

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9212/2557

บริษัทอีมาร์เก็ตส์ จำกัด โจทก์ บริษัท บี ซี ซี จำกัด กับพวกจำเลย

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ป.วิ.พ. มาตรา 47, ป.พ.พ. มาตรา 391, พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2539 มาตรา 10, พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 10

ย่อ / หลักกฎหมาย

เมื่อไม่มีเหตุอันสมควรสงสัยว่าหนังสือมอบอำนาจไม่ใช่หนังสือมอบอำนาจอันแท้จริง กรณีจึงไม่ต้องกระทำตามที่บัญญัติไว้ใน พ.ร.บ.จัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ และวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ.2539 มาตรา 26 ประกอบ ป.วิ.พ. มาตรา 47 วรรคสาม นิติสัมพันธ์ระหว่างโจทก์กับจำเลยที่ 1 เป็นสัญญาซื้อขายแบบ ซีไอเอฟ โจทก์มีหน้าที่จ่ายค่าขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือปลายทางที่กรุงเทพมหานคร และเบี้ยประกันภัย ความเสี่ยงภัยจะตกอยู่กับจำเลยที่ 1 ผู้ซื้อสินค้าเมื่อสินค้าบรรจุในเรือของผู้ขนส่งแล้ว ส่วนกรรมสิทธิ์ในรถตู้คันพิพาทซึ่งเป็นทรัพย์สินเฉพาะสิ่ง เมื่อไม่ปรากฏว่าโจทก์และจำเลยที่ 1 ตกลงกันเป็นอย่างอื่น กรรมสิทธิ์ในรถตู้คันพิพาทจึงโอนแก่จำเลยที่ 1 ตั้งแต่ขณะเมื่อได้ทำสัญญาซื้อขายกันแล้ว ดังนั้นก่อนมีการเลิกสัญญา จำเลยที่ 1 จึงมีกรรมสิทธิ์ในรถตู้คันพิพาท และมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบรถตู้คันพิพาทแก่ตนได้ แต่เมื่อมีการเลิกสัญญาโดยความสมัครใจของโจทก์และจำเลยที่ 1 คู่สัญญาแต่ละฝ่ายจำต้องให้อีกฝ่ายได้กลับคืนสู่ฐานะดังที่เป็นอยู่เดิมตาม ป.พ.พ. มาตรา 391 กล่าวคือ ต้องให้รถตู้คันพิพาทกลับไปเป็นกรรมสิทธิ์ของโจทก์ เมื่อโจทก์ส่งมอบรถตู้คันพิพาทให้แก่ผู้ขนส่ง ถือว่าโจทก์ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาซื้อขายแบบ ซีไอเอฟ ครบถ้วนแล้ว และเมื่อพิจารณาใบตราส่งแล้ว จำเลยที่ 1 มีฐานะเป็นผู้รับตราส่ง เมื่อรถตู้คันพิพาทมาถึงประเทศไทย แม้จำเลยที่ 1 จะไม่ผูกพันตามสัญญาซื้อขายที่ยกเลิกไปแล้ว แต่ก็ต้องดำเนินการเพื่อให้รถตู้คันพิพาทกลับไปอยู่ในความครอบครองของโจทก์ดังที่เป็นอยู่เดิม เช่น ส่งรถตู้คันพิพาทคืนแก่โจทก์ หรือส่งมอบให้ตัวแทนโจทก์ในประเทศไทย การที่จำเลยที่ 1 เพิกเฉยไม่ดำเนินการใด ๆ ย่อมทำให้โจทก์ได้รับความเสียหาย เพราะตามเอกสารยังปรากฏชื่อจำเลยที่ 1 เป็นผู้รับตราส่งอยู่ โดยเฉพาะการที่จำเลยที่ 1 ปฏิเสธที่จะโอนสิทธิในการรับรถตู้คันพิพาทให้บุคคลที่สามตามที่โจทก์เสนอ ถือเป็นการละเลยไม่บำบัดปัดป้องหรือบรรเทาความเสียหายให้แก่โจทก์ ส่วนที่จำเลยที่ 2 อ้างว่าการที่จำเลยที่ 1 ยอมรับสินค้าที่ไม่ตรงตามที่ระบุในใบกำกับสินค้า หากจำเลยที่ 2 จะเป็นความผิดเกี่ยวกับอัตราภาษี และการสำแดงเท็จ หรือการลงลายมือชื่อในหนังสือโอนสิทธิผู้รับจะเป็นการขัดกับรายละเอียดในใบกำกับสินค้านั้น เป็นข้ออ้างที่ไม่มีน้ำหนัก และไม่ใช่ว่าผลอันสมควรที่จะปฏิเสธหน้าที่ภายหลังเลิกสัญญา เนื่องจากปรากฏจากคำเบิกความของเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการศุลกากรพยานโจทก์ว่า การขอแก้ไขบัญชีสินค้าสำหรับเรือซึ่งหมายถึงการเปลี่ยนผู้รับตราส่งนั้น ผู้ที่ยื่นคำร้องคือตัวแทนเรือไม่ใช่เจ้าของสินค้า นอกจากคำร้องขอแก้ไขจากตัวแทนเรือแล้ว ยังต้องยื่นหนังสือโอนสิทธิ และหนังสือรับโอนสิทธิจากผู้รับตราส่งรายใหม่ประกอบด้วย และเมื่อมีการโอนสิทธิแล้ว ผู้มีหน้าที่เสียภาษีศุลกากรคือ ผู้รับตราส่งที่ได้รับโอนสิทธิ ดังนั้นจำเลยที่ 1 จึงไม่ใช่ผู้ยื่นเรื่องต่อกรมศุลกากรในการเปลี่ยนตัวผู้รับตราส่ง และเมื่อมีการโอนสิทธิแล้ว จำเลยที่ 1 ไม่ได้เป็นผู้ยื่นขอเสียภาษีศุลกากร จำเลยที่ 1 จึงไม่ได้รับผลกระทบไม่ว่าอัตราภาษีศุลกากรจะเป็นอัตราใด ดังนั้นจำเลยที่ 1 มีหน้าที่ต้องส่งมอบรถตู้คันพิพาทคืนแก่โจทก์ หาก

ไม่สามารถส่งคืนได้ต้องใช้ราคาพร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่รถตกพิพาทถูกส่งมาถึงประเทศไทยจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ ส่วนที่โจทก์ฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายกรณีที่จำเลยทั้งสองไม่ดำเนินการรับสินค้าซึ่งบรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ ณ ท่าเรือปลายทางเพื่อส่งมอบคืนโจทก์ ทำให้โจทก์ต้องรับผิดชอบบริษัท อ. เป็นค่าเช่าตู้คอนเทนเนอร์เกินกำหนดนั้น แม้ไม่มีผู้มารับมอบสินค้าที่ทำเรือปลายทาง ผู้ขนส่งยังมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติการให้เหมาะสมในการเก็บรักษา การดูแล ตาม พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2539 มาตรา 10 แต่เนื่องจากผู้ขนส่งเป็นบุคคลภายนอกไม่เกี่ยวข้องกับสัญญาซื้อขาย ไม่อาจทราบเรื่องเจ้าของกรรมสิทธิ์ในสินค้า ผู้ขนส่งต้องยอมยึดถือชื่อของผู้รับตราส่งตามใบตราส่งเป็นสำคัญ ดังนั้นกรณีที่ไม่มีผู้รับสินค้าที่ทำเรือปลายทางเป็นเหตุให้ผู้ขนส่งต้องเสียค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เช่น ค่าเสียเวลาของเรือ (demurrage) ค่าเก็บตู้คอนเทนเนอร์ในท่าเรือ (port storage) เป็นต้น ผู้ขนส่งสามารถเรียกร้องจากผู้รับตราส่งได้ ไม่ใช่หน้าที่ของโจทก์ซึ่งเป็นผู้ขายสินค้าที่จะเรียกร้องจากจำเลยที่ 1 โดยตรง นอกจากนี้หากมีการเปลี่ยนตัวผู้รับตราส่ง ผู้รับตราส่งรายใหม่จะไปขอรับสินค้าจะเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ขนส่ง ซึ่งไม่ใช่โจทก์อีกเช่นกัน

คำพิพากษา

โจทก์ฟ้องขอให้บังคับจำเลยทั้งสองร่วมกันส่งรถตกซึ่งผลิตโดยบริษัทแคทเทอร์พิลล่า รุ่น 814 คันหมายเลข 90พี154 จำนวน 1 คัน คืนแก่โจทก์ หากจำเลยทั้งสองไม่อาจคืนรถตกมือสองดังกล่าวได้ หรือเพิกเฉยไม่ดำเนินการส่งมอบคืนแก่โจทก์ ให้ร่วมกันใช้ราคาจำนวน 21,106 ดอลลาร์สหรัฐ แก่โจทก์พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินจำนวน 20,000 ดอลลาร์สหรัฐ นับจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะใช้ราคาคืนแก่โจทก์เสร็จสิ้น ให้จำเลยทั้งสองร่วมกันชำระค่าเสียหายจำนวน 233,499 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าว นับแต่วันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ และให้จำเลยทั้งสองร่วมกันชำระค่าเสียหายในอัตราร้อยละ 1,220 บาท แก่โจทก์นับแต่วันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าตู้คอนเทนเนอร์หมายเลข เอ็นวายเคยู 5641140-9012403 จะส่งมอบคืนแก่ผู้ขนส่ง จำเลยทั้งสองให้การขอให้ยกฟ้อง ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษายกฟ้อง ค่าฤชาธรรมเนียมทั้งหมดให้เป็นพับ โจทก์อุทธรณ์ต่อศาลฎีกา ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศวินิจฉัยว่า ข้อเท็จจริงเบื้องต้นฟังได้ว่า โจทก์เป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัดตามกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น จำเลยที่ 1 เป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด มีจำเลยที่ 2 เป็นกรรมการบริหาร มีหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับเครื่องจักรและการก่อสร้าง นายจอร์จ พนักงานของบริษัทฮีมาร์เก็ตส์ ยูเอสเอ อิงค์ ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของโจทก์ติดต่อกับจำเลยที่ 2 เพื่อเสนอขายรถตกยี่ห้อแคทเทอร์พิลล่า จำนวน 1 คัน ในราคา 20,000 ดอลลาร์สหรัฐ เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2554 จำเลยที่ 2 ตกลงสั่งซื้อรถตกดังกล่าวใช้แล้วจำนวน 1 คัน ยี่ห้อแคทเทอร์พิลล่า รุ่น 814 หมายเลข 90พี154 จากนายจอร์จ พนักงานบริษัทในเครือของโจทก์ ในราคา 20,000 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นราคารวมค่าสินค้าและค่าขนส่งจากท่าเรือที่ประเทศสหรัฐอเมริกามายังท่าเรือในประเทศไทย จำเลยที่ 1 ชำระราคาโดยการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2554 ระหว่างที่สินค้าอยู่ระหว่างการขนส่ง โจทก์ส่งภาพถ่ายของรถตกคันพิพาทที่บรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ให้จำเลยทั้งสองดู ต่อมาวันที่ 17 พฤษภาคม 2554 จำเลยที่ 2 ร้องเรียนเรื่องที่โจทก์แยกชิ้นส่วนรถตก และปฏิเสธไม่รับสินค้า เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2554 นายดูเดเลย์

(Dudley) ผู้จัดการทั่วไปของโจทก์เสนอทางเลือกแก่จำเลยที่ 2 คือ ยกเลิกการซื้อขาย หรือลดราคา รถตักคันพิพาทเหลือ 18,500 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อมาเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2554 จำเลยที่ 2 แจ้งว่าต้องการยกเลิกการซื้อขาย เมื่อรถตักคันพิพาทมาถึงท่าเรือในประเทศไทย จำเลยที่ 1 ไม่ได้ไปดำเนินการรับรถตักคันพิพาท ปัญหาที่ต้องวินิจฉัยประการแรกมีว่า โจทก์มีอำนาจฟ้องหรือไม่ เห็นว่า ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางได้รับฟังข้อเท็จจริงเป็นยุติแล้วว่า นายมูเนะโยชิเป็นกรรมการผู้มีอำนาจของบริษัทโจทก์ และได้ลงนามแทนโจทก์ในหนังสือมอบอำนาจ กรณีจึงไม่มีเหตุอันควรสงสัยว่า หนังสือมอบอำนาจให้ฟ้องคดีมิใช่หนังสือมอบอำนาจอันแท้จริง แม้หนังสือมอบอำนาจดังกล่าวจะไม่มีใบสำคัญของรัฐบาลประเทศญี่ปุ่นแสดงว่า นายมาซาโตะเป็นโนตารีปบลิกผู้มีอำนาจเป็นพยานในหนังสือมอบอำนาจ แต่เมื่อจำเลยที่ 1 และที่ 2 ให้การเพียงว่า โจทก์ไม่ได้มอบอำนาจให้นางสาวกมลพร นายมูเนะโยชิไม่ได้เป็นกรรมการผู้มีอำนาจโจทก์ กรรมการผู้มีอำนาจโจทก์ไม่ได้ลงลายมือชื่อและประทับตราสำคัญในหนังสือมอบอำนาจ หนังสือมอบอำนาจดังกล่าวเป็นเอกสารที่โจทก์ทำขึ้นฝ่ายเดียวและไม่ใช่อเอกสารหรือหลักฐานที่ถูกต้องตามกฎหมายของรัฐบาลญี่ปุ่น คำให้การดังกล่าวเป็นคำให้การลอยๆ และไม่ได้ให้การโต้แย้งในเรื่องโนตารีปบลิก อีกทั้งไม่ถือว่าคำให้การดังกล่าวเป็นคำร้องแสดงเหตุอันควรสงสัยว่า ใบมอบอำนาจนั้นจะมีใช้ใบมอบอำนาจอันแท้จริง ตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ.2539 มาตรา 26 ประกอบประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 47 วรรคสอง ดังนั้น เมื่อไม่มีเหตุอันควรสงสัยว่าหนังสือมอบอำนาจไม่ใช่หนังสือมอบอำนาจอันแท้จริง กรณีจึงไม่ต้องกระทำตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ.2539 มาตรา 26 ประกอบประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 47 วรรคสาม ข้อเท็จจริงต้องรับฟังว่าโจทก์มีอำนาจฟ้อง อุทธรณ์ของโจทก์ฟังขึ้น ปัญหาที่ต้องวินิจฉัยประการต่อมามีว่า จำเลยที่ 1 ต้องรับผิดชอบโจทก์หรือไม่ โจทก์มีนางสาวกมลพร ผู้รับมอบอำนาจโจทก์ เบิกความประกอบบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงสรุปได้ว่า จำเลยที่ 1 โดยจำเลยที่ 2 ตกลงซื้อรถตักคันพิพาทจากโจทก์ในราคาซีไอเอฟกรุงเทพ (CIF Bangkok, Thailand) จำเลยที่ 1 ชำระราคาโดยการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2554 โจทก์ส่งมอบรถตักคันพิพาทให้แก่จำเลยที่ 1 โดยบรรจุใส่ตู้คอนเทนเนอร์ และส่งมอบให้ผู้ขนส่งบรรทุกลงเรือ แอฟฟราไดท์ (MV APHRODITE) เทียวขนส่งที่ 53 W 16 จากท่าเรือเมือง ลอสแอนเจลิส ประเทศสหรัฐอเมริกา มายังกรุงเทพมหานคร ประเทศไทย เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2554 จำเลยที่ 1 สนองรับคำสั่งเสนอยกเลิกสัญญาซื้อขายของโจทก์ ต่อมาเมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2554 รถตักคันพิพาทถูกขนส่งมาถึงท่าเรือของบริษัท บีเอ็มที แปซิฟิก จำกัด ตัวแทนผู้ขนส่งแจ้งการมาถึงของสินค้าให้แก่จำเลยที่ 1 ทราบ จำเลยที่ 1 เพิกเฉยไม่ดำเนินการส่งมอบรถตักคันพิพาทคืนแก่โจทก์ เพื่อบรรเทาความเสียหายใด ๆ ที่จะเกิดขึ้นเป็นรายวัน เช่น ค่าเช่าตู้สินค้าที่โจทก์ต้องชำระให้แก่บริษัทเอ็น วาย เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด และค่าวางตู้สินค้าที่จำเลยที่ 1 ในฐานะผู้มีสิทธิรับสินค้าต้องชำระให้แก่เจ้าหน้าที่ของจำเลยที่ 1 เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2554 โจทก์เสนอให้จำเลยที่ 1 โอนสิทธิในการรับสินค้าให้แก่ผู้ซื้อรายใหม่ของโจทก์คือ บริษัทเจเอสเอสอาร์ อ็อกชั่น จำกัด เพื่อให้โจทก์เข้าดำเนินการครอบครองรถตักคันพิพาทและส่งมอบรถตักดังกล่าวแก่บริษัทเจเอสเอสอาร์ อ็อกชั่น จำกัด ต่อไป เห็นว่า นิติสัมพันธ์ระหว่างโจทก์กับจำเลยที่ 1 เป็นสัญญาซื้อขาย

แบบ ซีไอเอฟ โจทก์มีหน้าที่จ่ายค่าขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือปลายทางที่กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย และเบี้ยประกันภัย ความเสี่ยงภัยจะตกอยู่กับจำเลยที่ 1 ผู้ซื้อสินค้าเมื่อสินค้าบรรทุกในเรือของผู้ขนส่งแล้ว ส่วนกรรมสิทธิ์ในรถตู้คันพิพาทซึ่งเป็นทรัพย์สินเฉพาะสิ่ง เมื่อไม่ปรากฏว่าโจทก์และจำเลยที่ 1 ตกลงกันเป็นอย่างอื่น กรรมสิทธิ์ในรถตู้คันพิพาทจึงโอนแก่จำเลยที่ 1 ตั้งแต่ขณะเมื่อได้ทำสัญญาซื้อขายกันแล้ว ดังนั้นก่อนมีการเลิกสัญญา จำเลยที่ 1 จึงมีกรรมสิทธิ์ในรถตู้คันพิพาท และมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบรถตู้คันพิพาทแก่ตนได้ แต่เมื่อมีการเลิกสัญญาโดยความสมัครใจของโจทก์และจำเลยที่ 1 คู่สัญญาแต่ละฝ่ายจำต้องให้อีกฝ่ายได้กลับคืนสู่ฐานะดังที่เป็นอยู่เดิมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 391 กล่าวคือ ต้องให้รถตู้คันพิพาทกลับไปเป็นกรรมสิทธิ์ของโจทก์ เมื่อโจทก์ได้ส่งมอบรถตู้คันพิพาทให้แก่ผู้ขนส่ง ถือว่าโจทก์ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาซื้อขายแบบซีไอเอฟครบถ้วนแล้ว และเมื่อพิจารณาใบตราส่งทั้งสองฉบับที่โจทก์นำสืบประกอบกันแล้ว เห็นว่า จำเลยที่ 1 มีฐานะเป็นผู้รับตราส่ง เมื่อรถตู้คันพิพาทมาถึงประเทศไทย แม้จำเลยที่ 1 จะไม่ผูกพันตามสัญญาซื้อขายที่ยกเลิกไปแล้ว แต่ก็ต้องดำเนินการเพื่อให้รถตู้คันพิพาทกลับไปอยู่ในความครอบครองของโจทก์ดังที่เป็นอยู่เดิม เช่น ส่งรถตู้คันพิพาทคืนแก่โจทก์ หรือส่งมอบให้ตัวแทนโจทก์ในประเทศไทย การที่จำเลยที่ 1 เพิกเฉยไม่ดำเนินการใด ๆ ย่อมทำให้โจทก์ได้รับความเสียหาย เพราะตามเอกสารยังปรากฏชื่อจำเลยที่ 1 เป็นผู้รับตราส่งอยู่ โดยเฉพาะการที่จำเลยที่ 1 ปฏิเสธที่จะโอนสิทธิในการรับรถตู้คันพิพาทให้บุคคลที่สามตามที่โจทก์เสนอ ถือเป็นการละเลยไม่บำบัดปัดป้องหรือบรรเทาความเสียหายให้แก่โจทก์ ส่วนที่จำเลยที่ 2 อ้างว่า การที่จำเลยที่ 1 ยอมรับสินค้าที่ไม่ตรงตามที่ระบุในใบกำกับสินค้าจะเป็นความผิดเกี่ยวกับอัตราพิภพกักตุนและการสำแดงเท็จ หรือการลงลายมือชื่อในหนังสือโอนสิทธิผู้รับจะเป็นการขัดกับรายละเอียดในใบกำกับสินค้านั้น เป็นข้ออ้างที่ไม่มีน้ำหนักและไม่ใช่เหตุผลอันสมควรที่จะปฏิเสธหน้าที่ภายหลังเลิกสัญญา เนื่องจากปรากฏจากคำเบิกความของนายธวัชชัย เจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการศุลกากรพระสมุทรเจดีย์ สังกัดกรมศุลกากร พยานโจทก์สรุปได้ว่าการขอแก้ไขบัญชีสินค้าสำหรับเรือซึ่งหมายถึงการเปลี่ยนผู้รับตราส่งนั้น ผู้ที่ยื่นคำร้องคือตัวแทนเรือไม่ใช่เจ้าของสินค้า นอกจากคำร้องขอแก้ไขจากตัวแทนเรือแล้ว ยังต้องยื่นหนังสือโอนสิทธิและหนังสือรับโอนสิทธิจากผู้รับตราส่งรายใหม่ประกอบด้วย และเมื่อมีการโอนสิทธิแล้ว ผู้มีหน้าที่เสียภาษีศุลกากรคือผู้รับตราส่งที่ได้รับโอนสิทธิ ดังนั้น จำเลยที่ 1 จึงไม่ใช่ผู้ยื่นเรื่องต่อกรมศุลกากรในการเปลี่ยนตัวผู้รับตราส่ง และเมื่อมีการโอนสิทธิแล้ว จำเลยที่ 1 ไม่ได้เป็นผู้ยื่นขอเสียภาษีศุลกากร จำเลยที่ 1 จึงไม่ได้รับผลกระทบไม่ว่าอัตราภาษีศุลกากรจะเป็นอัตราใด ดังนั้น จำเลยที่ 1 มีหน้าที่ต้องส่งมอบรถตู้คันพิพาทคืนแก่โจทก์ หากไม่สามารถส่งคืนได้ต้องใช้ราคาจำนวน 20,000 ดอลลาร์สหรัฐ นอกจากนี้จำเลยที่ 1 ยังต้องชำระดอกเบี้ยให้แก่โจทก์ในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 24 พฤษภาคม 2554 อันเป็นวันที่รถตู้คันพิพาทถูกส่งมาถึงประเทศไทย จนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ ส่วนที่โจทก์ฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายกรณีที่จำเลยทั้งสองไม่ดำเนินการรับสินค้าซึ่งบรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ ณ ท่าเรือปลายทางเพื่อส่งมอบคืนโจทก์ ทำให้โจทก์ต้องรับผิดชอบกับบริษัทเอ็น วาย เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นค่าเช่าตู้คอนเทนเนอร์หมายเลข เอ็นวายเคยู 5641140 - 9012403 เกินกำหนดนั้น เห็นว่า แม้จะไม่มีผู้มารับมอบสินค้าที่ทำเรือปลายทาง ผู้ขนส่งยังมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติการให้เหมาะสมในการเก็บรักษา การดูแล ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 10 แต่เนื่องจากผู้ขนส่งเป็นบุคคลภายนอกไม่เกี่ยวข้องกับสัญญาซื้อขาย ไม่อาจทราบเรื่องเจ้าของ

กรรมสิทธิ์ในสินค้า ผู้ขนส่งย่อมต้องยึดถือชื่อของผู้รับตราส่งตามใบตราส่งเป็นสำคัญ ดังนั้นกรณีที่ไม่มีผู้รับสินค้าที่ทำเรือปลายทางเป็นเหตุให้ผู้ขนส่งต้องเสียค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เช่น ค่าเสียเวลาของเรือ (demurrage), ค่าเก็บตู้คอนเทนเนอร์ในท่าเรือ (port storage) เป็นต้น ผู้ขนส่งสามารถเรียกร้องจากผู้รับตราส่งได้ ดังนั้น ค่าใช้จ่ายที่โจทก์เรียกร้องจึงเป็นเรื่องที่ผู้ขนส่งจะไปกล่าวกับผู้รับตราส่งที่ผิดหน้าที่ในการรับสินค้าภายในเวลาอันสมควร ไม่ใช่หน้าที่ของโจทก์ซึ่งเป็นผู้ขายสินค้าที่จะเรียกร้องจากจำเลยที่ 1 โดยตรง นอกจากนี้ หากมีการเปลี่ยนตัวผู้รับตราส่ง ผู้รับตราส่งรายใหม่ที่เป็นผู้รับสินค้าจะเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ขนส่งซึ่งไม่ใช่โจทก์อีกเช่นกัน ประกอบกับข้อเท็จจริงในคดีไม่ปรากฏว่าผู้ขนส่งสินค้าได้ชำระค่าเก็บตู้คอนเทนเนอร์ให้แก่ท่าเรือไปแล้วและไม่สามารถเรียกร้องจากผู้รับตราส่งได้ จึงมาเรียกร้องจากโจทก์ในฐานะผู้ส่งของและโจทก์ได้ชำระเงินให้แก่ผู้ขนส่งไปแล้ว ค่าเสียหายที่โจทก์เรียกร้องในข้อนี้ จึงเป็นเรื่องในอนาคตและโจทก์ยังไม่ได้ได้รับความเสียหาย พิพากษาแก่เป็นว่า ให้จำเลยที่ 1 ส่งรถดั๊กมือสองซึ่งผลิตโดยบริษัทแคทเทอร์พิลล่า รุ่น 814 คันหมายเลข 90พี154 จำนวน 1 คัน คืนแก่โจทก์ หากจำเลยที่ 1 ไม่อาจคืนได้ ให้จำเลยที่ 1 ใช้ราคาแทนจำนวน 20,000 ดอลลาร์สหรัฐ พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าว นับแต่วันที่ 24 พฤษภาคม 2554 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ ดอกเบี้ยคำนวณถึงวันฟ้อง (ฟ้องวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555) ต้องไม่เกิน 1,106 ดอลลาร์สหรัฐ กับให้จำเลยที่ 1 ใช้ค่าฤชาธรรมเนียมทั้งสองศาลแทนโจทก์ โดยกำหนดค่าทนายความรวม 20,000 บาท นอกจากนี้ แก่คงเป็นไปตามคำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง

องค์คณะ

อนันต์ วงษ์ประภารัตน์ · นवलน้อย ผลทวี · ไมตรี สุเทพากุล

ข้อความคำพิพากษาเป็นของศาลฎีกา · ที่มาของข้อมูล: deka.supremecourt.or.th · <https://www.thaideka.online/deka/9212/2557>