

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5558/2555

บริษัทชุกโก จำกัด โจทก์
บริษัทวิริยะประกันภัย จำกัด จำเลย

พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

พฤติการณ์ที่โจทก์ได้ดำเนินการนำเรือทั้งสามลำกลับมาประเทศไทยด้วยค่าใช้จ่ายของโจทก์ รวมทั้งได้เอาประกันภัยเรือทั้งสามลำในระหว่างเดินทางไว้กับจำเลย เป็นข้อบ่งชี้ให้เห็นได้ชัดว่า โจทก์ได้รับโอนความเสี่ยงภัยในเรือทั้งสามลำจากผู้ขายตั้งแต่ก่อนเรือทั้งสามลำออกเดินทางแล้ว ดังนั้น โจทก์จึงเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเรือชูโก 2 ในขณะที่เรือชูโก 2 สูญหายไป สัญญาประกันภัยเรือชูโก 2 ระหว่างโจทก์กับจำเลยตามกรมธรรม์ประกันภัยจึงมีผลบังคับได้ตามกฎหมาย โจทก์จึงมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในความสูญหายของเรือชูโก 2 จากจำเลยได้

เรือชูโก 1 เป็นเรือกลเดินทะเลขนาด 99.97 ตันกรอส จัดอยู่ในประเภทเรือกลเดินทะเลขนาดต่ำกว่า 500 ตันกรอส หากจะใช้ในกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ นายเรือของเรือชูโก 1 จะต้องมีการประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่งขนาดต่ำกว่า 500 ตันกรอส หรือประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่งขนาด 500 ถึง 3,100 ตันกรอส และได้รับประกาศนียบัตรที่เหมาะสมสำหรับนายเรือของเรือชูโก 1 ผู้ทำหน้าที่นายเรือของเรือชูโก 1 มีประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่งขนาด 500 ถึง 3,100 ตันกรอส แม้ ๑. จะยังไม่ได้รับประกาศนียบัตรที่เหมาะสม แต่ตามหนังสือของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีก็รับรองว่า การทำหน้าที่นายเรือของเรือชูโก 1 ขณะเกิดเหตุ ๒. มีประกาศนียบัตรคนประจำเรือสูงกว่าประกาศนียบัตรตามกำหนดข้อบังคับการตรวจเรือสำหรับการเป็นนายเรือชูโก 1 ถึง 2 ชั้น โจทก์เพิ่งซื้อและรับมอบเรือชูโก 1 พร้อมกับเรือชูโก 2 และชูโก 3 จากผู้ขายที่ประเทศญี่ปุ่น จึงยังมีได้จดทะเบียนเรือไทย การนำเรือชูโก 1 กลับประเทศไทย จึงต้องมีการออกทะเบียนเรือไทยชั่วคราว เพื่อให้เรือมีสัญชาติไทยเพื่อสะดวกในการนำเรือชูโก 1 ออกจากประเทศญี่ปุ่นกลับมายังประเทศไทยเป็นกระบวนการรับมอบเรือเพื่อนำมาใช้ในกิจการของโจทก์ จึงยังไม่อาจถือได้ว่า เรือชูโก 1 เป็นเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ๓. ก็เคยทำหน้าที่นายเรือนำเรือรู้ค่า 1 และรู้ค่า 2 จากประเทศญี่ปุ่น เดินทางกลับมายังประเทศไทยแล้ว การทำหน้าที่นายเรือของเรือชูโก 1 ของ ๑. จึงไม่ถึงเป็นการฝ่าฝืนข้อบังคับกฎระเบียบของกรมเจ้าท่า

โจทก์จัดให้เรือทั้งสามลำอยู่ในสภาพพร้อมออกเดินทางในทะเลได้อย่างปลอดภัย ส่วนสภาพอากาศและท้องทะเล ข้อเท็จจริงฟังได้ว่า ขณะเกิดเหตุทะเลมีคลื่นลมแรงจัด คลื่นสูงกว่า 3 เมตร ทำให้เรือทั้งสามลำมีการฉุดกระชากกัน ทำให้เชือกที่ผูกยึดโยงเรือชูโก 1 และเรือชูโก 2 ขาด เรือชูโก 2 และเรือชูโก 3 หลุดไปจากการควบคุม และทำให้เรือชูโก 2 จมหายไป ซึ่งสภาพแห่งท้องทะเลที่อาจมีคลื่นลมแรง และคลื่นสูงกว่าปกติ เป็นเหตุการณืปกติที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาในท้องทะเล และการที่เชือกที่ผูกยึดโยงเรือขาด ก็มีได้หมายความว่าเชือกที่ใช้มีขนาดเล็กหรือการยึดโยงไม่เหมาะสม สภาพเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทำให้ทุกใช้เชือกยึดเรือชูโก 2 หลุดจากตัวเรือ แสดงว่า ความรุนแรงในการฉุดกระชากที่มากกว่าปกติ การที่เชือกไม่ขาดแต่เหนียวกระชากจนทุกหลุด ซึ่งเป็นเหตุที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากการคาดคะเน ถือได้ว่า ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นภัยพิบัติทางทะเลโดยแท้ มิได้เกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลใดหรือเกิดขึ้นจากความบกพร่องโดยตรงของการกระทำของบุคคลใด ทั้งนี้ใช้ความเสียหายตามปกติธรรมดาหรือซึ่งคาดหมายได้ว่าน่าจะเกิดขึ้น

โดยทั่วไปจากการเดินเรือ ความสูญหายของเรือชูโก 2 จึงเกิดจากภัยพิบัติทางทะเล จำเลยผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบเงินในกรมธรรม์ประกันภัย

ความรับผิดชอบของจำเลยเป็นไปตามสัญญาประกันภัย มิใช่ความรับผิดชอบตามละเมิด โจทก์จึงชอบที่จะเรียกดอกเบี้ยจากจำเลยนับแต่วันที่จำเลยผิดนัดเมื่อถูกทวงถามแล้วเท่านั้น ปัญหานี้เป็นปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน แม้จำเลยไม่ได้อุทธรณ์ ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศก็มีอำนาจแก้ไขให้ถูกต้องได้

โจทก์ฟ้องขอให้บังคับจำเลยชดใช้เงินจำนวน 9,900,000 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงิน 9,000,000 บาท นับแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์

จำเลยให้การขอให้ยกฟ้อง

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษาให้จำเลยชำระเงินจำนวน 9,000,000 บาท พร้อมด้วยดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ในต้นเงินดังกล่าว นับแต่วันที่ 13 ธันวาคม 2546 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ แต่ดอกเบี้ยนับถึงวันฟ้อง (วันที่ 18 เมษายน 2548) ต้องไม่เกิน 900,000 บาท กับให้จำเลยใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์ โดยกำหนดค่าทนายความ 100,000 บาท

จำเลยอุทธรณ์ต่อศาลฎีกา

ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศวินิจฉัยว่า ข้อเท็จจริงที่คู่ความไม่ได้โต้เถียงกันในชั้นอุทธรณ์ฟังได้ว่า โจทก์ได้เจรจาซื้อเรือใช้แล้วจำนวน 3 ลำ จากบริษัทซอริยู เทรดิง จำกัด ประเทศญี่ปุ่น โดยมีวัตถุประสงค์จะนำเรือทั้งสามลำกลับมาใช้ในกิจการของโจทก์ในประเทศไทย ลำแรกเป็นเรือยนต์ประเภที่ใช้ดินหรือลากลูง ชื่อ ไดอิชิ โซกาคุ มารู ราคา 10,000,000 เยน ต่อมาใช้ชื่อว่า ชูโก 1 ลำที่สองและลำที่สามเป็นเรือลำเลียงไม่มีเครื่องยนต์ ชื่อ โซกาคุ มารู ราคา 47,000,000 เยน และฮามาเกะ ราคา 8,000,000 เยน ซึ่งต่อมาใช้ชื่อว่า ชูโก 2 และชูโก 3 ตามลำดับ โจทก์ได้ชำระเงินมัดจำให้แก่ผู้ขายไว้แล้วจำนวน 8,000,000 เยน และโจทก์เปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต เป็นเงินจำนวน 57,000,000 เยน ผ่านธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด เพื่อชำระราคาเรือทั้งสามลำส่วนที่เหลือไปยังผู้ขายที่ประเทศญี่ปุ่น ต่อมาโจทก์และผู้ขายได้ทำบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือทั้งสามลำโดยมีเงื่อนไขว่า ผู้ขายจะส่งมอบเรือทั้งสามลำให้แก่โจทก์ที่ประเทศญี่ปุ่น และโจทก์จะต้องชำระราคาเรือทั้งหมดเมื่อได้รับหนังสือแจ้งความพร้อมในการส่งมอบเรือจากโจทก์แล้วบันทึกดังกล่าวกำหนดให้ใช้กฎหมาย NIPPONSALE 1999 บังคับแก่การซื้อขายนี้ ซึ่งตามกฎหมายกำหนดให้กรรมสิทธิ์และความเสี่ยงภัยในเรือจะโอนไปยังผู้ซื้อต่อเมื่อผู้ซื้อได้ชำระราคาและมีการส่งมอบเรือกันแล้ว โจทก์ได้มอบหมายให้นายสมภพ เป็นผู้ดำเนินการแทนโจทก์ ในการติดต่อกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเพื่อขออนุญาตใช้ชื่อเรือ และขอให้เจ้าพนักงานตรวจเรือเดินทางไปตรวจเรือทั้งสามลำที่ประเทศญี่ปุ่น กับขอชื่อเรียกขานทางวิทยุจากกรมไปรษณีย์โทรเลข กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีได้มอบหมายให้เรือโทชัยณรงค์ เป็นเจ้าพนักงานตรวจเรือเดินทางไปตรวจเรือทั้งสามลำที่ประเทศญี่ปุ่นเพื่อออกใบทะเบียนเรือชั่วคราว

และหนังสือรับรองความพร้อมออกทะเลของเรือทั้งสามลำให้ไว้เป็นหลักฐาน สำหรับการเดินทางเที่ยวเดียว จากประเทศญี่ปุ่นกลับมาประเทศไทย นายสมภพได้จัดคนประจำเรือรวม 11 คน มีนายวิทยาหรือธนพัฒน์ เป็นนายเรือ ผู้ควบคุมเรือทั้งสามลำเดินทางกลับประเทศไทย ต่อมาโจทก์ได้รับแจ้งจากผู้ชายว่า ผู้ชายพร้อมจะส่งมอบเรือทั้งสามลำให้แก่โจทก์เพื่อเป็นการประกันความเสี่ยงภัย โจทก์ได้มอบหมายให้นางสาวเพ็ญพิณไปติดต่อขอเอาประกันภัยเรือทั้งสามลำระหว่างเดินทางกลับประเทศไทย จำเลยทำคำเสนอรับประกันภัยตัวเรือ ประเภท Institute Voyage Clauses - Hulls Total Loss, General Average and 3/4ths Collision Liability ในอัตราร้อยละ 50 ของราคาเรือแต่ละลำในวงเงิน 1,800,000 บาท 9,000,000 บาท และ 1,440,000 บาท ตามลำดับ โดยมีเงื่อนไขให้โจทก์ส่งแบบแปลนการผูกเชือกลากจูงเรือให้จำเลยก่อนกรมธรรม์ ประกันภัยมีผลใช้บังคับ โจทก์ตกลงเอาประกันภัยตามคำเสนอของจำเลยและขอให้กรมธรรม์ประกันภัยเริ่มคุ้มครองตั้งแต่วันที่ 7 ธันวาคม 2546 และโจทก์ให้คำรับรองต่อจำเลยว่า เรือทั้งสามลำได้ผ่านการตรวจและรับรองจากเจ้าพนักงานตรวจเรือของไทยและเรือได้ติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยตามข้อกำหนดทั่วไป โดยจะไม่นำเรือไปใช้ในการบรรทุกอาวุธ เครื่องกระสุนปืน และวัตถุระเบิด และได้ชำระเบี้ยประกันภัยให้แก่จำเลยแล้ว ต่อมานายสมภพและคนประจำเรือได้เดินทางไปประเทศญี่ปุ่นเพื่อเตรียมการนำเรือทั้งสามลำเดินทางกลับประเทศไทย โดยได้เข้าร่วมประชุมกับเจ้าของเรือและกัปตันเรือคนเดิมซึ่งเป็นคนญี่ปุ่น และโจทก์ได้ว่าจ้างบริษัทวินเทค จำกัด ให้เป็นผู้กำหนดแผนและวิธีปฏิบัติในการดันและลากจูงเรือทั้งสามลำในทะเล รวมทั้งการกำหนดการใช้อุปกรณ์เชือกถวด และโซ่ขนาดต่าง ๆ ที่ใช้ผูกยึดเรือเพื่อความมั่นคงแข็งแรง โดยมีการกำหนดแผนการว่าให้เรือชูโก 2 เป็นลำหน้าโดยมีเรือชูโก 1 ซึ่งเป็นเรือยนต์ประกบดันท้าย และผูกเรือชูโก 3 ไว้กับท้ายเรือชูโก 1 จากนั้นโจทก์ได้ส่งแบบแปลนการผูกเรือให้จำเลยตรวจสอบแล้ว เรือโทชัยณรงค์ได้ออกใบรับรองว่าเรือมีอุปกรณ์ความปลอดภัยเพียงพอสำหรับลากเรือทุกคนและพร้อมที่จะเดินทางกลับประเทศไทยได้และได้ออกทะเลเป็นเรือชั่วคราว โดยรับรองว่าเรือทั้งสามลำมีความปลอดภัยมั่นคง และสามารถเดินทางกลับไปยังประเทศไทยด้วยความปลอดภัย รวมทั้งได้ตรวจสอบระบบการบริหารงานเพื่อความปลอดภัยของเรือชูโก 1 แล้ว ได้ออกหนังสือรับรองไว้ ผู้ชายได้ส่งมอบเรือทั้งสามลำให้แก่ผู้แทนโจทก์ เรือทั้งสามลำได้แล่นออกจากท่าเรือเมืองโอซาก้าเพื่อเดินทางกลับมายังประเทศไทย โดยจะเดินเรือเลียบชายฝั่งประเทศญี่ปุ่น ผ่านทะเลจีนด้านตะวันออก แล้วแล่นเลียบชายฝั่งประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ชายฝั่งประเทศเวียดนาม แล้วเข้าอ่าวไทย ตอนค่ำขณะเรือทั้งสามลำเดินทางยังไม่พ้นประเทศญี่ปุ่น ห่างจากฝั่งประมาณ 5 ไมล์ มีลมพัดแรงขึ้นมาก มีคลื่นสูงกว่าปกติ ทำให้เรือแล่นช้าลง และเชือกผูกเรือระหว่างเรือชูโก 1 กับเรือชูโก 2 ทางกราบซ้ายขาด จึงมีการเปลี่ยนเชือกผูกมัดกันใหม่ ต่อมาหลักพุกที่ใช้ผูกเชือกของเรือชูโก 2 ด้านกราบซ้ายท้ายเรือได้ขาด หลุดออกจากแท่น ทำให้เรือชูโก 1 เสียการทรงตัว ตัวเรือชูโก 1 จึงกระแทกเข้ากับท้ายเรือชูโก 2 มีรอยแตกตามแนวเชื่อมด้านกราบขวายาวประมาณ 10 นิ้ว ทำให้เรือชูโก 1 ไม่สามารถดันเรือชูโก 2 ได้ต่อไป จึงได้ให้เรือชูโก 1 ลากจูงเรือชูโก 2 และเรือชูโก 3 กลับเข้าไปฝั่งประเทศญี่ปุ่น แต่ทะเลมีคลื่นลมแรงและฝนตกตลอดเวลา เชือกที่ลากจูงเรือชูโก 1 กับเรือชูโก 2 ขาดออกจากกัน แต่เรือชูโก 2 และเรือชูโก 3 ยังผูกติดกันเรือชูโก 1 ซึ่งยังแล่นดูเรือชูโก 2 และเรือชูโก 3 อยู่รอบ ๆ ประสบกับปัญหาเครื่องไฟฟ้าดับ 1 เครื่อง เครื่องจักรใหญ่ด้านขวาดับ มีน้ำเข้าห้องเครื่อง ทำให้เรือชูโก 1 เอียงมาก นายเรือจึงนำเรือชูโก 1 กลับเข้าฝั่งประเทศญี่ปุ่น หลังจากนั้นหน่วยยามฝั่งของประเทศญี่ปุ่นได้จัดเรือและเฮลิคอปเตอร์ออกค้นหาเรือชูโก 2 และเรือชูโก 3 ปรากฏว่าพบแต่เรือชูโก 3 ไม่พบเรือชูโก 2 แสดงว่าเรือชูโก 2 สูญหายไปทะเล โจทก์ได้แจ้งเหตุแห่งความสูญหายให้จำเลยทราบ เพื่อให้จำเลยตรวจสอบความเสียหายและพิจารณาจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่โจทก์ ต่อมาโจทก์ทวงถามให้จำเลยชำระค่าสินไหมทดแทนในความสูญหายของเรือชูโก 2 แต่จำเลยเพิกเฉย

ปัญหาวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของจำเลยข้อแรกว่า โจทก์เป็นผู้มีส่วนได้เสียในเรือชูโก 2 ในขณะที่เรือชูโก 2 สูญหายหรือไม่ จำเลยอุทธรณ์ว่า ตามสัญญาซื้อขายระหว่างโจทก์กับผู้ขายระบุเงื่อนไขว่า เงื่อนไขกรรมสิทธิ์และความเสี่ยงภัยในเรือที่ซื้อขายกันจะโอนไปยังผู้ซื้อทันทีเมื่อผู้ซื้อได้ชำระราคาและมีการส่งมอบเรือ เห็นว่า โจทก์มีนายธงไชย ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของโจทก์ เป็นพยานเบิกความประกอบบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการชำระราคาเรือทั้งสามลำว่า พยานตกลงซื้อเรือทั้งสามลำจากผู้ขายที่ประเทศญี่ปุ่นเป็นเงินรวม 65,000,000 เยน โจทก์ชำระราคาให้ผู้ขายล่วงหน้าเป็นเงิน 8,000,000 เยน โดยการหักกลบลบหนี้กันที่เหลืออีก 57,000,000 เยน โจทก์ชำระโดยการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตให้แก่ผู้ขาย และผู้ขายได้รับชำระค่าเรือทั้งสามลำทั้งหมดไปแล้วก่อนมีการรับมอบเรือทั้งสามลำ โดยผู้ขายได้ออกตราสารการขาย (Bill of Sale) เพื่อเป็นหลักฐานว่าได้รับเงินค่าเรือทั้งสามลำจำนวน 65,000,000 เยน ไว้เรียบร้อยแล้ว ส่วนที่จำเลยอ้างว่าโจทก์เพิ่งชำระเงินค่าเรือทั้งสามลำส่วนที่เหลือให้ผู้ขาย หลังเกิดเหตุแล้ว เห็นว่า เอกสารหมายเลข 1 เป็นหนังสือที่ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด ผู้เปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตให้โจทก์ แจ้งให้โจทก์ทราบว่าได้มีการหักเงินจำนวน 57,000,000 เยน หรือ 20,749,000 บาท จากบัญชีของโจทก์ ตามที่ธนาคารตัวแทนในประเทศญี่ปุ่นเรียกเก็บมาเท่านั้น มิใช่วันที่โจทก์ได้จ่ายเงินให้แก่ผู้ขายดังที่จำเลยอุทธรณ์ และจากพฤติการณ์ที่โจทก์ได้ดำเนินการนำเรือทั้งสามลำกลับมาประเทศไทยด้วยค่าใช้จ่ายของโจทก์ รวมทั้งได้เอาประกันภัยเรือทั้งสามลำในระหว่างเดินทางไว้กับจำเลย เป็นข้อบ่งชี้ให้เห็นได้ชัดเจนว่า โจทก์ได้รับโอนความเสี่ยงภัยในเรือทั้งสามลำจากผู้ขายแล้ว โจทก์จึงเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเรือชูโก 2 ในขณะที่เรือชูโก 2 สูญหายไป สัญญาประกันภัยเรือชูโก 2 ระหว่างโจทก์กับจำเลยตามกรมธรรม์ประกันภัย จึงมีผลบังคับได้ตามกฎหมาย โจทก์จึงมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในความสูญหายของเรือชูโก 2 จากจำเลยได้

ปัญหาวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของจำเลยในข้อต่อไปว่า โจทก์ได้จัดให้เรือทั้งสามลำอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยหรือไม่ จำเลยอุทธรณ์ว่า นายวิทยาหรือธนพัฒน์ นายเรือชูโก 1 ไม่มีคุณสมบัติ ไม่มีความรู้และศักยภาพเพียงพอที่จะเป็นนายเรือควบคุมเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศได้ ทั้งเรือโทชัยณรงค์ พนักงานตรวจเรือ มิได้มีการตรวจสอบตัวเรือ อุปกรณ์บนเรือ และคนประจำเรือ ของเรือทั้งสามลำแต่อย่างใด การออกเอกสารรับรองว่าเรือทั้งสามลำมีอุปกรณ์ความปลอดภัยเพียงพอพร้อมที่จะเดินทางกลับประเทศไทยได้ การออกใบทะเบียนเรือชั่วคราวและหนังสือรับรองเอกสารจึงไม่ชอบ ทั้งการผูกยึดโยงเรือทั้งสามลำไม่เหมาะสมแก่การเดินทางทางทะเล จึงทำให้เกิดความเสียหายและสูญหายแก่เรือชูโก 2 เห็นว่า เรือชูโก 1 เป็นเรือกลเดินทะเลขนาด 99.97 ตันกรอส จัดอยู่ในประเภทเรือกลเดินทะเลขนาดต่ำกว่า 500 ตันกรอส หากจะใช้ในกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ นายเรือของเรือชูโก 1 จะต้องมีประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่งขนาดต่ำกว่า 500 ตันกรอส หรือประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่งขนาด 500 ถึง 3,000 ตันกรอส และได้รับประกาศนียบัตรที่เหมาะสมสำหรับนายเรือของเรือ นายธนพัฒน์ผู้ทำหน้าที่นายเรือของเรือชูโก 1 ขณะเกิดเหตุ มีประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่งขนาด 500 ถึง 3,000 ตันกรอส แม้นายธนพัฒน์จะยังไม่ได้รับประกาศนียบัตรที่เหมาะสม แต่ตามหนังสือของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี รับรองว่า การทำหน้าที่นายเรือของเรือชูโก 1 ขณะเกิดเหตุ นายธนพัฒน์มีประกาศนียบัตรคนประจำเรือสูงกว่าประกาศนียบัตรตามกำหนดข้อบังคับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 25) สำหรับการเป็นนายเรือชูโก 1 ถึง 2 ชั้น โจทก์เพิ่งซื้อและรับมอบเรือชูโก 1 พร้อมกับเรือชูโก 2 และเรือชูโก 3 จากผู้ขายที่ประเทศญี่ปุ่น จึงยังมิได้จดทะเบียนเรือไทยว่าจะนำมาใช้เป็นประเภทเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ หรือเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่ง การนำเรือชูโก 1 กลับประเทศไทย จึงต้องมีการออกใบทะเบียนเรือไทยชั่วคราว เพื่อให้เรือมีสัญชาติไทยเพื่อสะดวกในการนำเรือชูโก 1 ออกจากประเทศญี่ปุ่น กลับมายังประเทศไทย เป็นกระบวนการรับมอบเรือเพื่อนำมาใช้ในกิจการของโจทก์ จึงยังไม่อาจถือได้ว่า เรือชูโก 1 เป็นเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ตาม

ข้อบังคับ กฎระเบียบของกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับคนประจำเรือและการจัดคนประจำเรือ ก่อนทำหน้าที่นายเรือของเรือชูโก 1 นายธนพัฒน์เคยทำหน้าที่นายเรื่อนำเรือรู้ค่า 1 และเรือรู้ค่า 2 จากประเทศญี่ปุ่นเดินทางกลับมายังประเทศไทยแล้ว การทำหน้าที่นายเรือของเรือชูโก 1 ของนายธนพัฒน์จึงไม่ถือเป็นการฝ่าฝืนข้อบังคับกฎระเบียบของกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับคนประจำเรือและการจัดคนประจำเรือแต่อย่างใด

มีปัญหาวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของจำเลยต่อไปว่า ความสูญหายของเรือชูโก 2 เกิดจากภัยพิบัติทางทะเลอันเป็นเงื่อนไขที่จะได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยหรือไม่ จำเลยอุทธรณ์ว่า ในช่วงวันเวลาเกิดเหตุ สภาพอากาศและท้องทะเลบริเวณที่เรือทั้งสามลำเกิดเหตุมีสภาพปกติ ไม่มีรายงานว่ามีพายุหรือพายุแต่อย่างใด ความสูญหายของเรือชูโก 2 จึงมิได้เกิดจากภัยพิบัติทางทะเล (Perils of the seas) แต่เกิดเหตุเพราะความไม่เหมาะสมในการผูกเรือ จำเลยจึงไม่ต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัย สำหรับสภาพความเหมาะสมในการผูกเรือ คดีรับฟังข้อเท็จจริงได้แล้วว่า โจทก์จัดให้เรือทั้งสามลำอยู่ในสภาพพร้อมออกเดินทางในทะเลได้อย่างปลอดภัย ส่วนสภาพอากาศและท้องทะเลในบริเวณที่เกิดเหตุ เห็นว่า การรายงานของนายธนพัฒน์นายเรือชูโก 1 มีรายละเอียดและการกระทำเป็นลำดับขั้นตอน สอดคล้องกับข้อมูลที่บันทึกไว้ในปูมเรือและตรงกับที่ได้ให้ถ้อยคำไว้แก่จำเลย ข้อเท็จจริงฟังได้ว่า ขณะเกิดเหตุทะเลมีคลื่นลมแรงจัด คลื่นสูงกว่า 3 เมตร ทำให้เรือทั้งสามลำมีการฉุดกระชากกัน ทำให้เชือกที่ผูกยึดโยงเรือชูโก 1 และเรือชูโก 2 ขาด เรือชูโก 2 และเรือชูโก 3 หลุดไปจากการควบคุมและทำให้เรือชูโก 2 จมหายไป ซึ่งสภาพแห่งท้องทะเลที่อาจมีคลื่นลมแรง และคลื่นสูงกว่าปกติ เป็นเหตุการณปกติที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาในท้องทะเล และการที่เชือกที่ใช้ยึดโยงเรือขาด ก็มีได้หมายความว่าเชือกที่ใช้มีขนาดเล็กหรือการยึดโยงไม่เหมาะสม สภาพเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทำให้ทุกใช้เชือกยึดเรือชูโก 2 หลุดจากตัวเรือ แสดงว่า ความรุนแรงในการฉุดกระชากมีมากกว่าปกติ การที่เชือกไม่ขาดแต่เหนียวกระชากจนพุกหลุด ซึ่งเป็นเหตุที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากการคาดคะเน ถือได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นภัยพิบัติทางทะเลโดยแท้ มิได้เกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลใดหรือเกิดขึ้นจากความบกพร่องโดยตรงของการกระทำของบุคคลใด ทั้งมิใช่ความเสียหายตามปกติธรรมดาหรือซึ่งคาดหมายได้ว่าจะเกิดขึ้นโดยทั่วไปจากการเดินเรือ ที่จำเลยอุทธรณ์ว่านายทวีวัฒน์ นักอุตุนิยมนิเวศวิทยา กรมอุตุนิยมนิเวศวิทยา พยานจำเลย ยืนยันว่าตามรายงานสภาพอากาศบริเวณใกล้เคียงกับที่เกิดเหตุในช่วงเวลาเกิดเหตุ ไม่ปรากฏให้เห็นว่ามีพายุหรือคลื่นลมรุนแรง เป็นเรื่องการให้ความเห็นจากประสบการณ์ตามรายงานสภาพอากาศในบริเวณท้องที่ดังกล่าว แต่สภาพแห่งท้องทะเลนั้นกว้างใหญ่ไพศาล การวิเคราะห์ถึงสภาพอากาศจากแผนที่ ซึ่งแสดงให้เห็นเส้นทางของลมและความกดอากาศในท้องทะเลบริเวณที่เกิดเหตุ เพียงอย่างเดียวโดยไม่มีพยานหลักฐานอื่นประกอบ ย่อมไม่มีน้ำหนักเพียงพอที่จะหักล้างคำให้การหรือคำเบิกความของนายธนพัฒน์นายเรือชูโก 1 ได้ ข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่าความสูญหายของเรือชูโก 2 เกิดจากภัยพิบัติทางทะเล ซึ่งผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัย ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษาให้จำเลยรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยแก่โจทก์ชอบแล้ว อุทธรณ์ของจำเลยฟังไม่ขึ้น

(สุวัฒน์ วรธนะหทัย - อร่าม เสนามนตรี - รัตน์ กองแก้ว)

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ - นายเรืองสิทธิ์ ต้นกาญจนานุรักษ์