

## 4.ฎีกาเกี่ยวกับ พ.ร.บ. รับขนทางทะเล

### คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3211/2552

บริษัท ประกันคุ้มภัย จำกัด (มหาชน)

โจทก์

บริษัท ไวส์เฟรทเซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด

จำเลย

บริษัท แอโร-มารีน ทรานสเวิลด์ จำกัด

จำเลยร่วม

พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 3, 58, 60

โจทก์จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับตราส่งเป็นเช็ค แต่ผู้รับตราส่งไม่สามารถนำเช็คไปเรียกเก็บเงินได้จึงจัดส่งคืนโจทก์ จากนั้นผู้รับตราส่งตกลงให้ผู้เอาประกันภัยเป็นผู้รับค่าสินไหมทดแทนผู้รับตราส่ง และโจทก์จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นตัวแทนของผู้รับตราส่งแล้ว เท่ากับโจทก์ได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว โจทก์ย่อมรับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่งซึ่งมีต่อผู้ขนส่ง โจทก์จึงมีอำนาจฟ้อง

ตาม พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 3 บัญญัตินิยามคำว่า “ภาชนะขนส่ง” หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้า หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกันซึ่งใช้บรรจุหรือรองรับของ หรือใช้รวมหน่วยการขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกันเพื่อประโยชน์ในการขนส่งทางทะเล และ “หน่วยการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยแห่งของที่ขนส่งทางทะเลซึ่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น กระสอบ ชัน ถัง ตู้ ม้วน ลัง ลูก ห่อ หีบ อัน หรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่นเมื่อข้อเท็จจริงตามทางพิจารณาได้ความว่าการขนส่งสินค้าครั้งนี้ สินค้ามี 880 ชุด บรรจุอยู่ในลังหรือกล่องกระดาษรวม 22 ลัง และวางบนไม้รองสินค้า 2 ไม้รองสินค้าดังนี้ แม้สินค้ามี 880 ชุด แต่ชุดของสินค้าดังกล่าวไม่ใช่หน่วยการขนส่งตามคำนิยามข้างต้น ส่วนไม้รองสินค้าตามคำนิยามก็เป็นเพียงภาชนะขนส่ง เมื่อสินค้าที่ขนส่งมี 22 ลัง แต่ละลังที่บรรจุสินค้าอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ จึงถือว่าแต่ละลังที่บรรจุสินค้าเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง เมื่อสินค้าทั้งหมดมี 22 ลัง ใน 1 ลังบรรจุสินค้ารวม 40 ชุด แต่สินค้าได้รับความเสียหายรวม 660 ชุด เท่ากับ 17 ลัง หรือ 17 หน่วยการขนส่ง ดังนี้ จำเลยและจำเลยร่วมจึงต้องรับผิดชอบเป็นเงิน 170,000 บาท และเมื่อโจทก์เข้ารับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้รับประโยชน์ และผู้รับตราส่งมีสิทธิเท่ากับผู้ส่ง เมื่อผู้ขนส่งมีสิทธิในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตาม มาตรา 58 มาใช้บังคับได้ ผู้ขนส่งจึงยกการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งดังกล่าวมาใช้อ้างต่อโจทก์ได้ด้วย

โจทก์ฟ้องขอให้บังคับจำเลยชำระเงินแก่โจทก์ 830,378.42 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีของเงินต้น 793,528.28 บาท นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ

จำเลยให้การว่า ขอให้ยกฟ้อง

ระหว่างพิจารณา จำเลยยื่นคำร้องขอให้เรียกบริษัทแอโร-มารีน ทรานสเวิลด์ จำกัด เข้ามาเป็นจำเลยร่วม ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางอนุญาต

จำเลยร่วมให้การ ขอให้ยกฟ้อง

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษาให้จำเลยและจำเลยร่วมร่วมกันชำระเงิน 529,018.85 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันฟ้อง (วันที่ 21 พฤษภาคม 2547) จนกว่าจะชำระเสร็จกับให้จำเลยและจำเลยร่วมใช้ค่าฤชาธรรมเนียม โดยกำหนดค่าทนายความ 25,000 บาท

จำเลยและจำเลยร่วมอุทธรณ์ต่อศาลฎีกา

ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางวินิจฉัยว่า “... ข้อเท็จจริงที่โจทก์ จำเลยและจำเลยร่วมไม่ได้โต้เถียงกันในชั้นนี้รับฟังเป็นยุติว่าบริษัททาคาคอม (ประเทศไทย) จำกัด ได้ขายสินค้าจำพวกรีโมทคอนโทรล จำนวน 880 ชุด ให้แก่บริษัทยูเอเด เจแปน เรดิโอ จำกัด ผู้ซื้อที่ประเทศญี่ปุ่น ในราคา 3,275,360 เยน ตามสำเนาใบกำกับสินค้า โดยผู้ขายได้ทำสัญญาประกันภัยสินค้าในระหว่างการขนส่งไว้กับโจทก์ในทุนประกันภัย 1,297,042 บาท ตามสำเนากรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล ผู้ขายได้ติดต่อว่าจ้างจำเลยขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปส่งให้ผู้ซื้อเมืองโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น ภายใต้เงื่อนไขการขนส่งแบบซีเอฟเอส/ซีเอฟเอส ตามสำเนาใบตราส่งแล้วจำเลยได้มอบหมายให้จำเลยร่วมทำการขนส่งสินค้านั้นตามใบตราส่งจำเลยร่วมได้รับมอบสินค้าในสภาพเรียบร้อย ต่อมาวันที่ 21 พฤษภาคม 2546 เรือขนส่งสินค้าถึงเมืองโตเกียว จำเลยได้เปิดตู้คอนเทนเนอร์แล้วนำสินค้าไปเก็บในคลังสินค้า วันที่ 29 เดือนเดียวกัน ผู้รับตราส่งไปขอรับสินค้าตามสำเนาใบส่งปล่อยสินค้า ปรากฏว่ากล่องบรรจุสินค้าฉีกขาดและมีรอยแตก ต่อมาได้สำรวจตรวจสอบปรากฏว่าสินค้าได้รับความเสียหาย ผู้รับตราส่งจึงเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากโจทก์

ปัญหาต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของจำเลยและจำเลยร่วมประการแรกมีว่า โจทก์มีอำนาจฟ้องหรือไม่ โดยจำเลยและจำเลยร่วมอ้างว่าโจทก์ไม่ได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้รับประกันภัย ตามกรมธรรม์ประกันภัย โจทก์ย่อมไม่ได้เข้ารับช่วงสิทธิของผู้รับตราส่ง โจทก์จึงไม่มีอำนาจฟ้อง ในข้อนี้โจทก์มีนางสาวนภภรณ์ เจ้าหน้าที่สินไหมทดแทนของโจทก์เป็นพยานยืนยันบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงหรือความเห็นและเบิกความประกอบว่าผู้รับตราส่งในฐานะผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยได้เรียกร้องมายังโจทก์ให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับตราส่ง ต่อมาโจทก์ได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นเงิน 793,529.28 บาท ให้แล้วโดยจ่ายให้ผู้เอาประกันภัยแทนเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2546 ตามใบรับค่าสินไหมทดแทนและใบรับช่วงสิทธิ เหตุที่จ่ายให้ผู้เอาประกันภัยแทนเนื่องจากผู้รับตราส่งไม่สามารถนำเช็คที่โจทก์จ่ายให้ไปเรียกเก็บเงินได้ จึงจัดส่งเช็คกลับคืนมายังโจทก์ตามหลักฐานการคืนเงินของธนาคารและใบเสร็จรับเงิน ยังได้ความตามคำเบิกความของนางสาวนภภรณ์ตอบนายโจทก์ถามถึงว่า ได้มีการตกลงระหว่างโจทก์กับผู้รับตราส่งว่าให้โจทก์จ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัย โดยผู้รับตราส่งยินยอมให้ผู้เอาประกันภัยเป็นผู้รับค่าสินไหมทดแทน และโจทก์ยังมีนายสุรสิทธิ์ ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายรับประกันภัยของโจทก์เป็นพยานเบิกความสนับสนุนว่า โจทก์พิจารณาจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ซื้อสินค้าโดยส่งจ่ายเป็นเช็คส่งผ่านให้ตัวแทนโจทก์ที่ประเทศญี่ปุ่น แต่ยังไม่จ่ายให้ผู้ซื้อสินค้าไม่ได้เนื่องจากมีปัญหาเรื่องอัตราแลกเปลี่ยนเงินจึงส่งตราพดคืนมาให้โจทก์ ผู้ซื้อสินค้าจึงแจ้งให้โจทก์ให้จ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขาย เมื่อผู้ขายรับเงินแล้วจึงได้ทำเอกสารใบรับค่าสินไหมทดแทนและใบรับช่วงสิทธิ และโจทก์ทราบว่าผู้ขายได้จ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ซื้อหรือผู้รับตราส่งที่ประเทศญี่ปุ่นแล้ว รายละเอียดตามสำเนาโทรสารซึ่งผู้รับตราส่งแจ้งเรียกเก็บเงินมา ในข้อนี้จำเลยและจำเลยร่วมมีแต่นายปฐมพล เจ้าหน้าที่ฝ่ายขายของจำเลยให้ถ้อยคำเพียงว่าไม่ปรากฏหลักฐานพอเชื่อได้ว่าโจทก์ได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับตราส่งหรือผู้รับตราส่งมอบหมายให้ใครรับแทนเท่านั้น เห็นว่า โจทก์มีพยาน 2 ปาก ให้ถ้อยคำและเบิกความยืนยันประกอบเอกสารดังกล่าวมีน้ำหนักน่าเชื่อถือ ข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่าโจทก์ได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับตราส่งโดยจ่ายเป็นเช็ค แต่ผู้รับตราส่งไม่สามารถนำเช็คไปเรียกเก็บเงินได้จึงจัดส่งคืนโจทก์ จากนั้นผู้รับตราส่งตกลงให้ผู้เอาประกันภัยเป็นผู้รับค่าสินไหมทดแทนแทนผู้รับตราส่งและโจทก์ได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นตัวแทนของผู้รับ

ตราส่งแล้ว เช่นนี้ เท่ากับโจทก์ได้ใช้คำสั่งใหม่ทดแทนให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว โจทก์ย่อมรับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่งซึ่งมีต่อผู้ขนส่ง โจทก์จึงมีอำนาจฟ้องคดีนี้

ปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของจำเลยและจำเลยร่วมประการต่อไปมีว่า จำเลยและจำเลยร่วมต้องรับผิดชอบโจทก์หรือไม่ เพียงใด โดยจำเลยและจำเลยร่วมอ้างว่าจำเลยรับขนส่งสินค้าจากท่าต้นทางกรุงเทพถึงท่าปลายทางเมืองโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น เหตุแห่งการเสียหายของสินค้านั้นไม่ได้เกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้าดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน แต่เกิดขึ้นหลังจากผู้รับตราส่งรับสินค้าที่เมืองโตเกียวแล้ว เห็นว่า ในข้อนี้นางสาวณภัทรภรณ์พยานโจทก์ให้ถ้อยคำ่าว่า เมื่อเรือขนส่งสินค้าถึงท่าปลายทางเมืองโตเกียว ผู้รับตราส่งนำใบสั่งปล่อยสินค้าไปขอรับสินค้าจากคลังสินค้าและพบว่าสินค้าได้รับความเสียหาย กล่องบรรจุสินค้าเปียกน้ำ ฉีกขาดและมีรอยแตกหัก ผู้รับตราส่งจึงโต้แย้งไว้กับตัวแทนของจำเลยและคลังสินค้าที่ท่าปลายทางโดยมีการบันทึกความเสียหายตามที่ผู้รับตราส่งได้โต้แย้งไว้ในใบสั่งปล่อยสินค้าดังกล่าว ต่อมาผู้รับตราส่งได้ติดต่อให้บริษัทคอร์เนล จำกัด ซึ่งเป็นผู้สำรวจตัวแทนของloydไปทำการสำรวจความเสียหายของสินค้าโดยละเอียดพบว่าสินค้าทั้ง 2 ไม้รองสินค้าได้รับความเสียหายกล่าวคือเปียกน้ำ แตกหัก ก่อนที่ผู้รับตราส่งจะรับมอบสินค้าเมื่อผู้รับตราส่งเรียกคำสั่งใหม่ทดแทนจากตัวแทนของจำเลย ตัวแทนของจำเลยก็ได้ปฏิเสธว่าสินค้ามิได้รับความเสียหายและความเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่ง โดยผู้สำรวจได้จัดทำรายงานการสำรวจไว้เห็นว่า นอกจากมีหมายเหตุไว้ในสำเนาใบสั่งปล่อยสินค้าว่า สินค้า 2 ไม้รองสินค้า แตกหักบางส่วนและบีแบนบางส่วนแล้ว ตามรายงานการสำรวจดังกล่าวก็ระบุไว้ว่าเมื่อตัวแทนของผู้รับสินค้ามารับสินค้าที่สถานีส่งมอบสินค้าในวันที่ 29 พฤษภาคม 2546 ปรากฏว่ากล่องกระดาษที่อยู่บนไม้รองสินค้าเปียกน้ำ บีแบน และแตกหักระดับต่างๆ กัน เมื่อรับมอบไม้รองสินค้าดังกล่าวในวันที่ 30 พฤษภาคม 2546 นั้น ผู้รับสินค้าสังเกตพบวากล่องกระดาษมีความเสียหายจากการเปียกน้ำ บีแบนและแตกหักทั่วไป ทั้งมีกล่องกระดาษ 10 กล่อง ที่วางไว้ในสภาพไม่เรียบร้อยนั้นไม่ได้เป็นของเดิม บางกล่องวางกลับหัว แม้ตามรายงานการสำรวจดังกล่าวจะปรากฏว่าได้ทำการสำรวจในวันที่ 3 มิถุนายน 2546 ที่โรงงานของผู้รับสินค้า เมืองยูอิตะ จังหวัดนากาโน แต่การสำรวจดังกล่าวก็เป็นการสำรวจโดยผู้สำรวจที่ผู้รับตราส่งติดต่อมาให้สำรวจความเสียหายของสินค้าโดยละเอียดอีกครั้งหนึ่งหลังจากผู้รับตราส่งได้พบสภาพความเสียหายของสินค้าก่อนที่จะรับมอบสินค้าแล้วดังกล่าว ที่จำเลยและจำเลยร่วมอ้างว่าผู้รับตราส่งรับมอบสินค้าที่เมืองโตเกียวในสภาพเรียบร้อยไม่ปรากฏว่าสินค้าได้รับความเสียหายนั้น จำเลยและจำเลยร่วมมีแต่นายปฐมพล พยานจำเลยให้ถ้อยคำ่าว่า ขณะส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งที่เมืองโตเกียวพบว่าสินค้า 2 ไม้รองสินค้าบางส่วนแตกหัก บางส่วนบุบบี้เท่านั้น ไม่ได้มีการตรวจสอบว่าสินค้าที่บรรจุภายในกล่องเสียหายหรือไม่อย่างไร และเพิ่งปรากฏตามรายงานการสำรวจว่าสินค้าเปียกน้ำด้วย น่าเชื่อว่าสินค้าเปียกน้ำภายหลังการรับมอบนั้น เห็นว่า ที่ใบสั่งปล่อยสินค้าระบุเพียงว่าสินค้า 2 ไม้รองสินค้าแตกหักบางส่วนและบีแบนบางส่วนนั้น เป็นเพียงการตรวจสอบพบความเสียหายในเบื้องต้นและระบุถึงสภาพความเสียหายของสินค้าไว้คร่าวๆ โดยยังไม่ได้ทำการตรวจสอบสินค้าอย่างละเอียดตามรายงานการสำรวจ ก็ระบุไว้ชัดว่าเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2546 ผู้รับสินค้าสังเกตพบวากล่องกระดาษมีความเสียหายจากการเปียกน้ำ จากการบีแบนและแตกหักทั่วไป นายปฐมพลก็เบิกความตอบทนายโจทก์ถามค้านว่าที่ให้ถ้อยคำ่าได้มีการสำรวจสินค้าพิพาทเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2546 ที่โรงงานของผู้รับตราส่งนั้น ก่อนหน้านั้นสินค้าได้มีการตรวจพบว่าเสียหายตั้งแต่ท่าเมืองโตเกียวแล้ว ทั้งนายพัลลภ พยานจำเลยร่วมก็เบิกความตอบทนายโจทก์ถามค้านว่า ความเสียหายเกิดขึ้นแก่สินค้าก่อนส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่งเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างการขนส่ง พยานหลักฐานโจทก์มีน้ำหนักดีกว่าพยานหลักฐานจำเลยและจำเลยร่วม เชื่อได้ว่าเหตุแห่งการเสียหายของสินค้านั้นเกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้าดังกล่าวอยู่ในความดูแลของจำเลยและจำเลยร่วม จำเลยผู้ขนส่งและจำเลยร่วมผู้ขนส่งอื่นย่อมต้องร่วมกันรับผิดชอบเพื่อความเสียหายของสินค้าดังกล่าว ปัญหาต่อไปมีว่า จำเลยและจำเลยร่วมต้องรับผิดชอบเพียงใด โดยจำเลยและจำเลยร่วมอ้างว่าจำเลยและจำเลยร่วมนำข้อจำกัด

ความตามมาตรา 58 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียง 10,000 บาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่งมาใช้บังคับได้ เห็นว่า มาตรา 60 ของพระราชบัญญัติดังกล่าวบัญญัติว่า “การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 58 มิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(1) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้ำที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้ำ หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้...” เมื่อทางนำสืบของโจทก์ได้ความเพียงว่าเมื่อผู้รับตราส่งไปรับสินค้าที่ท่าปลายทางพบว่าสินค้าได้รับความเสียหายจึงได้โต้แย้งไว้เท่านั้น ฝ่ายจำเลยและจำเลยร่วมก็ไม่ได้นำสืบถึงว่าสินค้าเกิดการเสียหายขึ้นอย่างไร ตามทางนำสืบจึงไม่ปรากฏข้อเท็จจริงว่าการเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นได้เกิดขึ้นอย่างไรและเกิดขึ้นเป็นผลจากการที่จำเลย จำเลยร่วมหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของจำเลยหรือจำเลยร่วมได้กระทำหรืองดเว้นกระทำการประการใด เป็นการกระทำหรืองดเว้นกระทำโดยมีเจตนาที่จะทำให้เกิดการเสียหาย หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้หรือไม่ ที่จะมิให้ใช้บังคับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 60 (1) ดังกล่าวข้างต้น ดังนี้ จำเลยและจำเลยร่วมย่อมได้รับประโยชน์โดยผลของกฎหมายในข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 58 ดังกล่าว กรณีดังกล่าวจึงนำข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 58 ดังกล่าวมาใช้บังคับได้ ส่วนที่จำเลยและจำเลยร่วมอ้างว่าสินค้าพิพาทมี 2 ไม้ม้วนสินค้า เท่ากับมี 2 หน่วยการขนส่ง จำเลยและจำเลยร่วมจึงรับผิดเพียง 20,000 บาท และโจทก์อ้างว่าสินค้าพิพาทมี 880 ชุด เท่ากับมี 880 หน่วยการขนส่งนั้น เห็นว่า ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2538 มาตรา 3 บัญญัตินิยามคำว่า “ภาชนะขนส่ง” หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้ม้วนสินค้า หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกันซึ่งใช้บรรจุหรือรองรับของ หรือใช้รวมหน่วยการขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งทางทะเล และ “หน่วยการขนส่ง” หมายความว่าหน่วยแห่งของที่ขนส่งทางทะเลซึ่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น กระสอบ ชิ้น ถู ม้วน ลัง ลูก ห่อ หีบ อัน หรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น เมื่อข้อเท็จจริงตามทางพิจารณาได้ความว่าการขนส่งสินค้าครั้งนี้ สินค้ามี 880 ชุด บรรจุอยู่ในลังหรือกล่องกระดาษ รวม 22 ลังและวางบนไม้ม้วนสินค้า 2 ไม้ม้วนสินค้า ดังนี้ เห็นว่า แม้อสินค้ามี 880 ชุด แต่ชุดของสินค้าดังกล่าวไม่ใช่หน่วยการขนส่งตามคำนิยามดังกล่าวข้างต้น ส่วนไม้ม้วนสินค้าตามคำนิยามดังกล่าวก็เป็นเพียงภาชนะขนส่ง เมื่อสินค้าที่ขนส่งมี 22 ลัง และแต่ละลังที่บรรจุสินค้าอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ จึงถือว่าแต่ละลังที่บรรจุสินค้าเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง เมื่อได้ความตามถ้อยคำของนางสาวนภภรณ์พยานโจทก์ประกอบรายงานการสำรวจว่าสินค้าทั้งหมดมี 22 ลัง ใน 1 ลัง บรรจุสินค้านั้นรวม 40 ชุด แต่สินค้าได้รับความเสียหาย รวม 660 ชุด ซึ่งเท่ากับ 17 ลัง หรือ 17 หน่วยการขนส่ง ดังนี้จำเลยและจำเลยร่วมจึงต้องรับผิดเป็นเงิน 170,000 บาท และเมื่อโจทก์เข้ารับช่วงสิทธิของผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้รับประโยชน์ และผู้รับตราส่งมีสิทธิเท่ากับผู้ส่ง เมื่อผู้ขนส่งมีสิทธิในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 58 มาใช้บังคับได้ ผู้ขนส่งจึงยกการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งดังกล่าวมาใช้อ้างต่อโจทก์ได้ด้วย จำเลยและจำเลยร่วมจึงต้องรับผิดต่อโจทก์เพียง 170,000 บาท ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษานั้น ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเห็นพ้องด้วยบางส่วน อุทธรณ์ของจำเลยและจำเลยร่วมฟังขึ้นบางส่วน

พิพากษาแก้เป็นว่า ให้จำเลยและจำเลยร่วมร่วมกันชำระเงินจำนวน 170,000 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าวนับแต่วันฟ้อง (วันที่ 21 พฤษภาคม 2547) เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ ค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นนี้ให้เป็นพับ นอกจากนี้แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง

( พิณิจ บุญชิต - สุวัฒน์ วรรณะหทัย - ปัญญารัตน์ วีระยะวานิช )