

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1274/2543

บริษัทสหนิรภัยประกันภัย จำกัดโจทก์ บริษัทดัมสกีปส์เซลสกาเบ็ท ออฟ 1912 อักดีเซลสกาปและบริษัทอักดีเซลสกาเบ็ทดัมสกีปส์เซลสกาเบ็ท สเวนส์บอร์ก กับพวกจำเลย

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 40, ป.พ.พ. มาตรา 193/14, พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 58, พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3, พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39, พ.ร.บ.ดังกล่าว มาตรา 40, พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 46, พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 58

ย่อ / หลักกฎหมาย

โจทก์ระบุข้อฟ้องจำเลยที่ 2 ว่า "พ.ในฐานะผู้จัดการสายเดินเรือเมอร์ก สาขากรุงเทพฯ" และบรรยายฟ้องเกี่ยวกับจำเลยที่ 2 ว่า "จำเลยที่ 2 เป็นตัวแทนบริหารงานและธุรกิจของจำเลยที่ 1 สาขาในประเทศไทยมีอำนาจเช่น ดำเนินกิจการประจำวันโดยทั่วไปของบริษัทดังกล่าวในประเทศไทยลงนามในเอกสารต่าง ๆ ดำเนินการฟ้องร้องและต่อสู้ในศาลไทย ใช้และลงชื่อในนามสาขาของบริษัทและมีตำแหน่งเป็นผู้จัดการสายเดินเรือเมอร์กสาขากรุงเทพฯ เป็นการกล่าวบรรยายฟ้องถึงสถานภาพของ พ. โดยเฉพาะว่ามาเกี่ยวข้องกับจำเลยที่ 1 และสาขาของจำเลยที่ 1 คือสายเดินเรือเมอร์กสาขากรุงเทพฯ อย่างไร ซึ่งเห็นได้ชัดว่า พ.เป็นตัวแทนของจำเลยที่ 1 ในประเทศไทยและได้รับแต่งตั้งจากจำเลยที่ 1 เป็นผู้จัดการสายเดินเรือเมอร์ก สาขากรุงเทพฯ ด้วยเท่านั้น การที่ พ.มีตำแหน่งเป็นผู้จัดการสายเดินเรือเมอร์กสาขากรุงเทพฯ จึงอยู่ในคนละสถานภาพกับสายเดินเรือเมอร์ก สาขากรุงเทพฯกรณีตามคำฟ้องเป็นเรื่องที่โจทก์ฟ้อง พ. ในฐานะส่วนตัวเป็นจำเลยที่ 2 จำเลยที่ 2 เป็นเพียงตัวแทนผู้ได้รับมอบอำนาจจากจำเลยที่ 1 ให้ทำการแทนในประเทศไทยเท่านั้นทั้งไม่ได้ความว่า จำเลยที่ 2 เป็นผู้รับขนร่วมกับจำเลยที่ 1 หรือเป็นตัวแทนจำเลยที่ 1 เข้าทำสัญญารับขนส่งสินค้าที่โจทก์รับประกันภัย โจทก์จึงไม่มีอำนาจฟ้องจำเลยที่ 2 ให้รับผิดชอบร่วมกับจำเลยที่ 1 ตามกฎข้อบังคับของการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่ใช้บังคับที่ท่าเรือกรุงเทพอันเป็นท่าปลายทางในขณะเกิดเหตุไม่อนุญาตให้ผู้ขนส่งมอบสินค้าอันตรายให้เจ้าหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยโดยผู้ขนส่งต้องเก็บรักษาไว้เอง ซึ่งจำเลยที่ 1 ก็ได้เข้าพื้นที่จากการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อใช้เก็บสินค้าอันตรายและจัดให้มีเจ้าหน้าที่ของจำเลยที่ 1 ดูแลรักษาสินค้านั้นเอง จึงถือไม่ได้ว่าจำเลยที่ 1 ได้ส่งมอบของไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าปลายทางกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมอบของที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าวอันจะทำให้สินค้านั้นพ้นไปจากความดูแลของจำเลยที่ 1 ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 40(3) และมาตรา 39 แต่เป็นกรณีที่จำเลยที่ 1 ยังคงเก็บรักษาดูแลสินค้าไว้เพื่อส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งต่อไป เรือของจำเลยที่ 1 ขนส่งสินค้ามาถึงท่าเรือกรุงเทพอันเป็นท่าปลายทางเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2536 อันเป็นโอกาสแรกที่จะส่งมอบของได้และเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2536 จำเลยที่ 1 มีหนังสือถึงผู้รับตราส่งยอมรับผิดไม่เกินความรับผิดชอบสูงสุดของผู้ขนส่ง อันถือได้ว่าเป็นการยอมรับสภาพหนี้ซึ่งทำให้อายุความสะดุดหยุดลงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/14(1) และโจทก์ ฟ้องคดีนี้วันที่ 20 เมษายน 2537 ซึ่งอยู่ภายในเวลา 1 ปี นับแต่ วันที่จำเลยที่ 1 ยอมรับสภาพหนี้ คดีของโจทก์จึงยังไม่ขาดอายุความตามใบตราส่งด้านหลังซึ่งมีเงื่อนไขเกี่ยวกับจำนวนเงินที่จะชดใช้ค่าเสียหายในข้อ 11.3 ว่า กรณีสินค้าสูญหายหรือเสียหายให้คิดค่าเสียหายไม่เกิน 2 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อน้ำหนักรวม 1 กิโลกรัมใน

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยโจทก์คิดอัตราแลกเปลี่ยน 1 ดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 25.5 บาท และตามรายการสินค้า (Packinglist) สินค้าที่เสียหาย 2 หน่วย มีน้ำหนักรวม 848 กิโลกรัม เป็นน้ำหนักสุทธิ 818 กิโลกรัม จึงคิดเป็นค่าเสียหายสูงสุดตามที่ระบุในใบตราส่งที่คิด 2 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อ 1 กิโลกรัม ของน้ำหนักรวม 848 กิโลกรัม เป็นเงิน 1,696 ดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นเงินไทยตามอัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าวเป็นเงิน 43,248 บาท แต่ถ้าคิดตามการจำกัดความรับผิดตามมาตรา 58 ตามหน่วยการขนส่ง 2 หน่วย ค่าเสียหายหน่วยละ 10,000 บาท เป็นเงิน 20,000 บาท หรือคิดตามน้ำหนักสุทธิ กิโลกรัมละ 30 บาท จากน้ำหนักสุทธิ 818 กิโลกรัม เป็นเงิน 24,540 บาท เห็นได้ว่าการคิดค่าเสียหายตามข้อจำกัดความรับผิดที่กำหนดในใบตราส่งเป็นเงิน 43,248 บาท ดังกล่าว สูงกว่าค่าเสียหายที่คิดตามพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 58 ดังนั้นย่อมเป็นกรณีที่ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งสูงกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 จึงไม่นำการจำกัดความรับผิดตามมาตรา 58 มาใช้บังคับตามบทบัญญัติมาตรา 60(2)

คำพิพากษา

โจทก์ฟ้องว่า จำเลยที่ 1 จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายของประเทศเดนมาร์ก ประกอบกิจการค้าขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศใช้ชื่อทางการค้าว่า สายเดินเรือเมอร์ก มีสาขาในประเทศไทยใช้ชื่อว่า สายเดินเรือเมอร์ก สาขากรุงเทพฯ ส่วนจำเลยที่ 2 เป็นตัวแทนบริหารงานและธุรกิจของจำเลยที่ 1 สาขาในประเทศไทย โดยมีตำแหน่งเป็นผู้จัดการสายเดินเรือเมอร์ก สาขากรุงเทพฯ เมื่อประมาณวันที่ 4 ถึง 20 เมษายน 2536 จำเลยที่ 1 ได้รับจ้างบริษัท คีดี เฟนวาล แห่งประเทศสหรัฐอเมริกาขนส่งสินค้าเครื่องดับเพลิง น้ำหนักรวม 1,075 กิโลกรัม คิดเป็นปริมาตรได้ 145 ลูกบาศก์ฟุต โดยรับขนส่งสินค้าช่วงต่อจากเรือซีแลนด์วอเยเจอร์เพื่อนำสินค้ามาส่งมอบให้แก่บริษัท บิลด์อิงอโต้เมทด์ จำกัด ที่กรุงเทพมหานครโดยเรือของจำเลยชื่อเมอร์ก เอเชีย เดสิโม บริษัท บิลด์อิงอโต้เมทด์ จำกัด ผู้รับตราส่งได้เอาประกันภัยสินค้าดังกล่าวไว้กับโจทก์สำหรับความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่สินค้าเต็มจำนวนราคาสินค้าที่รับขนส่งเป็นจำนวนเงิน 41,357 ดอลลาร์สหรัฐ โดยมีเงื่อนไขว่าโจทก์จะต้องเสี่ยงภัยตลอดระยะทางที่ขนส่งจากท่าเรือนิวยอร์กประเทศสหรัฐอเมริกาถึงท่าเรือกรุงเทพฯ โดยไม่คำนึงว่าจะมีการถ่ายเรือระหว่างทางหรือไม่ เมื่อเรือเมอร์ก เอเชีย เดสิโมของจำเลยที่ 1 มาถึงคลองเตย กรุงเทพมหานครแล้ว จำเลยได้นำสินค้ามาเก็บที่คลองเตยในตู้สินค้าหรือตู้คอนเทนเนอร์ เลขที่ เอ็มเออียู 8017579 ต่อมาได้เกิดไฟไหม้ขึ้นในตู้สินค้านี้ดังกล่าว อันเนื่องมาจากสินค้าประเภทไวไฟเมทิว ไอโซบิว คีโตนทำให้สินค้าของบริษัท บิลด์อิงอโต้เมทด์ จำกัด ถูกไฟไหม้เสียหายใช้การไม่ได้เพราะความประมาทของจำเลยที่ไม่เก็บสินค้าประเภทไวไฟไวต่างหาก สินค้าของผู้รับตราส่งได้รับความเสียหายคิดเป็นเงิน 853,033.01 บาท ผู้รับตราส่งได้เรียกค่าสินไหมทดแทนจากจำเลยแล้ว แต่จำเลยทั้งสองปฏิเสธที่จะชดใช้ค่าเสียหายเต็มจำนวน โจทก์ในฐานะผู้รับประกันภัยจึงได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่บริษัท บิลด์อิงอโต้เมทด์ จำกัด ผู้รับประกันตามสัญญาประกันภัยเป็นเงิน 639,327.33 บาท เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2537 โจทก์จึงรับช่วงสิทธิจากบริษัทดังกล่าวและได้เรียกให้จำเลยทั้งสองชำระเงินจำนวนดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่โจทก์ชำระเงินถึงวันฟ้องเป็นดอกเบี้ย 2,101.92 บาท ขอให้บังคับจำเลยทั้งสองร่วมกันชำระเงินจำนวน 641,429.25 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ในต้นเงินจำนวน 639,327.33 บาท นับแต่วันฟ้องไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์จำเลย

ทั้งสองให้การต่อสู้คดี ขอให้ยกฟ้องศาลชั้นต้นพิพากษายกฟ้องโจทก์อุทธรณ์ศาลอุทธรณ์พิพากษายืนโจทก์ฎีกาศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศวินิจฉัยว่า

"ข้อเท็จจริงเบื้องต้นที่คู่ความมิได้โต้แย้งกันในชั้นฎีการับฟังได้ว่าบริษัทบิลดิ้งอโต้เมทด์ จำกัด สั่งซื้อสินค้าเครื่องดับเพลิงน้ำหนักรวม 1,075 กิโลกรัม คิดเป็นปริมาตร 145 ลูกบาศก์ฟุต จากบริษัทคิตตี้ เพนวาลจำกัด ที่ประเทศสหรัฐอเมริกาและได้เอาประกันภัยไว้กับโจทก์ บริษัทคิตตี้เพนวาล จำกัด ว่าจ้างผู้ขนส่งให้ขนส่งสินค้าเครื่องดับเพลิงดังกล่าวและจำเลยที่ 1 ได้รับจ้างขนส่งช่วงต่อจากเรือซีแลนดัวเอเยอร์มาส่งยังท่าเรือกรุงเทพ โดยจำเลยที่ 1 ใช้เรือชื่อเมอร์ก เอเชียเดลีโม เป็นพาหนะในการขนส่งเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2536 เรือเมอร์กเอเชีย เดลีโม เดินทางมาถึงท่าเรือกรุงเทพต่อมาวันที่ 12 เมษายน 2536 จึงได้มีการขนส่งสินค้าเครื่องดับเพลิงดังกล่าวจำนวน 3 หน่วย ขึ้นจากเรือเมอร์ก เอเชีย เดลีโม โดยนำสินค้า 1 หน่วยไปเก็บในคลังสินค้าของ

การทำเรือแห่งประเทศไทย ส่วนสินค้าอีก 2 หน่วยยังคงเก็บไว้ในตู้สินค้าหรือตู้คอนเทนเนอร์ที่วางอยู่ที่ลานพักสินค้าของการทำเรือแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2536 เกิดไฟไหม้สินค้าเครื่องดับเพลิง 2 หน่วย ที่อยู่ในตู้สินค้าเสียหาย บริษัทบิลดิ้ง อโต้เมทด์จำกัด ได้เรียกร้องเอาค่าเสียหายจากโจทก์ โจทก์ในฐานะผู้รับประกันภัยจึงชำระค่าเสียหายให้แก่บริษัทบิลดิ้งอโต้เมทด์ จำกัด เป็นเงิน 39,327.33 บาท และเข้ารับช่วงสิทธิฟ้องจำเลยทั้งสองให้รับผิดชอบเป็นคดีนี้มีปัญหาต้องวินิจฉัยตามฎีกาโจทก์ประการแรกว่า จำเลยที่ 2 ต้องร่วมรับผิดชอบต่อโจทก์ด้วยหรือไม่ ที่โจทก์ฎีกาว่า แม้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 จะถือว่าจำเลยที่ 2 ไม่ใช่ผู้ขนส่งอื่นแต่จำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นบริษัทแม่ได้จดทะเบียนที่กระทรวงพาณิชย์เปิดสาขาประกอบธุรกิจในประเทศไทย ใช้ชื่อว่า "เมอร์ก สาขากรุงเทพฯ" รับขนส่งทางทะเล จึงต้องถือว่า จำเลยที่ 2 เป็นส่วนหนึ่งของจำเลยที่ 1 และทำธุรกิจร่วมกันในประเทศไทย จำเลยที่ 2 ต้องร่วมรับผิดชอบกับจำเลยที่ 1 ไม่ใช่ว่ารับผิดชอบตัวการตัวแทนดังเช่นที่ศาลอุทธรณ์วินิจฉัยนั้น เห็นว่าแม้ทางนำสืบของโจทก์จะได้อ้างว่าสายเดินเรือเมอร์ก สาขากรุงเทพฯ หรือเมอร์ส สาขากรุงเทพฯ เป็นสาขาของจำเลยที่ 1 ที่ประกอบพาณิชย์กิจในประเทศไทยตามเอกสารหมายเลข 4 ถือว่าสายเดินเรือเมอร์ก สาขากรุงเทพฯ เป็นส่วนหนึ่งของจำเลยที่ 1 ที่โจทก์มีสิทธิจะฟ้องให้ร่วมรับผิดชอบกับจำเลยที่ 1 ในการรับขนส่งสินค้าต่อโจทก์ดังเช่นโจทก์ฎีกาก็ตาม แต่ตามคำฟ้องของโจทก์นั้น โจทก์ระบุชื่อฟ้องจำเลยที่ 2 ว่า "นายพี.เค.มิลเลอร์ ในฐานะผู้จัดการสายเดินเรือเมอร์ก สาขากรุงเทพฯ" และบรรยายฟ้องเกี่ยวกับจำเลยที่ 2 ว่า "จำเลยที่ 2 เป็นตัวแทนบริหารงานและธุรกิจของจำเลยที่ 1 สาขาในประเทศไทยมีอำนาจ เช่น ดำเนินกิจการประจำวันโดยทั่วไปของบริษัทดังกล่าวในประเทศไทยลงนามในเอกสารต่าง ๆ ดำเนินการฟ้องร้องและต่อสู้ในศาลไทย ใช้และลงชื่อในนามสาขาของบริษัทและมีตำแหน่งเป็นผู้จัดการสายเดินเรือเมอร์กสาขากรุงเทพฯ ตามหนังสือแต่งตั้งและมอบอำนาจพร้อมคำแปล (สำเนาเอกสารท้ายฟ้องหมายเลข 3)" เป็นการกล่าวบรรยายฟ้องถึงสถานภาพของนายพี.เค.มิลเลอร์ โดยเฉพาะว่ามาเกี่ยวข้องกับจำเลยที่ 1 และสาขาของจำเลยที่ 1 คือสายเดินเรือเมอร์ก สาขากรุงเทพฯ อย่างไร ซึ่งตามหนังสือมอบอำนาจเอกสารหมายเลข 5 ย่อมเห็นได้ชัดว่านายพี.เค.มิลเลอร์เป็นตัวแทนของจำเลยที่ 1 ในประเทศไทยและได้รับแต่งตั้งจากจำเลยที่ 1 เป็นผู้จัดการสายเดินเรือเมอร์ก สาขากรุงเทพฯ ด้วยเท่านั้น การที่นายพี.เค.มิลเลอร์มีตำแหน่งเป็นผู้จัดการสายเดินเรือเมอร์ก สาขากรุงเทพฯ จึงอยู่ในคนละสถานภาพกับสายเดินเรือเมอร์ก สาขากรุงเทพฯ กรณีตามคำฟ้องเป็นเรื่องที่โจทก์ฟ้องนายพี.เค.มิลเลอร์ ในฐานะส่วนตัวเป็นจำเลยที่ 2 มิใช่เป็นการฟ้องสายเดินเรือเมอร์ก สาขากรุงเทพฯ เป็นจำเลยที่ 2 ดังนั้น เมื่อจำเลยที่ 2 เป็นเพียง

ตัวแทนผู้ได้รับมอบอำนาจจากจำเลยที่ 1 ให้ทำการแทนในประเทศไทยเท่านั้น ทั้งทางนำสืบของ โจทก์ก็ไม่ได้ความว่าจำเลยที่ 2 เป็นผู้รับขนร่วมกับจำเลยที่ 1 หรือเป็นตัวแทนจำเลยที่ 1 เข้า ทำสัญญารับขนส่งสินค้าเครื่องดับเพลิงที่โจทก์รับประกันภัยเลย โจทก์จึงไม่มีอำนาจฟ้องจำเลยที่ 2 ให้รับผิดชอบร่วมกับจำเลยที่ 1 ต่อโจทก์ได้มีปัญหาต้องวินิจฉัยตามฎีกาโจทก์อีกว่า จำเลยที่ 1 ต้อง รับผิดชอบใช้ค่าเสียหายที่สินค้าเครื่องดับเพลิงที่โจทก์รับประกันภัยถูกไฟไหม้หรือไม่ เห็นว่า คดีนี้ โจทก์ฟ้องให้จำเลยที่ 1 รับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลซึ่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39 บัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบใน ความเสียหายหรือความเสียหายของของที่รับขนเมื่อเหตุแห่งความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างที่ของนั้นอยู่ใน ความดูแลของผู้ขนส่ง โดยถือว่าของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งตั้งแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับของไว้ ที่ท่าต้นทางจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบของที่รับขนที่ท่าปลายทาง และในการส่งมอบของนั้น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 40 บัญญัติไว้ว่า "ในกรณีดังต่อไปนี้ให้ ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของซึ่งตนได้รับไว้แล้ว (1) ผู้ขนส่งได้มอบของให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว (2) ในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่มารับของจากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งได้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่ของนั้นตามที่ กำหนดไว้ในสัญญารับขนของทางทะเล หรือตามกฎหมายที่ใช้บังคับหรือประเพณีทางการค้าที่ถือ ปฏิบัติกันอยู่ ณ ท่าปลายทางแล้ว หรือ (3) ผู้ขนส่งได้มอบของไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่ง กฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าปลายทางกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมอบของที่ขนถ่ายขึ้นจาก เรือไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว" ตามบทบัญญัติดังกล่าวนี้ย่อมเห็นได้ว่าเมื่อจำเลยที่ 1 ขนส่งสินค้าเครื่องดับเพลิงที่โจทก์รับประกันภัยมาถึงท่าเรือกรุงเทพของ การท่าเรือแห่งประเทศไทยอันเป็นท่าปลายทางแล้ว จำเลยที่ 1 ต้องส่งมอบสินค้าให้บริษัทบิลดิ้ง ออโต้เมทด์ จำกัด ผู้รับตราส่ง หรือต้องส่งมอบสินค้าเครื่องดับเพลิงที่รับขนมาให้แก่เจ้าหน้าที่ การท่าเรือแห่งประเทศไทยตามกฎหมายข้อบังคับที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยกำหนดไว้ซึ่งข้อเท็จจริงก็ ได้ความว่า เรือเมอร์ก เอเชีย เดลีโม เข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพตั้งแต่วันที่ 9 เมษายน 2536 ต่อมาวันที่ 12 เมษายน 2536 จึงมีการขนตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าเครื่องดับเพลิงขึ้นจากเรือเมอร์ก เอเชีย เดลีโม และมีการเปิดตู้สินค้าแล้วเจ้าหน้าที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยนำสินค้า 1 หน่วยไป เก็บไว้ที่คลังสินค้าที่ 7 ส่วนสินค้าเครื่องดับเพลิงอีก 2 หน่วย ได้ความว่าคลังเก็บสินค้าอันตรายของ การท่าเรือแห่งประเทศไทยถูกไฟไหม้เมื่อปี 2534 และยังไม่มีการสร้างขึ้นใหม่ การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงมีระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับสินค้าอันตราย โดยกำหนดให้ผู้นำเข้าสินค้า อันตรายต้องแจ้งให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยทราบล่วงหน้าก่อนเรือเข้าเทียบท่าถ้าปรากฏว่า สินค้านั้นเป็นสินค้าอันตรายประเภท ก. จะไม่ให้ขนขึ้นจากเรือถ้าเป็นสินค้าอันตรายประเภท ข. จะ อนุญาตให้ขนขึ้นจากเรือได้ แต่เจ้าของเรือจะต้องเก็บรักษาไว้เอง สำหรับสินค้าเครื่องดับเพลิง 2 หน่วย นี้ จัดเป็นสินค้าอันตรายประเภท ข. จึงได้ให้บริษัทเจ้าของเรือนำไปเก็บไว้ที่ตู้สินค้าของ บริษัทเจ้าของเรือเองนอกจากนี้ก็ได้ความว่า นายพิศิษเป็นลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ดูแลสินค้าอันตราย ให้แก่จำเลยที่ 1 บริเวณที่เกิดเหตุเป็นลานวางตู้สินค้าของจำเลยที่ 1 และบริเวณที่เกิดเหตุเป็นลาน วางตู้สินค้าที่บริษัทเมอร์กเช่าจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย ดังนี้ ย่อมพึงได้ว่า ตามกฎข้อบังคับ ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่ใช้บังคับที่ท่าเรือกรุงเทพอันเป็นท่าปลายทางในขณะเกิดเหตุไม่ อนุญาตให้ผู้ขนส่งมอบสินค้าอันตรายให้แก่เจ้าหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยโดยผู้ขนส่งต้อง เก็บรักษาไว้เอง ซึ่งจำเลยที่ 1 ก็ได้เข้าพื้นที่จากการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อใช้เก็บสินค้า อันตรายและจัดให้มีเจ้าหน้าที่ของจำเลยที่ 1 ดูแลรักษาสินค้านั้นเอง จึงถือไม่ได้ว่าจำเลยที่ 1 ได้

ส่งมอบของคือ สินค้า 2 หน่วยนี้ไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่
ณ ท่าปลายทางกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมอบของที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคล
ดังกล่าว อันจะทำให้สินค้านั้นพ้นไปจากความดูแลของจำเลยที่ 1 ตามพระราชบัญญัติดังกล่าว
มาตรา 40(3) และมาตรา 39 แต่เป็นกรณีที่จำเลยที่ 1 ยังคงเก็บรักษาดูแลสินค้าไว้เพื่อส่งมอบแก่
ผู้รับตราส่งต่อไป ซึ่งปรากฏว่าขณะที่ผู้รับตราส่งยังไม่มาขอรับสินค้าได้เกิดเหตุไฟไหม้เสียหายเสีย
ก่อน และต่อมาเมื่อมีการเรียกร้องให้จำเลยที่ 1 รับผิดชดใช้ค่าเสียหาย จำเลยที่ 1 ก็มีหนังสือถึง
บริษัทบิลดิ้งอโต้เมท จำกัด ยอมตกลงชดใช้ค่าเสียหายให้แต่ไม่เกินความรับผิดชอบสูงสุดของผู้ขนส่ง
อันเป็นการยอมรับว่าจำเลยที่ 1 มีความรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าด้วย เมื่อข้อเท็จจริงฟังไม่
ได้ว่าจำเลยที่ 1 ได้ส่งมอบของให้แก่เจ้าหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย อันถือได้ว่าของนั้น
พ้นจากความดูแลของจำเลยที่ 1 ตามมาตรา 40(3) แต่เป็นกรณีที่เหตุไฟไหม้ทำให้สินค้า 2 หน่วย
นี้เสียหายเกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้าง่ายอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 1 ซึ่งจำเลยที่ 1 ในฐานะผู้ขนส่ง
ต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าตามมาตรา 39 ที่ศาลอุทธรณ์วินิจฉัยว่า จำเลยที่ 1 ไม่ต้อง
รับผิด ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศไม่เห็นพ้องด้วยสำหรับ
ปัญหาว่า สิทธิเรียกร้องตามคำฟ้องของโจทก์ขาดอายุความหรือไม่ และโจทก์มีสิทธิเรียกร้องให้
จำเลยที่ 1 รับผิดชอบชำระค่าเสียหายได้เพียงใดนั้น คดีนี้โจทก์ในฐานะผู้รับประกันภัยรับช่วงสิทธิจาก
ผู้รับตราส่งซึ่งเอาประกันภัยสินค้าไว้กับโจทก์มาฟ้องเรียกค่าเสียหายของสินค้าจากจำเลยที่ 1 ซึ่ง
เป็นผู้ขนส่งซึ่งสิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.
2534 มาตรา 46 บัญญัติให้มีอายุความ 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการ
ส่งมอบก็นับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41(1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลา
อันสมควรตามมาตรา 41(2) ข้อเท็จจริงปรากฏว่าเรือของจำเลยที่ 1 ขนส่งสินค้ามาถึงท่าเรือ
กรุงเทพอันเป็นท่าปลายทางเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2536 อันเป็นโอกาสแรกที่จะส่งมอบของได้ และ
เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2536 จำเลยที่ 1 มีหนังสือถึงผู้รับตราส่งยอมรับผิดไม่เกินความรับผิดชอบสูงสุด
ของผู้ขนส่งตามเอกสารหมาย จ.11 อันถือได้ว่าเป็นการยอมรับสภาพหนี้ซึ่งทำให้
อายุความสะดุดหยุดลงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/14(1) และโจทก์
ฟ้องคดีนี้วันที่ 20 เมษายน 2537 ซึ่งอยู่ภายในเวลา 1 ปี นับแต่วันที่จำเลยที่ 1 ยอมรับสภาพหนี้ คดี
ของโจทก์จึงยังไม่ขาดอายุความส่วนปัญหาว่า จำเลยที่ 1 ต้องรับผิดชอบชำระค่าเสียหายให้แก่โจทก์
เพียงใดนั้น คดีมีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามประเด็นข้อพิพาท ที่ศาลชั้นต้นกำหนดไว้เกี่ยวกับความ
รับผิดของจำเลยที่ 1 ในฐานะผู้ขนส่งตามสัญญาการรับขนของทางทะเลเท่านั้น เมื่อข้อเท็จจริงฟังได้ว่า
จำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งสินค้าตามฟ้องและสินค้า 2 หน่วย เสียหาย โดยเหตุแห่งความเสียหาย
เกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้าง่ายอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 1 ดังนี้ จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบใน
ความเสียหายนั้น แต่จำเลยที่ 1 ต้องรับผิดต่อโจทก์เพียงใด คงมีปัญหาคือต้องวินิจฉัยต่อไปว่า
จำเลยที่ 1 ได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดตามกฎหมายหรือข้อสัญญาเพียงใดหรือไม่
ปัญหานี้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 58 บัญญัติว่า "ภายใต้บังคับ
มาตรา 60 ในกรณีที่ของซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบหมายสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน
ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ
สามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้นแล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า" และมาตรา 60 บัญญัติว่า
"การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 58 มิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้ (1) การสูญหาย
เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

กระทำ หรืองดเว้นการกระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกซ้ำ หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกซ้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้(2) ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 โดยระบุไว้ในใบตราส่ง (3) ผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายการใด ๆไว้ในใบตราส่งตามที่ผู้ขนส่งของแจ้งหรือ จัดให้โดยไม่บันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการนั้นไว้ในใบตราส่ง ทั้งนี้ โดยมีเจตนาที่จะฉ้อฉล ผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งกระทำการโดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้น (4) ผู้ส่งของได้แจ้ง ราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบ และผู้ขนส่งยอมรับโดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง" คดีนี้ไม่ ปรากฏเหตุที่จะไม่นำการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามมาตรา 58 มาใช้บังคับตามที่บัญญัติใน มาตรา 60(1)(3) และ (4)แต่ปรากฏตามใบตราส่งเอกสารหมาย จ.15 ด้านหลังซึ่งมีเงื่อนไขเกี่ยวกับ จำนวนเงินที่จะชดใช้ค่าเสียหายในข้อ 11.3 ว่า กรณีสินค้าสูญหายหรือเสียหายให้คิดค่าเสียหายไม่ เกิน 2 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อน้ำหนักรวม 1 กิโลกรัมในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัย โจทก์คิดอัตราแลกเปลี่ยน 1 ดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 25.5 บาท และตามรายการสินค้า (Packing list)เอกสารหมาย จ.18 สินค้าที่เสียหาย 2 หน่วย มีน้ำหนักรวม 848 กิโลกรัมเป็นน้ำหนักสุทธิ 818 กิโลกรัม จึงคิดเป็นค่าเสียหายสูงสุดตามที่ระบุในใบตราส่งที่คิด 2 ดอลลาร์สหรัฐต่อ 1 กิโลกรัมของ น้ำหนักรวม 848 กิโลกรัมเป็นเงิน 1,696 ดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นเงินไทยตามอัตราแลกเปลี่ยน ดังกล่าวเป็นเงิน 43,248 บาท แต่ถ้าคิดตามการจำกัดความรับผิดชอบตามมาตรา 58ตามหน่วย การขนส่ง 2 หน่วย ค่าเสียหายหน่วยละ 10,000 บาท เป็นเงิน20,000 บาท หรือคิดตามน้ำหนัก สุทธิกิโลกรัมละ 30 บาท จากน้ำหนักสุทธิ818 กิโลกรัม เป็นเงิน 24,540 บาท เห็นได้ว่าการคิด ค่าเสียหายตามข้อจำกัดความรับผิดชอบที่กำหนดในใบตราส่งเป็นเงิน 43,248 บาท ดังกล่าว สูงกว่า ค่าเสียหายที่คิดตามมาตรา 58 ดั่งนี้ย่อมเป็นกรณีที่ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกำหนดความรับผิด ของผู้ขนส่งสูงกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58จึงไม่นำการจำกัดความรับผิดชอบตามมาตรา 58 มาใช้บังคับ ตามบทบัญญัติมาตรา 60(2) จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบตามจำนวนข้อจำกัดความรั บผิดที่ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันโดยระบุไว้ในใบตราส่งที่สูงกว่าดังกล่าวเป็นเงิน 43,248 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าวนับแต่วันที่โจทก์ชำระเงินแก่ ผู้เอาประกันภัยวันที่ 4 เมษายน 2537เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้นแก่โจทก์"พิพากษาแก้เป็น ว่า ให้จำเลยที่ 1 ชำระเงินจำนวน 43,248 บาทพร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงิน ดังกล่าวนับแต่วันที่ 4เมษายน 2537 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ นอกจากที่แก้ไข เป็นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์

องค์คณะ

พินิจ เพชรรุ่ง · สมคิด ไตรโสรัส · พิชิต คำแฝง

ข้อความคำพิพากษาเป็นของศาลฎีกา · ที่มาของข้อมูล: deka.supremecourt.or.th · <https://thaideka.online/deka/1274/2543>