

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4050/2555

บริษัท ไอเอจี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด
บริษัท ไทยขนส่งทางน้ำ จำกัด

โจทก์
จำเลย

ป.พ.พ. มาตรา 616

โจทก์บรรยายฟ้องอ้างว่า โจทก์เป็นผู้รับประกันภัยสินค้าซึ่งผู้ขายขอเอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยเอกสารท้ายฟ้อง การประกันภัยคุ้มครองสินค้าระหว่างการขนส่งจากโรงงานของผู้ขายจนถึงโรงงานของผู้ซื้อที่จังหวัดสระบุรี โดยยังไม่ได้แจ้งถึงกรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิด จำเลยให้การต่อสู้ว่าผู้ขายเอาประกันภัยสินค้าไว้เฉพาะช่วงที่ขนส่งจากประเทศอินโดนีเซียมาถึงเกาะสีชังเท่านั้น ไม่ได้ขยายความคุ้มครองไปถึงช่วงที่ขนส่งจากเกาะสีชังไปยังโรงงานของผู้ซื้อตามที่โจทก์อ้าง โจทก์จึงไม่มีหน้าที่ชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ซื้อและไม่อาจรับช่วงสิทธิจากผู้ซื้อ ข้ออ้างของจำเลยส่วนนี้เป็นไปตามข้อความตามที่ปรากฏในเอกสารกรมธรรม์ประกันภัยท้ายฟ้อง ในชั้นพิจารณาโจทก์นำสืบและอ้างส่งกรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิดอีกฉบับ โดยอ้างว่ากรมธรรม์ประกันภัยตามเอกสารท้ายฟ้องระบุให้เงื่อนไขการประกันภัยเป็นไปตามกรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิดดังกล่าวที่โจทก์ไม่ได้อ้างถึงและมิได้ส่งมาท้ายคำฟ้องเพื่อให้จำเลยได้ตรวจสอบก่อนทำคำให้การ ทั้งที่เอกสารดังกล่าวโจทก์เป็นผู้จัดทำขึ้นและเป็นเอกสารที่อยู่ในครอบครองของโจทก์ จำเลยไม่มีส่วนรู้เห็นเกี่ยวข้อง ข้อเท็จจริงส่วนนี้จึงเป็นรายละเอียดที่เพิ่งปรากฏขึ้นในชั้นพิจารณา ซึ่งจำเลยได้ให้การปฏิเสธความคุ้มครองของการประกันภัยสินค้านี้อย่างชัดเจนแล้ว และได้ถามค้านเอกสารทั้งสองฉบับในประเด็นนี้ไว้แล้ว อุทธรณ์ส่วนนี้จึงเป็นข้อที่ไต่ยกขึ้นว่ากันมาแล้วโดยชอบในศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง จำเลยชอบที่จะยกปัญหาขึ้นอุทธรณ์ได้

แม้การประกันภัยสินค้าตามฟ้องจะมีหลักฐานเป็นหนังสือตามกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งระบุว่าเป็นบริษัท บ. ผู้ขาย เป็นผู้เอาประกันภัย ระบุชื่อยานพาหนะว่าเรือ อ. ระบุการเดินทางของเรือว่าจากท่าเรือประเทศอินโดนีเซียไปเกาะสีชัง ประเทศไทย และในช่องข้อกำหนดหรือเงื่อนไขพิเศษระบุข้อความว่าเป็นไปตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิดซึ่งหมายถึงกรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิดซึ่งเป็นสัญญาประกันภัยทางทะเลแบบเปิด (MARINE CARGO OPEN POLICY) ระหว่างบริษัท ป. ผู้เอาประกันภัย กับโจทก์ผู้รับประกันภัย เห็นได้ว่ากรมธรรม์ประกันภัยทั้งสองฉบับ คู่สัญญาในส่วนของผู้เอาประกันภัยเป็นนิติบุคคลต่างรายกันแต่คู่สัญญาในส่วนของผู้รับประกันภัยเป็นนิติบุคคลเดียวกันคือโจทก์ เมื่อสัญญาประกันภัยทางทะเลตามกรมธรรม์ประกันภัย บริษัท บ. ได้ทำขึ้นเพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญาซื้อขายสินค้าถ่านหินระหว่างบริษัท บ. ผู้ขายกับผู้ซื้อ ซึ่งกำหนดให้ผู้ขายมีหน้าที่ทำประกันภัยให้มีผลคุ้มครองความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าระหว่างการขนส่งตั้งแต่ท่าเรือต้นทางที่บรรทุกสินค้าไปจนถึงโรงงานของผู้ซื้อที่จังหวัดสระบุรี การที่โจทก์ผู้รับประกันภัยยอมรับเงื่อนไขพิเศษตามกรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิด ซึ่งโจทก์ก็เป็นคู่สัญญาในฐานะผู้รับประกันภัยด้วยมาเป็นข้อกำหนดหรือเงื่อนไขพิเศษของสัญญาประกันภัยที่โจทก์ทำสัญญารับประกันภัยสินค้าตามฟ้องกับบริษัท บ. ผู้ขาย ตามกรมธรรม์ประกันภัย แม้บริษัท บ. จะเป็นนิติบุคคลต่างหากจากบริษัท ป. แต่ก็เป็นบริษัทในเครือเดียวกัน ทั้งข้อกำหนดและเงื่อนไขพิเศษดังกล่าวมีลักษณะเป็นการเพิ่มภาระแก่โจทก์ผู้รับประกันภัย โดยมีผลให้การคุ้มครองสินค้าตามกรมธรรม์ประกันภัยเป็นการให้ความคุ้มครองตั้งแต่ท่าเรือต้นทางไปจนถึงมอบถึงโรงงานผู้ซื้อที่จังหวัดสระบุรีเมื่อผู้ขายมีหน้าที่ทำประกันภัยความเสียหายของสินค้าตามสัญญาระหว่างการขนส่ง ผู้ขายจึงเป็นผู้มีส่วนได้เสียในสินค้าตามฟ้องตลอดการขนส่งจนกว่าสินค้าจะเดินทางถึงโรงงานของผู้ซื้อ การประกันภัยสินค้าจึงครอบคลุมถึงความเสียหายหรือสูญหายของสินค้า

ข้อเท็จจริงไม่ปรากฏว่าคลื่นและลมในท้องทะเลช่วงที่เกิดเหตุก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชาวเรือที่เดินเรือในท้องทะเลบริเวณเกิดเหตุแต่อย่างใด คงเกิดความเสียหายแก่เรือทั้งสองลำดังกล่าวเท่านั้น การที่เรือไทยขนส่ง 46 และเรือไทยขนส่ง 45 มีความสามารถบรรทุกสินค้าได้อย่างปลอดภัยเพียง 590 เมตริกตัน แต่จำเลยจัดสินค้าถ่านหินบรรทุกถึงลำละ 1,300 เมตริกตัน เกินกว่าความสามารถบรรทุกตามที่ได้จดทะเบียนไว้กว่า 2 เท่า ความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นจึงไม่ใช่เกิดขึ้นจากเหตุสุดวิสัย จำเลยเป็นผู้ขนส่งซึ่งได้รับมอบหมายสินค้าตามฟ้องไว้ในความครอบครองดูแลเพื่อการขนส่ง จึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าตาม ป.พ.พ. มาตรา 616

โจทก์ฟ้องขอให้บังคับจำเลยชำระเงิน 3,457,110.27 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงิน 3,269,664.44 บาท นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์

จำเลยให้การขอให้ยกฟ้อง

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษาให้จำเลยชำระเงินจำนวน 2,000,000 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินจำนวนดังกล่าวนับแต่วันที่ 8 ธันวาคม 2548 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ กับให้จำเลยชำระค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์ โดยกำหนดค่าทนายความ 10,000 บาท เฉพาะค่าขึ้นศาลให้จำเลยใช้แทนตามจำนวนทุนทรัพย์ที่โจทก์ขณะคดี

จำเลยอุทธรณ์ต่อศาลฎีกา

ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศวินิจฉัยว่า ข้อเท็จจริงในชั้นนี้ฟังได้ว่า บริษัททีพีโอ โพลีน จำกัด (มหาชน) ชื่อถ่านหินจากบริษัทบ้านปู ลิงคโพร ฟิทีอี จำกัด ผู้ขายที่ประเทศสิงคโปร์ ในเงื่อนไขราคา CIF เกาะสีซัง โจทก์รับประกันภัยสินค้าดังกล่าวไว้ในวงเงิน 1,854,954.11 ดอลลาร์สหรัฐ ผู้ขายได้แจ้งให้ขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรืออนาโกลิจจากท่าเรือต้นทางประเทศอินโดนีเซียมายังท่าเรือปลายทางเกาะสีซัง จังหวัดชลบุรี เมื่อสินค้ามาถึงเกาะสีซัง ผู้ซื้อได้ชำระราคาสินค้าและรับมอบเอกสารสิทธิสินค้าจากธนาคาร จากนั้นได้แจ้งให้จำเลยขนส่งสินค้าจากเกาะสีซังเพื่อไปยังโรงงานของผู้ซื้อที่จังหวัดสระบุรี จำเลยนำเรือลำเลียง 42 ลำ ไปขนถ่ายสินค้าโดยบรรทุกสินค้าลงเรือไทยขนส่ง 45 และเรือไทยขนส่ง 46 ลำละ 1,300 เมตริกตัน แล้วนำเรือยนต์มาลากจูงเรือทั้งสองลำ พ่วงกับเรือลำเลียงอื่นออกเดินทางจากเกาะสีซัง เมื่อมาถึงบริเวณเขาสามชุก จังหวัดชลบุรี เรือไทยขนส่ง 45 และเรือไทยขนส่ง 46 จมลงทะเลพร้อมกับสินค้า ต่อมาจำเลยกู้เรือลำเลียงทั้งสองลำและกู้ซากสินค้าได้บางส่วน ซึ่งผู้ซื้อตกลงรับซื้อกลับไปในราคาร้อยละ 30 ของราคาเดิมและเรียกร้องให้จำเลยใช้ค่าเสียหาย แต่จำเลยเพิกเฉย ผู้ซื้อจึงได้เรียกร้องเอาจากโจทก์ โจทก์ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ซื้อไปเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2548 เป็นเงิน 3,563,882.53 บาท

ปัญหาต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของจำเลยมีว่า การรับประกันภัยสินค้าตามฟ้องครอบคลุมถึงความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าช่วงการขนส่งจากเกาะสีซังไปยังโรงงานของผู้ซื้อที่จังหวัดสระบุรีหรือไม่ เห็นว่า โจทก์บรรยายฟ้องโดยอ้างว่าโจทก์เป็นผู้รับประกันภัยสินค้าซึ่งบริษัทบ้านปู ลิงคโพร ฟิทีอี จำกัด ผู้ขายขอเอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัย การรับประกันภัยคุ้มครองสินค้าระหว่างการขนส่งจากโรงงานของผู้ขายจนถึงโรงงานของผู้ซื้อที่จังหวัดสระบุรี โดยยังไม่ได้แจ้งถึงกรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิด จำเลยให้การต่อสู้ว่า ผู้ขายเอาประกันภัยสินค้าไว้เฉพาะช่วงที่ขนส่งจากประเทศอินโดนีเซียมาถึงเกาะสีซังเท่านั้น ไม่ได้ขยายความคุ้มครองไปถึงช่วงที่ขนส่งจากเกาะสีซังไปยังโรงงานของผู้ซื้อตามที่โจทก์อ้าง โจทก์จึงไม่มีหน้าที่ที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ซื้อและไม่อาจรับช่วงสิทธิจากผู้ซื้อ ข้ออ้างของจำเลยส่วนนี้เป็นไปตามข้อความตามที่ปรากฏในเอกสารกรมธรรม์ประกันภัยท้ายฟ้อง ในชั้นพิจารณาโจทก์นำสืบและอ้างส่งกรมธรรม์

ประกันภัยแบบเปิดอีกฉบับ โดยอ้างว่ากรมธรรม์ประกันภัยระบุให้เงื่อนไขการประกันภัยเป็นไปตามกรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิดเลขที่ โอพี 164/05 ที่โจทก์ไม่ได้อ้างถึงและมีได้ส่งมาทำคำฟ้องเพื่อให้จำเลยได้ตรวจสอบ ก่อนทำคำให้การทั้งที่เอกสารดังกล่าวโจทก์เป็นผู้จัดทำขึ้นและเป็นเอกสารที่อยู่ในความครอบครองของโจทก์ จำเลยไม่มีส่วนรู้เห็นเกี่ยวข้อง ข้อเท็จจริงส่วนนี้จึงเป็นรายละเอียดที่เพิ่งปรากฏขึ้นในชั้นพิจารณา ซึ่งจำเลยได้ให้การปฏิเสธความคุ้มครองของการประกันภัยสินค้ารายนี้อย่างชัดแจ้งไว้แล้วและก็ได้ถามค้านเอกสารทั้งสองฉบับในประเด็นนี้ไว้แล้ว อุทธรณ์ส่วนนี้จึงเป็นข้อที่โต้แย้งกันว่ากันมาแล้วโดยชอบในศาลทรัพย์สินทางปัญญา และการค้าระหว่างประเทศกลางที่จำเลยชอบที่จะยกปัญหานี้ขึ้นอุทธรณ์ได้ตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ.2539 มาตรา 45 ประกอบประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 225 วรรคสอง

ส่วนปัญหาตามอุทธรณ์ของจำเลยนั้น เห็นว่า แม้การประกันภัยสินค้าตามฟ้องจะมีหลักฐานเป็นหนังสือซึ่งระบุว่าบริษัทบ้านปู ลิงคโพร่ พีทีอี จำกัด ผู้ขายเป็นผู้เอาประกันภัย ระบุชื่อยานพาหนะว่าเรืออานาโตลี ระบุการเดินทางของเรือว่าจากท่าเรือประเทศอินโดนีเซียไปเกาะสีชัง ประเทศไทย และในช่องข้อกำหนดหรือเงื่อนไขพิเศษระบุข้อความว่า เป็นไปตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิดเลขที่ โอพี 164/05 ซึ่งหมายถึงกรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิดซึ่งเป็นสัญญาประกันภัยทางทะเลแบบเปิด (MARINE CARGO OPEN POLICY) ระหว่างบริษัทบ้านปู จำกัด (มหาชน) ผู้เอาประกันภัย กับโจทก์ผู้รับประกันภัย เห็นได้ว่ากรมธรรม์ประกันภัยทั้งสองฉบับ คู่สัญญาในส่วนของผู้เอาประกันภัยเป็นนิติบุคคลต่างรายกันแต่คู่สัญญาในส่วนของผู้รับประกันภัยเป็นนิติบุคคลเดียวกันคือโจทก์ เมื่อสัญญาประกันภัยทางทะเลตามกรมธรรม์ประกันภัย บริษัทบ้านปู ลิงคโพร่ พีทีอี จำกัด ได้ทำขึ้นเพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญาซื้อขายสินค้าถ่านหินระหว่างบริษัทบ้านปู ลิงคโพร่ พีทีอี จำกัด ผู้ขาย กับบริษัททีพีโอ โพลีน จำกัด (มหาชน) ผู้ซื้อ ซึ่งในแผนที่ 2 ข้อ (ดี) กำหนดให้ผู้ขายมีหน้าที่ทำประกันภัยให้มีผลคุ้มครองความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าระหว่างการขนส่งตั้งแต่ท่าเรือต้นทางที่บรรทุกสินค้าไปจนถึงโรงงานของผู้ซื้อที่จังหวัดสระบุรี การที่โจทก์ผู้รับประกันภัยยอมรับเงื่อนไขพิเศษตามกรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิด ซึ่งโจทก์ก็เป็นคู่สัญญาในฐานะผู้รับประกันภัยด้วยมาเป็นข้อกำหนดหรือเงื่อนไขพิเศษของสัญญาประกันภัยที่โจทก์ทำสัญญารับประกันภัยสินค้าตามฟ้องกับบริษัทบ้านปู ลิงคโพร่ พีทีอี จำกัด ผู้ขาย ตามกรมธรรม์ประกันภัย แม้บริษัทบ้านปู ลิงคโพร่ พีทีอี จำกัด จะเป็นนิติบุคคลต่างหากจากบริษัทบ้านปู จำกัด (มหาชน) แต่ก็ยังเป็นบริษัทในเครือเดียวกัน ทั้งข้อกำหนดและเงื่อนไขพิเศษดังกล่าวมีลักษณะเป็นการเพิ่มภาระแก่โจทก์ผู้รับประกันภัย โดยมีผลให้การคุ้มครองสินค้าตามกรมธรรม์ประกันภัยเป็นการให้ความคุ้มครองตั้งแต่ท่าเรือต้นทางที่บรรทุกสินค้าไปจนถึงโรงงานของผู้ซื้อที่จังหวัดสระบุรี เมื่อผู้ขายมีหน้าที่ทำประกันภัยความเสียหายของสินค้าตามสัญญาระหว่างการขนส่ง ผู้ขายจึงเป็นผู้มีส่วนได้เสียในสินค้าตามฟ้องตลอดการขนส่งจนกว่าสินค้าจะเดินทางถึงโรงงานของผู้ซื้อ การประกันภัยสินค้าตามฟ้องจึงครอบคลุมถึงความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าช่วงการขนส่งจากเกาะสีชังไปยังโรงงานของผู้ซื้อที่จังหวัดสระบุรี

มีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยต่อไปตามอุทธรณ์ของจำเลยว่า จำเลยต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าตามฟ้องต่อโจทก์หรือไม่ ข้อเท็จจริงได้ความว่า ผู้ซื้อได้ว่าจ้างจำเลยให้ขนส่งสินค้าถ่านหินจำนวน 46,751.37 เมตริกตัน จากเรืออานาโตลีที่บริเวณเกาะสีชังไปยังโรงงานของผู้ซื้อที่จังหวัดสระบุรี จำเลยได้นำเรือลำเลียง จำนวน 42 ลำ ไปขนถ่ายสินค้าจากเรืออานาโตลีไปยังท่าเรือจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในวันที่ 13 กันยายน 2548 เรือลำเลียงชื่อไทยขนส่ง 45 ไทยขนส่ง 46 และไทยขนส่ง 49 ซึ่งมีขนาดและความสามารถบรรทุกที่ได้จดทะเบียนไว้ในขณะนั้น ลำละ 590 เมตริกตัน ได้ทำการขนถ่ายสินค้าถ่านหินจากเรืออานาโตลีลงบรรทุกในเรือลำเลียงทั้งสามลำดังกล่าว ลำละ 1,300 เมตริกตัน เวลาประมาณ 23 นาฬิกา เรือยนต์ ท.ไทยลากจูง 9 ของจำเลยได้ลากจูงเรือลำเลียงไทยขนส่ง 46 ไทยขนส่ง 45 ไทยขนส่ง 49 และเรือลำเลียง ส.แสง

เทียน กับโชคอำนวย รวม 5 ลำ ตามลำดับ ออกจากเกาะสีชังมุ่งหน้าไปยังอำเภอบางปะกง จังหวัดสมุทรปราการ วันที่ 14 กันยายน 2548 เวลาประมาณ 11 นาฬิกา ขบวนเรือลำเลียงบรรทุกสินค้าตามฟ้องได้เดินทางถึงช่วงบริเวณเขาสามมุก จังหวัดชลบุรี กับตำบลคลองด่าน จังหวัดสมุทรปราการ ห่างจากฝั่งประมาณ 10 ไมล์ ปรากฏว่าทะเลเกิดคลื่นลมแรงและคลื่นสูง เวลาประมาณ 15 นาฬิกา เรือไทยลากจูง 46 ที่ถูกคลื่นและลมซัดทำให้โครงผ้าใบคลุมระวางยุบและฉีกขาด มีน้ำทะเลเข้าไปในตัวเรือจึงมีการตัดเชือกพวงเรือไทยขนส่ง 46 ออกจากเรือยนต์ลากจูงและเรือลำเลียงไทยขนส่ง 45 ต่อมาเรือไทยขนส่ง 46 ก็จมลง ต่อมามีเรือยนต์ ท.ไทยลากจูง 8 มาลากเรือไทยขนส่ง 45 และเรือไทยขนส่ง 49 และมีเรือยนต์ทีเคเอส 22 เข้ามาช่วยลากเรือ ส.แสงเทียนและเรือโชคอำนวยเพื่อกลับไปยังเกาะสีชัง ส่วนเรือยนต์ ท.ไทยลากจูง 9 แล่นกลับกรุงเทพมหานคร แต่ขณะเรือยนต์ ท.ไทยลากจูง 8 ลากเรือไทยขนส่ง 45 และเรือไทยขนส่ง 49 ออกไปห่างจากที่เกิดเหตุประมาณ 2 ไมล์ เรือไทยขนส่ง 45 ก็ถูกคลื่นและลมซัด ทำให้โครงผ้าใบที่คลุมระวางเรือยุบผ้าใบฉีกขาดมีน้ำทะเลเข้าไปในตัวเรือ เรือมีอาการ ค่อย ๆ จมลง จึงมีการตัดเชือกพวงเรือออก เรือไทยขนส่ง 45 จมลงในเวลาประมาณ 22 นาฬิกา หลังจากนั้นเรือยนต์ ท.ไทยลากจูง 8 จึงลากจูงเรือไทยขนส่ง 49 แล่นกลับเข้าฝั่งที่อำเภอบางปะกง ปัญหาว่าเหตุที่ทำให้เรือลำเลียงไทยขนส่ง 46 และเรือไทยขนส่ง 45 จมลงสินค้าเสียหายเพราะเหตุสุดวิสัยหรือไม่ จากข้อมูลสภาพอากาศที่สถานีนำร่องของสำนักอุตุนิยมวิทยานำร่องซึ่งตั้งอยู่กลางทะเลห่างจากฝั่งจังหวัดสมุทรปราการ ประมาณ 12 ถึง 13 กิโลเมตร รายงานข้อมูลของลมและสภาพอากาศในช่วงวันเวลาที่เกิดเหตุสรุปได้ว่ามีลมแรง เพราะได้รับอิทธิพลจากพายุดีเปรสชันที่เข้ามาทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แต่ไม่แรงถึงขั้นเรียกว่าพายุ มีคลื่นปานกลางถึงคลื่นใหญ่ ข้อเท็จจริงก็ไม่ปรากฏว่าคลื่นและลมในท้องทะเลช่วงที่เกิดเหตุได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชาวเรือที่เดินเรือในท้องทะเลบริเวณเกิดเหตุแต่อย่างใด คงเกิดความเสียหายแก่เรือไทยขนส่ง 46 และเรือไทยขนส่ง 45 เพียง 2 ลำ เท่านั้น การที่เรือไทยขนส่ง 46 และเรือไทยขนส่ง 45 มีความสามารถบรรทุกสินค้าได้อย่างปลอดภัยเพียง 590 เมตริกตัน แต่จำเลยจัดสินค้าถ่านหินบรรทุกถึงลำละ 1,300 เมตริกตัน เกินกว่าความสามารถบรรทุกตามที่ได้จดทะเบียนไว้กว่า 2 เท่า แม้จำเลยจะนำสืบว่าเรือลำเลียงทั้งสองลำเคยบรรทุกสินค้าหนักถึง 1,300 เมตริกตัน มาแล้ว และยังไม่เคยเกิดเหตุจมลง ก็ไม่ใช่ข้อพิสูจน์ว่าเรือลำเลียงไทยขนส่ง 46 และเรือไทยขนส่ง 45 สามารถบรรทุกได้อย่างปลอดภัยในน้ำหนักบรรทุกขนาดดังกล่าว ข้อเท็จจริงได้ความว่า ตอนแรกเรือยนต์ ท.ไทยลากจูง 9 ลากจูงเรือลำเลียงไทยขนส่ง 46 เป็นเรือต้นขบวน เรือไทยขนส่ง 46 ย่อมเป็นเรือที่ปะทะกับคลื่นโดยตรงบริเวณหัวเรือ ขณะเดียวกันก็มีคลื่นลมเข้าซัดด้านข้างของเรือด้วย สภาพบรรทุกหนักทำให้เรือปริ่มน้ำด้านข้างเรือสูงกว่าผิวน้ำประมาณ 30 เซนติเมตร ตัวเรือไม่สามารถโยนตัวไปตามคลื่นได้เพราะน้ำหนักบรรทุกที่มาก ขณะเดียวกันเมื่อมีคลื่นสูง 4 ถึง 5 เมตร ซัดเข้ามาด้านข้างของเรือ ย่อมทำให้น้ำทะเลซัดพันกราบเรือขึ้นมากระทบกับผ้าใบที่คลุมระวางเรือ ประกอบกับลมที่รุนแรงทำให้ผ้าใบฉีกขาดและโครงที่ใช้ค้ำยันผ้าใบยุบทำให้ไม่สามารถป้องกันน้ำทะเลไม่ให้เข้าไปในระวางเรือได้ เมื่อน้ำทะเลเข้าไปในระวางเรือจำนวนมากก็ย่อมทำให้เรือไทยขนส่ง 46 จมลงเช่นเดียวกับเรือไทยขนส่ง 45 ที่ถูกเรือยนต์ ท.ไทยลากจูง 8 ลากจูงเป็นลำแรก หลังจากเรือไทยขนส่ง 46 จมลงแล้ว หากเรือทั้งสองลำบรรทุกสินค้าไม่เกินความสามารถบรรทุก คือ 590 เมตริกตัน จะทำให้กราบเรือสูงจากพื้นผิวน้ำมากขึ้น เรือสามารถโยนตัวตามคลื่นได้มากกว่า ไม่ต้องปะทะกับคลื่นตรง ๆ เรือลำเลียงทั้งสองลำก็จะไม่จมลง เห็นได้ว่า เหตุความเสียหายของเรือทั้งสองลำที่จมลง จำเลยสามารถป้องกันมิให้เกิดขึ้นได้โดยบรรทุกสินค้าให้มีน้ำหนักไม่เกินความสามารถบรรทุกของเรือทั้งสองลำที่ได้จดทะเบียนไว้ ความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นจึงไม่ใช่เกิดขึ้นจากเหตุสุดวิสัย จำเลยเป็นผู้ขนส่งซึ่งได้รับมอบหมายสินค้าตามฟ้องไว้ในความครอบครองดูแลเพื่อการขนส่ง จึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าตามฟ้อง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 เมื่อโจทก์ซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยสินค้าตามฟ้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ซื้อไปแล้ว โจทก์ย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้ซื้อ เรียกร้องให้จำเลยชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ตนได้ที่ศาลทรัพย์สินทาง

ปัญหาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพาทฯ ให้จำเลยรับผิดชอบแก้ไขข้อบกพร่องและกำหนดค่าเสียหายมานั้น ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเห็นพ้องด้วย อุทธรณ์ของจำเลยฟังไม่ขึ้น พิพาทฯ ยื่น ให้จำเลยใช้ค่าทนายความชั้นอุทธรณ์ จำนวน 6,000 บาท แทนโจทก์

(สุวัฒน์ วรธนะหทัย - อร่าม เสนามนตรี - สมศักดิ์ เนตรมัย)