

## คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9541/2555

บริษัท นิวแอมพ์เซอร์ อินชัวร์รันส์  
บริษัทเพียว เอ็กซ์เพรส ซัพพลาย  
แอนด์ เซอร์วิส จำกัด กับพวก

โจทก์  
จำเลย

ป.พ.พ. มาตรา 608, 616, 618, 824

พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 39, 43, 44, 45, 58, 60

ผู้ขายติดต่อจำเลยที่ 1 เพื่อการขนส่งสินค้า จำเลยที่ 1 ว่าจ้างจำเลยที่ 2 ให้ขนส่ง แต่จำเลยที่ 2 ว่าจ้างจำเลยที่ 4 ขนส่งอีกต่อหนึ่ง ฟังได้ว่าจำเลยที่ 2 และจำเลยที่ 4 ต่างรับจ้างขนส่งสินค้าในฐานะเป็นผู้ขนส่ง ส่วนจำเลยที่ 1 มีวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการขนส่งและขนถ่ายสินค้า เมื่อจำเลยที่ 1 ได้เงินส่วนต่างค่าขนส่งเป็นของตนเอง จึงฟังได้ว่าจำเลยที่ 1 รับจ้างขนส่งเพื่อบำเหน็จทางการค้าปกติของตนอันถือได้ว่าจำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งตาม ป.พ.พ. มาตรา 608 และเมื่อจำเลยที่ 1 ว่าจ้างผู้ขนส่งคนอื่นคือ จำเลยที่ 2 และจำเลยที่ 2 ว่าจ้างจำเลยที่ 4 ผู้ขนส่งอื่นอีกทอดหนึ่ง จึงเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งมอบหมายสินค้าให้ผู้ขนส่งอื่นขนส่ง จำเลยที่ 1 ที่ 2 และที่ 4 จึงต้องรับผิดชอบร่วมกันในความเสียหายของสินค้าตาม ป.พ.พ. มาตรา 616 และมาตรา 618 ส่วนจำเลยที่ 3 หุ่นส่วนผู้จัดการของห้างจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นหุ่นส่วนไม่จำกัดความรับผิดก็ต้องร่วมรับผิดกับจำเลยที่ 2 ด้วย

ส่วนที่โจทก์จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยไปร้อยละ 110 ของราคาสินค้านั้น เป็นความผูกพันตามสัญญาประกันภัยที่บังคับกันได้ระหว่างคู่สัญญาและผู้รับประกันภัยเท่านั้น แต่จำเลยที่ 1 ถึงที่ 4 เป็นผู้ที่ต้องรับผิดตามสัญญาขนส่งไม่ต้องผูกพันตามสัญญาประกันภัย ทั้งโจทก์ไม่ได้นำสืบพยานหลักฐานแสดงให้เห็นว่า การสูญหายของสินค้าทำให้ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งต้องเสียหายมากกว่าราคาสินค้าที่รวมค่าประกันภัยและค่าระวางการขนส่งแล้วแต่อย่างใด

จำเลยที่ 5 ออกใบตราส่งและประทับชื่อจำเลยที่ 5 ในฐานะผู้ขนส่ง ทั้งได้ความว่าจำเลยที่ 7 ออกใบรับขนของ (WAYBILL) ระบุว่า จำเลยที่ 5 เป็นผู้ส่งของโดยให้ตัวแทนของจำเลยที่ 5 รับสินค้าเพื่อส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง อันเป็นการทำหน้าที่ผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลทุกประการ จึงฟังได้ว่าจำเลยที่ 5 เป็นผู้ขนส่งโดยมีจำเลยที่ 7 เป็นผู้ขนส่งอื่น ดังนั้นเมื่อเหตุแห่งความเสียหายของสินค้าเกิดขึ้นในระหว่างสินค้าอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 7 ผู้ขนส่งอื่น จำเลยที่ 5 และที่ 7 ย่อมต้องร่วมกันรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าดังกล่าวตาม พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 39, 43, 44 และ 45 สำหรับจำเลยที่ 6 แม้เป็นตัวแทนของจำเลยที่ 7 แต่จำเลยที่ 6 ไม่ได้ทำสัญญาขนส่งแทนจำเลยที่ 7 จึงไม่ต้องรับผิดตาม ป.พ.พ. มาตรา 824

ความรับผิดตาม พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 39 ต้องอยู่ภายใต้บังคับมาตรา 58 เว้นแต่จะเป็นกรณีตามมาตรา 60 (1) ถึง (4) กรณีนี้เป็นกรณีตามมาตรา 60 (1) ซึ่งผู้ขนส่งไม่อาจจำกัดความรับผิดตามมาตรา 58 ได้ เมื่อการสูญหายเกิดขึ้นจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ แต่ตามพยานหลักฐานของโจทก์ไม่ปรากฏว่าจำเลยที่ 5 หรือที่ 7 หรือตัวแทนหรือลูกจ้างของจำเลยที่ 5 หรือที่ 7 เป็นผู้ลักเอาสินค้าที่สูญหายไป หรือจำเลยที่ 5 หรือที่ 7 หรือตัวแทนหรือลูกจ้างกระทำการหรืองดเว้นกระทำการอย่างใดที่มีเจตนาจะให้เกิดการสูญหาย หรือมีพฤติการณ์อย่างใดที่ถือ

ได้ว่าจำเลยที่ 5 หรือที่ 7 ละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหายจะเกิดขึ้นแต่อย่างไร จึงฟังไม่ได้ว่ามีกรณีตาม มาตรา 60 (1) ที่ทำให้จำเลยที่ 5 และที่ 7 ต้องรับผิดโดยไม่จำกัดความรับผิด จำเลยที่ 5 และที่ 7 ย่อมรับผิด เพียงจำนวนจำกัดตามมาตรา 58

โจทก์ฟ้องขอให้บังคับจำเลยทั้งเจ็ดร่วมกันชดใช้เงินจำนวน 2,687,900 บาท พร้อมดอกเบี้ย คิดถึงวันฟ้องรวมเป็นเงิน 2,814,930.89 บาท กับชำระดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงิน 2,687,900 บาท นับแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้นแก่โจทก์

จำเลยที่ 1 ถึงที่ 7 ให้การขอให้ยกฟ้อง

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษายกฟ้อง ค่าฤชาธรรมเนียม ให้เป็นพับ

โจทก์อุทธรณ์ต่อศาลฎีกา

ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศวินิจฉัยว่า ข้อเท็จจริงที่ คู่ความไม่โต้แย้งกันในชั้นนี้รับฟังได้ยุติในเบื้องต้นว่า โจทก์เป็นนิติบุคคลสัญชาติอเมริกัน ได้รับอนุญาตให้ ประกอบกิจการรับประกันวินาศภัยในประเทศไทยมีนายสตีเวนเป็นผู้จัดการสาขาประเทศไทยที่มีอำนาจ กระทำการแทนโจทก์ได้และได้มอบอำนาจให้นางธีราพรดำเนินคดีนี้แทน โจทก์รับประกันภัยสินค้าทองแดงไว้ จากบริษัทโอเรียนเต็ล คอปเปอร์ จำกัด ทุนประกัน 123,183.64 ดอลลาร์สหรัฐ โดยบริษัทโอเรียนเต็ล คอปเปอร์ จำกัด ผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ขายสินค้าให้แก่บริษัทได้หวัน บัสเวย์ จำกัด ในดินแดนได้หวัน มีข้อตกลงซื้อขายตาม Incoterms CIF Keelung Port ราคา 111,985.13 ดอลลาร์สหรัฐ การส่งสินค้ามีการบรรจุในลังไม้ 20 ลัง น้ำหนักเฉพาะสินค้ารวม 20,931.80 กิโลกรัม และนำเข้าบรรจุในตู้สินค้าเพื่อการขนส่งทางทะเลไป มอบแก่ผู้ซื้อ โดยสัญญาประกันภัยดังกล่าวครอบคลุมความเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้าตั้งแต่โรงงานของผู้ขาย ไปถึงโรงงานของผู้ซื้อ จำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งที่ได้ทำสัญญารับจ้างขนส่งสินค้าดังกล่าวจากโรงงานของผู้ขายใน จังหวัดฉะเชิงเทราไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจำเลยที่ 1 ได้ว่าจ้างจำเลยที่ 2 ทำการขนส่งแทน และจำเลยที่ 2 ได้ว่าจ้างจำเลยที่ 4 เป็นผู้ขนส่ง โดยจำเลยที่ 4 ได้มอบให้พนักงานขับรถบรรทุกของตนขับรถบรรทุกลากตู้ สินค้าเปล่าไปยังโรงงานของผู้ขายเพื่อบรรจุสินค้า แล้วขับรถบรรทุกลากตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าแล้วไปยังท่าเรือ แหลมฉบัง ส่วนการขนส่งช่วงทางทะเลนั้น จำเลยที่ 5 เป็นผู้ขนส่งที่ทำสัญญารับขนส่งสินค้าดังกล่าวทางทะเลกับ ผู้ขายซึ่งเป็นผู้ส่งของ จากนั้นจำเลยที่ 5 ได้ติดต่อกับจำเลยที่ 6 ซึ่งเป็นตัวแทนของจำเลยที่ 7 ซึ่งอยู่ในประเทศ สาธารณรัฐเกาหลี จำเลยที่ 7 จึงเป็นผู้ขนส่งที่ตกลงรับมอบหมายให้ขนส่งสินค้าช่วงนี้จากจำเลยที่ 5 ต่อมา วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2549 จำเลยที่ 4 ขนตู้สินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังและบรรทุกลงเรือวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2549 เดินทางถึงท่าเรือคีลิงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2549 ต่อมาเมื่อผู้ซื้อรับมอบตู้สินค้าไปเปิดออกพบว่าสินค้า สูญหายไป 11 ลัง คิดเป็นน้ำหนักสินค้ารวมทั้งลังไม้ 12,095 กิโลกรัม เป็นน้ำหนักเฉพาะสินค้า 11,554.2 กิโลกรัม มีราคาตามใบกำกับสินค้า 61,814.97 ดอลลาร์สหรัฐ และเป็นราคาที่คิดจากมูลค่าที่เอาประกันภัย 67,996.47 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งต่อมาวันที่ 30 มิถุนายน 2549 โจทก์ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอา ประกันภัยตามที่ผู้ซื้อซึ่งเป็นผู้รับประกันตามสัญญาประกันภัยมอบหมายให้รับชำระค่าสินไหมทดแทนจาก โจทก์เป็นเงินบาทจำนวน 2,687,900 บาท และทวงถามจำเลยทั้งเจ็ด แต่จำเลยทั้งเจ็ดไม่ชำระเงินแก่โจทก์

มีปัญหาต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของโจทก์ประการต่อไปว่า จำเลยที่ 1 ถึงที่ 4 จะต้องรับผิดใน ความสูญหายของสินค้าส่วนแรก และจำเลยที่ 5 ถึงที่ 7 จะต้องรับผิดในความสูญหายของสินค้าส่วนที่ 2 ใน ฐานะใด อย่างไร หรือไม่ ปัญหานี้สำหรับกรณีการสูญหายของสินค้าส่วนแรกนั้น ข้อเท็จจริงฟังได้ยุติเป็น เบื้องต้นแล้วว่า บริษัทโอเรียนเต็ล คอปเปอร์ จำกัด ติดต่อกับจำเลยที่ 1 เป็นคนแรกเพื่อการขนส่งสินค้าครั้งนี้

และจำเลยที่ 1 ได้ว่าจ้างจำเลยที่ 2 โดยจำเลยที่ 3 หุ้นส่วนผู้จัดการให้ขนส่ง แต่จำเลยที่ 2 ได้ว่าจ้างจำเลยที่ 4 เป็นผู้ดำเนินการขนส่งอีกต่อหนึ่ง ซึ่งกรณีเช่นนี้ย่อมฟังได้ว่า จำเลยที่ 2 และจำเลยที่ 4 ต่างรับจ้างขนส่งสินค้า ในฐานะเป็นผู้ขนส่งแล้ว ส่วนจำเลยที่ 1 ยังปฏิเสธและนำสืบว่า จำเลยที่ 1 ทำหน้าที่รับจ้างทำพิธีการทางศุลกากรและบริการติดต่อหาผู้ขนส่งให้แก่บริษัทโอเรียนเต็ล คอปเปอร์ จำกัด เท่านั้น จึงมีปัญหาต่อไปว่า จำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งหรือไม่ เห็นว่า ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 นั้น ผู้ขนส่ง หมายถึง ผู้รับขนส่งของเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติของตน และข้อเท็จจริงได้ความตามหนังสือรับรองนิติบุคคลบริษัทจำเลยที่ 1 ว่า บริษัทจำเลยที่ 1 มีวัตถุประสงค์ข้อ 9 ในการประกอบกิจการขนส่งและขนถ่ายสินค้า แต่นายวิรัชกรรมการผู้มีอำนาจทำการแทนจำเลยที่ 1 ยืนยันที่ถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงและเบิกความประกอบว่า จำเลยที่ 1 ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการบรรทุกสินค้า โดยจำเลยที่ 1 มีหน้าที่เพียงดำเนินการพิธีการทางศุลกากรให้แก่บริษัทโอเรียนเต็ล คอปเปอร์ จำกัด ผู้ว่าจ้าง จำเลยที่ 1 ได้รับค่าจ้างจากการดำเนินการพิธีการทางศุลกากรเป็นเงิน 200 บาท และค่าบริการ 1,300 บาท เท่านั้น ส่วนค่าธรรมเนียมและพนักงานขับรถ จำเลยที่ 1 ไม่มีใบอนุญาตขนส่งจึงขอร้องให้บริษัทเอส.เอ็น.พี.ทรานสปอร์ต จำกัด เป็นผู้ออกใบเสร็จรับเงินให้แทน แล้วจำเลยที่ 1 นำไปจ่ายต่อให้แก่จำเลยที่ 2 ซึ่งปรากฏตามรายละเอียดในสำเนาหนังสือวางบิลว่า จำเลยที่ 1 เรียกเก็บเงินค่าใช้จ่ายที่จ่ายล่วงหน้าให้ลูกค้าจากบริษัทโอเรียนเต็ล คอปเปอร์ จำกัด เป็นค่าธรรมเนียมบรรทุกและพนักงานขับรถจำนวน 4,000 บาท แต่จำเลยที่ 3 หุ้นส่วนผู้จัดการห้างจำเลยที่ 2 เบิกความตอบนายโจทก์ถามค้านว่า ได้วางบิลเรียกเก็บเงินจากจำเลยที่ 1 ทั้งนี้โดยจำเลยที่ 4 ได้วางบิลเรียกเก็บเงินค่าขนส่งโดยรถยนต์บรรทุกจากจำเลยที่ 2 ซึ่งจำเลยที่ 2 ก็จ่ายเงินให้จำเลยที่ 4 หลังจากได้รับชำระเงินจากจำเลยที่ 1 แล้ว จำเลยที่ 2 เรียกเก็บเงินจากจำเลยที่ 1 เป็นค่าขนส่ง 3,300 บาท เท่านั้น ส่วนนางสาวตัวหมวย กรรมการบริษัทจำเลยที่ 4 เบิกความว่า จำเลยที่ 4 คิดค่าจ้างบรรทุกเที่ยวเป็นเงิน 2,800 บาท โดยเรียกเก็บเงินค่าจ้างส่วนนี้จากจำเลยที่ 2 จากพยานหลักฐานดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า จำเลยที่ 1 ว่าจ้างจำเลยที่ 2 ให้ขนส่งสินค้าโดยรถยนต์บรรทุกในราคาเพียง 3,300 บาท แล้วจำเลยที่ 2 ว่าจ้างจำเลยที่ 4 ต่อในราคา 2,800 บาท แต่จำเลยที่ 1 กลับเรียกเก็บเงินค่าธรรมเนียมบรรทุกและคนขับรถจากบริษัทโอเรียนเต็ล คอปเปอร์ จำกัด เป็นเงิน 4,000 บาท ดังนี้จำเลยที่ 1 ย่อมได้เงินส่วนต่างค่าขนส่งเป็นของตนเองเป็นเงิน 700 บาท เช่นนี้ย่อมเชื่อได้ว่าจำเลยที่ 1 ได้รับค่าขนส่งเพื่อตนเองในการขนส่งครั้งนี้ด้วย มิใช่คิดแต่ค่าบริการเพียง 1,300 บาท แต่อย่างใด จึงฟังได้ว่าจำเลยที่ 1 รับจ้างบริษัทโอเรียนเต็ล คอปเปอร์ จำกัด ขนส่งเพื่อำเน็จทางการค้าปกติของตน อันถือได้ว่าจำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งตามมาตรา 608 ดังกล่าว และเมื่อจำเลยที่ 1 ว่าจ้างผู้ขนส่งคนอื่นคือ จำเลยที่ 2 และจำเลยที่ 2 ว่าจ้างจำเลยที่ 4 ผู้ขนส่งอื่นอีกทอดหนึ่ง จึงเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งมอบหมายสินค้าให้ผู้ขนส่งอื่นขนส่ง ผู้ขนส่งทุกคนคือจำเลยที่ 1 ที่ 2 และที่ 4 จึงต้องรับผิดชอบร่วมกันในความสูญหายของสินค้า ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 และมาตรา 618 ส่วนจำเลยที่ 3 เป็นหุ้นส่วนผู้จัดการของห้างจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นหุ้นส่วนไม่จำกัดความรับผิดก็ต้องร่วมรับผิดกับจำเลยที่ 2 ด้วยเช่นกัน ดังนั้นจำเลยที่ 1 ถึงที่ 4 จึงต้องร่วมกันรับผิดชอบในความสูญหายของสินค้าส่วนแรกที่มีน้ำหนักรวมถึง 2,130 กิโลกรัม ต่อโจทก์ผู้รับช่วงสิทธิตามสัญญาประกันภัย...

ส่วนที่โจทก์จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยไปร้อยละ 110 ของราคาสินค้านั้น เป็นความผูกพันตามสัญญาประกันภัยที่บังคับกันไว้ระหว่างคู่สัญญาและผู้รับประกันภัยเท่านั้น แต่จำเลยที่ 1 ถึงที่ 4 เป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งไม่ต้องผูกพันตามสัญญาประกันภัย ทั้งโจทก์ก็ไม่ได้นำสืบพยานหลักฐานแสดงให้เห็นว่า การสูญหายของสินค้านี้ทำให้ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งต้องเสียหายมากกว่าราคาสินค้าที่รวมค่าประกันภัยและค่าระวางการขนส่งแล้วแต่อย่างใด จึงฟังได้ว่าค่าเสียหายต่อความสูญหายของสินค้าที่เสียหายส่วนแรกที่จำเลยที่ 1 ถึงที่ 4 ต้องร่วมกันรับผิดชอบต่อโจทก์มีจำนวน 428,219.60 บาท เท่านั้น

ส่วนกรณีที่สินค้าส่วนที่ 2 สูญหายในระหว่างที่อยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 7 เป็นน้ำหนักสินค้ารวมลง 9,965 กิโลกรัม นั้น สำหรับจำเลยที่ 5 ที่ปฏิเสธว่าตนไม่ใช่ผู้ขนส่ง แต่เป็นเพียงผู้รับจัดการจองระวางเรือโดยติดต่อจำเลยที่ 7 ผ่านจำเลยที่ 6 ซึ่งเป็นตัวแทนของจำเลยที่ 7 นั้น เห็นว่า ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 3 ผู้ขนส่ง หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่ออำเน็จเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของและใบตราส่ง หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้นเมื่อได้รับเวคืนใบตราส่ง ข้อเท็จจริงรับฟังได้ต่อไปตามพยานหลักฐานของโจทก์ที่จำเลยที่ 5 ไม่ได้โต้แย้งว่า จำเลยที่ 5 ลงชื่อออกใบตราส่งแก่บริษัทโอเรียนเต็ล คอปเปอร์ จำกัด ผู้ส่งของ ซึ่งแม้ใบตราส่งฉบับนี้ระบุถึงผู้รับตราส่งให้เป็นไปตามคำสั่งของธนาคาร CHANG HWA COMMERCIAL ก็ตาม แต่กระษุชื่อบริษัทไต้หวัน บัสเวย์ จำกัด เป็นผู้ที่ต้องแจ้งให้ทราบ แสดงว่า เมื่อบริษัทดังกล่าวติดต่อกับธนาคารดังกล่าวเกี่ยวกับหนี้การชำระค่าสินค้านี้แล้วก็จะเป็นผู้รับตราส่งต่อไป โดยในใบตราส่งฉบับนี้ระบุว่าเป็นใบตราส่งของจำเลยที่ 5 และในช่องสำหรับลงชื่อผู้ขนส่งก็มีการประทับชื่อจำเลยที่ 5 ในฐานะผู้ขนส่ง ทั้งได้ความอีกว่าจำเลยที่ 7 ได้ออกใบรับขนของ (WAYBILL) ให้แก่จำเลยที่ 5 ระบุว่า จำเลยที่ 5 เป็นผู้ส่งของโดยมีบริษัทเวิร์ลด์เวย์ มารีน ทรานสปอร์ตเตชั่น แอนด์ โลจิสติก จำกัด เป็นผู้รับตราส่งที่ท่าปลายทางคือท่าเรือคิง นอกจากนี้นางสาวปัทมาพยานจำเลยที่ 5 ก็เบิกความรับว่า จำเลยที่ 5 มีวัตถุประสงค์ประกอบการรับขนสินค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศโดยจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบด้วย ชื่อบริษัทเวิร์ลด์เวย์ มารีน ทรานสปอร์ตเตชั่น แอนด์ โลจิสติก จำกัด ผู้รับตราส่งในใบส่งของดังกล่าวเป็นตัวแทนจำเลยที่ 5 ซึ่งเมื่อสินค้าส่งไปถึงดินแดนไต้หวันแล้วตัวแทนของจำเลยที่ 5 นี้จะประสานงานกับจำเลยที่ 7 เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับการขนสินค้าให้แก่ผู้ซื้อ โดยตัวแทนจำเลยที่ 5 ดังกล่าวสามารถขอให้จำเลยที่ 7 ปล่อยสินค้าได้เลยโดยไม่ต้องยื่นใบรับขนของ แสดงให้เห็นว่าจำเลยที่ 5 รับขนสินค้าให้บริษัทโอเรียนเต็ล คอปเปอร์ จำกัด ผู้ส่งของ โดยว่าจ้างจำเลยที่ 7 ผ่านจำเลยที่ 6 เป็นผู้ดำเนินการขนส่งอันถือว่าจำเลยที่ 7 เป็นผู้ขนส่งอื่นนั่นเอง ทั้งนี้โดยจำเลยที่ 5 จะรับสินค้าจากจำเลยที่ 7 ที่ท่าเรือปลายทางด้วยการให้ตัวแทนของตนรับสินค้าเพื่อส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง อันเป็นการทำหน้าที่ผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลทุกประการ จึงฟังได้ว่าจำเลยที่ 5 เป็นผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลครั้งนี้โดยมีจำเลยที่ 7 เป็นผู้ขนส่งอื่น ดังนั้นเมื่อเหตุแห่งความสูญหายของสินค้าเกิดขึ้นในระหว่างสินค้าอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 7 ผู้ขนส่งอื่น จำเลยที่ 5 และที่ 7 ย่อมต้องร่วมกันรับผิดชอบในความสูญหายของสินค้านี้ดังกล่าว ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39, 43, 44 และ 45 แต่สำหรับจำเลยที่ 6 ซึ่งแม้เป็นตัวแทนของจำเลยที่ 7 แต่จำเลยที่ 6 ไม่ได้ทำสัญญาขนส่งแทนจำเลยที่ 7 ในสัญญาขนส่งกับผู้ขายหรือผู้ส่งของซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยแต่อย่างใด จึงไม่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 824 ดังที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางวินิจฉัยไว้

ส่วนจำนวนค่าเสียหายในความสูญหายของสินค้าส่วนที่ 2 ที่จำเลยที่ 5 กับที่ 7 ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์นั้น ตามที่โจทก์กล่าวอ้างว่าจะต้องรับผิดชอบโดยไม่ได้รับประโยชน์จากจำนวนจำกัดความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 60 (1) เนื่องจากการสูญหายของสินค้าเกิดจากการทุจริตลักเอาสินค้าไปนั้น เห็นว่า กรณีที่จำเลยที่ 5 กับที่ 7 จะต้องรับผิดชอบในความสูญหายของสินค้าตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 39 นั้น ความรับผิดชอบตามมาตรา 39 นี้ต้องอยู่ภายใต้บังคับมาตรา 58 กล่าวคือ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมีจำนวนจำกัดเท่าที่บัญญัติไว้ตามมาตรา 58 เท่านั้น โดยต้องรับผิดชอบจำกัดเพียงหนึ่งหมื่นบาท ต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละสามสิบบาท ต่อน้ำหนักสุทธิแห่งสินค้านั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า เว้นแต่จะเป็นกรณีตามมาตรา 60 (1) ถึง (4) ซึ่งกล่าวโดยเฉพาะที่มีปัญหาในคดีนี้เป็นกรณีตามมาตรา 60 (1) ซึ่งผู้ขนส่งไม่อาจจำกัดความรับผิดชอบตามมาตรา 58 ได้ เมื่อการสูญ

หายเกิดขึ้นจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ แต่ตามข้อเท็จจริงตามพยานหลักฐานของโจทก์ไม่ปรากฏว่าจำเลยที่ 5 หรือที่ 7 หรือตัวแทนหรือลูกจ้างของจำเลยที่ 5 หรือที่ 7 เป็นผู้ลักเอาสินค้าที่สูญหายไป หรือจำเลยที่ 5 หรือที่ 7 หรือตัวแทนหรือลูกจ้างกระทำการหรืองดเว้นกระทำการอย่างใดที่มีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย หรือมีพฤติการณ์อย่างใดที่ถือได้ว่าจำเลยที่ 5 หรือที่ 7 ละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหายจะเกิดขึ้นแต่อย่างใด ดังนั้นจึงฟังไม่ได้ว่ามีกรณีตามมาตรา 60 (1) ที่ทำให้จำเลยที่ 5 และที่ 7 ต้องรับผิดโดยไม่จำกัดความรับผิด จำเลยที่ 5 และที่ 7 ย่อมรับผิดเพียงจำนวนจำกัดตามมาตรา 58 ดังกล่าวข้างต้น โดยหากคิดจำนวนเงินที่จำกัดความรับผิดหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่งสินค้าครั้งนี้ ก็ถือว่าล้นบรรจุสินค้า 20 ลัง นั้น แต่ละลังเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง สินค้าที่สูญหายระหว่างอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 7 มิได้ถึง 11 ลัง ดังนั้นหากคิดตามหน่วยการขนส่งก็ย่อมไม่ถึง 110,000 บาท ส่วนการคิดจำนวนจำกัดความรับผิดสามสิบบาทต่อกิโลกรัมของน้ำหนักสุทธิของสินค้านั้น สินค้าที่สูญหายส่วนที่ 2 นี้ มีน้ำหนักสินค้ารวมกับลัง 9,965 กิโลกรัม คิดคำนวณเป็นน้ำหนักสุทธิของสินค้าตามวิธีการเช่นเดียวกับที่คิดในกรณีสินค้าที่สูญหายส่วนแรก จะได้น้ำหนักสุทธิ 9,472.92 กิโลกรัม คิดเป็นจำนวนจำกัดความรับผิดสามสิบบาทต่อกิโลกรัมได้เป็นเงิน 284,187.46 บาท มากกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่คิดตามหน่วยการขนส่งดังกล่าวข้างต้น ดังนั้นจำเลยที่ 5 และที่ 7 จึงต้องร่วมกันรับผิดชำระเงินแก่โจทก์เป็นจำนวน 284,187.46 บาท เท่านั้นที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษายกฟ้องโจทก์ในจำเลยทุกคนนั้น ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศไม่เห็นพ้องด้วยในส่วนจำเลยที่ 1 ถึงที่ 4 และจำเลยที่ 5 กับที่ 7 คงเห็นพ้องด้วยในผลเฉพาะจำเลยที่ 6 เท่านั้น อุทธรณ์ของโจทก์ฟังขึ้นบางส่วน

พิพากษาแก้เป็นว่า ให้จำเลยที่ 1 ถึงที่ 4 ร่วมกันชำระเงินแก่โจทก์ จำนวน 428,219.60 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าว นับแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2549 จนกว่าจะชำระเสร็จสิ้นแก่โจทก์ และให้จำเลยที่ 5 กับที่ 7 ร่วมกันชำระเงินแก่โจทก์จำนวน 284,187.46 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าว นับแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2549 จนกว่าจะชำระเสร็จสิ้นแก่โจทก์ ให้จำเลยที่ 1 ถึงที่ 4 และที่ 5 กับที่ 7 ร่วมกันใช้ค่าฤชาธรรมเนียมทั้งสองศาลแทนโจทก์ โดยกำหนดค่าทนายความทั้งสองศาลรวม 30,000 บาท ส่วนค่าฤชาธรรมเนียมทั้งสองศาลระหว่างโจทก์กับจำเลยที่ 6 ให้เป็นพับ นอกจากนี้ที่แก้ คงให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง

(รัชพันธ์ ประพุทธนิติสาร - อารัม เสนามนตรี - ปริญญา ตีผดุง)