยที่ 3 ได้นำตู้สินค้าดังกล่าวไปมอบให้จำเลยที่ 5 ที่ท่าเรือเมืองฮัมบูร์กเพื่อให้จำเลยที่ 5 จัดการขนส่งไปยังคลังสินค้าที่ลาดกระบัง ในประเทศไทย โดยจำเลยที่ 5 ได้ออกใบตราส่งแบบ FCL/FCL หรือ CY/CY ให้แก่จำเลยที่ 3 ระบุให้จำเลยที่ 4 ซึ่งเป็นตัวแทนของจำเลยที่ 3 ในประเทศไทยเป็นผู้รับตราส่ง วันเดียวกันจำเลยที่ 3 ก็ได้ออกใบตราส่งแบบ CFS/CFS ให้แก่บริษัทซามา แมสซิเนนบาว จำกัด ผู้ขาย โดยระบุจำเลยที่ 4 เป็นผู้รับตราส่งเช่นกัน เมื่อเรือโพฮัง ซีเนเตอร์ เดินทางถึงท่าเรือสาธารณรัฐสิงคโปร์มีการขนถ่ายตู้สินค้าดังกล่าวลงเรือมาตุภูมิ ซึ่งเป็นเรือเล็กกว่า เพื่อเดินทางขนส่งต่อมายังท่าเรือแหลมฉบัง และขนส่งต่อไปยังคลังสินค้าของบริษัทไทย ฮันจินโลจิสติกส์ จำกัด ที่ลาดกระบัง ก่อนเปิดตู้สินค้าพนักงานของบริษัทฟาสต์อินเตอร์โมเดล เซอร์วิส จำกัด ได้ตรวจสอบสภาพตู้สินค้าแล้วปรากฏว่า ตู้สินค้าเลขที่ HJCU 109 086 - 6 และตราผนึกเลขที่ PCH 023393 อยู่ในสภาพดี แต่เมื่อเปิดตู้สินค้าพบว่า ภายในตู้บรรจุสินค้าหลายรายการรวมทั้งสินค้าที่ผู้เอาประกันภัยซื้อ แต่มีเพียง 2 พัลเลต เท่านั้น สูญหายไป 1 พัลเลต

มีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของโจทก์ว่า จำเลยที่ 1 ที่ 4 และที่ 5 เป็นผู้ร่วมขนส่งสินค้าซึ่งต้องร่วมรับผิดชอบโจทก์ตามฟ้องหรือไม่ ปัญหานี้โจทก์มีเพียงนายอานาจ ผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อของบริษัทรอยัล ปอร์ชเลน จำกัด (มหาชน) ผู้เอาประกันภัยเบิกความประกอบใบเรียกเก็บค่าขนส่งเอกสารว่า ผู้เอาประกันภัยได้สั่งซื้อส่วนประกอบเครื่องรีดดินใช้ในอุตสาหกรรมการผลิตเซรามิกจากบริษัทซามา แมสซิเนนบาว จำกัด ในราคาออกจากโรงงาน (EX - WORK) ซึ่งหมายถึง ผู้ซื้อมีหน้าที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งตั้งแต่จากโรงงานของผู้ขายเอง ผู้เอาประกันภัยจึงว่าจ้างจำเลยที่ 1 ให้จัดการขนส่งสินค้าจากโรงงานผู้ขายไปยังท่าเรือเมืองฮัมบูร์ก สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีเพื่อขนส่งทางทะเล ส่วนนางสาวสุวิสา ผู้จัดการฝ่ายขายของจำเลยที่ 1 เบิกความว่า จำเลยที่ 1 ได้รับมอบหมายจากบริษัทรอยัล ปอร์ชเลน จำกัด (มหาชน) ผู้เอาประกันภัย ให้เป็นผู้ติดต่อประสานงานในการนำสินค้าจำนวน 3 พัลเลต จากสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีเข้ามาส่งให้แก่บริษัทดังกล่าว จำเลยที่ 1 จึงได้ติดต่อผ่านจำเลยที่ 4 ไปยังบริษัทชิปโก้ ทรานสปอร์ตอินซ์ จำกัด ในสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีให้ช่วยจัดหาวางจ้างผู้ขนส่งทางทะเล บริษัทดังกล่าวก็ตกลงดำเนินการให้โดยไปติดต่อ

จำเลยที่ 3 เพื่อจองระวางเรือ และบริษัทดังกล่าวได้นำสินค้าไปส่งมอบแก่จำเลยที่ 3 เพื่อขนส่งจากท่าเรือเมืองฮัมบูร์กมายังท่าเรือกรุงเทพ และตามใบตราส่งซึ่งเป็นหลักฐานแห่งสัญญาฯ รับขนจากท่าเรือเมืองฮัมบูร์กมายังท่าเรือกรุงเทพก็ระบุว่า บริษัทซามา แมสซิเนนบาว จำกัด ผู้ขายเป็นผู้ส่ง มีจำเลยที่ 3 ลงนามในใบตราส่งที่เป็นแบบพิมพ์ใบตราส่งของจำเลยที่ 2 จึงแสดงให้เห็นว่าจำเลยที่ 2 เป็นผู้ขนส่งเจือสมกับคำเบิกความพยานจำเลยที่ 1 ดังกล่าว ส่วนใบเรียกเก็บค่าขนส่งนั้น จำเลยที่ 1 นำสืบอธิบายว่าเป็นการเรียกเก็บค่าใช้จ่าย ค่าขนส่งเพื่อนำไปจ่ายให้จำเลยที่ 4 แลกกับใบปล่อยสินค้าสอดคล้องกับที่นายสรารุช ผู้รับมอบอำนาจจำเลยที่ 2 ถึงที่ 4 เบิกความว่า จำเลยที่ 4 เป็นตัวแทนของจำเลยที่ 3 ในประเทศไทยมีหน้าที่รับแจ้งการมาถึงของสินค้าแจ้งให้เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนทราบและดำเนินการเกี่ยวกับการปล่อยสินค้าพิพาท โดยได้รับคำตอบแทนจากจำเลยที่ 1 ตามรายการค่าใช้จ่ายและเบิกความตอบนายโจทก์ถามค้านว่า จำเลยที่ 4 เป็นผู้รับชำระค่าระวางที่ปลายทาง แสดงให้เห็นว่าจำเลยที่ 1 เรียกเก็บค่าใช้จ่าย ค่าขนส่งดังกล่าวจากบริษัทผู้ซื้อสินค้าซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยเพื่อนำไปจ่ายให้แก่จำเลยที่ 4 ซึ่งเป็นตัวแทนของจำเลยที่ 3 ผู้รับตราส่ง เพื่อแลกเปลี่ยนสินค้าที่จำเลยที่ 5 ออกให้แก่จำเลยที่ 3 มิใช่กรณีที่จำเลยที่ 1 เรียกเก็บค่าขนส่งเป็นของตนเองในฐานะผู้ขนส่งพยานหลักฐานของจำเลยที่ 1 มีน้ำหนักดีกว่าพยานหลักฐานของโจทก์ ฟังได้ว่า จำเลยที่ 1 เป็นเพียงตัวแทนของผู้ซื้อซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยในการไปติดต่อผู้ขนส่งเท่านั้น ไม่ใช่ผู้ขนส่ง จำเลยที่ 1 จึงไม่ต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่ง ส่วนจำเลยที่ 5 เป็นผู้ออกใบตราส่งแบบ FCL/FCL หรือ CY/CY ให้แก่จำเลยที่ 3 ตามใบตราส่งของจำเลยที่ 5 ซึ่งเมื่อพิจารณาประกอบกับใบตราส่งของจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นใบตราส่งในการขนส่งแบบ CFS/CFS จะเห็นได้ว่า ใบตราส่งของจำเลยที่ 2 ที่รับขนส่งสินค้าระบบตู้สินค้าแบบ CFS/CFS อันหมายถึงสินค้าบรรจุไม่เต็มตู้ โดยมีการบรรจุสินค้าหลายเจ้าของรวมทั้งสินค้า 3 พัลเลตนี้ด้วยซึ่งระบุเป็นสินค้าส่วนประกอบของเครื่องจักรบรรจุในตู้สินค้าเลขที่ HJCU 109 086 - 6 และปิดผนึกตู้สินค้าที่ทำต้นทางแล้วมอบให้จำเลยที่ 5 ขนส่ง จำเลยที่ 5 จึงออกใบตราส่งแบบ FCL/FCL หรือ CY/CY ให้ โดยรับตู้สินค้าที่บรรจุเต็มตู้มาโดยระบุชื่อจำเลยที่ 3 เป็นผู้ส่งและจำเลยที่ 4 เป็นผู้รับตราส่ง มีผลให้จำเลยที่ 4 ต้องมารับตู้สินค้านี้ไปเองเพื่อนำไปเปิดแล้วนำสินค้าไปส่งแก่ลูกค้าแต่ละราย ซึ่งก็ปรากฏว่า เมื่อเรือถึงท่าเรือปลายทางจำเลยที่ 4 ในฐานะผู้รับตราส่งมารับของในนามของจำเลยที่ 3 การดำเนินการเช่นว่านี่ย่อมแสดงให้เห็นว่าจำเลยที่ 4 เป็นเพียงตัวแทนมารับของที่ปลายทางเท่านั้น ไม่ใช่ผู้ร่วมขนส่งทางทะเลครั้งนี้แต่อย่างใดจึงไม่ต้องรับผิดชอบจำเลยที่ 5 ไม่ได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของโดยตรง แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งสินค้าทางทะเลเฉพาะช่วงจากท่าเรือในสาธารณรัฐสิงคโปร์มายังประเทศไทยจึงเป็นผู้ขนส่งอื่น ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 3 ซึ่งจำเลยที่ 5 ในฐานะเป็นผู้ขนส่งอื่นนี้จะต้องรับผิดชอบเมื่อเหตุแห่งความสูญหายของสินค้าเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งในส่วนที่ตนได้รับมอบหมายตามพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวมาตรา 44 ประกอบมาตรา 39 แต่ข้อเท็จจริงได้ความว่า ตัวแทนของจำเลยที่ 3 เป็นผู้บรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าเลขที่ HJCU 109 086 - 6 และปิดผนึกตู้สินค้าด้วยตราฝักเลขที่ PCH 023393 และเมื่อถึงปลายทางตู้สินค้าและตราฝักที่ตู้สินดียังคงเดิมและอยู่ในสภาพดี แสดงว่าระหว่างการขนส่งสินค้าโดยจำเลยที่ 5 นั้น ตู้สินค้าไม่ได้ถูกเปิดและขนถ่ายสินค้าออกจากตู้เลย จึงมีเหตุให้เชื่อได้ว่าสินค้าไม่ได้สูญหายระหว่างอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 5 ตามที่ได้รับมอบหมายให้ขนส่ง จำเลยที่ 5 ในฐานะผู้ขนส่งอื่นไม่ต้องรับผิดชอบตามบทกฎหมายดังกล่าว คงมีแต่ผู้ขนส่งที่ยังต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 39 ประกอบมาตรา 43 ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษายกฟ้องโจทก์สำหรับจำเลยที่ 1 ที่ 4 และที่ 5 ชอบแล้ว อุทธรณ์ของโจทก์ข้อนี้ฟังไม่ขึ้น

มีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของโจทก์อีกว่า จำเลยที่ 2 และที่ 3 ซึ่งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางวินิจฉัยว่าเป็นผู้ร่วมกันขนส่งต้องรับผิดชอบต่อโจทก์เต็มตามจำนวนเงินที่โจทก์ขอใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยเป็นจำนวนเงิน 871,688.96 บาท หรือไม่ เห็นว่า ตาม

กรมธรรม์ประกันภัย โจทก์รับประกันภัยสินค้าของผู้เอาประกันภัยเป็นมูลค่า 51,338.76 ยูโร คิดเป็นเงินบาท ตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์จำนวน 2,620,843.70 บาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน 1 ยูโร เท่ากับ 51.05 บาท และ ได้ความตามรายงานการสำรวจความเสียหายปรากฏว่าสินค้าเสียหายคิดเป็นเงิน 14,848 ยูโร บริษัทรอยัล ปอร์ชเลน จำกัด (มหาชน)เรียกร้องให้โจทก์ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยคิดคำนวณเป็นเงินบาทเป็นสัดส่วนกับ มูลค่าประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยจำนวน 2,620,843.70 บาท ตามหนังสือของบริษัทดังกล่าว ได้เป็น เงินจำนวน 871,688.96 บาท เท่ากับที่โจทก์คิดคำนวณได้และจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามเช็คและใบรับช่วงสิทธิ จึงเชื่อได้ว่าเป็นการคิดคำนวณถูกต้องแล้ว โจทก์จึงมีสิทธิ ได้รับชำระหนี้เต็มจำนวนดังกล่าว

พิพากษาแก้เป็นว่า ให้จำเลยที่ 2 และที่ 3 ร่วมกันชำระเงินจำนวน 871,688.96 บาท พร้อม ดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2549 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น นอกจากนี้ ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ค่าฤชาธรรมเนียมชั้นนี้ ให้เป็นพับ

(รัชพันธ์ ประพทุธนิตสาร - อร่าม เสนามนตรี - ปริญญา ตีผดุง)