

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6589/2542

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39, พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 52, พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 23

ย่อ / หลักกฎหมาย

สินค้าที่ขนส่งเสียหายและเหตุแห่งการเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 1 ซึ่งจำเลยที่ 1 จะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายนั้นตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39 วรรคหนึ่ง จำเลยที่ 1 จะไม่ต้องรับผิดชอบก็ต่อเมื่อพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อไม่มั่นคงแข็งแรง หรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของหรือการเสียหายนั้นเกิดจากสภาพแห่งของนั่นเองตามมาตรา 52(9) และ (10) จำเลยที่ 1 นำสืบว่าได้บันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่งแต่ไม่ได้พิสูจน์ข้อเท็จจริงให้เห็นว่าการเสียหายของสินค้าที่ขนส่งเป็นผลมาจากการบรรจุหีบห่อไม่ดีหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของหรือการเสียหายนั้นเกิดจากสภาพแห่งของนั่นเองหรือไม่ จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิด

คำพิพากษา

โจทก์ฟ้องว่า โจทก์รับประกันภัยสินค้าแผ่นเหล็กรีดเย็นในคอยล์แต่ปรากฏว่าแผ่นเหล็กรีดเย็นในคอยล์ เกิดสนิม เพราะได้รับความชื้นหรือเปียกน้ำระหว่างการขนส่งทางทะเลของจำเลยที่ 1 หรือในระหว่างการขนส่งทางน้ำและทางบกของจำเลยที่ 2 จำนวน 6 ม้วน ขอให้บังคับจำเลยทั้งสองชำระต้นเงินและดอกเบี้ยรวมจำนวน 568,461 บาทพร้อมดอกเบี้ยจำเลยที่ 1 ให้การว่า จำเลยที่ 1 ส่งมอบสินค้าให้แก่เรือลำเลียงซึ่งเป็นตัวแทนของผู้รับตราส่งในสภาพเรียบร้อยครบถ้วนแล้วความเสียหายของสินค้าที่ขนส่งมิได้เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งของจำเลยที่ 1 อีกทั้งสินค้านี้ก็ไม่ได้มีการบรรจุหีบห่อที่เหมาะสมกับสภาพของสินค้าซึ่งเป็นเหล็กอาจทำให้สินค้าได้รับความเสียหายหรือเกิดสนิมในระหว่างการขนส่งได้จำเลยที่ 2 ให้การว่า ไม่ต้องรับผิดตามคำฟ้องศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิจารณาแล้วพิพากษายกฟ้องโจทก์โจทก์อุทธรณ์ต่อศาลฎีกาศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศวินิจฉัยว่า "ข้อเท็จจริงรับฟังได้ในเบื้องต้นว่า โจทก์เป็นผู้รับประกันภัยสินค้าแผ่นเหล็กรีดเย็นในคอยล์ จำนวน 150 ม้วนให้แก่บริษัทเอ็น.เอช.เค.เอส.ตีล จำกัด ผู้เอาประกันภัยซึ่งสั่งซื้อสินค้านี้จากบริษัทผู้ขายในประเทศสิงคโปร์ตามกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าทางทะเล ลงวันที่ 16 มกราคม 2539 เอกสารหมาย จ.6 และผู้ขายได้ว่าจ้างจำเลยที่ 1 ขนส่งสินค้านั้นมาทางเรือชื่ออัลมาร์จากเมืองแอนท์เวิร์ป ท่าเรือยุโรปตะวันตกมายังกรุงเทพมหานครเพื่อส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2539 เรืออัลมาร์มาถึงท่าเรือเกาะสีชัง ได้มีการขนถ่ายสินค้าที่ขนส่งจากเรืออัลมาร์ลงเรือโลดเตอร์หรือเรือลำเลียงไปที่ท่าเรือศรีกรุงธน เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร แล้วนำสินค้านั้นขึ้นรถบรรทุกไปที่โกดังของผู้ซื้อ ปรากฏว่าสินค้านี้ขึ้นสนิมจำนวน 6 ม้วน โจทก์ได้ชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัย และขายสินค้าที่ขนส่งที่เสียหายให้แก่บุคคลอื่นไปในราคา 351,178 บาท มีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของโจทก์ประการแรกว่าเหตุแห่งการเสียหายของสินค้าที่ขนส่งได้เกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของจำเลยทั้งสองหรือไม่

เห็นว่า โจทก์มีนายศักดิ์ชาย ไชยศิริ ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายสินไหมทดแทนของโจทก์มาเบิกความเป็นพยานประกอบบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงว่าเมื่อจำเลยที่ 1 ได้รับสินค้าที่ขนส่งจากผู้ส่งของแล้ว จำเลยที่ 1 ได้ออกใบตราส่งให้โดยรับรองว่าสินค้านั้นอยู่ในสภาพเรียบร้อยหรือ CLEAN ON BOARD ตามสำเนาใบตราส่งพร้อมคำแปลเอกสารหมายเลข 8 นายสมพงษ์ จันทน์น้อย ผู้จัดการทั่วไปของบริษัทอินซ์เคป ชิปปิ้ง เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด(Inchcape Shipping Services (Thailand) Limited) ซึ่งเป็นตัวแทนของจำเลยที่ 1 ก็เบิกความประกอบบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงยอมรับว่า สภาพภายนอกของสินค้านั้นได้หีบห่อมาเรียบร้อยสมบูรณ์ไม่มีความเสียหาย แต่เมื่อสินค้าที่ขนส่งมาถึงท่าเรือเกาะสีชังนายชาติชาย เนตรสว่าง พนักงานสำรวจความเสียหายและนายย็อกเกียน ลิม กรรมการผู้จัดการบริษัทเจพีแอล แอดจัสติ้ง เซอร์วิส จำกัด ซึ่งโจทก์ว่าจ้างให้สำรวจความเสียหายสินค้านั้นได้กล่าวเบิกความประกอบบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงว่า นายชาติชาย ได้เดินทางไปสำรวจความเสียหายที่เรืออัลมาร์และพบว่าสินค้าที่ขนส่งเป็นสนิมที่ด้านนอกแต่การตรวจสอบความเสียหายขณะขนถ่ายสินค้าข้างลำเรือไม่สามารถตรวจสอบโดยละเอียดได้ นายชาติชายจึงตรวจสอบสินค้านั้นอีกครั้งหนึ่งที่โกดังสินค้าของผู้รับตราส่ง ปรากฏว่าสินค้าที่ขนส่งเป็นสนิมจำนวน 6 ม้วน ตามรายงานการสำรวจพร้อมคำแปลเอกสารหมายเลข 12 และภาพถ่ายหมายเลข 20 ซึ่งแสดงว่าสินค้านั้นเกิดสนิมตั้งแต่อู่ในเรืออัลมาร์แล้ว ที่นายสมพงษ์พยานจำเลยที่ 1 ได้ยืนยันข้อเท็จจริงตามบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงของตนว่าพนักงานของบริษัทอินซ์เคป ชิปปิ้ง เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด ได้ตรวจสอบสินค้าที่ขนส่งขณะขนถ่ายสินค้าจากเรืออัลมาร์ลงเรือโลดเตอร์หรือเรือลำเลียงเช่นกัน แต่ไม่พบความเสียหายตามบันทึกรายงานประจำวันการขนถ่ายสินค้าและใบตรวจนับพร้อมคำแปลเอกสารหมายเลข 5 ถึง 7 นั้น เห็นว่าเอกสารดังกล่าวเป็นเพียงรายงานประจำวันเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้าและเป็นใบตรวจนับสินค้าที่แสดงว่ามีการขนถ่ายสินค้าจากเรืออัลมาร์ลงเรือโลดเตอร์หรือเรือลำเลียงเลขที่เท่าไร จำนวนกี่ม้วนเท่านั้น ไม่ใช่รายงานการสำรวจความเสียหายดังที่นายสมพงษ์ยืนยันดังกล่าว ประกอบกับจำเลยที่ 1 ไม่ได้นำผู้ทำรายงานดังกล่าวมาเบิกความถึงเรื่องนี้จึงมีน้ำหนักน้อย ส่วนใบรับสินค้าพร้อมคำแปลเอกสารหมายเลข 2 และ 3 ก็เป็นเพียงหลักฐานการรับมอบสินค้าระหว่างเรืออัลมาร์ กับเรือโลดเตอร์หรือเรือลำเลียง ไม่ใช่รายงานการสำรวจความเสียหายจึงมีน้ำหนักน้อยเช่นเดียวกับเอกสารหมายเลข 5 ถึง 7 พยานหลักฐานของโจทก์จึงมีน้ำหนักดีกว่าพยานหลักฐานของจำเลยที่ 1 ข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่า สินค้าที่ขนส่งเสียหายจริงตามคำฟ้องและเหตุแห่งการเสียหายของสินค้านั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 1 สำหรับการขนส่งสินค้าที่ขนส่งจากท่าเรือเกาะสีชังมายังโกดังของผู้รับตราส่งซึ่งอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 2 นั้น ได้ความจากรายงานการสำรวจเอกสารหมายเลข 12 ว่า เมื่อขนถ่ายสินค้าที่ขนส่งลงเรือโลดเตอร์แล้ว เรือโลดเตอร์มีผ้าใบกันน้ำคลุมสินค้าไว้ตามภาพถ่ายหมายเลข 20 และได้ความจากนายชาติชายตอบนายจำเลยที่ 2 ถามค้านว่า การขนถ่ายสินค้าที่ขนส่งทุกระยะไม่มีอุบัติเหตุสินค้าตกหล่น เสียหาย แสดงว่าสินค้าที่ขนส่งได้รับความเสียหายอยู่แล้วก่อนที่จะขนถ่ายลงเรือลำเลียงข้อเท็จจริงจึงรับฟังไม่ได้ว่าสินค้านั้นเสียหายขณะอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 2 ระหว่างการขนส่งสินค้านั้นดังกล่าวจากท่าเรือเกาะสีชังมายังโกดังของผู้รับตราส่ง จำเลยที่ 2 จึงไม่ต้องรับผิดชอบโจทก์มีปัญหาคือต้องวินิจฉัยต่อไปว่า จำเลยที่ 1 ต้องรับผิดชอบค่าเสียหายให้แก่โจทก์หรือไม่ เมื่อข้อเท็จจริงรับฟังได้ดังวินิจฉัยข้างต้นแล้วว่าสินค้าที่ขนส่งเสียหายและเหตุแห่งการเสียหายของสินค้านั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแล

ของจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่ง จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายนั้นต่อผู้ส่งสินค้าดังกล่าวตามพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39 วรรคหนึ่ง จำเลยที่ 1 จะไม่ต้องรับผิดชอบเมื่อพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของหรือการเสียหายนั้นเกิดจากสภาพแห่งของนั่นเองตามพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 52(9) และ (10) ที่จำเลยที่ 1 นำสืบว่าจำเลยที่ 1 ได้บันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่งเอกสารหมายเลข 8 ว่า "SAID TO CONTAIN" และ "PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER OF THE GOODS" ซึ่งนายสมพงษ์ จันทรน้อย พยานจำเลยที่ 1 ได้อธิบายว่า หมายถึงผู้ขนส่งคือจำเลยที่ 1 ได้รับแจ้งว่าสินค้าที่ขนส่งเป็นสินค้าเหล็กแผ่นรีดเย็นในคอยล์ เป็นม้วนบรรจุอยู่ในแท่นนั้น โดยผู้ขนส่งไม่ทราบถึงจำนวนมูลค่า น้ำหนัก คุณภาพ และสภาพของสินค้าดังกล่าวก็ดี ใบตราส่งดังกล่าวได้ระบุเงื่อนไขการขนส่งไว้ด้านหลังใบตราส่งข้อ 25 ว่า สนิม การกลายเป็นออกไซด์ หรือการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย เนื่องจากความชื้นซึ่งอาจทำความเสียหายแก่ลักษณะภายนอกของสินค้าถือว่าเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ การรับสินค้าตามสภาพและเงื่อนไขไม่ได้เป็นการยอมรับว่า สนิม การกลายเป็นออกไซด์จะไม่เกิดขึ้นก็ดี ไม่ได้พิสูจน์ข้อเท็จจริงให้เห็นว่าการเสียหายของสินค้าที่ขนส่งเป็นผลมาจากการบรรจุหีบห่อไม่ดีหรือไม่ เหมาะสมกับสภาพแห่งของหรือการเสียหายนั้นเกิดจากสภาพแห่งของนั่นเองหรือไม่ตรงกันข้ามโจทก์มีนายศักดิ์ชาย ไชยศิริ นายย็อกเถียน ลิม และนายชาติชาย เนตรสว่าง เบิกความเป็นพยานประกอบบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงของพยานทั้งสามได้ความตรงกันว่า ผู้ส่งของได้บรรจุหีบห่อสินค้าที่ขนส่งโดยเคลือบน้ำมันไว้ที่ตัวสินค้าคือที่แผ่นเหล็กชั้นหนึ่งก่อนแล้วห่อหุ้มด้วยกระดาษสีน้ำตาลเคลือบน้ำมัน จากนั้นจะหุ้มด้วยแผ่นสังกะสีและมีแผ่นเหล็กรัดแผ่นสังกะสีอีกชั้นหนึ่ง การบรรจุหีบห่อดังกล่าวสามารถกันการระเหยและป้องกันไม่ให้แผ่นเหล็กทำปฏิกิริยาความชื้นในอากาศตามปกติได้ นายย็อกเถียน ลิม ยืนยันด้วยว่าสินค้าที่ขนส่งเป็นเหล็กขาวรีดเย็นในคอยล์ ไม่ใช่เหล็กดำ จะไม่เกิดสนิมขึ้นเองหากไม่มีปัจจัยภายนอกคือน้ำมาสัมผัสกับแผ่นเหล็กดังกล่าวซึ่งสอดคล้องกับคำเบิกความของนายศักดิ์ชายที่สังเกตเห็นขี้เกลือที่วัสดุห่อหุ้มสินค้าที่ขนส่ง และรับกับรายงานการสำรวจของนายชาติชายที่ให้ความเห็นวาสินค้าดังกล่าวเป็นสนิมเพราะถูกน้ำในระหว่างการขนส่งตามเอกสารหมายเลข 12 นอกจากนี้สินค้าที่ขนส่งมีจำนวนถึง 150 ม้วน แต่เกิดเป็นสนิมจำนวนเพียง 6 ม้วน และม้วนที่เกิดสนิมก็เป็นสนิมเพียงบางส่วน โดยนายศักดิ์ชายได้เบิกความถึงเรื่องนี้ว่าแผ่นเหล็กตรงที่เป็นสนิมจะมีน้ำมันเคลือบอยู่เล็กน้อยหรือไม่มีน้ำมันเคลือบอยู่เลย เหตุที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะน้ำมันถูกน้ำชะล้างออกไป ข้อเท็จจริงจึงเชื่อได้ตามพยานหลักฐานของโจทก์ดังกล่าวว่าผู้ส่งของได้บรรจุหีบห่อสินค้าอย่างดีและเหมาะสมกับสภาพแห่งสินค้านั้นแล้ว ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สินค้านั้นได้เกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจากสภาพแห่งสินค้านั้นเองจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยสินค้านั้นได้ กล่าว เมื่อโจทก์ผู้รับประกันภัยสินค้านั้นได้ขอใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยไปตามกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าทางทะเลเอกสารหมายเลข 6 โจทก์ยอมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยมาเรียกร้องให้จำเลยที่ 1 ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าที่ขนส่งได้ จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์ตามคำฟ้อง ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษามาสำหรับจำเลยที่ 1 นั้นไม่ต้องด้วยความเห็นของศาลฎีกา อุทธรณ์ของโจทก์ฟังขึ้นบางส่วน"พิพากษาแก้เป็นว่า ให้จำเลยที่ 1 ชำระเงินจำนวน 531,894 บาทพร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงิน

ดังกล่าวนับแต่วันที่ 11 มีนาคม 2539 จนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ แต่ดอกเบี้ยคิดถึงวันฟ้องต้องไม่เกินจำนวน 36,567 บาท ตามคำฟ้อง นอกจากนี้ก็แก้คดีให้เป็นไปตามคำพิพากษา

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ดูฉบับย่อฎีกาตัดสินเกี่ยวกับปัญหาข้อกฎหมายคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6589/2542 บริษัท ไพบูลย์ ประกันภัย จำกัด โจทก์ บริษัท เอส.เอ.แอลดี.ซีเอส เอ็น.วี . จำกัด กับพวกจำเลย พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ม. 23, ม. 25, ม. 39, ม. 52 สินค้าที่ขนส่งเสียหายและเหตุแห่งการเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 1 ซึ่งจำเลยที่ 1 จะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายนั้นตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39 วรรคหนึ่ง จำเลยที่ 1 จะไม่ต้องรับผิดชอบเมื่อพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อ ไม่มั่นคงแข็งแรง หรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของหรือการเสียหายนั้นเกิดจากสภาพแห่งของนั้นเองตามมาตรา 52(9) และ (10) จำเลยที่ 1 นำสืบว่าได้บันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่งแต่ไม่ได้พิสูจน์ข้อเท็จจริงให้เห็นว่าการเสียหายของสินค้าที่ขนส่งเป็นผลมาจากการบรรจุหีบห่อไม่ดีหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของหรือการเสียหายนั้นเกิดจากสภาพแห่งของนั้นเองหรือไม่ จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบโจทก์ฟ้องว่า โจทก์รับประกันภัยสินค้าแผ่นเหล็กรีดเย็นในคอยล์แต่ปรากฏว่าแผ่นเหล็กรีดเย็นในคอยล์ เกิดสนิม เพราะได้รับความชื้นหรือเปียกน้ำระหว่างการขนส่งทางทะเลของจำเลยที่ 1 หรือในระหว่างการขนส่งทางน้ำและทางบกของจำเลยที่ 2 จำนวน 6 ม้วน ขอให้บังคับจำเลยทั้งสองชำระต้นเงินและดอกเบี้ยรวมจำนวน 568,461 บาท พร้อมดอกเบี้ยจำเลยที่ 1 ให้การว่า จำเลยที่ 1 ส่งมอบสินค้าให้แก่เรือลำเลียงซึ่งเป็นตัวแทนของผู้รับตราส่งในสภาพเรียบร้อยครบถ้วนแล้ว ความเสียหายของสินค้าที่ขนส่งมิได้เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งของจำเลยที่ 1 อีกทั้งสินค้านี้ก็ไม่ได้ได้รับการบรรจุหีบห่อที่เหมาะสมกับสภาพของสินค้าซึ่งเป็นเหล็กอาจทำให้สินค้าได้รับความเสียหายหรือเกิดสนิมในระหว่างการขนส่งได้จำเลยที่ 2 ให้การว่า ไม่ต้องรับผิดชอบตามคำฟ้องศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง พิจารณาแล้วพิพากษายกฟ้องโจทก์ โจทก์อุทธรณ์ต่อศาลฎีกา ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศวินิจฉัยว่า "ข้อเท็จจริงรับฟังได้ในเบื้องต้นว่า โจทก์เป็นผู้รับประกันภัยสินค้าแผ่นเหล็กรีดเย็นในคอยล์ จำนวน 150 ม้วนให้แก่บริษัท เอ็น.เอช.เค.สตีล จำกัด ผู้เอาประกันภัยซึ่งสั่งซื้อสินค้านี้จากบริษัทผู้ขายในประเทศ สิงคโปร์ตามกรรมธรรม์ประกันภัยสินค้าทางทะเล ลงวันที่ 16 มกราคม 2539 เอกสารหมายเลข จ.6 และผู้ขายได้แจ้งจำเลยที่ 1 ขนส่งสินค้านั้นมาทางเรือชื่ออัลมาร์จากเมืองแอนท์เวิร์ป ท่าเรือยุโรปตะวันตกมายังกรุงเทพมหานครเพื่อส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อ เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2539 เรืออัลมาร์มาถึงท่าเรือเกาะสีชัง ได้มีการขนถ่ายสินค้าที่ขนส่งจากเรืออัลมาร์ลงเรือโลดเตอร์หรือเรือลำเลียงไปที่ท่าเรือศรีกรุงธน เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร แล้วนำสินค้านั้นขึ้นรถบรรทุกไปที่โกดังของผู้ซื้อ ปรากฏว่าสินค้านี้ขึ้นสนิมจำนวน 6 ม้วน โจทก์ได้ขอค่าเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัย และขายสินค้าที่ขนส่งที่เสียหายให้แก่บุคคลอื่นไปในราคา 351,178 บาท มีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของโจทก์ประการแรกว่าเหตุแห่งการเสียหายของสินค้าที่ขนส่งได้เกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของจำเลยทั้งสองหรือไม่เห็นว่า โจทก์มีนายศักดิ์ชาย ไชยศิริ ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายสินไหมทดแทนของโจทก์มาเบิกความเป็นพยานประกอบบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงว่าเมื่อจำเลยที่ 1 ได้รับสินค้าที่ขนส่งจากผู้ส่งของแล้ว จำเลยที่ 1 ได้ออกใบตราส่งให้โดยรับรองว่าสินค้านี้คงอยู่ในสภาพเรียบร้อยหรือ CLEAN ON BOARD ตามสำเนาใบตราส่งพร้อม

คำแปลเอกสารหมาย จ.8 นายสมพงษ์ จันทรน้อย ผู้จัดการทั่วไปของบริษัทอินซ์เคป ชิปปิ้ง เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด(Inchcape Shipping Services (Thailand) Limited) ซึ่งเป็นตัวแทนของจำเลยที่ 1 ก็เบิกความประกอบบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงยอมรับว่า สภาพภายนอกของสินค้าดังกล่าวได้หีบห่อมาเรียบร้อยสมบูรณ์ไม่มีความเสียหาย แต่เมื่อสินค้าที่ขนส่งมาถึงท่าเรือเกาะสีชังนายชาติชาย เนตรสว่าง พนักงานสำรวจความเสียหายและนายย็อกเกียน ลิ้ม กรรมการผู้จัดการบริษัทเจพีแอล แอดจัสติ้ง เซอร์วิส จำกัด ซึ่งโจทก์ว่าจ้างให้สำรวจความเสียหายสินค้าดังกล่าวเบิกความประกอบบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงว่า นายชาติชาย ได้เดินทางไปสำรวจความเสียหายที่เรืออัลมาร์และพบว่าสินค้าที่ขนส่งเป็นสนิมที่ด้านนอกแต่การตรวจสอบความเสียหายขณะขนถ่ายสินค้าข้างลำเรือไม่สามารถตรวจสอบโดยละเอียดได้ นายชาติชายจึงตรวจสอบสินค้าดังกล่าวอีกครั้งหนึ่งที่โกดังสินค้าของผู้รับตราส่ง ปรากฏว่าสินค้าที่ขนส่งเป็นสนิมจำนวน 6 ม้วน ตามรายงานการสำรวจพร้อมคำแปลเอกสารหมาย จ.12 และภาพถ่ายหมาย จ.20 ซึ่งแสดงว่าสินค้าดังกล่าวเกิดสนิมตั้งแต่อยู่ในเรืออัลมาร์แล้ว ที่นายสมพงษ์พยานจำเลยที่ 1 ได้ยืนยันข้อเท็จจริงตามบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงของตนว่าพนักงานของบริษัทอินซ์เคป ชิปปิ้ง เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด ได้ตรวจสอบสินค้าที่ขนส่งขณะขนถ่ายสินค้าจากเรืออัลมาร์ลงเรือโลดเตอร์หรือเรือลำเลียงเช่นกัน แต่ไม่พบความเสียหายตามบันทึกรายงานประจำวันการขนถ่ายสินค้าและใบตรวจนับพร้อมคำแปลเอกสารหมาย ล.5 ถึง ล.7 นั้น เห็นว่าเอกสารดังกล่าวเป็นเพียงรายงานประจำวันเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้าและเป็นใบตรวจนับสินค้าที่แสดงว่ามีการขนถ่ายสินค้าจากเรืออัลมาร์ลงเรือโลดเตอร์หรือเรือลำเลียงเลขที่เท่าไร จำนวนกี่ม้วนเท่านั้น ไม่ใช่รายงานการสำรวจความเสียหายดังที่นายสมพงษ์ยืนยันดังกล่าว ประกอบกับจำเลยที่ 1 ไม่ได้นำผู้ทำรายงานดังกล่าวมาเบิกความถึงเรื่องนี้จึงมีน้ำหนักน้อย ส่วนใบรับสินค้าพร้อมคำแปลเอกสารหมาย ล.2 และ ล.3 ก็เป็นเพียงหลักฐานการรับมอบสินค้าระหว่างเรืออัลมาร์ กับเรือโลดเตอร์หรือเรือลำเลียง ไม่ใช่รายงานการสำรวจความเสียหายจึงมีน้ำหนักน้อยเช่นเดียวกับเอกสารหมาย ล.5 ถึง ล.7 พยานหลักฐานของโจทก์จึงมีน้ำหนักน้อยกว่าพยานหลักฐานของจำเลยที่ 1 ข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่า สินค้าที่ขนส่งเสียหายจริงตามคำฟ้องและเหตุแห่งการเสียหายของสินค้าดังกล่าวได้เกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 1 สำหรับการขนส่งสินค้าที่ขนส่งจากท่าเรือเกาะสีชังมายังโกดังของผู้รับตราส่งซึ่งอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 2 นั้น ได้ความจากรายงานการสำรวจเอกสารหมาย จ.12 ว่า เมื่อขนถ่ายสินค้าที่ขนส่งลงเรือโลดเตอร์แล้ว เรือโลดเตอร์มีผ้าใบกันน้ำคลุมสินค้าไว้ตามภาพถ่ายหมาย จ.20 และได้ความจากนายชาติชายตอบทนายจำเลยที่ 2 ถามค้านว่า การขนถ่ายสินค้าที่ขนส่งทุกระยะไม่มีอุบัติเหตุสินค้าตกหล่น เสียหาย แสดงว่าสินค้าที่ขนส่งได้รับความเสียหายอยู่แล้วก่อนที่จะขนถ่ายลงเรือลำเลียงข้อเท็จจริงจึงรับฟังไม่ได้ว่าสินค้าดังกล่าวเสียหายขณะอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 2 ระหว่างการขนส่งสินค้าดังกล่าวจากท่าเรือเกาะสีชังมายังโกดังของผู้รับตราส่ง จำเลยที่ 2 จึงไม่ต้องรับผิดชอบโจทก์มีปัญหที่ต้องวินิจฉัยต่อไปว่า จำเลยที่ 1 ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่โจทก์หรือไม่ เมื่อข้อเท็จจริงรับฟังได้ดังวินิจฉัยข้างต้นแล้วว่าสินค้าที่ขนส่งเสียหายและเหตุแห่งการเสียหายของสินค้าดังกล่าวได้เกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่ง จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบความเสียหายนั้นต่อผู้ส่งสินค้าดังกล่าวตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลพ.ศ. 2534 มาตรา 39 วรรคหนึ่ง จำเลยที่ 1 จะไม่ต้องรับผิดชอบก็ต่อเมื่อพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่

เหมาะสมกับสภาพแห่งของหรือการเสียหายนั้นเกิดจากสภาพแห่งของนั่นเองตามพระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 52(9) และ (10) ที่จำเลยที่ 1 นำสืบว่าจำเลยที่ 1 ได้ บันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่งเอกสารหมายเลข 8 ว่า "SAID TO CONTAIN" และ "PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER OF THE GOODS" ซึ่งนายสมพงษ์ จันทรน้อย พยานจำเลยที่ 1 ได้อธิบาย ว่า หมายถึงผู้ขนส่งคือจำเลยที่ 1 ได้รับแจ้งว่าสินค้าที่ขนส่งเป็นสินค้าเหล็กแผ่นรีดเย็นในคอยล์ เป็นม้วนบรรจุอยู่ในแท่นนั้นโดยผู้ขนส่งไม่ทราบถึงจำนวนมูลค่า น้ำหนัก คุณภาพ และสภาพ ของสินค้าดังกล่าวก็ดี ใบตราส่งดังกล่าวได้ระบุเงื่อนไขการขนส่งไว้ด้านหลังใบตราส่งข้อ 25 ว่า สนิม การกลายเป็นออกไซด์ หรือการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย เนื่องจากความชื้นซึ่งอาจทำ ความเสียหายแก่ลักษณะภายนอกของสินค้า ถือว่าเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ การรับสินค้า ตามสภาพและเงื่อนไขไม่ได้เป็นการยอมรับว่าสนิม การกลายเป็นออกไซด์จะไม่เกิดขึ้นก็ดี ไม่ได้ พิสูจน์ข้อเท็จจริงให้เห็นว่าการเสียหายของสินค้าที่ขนส่งเป็นผลมาจากการบรรจุหีบห่อไม่ดีหรือไม่ เหมาะสมกับสภาพแห่งของหรือการเสียหายนั้นเกิดจากสภาพแห่งของนั่นเองหรือไม่ตรงกันข้าม โจทก์มีนายศักดิ์ชาย ไชยศิริ นายย็อกเถียน ลัมและนายชาติชาย เนตรสว่าง เบิกความเป็นพยาน ประกอบบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงของพยานทั้งสามได้ความตรงกันว่า ผู้ส่งของได้ บรรจุหีบห่อสินค้าที่ขนส่งโดยเคลือบน้ำมันไว้ที่ตัวสินค้าคือที่แผ่นเหล็กชั้นหนึ่งก่อนแล้วห่อหุ้มด้วย กระดาษสีน้ำตาลเคลือบน้ำมัน จากนั้นจะหุ้มด้วยแผ่นสังกะสีและมีแผ่นเหล็กรัดแผ่นสังกะสีอีก ชั้นหนึ่ง การบรรจุหีบห่อดังกล่าวสามารถกันการกระแทกและป้องกันไม่ให้แผ่นเหล็กทำปฏิกิริยา ความชื้นในอากาศตามปกติได้ นายย็อกเถียน ลัม ยืนยันด้วยว่าสินค้าที่ขนส่งเป็นเหล็กขาวรีดเย็นใน คอยล์ ไม่ใช่เหล็กดำ จะไม่เกิดสนิมขึ้นเองหากไม่มีปัจจัยภายนอกคือน้ำมาสัมผัสกับแผ่นเหล็ก ดังกล่าวซึ่งสอดคล้องกับคำเบิกความของนายศักดิ์ชายที่สังเกตเห็นขี้เกลือที่วัสดุห่อหุ้มสินค้าที่ ขนส่ง และรับกับรายงานการสำรวจของนายชาติชายที่ให้ความเห็นว่าสินค้านี้เป็นสนิม เพราะถูกน้ำในระหว่างการขนส่งตามเอกสารหมายเลข 12 นอกจากนี้สินค้าที่ขนส่งมีจำนวนถึง 150 ม้วน แต่เกิดเป็นสนิมจำนวนเพียง 6 ม้วน และม้วนที่เกิดสนิมก็เป็นสนิมเพียงบางส่วน โดยนายศักดิ์ ชายได้เบิกความถึงเรื่องนี้ว่าแผ่นเหล็กตรงที่เป็นสนิมจะมีน้ำมันเคลือบอยู่เล็กน้อยหรือไม่มีน้ำมัน เคลือบอยู่เลย เหตุที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะน้ำมันถูกน้ำชะล้างออกไป ข้อเท็จจริงจึงเชื่อได้ตาม พยานหลักฐานของโจทก์ดังกล่าวว่าผู้ส่งของได้บรรจุหีบห่อสินค้าอย่างดีและเหมาะสมกับสภาพ แห่งสินค้านั้นแล้ว ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สินค้านี้ได้เกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจากสภาพแห่ง สินค้านั้นเองจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้รับตราส่งซึ่งเป็น ผู้เอาประกันภัยสินค้านี้ กล่าว เมื่อโจทก์ผู้รับประกันภัยสินค้านั้นได้ขอใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ ผู้เอาประกันภัยไปตามกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าทางทะเลเอกสารหมายเลข 6 โจทก์ยอมเข้ารับช่วง สิทธิของผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยมาเรียกร้องให้จำเลยที่ 1 ผู้ขนส่งรับผิดชอบใน ความเสียหาย ของสินค้าที่ขนส่งได้ จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์ตามคำฟ้อง ที่ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษามาสำหรับจำเลยที่ 1 นั้นไม่ต้อง ด้วยความเห็นของศาลฎีกา อุทธรณ์ของโจทก์ฟังขึ้นบางส่วน"พิพากษาแก้เป็นว่า ให้จำเลยที่ 1 ชำระเงินจำนวน 531,894 บาทพร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าวนับแต่ วันที่ 11 มีนาคม 2539 จนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ แต่ดอกเบี้ยคิดถึงวันฟ้องต้องไม่เกินจำนวน 36,567 บาท ตามคำฟ้อง นอกจากที่แก้คงให้เป็นไปตามคำพิพากษา ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง(ชาญชัย ลิขิตจิตถะ-สุรินทร์ นาควิเชียร-

จรัญ หัตถกรรม)แหล่งที่มาสำนักงานส่งเสริมงานตุลาการแผนกหมายเลขคดีดำศาลฎีกาหมายเลขคดีดำศาลชั้นต้นหมายเลขคดีแดงศาลชั้นต้นหมายเหตุคำพิพากษาศาลฎีกาฉบับนี้มีข้อนำพิจารณาเกี่ยวกับการบันทึกข้อสงวนตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลพ.ศ.2534มาตรา23ที่บัญญัติว่า"ในกรณีที่ผู้ส่งของเป็นผู้แจ้งหรือจัดให้ซึ่งข้อความในใบตราส่งเกี่ยวกับลักษณะทั่วไปแห่งของเครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อป้องกันตัวของจำนวนหน่วยการขนส่งน้ำหนักของหรือปริมาณอย่างอื่นถ้าผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งออกใบตราส่งในนามของผู้ขนส่งทราบหรือมีเหตุอันควรสงสัยว่าข้อความดังกล่าวไม่ถูกต้องตรงกับของที่ได้รับบรรทุกไว้จริงในกรณีที่มีการออกใบตราส่ง

ชนิด"บรรทุกแล้ว"หรือไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงของรายการดังกล่าวในใบตราส่งโดยวิธีการอันสมควรแก่วิสัยและพฤติการณ์ในภาวะเช่นนั้นได้บุคคลดังกล่าวต้องบันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่งโดยระบุถึงข้อที่ไม่ตรงกับความจริงเหตุแห่งความสงสัยหรือพฤติการณ์ที่ไม่อาจตรวจสอบได้"และมาตรา25ได้บัญญัติถึงผลของการไม่บันทึกข้อสงวนว่า"ถ้าไม่ได้บันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่งตามมาตรา23ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งได้รับของหรือได้บรรทุกของลงเรือในกรณีที่เป็นใบตราส่งชนิด"บรรทุกแล้ว"ทั้งนี้ตามรายการที่แสดงไว้ในใบตราส่งนั้นแต่ถ้าใบตราส่งใดได้ออไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งได้กระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อตามข้อความในใบตราส่งนั้นแล้วห้ามมิให้ผู้ขนส่งพิสูจน์เป็นอย่างอื่น" ข้อสงวนในคดีนี้

คือSaidtocontainและParticularsdeclaredbyshipperofthegoodsซึ่ง

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางได้วินิจฉัยว่ามีผลทำให้โจทก์เป็นผู้มีภาระการพิสูจน์ว่าผู้ส่งได้ส่งสินค้าพิพาทที่มีการเคลือบน้ำมันได้มาตรฐานแล้วจริง(ซึ่งจะเป็นผลให้สินค้าไม่เสียหาย-ผู้หมายเหตุ)อันเป็นการผลักภาระการพิสูจน์ตามมาตรา59ที่บัญญัติให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งคือจำเลยที่1ในคดีนี้ไปเป็นของโจทก์ซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยรับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่งแต่ข้อวินิจฉัยดังกล่าวนี้ผู้พิพากษาองค์คณะในคดีนี้ในศาลทรัพย์สินทางปัญญาได้ทำความเข้าใจความตอนหนึ่งว่าการตั้งข้อสงวนไว้เช่นนี้ทำให้ข้อสันนิษฐานตาม

มาตรา25ตอนต้นที่ว่า"ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งได้รับของหรือได้บรรทุกของลงเรือตามรายการที่แสดงไว้ในใบตราส่งนั้น"และทำให้ข้อห้ามมิให้นำสืบพิสูจน์เป็นอย่างอื่นตาม

มาตรา25ตอนท้ายที่ว่า"แต่ถ้าใบตราส่งได้ออไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งกระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อตามข้อความในใบตราส่งนั้นแล้วห้ามมิให้ผู้ขนส่งพิสูจน์เป็นอย่างอื่น"เป็นอันไม่นำมาใช้บังคับคือผู้ขนส่งยังคงสามารถพิสูจน์ให้พ้นความผิดได้ต่อไปตามมาตรา52 ซึ่งศาลฎีกาในคดีนี้ได้วินิจฉัยไปในทำนองว่าจำเลยที่1นำสืบแต่ว่าได้บันทึกข้อสงวนไว้ไม่ได้พิสูจน์ข้อเท็จจริง

ว่าการเสียหายของสินค้าเป็นผลมาจากการหีบห่อไม่ดีเหมาะสมกับสภาพแห่งของ

หรือไม่(มาตรา52(9))หรือการเสียหายเกิดจากสภาพแห่งของนั้นเองหรือไม่(มาตรา52(10))แล้วให้จำเลยที่1รับผิดชอบโจทก์เช่นนี้แสดงว่าศาลฎีกาน่าจะเห็นว่าการบันทึกข้อสงวนมีผลทำให้จำเลย

ที่1ผู้ขนส่งสามารถนำสืบพิสูจน์เป็นอย่างอื่นได้ตามมาตรา52โดยไม่ต้องรับผลร้ายตาม

ข้อสันนิษฐานและข้อห้ามพิสูจน์เป็นอย่างอื่นตามมาตรา25แม้ว่าใบตราส่งจะได้ออไปยัง

ผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกแล้วก็ตามนั้นเอง น่าคิดว่าการถือว่าเมื่อผู้ขนส่งข้อสงวนแล้วทำให้เป็นการผลักภาระการพิสูจน์จากผู้ขนส่งไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกอาจทำให้เป็นโมฆะได้

ตามมาตรา17ซึ่งบัญญัติว่าข้อกำหนดใดในสัญญารับขนของทางทะเลซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่

ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายดังต่อไปนี้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ (1)..... (3)ปิดภาระการพิสูจน์ซึ่ง

พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งไปให้ผู้ส่งของหรือบุคคลภายนอกเป็นผู้พิสูจน์

แต่การถือว่าการบันทึกข้อสงวนมีผลทำให้ผู้ขนส่งไม่ถูกจำกัดตามมาตรา 25 คือสามารถพิสูจน์ให้ตนพ้นความรับผิดตามมาตรา 52 ได้ต่อไปยังเป็นการสอดคล้องกับสถานะแห่งความเป็นจริงของการขนส่งทางทะเลที่ผู้ส่งกับผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งเป็นคู่สัญญาซื้อขายกันนั้นมักจะอยู่กันคนละประเทศการที่จะให้ผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกต้องรับภาระพิสูจน์ข้อเท็จจริงที่ว่าผู้ส่งบรรจุหีบห่อที่ต้นทางไม่ดีไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของเท่ากับเป็นการให้พิสูจน์ข้อเท็จจริงที่แทบจะเกินกว่าความรู้เห็นและความสามารถของผู้รับตราส่งที่อยู่ในอีกประเทศหนึ่งจะพิสูจน์ได้ผิดกับผู้ขนส่งที่อย่างน้อยในขณะที่รับของไว้ก็ยังมีบุคลากรประจำเรือทั้งตัวแทนเรือที่อยู่ใกล้ชิดในประเทศต้นทางนั่นเองที่จะสามารถจัดหาหรือให้ข้อมูลเพื่อการพิสูจน์ได้ง่ายกว่าทั้งการที่ให้ผู้ขนส่งนำสืบพิสูจน์ได้ต่อไปยังสอดคล้องกับบทบัญญัติว่าด้วยหน้าที่และสิทธิของผู้ส่งของตามมาตรา 32 ที่บัญญัติว่า "ถ้าผู้ส่งของได้แจ้งหรือจัดให้ซึ่งข้อความตามมาตรา 23 เพื่อให้ผู้ขนส่งบันทึกไว้ในใบตราส่งและเมื่อได้บันทึกให้ตามนั้นแล้วให้ถือว่าผู้ส่งของได้รับรองกับผู้ขนส่งว่าข้อความที่แจ้งหรือจัดให้นั้นถูกต้องตรงกับความจริงเกี่ยวกับของนั้นทุกประการ ถ้ามีความเสียหายใดๆ เกิดขึ้นเนื่องจากความไม่ถูกต้องแท้จริงของข้อความตามวรรคหนึ่งผู้ส่งของต้องรับผิดชอบ ความเสียหายให้แก่ผู้ขนส่งแม้ว่าผู้ส่งของจะได้โอนใบตราส่งนั้นให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้วก็ตามแต่ทั้งนี้ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบตามสัญญารับขนของทางทะเลต่อบุคคลภายนอก" ซึ่งแสดงว่าแม้ผู้ขนส่งเช่นจำเลยที่ 1 ในคดีนี้แพ็คดีต้องใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์ก็ยังไม่ฟ้องร้องให้ผู้ส่งรับผิดชอบได้ตามมาตรา 31 นี้ สอนชัย สิริวิทยกุลคำพิพากษา: โจทก์ฟ้องว่า โจทก์รับประกันภัยสินค้าแผ่นเหล็กริดเย็นในคอยล์แต่ปรากฏว่าแผ่นเหล็กริดเย็นในคอยล์ เกิดสนิม เพราะได้รับความชื้นหรือเปียกน้ำระหว่างการขนส่งทางทะเลของจำเลยที่ 1 หรือในระหว่างการขนส่งทางน้ำและทางบกของจำเลยที่ 2 จำนวน 6 ม้วน ขอให้บังคับจำเลยทั้งสองชำระต้นเงินและดอกเบี้ยรวมจำนวน 568,461 บาท พร้อมดอกเบี้ยจำเลยที่ 1 ให้การว่า จำเลยที่ 1 ส่งมอบสินค้าให้แก่เรือลำเลียงซึ่งเป็นตัวแทนของผู้รับตราส่งในสภาพเรียบร้อยครบถ้วนแล้ว ความเสียหายของสินค้าที่ขนส่งมิได้เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งของจำเลยที่ 1 อีกทั้งสินค้านี้ดังกล่าวก็นำไม่ได้รับการบรรจุหีบห่อที่เหมาะสมกับสภาพของสินค้าซึ่งเป็นเหล็กอาจทำให้สินค้าได้รับความเสียหายหรือเกิดสนิมในระหว่างการขนส่งได้จำเลยที่ 2 ให้การว่า ไม่ต้องรับผิดชอบตามคำฟ้องศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิจารณาแล้วพิพากษายกฟ้องโจทก์โจทก์อุทธรณ์ต่อศาลฎีกาศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศวินิจฉัยว่า "ข้อเท็จจริงรับฟังได้ในเบื้องต้นว่า โจทก์เป็นผู้รับประกันภัยสินค้าแผ่นเหล็กริดเย็นในคอยล์ จำนวน 150 ม้วนให้แก่บริษัท เอ็น.เอช.เค.สตีล จำกัด ผู้เอาประกันภัยซึ่งสั่งซื้อสินค้านี้จากบริษัทผู้ขายในประเทศ สิงคโปร์ตามกรมธรรม์รับประกันภัยสินค้าทางทะเล ลงวันที่ 16 มกราคม 2539 เอกสารหมายเลข จ.6 และผู้ขายได้แจ้งจำเลยที่ 1 ขนส่งสินค้านั้นมาทางเรือชื่ออัลมาร์จากเมืองแอนท์เวิร์ป ท่าเรือยุโรปตะวันตกมายังกรุงเทพมหานครเพื่อส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อ เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2539 เรืออัลมาร์มาถึงท่าเรือเกาะสีชัง ได้มีการขนถ่ายสินค้าที่ขนส่งจากเรืออัลมาร์ลงเรือโลดเตอร์หรือเรือลำเลียงไปที่ท่าเรือศรีกรุงธน เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร แล้วนำสินค้านั้นขึ้นรถบรรทุกไปที่โกดังของผู้ซื้อ ปรากฏว่าสินค้านี้ดังกล่าวก่อนขึ้นสนิมจำนวน 6 ม้วน โจทก์ได้ขอให้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัย และขายสินค้าที่ขนส่งที่เสียหายให้แก่บุคคลอื่นไปในราคา 351,178 บาท มีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของโจทก์ประการแรกว่าเหตุแห่งการเสียหายของสินค้าที่ขนส่งได้เกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของจำเลยทั้งสองหรือไม่เห็นว่า โจทก์มีนายศักดิ์ชาย ไชยศิริ

ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายสินไหมทดแทนของโจทก์มาเบิกความเป็นพยานประกอบบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงว่าเมื่อจำเลยที่ 1 ได้รับสินค้าที่ขนส่งจากผู้ส่งของแล้ว จำเลยที่ 1 ได้ออกใบตราส่งให้โดยรับรองว่าสินค้านี้คงกล่าวอยู่ในสภาพเรียบร้อยหรือ CLEAN ON BOARD ตามสำเนาใบตราส่งพร้อมคำแปลเอกสารหมาย จ.8 นายสมพงษ์ จันทรน้อย ผู้จัดการทั่วไปของบริษัทอินชเคป ชิปปิ้ง เซอร์วิสเชส (ประเทศไทย) จำกัด(Inchcape Shipping Services (Thailand) Limited) ซึ่งเป็นตัวแทนของจำเลยที่ 1 ก็เบิกความประกอบบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงยอมรับว่า สภาพภายนอกของสินค้านี้คงกล่าวได้หีบห่อมาเรียบร้อยสมบูรณ์ไม่มีความเสียหาย แต่เมื่อสินค้าที่ขนส่งมาถึงท่าเรือเกาะสีชังนายชาติชาย เนตรสว่าง พนักงานสำรวจความเสียหายและนายย็อกเกียน ลิ้ม กรรมการผู้จัดการบริษัทเจพีแอล แอดจัสติง เซอร์วิส จำกัด ซึ่งโจทก์ว่าจ้างให้สำรวจความเสียหายสินค้านี้คงกล่าวเบิกความประกอบบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงว่า นายชาติชาย ได้เดินทางไปสำรวจความเสียหายที่เรืออัลมาร์และพบว่าสินค้าที่ขนส่งเป็นสนิมที่ด้านนอกแต่การตรวจสอบความเสียหายขณะขนถ่ายสินค้าข้างลำเรือไม่สามารถตรวจสอบโดยละเอียดได้ นายชาติชายจึงตรวจสอบสินค้านี้คงกล่าวอีกครั้งหนึ่งที่โกดังสินค้าของผู้รับตราส่ง ปรากฏว่าสินค้าที่ขนส่งเป็นสนิมจำนวน 6 ม้วน ตามรายงานการสำรวจพร้อมคำแปลเอกสารหมาย จ.12 และภาพถ่ายหมาย จ.20 ซึ่งแสดงว่าสินค้านี้คงกล่าวเกิดสนิมตั้งแต่อยู่ในเรืออัลมาร์แล้ว ที่นายสมพงษ์พยานจำเลยที่ 1 ได้ยืนยันข้อเท็จจริงตามบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงของตนว่าพนักงานของบริษัทอินชเคป ชิปปิ้ง เซอร์วิสเชส (ประเทศไทย) จำกัด ได้ตรวจสอบสินค้าที่ขนส่งขณะขนถ่ายสินค้าจากเรืออัลมาร์ลงเรือโลดเตอร์หรือเรือลำเลียงเช่นกัน แต่ไม่พบความเสียหายตามบันทึกรายงานประจำวันการขนถ่ายสินค้าและใบตรวจนับพร้อมคำแปลเอกสารหมาย ล.5 ถึง ล.7 นั้น เห็นว่าเอกสารดังกล่าวเป็นเพียงรายงานประจำวันเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้าและเป็นใบตรวจนับสินค้าที่แสดงว่ามีการขนถ่ายสินค้าจากเรืออัลมาร์ลงเรือโลดเตอร์หรือเรือลำเลียงเลขที่เท่าไร จำนวนกี่ม้วนเท่านั้น ไม่ใช่รายงานการสำรวจความเสียหายดังที่นายสมพงษ์ยืนยันดังกล่าว ประกอบกับจำเลยที่ 1 ไม่ได้นำผู้ทำรายงานดังกล่าวมาเบิกความถึงเรื่องนี้จึงมีน้ำหนักน้อย ส่วนใบรับสินค้าพร้อมคำแปลเอกสารหมาย ล.2 และ ล.3 ก็เป็นเพียงหลักฐานการรับมอบสินค้าระหว่างเรืออัลมาร์ กับเรือโลดเตอร์หรือเรือลำเลียง ไม่ใช่รายงานการสำรวจความเสียหายจึงมีน้ำหนักน้อยเช่นเดียวกับเอกสารหมาย ล.5 ถึง ล.7 พยานหลักฐานของโจทก์จึงมีน้ำหนักน้อยกว่าพยานหลักฐานของจำเลยที่ 1 ข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่า สินค้าที่ขนส่งเสียหายจริงตามคำฟ้องและเหตุแห่งการเสียหายของสินค้านี้คงกล่าวได้เกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 1 สำหรับการขนส่งสินค้าที่ขนส่งจากท่าเรือเกาะสีชังมายังโกดังของผู้รับตราส่งซึ่งอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 2 นั้น ได้ความจากรายงานการสำรวจเอกสารหมาย จ.12 ว่า เมื่อขนถ่ายสินค้าที่ขนส่งลงเรือโลดเตอร์แล้ว เรือโลดเตอร์มีผ้าใบกันน้ำคลุมสินค้าไว้ตามภาพถ่ายหมาย จ.20 และได้ความจากนายชาติชายตอบทนายจำเลยที่ 2 ถ้ามั่นใจว่า การขนถ่ายสินค้าที่ขนส่งทุกระยะไม่มีอุบัติเหตุสินค้าตกหล่นเสียหายแสดงว่าสินค้าที่ขนส่งได้รับความเสียหายอยู่แล้วก่อนที่จะขนถ่ายลงเรือลำเลียงข้อเท็จจริงจึงรับฟังไม่ได้ว่าสินค้านี้คงกล่าวเสียหายขณะอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 2 ระหว่างการขนส่งสินค้านี้คงกล่าวจากท่าเรือเกาะสีชังมายังโกดังของผู้รับตราส่ง จำเลยที่ 2 จึงไม่ต้องรับผิดชอบโจทก์มีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยต่อไปว่า จำเลยที่ 1 ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่โจทก์หรือไม่ เมื่อข้อเท็จจริงรับฟังได้ดังวินิจฉัยข้างต้นแล้วว่าสินค้าที่ขนส่งเสียหายและเหตุแห่งการเสียหายของสินค้านี้คงกล่าวได้เกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่ง จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบ

ความเสียหายนั้นต่อผู้ส่งสินค้าดังกล่าวตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39 วรรคหนึ่ง จำเลยที่ 1 จะไม่ต้องรับผิดชอบเมื่อพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของหรือการเสียหายนั้นเกิดจากสภาพแห่งของนั้นเองตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 52(9) และ (10) ที่จำเลยที่ 1 นำสืบว่าจำเลยที่ 1 ได้บันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่งเอกสารหมายเลข 8 ว่า "SAID TO CONTAIN" และ "PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER OF THE GOODS" ซึ่งนายสมพงษ์ จันทรน้อย พยานจำเลยที่ 1 ได้อธิบายว่า หมายถึงผู้ขนส่งคือจำเลยที่ 1 ได้รับแจ้งว่าสินค้าที่ขนส่งเป็นสินค้าเหล็กแผ่นรีดเย็นในคอยล์เป็นม้วนบรรจุอยู่ในแท่นนั้นโดยผู้ขนส่งไม่ทราบถึงจำนวนมูลค่า น้ำหนัก คุณภาพ และสภาพของสินค้าดังกล่าวก็ดี ใบตราส่งดังกล่าวได้ระบุเงื่อนไขการขนส่งไว้ด้านหลังใบตราส่งข้อ 25 ว่า สนิม การกลายเป็นออกไซด์ หรือการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย เนื่องจากความชื้นซึ่งอาจทำ ความเสียหายแก่ลักษณะภายนอกของสินค้า ถือว่าเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ การรับสินค้าตามสภาพและเงื่อนไขไม่ได้เป็นการยอมรับว่าสนิม การกลายเป็นออกไซด์จะไม่เกิดขึ้นก็ดี ไม่ได้ พิสูจน์ข้อเท็จจริงให้เห็นว่าการเสียหายของสินค้าที่ขนส่งเป็นผลมาจากการบรรจุหีบห่อไม่ดีหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของหรือการเสียหายนั้นเกิดจากสภาพแห่งของนั้นเองหรือไม่ตรงกันข้าม โจทก์มีนายศักดิ์ชาย ไชยศิริ นายย็อกเถียน ลัมและนายชาติชาย เนตรสว่าง เบิกความเป็นพยาน ประกอบบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงของพยานทั้งสามได้ความตรงกันว่า ผู้ส่งของได้บรรจุหีบห่อสินค้าที่ขนส่งโดยเคลือบน้ำมันไว้ที่ตัวสินค้าคือที่แผ่นเหล็กชั้นหนึ่งก่อนแล้วห่อหุ้มด้วยกระดาษสีน้ำตาลเคลือบน้ำมัน จากนั้นจะหุ้มด้วยแผ่นสังกะสีและมีแผ่นเหล็กรัดแผ่นสังกะสีอีกชั้นหนึ่ง การบรรจุหีบห่อดังกล่าวสามารถกันการกระแทกและป้องกันไม่ให้แผ่นเหล็กทำปฏิกิริยา ความชื้นในอากาศตามปกติได้ นายย็อกเถียน ลัม ยืนยันด้วยว่าสินค้าที่ขนส่งเป็นเหล็กขาวรีดเย็นในคอยล์ ไม่ใช่เหล็กดำ จะไม่เกิดสนิมขึ้นเองหากไม่มีปัจจัยภายนอกคือน้ำมาสัมผัสกับแผ่นเหล็กดังกล่าวซึ่งสอดคล้องกับคำเบิกความของนายศักดิ์ชายที่สังเกตเห็นขี้เกลือที่วัสดุห่อหุ้มสินค้าที่ขนส่ง และรับกับรายงานการสำรวจของนายชาติชายที่ให้ความเห็นว่าสินค้านี้เป็นสนิม เพราะถูกน้ำในระหว่างการขนส่งตามเอกสารหมายเลข 12 นอกจากนี้สินค้าที่ขนส่งมีจำนวนถึง 150 ม้วน แต่เกิดเป็นสนิมจำนวนเพียง 6 ม้วน และม้วนที่เกิดสนิมก็เป็นสนิมเพียงบางส่วน โดยนายศักดิ์ชายได้เบิกความถึงเรื่องนี้ว่าแผ่นเหล็กตรงที่เป็นสนิมจะมีน้ำมันเคลือบอยู่เล็กน้อยหรือไม่มีน้ำมันเคลือบอยู่เลย เหตุที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะน้ำมันถูกน้ำชะล้างออกไป ข้อเท็จจริงจึงเชื่อได้ตามพยานหลักฐานของโจทก์ดังกล่าวว่าผู้ส่งของได้บรรจุหีบห่อสินค้าอย่างดีและเหมาะสมกับสภาพแห่งสินค้านั้นแล้ว ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สินค้านี้ดังกล่าวมิได้เกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจากสภาพแห่งสินค้านั้นเองจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้รับตราส่งซึ่งเป็น ผู้เอาประกันภัยสินค้านี้ดังกล่าว เมื่อโจทก์ผู้รับประกันภัยสินค้านั้นได้ขอใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยไปตามกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าทางทะเลเอกสารหมายเลข 6 โจทก์ยอมเข้ารับช่วง สิทธิของผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยมาเรียกร้องให้จำเลยที่ 1 ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าที่ขนส่งได้ จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์ตามคำฟ้อง ที่ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษามาสำหรับจำเลยที่ 1 นั้นไม่ต้อง ด้วยความเห็นของศาลฎีกา อุทธรณ์ของโจทก์ฟังขึ้นบางส่วน"พิพากษาแก้เป็นว่า ให้จำเลยที่ 1 ชำระเงินจำนวน 531,894 บาทพร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าวนับแต่

วันที่ 11 มีนาคม 2539 จนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ แต่ดอกเบี้ยคิดถึงวันฟ้องต้องไม่เกินจำนวน 36,567 บาท ตามคำฟ้อง นอกจากนี้ที่แก้คดีให้เป็นไปตามคำพิพากษา ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ดูฉบับย่อฎีกาตัดสินเกี่ยวกับปัญหา ข้อกฎหมายคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6589/2542 บริษัท ไพบูลย์ ประกันภัย จำกัด โจทก์บริษัท เอส.เอ.แอลดี.ซีเอส เอ็น.วี . จำกัด กับพวกจำเลย พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ม. 23, ม. 25, ม. 39, ม. 52 สินค้าที่ขนส่งเสียหายและเหตุแห่งการเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 1 ซึ่งจำเลยที่ 1 จะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายนั้นตามพระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39 บรรคหนึ่ง จำเลยที่ 1 จะไม่ต้องรับผิดชอบเมื่อพิสูจน์ ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อ ไม่มั่นคงแข็งแรง หรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของหรือการเสียหายนั้นเกิดจาก สภาพแห่งของนั้นเองตามมาตรา 52(9) และ (10) จำเลยที่ 1 นำสืบว่าได้บันทึกข้อสงวนไว้ใน ใบตราส่งแต่ไม่ได้พิสูจน์ข้อเท็จจริงให้เห็นว่าการเสียหายของสินค้าที่ขนส่งเป็นผลมาจากการ บรรจุหีบห่อไม่ดีหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของหรือการเสียหายนั้นเกิดจากสภาพแห่งของ นั้นเองหรือไม่ จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบโจทก์ฟ้องว่า โจทก์รับประกันภัยสินค้าแผ่นเหล็กกรดเย็นใน คอยล์แต่ปรากฏว่าแผ่นเหล็กกรดเย็นในคอยล์ เกิดสนิม เพราะได้รับความชื้นหรือเปียกน้ำ ระหว่างการขนส่งทางทะเลของจำเลยที่ 1 หรือในระหว่างการขนส่งทางน้ำและทางบกของจำเลยที่ 2 จำนวน 6 ม้วน ขอให้บังคับจำเลยทั้งสองชำระต้นเงินและดอกเบี้ยรวมจำนวน 568,461 บาท พร้อมดอกเบี้ยจำเลยที่ 1 ให้การว่า จำเลยที่ 1 ส่งมอบสินค้าให้แก่เรือลำเลียงซึ่งเป็นตัวแทนของ ผู้รับตราส่งในสภาพเรียบร้อยครบถ้วนแล้ว ความเสียหายของสินค้าที่ขนส่งมิได้เกิดขึ้นในระหว่าง การขนส่งของจำเลยที่ 1 อีกทั้งสินค้านี้ดังกล่าวก็นับไม่ได้รับการบรรจุหีบห่อที่เหมาะสมกับสภาพของ สินค้าซึ่งเป็นเหล็กอาจทำให้สินค้าได้รับความเสียหายหรือเกิดสนิมในระหว่างการขนส่งได้จำเลยที่ 2 ให้การว่า ไม่ต้องรับผิดชอบตามคำฟ้องศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง พิจารณาแล้วพิพากษายกฟ้องโจทก์โจทก์อุทธรณ์ต่อศาลฎีกาศาลฎีกาแผนกคดี ทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศวินิจฉัยว่า "ข้อเท็จจริงรับฟังได้ในเบื้องต้นว่า โจทก์เป็นผู้รับประกันภัยสินค้าแผ่นเหล็กกรดเย็นในคอยล์ จำนวน 150 ม้วนให้แก่บริษัท เอ็น.เอช.เค.เอสทีล จำกัด ผู้เอาประกันภัยซึ่งสั่งซื้อสินค้านี้จากบริษัทผู้ขายในประเทศ สิงคโปร์ตามกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าทางทะเล ลงวันที่ 16 มกราคม 2539 เอกสารหมายเลข จ.6 และ ผู้ขายได้แจ้งจำเลยที่ 1 ขนส่งสินค้านั้นมาทางเรือชื่ออัลมาร์จากเมืองแอนท์เวิร์ป ท่าเรือ ยุโรปตะวันตกมายังกรุงเทพมหานครเพื่อส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อ เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2539 เรือ อัลมาร์มาถึงท่าเรือเกาะสีชัง ได้มีการขนถ่ายสินค้าที่ขนส่งจากเรืออัลมาร์ลงเรือโลดเตอร์หรือเรือ ลำเลียงไปที่ท่าเรือศรีกรุงธน เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานครแล้วนำสินค้านั้นขึ้นรถบรรทุกไปที่ โกดังของผู้ซื้อ ปรากฏว่าสินค้านี้ดังกล่าวก่อนขึ้นสนิมจำนวน 6 ม้วน โจทก์ได้ชดเชยค่าเสียหายให้แก่ ผู้เอาประกันภัย และขายสินค้าที่ขนส่งที่เสียหายให้แก่บุคคลอื่นไปในราคา 351,178 บาท มีปัญหา ที่ต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของโจทก์ประการแรกว่าเหตุแห่งการเสียหายของสินค้าที่ขนส่งได้เกิดขึ้น ในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของจำเลยทั้งสองหรือไม่เห็นว่า โจทก์มีนายศักดิ์ชาย ไชยศิริ ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายสินไหมทดแทนของโจทก์มาเบิกความเป็นพยานประกอบบันทึกถ้อยคำยืนยัน ข้อเท็จจริงว่าเมื่อจำเลยที่ 1 ได้รับสินค้าที่ขนส่งจากผู้ส่งของแล้ว จำเลยที่ 1 ได้ออกใบตราส่งให้โดย รับรองว่าสินค้านี้ดังกล่าวยังอยู่ในสภาพเรียบร้อยหรือ CLEAN ON BOARD ตามสำเนาใบตราส่งพร้อม

คำแปลเอกสารหมาย จ.8 นายสมพงษ์ จันทรน้อย ผู้จัดการทั่วไปของบริษัทอินซ์เคป ชิปปิง เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด(Inchcape Shipping Services (Thailand) Limited) ซึ่งเป็นตัวแทนของจำเลยที่ 1 ก็เบิกความประกอบบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงยอมรับว่า สภาพภายนอกของสินค้าดังกล่าวได้หีบห่อมาเรียบร้อยสมบูรณ์ไม่มีความเสียหาย แต่เมื่อสินค้าที่ขนส่งมาถึงท่าเรือเกาะสีชังนายชาติชาย เนตรสว่าง พนักงานสำรวจความเสียหายและนายย็อกเกียน ลิ้ม กรรมการผู้จัดการบริษัทเจพีแอล แอดจัสติ้ง เซอร์วิส จำกัด ซึ่งโจทก์ว่าจ้างให้สำรวจความเสียหายสินค้าดังกล่าวเบิกความประกอบบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงว่า นายชาติชาย ได้เดินทางไปสำรวจความเสียหายที่เรืออัลมาร์และพบว่าสินค้าที่ขนส่งเป็นสนิมที่ด้านนอกแต่การตรวจสอบความเสียหายขณะขนถ่ายสินค้าข้างลำเรือไม่สามารถตรวจสอบโดยละเอียดได้ นายชาติชายจึงตรวจสอบสินค้าดังกล่าวอีกครั้งหนึ่งที่โกดังสินค้าของผู้รับตราส่ง ปรากฏว่าสินค้าที่ขนส่งเป็นสนิมจำนวน 6 ม้วน ตามรายงานการสำรวจพร้อมคำแปลเอกสารหมาย จ.12 และภาพถ่ายหมาย จ.20 ซึ่งแสดงว่าสินค้าดังกล่าวเกิดสนิมตั้งแต่อยู่ในเรืออัลมาร์แล้ว ที่นายสมพงษ์พยานจำเลยที่ 1 ได้ยืนยันข้อเท็จจริงตามบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงของตนว่าพนักงานของบริษัทอินซ์เคป ชิปปิง เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด ได้ตรวจสอบสินค้าที่ขนส่งขณะขนถ่ายสินค้าจากเรืออัลมาร์ลงเรือโลดเตอร์หรือเรือลำเลียงเช่นกัน แต่ไม่พบความเสียหายตามบันทึกรายงานประจำวันการขนถ่ายสินค้าและใบตรวจนับพร้อมคำแปลเอกสารหมาย ล.5 ถึง ล.7 นั้น เห็นว่าเอกสารดังกล่าวเป็นเพียงรายงานประจำวันเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้าและเป็นใบตรวจนับสินค้าที่แสดงว่ามีการขนถ่ายสินค้าจากเรืออัลมาร์ลงเรือโลดเตอร์หรือเรือลำเลียงเลขที่เท่าไร จำนวนกี่ม้วนเท่านั้น ไม่ใช่รายงานการสำรวจความเสียหายดังที่นายสมพงษ์ยืนยันดังกล่าว ประกอบกับจำเลยที่ 1 ไม่ได้นำผู้ทำรายงานดังกล่าวมาเบิกความถึงเรื่องนี้จึงมีน้ำหนักน้อย ส่วนใบรับสินค้าพร้อมคำแปลเอกสารหมาย ล.2 และ ล.3 ก็เป็นเพียงหลักฐานการรับมอบสินค้าระหว่างเรืออัลมาร์ กับเรือโลดเตอร์หรือเรือลำเลียง ไม่ใช่รายงานการสำรวจความเสียหายจึงมีน้ำหนักน้อยเช่นเดียวกับเอกสารหมาย ล.5 ถึง ล.7 พยานหลักฐานของโจทก์จึงมีน้ำหนักน้อยกว่าพยานหลักฐานของจำเลยที่ 1 ข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่า สินค้าที่ขนส่งเสียหายจริงตามคำฟ้องและเหตุแห่งการเสียหายของสินค้าดังกล่าวได้เกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 1 สำหรับการขนส่งสินค้าที่ขนส่งจากท่าเรือเกาะสีชังมายังโกดังของผู้รับตราส่งซึ่งอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 2 นั้น ได้ความจากรายงานการสำรวจเอกสารหมาย จ.12 ว่า เมื่อขนถ่ายสินค้าที่ขนส่งลงเรือโลดเตอร์แล้ว เรือโลดเตอร์มีผ้าใบกันน้ำคลุมสินค้าไว้ตามภาพถ่ายหมาย จ.20 และได้ความจากนายชาติชายตอบทนายจำเลยที่ 2 ถามค้านว่า การขนถ่ายสินค้าที่ขนส่งทุกระยะไม่มีอุบัติเหตุสินค้าตกหล่น เสียหาย แสดงว่าสินค้าที่ขนส่งได้รับความเสียหายอยู่แล้วก่อนที่จะขนถ่ายลงเรือลำเลียงข้อเท็จจริงจึงรับฟังไม่ได้ว่าสินค้าดังกล่าวเสียหายขณะอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 2 ระหว่างการขนส่งสินค้าดังกล่าวจากท่าเรือเกาะสีชังมายังโกดังของผู้รับตราส่ง จำเลยที่ 2 จึงไม่ต้องรับผิดชอบโจทก์มีปัญหที่ต้องวินิจฉัยต่อไปว่า จำเลยที่ 1 ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่โจทก์หรือไม่ เมื่อข้อเท็จจริงรับฟังได้ดังวินิจฉัยข้างต้นแล้วว่าสินค้าที่ขนส่งเสียหายและเหตุแห่งการเสียหายของสินค้าดังกล่าวได้เกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่ง จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบความเสียหายนั้นต่อผู้ส่งสินค้าดังกล่าวตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลพ.ศ. 2534 มาตรา 39 วรรคหนึ่ง จำเลยที่ 1 จะไม่ต้องรับผิดชอบก็ต่อเมื่อพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่

เหมาะสมกับสภาพแห่งของหรือการเสียหายนั้นเกิดจากสภาพแห่งของนั่นเองตามพระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 52(9) และ (10) ที่จำเลยที่ 1 นำสืบว่าจำเลยที่ 1 ได้ บันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่งเอกสารหมายเลข 8 ว่า "SAID TO CONTAIN" และ "PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER OF THE GOODS" ซึ่งนายสมพงษ์ จันทรน้อย พยานจำเลยที่ 1 ได้อธิบาย ว่า หมายถึงผู้ขนส่งคือจำเลยที่ 1 ได้รับแจ้งว่าสินค้าที่ขนส่งเป็นสินค้าเหล็กแผ่นรีดเย็นในคอยล์ เป็นม้วนบรรจุอยู่ในแท่นนั้นโดยผู้ขนส่งไม่ทราบถึงจำนวนมูลค่า น้ำหนัก คุณภาพ และสภาพ ของสินค้าดังกล่าวก็ดี ใบตราส่งดังกล่าวได้ระบุเงื่อนไขการขนส่งไว้ด้านหลังใบตราส่งข้อ 25 ว่า สนิม การกลายเป็นออกไซด์ หรือการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย เนื่องจากความชื้นซึ่งอาจทำ ความเสียหายแก่ลักษณะภายนอกของสินค้า ถือว่าเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ การรับสินค้า ตามสภาพและเงื่อนไขไม่ได้เป็นการยอมรับว่าสนิม การกลายเป็นออกไซด์จะไม่เกิดขึ้นก็ดี ไม่ได้ พิสูจน์ข้อเท็จจริงให้เห็นว่าการเสียหายของสินค้าที่ขนส่งเป็นผลมาจากการบรรจุหีบห่อไม่ดีหรือไม่ เหมาะสมกับสภาพแห่งของหรือการเสียหายนั้นเกิดจากสภาพแห่งของนั่นเองหรือไม่ตรงกันข้าม โจทก์มีนายศักดิ์ชาย ไชยศิริ นายย็อกเถียน ลัมและนายชาติชาย เนตรสว่าง เบิกความเป็นพยาน ประกอบบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงของพยานทั้งสามได้ความตรงกันว่า ผู้ส่งของได้ บรรจุหีบห่อสินค้าที่ขนส่งโดยเคลือบน้ำมันไว้ที่ตัวสินค้าคือที่แผ่นเหล็กชั้นหนึ่งก่อนแล้วห่อหุ้มด้วย กระดาษสีน้ำตาลเคลือบน้ำมัน จากนั้นจะหุ้มด้วยแผ่นสังกะสีและมีแผ่นเหล็กรัดแผ่นสังกะสีอีก ชั้นหนึ่ง การบรรจุหีบห่อดังกล่าวสามารถกันการกระแทกและป้องกันไม่ให้แผ่นเหล็กทำปฏิกิริยา ความชื้นในอากาศตามปกติได้ นายย็อกเถียน ลัม ยืนยันด้วยว่าสินค้าที่ขนส่งเป็นเหล็กขารีดเย็นใน คอยล์ ไม่ใช่เหล็กดำ จะไม่เกิดสนิมขึ้นเองหากไม่มีปัจจัยภายนอกคือน้ำมาสัมผัสกับแผ่นเหล็ก ดังกล่าวซึ่งสอดคล้องกับคำเบิกความของนายศักดิ์ชายที่สังเกตเห็นขี้เกลือที่วัสดุห่อหุ้มสินค้าที่ ขนส่ง และรับกับรายงานการสำรวจของนายชาติชายที่ให้ความเห็นว่าสินค้านี้เป็นสนิม เพราะถูกน้ำในระหว่างการขนส่งตามเอกสารหมายเลข 12 นอกจากนี้สินค้าที่ขนส่งมีจำนวนถึง 150 ม้วน แต่เกิดเป็นสนิมจำนวนเพียง 6 ม้วน และม้วนที่เกิดสนิมก็เป็นสนิมเพียงบางส่วน โดยนายศักดิ์ ชายได้เบิกความถึงเรื่องนี้ว่าแผ่นเหล็กตรงที่เป็นสนิมจะมีน้ำมันเคลือบอยู่เล็กน้อยหรือไม่มีน้ำมัน เคลือบอยู่เลย เหตุที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะน้ำมันถูกน้ำชะล้างออกไป ข้อเท็จจริงจึงเชื่อได้ตาม พยานหลักฐานของโจทก์ดังกล่าวว่าผู้ส่งของได้บรรจุหีบห่อสินค้าอย่างดีและเหมาะสมกับสภาพ แห่งสินค้านั้นแล้ว ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สินค้านี้ได้เกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจากสภาพแห่ง สินค้านั้นเองจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้รับตราส่งซึ่งเป็น ผู้เอาประกันภัยสินค้านี้ดังกล่าว เมื่อโจทก์ผู้รับประกันภัยสินค้านั้นได้ขอใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ ผู้เอาประกันภัยไปตามกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าทางทะเลเอกสารหมายเลข 6 โจทก์ยอมเข้ารับช่วง สิทธิของผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยมาเรียกร้องให้จำเลยที่ 1 ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความเสียหาย ของสินค้าที่ขนส่งได้ จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์ตามคำฟ้อง ที่ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษามาสำหรับจำเลยที่ 1 นั้นไม่ต้อง ด้วยความเห็นของศาลฎีกา อุทธรณ์ของโจทก์ฟังขึ้นบางส่วน"พิพากษาแก้เป็นว่า ให้จำเลยที่ 1 ชำระเงินจำนวน 531,894 บาทพร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าวนับแต่ วันที่ 11 มีนาคม 2539 จนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ แต่ดอกเบี้ยคิดถึงวันฟ้องต้องไม่เกินจำนวน 36,567 บาท ตามคำฟ้อง นอกจากที่แก้คงให้เป็นไปตามคำพิพากษา ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง

ชาญชัย ลิขิตจิตถะ · สุรินทร์ นาควิเชียร · จรัญ หัตถกรรม

ข้อความคำพิพากษาเป็นของศาลฎีกา · ที่มาของข้อมูล: thai-legal-corpus (CC-BY-4.0) ← deka.supremecourt.or.th ·
<https://www.thaideka.online/deka/6589/2542>