

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4627/2565

บริษัท อ. กับพวก ผู้ร้อง บริษัท ป. ผู้คัดค้าน

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง พ.ร.บ.อนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545 มาตรา 41, พ.ร.บ.อนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545 มาตรา 42, พ.ร.บ.อนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545 มาตรา 43, พ.ร.บ.อนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545 มาตรา 44, พ.ร.บ.ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13

ย่อ / หลักกฎหมาย

กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลมีข้อตกลงโดยชัดแจ้งว่า สัญญาประกันภัยทางทะเลระหว่างผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 ผู้รับประกันภัย กับผู้ร้องที่ 22 ผู้เอาประกันภัย ให้อยู่ภายใต้กฎหมายและแนวปฏิบัติของประเทศอังกฤษ กรณีจึงต้องนำกฎหมายเกี่ยวกับประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษมาใช้บังคับตามสัญญาดังกล่าว ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 ยื่นคำร้องขอให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการโดยอ้างเหตุว่า ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 เข้ารับช่วงสิทธิของผู้ร้องที่ 22 จากการที่ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 ชำระค่าสินไหมทดแทนไปตามสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเล จำนวน 3,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ จึงเป็นกรณีที่ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 อ้างเหตุในฐานะผู้สืบสิทธิของผู้ร้องที่ 22 ซึ่งเป็นคู่พิพาทตามคำชี้ขาด ดังนี้ การพิจารณาเหตุแห่งการใช้สิทธิทางศาลของผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 ดังกล่าวจึงต้องพิจารณาเกี่ยวกับสิทธิอันเกิดแต่สัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลระหว่างผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 กับผู้ร้องที่ 22 ว่า ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 เป็นผู้สืบสิทธิโดยชอบโดยผลของกฎหมายหรือไม่ เป็นสำคัญ ซึ่งผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 มีภาระการพิสูจน์ในประเด็นนี้ โดยกรณีนี้ต้องนำกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษมาใช้บังคับตามสัญญา ซึ่งคู่ความนำเสนอสืบรับกันว่าคือ พ.ร.บ.การประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 (Marine Insurance Act 1906) โดยไม่มีประเด็นที่ต้องพิจารณาเกี่ยวกับ พ.ร.บ.ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13 เมื่อพิจารณาจากบทนิยามตามมาตรา 1 แห่ง พ.ร.บ.การประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ที่ให้คำนิยามไว้ว่า สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาที่ผู้รับประกันภัยตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายอันเกิดจากการเสี่ยงภัยทางทะเลตามที่ระบุไว้ในสัญญา โดยที่มาตรา 3 ให้ความหมายของคำว่า การเสี่ยงภัยทางทะเลตามพระราชบัญญัติดังกล่าวที่อาจระบุไว้ในสัญญาประกันภัยทางทะเล ซึ่งวัตถุที่เอาประกันภัยต้องเกี่ยวข้องกับภัยทางทะเล (Maritime Perils) และให้ความหมายคำว่า "Maritime Perils" ว่า หมายถึงภัยอันเป็นผลที่เกิดขึ้นจากการเดินเรือทางทะเลอันได้แก่ภัยทางทะเล อัคคีภัย ภัยสงคราม โจรสลัด โจรกรรม การยึด การหน่วงเหนี่ยว การทิ้งทะเล การกระทำโดยทุจริตของคนเรือและภัยอื่นที่มีลักษณะเดียวกันหรือที่ตกลงกันไว้ในกรมธรรม์ แต่ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 นำสืบได้ความแต่เพียงว่า กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลมีข้อตกลงการรับประกันภัยสินค้าถ่านหินในส่วนที่ 6 โดยมีเงื่อนไขความคุ้มครองการประกันภัยสินค้า (เอ) ซึ่งเป็นการคุ้มครองการเสี่ยงภัยทุกชนิดที่ทำให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายต่อวัตถุที่เอาประกันภัย เว้นแต่เข้าข้อยกเว้นที่ไม่ต้องรับผิดชอบนั้น แต่ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 ไม่ได้นำสืบให้เห็นว่า ผู้คัดค้านเป็นผู้ทำลายถ่านหินทำให้เกิดการสูญหายหรือความเสียหายต่อวัตถุที่เอาประกันภัยและเข้าเงื่อนไขความคุ้มครองการประกันสินค้าแบบ (เอ) แล้ว ขณะที่ผู้ร้องที่ 22 ยังคงมีกรรมสิทธิ์ในถ่านหินและยังเป็นผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกันภัยตามสัญญาซื้อขายตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยในส่วนที่ 6 เกี่ยวกับถ่านหิน หรือเข้าลักษณะหรือประเภทของภัยทางทะเลที่ได้รับการคุ้มครองตาม

กรมธรรม์ประกันภัยตาม Institute Cargo Clauses (A) ในข้อใดอย่างไรหรือไม่ เมื่อข้อตกลงเกี่ยวกับระยะเวลาการคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยระบุว่า การประกันภัยเริ่มคุ้มครองตั้งแต่วันที่ที่วัตถุที่เอาประกันภัยอยู่ในความเสี่ยงของผู้เอาประกันภัยและต่อเนื่องในขณะที่อยู่ระหว่างขนส่งไปจนกว่าจะถูกจัดส่งถึงปลายทาง หรือความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยสิ้นสุดลงโดยไม่คำนึงถึงเงื่อนไขของการซื้อขาย และระหว่างพิจารณาผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 แลงรับไว้ในรายงานกระบวนการพิจารณา ลงวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 ว่า สินค้าถ่านหินคดีนี้ตั้งแต่มีการขนส่งที่ต้นทางจนถึงปลายทางและขนส่งต่อไปจนถึงโรงงานของผู้คัดค้านนั้น สินค้าถ่านหินไม่ได้รับความเสียหายหรือสูญหายแต่อย่างใด แสดงให้เห็นว่าสัญญาประกันภัยทางทะเลระหว่างผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 กับผู้ร้องที่ 22 สิ้นสุดลงตามข้อตกลงเกี่ยวกับระยะเวลาการคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยแล้ว โดยไม่ปรากฏเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือเสี่ยงภัยทางทะเลในระหว่างการเดินเรือทางทะเลที่ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ร้องที่ 22 นอกจากนี้ตามคำชี้ขาดขาดของสถาบันอนุญาโตตุลาการระหว่างประเทศสิงคโปร์ยังแสดงให้เห็นว่าหนี้ที่พิพาทกันระหว่างผู้ร้องที่ 22 กับผู้คัดค้านมีมูลความแห่งคดีมาจากการที่ผู้คัดค้านไม่ได้ชำระหนี้จำนวน 3,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ ให้แก่ผู้ร้องที่ 22 ตามสัญญาซื้อขาย ดังนี้ ถือไม่ได้ว่าผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 เข้ารับช่วงสิทธิเป็นผู้สิทธิของผู้ร้องที่ 22 ตามสัญญาประกันทางทะเลโดยชอบ ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 จึงไม่อาจยื่นคำร้องขอให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการโดยอาศัยสิทธิของผู้ร้องที่ 22 ได้ คดีนี้ศาลพิจารณาจากหลักกฎหมายตามพ.ร.บ.การประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 (Marine Insurance Act 1906) และข้อตกลงในสัญญาประกันภัยทางทะเลตามกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงของคู่สัญญาที่อยู่ภายใต้กฎหมายของประเทศอังกฤษ ดังกล่าวข้างต้น โดยปรากฏว่าข้อเท็จจริงที่ได้จากพยานหลักฐานของผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 ในชั้นไต่สวนคำร้องไม่มีน้ำหนักเพียงพอให้รับฟังได้ตามที่อ้างในคำร้อง กรณีจึงไม่ใช่เรื่องของการตีความกฎหมาย แม้การที่ผู้ซื้อตั้งใจไม่ชำระราคาตั้งแต่แรก หรือผู้ซื้อไม่สุจริต หรือผู้ซื้อล้มละลายจะถือว่าเป็นภัยก็ตาม แต่ไม่ใช่ว่าการไม่ชำระราคาทุกกรณีจะเป็นภัยทั้งหมด เมื่อปรากฏว่าผู้คัดค้านมีเจตนาที่จะชำระราคาให้แก่ผู้ร้องที่ 22 ตั้งแต่ต้น แต่เป็นการชำระให้แก่บุคคลภายนอกที่มาหลอกลวงผู้คัดค้าน จึงไม่ใช่กรณีที่จะถือเป็นภัยจากการไม่ชำระราคา

คำพิพากษา

ผู้ร้องทั้งสองยื่นคำร้องขอให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการระหว่างประเทศของประเทศสิงคโปร์ ฉบับลงวันที่ 11 ธันวาคม 2558 เลขที่ ARB No. 057 of 2014 ตามพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545 มาตรา 41 โดยให้ผู้คัดค้านชำระเงินแก่ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 จำนวน 3,382,883.84 ดอลลาร์สหรัฐ พร้อมดอกเบี้ยระหว่างผิพนัดในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับถัดจากวันที่ยื่นคำร้องไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 และผู้คัดค้านต้องรับผิดชอบชำระเงินแก่ผู้ร้องที่ 22 จำนวน 352,331.67 ปอนด์สเตอร์ลิง และ 161,002.37 ดอลลาร์สิงคโปร์ พร้อมดอกเบี้ยระหว่างผิพนัดในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับถัดจากวันที่ยื่นคำร้องไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่ผู้ร้องที่ 22 ผู้คัดค้านยื่นคำคัดค้านขอให้ยกคำร้อง ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษาให้ผู้คัดค้านชำระ (1) ค่าใช้จ่ายทางกฎหมายและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ 302,151.99 ปอนด์สเตอร์ลิง ซึ่งหักด้วยค่าใช้จ่ายทางกฎหมายของผู้ร้องที่ 22 จำนวน 44,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ (2) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินกระบวนการ

อนุญาตตุลาการแทนผู้ร้องที่ 22 จำนวน 138,772.17 ดอลลาร์สิงคโปร์ (3) ค่าสถานที่ในการดำเนินกระบวนการอนุญาตตุลาการ 1,531.93 ปอนด์สเตอร์ลิง พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 5.33 ต่อปี ของต้นเงินทั้งหมดดังกล่าวนับแต่วันที่ 11 ธันวาคม 2558 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่ผู้ร้องที่ 22 ให้ผู้คัดค้านใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนผู้ร้องที่ 22 โดยกำหนดค่าทนายความ 50,000 บาท ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีพิจารณาแล้วไม่กำหนดให้ เฉพาะค่าขึ้นศาลให้ใช้แทนตามจำนวนทุนทรัพย์ที่ชนะคดี ยกคำร้องในส่วนของผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 ค่าฤชาธรรมเนียมระหว่างผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 กับผู้คัดค้านให้เป็นพับ ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 และผู้คัดค้านอุทธรณ์ต่อศาลฎีกา ระหว่างพิจารณาของศาลฎีกา ผู้คัดค้านยื่นคำร้องขอถอนอุทธรณ์ ผู้ร้องที่ 22 ยื่นคำร้องไม่คัดค้าน อนุญาตให้ผู้คัดค้านถอนอุทธรณ์ จำหน่ายคดีในส่วนของผู้คัดค้านเสียจากสารบบความของศาลฎีกา ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศวินิจฉัยว่า ข้อเท็จจริงเบื้องต้นรับฟังได้ตามที่คู่ความไม่ได้โต้แย้งกันในชั้นนี้ว่า ผู้ร้องทั้งยี่สิบสองเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายต่างประเทศ ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 เป็นผู้รับประกันภัยร่วมตามกรมธรรม์ประกันภัยหมายเลข B 0753 PC 1309781000 ที่มีผู้ร้องที่ 22 เป็นผู้เอาประกันภัย ผู้คัดค้านเป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัดตามกฎหมายของประเทศไทย ผู้ร้องที่ 2 ถึงที่ 21 มอบอำนาจให้ผู้ร้องที่ 1 เป็นผู้ดำเนินคดีแทน ต่อมาผู้ร้องที่ 1 และผู้ร้องที่ 22 มอบอำนาจช่วงให้บริษัท ว. และ/หรือนายรัฐการ เป็นผู้ดำเนินคดีแทน คดีนี้สืบเนื่องมาจากผู้คัดค้านในฐานะผู้ซื้อผิดสัญญาไม่ชำระค่าถ่านหินให้แก่ผู้ร้องที่ 22 ในฐานะผู้ขายตามสัญญาซื้อขายถ่านหินที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงเผาหม้อน้ำเครื่องจักร (Contract for the Sale and Purchase of Streaming Coal) ฉบับลงวันที่ 14 พฤศจิกายน 2556 ซึ่งมีข้อตกลงว่า ในกรณีที่เกิดข้อพิพาทใด ๆ ภายใต้สัญญาพิพาทให้ระงับข้อพิพาทด้วยวิธีการอนุญาตตุลาการตามข้อบังคับของสถาบันอนุญาตตุลาการระหว่างประเทศของประเทศสิงคโปร์ (Singapore International Arbitration Centre หรือ SIAC) ผู้ร้องที่ 22 จึงนำข้อพิพาทเข้าสู่กระบวนการอนุญาตตุลาการต่อสถาบันอนุญาตตุลาการระหว่างประเทศของประเทศสิงคโปร์ โดยผู้คัดค้านได้เข้าร่วมกระบวนการพิจารณาในชั้นอนุญาตตุลาการดังกล่าว ต่อมาวันที่ 11 ธันวาคม 2558 คณะอนุญาตตุลาการมีคำชี้ขาดว่า ผู้คัดค้านไม่มีหลักฐานมาพิสูจน์ว่าผู้ร้องที่ 22 รู้เรื่องการฉ้อฉลจากบุคคลภายนอกหรือมีเหตุทุจริตทางฝ่ายผู้ร้องที่ 22 จึงให้ผู้คัดค้านชำระหนี้ให้แก่ผู้ร้องที่ 22 ดังนี้ 1. หนี้คงค้าง 3,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 5.33 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าว นับแต่วันที่ 18 มีนาคม 2557 ไปจนกว่าจะชำระครบถ้วน 2. ค่าใช้จ่ายทางกฎหมายและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ 302,151.99 ปอนด์สเตอร์ลิง 3. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินกระบวนการอนุญาตตุลาการแทนผู้ร้องที่ 22 จำนวน 138,772.17 ดอลลาร์สิงคโปร์ 4. ค่าสถานที่ในการดำเนินกระบวนการอนุญาตตุลาการ 1,531.93 ปอนด์สเตอร์ลิง 5. ดอกเบี้ยของต้นเงินในข้อ 2 ถึง 4 ในอัตราร้อยละ 5.33 ต่อปี นับจากวันที่ 11 ธันวาคม 2558 ไปจนกว่าจะชำระครบถ้วน ซึ่งสถาบันอนุญาตตุลาการระหว่างประเทศของประเทศสิงคโปร์ได้ส่งสำเนาคำชี้ขาดให้ผู้คัดค้านแล้ว แต่ผู้คัดค้านเพิกเฉย ต่อมาวันที่ 21 กรกฎาคม 2559 ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 ในฐานะผู้รับประกันภัยใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยให้แก่ผู้ร้องที่ 22 เป็นเงิน 3,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ ที่ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 อุทธรณ์ว่า ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางวินิจฉัยในประเด็นข้อพิพาทว่า ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 มีอำนาจยื่นคำร้องหรือไม่ โดยพิจารณาจากหลักการรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แล้ววินิจฉัยว่า ที่ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 ชำระค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ร้องที่ 22 ไม่ถือเป็นการชำระหนี้ที่ตนมีความผูกพันหรือมีส่วนได้เสียตาม

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 229 (3) ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 จึงไม่อาจเข้ารับช่วงสิทธิของผู้ร้องที่ 22 ได้ จึงไม่ใช่คู่พิพาทตามพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545 มาตรา 42 ไม่มีอำนาจยื่นคำร้องคดีนี้ขึ้น ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 อุทธรณ์โต้แย้งว่า หลักกฎหมายที่ต้องมาปรับใช้ในการพิจารณาประเด็นดังกล่าวคือ หลักกฎหมายขัดกันตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พุทธศักราช 2481 เนื่องจากระบบธรรมประกันภัยพิพาทเป็นสัญญาที่ทำขึ้นระหว่างคู่สัญญาที่มีสัญชาติต่างกันและจัดทำขึ้นในต่างประเทศ โดยคู่สัญญาดตกลงกันให้ใช้กฎหมายและแนวปฏิบัติของประเทศอังกฤษในการปรับใช้และตีความสัญญา คำวินิจฉัยของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางจึงไม่ชอบด้วยกฎหมาย เป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน เห็นว่า ตามกรรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล หน้า 58 มีข้อตกลงโดยชัดแจ้งว่า สัญญาประกันภัยทางทะเลระหว่างผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 กับผู้ร้องที่ 22 นั้นให้อยู่ภายใต้กฎหมายและแนวปฏิบัติของประเทศอังกฤษ กรณีจึงต้องนำกฎหมายเกี่ยวกับประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษมาใช้บังคับตามสัญญาดังกล่าว การที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางนำหลักกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาวินิจฉัยในประเด็นนี้จึงเป็นการฝ่าฝืนต่อบทกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน อุทธรณ์ของผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 จึงไม่ต้องห้ามมิให้อุทธรณ์ตามพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545 มาตรา 45 (2) คดีมีปัญหาต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 ว่า ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 มีอำนาจยื่นคำร้องคดีนี้หรือไม่ เห็นว่าพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545 มาตรา 41 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า "ภายใต้บังคับมาตรา 42 มาตรา 43 และมาตรา 44 คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการไม่ว่าจะได้ทำขึ้นในประเทศใดให้ผูกพันคู่พิพาท และเมื่อได้มีการร้องขอต่อศาลที่มีเขตอำนาจย่อมบังคับได้ตามคำชี้ขาดนั้น" และมาตรา 42 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า "เมื่อคู่พิพาทฝ่ายใดประสงค์จะให้มีการบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ให้คู่พิพาทฝ่ายนั้นยื่นคำร้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจภายในกำหนดเวลาสามปีนับแต่วันที่อาจบังคับตามคำชี้ขาดได้ เมื่อศาลได้รับคำร้องดังกล่าวให้รีบทำการไต่สวน และมีคำพิพากษาโดยพลัน" คดีจึงมีประเด็นที่ต้องวินิจฉัยว่า ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 เป็นคู่พิพาทที่มีสิทธิยื่นคำร้องขอให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายดังกล่าวหรือไม่ ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 ยื่นคำร้องขอให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการโดยอ้างเหตุว่า ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 เข้ารับช่วงสิทธิของผู้ร้องที่ 22 จากการที่ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 ชำระค่าสินไหมทดแทนไปตามสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเล (Marine Cargo Insurance) จำนวน 3,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ จึงเป็นกรณีที่ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 อ้างเหตุในฐานะผู้สืบสิทธิของผู้ร้องที่ 22 ซึ่งเป็นคู่พิพาทตามคำชี้ขาด ดังนี้ การพิจารณาเหตุแห่งการใช้สิทธิทางศาลของผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 ดังกล่าวจึงต้องพิจารณาเกี่ยวกับสิทธิอันเกิดแต่สัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลระหว่างผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 กับผู้ร้องที่ 22 ว่า ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 เป็นผู้สืบสิทธิโดยชอบโดยผลของกฎหมายหรือไม่เป็นสำคัญ ซึ่งผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 มีภาระการพิสูจน์ในประเด็นนี้ ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 นำสืบว่ากรรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลมีข้อตกลงให้บังคับใช้สัญญาตามกฎหมายและทางปฏิบัติของประเทศอังกฤษ ซึ่งกำหนดเงื่อนไขความคุ้มครองการประกันภัยสินค้าแบบ (เอ) (Institute Cargo Clauses (A)) ในข้อ 1 ระบุว่า ประกันภัยนี้คุ้มครองการเสี่ยงภัยทุกชนิดที่อาจภัยความสูญหายหรือความเสียหายต่อวัตถุที่เอาประกันภัย เว้นแต่ที่ได้รับยกเว้นไว้ตามข้อ 4 ข้อ 5 ข้อ 6 และข้อ 7 ซึ่งได้แก่ ความสูญหายหรือความเสียหายเพราะการกระทำมิชอบโดยจงใจของผู้เอาประกันภัย

ความสูญหายหรือความเสียหายเพราะการบรรจุหีบห่อที่ไม่เพียงพอหรือไม่เหมาะสม ความสูญหายหรือความเสียหายเพราะความล่าช้า เป็นต้น ในระหว่างที่ผู้ร้องที่ 22 รอการชำระราคาก่อนคืนจากผู้คัดค้าน ผู้คัดค้านได้เข้าครอบครองก่อนคืนภายหลังจากก่อนคืนถูกจัดส่งมายังท่าเรือปลายทาง และได้ครอบครองก่อนคืนเรื่อยมาจนกระทั่งก่อนคืนถูกนำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงในกระบวนการอุตสาหกรรม ถือว่าผู้คัดค้านเป็นผู้ทำลายก่อนคืนทำให้เกิดการสูญหายหรือความเสียหายต่อวัตถุที่เอาประกันภัยและเข้าเงื่อนไขความคุ้มครองการประกันภัยสินค้าแบบ (เอ) แล้ว แต่ขณะนั้นผู้ร้องที่ 22 ยังคงมีกรรมสิทธิ์ในก่อนคืนและยังเป็นผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกันภัยอยู่ เนื่องจากตามสัญญาซื้อขายมีข้อตกลงในเรื่องหน่วงกรรมสิทธิ์ (Retention of Title หรือ ROT) ระบุไว้ว่า กรรมสิทธิ์ในสินค้ายังไม่โอนไปยังผู้คัดค้านในฐานะผู้ซื้อจนกว่าผู้ซื้อจะชำระราคาให้แก่ผู้ร้องที่ 22 จนครบถ้วน เมื่อผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 ชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ร้องที่ 22 ตามกรมธรรม์พิพาทไปแล้ว ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 จึงเข้าสวมสิทธิของผู้ร้องที่ 22 ในการเรียกให้ผู้คัดค้านซึ่งเป็นผู้ก่อให้เกิดหรือมีส่วนทำให้เกิดความเสียหายชำระค่าเสียหายที่เกิดขึ้นได้ เห็นว่า ตามกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล หน้า 58 มีข้อตกลงโดยชัดแจ้งว่าสัญญาประกันภัยทางทะเลระหว่างผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 กับผู้ร้องที่ 22 นั้นให้อยู่ภายใต้กฎหมายและแนวปฏิบัติของประเทศอังกฤษ กรณีนี้จึงต้องนำกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษมาใช้บังคับตามสัญญา ซึ่งคู่ความนำสืบรับกันว่าเป็น พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 (Marine Insurance Act 1906) โดยไม่มีประเด็นที่ต้องพิจารณาเกี่ยวกับพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พุทธศักราช 2481 มาตรา 13 เมื่อพิจารณาจากบทนิยามตามมาตรา 1 แห่งพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ที่ให้คำนิยามไว้ว่า สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาที่ผู้รับประกันภัยตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายอันเกิดจากการเสี่ยงภัยทางทะเลตามที่ระบุไว้ในสัญญา (A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure) โดยที่มาตรา 3 ให้ความหมายของคำว่า การเสี่ยงภัยทางทะเลตามพระราชบัญญัติดังกล่าวที่อาจระบุไว้ในสัญญาประกันภัยทางทะเล ซึ่งวัตถุที่เอาประกันภัยต้องเกี่ยวข้องกับภัยทางทะเล (Maritime Perils) และให้ความหมายคำว่า "Maritime Perils" ว่า หมายถึงภัยอันเป็นผลที่เกิดขึ้นหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการเดินเรือทางทะเลอันได้แก่ ภัยทางทะเล อัคคีภัย ภัยสงคราม โจรสลัด โจรกรรม การยึด การหน่วงเหนี่ยว การทิ้งทะเล การกระทำโดยทุจริตของคนเรือและภัยอื่นที่มีลักษณะเดียวกันหรือที่ตกลงกันไว้ในกรมธรรม์ ("Maritime Perils" means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the seas, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy.) คดีนี้ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 นำสืบได้ความแต่เพียงว่า กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลมีข้อตกลงการรับประกันภัยสินค้าก่อนคืนในส่วนที่ 6 โดยมีเงื่อนไขความคุ้มครองการประกันภัยสินค้าแบบ (เอ) ซึ่งเป็นการคุ้มครองการเสี่ยงภัยทุกชนิดที่ทำให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายต่อวัตถุที่เอาประกันภัย เว้นแต่เข้าข้อยกเว้นที่ไม่ต้องรับผิดชอบเท่านั้น แต่ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 ไม่ได้นำสืบแสดงให้เห็นว่า ข้อที่ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 อ้างเหตุที่ว่า ในระหว่างที่ผู้ร้องที่ 22 รอการชำระราคาก่อนคืนจากผู้คัดค้าน ผู้คัดค้านได้เข้าครอบครองก่อนคืน

ภายหลังจากถ่านหินถูกจัดส่งมายังท่าเรือปลายทาง และได้ครอบครองถ่านหินเรื่อยมาจนกระทั่ง ถ่านหินถูกนำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงในกระบวนการอุตสาหกรรม ถือว่าผู้คัดค้านเป็นผู้ทำลายถ่านหิน ทำให้เกิดการสูญหายหรือความเสียหายต่อวัตถุที่เอาประกันภัยและเข้าเงื่อนไขความคุ้มครอง การประกันภัยสินค้าแบบ (เอ) แล้ว แต่ขณะนั้นผู้ร้องที่ 22 ยังคงมีกรรมสิทธิ์ในถ่านหินและยังเป็นผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกันภัยตามสัญญาซื้อขายเป็นไปตามเงื่อนไขใน กรมธรรม์ประกันภัยในส่วนที่ 6 เกี่ยวกับถ่านหิน หรือเข้าลักษณะหรือประเภทของภัยทางทะเลที่ได้รับการคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยตาม Institute Cargo Clauses (A) ในข้อใดอย่างไร หรือไม่ เนื่องจากข้อเท็จจริงได้ความจากทางนำสืบของผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 ข้างต้นรับว่า สินค้า ถ่านหินได้ถูกจัดส่งไปยังท่าเรือปลายทางแล้ว ซึ่งตามข้อตกลงเกี่ยวกับระยะเวลาการคุ้มครองของ กรมธรรม์ประกันภัย หน้า 34 ระบุว่า การประกันภัยเริ่มคุ้มครองตั้งแต่วันที่วัตถุที่เอาประกันภัย อยู่ในความเสี่ยงของผู้เอาประกันภัยและต่อเนื่องในขณะอยู่ระหว่างขนส่งไปจนกว่าจะถูกจัดส่งถึง ปลายทาง หรือความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยสิ้นสุดลง โดยไม่คำนึงถึงเงื่อนไขของการซื้อขาย และระหว่างพิจารณาผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 แล่งรับไว้ในรายงานกระบวนการพิจารณา ลงวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 ว่า สินค้าถ่านหินคดีนี้ตั้งแต่มีการขนส่งที่ต้นทางจนถึงปลายทางและขนส่งต่อไป จนถึงโรงงานของผู้คัดค้านนั้น สินค้าถ่านหินไม่ได้รับความเสียหายหรือสูญหายแต่อย่างใด แสดงให้เห็นว่าสัญญาประกันภัยทางทะเลระหว่างผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 กับผู้ร้องที่ 22 สิ้นสุดลงตาม ข้อตกลงเกี่ยวกับระยะเวลาการคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าว โดยไม่ปรากฏเหตุที่ ก่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากการเสี่ยงภัยทางทะเลในระหว่างการเดินเรือ ทางทะเลที่ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ร้องที่ 22 ทั้งนี้ ตามข้อตกลงใน กรมธรรม์ประกันภัย และหลักกฎหมายเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยทางทะเล มาตรา 1 และมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 นอกจากนี้ปรากฏข้อเท็จจริงจากสำเนา คำชี้ขาดของสถาบันอนุญาโตตุลาการระหว่างประเทศสิงคโปร์ ซึ่งผู้ร้องที่ 22 เป็นผู้ยื่นเสนอ ข้อพิพาทว่า ผู้ร้องที่ 22 เชื่อว่า ในข้อ 10.1 ของสัญญาซื้อขายซึ่งเกี่ยวกับการชำระเงินค่าสินค้านั้น ผู้คัดค้านไม่สามารถชำระเงิน 3,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ ได้ ผู้ร้องที่ 22 จึงมีสิทธิเรียกร้องในหนี้ที่ ค้างชำระจำนวนนี้ตามข้อสัญญาดังกล่าว อันแสดงให้เห็นว่าหนี้ที่พิพาทกันระหว่างผู้ร้องที่ 22 กับ ผู้คัดค้านมีมูลความแห่งคดีมาจากการที่ผู้คัดค้านไม่ได้ชำระหนี้จำนวน 3,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ ให้แก่ผู้ร้องที่ 22 ตามสัญญาซื้อขาย ดังนี้ ถือไม่ได้ว่าผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 เข้ารับช่วงสิทธิเป็นผู้สืบ สิทธิของผู้ร้องที่ 22 ตามสัญญาประกันภัยทางทะเลโดยชอบ ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 จึงไม่อาจยื่นคำร้อง ขอให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการโดยอาศัยสิทธิของผู้ร้องที่ 22 ได้ ส่วนที่ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 อ้างว่าต้องใช้หลักการตีความกฎหมายตามกฎหมายอังกฤษและคำพิพากษาของศาล อังกฤษนั้น เห็นว่า คดีนี้ศาลพิจารณาจากหลักกฎหมายตามพระราชบัญญัติการประกันภัย ทางทะเล ค.ศ. 1906 (Marine Insurance Act 1906) และข้อตกลงในสัญญาประกันภัยทางทะเล ตามกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงของคู่สัญญาที่อยู่ภายใต้กฎหมายของ ประเทศอังกฤษดังกล่าวข้างต้น โดยปรากฏว่าข้อเท็จจริงที่ได้จากพยานหลักฐานของผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 ในชั้นได้สวนคำร้องไม่มีน้ำหนักเพียงพอให้รับฟังได้ตามที่อ้างในคำร้อง กรณีจึงไม่ใช่เรื่องของ การตีความกฎหมาย ส่วนที่ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 อ้างว่าการไม่ชำระราคาถือว่าเป็นภัยที่เอาประกันภัย ไว้ด้วยนั้น เห็นว่า แม้การที่ผู้ซื้อตั้งใจไม่ชำระราคาตั้งแต่แรก หรือผู้ซื้อไม่สุจริตหรือผู้ซื้อล้มละลาย จะถือว่าเป็นภัยด้วยก็ตาม แต่ไม่ใช่ว่าการไม่ชำระราคาทุกกรณีจะเป็นภัยทั้งหมด เมื่อข้อเท็จจริงคดี

นี้ปรากฏว่าผู้คัดค้านมีเจตนาที่จะชำระราคาให้แก่ผู้ร้องที่ 22 ตั้งแต่ต้น แต่เป็นการชำระให้แก่บุคคลภายนอกที่มาหลอกลวงผู้คัดค้าน จึงไม่ใช่กรณีที่จะถือเป็นภัยจากการไม่ชำระราคาดังกล่าวตามที่ผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 อ้าง ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางวินิจฉัยว่าผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 ไม่อาจเข้ารับช่วงสิทธิของผู้ร้องที่ 22 ได้ จึงไม่ใช่คู่พิพาทตามพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545 มาตรา 42 ไม่มีสิทธิยื่นคำร้องคดีนี้นั้น ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเห็นพ้องด้วยในผล อุทธรณ์ของผู้ร้องที่ 1 ถึงที่ 21 ฟังไม่ขึ้น พิพากษายืน ให้จำหน่ายคดีของผู้คัดค้านออกจากสารบบความศาลฎีกา คืบค่าขึ้นศาลชั้นฎีกาให้ผู้คัดค้าน 75,000 บาท ค่าฤชาธรรมเนียมชั้นนี้ให้เป็นพับ

องค์คณะ

ภักตร์ศักดิ์ วรรณแสง · นุจรินทร์ จันทพรายศรี · ชลิต กฐินะสมิต

ข้อความคำพิพากษาเป็นของศาลฎีกา · ที่มาของข้อมูล: deka.supremecourt.or.th · <https://thaideka.online/deka/4627/2565>