

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1772/2565

บริษัท ต. กับพวกโจทก์ บริษัท อ.จำเลย กรมเจ้าท่าจำเลย ร่วม

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง พ.ร.บ.ความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 มาตรา 12, ป.วิ.พ. มาตรา 57

ย่อ / หลักกฎหมาย

ขณะเกิดเหตุจำเลยเป็นเจ้าของและผู้ครอบครองเรือโอเซียน เฟลเวอร์ และเหตุเรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือโอเซียน เฟลเวอร์ เพียงฝ่ายเดียว จำเลยย่อมต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อโจทก์ทั้งสองซึ่งได้รับช่วงสิทธิมาจากผู้เอาประกันภัยทั้งสิ้นแล้วตาม พ.ร.บ.ความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 มาตรา 12 ทั้งตามบทบัญญัติดังกล่าว และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2) มาตรา 11 ต่างบัญญัติว่า ไม่ว่าเหตุเรือโดนกันดังกล่าวจะเกิดจากความผิดของนายเรือของเรือโอเซียน เฟลเวอร์ หรือเกิดจากความผิดของผู้นำร่องตามที่จำเลยกล่าวอ้าง จำเลยในฐานะเจ้าของและผู้ครอบครองเรือโอเซียนเฟลเวอร์ ก็ไม่อาจปฏิเสธความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นได้

คำพิพากษา

คดีนี้โจทก์ทั้งสองฟ้องเรียกให้จำเลยรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนที่โจทก์ทั้งสองได้ชำระให้แก่ผู้เอาประกันภัยทั้งสิ้นไป จำเลยยื่นคำร้องขอให้เรียกจำเลยร่วมเข้ามาในคดีตาม พ.ร.บ.จัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 มาตรา 26 ประกอบ ป.วิ.พ. มาตรา 57 (3) (ก) แสดงเหตุว่าจำเลยอาจฟ้องจำเลยร่วมเพื่อการใช้สิทธิไล่เบี้ยหรือเพื่อใช้ค่าทดแทน ถ้าหากศาลพิจารณาให้จำเลยแพคดี ดังนี้ เมื่อจำเลยต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อโจทก์ทั้งสองตามที่วินิจฉัยไว้ข้างต้นแล้ว โจทก์ทั้งสองย่อมมีสิทธิเรียกให้จำเลยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนได้ ส่วนจำเลยร่วมจะต้องร่วมรับผิดกับจำเลยหรือไม่ ก็มีผลเพียงให้โจทก์ทั้งสองมีสิทธิเรียกให้จำเลยกับจำเลยร่วมร่วมกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือเรียกร้องให้จำเลยหรือจำเลยร่วมฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งชดใช้เต็มจำนวนได้เท่านั้น ไม่มีผลให้ความรับผิดที่จำเลยมีต่อโจทก์ทั้งสองต้องเปลี่ยนแปลงไปแม้ในการนำร่องผู้นำร่องอาจให้คำบอก คำแนะนำ หรือคำสั่งการในบังคับเรือได้ แต่ในการทำหน้าที่ดังกล่าวของผู้นำร่องเป็นการดำเนินการโดยอยู่ในความรับรู้และเห็นชอบของนายเรือ โดยนายเรือมีอำนาจที่จะระงับคำสั่งการของผู้นำร่องหรือไม่ปฏิบัติตามคำบอกหรือคำแนะนำของผู้นำร่องได้ หากเห็นว่าไม่ปลอดภัยหรือจะทำให้เกิดอันตรายหรือเกิดความเสียหาย จึงถือได้ว่านายเรือยังคงมีอำนาจในการควบคุมเรืออยู่ตลอดเวลา ดังนั้น ที่ผู้นำร่องเป็นผู้กล่าวออกคำสั่งการต่าง ๆ โดยผู้นำร่องจะส่งคำสั่งไปยังลูกเรือซึ่งรับผิดชอบในแต่ละหน้าที่ กล่าวคือ ส่งคำสั่งเกี่ยวกับเครื่องยนต์ไปยังผู้ช่วยต้นเรือ และคำสั่งเกี่ยวกับหางเสือไปที่ผู้บังคับหางเสือ ลูกเรือผู้รับผิดชอบจะทวนคำสั่งปฏิบัติ และทวนคำสั่งอีกครั้งหลังปฏิบัติแล้ว แต่ในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้นำร่องถือว่าเป็นเพียงผู้ให้คำแนะนำแก่ลูกเรือว่าจะให้ปฏิบัติตามอย่างไรเท่านั้น ผู้นำร่องจะไม่สั่งการไปที่กัปตันเรือ แต่จะสั่งการไปที่ลูกเรือที่ปฏิบัติหน้าที่แต่ละจุดโดยตรง ซึ่งสอดคล้องกับบทกฎหมายที่ตราว่าด้วยการนำร่องฯ แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 56 (พ.ศ. 2534) ข้อ 37 ที่กำหนดให้ผู้นำร่อง

ต้องแนะนำนายเรือให้ปฏิบัติตามกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และวรรคสองกำหนดคำว่า "ทำการนำร่อง" หมายความว่า เข้าทำการช่วยเหลือหรือทำหน้าที่แทนนายเรือโดยนายเรือรับรู้และเห็นชอบด้วยกับคำบอก คำแนะนำ หรือคำสั่งการของผู้นำร่อง และข้อ 47 ที่นายเรือยังคงมีอำนาจที่จะระงับคำสั่งการ หรือไม่ปฏิบัติตามคำบอกหรือคำแนะนำของผู้นำร่องได้ ดังนั้น ลำพังเพียงการที่ผู้นำร่องออกคำสั่งการต่าง ๆ ไปยังลูกเรือโดยตรง จึงไม่อาจถือเป็นการบังคับควบคุมเรือได้

เนื่องจากคำสั่งการต่าง ๆ โจทก์ทั้งสองฟ้องขอให้บังคับจำเลยชำระเงิน 31,669,089.85 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงิน 29,561,194.68 บาท นับถัดจากวันฟ้อง เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้นแก่โจทก์ที่ 1 ให้จำเลยชำระเงิน 7,278,570.68 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงิน 6,827,010.35 บาท นับถัดจากวันฟ้อง เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้นแก่โจทก์ที่ 2 ให้จำเลยชำระเงิน 867,804.57 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินจำนวนดังกล่าว นับถัดจากวันที่โจทก์ที่ 1 ได้ชำระเงินจำนวนดังกล่าว เป็นต้นไปจนกว่าจำเลยจะชำระเสร็จสิ้นแก่โจทก์ที่ 1 ให้จำเลยชำระเงิน 216,102.71 บาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินจำนวนดังกล่าว นับถัดจากวันที่โจทก์ที่ 2 ได้ชำระเงินจำนวนดังกล่าว เป็นต้นไปจนกว่าจำเลยจะชำระเสร็จสิ้นแก่โจทก์ที่ 2 จำเลยให้การขอให้ยกฟ้อง ระหว่างพิจารณา จำเลยยื่นคำร้องขอให้เรียกกรมเจ้าท่าเข้ามาเป็นจำเลยร่วม

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางอนุญาต จำเลยร่วมให้การขอให้ยกฟ้อง และยกคำร้องขอเรียกจำเลยร่วมของจำเลย ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษาให้จำเลยและจำเลยร่วมร่วมกันชำระเงินแก่โจทก์ที่ 1 จำนวน 31,408,294.40 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงิน 28,432,594.66 บาท นับถัดจากวันฟ้อง เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ที่ 1 ให้จำเลยและจำเลยร่วมร่วมกันชำระเงินแก่โจทก์ที่ 2 จำนวน 7,212,126.21 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงิน 6,544,463.17 บาท นับถัดจากวันฟ้อง เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ที่ 2 กับให้จำเลยและจำเลยร่วมร่วมกันใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์ที่ 1 และที่ 2 โดยกำหนดค่าทนายความ 100,000 บาท เฉพาะค่าขึ้นศาลให้จำเลยและจำเลยร่วมใช้แทนตามจำนวนทุนทรัพย์ที่โจทก์ที่ 1 และที่ 2 ชะเคติ จำเลยและจำเลยร่วมอุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์คดีชั้นอุทธรณ์พิพากษายืน ค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นอุทธรณ์ให้เป็นพับ จำเลยและจำเลยร่วมฎีกา โดยได้รับอนุญาตจากศาลฎีกา ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศวินิจฉัยว่า คดีนี้ศาลฎีกาอนุญาตให้จำเลยและจำเลยร่วมฎีกาโดยรับฎีกาของจำเลยเฉพาะประเด็นที่ว่าจำเลยไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อโจทก์ทั้งสองเนื่องจากเหตุเรือโดนกันเกิดจากความผิดของผู้นำร่องแต่เพียงผู้เดียว กับรับฎีกาของจำเลยร่วมเฉพาะประเด็นที่ว่าจำเลยร่วมไม่ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ทั้งสองเนื่องจากผู้นำร่องของจำเลยร่วมไม่ใช่ผู้ควบคุมเรือ แต่เหตุละเมิดเกิดจากความประมาทของนายเรือลูกจ้างของจำเลยแต่เพียงผู้เดียว ข้อเท็จจริงที่คู่ความไม่ได้แย้งกันในชั้นนี้จึงรับฟังเป็นยุติได้ว่า โจทก์ที่ 1 เป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัดจดทะเบียนตามกฎหมายประเทศญี่ปุ่น โจทก์ที่ 2 เป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทมหาชนจำกัด จดทะเบียนต่อสำนักงานทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทกรุงเทพมหานคร กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ โจทก์ทั้งสองต่างมีวัตถุประสงค์ในการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยทุกประเภทรวมถึงการรับประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลทั้งในและระหว่างประเทศ จำเลยเป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัดจดทะเบียนตามกฎหมายประเทศปานามา มีวัตถุประสงค์ในการประกอบธุรกิจเดินเรือและรับขนส่งสินค้าทางทะเล จำเลย

เป็นเจ้าของและผู้ครอบครองดูแลเรือโอเชียน เฟลเวอร์ (Ocean Flavor) ในช่วงเดือนมิถุนายน 2551 ถึงเดือนตุลาคม 2554 จำเลยร่วมเป็นกรมในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแล ส่งเสริม พัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้ง

องค์คณะ

ไพจิตร สวัสดิสาร · ทวีศักดิ์ ทองภักดี · สุพิศ ปราณีตพลกรัง

ข้อความคำพิพากษาเป็นของศาลฎีกา · ที่มาของข้อมูล: thai-legal-corpus (CC-BY-4.0) ← deka.supremecourt.or.th · <https://www.thaideka.online/deka/1772/2565>