พ.ร.บ. เดินเรือในน่านน้ำไทย

แพ่ง รับขนของ

วิธีพิจารณาแพ่ง หน้าที่นำสืบ

การรับขนของทางเรือจากกรุงเทพฯ ถึงสุราษฎร์ธานี เป็นการรับขนตามชายฝั่งของอ่าวไทย ในน่านน้ำไทย ไม่เป็นการรับขนทางทะเล จึงอยู่ในบังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ผู้รับขนส่งจะพ้นความรับผิดในเรื่องของสูญหายก็ต่อเมื่อตนพิสูจน์ได้ว่าเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย แม้โจทก์จะฟ้องว่าผู้รับขนส่งประมาทเลินเล่อก็ไม่สำคัญ

ข้อยกเว้นจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับขนส่งเขียนไว้ในด้านหลังใบตราส่งนั้น ถ้าผู้ส่งมิได้ทราบก็ไม่มีผลยกเว้นความรับผิดของผู้รับขนส่ง

การที่เรือจำเลยจมลงเพราะความประมาทเลินเล่อของเรือลำอื่น เพียงเท่านี้ยังไม่พอ ถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัยที่จำเลยจะพ้นความรับผิด ตาม ม. 616

อายุความตาม พ.ร.บ. เดินเรือในน่านน้ำไทย ไม่ใช่การที่ผู้รับขนต้องรับผิดต่อผู้ส่ง ตาม ม. 616

คำพิพากษา

ในพระปรมาภิไธยพระมหากษัตริย์

ที่ 828/ 2498 ศาลฎีกา

วันที่ 6 เดือนสิงหาคม พุทธศักราช 2498

ความแพ่ง

บริษัทตรังจังหวัดพาณิชย์ จำกัด โดย พันเอกช่วง เชวงศักดิ์สงคราม, นายทนง บุณยสานุ กรรมการ โจทก์

ระหว่าง

บริษัทนครใต้พาณิชย์ (น่ำกวง) จำกัด จำเลย

เรื่อง รับขนส่ง

จำเลยฎีกาคัดค้านคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ ลงวันที่ 27 เดือนพฤศจิกายน พุทธศักราช 2496

โจทก์ฟ้องว่า เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2493 บริษัทโจทก์สาขากรุงเทพฯ ได้ตกลงจ้างบริษัทจำเลย ซึ่งประกอบกิจการค้าขายทางรับขนส่ง ขนส่งเบียร์ตราสิงห์ใหญ่ 29 หีบ ตรากุญแจ 10 หีบ ตราเสือเล็ก 12 หีบ รวม 51 หีบ จากกรุงเทพฯ ไปให้ผู้มีชื่อที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี บริษัทจำเลยได้รับเป็นผู้ขนส่ง และได้รับมอบเบียร์จากบริษัทโจทก์ไว้ถูกต้องเรียบร้อย ต่อมาปรากฏว่าเรือยนต์

ของบริษัทจำเลยซึ่งบรรทุกเบียร์ของบริษัทโจทก์เพื่อไปส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง ด้วยความประมาทเลินเล่อของนายเรือเรือยนต์ดังกล่าวได้ชนเรือรบไทยและจมลง เป็นเหตุให้เบียร์สูญหาย จำเลยต้องรับผิดชอบ บริษัทจำเลยจัดการงมสิ่งของที่จมน้ำคงได้เบียร์ส่งมอบคืนแก่บริษัทโจทก์เพียง 17 หีบ ขาดหายไป 34 หีบ เป็นเบียร์ตราสิงห์ใหญ่ 15 หีบ ราคา 4,260 บาท เบียร์ตรากุญแจ 7 หีบ ราคา 1,540 บาท เบียร์ตราเสือเล็ก 12 หีบ เป็นเงิน 4,752 บาท จำนวนเบียร์ที่บริษัทโจทก์รับคืนนี้อากรแสตมป์สุราหลุดหาย บริษัทโจทก์ต้องซื้ออากรแสตมป์ปิดใหม่สิ้นเงินไป 400 บาท รวมค่าเสียหายทั้งหมดเป็นเงิน 10,952 บาท บริษัทโจทก์ได้บอกให้บริษัทจำเลยชำระแล้ว บริษัทจำเลยไม่ชำระ จึงขอให้ศาลบังคับพร้อมทั้งดอกเบี้ยนับแต่วันฟ้อง

จำเลยให้การรับว่า บริษัทโจทก์สาขากรุงเทพฯ ได้ตกลงจ้างบริษัทจำเลยขนส่งเบียร์จากกรุงเทพฯ ไปส่งให้แก่ผู้มีชื่อที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี แต่ราคาไม่ถึงตามจำนวนที่โจทก์อ้าง จำเลยปฏิเสธว่าเรือยนต์ที่บริษัทจำเลยบรรทุกเบียร์ของโจทก์ หาได้ประมาทเลินเล่อชนเรือรบไทยดังโจทก์อ้างไม่ เรือบรรทุกเบียร์ถูกเรือรบไทยชนโดยเหตุซึ่งฝ่ายเรือบริษัทจำเลยไม่ต้องรับผิดและไม่สามารถจะป้องกันได้ นอกจากครั้งนี้บริษัทโจทก์ยังได้เคยตกลงจ้างบริษัทจำเลยให้ขนของไปส่งยังปักษ์ใต้ติดต่อกันมาหลายครั้งแล้ว บริษัทจำเลยได้แจ้งให้ฝ่ายบริษัทโจทก์ทราบว่า บริษัทจำเลยจะไม่ต้องรับผิดในของที่ส่งสูญหาย หรือเสียหายเนื่องจากการขนส่ง ให้ผู้ส่งประกันภัยเองทางบริษัทโจทก์ก็รับทราบและตกลงด้วย จึงได้ตกลงจ้างบริษัทจำเลย เมื่อเกิดจมลงของสูญหาย บริษัทจำเลยจึงหาต้องรับผิดชดใช้ให้ไม่ จำเลยรับว่าบริษัทจำเลยได้คืนเบียร์ 17 หีบให้บริษัทโจทก์จริง แต่ไม่รับรองว่าโจทก์จะซื้ออากรแสตมป์สุราปิดใหม่สิ้นเงินไป 400 บาทดังโจทก์อ้าง กับต่อสู้ว่าคดีโจทก์ขาดอายุความ

ศาลแพ่งกะหน้าที่นำสืบให้โจทก์สืบก่อน ในประเด็นเรื่องจำเลยเป็นผู้ขนส่งเป็นทางค้าปกติหรือไม่ กับเรื่องราคาทรัพย์ที่สูญไป แล้วให้จำเลยสืบแก้ และสืบถึงข้ออ้างเรื่องจำกัดความรับผิดแล้วให้โจทก์สืบแก้ในประเด็นหลังอีกครั้งหนึ่ง

ศาลแพ่งพิจารณาเสร็จแล้ว วินิจฉัยว่า

(1) ในเรื่องอายุความ จำเลยแถลงว่าคดีขาดอายุความตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติเดินเรือ ซึ่งมีอายุความ 6 เดือน แต่เรื่องนี้ไม่เกี่ยวกับพระราชบัญญัติเดินเรือในส่วนที่ว่าด้วยอายุความ เป็นเรื่องรับขนส่ง คดีโจทก์ไม่ขาดอายุความ

(2) ข้อที่ว่าเรือบรรทุกเบียร์จมเป็นโดยความประมาทเลินเล่อของผู้ควบคุมเรือนั้นหรือไม่ เห็นว่าจำเลยสืบไม่ได้ว่าเรือยอดทะเล (คือเรือยนต์ที่บรรทุกเบียร์) จมเพราะความผิดของเรือรบแม่กลอง เรือของจำเลยเป็นฝ่ายประมาทเลินเล่อ

(3) ข้อที่จำเลยอ้างว่า ได้มีการตกลงกับฝ่ายโจทก์แล้วว่าจำเลยจะไม่ต้องรับผิดในของที่

สูญหาย ให้โจทก์ประกันภัยเอาเองนั้นไม่ได้ความชัดว่าจำเลยได้ตกลงกับโจทก์เช่นนั้น เมื่อของสูญหายโดยความผิดของจำเลย ๆ ก็ต้องรับผิด

(4) สำหรับค่าเสียหายฟังได้ตามที่โจทก์นำสืบ

จึงพิพากษาให้จำเลยใช้ค่าเสียหายให้โจทก์ 10,952 บาท และดอกเบี้ยร้อยละ 7 ครึ่งต่อปี นับแต่วันฟ้อง

จำเลยอุทธรณ์

ศาลอุทธรณ์พิพากษายืน

จำเลยฎีกาต่อมา

ศาลฎีกาฟังคำแถลงของทนายทั้งสองฝ่ายตรวจปรึกษาแล้วทางพิจารณาฟังได้ความตามที่รับและไม่โต้เถียงกันว่า จำเลยเป็นผู้รับขนส่งของเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าโดยปกติ โจทก์ได้จ้างจำเลยขนส่งเบียร์ 51 หีบตามฟ้องจากกรุงเทพฯ ไปให้ผู้มีชื่อที่จังหวัดสุราษฎร์โดยทางเรือ เมื่อจำเลยได้รับบรรทุกเบียร์ของโจทก์ลงเรือยนต์ชื่อยอดทะเลของจำเลยเพื่อขนส่งตามหน้าที่แล้ว ขณะที่เรือยอดทะเลกำลังแล่นอยู่ที่ปากน้ำเจ้าพระยาจะออกสู่ทะเลนั้น เรือยอดทะเลเกิดชนกันกับเรือรบแม่กลองซึ่งแล่นมา เรือยอดทะเลจม เบียร์ของโจทก์สูญหายไป 34 หีบ เป็นราคาเงิน 10,552 บาท และอากรแสตมป์สุราซึ่งปิดขวดเบียร์ที่งมได้คืนหายไป โจทก์ได้ซื้ออากรแสตมป์สุราปิดใหม่เป็นเงิน 400 บาท โจทก์จึงขอให้จำเลยชดใช้ค่าเสียหายดังกล่าวให้แก่โจทก์

ปัญหาข้อแรกที่จำเลยฎีกาก็คือ กรณีนี้เป็นการขนส่งทางทะเลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 ให้บังคับตามกฎหมายทะเล ซึ่งโจทก์จะต้องนำสืบโดยผู้เชี่ยวชาญเมื่อโจทก์ไม่สืบก็ต้องแพ้

ข้อนี้เห็นว่า การรับขนของรายนี้เป็นการรับขนตามชายฝั่งของอ่าวไทย หรืออีกนัยหนึ่งเป็นการรับขนในน่านน้ำไทย จะถือว่ารับขนของทางทะเลไม่ได้

จำเลยฎีกาว่า คดีนี้โจทก์ฟ้องอ้างว่าเรือยอดทะเลของจำเลยชนเรือรบและจมลงนั้น เป็นด้วยความประมาทเลินเล่อของนายเรือของจำเลย โจทก์จึงมีหน้าที่ต้องนำสืบ แต่โจทก์ไม่นำสืบในข้อนี้ โจทก์ก็ต้องแพ้ และที่จำเลยนำสืบมาก็ฟังไม่ได้ว่าจำเลยประมาทเลินเล่อ หากเป็นเพราะจำเลยไม่สามารถป้องกันได้ จำเลยจึงไม่ต้องรับผิด

ข้อนี้เมื่อฟังว่า จำเลยเป็นผู้รับขนส่งของเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าโดยปกติแล้ว จำเลยก็ต้องรับผิดเมื่อของที่รับมอบหมายนั้นสูญหาย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า การสูญหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616) ดังนั้น ข้อที่ว่าจำเลยประมาทเลินเล่อหรือไม่จึงไม่สำคัญ แม้โจทก์จะกล่าวอ้างมาในฟ้องก็ตาม ข้อสำคัญจำเลยจะต้องพิสูจน์ให้เห็นว่า การที่เบียร์สูญหายนี้เกิดจาก

เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้ตราส่งแต่จำเลยไม่สืบพิสูจน์ให้ปรากฏเช่นนั้นเลย การที่เรือชนกันเรือจำเลยจมนั้น แม้จะฟังว่าฝ่ายจำเลยไม่ได้ประมาท เป็นความประมาทของเรือรบจำเลยไม่อาจป้องกันได้ก็ดี ก็ยังถือไม่ได้ว่าเป็นเหตุสุดวิสัยตามกฎหมายอันจะทำให้จำเลยพ้นความรับผิด หากเป็นความผิดของเรือรบที่ชนเรือจำเลย ๆ ก็อาจเรียกร้องให้ฝ่ายเรือรบชดใช้ค่าเสียหายให้จำเลยได้

ข้อฎีกาจำเลยเกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดนั้น เมื่อได้พิจารณาคำพยานหลักฐานโดยตลอดแล้วเห็นว่า ที่จำเลยอ้างว่าได้มีข้อตกลงกันว่าจำเลยไม่ต้องรับผิดในเมื่อของสูญหาย เป็นหน้าที่ของโจทก์ต้องประกันภัยเองนั้น ยังฟังเอาเป็นแน่นอนไม่ได้ว่าได้ตกลงกันเช่นนั้นจริง เพราะเท่าที่จำเลยสืบมา เป็นแต่เพียงพูดกันด้วยปาก ไม่มีลายลักษณ์อักษร และในคราวเกิดเหตุนี้ก็ไม่ได้พูดหรือตกลงกันถึงเรื่องข้อจำกัดความรับผิดนี้ หรือจะพูดกันบ้างก็ไม่แน่ชัด เป็นแต่อ้างว่าพูดตกลงกันแต่ครั้งก่อน ๆ แล้วซึ่งยังฟังเอาเป็นหลักฐานไม่ได้เช่นเดียวกัน จำเลยอ้างใบตราส่ง (บิลออฟเลดดิ้ง) ซึ่งมีข้อความจำกัดความรับผิดไว้ด้านหลัง แต่ใบตราส่งนี้จะออกใช้มาแต่เมื่อใดไม่ปรากฏ และในคราวเกิดเหตุนี้ยังหาได้ออกให้แก่โจทก์ไม่ ทั้งไม่ปรากฏว่าโจทก์ได้ทราบข้อจำกัดความรับผิดตามใบตราส่งนั้นแต่อย่างใด ข้อที่จำเลยสืบว่ามีผู้ประกันภัยสินค้าที่บรรทุกเรือจำเลยหลายรายนั้นก็ไม่จำเป็นว่ามีข้อตกลงเรื่องจำกัดความรับผิด อาจประกันเพื่อความปลอดภัยอีกชั้นหนึ่งก็ได้ ข้อวินิจฉัยของศาลทั้งสองในข้อนี้ชอบแล้ว

ข้อฎีกาจำเลยเรื่องอากรแสตมป์สุราที่โจทก์ต้องซื้อปิดใหม่ว่าจำเลยไม่ควรต้องรับผิดเพราะขอยกเว้นได้นั้น ข้อนี้รับกันว่าโจทก์ได้เสียไปจริง ๆ ข้อที่จำเลยว่าขอยกเว้นได้ ไม่ปรากฏในทางพิจารณาเลย จำเลยจึงต้องชดใช้ให้โจทก์

ฎีกาข้อสุดท้ายในเรื่องอายุความ ศาลฎีกาคงเห็นพ้องกับศาลทั้งสองว่า คดีโจทก์ไม่ขาดอายุความ ดังที่ศาลทั้งสองวินิจฉัยมานั้นชอบแล้ว

ฎีกาจำเลยทุกข้อฟังไม่ขึ้น จึงพิพากษายืน ให้จำเลยเสียค่าทนายชั้นฎีกา 200 บาท แทนโจทก์

ดุลยทัณฑ์ชนาณัติ
ดุลยพากย์สุวมัณฑ์
มนูกิจวิมลอรรถ

หมายเหตุ

ที่เป็นปัญหาโต้เถียงในคดีนี้ก็คือคำว่า "รับขนของทางทะเล" ตาม ป.พ.พ. มาตรา 609 นั้นคืออะไร ? ก.ม. ของเราที่จะนำมาปรับใช้กับคดีนี้มีหรือไม่อย่างไร ?

(1) ก.ม. ของเราที่เกี่ยวข้องกับ ป.พ.พ. มาตรา 609 ในบางลักษณะนั้น ปัจจุบันได้แก่ พ.ร.บ. เดินเรือในน่านน้ำสยาม พ.ศ. 2456 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. ซึ่งใช้บังคับแก่เรือทุกชนิด ใน พ.ร.บ. นี้ข้อที่แสดงให้

เห็นว่าเรือทุกชนิด (ทั้งเรือขนส่งทางทะเลและทางน้ำ) ตกอยู่ใต้บังคับของ พ.ร.บ. เดียวกันนี้ มิได้มีอะไรแบ่งแยกจากกัน ก็คือมาตรา 7 และมาตรา 299 ฯลฯ

(2) ข้อที่ พ.ร.บ. นี้มิได้แยกบังคับแก่เรือทะเล บรรดาเรือที่ทำการขนส่งเป็นปกติทางทะเล ซึ่งต่อไปในที่นี้ขอเรียกว่าเรือทะเล กับเรือในลำน้ำบรรดาเรือที่ทำการขนส่งเป็นปกติทางลำน้ำ ไม่ว่าจะเป็นเรือแจว พาย หรือเดินด้วยเครื่องจักรกลขนาดเรือทะเล ซึ่งต่อไปนี้ขอเรียกว่าเรือธรรมดา ทั้งนี้น่าจะเป็นว่าในสมัยนั้นคงจะคำนึงแต่เพียงเรื่องความปลอดภัยทางการเดินเรือมากยิ่งกว่าความสัมพันธ์ที่เกี่ยวกับหน้าที่ความรับผิดทางแพ่งระหว่างเอกชนที่ทำการค้าเป็นปกติทางทะเลและทางลำน้ำ พอจะเห็นได้จากคำกราบบังคมทูลของเจ้าพระยา-รวิวงศ์ มหาโกษาธิบดี ในพระราชบัญญัติแลกฎหมายท้องน้ำ (พ.ร.บ. เล่ม 2 รัชชกาลที่ 4) ความว่า "ฯลฯ ทุกวันนี้เรือลูกค้าเมืองต่างประเทศเข้ามาค้าขายมาก เรือใหญ่ทอดก้วงก่ายกันไปไม่เป็นอันดับกัน แลกัปตันนายเรือก็ลงเรือเล็กตีกันเชียงเทียวขึ้นล่องในลำแม่น้ำมิได้ขาด เกิดความขึ้นเพราะเรือโดนกันและความอื่น ฯลฯ จึงขอพระราชทานพระราชบัญญัติไว้เป็นกฎหมาย"

(3) ด้วยเหตุนี้ ตัวบททั้งหมดใน พ.ร.บ. นี้ประมาณ 300 กว่ามาตรา ส่วนมากเป็นข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยทางการเดินเรือ (สัญญาณป้องกันภัย การจราจร การตรวจสอบเรือ เพื่อความปลอดภัย ฯลฯ) ส่วนเป็นเรื่องหนักไปทางความสงบเรียบร้อยทางอำนาจมหาชน ข้อบังคับเหล่านี้ปรับใช้ได้กับเรือทุกชนิด (เรือทะเล เรือธรรมดา) ไม่มีอะไรขัดแย้งในการปรับใช้บังคับซึ่งกันและกัน กล่าวคือไม่ว่าจะเป็นเรือทะเลจะเดินเข้ามารับสินค้าในท่า หรือในลำน้ำ ไม่ว่าเรือธรรมดาที่ทำการขนส่งในลำน้ำจะต้องลำเลียงออกไปในทะเลบางส่วนในบางกรณี เช่น เกาะสีชังก็ดี ข้อบังคับเหล่านี้ก็ใช้บังคับกันได้เป็นอย่างเดียวกัน เพื่อจุดประสงค์อย่างเดียวกันคือความปลอดภัย ซึ่งยืดหยุ่นไปตามสภาพของตัวเรือที่เผชิญอยู่กับธรรมชาติท้องน้ำและท้องทะเล ซึ่งไม่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ในหน้าที่ความรับผิดทางแพ่งของเอกชนผู้ขนส่งผู้รับและเอาประกันภัย เจ้าของเรือ ฯลฯ คล้าย ๆ กับวิธีพิจารณาความที่บังคับใช้แก่คู่ความทุกฝ่ายเกี่ยวกับเรื่องดำเนินคดีของตน

(4) เหตุดังกล่าวนี้เป็นที่มาของ พ.ร.บ. นี้ ซึ่งโดยทัศนะตามคำกราบบังคมทูลก็ไม่มีความจำเป็นต้องแยก ก.ม. ออกเป็น 2 ฉบับต่างกัน ฉบับหนึ่งใช้บังคับแก่เรือทะเล อีกฉบับใช้บังคับแก่เรือธรรมดา เพราะหน้าที่รับผิดชอบทางแพ่งทางทะเลและทางน้ำขณะนั้น อาจจะยังไม่มีความสำคัญที่ทำให้ผู้ร่างต้องพะวงถึง คงจะเห็นได้จากหน้าที่ความรับผิดทางแพ่งดังกล่าวที่สะกิดใจผู้ร่างนั้น มีอยู่เพียงไม่กี่มาตรา (มาตรา 302—312) ไม่มีอะไรบอกได้ว่าความรับผิดทางแพ่ง ทางทะเล และทางน้ำต่างกันอย่างไรหรือไม่

(5) ข้อไม่สมประกอบต่าง ๆ ดังกล่าวนี้ ใช้ว่าจะมีอยู่เฉพาะใน พ.ร.บ. ของเรานี้เท่านั้น ในต่างประเทศก่อนที่จะมี ก.ม. ทะเลแยกต่างหากจาก ก.ม. เดินเรือในลำน้ำนั้นทุกประเทศก็เคยประสบมา ในฝรั่งเศสต่อเมื่อร่างประมวลพาณิชย์ (แยกจากประมวลแพ่ง และมีศาลพาณิชย์ต่างหากจากศาลแพ่ง) จึงได้นำเอา ก.ม. ทะเลไปรวมอยู่ใน ก.ม. พาณิชย์ บรรพ 2 ก่อนนี้คงยังสับสนอยู่ ต่อเมื่อความสัมพันธ์ทางทะเลและทางน้ำได้พัฒนาการขึ้น ปัญหาและความสำคัญได้ทวีมากขึ้นจนเป็นที่สะดุดใจนักกฎหมาย และสิ่งที่สนใจกันเบื้องแรกทีเดียวก็คือความรับผิดทางแพ่งทางทะเลควรจะแตกต่างกับทางน้ำอย่างไรหรือไม่ ? เมื่อพิจารณาถึงธรรมชาติของทะเลและลำน้ำแล้วก็เห็นว่า ทางทะเลนั้นมีการเสี่ยงภัยมากมายที่ยังพ้นอำนาจมนุษย์จะหาทางปัดเป่าหรือเอาชนะได้เหมือนอย่างทางน้ำ เช่นนั้น หน้าที่และความรับผิดของเจ้าของเรือ ผู้รับและเอาประกันภัย ฯลฯ เหล่านั้น ก็ควรจะได้บัญญัติไว้ให้สอดคล้องกับความจริงในส่วนนั้น ๆ ให้ใกล้เคียงกับความเป็นจริงที่สุด เรื่องนี้ก็เท่ากับต้องแยก

ความรับผิดทางแพ่งทั้ง 2 คือ ทางทะเลและทางน้ำไว้ต่างหากจากกัน หรือแยกออกเป็น ก.ม. ทะเล และ ก.ม. เดินเรือในลำน้ำ

(6) แนวความคิดของนักนิติศาสตร์ที่เห็นว่ากฎหมายทั้ง 2 ควรต่างกันเพราะธรรมชาติดังกล่าว และควรถือหลักต่างกันเฉพาะในลักษณะที่สำคัญ ๆ ที่พอจะแสดงให้เห็นได้ชัดมี 4 ประการ คือ

1) การจ้างลูกเรือธรรมดานั้น ก่อตั้งโดยสัญญาจ้างแรงงานธรรมดา ส่วนการจ้างลูกเรือทะเลให้เป็นไปตามประมวลกฎหมายจ้างแรงงานทางทะเลซึ่งบัญญัติเป็นพิเศษ (ดูข้อ 3 และ 5)

2) เรือธรรมดาในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดทางแพ่ง ควรตกอยู่ใต้บังคับกฎหมายธรรมดาว่าด้วยการจ้างเหมาและขนส่งทางบก เรื่องความรับผิดโดยจำกัดของเจ้าของเรือ (ทำนองที่บัญญัติไว้ใน ป.พ.พ. มาตรา 639) และเรื่องเฉลี่ยความรับผิดในระหว่างผู้ละเมิดร่วมกันในกรณีเรือชนกันนั้นไม่นำมาใช้แก่เรือธรรมดาควรใช้บังคับแก่เรือทะเล

3) หน้าที่และความรับผิดทางแพ่งเกี่ยวกับการประกันภัยทางบก ควรถือหลักต่างกันกับการประกันทางทะเล (ข้อ 3 และ 4) และที่ควรแตกต่างกันที่เห็นได้ชัดอีกทางหนึ่งก็คือ ภัยอันเนื่องมาจากการทอดทิ้งเรือซึ่งไม่มีโอกาสเกิดขึ้นในเรื่องขนส่งทางบก ฯลฯ

4) เกี่ยวกับวิธีพิจารณา คือกัปตันเรือทะเลมีสิทธิตามกฎหมายที่จะฟ้องความแทนเจ้าของเรือได้ นายเรือธรรมดาไม่มีสิทธิเช่นว่านี้ (ตรงกับมาตรา 306 พ.ร.บ. เดินเรือฯ 2456 ของเรา)

(7) เมื่อผ่านปัญหาว่าควรแยก ก.ม. ทะเลออกต่างหากจาก ก.ม. เดินเรือในลำน้ำแล้ว ปัญหาที่มีตามมาก็คืออย่างไรเรียกว่าเรือทะเล หรือการขนส่งเป็นปกติทางทะเลที่จะต้องตกอยู่ใต้บังคับ ก.ม. ทะเล อย่างไรเรียกว่าเรือธรรมดา หรือการขนส่งเป็นปกติทางลำน้ำที่จะต้องตกอยู่ใต้บังคับ ก.ม. เดินเรือในน่านน้ำหรือ ก.ม. ขนส่งทางบก (บางประเทศถือว่า ก.ม. เดินเรือในลำน้ำมีหลักการเป็นอย่างเดียวกับการขนส่งทางบก ประเทศที่ไม่มี ก.ม. เดินเรือในลำน้ำที่มีแต่ ก.ม. ทะเลก็อนุโลมใช้หลัก ก.ม. ขนส่งทางบกมาใช้บังคับในส่วนลำน้ำโดยอนุโลม เช่น ฝรั่งเศส)

(8) เหล่านี้มีปัญหาชวนให้เข้าใจยากอยู่มิใช่น้อย ก.ม. ทุกประเทศไม่สามารถให้วิเคราะห์ศัพท์ชนิดที่เห็นได้ชัดในตัว เพราะเนื้อหาของ ก.ม. ทะเลนี้เกี่ยวข้องกับส่วนสัมพันธ์หลายทาง คือมีชีวิตผูกพันกับธรรมชาติหลายอย่างที่มีลักษณะไม่เหมือนกัน เช่น เป็นเรือทะเลทำการเดินอยู่ในทะเล แต่บางครั้งจำเป็นต้องเดินเข้ามาในลำน้ำเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจและการขนส่งทั้งเป็น ก.ม. ที่พาดพิงถึงส่วนสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ซึ่งขึ้นอยู่กับ ก.ม. ระหว่างประเทส แผนกคดีเมือง แผนกคดีบุคคล ฯลฯ

(9) ขอคัดคำวิเคราะห์ศัพท์ และแนวคำพิพากษาของบางประเทศที่เกี่ยวกับวิเคราะห์ศัพท์คำว่า เรือทะเลหรือการขนส่งทางทะเลมาเพื่อประกอบการพิจารณาดังนี้

อังกฤษ เรือทะเลคือ เรือที่ทำการเดินโดยไม่ใช้พายหรือแจว

เบลเยี่ยม เรือทะเลคือ บรรดาเรือที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 25 ตันขึ้นไป (มาตรา 3 ของเรากำหนดไว้พันหาบ)

เยอรมัน ไม่มีคำวิเคราะห์ศัพท์ เป็นแต่กล่าวว่า เรือทะเลไม่จำกัด จำนวนน้ำหนัก ระวางบรรทุก

ฝรั่งเศส ได้แก่ เรือกลไฟทะเล และเรือ หรือยานพาหนะที่เดินในทะเลซึ่งได้แก่เรือใบที่ไม่ได้ใช้กลจักร ปัญหาเคยมีว่า เรือทะเลที่เข้ามาขนถ่ายในลำน้ำบางส่วน และกลับกัน เรือธรรมดาออกไปขนถ่ายในทะเลบางส่วนนั้นในเรื่องความรับผิดทางแพ่ง จะใช้ ก.ม. อะไรบังคับ จะใช้ทั้ง ก.ม. ทะเล และ ก.ม. เดินเรือในลำน้ำบังคับ

แก่ความรับผิดของเอกชน ซึ่งก่อตั้งโดยเนื้อหาอย่างเดียวกันออกเป็นความรับผิด 2 ระบบซึ่งแตกต่างกัน (ข้อ 3, 5, 6) ในขณะเดียวกันนั้น (โดยให้ยืดหยุ่นไปเช่นเดียวกับระเบียบการเดินเรือ (ข้อ 3) แล้ว ในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดทางแพ่งนี้ก็จะยากแก่การพิสูจน์ ซึ่งอาจทำให้คู่ความได้เปรียบเสียเปรียบกันในสิ่งที่ตนไม่ควรจะได้เสีย จึงน่าจะตัดสินใจกำหนดความรับผิดลงไปให้แน่นอนว่าอย่างใด คือควรจะผลักเข้าไปอยู่ใต้บังคับของระบบใดระบบหนึ่งเสียเด็ดขาด ซึ่งข้อนี้ก็จะเห็นได้อีกว่าหน้าที่และความรับผิดที่กำหนดโดยทางกฎหมายกันนี้ ปรากฏอยู่โดยทางปฏิบัตินั้นอาจเหลื่อมล้ำปรับกันไม่ได้สนิทเสมอไป ซึ่งเป็นของธรรมดาที่อาจมีได้ตามสภาพของกฎหมายในบางกรณี โดยเฉพาะกฎหมายที่เกี่ยวพันถึงส่วนสัมพันธ์หลาย ๆ ทาง เช่น ก.ม. ทะเล (ข้อ 8) มักจะเกิดขึ้นได้เสมอ และไม่ว่าจะวิเคราะห์ศัพท์ไว้อย่างใดก็อาจมองเห็นความไม่ลงรอยทางกฎหมายและทางปฏิบัติกันได้เสมอ เช่น จะกำหนดลงไปเด็ดขาดตามหลักอังกฤษข้างต้น ข้อที่ไม่ลงรอยกันก็คงมี กล่าวคือเรือยนต์เล็กหรือขนาดเท่าหรือใหญ่กว่าเรือทะเล (ข้อ 2) ที่ทำการขนส่งเป็นปกติ ทางลำน้ำมิพลอยต้องตกไปอยู่ใต้บังคับ ก.ม. ทะเลไปหรือ ข้อไม่ลงรอยทางกฎหมายและทางปฏิบัติคงมีอยู่ จึงสุดแล้วแต่ใครจะมีแนวหนักไปในทางใด อาศัยว่าระบบของ COMMON LAW ของอังกฤษนั้น มีทางยืดหยุ่นให้ความจริงที่ปรากฏทางกฎหมายและปรากฏจากทางปฏิบัติได้กลมกลืนกันไม่ได้เสมอ ข้อห่วงใยและพิถีพิถันของฝ่ายนิติบัญญัติจึงไม่มีบทเหมือนกับประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมาย เพราะศาลอังกฤษเป็นผู้เยียวยาข้อที่เหลื่อมล้ำนั้นเสียได้ ในสมัยราชาธิปไตยของเรา ก.ม. ทะเลนี้ก็น่าจะไม่มีข้อห่วงใยมาก เพราะหากมีปัญหาเกิดขึ้นก็น่าจะพระราชทานพระบรมวินิจฉัย ซึ่งใช้เป็นกฎหมายได้ต่อเมื่อเราเข้าสู่ระบบประมวลกฎหมายแล้ว ข้อขัดข้องต่าง ๆ น่าจะตามมาด้วย

(10) คำพิพากษาของศาลฝรั่งเศสวางหลักไว้ดังนี้ เรือทะเลต้องเป็นเรือที่มีวัตถุประสงค์ที่มุ่งประกอบกิจเป็นปกติในทางทะเล โดยมิได้คำนึงถึงขนาดและความสามารถของเรือเป็นเกณฑ์ ก.ม. เยอรมันก็ถือแนวนี้ ซึ่งน้อมเอียงไปตามหน้าที่และความรับผิดทางแพ่ง ทางทะเลและทางน้ำที่ได้กำหนดไว้ต่างกัน

อนึ่ง เมื่อเข้าเกณฑ์เป็นเรือทะเลหรือเรือธรรมดา (ข้อ 2) แล้ว แม้เรือทะเลนั้นจะมีความจำเป็นต้องเข้ามาทำการลำเลียงในลำน้ำก็ดีกลับกัน แม้เรือธรรมดาจะมีความจำเป็นต้องออกไปลำเลียงในทะเลบางส่วนก็ดี (ข้อ 6) ธรรมชาติส่วนที่เรือทั้ง 2 ประเภทจำเป็นต้องย่างกรายเข้ามานั้น แม้จะต่างกับบริการคือการขนส่งเป็นปกติของตนก็ตาม ธรรมชาติที่ผิดต่างไปนั้นก็มิได้ถือว่ามีความสำคัญถึงกับต้องเปลี่ยนหน้าที่และความรับผิดอันเป็นลักษณะสำคัญทางแพ่งส่วนเดิมของตนไป เช่น เรือขนส่งปกติทางลำน้ำที่จำเป็นต้องออกไปทำการลำเลียงถึงเกาะสีชังก็ยังได้ชื่อว่าเป็นเรือธรรมดา (ข้อ 2) อยู่ ฯลฯ

(11) เมื่อย้อนกลับไปยังปัญหาที่โต้เถียงกันในคดีนี้ โดยพิจารณามาตรา 7 ซึ่งคลุมไปถึงเรือทุกชนิดที่เดินในน่านน้ำสยาม ไม่มีที่ใดแยกเป็น ก.ม. ทะเล และ ก.ม. เดินเรือในลำน้ำ (ข้อ 1) ทั้งคดีนี้ไม่มีประเด็นว่าเรือพิพาทอยู่ในน่านน้ำสยามหรือไม่ ปัญหาต่าง ๆ ที่ต่างประเทศเคยประสบมาเกี่ยวกับเรือทะเลหรือการขนส่งทางทะเล ทำนองเดียวกับที่ ป.พ.พ. มาตรา 609 น่าจะได้หมายถึง และจะต้องสืบข้อเท็จจริงอันเป็นจารีตประเพณีหรือ ก.ม. ต่างประเทศ โดยผู้เชี่ยวชาญหรือไม่นั้นก็พลอยหมดสิ้นไปเสียก่อน

(12) ส่วนข้อจำกัดความรับผิดทำนองที่กล่าวไว้ในข้อ 6 (2) นอกเหนือเป็นพิเศษไปจากที่บัญญัติไว้ใน ป.พ.พ. มาตรา 639 นั้น ไม่มีบัญญัติไว้ใน พ.ร.บ. เดินเรือในน่านน้ำสยาม 2456 ซึ่งเป็นข้อที่ผู้ใดอ้างสิทธิหรือปฏิเสธความรับผิดตามนี้จะต้องพิสูจน์ เมื่อจำเลยเป็นผู้อ้างและไม่ได้สืบไว้จึงไม่มีทางจะทราบถึงสิทธิอันเป็นพิเศษของจำเลยได้

(13) ป.พ.พ. มาตรา 609 คำว่าขนส่งทางทะเลนั้น ชะรอยผู้ร่างได้กำหนดไว้รอรับขวัญ ก.ม. ทะเล (อาจเป็น ก.ม. ลำน้ำด้วย) ที่คาดว่าจะมีสืบต่อมาซึ่งขณะนี้ยังไม่มีนอกจาก พ.ร.บ. เดินเรือในน่านน้ำสยาม 2456 และที่แก้ไขอันไม่สมประกอบ ซึ่งจะสามารถปรับใช้กับคำว่า ขนส่งทางทะเลไปได้ทุกลักษณะ.

วิฑูร เทพพิทักษ์

แพ่ง รับขน ตัวแทน

วิธีพิจารณาแพ่ง อุทธรณ์ฎีกา ข้อที่ไม่ได้อ้างในศาลชั้นต้น

ผู้รับตราส่งไม่ได้รับสินค้าที่ขนส่ง เพราะสูญหายไประหว่างทางจึงไม่ใช่ผู้เสียหาย เพราะไม่ใช่เจ้าของ ไม่มีเหตุที่จะเรียกร้องจากผู้ขนส่ง ผู้ส่งของเป็นผู้เสียหาย มีสิทธิเรียกร้องราคาของจากผู้ขนส่ง

ตัวการอยู่ต่างประเทศในขณะทำสัญญากับคนภายนอก และขณะที่ทรัพย์เสียหาย แม้ก่อนฟ้องตัวการจะมาอยู่ในประเทศ คนภายนอกก็ฟ้องตัวแทนให้รับผิดได้ แต่ตัวการก็ยังมีความรับผิดต่อคนภายนอกและตัวแทนไล่เบี้ยจากตัวการได้

ในศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ จำเลยไม่ได้ปฏิเสธเรื่องค่าเสียหาย ในชั้นอุทธรณ์จำเลยก็ไม่อ้างเรื่องตัวการเข้าอยู่ในประเทศไทยแล้ว จำเลยจะยกข้อเหล่านี้ขึ้นอ้างในชั้นฎีกาไม่ได้

คำพิพากษา

ในพระปรมาภิไธยพระมหากษัตริย์

ที่ 50/ 2501 ศาลฎีกา

วันที่ 14 เดือนกุมภาพันธ์ พุทธศักราช 2501

ความแพ่ง

บริษัทยูเนียนวิกเตอร์ จำกัด

หรือ บริษัทประมวลชัย จำกัด โจทก์

ระหว่าง

บริษัทชวณิชย์ จำกัด จำเลย

เรื่อง ผิดสัญญาขนส่ง

จำเลยฎีกาคัดค้านคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ ลงวันที่ 31 เดือนธันวาคม พุทธศักราช 2497

โจทก์ฟ้องว่า โจทก์เป็นบริษัทจำกัด จดทะเบียนที่กระทรวงพาณิชย์ จำเลยก็เป็นบริษัทจำกัด จดทะเบียนและทำการเป็นตัวแทนในกรุงเทพฯ ของบริษัทเดินเรือทะเล "เมอร์กสไลน์" ซึ่งมีสำนักงานอยู่ที่นครโคเปนเฮเกน ในประเทศเดนมาร์ก และนครนิวยอร์ค ในสหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 1950 (พ.ศ. 2493) เรือเดินทะเลชื่อปีเตอร์เมอร์กส ของบริษัทเดินเรือ "เมอร์กสไลน์" ได้รับบรรทุกหินไฟจุดบุหรี่ 4 หีบ น้ำหนัก 243 กิโล ของโจทก์จากกรุงเทพฯ เพื่อไปส่งห้างเกียง่วนฮง ที่ฮ่องกง ดั่งสำเนาบิลออฟเลดิ้งท้ายฟ้อง การขนส่งสินค้าโดยเรือ "ปีเตอร์เมอร์กส" ได้ร่อนเร่ชักช้าเป็นเวลานาน และไปถึงฮ่องกงเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 1950 (พ.ศ. 2493) เมื่อสินค้า

ถึงฮ่องกงแล้ว ห้างเกียง่วนฮงผู้รับที่ฮ่องกงได้ให้ห้างคาร์ไมเกอล แอนด์ คล๊าก ตรวจเซอร์เวย์หีบที่บรรจุหินไฟของโจทก์ที่บรรทุกไปนั้น ปรากฏว่าหินขาดหายจาก 4 หีบไป 94 กระป๋อง คิดเป็นราคาเงินเหรียญฮ่องกงกระป๋องละ 125 เหรียญฮ่องกง 94 กระป๋อง เป็นเหรียญฮ่องกง 11,750 เหรียญ คิดเป็นเงินไทยโดยอัตราแลกเปลี่ยน 1 เหรียญฮ่องกง เท่ากับ 3.40 บาท เป็นเงินบาท 39,950 บาท ซึ่งจำเลยผู้เป็นตัวแทนของเรือขนส่งดั่งกล่าวแล้วต้องรับผิดใช้ให้โจทก์ตามกฎหมาย โจทก์ได้บอกกล่าวให้จำเลยใช้ราคาแล้ว จำเลยตอบปฏิเสธ โจทก์จึงต้องฟ้องขออำนาจศาลบังคับให้จำเลยใช้เงิน 39,950 บาท ค่าหินไฟให้โจทก์ กับให้เสียดอกเบี้ยอัตราร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปี ในเงินนั้นแต่วันฟ้องจนกว่าจำเลยจะใช้เงินเสร็จ และให้จำเลยใช้ค่าฤชาธรรมเนียม ค่าทนายของโจทก์ด้วย

จำเลยให้การรับว่า โจทก์เป็นบริษัทจำกัด จริง แต่ต่อสู้ว่าจำเลยไม่มีความรับผิดตามฟ้อง เพราะความเป็นตัวแทนของจำเลยต่อบริษัทเดินเรือทะเล "เมอร์กสไลน์" ได้สุดสิ้นลงแต่วันที่ 15 มิถุนายน 2494 โดยบริษัทเดินเรือตัวการได้มาทำกิจการในประเทศไทยด้วยตนเองมีสำนักงานอยู่ที่กรุงเทพฯ แล้ว สิทธิและหน้าที่อันใดที่จำเลยทรงไว้ในฐานะตัวแทนของตัวการดั่งกล่าวแล้วได้สุดสิ้น และโอนไปยังตัวการตั้งแต่วันนั้น การขนส่งรายนี้เป็นการเอื้อโจทก์ หาได้รับขนเป็นลักษณะกิจการขนส่งประการใดไม่ แต่เมื่อโจทก์จะถือเอาเป็นสัญญาขนส่งจำเลยก็ขอต่อสู้ว่า (ก) สำเนาและคำแปลบิลออฟเลดิ้งที่โจทก์เสนอต่อศาลไม่ถูกต้อง (ข) ตามนัยแห่งข้อบังคับข้อ 8 แห่งบิลออฟเลดิ้งกล่าวว่า "การแจ้งของสูญหายหรือชำรุด หรือลักษณะของการสูญหายหรือชำรุดต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรถึงตัวการผู้ทำการขนส่ง หรือตัวแทนที่ท่าเรือซึ่งขนของนั้นขึ้น ก่อนหรือในขณะที่ขนของนั้นไปมอบให้อยู่ในความอารักขาของบุคคลอันมีสิทธิรับส่งมอบของนั้น เว้นแต่ความสูญหายหรือชำรุดไม่อาจแลเห็นได้ในขณะนั้น ก็ต้องแจ้งให้ทราบในเวลา 3 วัน หลังจากที่ได้รับของนั้นไป ถ้าหากมิได้แจ้งดังกล่าวมาแล้วจะถือว่าหมดสิทธิในการเรียกร้อง ฯลฯ" ซึ่งโจทก์หาได้ปฏิบัติตามข้อบังคับนี้ไม่ และตามนัยแห่งข้อบังคับนี้โจทก์ต้องฟ้องร้องคดีที่ฮ่องกง โจทก์จึงฟ้องบังคับคดีนี้ที่ศาลไทยไม่ได้ (ค) ความรับผิดของผู้ขนส่งตามบิลออฟเลดิ้งจำกัด เพียงจำนวนหีบห่อเท่านั้น ไม่คลุมถึงคุณภาพ ปริมาณ ของบรรจุภายใน เครื่องหมาย เครื่องวัด น้ำหนัก และมูลค่า เมื่อจำนวนหีบห่อที่โจทก์รับมอบไปถูกต้อง คือ 4 หีบ แล้ว จำเลยก็หมดความรับผิด อนึ่ง ตามฟ้องข้อ 4 และ 5 ซึ่งกล่าวว่า การขนส่งโดยเรือ "ปีเตอร์เมอร์กส" ถึงฮ่องกงเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2493 แล้วให้ห้างคาร์ไมเกอล ฯลฯ ตรวจหีบที่บรรจุหินไฟ แต่รายงานการตรวจและคำแปลท้ายฟ้องของโจทก์กลับปรากฏว่า บริษัทไมเกอล ฯลฯ ได้ทำการตรวจสินค้าหินไฟซึ่งขนส่งโดยเรือ "เอ็ดวาร์ด ลูเก็นแบ๊ก" ถึงฮ่องกง วันที่ 24 ธันวาคม 2493 ซึ่งเป็นคนละเรื่องคนละรายกัน จึงขอให้ศาลยกฟ้องโจทก์เสียและให้โจทก์ใช้ค่าฤชาธรรมเนียมกับค่าทนายความแทนจำเลยด้วย

ข้อเท็จจริงเบื้องต้นได้ความว่า บริษัทจำเลยเป็นตัวแทนในจังหวัดพระนครของบริษัท

เดินเรือทะเลเมอร์กสไลน์ ซึ่งมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่กรุงโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก ตั้งแต่ พ.ศ. 2492 จนถึงวันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2494 บริษัทจำเลยได้เลิกเป็นตัวแทน เพราะบริษัทเมอร์กสไลน์เข้ามาตั้งสาขาเองในจังหวัดพระนครตั้งแต่นั้นมา เมื่อ พ.ศ. 2493 ในระหว่างที่บริษัทจำเลยยังทำหน้าที่ตัวแทนของบริษัทเมอร์กสไลน์อยู่ บริษัทโจทก์ได้ส่งหินเหล็กไฟตราลิเบอร์ตี้จากสหรัฐอเมริกา รวม 4 หีบ ซึ่งทางฝ่ายผู้ขายส่งมาโดยเรือ "ปีเตอร์เมอร์กส" บริษัทจำเลยรับจัดการส่งหินเหล็กไฟรายนี้ไปยังบริษัทเกียง่วนฮงที่เมืองฮ่องกง ตามคำสั่งของบริษัทโจทก์ และได้ออกใบตราส่ง (บิลออฟเลดิ้ง) ซึ่งทำที่จังหวัดพระนคร ให้บริษัทโจทก์ถือไว้เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2493 แต่การขนส่งรายนี้ต้องเสียเวลานานผิดปกติ เพราะมีการถ่ายของลงเรืออื่นที่สิงคโปร์ มะนิลา และของยังติดเรือไปถึงเมืองโกเบ ประเทศญี่ปุ่นอีก ในที่สุดเรือเอ็ดวาร์ดลูเก็นแบ็กนำของไปส่งที่ฮ่องกงเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2493 ก่อนรับมอบบริษัทเกียง่วนฮง ที่ฮ่องกงให้ห้างคาร์ไม-เกอลแอนด์คลาก ผู้ตรวจเซอร์เวย์ทางทะเลทำการตรวจสอบของดูที่ท่าเรือเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2493 ปรากฏว่า หีบที่บรรจุหินเหล็กไฟทั้ง 4 หีบ เป็นหีบไม้ใช้แล้วและตอกตะปูซ้ำจำนวนหิน-เหล็กไฟซึ่งควรมี 200 กระป๋อง ขาดหายไป 94 กระป๋อง กระป๋องละ 1 กิโล สันนิษฐานว่าถูกลักขโมย จึงมีรอยพร่องไปทุกหีบ ราคาหินเหล็กไฟในตลาดฮ่องกงเวลานั้นกระป๋องละ 125 เหรียญฮ่องกง สินค้าหายไปทั้งหมดจึงเป็นราคา 11,750 เหรียญ ตามอัตราแลกเปลี่ยนกับเงินไทยเหรียญละ 3.40 บาท คิดเป็นเงินไทย 39,950 บาท บริษัทเกียง่วนฮงจึงแจ้งให้ห้างเย็บสันแอนด์โกตัวแทนของบริษัทเดินเรือทะเลเมอร์กสไลน์ที่ฮ่องกงทราบ และเรียกร้องค่าเสียหาย ทั้งนี้ในวันที่ 4 มกราคม 2494 และได้แจ้งให้บริษัทโจทก์ทราบด้วย บริษัทโจทก์ได้มีหนังสือถึงบริษัทจำเลยให้ชดใช้ค่าเสียหาย แต่ไม่มีการจัดการอย่างไร โจทก์จึงได้นำคดีนี้ฟ้องต่อศาลแพ่งในวันที่ 1 ธันวาคม 2494

ศาลแพ่งวินิจฉัยว่า (1) ขณะเกิดความเสียหายในการขนส่งสินค้ารายนี้ บริษัทจำเลยยังทำการเป็นตัวแทนของบริษัทต่างประเทศอยู่ ตัวแทนจึงต้องรับผิดแต่ลำพังตนเองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 824 (2) ก่อนฟ้องคดีนี้โจทก์ได้ปฏิบัติการตามเงื่อนไขข้อ 8 แห่งใบตราส่งแล้ว โดยเมื่อตรวจสอบสินค้าที่ฮ่องกงแล้ว ผู้รับของที่นั่นได้มีหนังสือแจ้งผลของการตรวจสอบสินค้า และการสูญหายต่อห้างเย็บสันแอนด์โก ตัวแทนของบริษัทเมอร์กสไลน์ที่ฮ่องกงแล้ว (3) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหายหรือบุบสลาย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า การนั้น ๆ เกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ใบตราส่งรายนี้จำกัดความรับผิดของผู้ส่งไว้สำหรับหินเหล็กไฟตราลิเบอร์ตี้ 4 หีบ อันมีน้ำหนักที่ผู้บรรทุกแจ้งไว้ 243 กิโลกรัม เมื่อปรากฏว่าของหายไป 94 กิโลกรัม บริษัทจำเลยก็ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายให้โจทก์ เพราะจำเลยไม่ได้ต่อสู้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นเพราะเหตุสุดวิสัย หรือเหตุอื่นใด อันจะปลดเปลื้องความรับผิดของตน

(4) ในเรื่องความเสียหาย จำเลยไม่ได้ต่อสู้ไว้แต่อย่างใด จำเลยจำต้องรับผิดตามจำนวนที่โจทก์ขอมา จึงพิพากษาให้จำเลยใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์ 39,950 บาท กับดอกเบี้ยร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปี นับแต่วันฟ้องจนกว่าจะใช้เงินแก่โจทก์เสร็จ และให้จำเลยใช้ค่าฤชาธรรมเนียมพร้อมด้วยค่าทนายความ 500 บาท แทนโจทก์ด้วย

จำเลยอุทธรณ์ในประเด็น 3 ข้อ คือ (1) ความรับผิดของจำเลยต่อโจทก์ตามบิลออฟเลดิ้งไม่มี เพราะตอนนั้นจำเลยไม่รับทราบจำนวนสิ่งบรรจุภายใน และไม่รับรองเรื่องน้ำหนัก (2) โจทก์มิได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งบิลออฟเลดิ้ง โดยโจทก์สืบไม่ได้ว่า ได้แจ้งเรื่องการเสียหายต่อตัวแทนของบริษัทเมอร์กสไลน์ที่ฮ่องกง (3) จำเลยได้ปฏิเสธความรับผิดตามฟ้องโจทก์ไว้แล้วในคำให้การแก้คดี หน้าที่นำสืบความเสียหายจึงตกอยู่กับโจทก์ แต่โจทก์สืบไม่ได้เลยว่า หินไฟของโจทก์ขาดหายไปตามจำนวนที่ฟ้อง และราคาหินเหล็กไฟนั้นเป็นอย่างไร

ศาลอุทธรณ์เห็นว่า จำเลยมิได้โต้เถียงข้อที่หินไฟของโจทก์ 94 กระป๋อง หายไปในระหว่างการขนส่ง ที่จำเลยว่าไม่ต้องรับผิดในน้ำหนักสิ่งของที่หายไป เพราะน้ำหนักที่ลงไว้ท้ายใบตราส่งก็ลงโดยผู้บรรทุกแจ้งจำนวนนั้น จำเลยก็รับว่าเป็นผู้ทำใบตราส่งเอง และจดแจ้งน้ำหนักลงโดยมิได้คัดค้านอย่างไร ต้องถือว่าจำเลยรับรองว่าจำนวนน้ำหนักหินไฟนั้นถูกต้อง เมื่อหินไฟขาดน้ำหนักไป 94 กิโลกรัม จำเลยก็ต้องรับผิดในจำนวนที่สูญหายไป ส่วนที่จำเลยอุทธรณ์ว่า โจทก์ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งใบตราส่งข้อ 8 นั้นได้ความว่า เมื่อตรวจสอบหินไฟรู้ว่าหายแล้ว ผู้รับของตามใบตราส่งได้แจ้งผลการตรวจและเรียกค่าเสียหายเป็นหนังสือต่อตัวแทนของบริษัทเดินเรือทะเลเมอร์กสไลน์ที่ฮ่องกงภายใน 3 วัน ตามเงื่อนไขในใบตราส่งแล้วอุทธรณ์ข้อสุดท้ายของจำเลยที่ว่าโจทก์สืบไม่ได้ว่าหินไฟขาดหายไปราคาเท่าไรนั้น โจทก์นำสืบได้ว่าหินไฟที่หาย 94 กระป๋อง นั้นคิดราคาเป็นเงินบาท 39,950 บาท อุทธรณ์จำเลยฟังไม่ขึ้น จึงพิพากษายืนตามศาลชั้นต้น ให้จำเลยเสียค่าทนายความชั้นอุทธรณ์ 250 บาท แก่โจทก์

จำเลยฎีกาว่า (ก) เมื่อทราบว่าของที่ส่งไปนั้นขาดจำนวนยี่ห้อเกียง่วนฮง ได้เรียกร้องให้ห้างเย็บสันแอนด์โก ตัวแทนของบริษัทเมอร์กสไลน์ชำระค่าสูญหายแล้ว ห้างเย็บสันไม่ยอมใช้เกียง่วนฮงก็ชอบที่จะฟ้องร้องเป็นคดีที่ศาลเมืองฮ่องกง หาใช่ให้โจทก์ฟ้องในกรุงเทพฯ ไม่ เพราะตามประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์ มาตรา 627 เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง และผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบแล้ว สิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับขนย่อมตกได้แก่ผู้รับตราส่งเมื่อเป็นดังนี้ ศาลก็ย่อมทรงสิทธิตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 142 (5) ที่จะพิจารณาได้เองว่า โจทก์มีสิทธิและอำนาจที่ฟ้องจำเลยโดยสมบูรณ์หรือไม่ (ข) ก่อนฟ้องคดีนี้ตัวการมิได้อยู่ต่างประเทศ หากแต่อยู่ในประเทศไทยนี้เอง การเป็นตัวแทนต่างประเทศของจำเลยย่อมหมดสิ้นไป ความรับผิดส่วนตัวของจำเลยก็ย่อมหมดไปด้วย (ค) ในเรื่องอำนาจฟ้องนั้น จำเลย

ได้ต่อสู้ไว้โดยชัดแจ้งแล้วในคำให้การต่อสู้ของจำเลยข้อ 4 (ข) ว่า โจทก์มิได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อ 8 แห่งบิลออฟเลดิ้งนั้น (ง) จำเลยได้ต่อสู้ไว้แล้วว่า โจทก์มิได้ถือเอาเงื่อนไขในบิลออฟเลดิ้งเป็นหลักในการฟ้องร้อง เงื่อนไขในบิลออฟเลดิ้งข้อ 10 บี. กำหนดไว้โดยชัดแจ้งว่า ค่าเสียหายนั้นมีกำหนดไม่เกินหีบห่อละ 250 เหรียญ 4 หีบ รวมเป็นเงินไม่เกิน 1,000 เหรียญ คิดเป็นเงินไทยตามอัตราแลกเปลี่ยนขณะฟ้อง ประมาณ 21 บาท ต่อ 1 เหรียญ เท่ากับ 21,000 บาท โจทก์ฟ้องเรียกเงินถึง 39,950 บาท จึงเป็นการเรียกร้องเกินจำนวนตามบิลออฟเลดิ้ง

ศาลฎีกาได้ตรวจสำนวน ฟังคำแถลงการณ์ของคู่ความและประชุมปรึกษาแล้ว จะได้วินิจฉัยฎีกาของจำเลยเป็นข้อ ๆ ไปดังต่อไปนี้

(ก) ที่จำเลยอ้างในฎีกาว่า ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627 สิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับขนย่อมตกแก่ผู้รับตราส่ง ห้างเกียง่วนฮงจึงชอบที่จะฟ้องบริษัทเย็บสันฯ ตัวแทนของบริษัทเมอร์กส ที่ฮ่องกง หาใช่ให้โจทก์ฟ้องในศาลกรุงเทพฯ ไม่ นั้น ศาลฎีกาเห็นว่า แม้จะถือว่าห้างเกียง่วนฮงได้รับช่วงสิทธิของโจทก์ที่จะเรียกร้องเอาตามสัญญารับขนดั่งที่จำเลยอ้างก็ดี เมื่อห้างเกียง่วนฮงไม่ได้รับสินค้าที่สูญหายไปในระหว่างการขนส่ง ห้างเกียง่วนฮงก็ไม่มีหนี้อย่างใดที่จะต้องชำระต่อบริษัทโจทก์สำหรับของที่ตนไม่ได้รับนั้น และไม่ใช่ผู้เสียหายสำหรับของที่สูญหายไป เพราะไม่ใช่เจ้าของ จึงไม่มีเหตุที่จะเรียกร้องอย่างใดจากผู้ขนส่ง โจทก์ซึ่งเป็นผู้ส่งของต่างหากเป็นผู้เสียหาย โจทก์จึงมีสิทธิฟ้องเรียกราคาของนั้นจากจำเลยในฐานะที่เป็นผู้ขนส่งได้โดยฟ้องต่อศาลในจังหวัดพระนคร ซึ่งเป็นสถานที่ที่ทำสัญญารับขนรายนี้นั่นเอง ฎีกาจำเลยข้อนี้เป็นอันตกไป

(ข) ที่จำเลยฎีกาว่า ก่อนฟ้องคดีนี้ ตัวการมิได้อยู่ในต่างประเทศ หากแต่อยู่ในประเทศไทยนี้เอง การเป็นตัวแทนต่างประเทศของจำเลยย่อมหมดสิ้นไป ความรับผิดส่วนตัวของจำเลยก็หมดสิ้นไปด้วย นั้น ศาลฎีกาเห็นว่า ขณะที่ทำสัญญาขนส่งรายนี้ และขณะที่ทรัพย์ที่ฝ่ายจำเลยเป็นผู้ขนส่งสูญหายไปนั้น จำเลยยังเป็นตัวแทนในประเทศไทยของบริษัทเมอร์กสไลน์ซึ่งเป็นตัวการที่อยู่ต่างประเทศ จำเลยจึงยังมีความรับผิดสำหรับการกระทำ และละเว้นกระทำของตนที่ล่วงมาแล้วนั้นอยู่ แต่มาตรา 825 บัญญัติไว้เพื่อให้ความสะดวกแก่บุคคลในประเทศไทย ของตัวการที่อยู่ในต่างประเทศต่อศาลไทยแทนที่จะต้องไปฟ้องในศาลต่างประเทศเท่านั้นไม่ได้หมายความเลยไปว่า ตัวการที่อยู่ในต่างประเทศจะไม่มีความรับผิดต่อบุคคลภายนอกที่ทำสัญญากับตัวแทนของตนในประเทศไทย และไม่ได้หมายความว่าตัวแทนไม่มีสิทธิไล่เบี้ยเอาแก่ตัวการของตนที่อยู่ในต่างประเทศ สำหรับหนี้สินใด ๆ ที่ตัวแทนได้ก่อขึ้นเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะตัวแทน นอกจากนี้ในชั้นอุทธรณ์จำเลยมิได้หยิบยกข้อนี้ขึ้นต่อสู้จำเลยจะนำมากล่าวชั้นฎีกาอีกไม่ได้ ฎีกาข้อนี้ของจำเลยจึงตกไปอีก

(ค) ที่จำเลยฎีกาว่า ได้ต่อสู้ไว้ในคำให้การแก้คดีแล้วว่า โจทก์มิได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อ 8

ในบิลออฟเลดิ้ง และมิได้ดำเนินคดีในศาลเมืองฮ่องกง นั้น ศาลฎีกาเห็นว่า ข้อเท็จจริงปรากฏว่า เมื่อหีบหินไฟทั้ง 4 หีบ ไปถึงเมืองฮ่องกงแล้ว ห้างเกียง่วนฮงผู้รับตราส่งยังไม่ได้เรียกให้ตัวแทนฝ่ายบริษัทเมอร์กสไลน์ที่ฮ่องกงส่งมอบของ แต่ได้ขอให้ผู้ตรวจเซอร์เวย์เปิดหีบทั้ง 4 ใบ ออกตรวจเสียก่อน เมื่อตรวจเสร็จห้างเกียง่วนฮงก็ยังไม่เรียกให้ตัวแทนของบริษัทเมอร์กสไลน์ส่งมอบของ แต่ได้แจ้งให้ทราบต่อเมื่อวันที่ 4 มกราคม 1951 ว่า ของในหีบหายไป 94 กระป๋อง และเรียกให้บริษัทเย็บสันซึ่งเป็นตัวแทนของบริษัทเมอร์กสไลน์ที่ฮ่องกง ใช้ราคาของที่สูญหายไป ซึ่งแปลว่าห้างเกียง่วนฮงได้ใช้สิทธิเรียกร้องจากบริษัทเย็บสันในทันทีที่ตนแจ้งเรื่องการสูญหายให้ทราบ อันเป็นการปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อ 8 แห่งบิลออฟเลดิ้งแล้ว ส่วนเรื่องการฟ้องคดีนี้ต่อศาลในจังหวัดพระนคร ศาลฎีกาก็ได้วินิจฉัยมาแล้วแต่ต้น ว่าโจทก์ฟ้องได้ ฎีกาข้อนี้ของจำเลยจึงตกไป

(ง) เรื่องจำนวนค่าเสียหายที่จำเลยยกขึ้นอ้างในฎีกาข้อสุดท้ายว่า สูงเกินไป นั้นจำเลยมิได้ยกประเด็นต่อสู้ตั้งแต่แรก ในชั้นอุทธรณ์จำเลยก็ยกขึ้นต่อสู้ แต่ว่าโจทก์สืบไม่ได้ว่าเสียหายสิ่งของจำนวนใดราคาเท่าใด ศาลฎีกาจึงเห็นว่า ในชั้นฎีกานี้จำเลยจะยกข้อที่ว่าโจทก์เรียกค่าเสียหายสูงเกินไปขึ้นต่อสู้ไม่ได้ เพราะโจทก์ไม่ได้ยกข้อนี้ขึ้นว่ากล่าวในศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ฎีกาข้อนี้ของจำเลยจึงฟังไม่ขึ้นเช่นเดียวกัน

อาศัยเหตุต่าง ๆ ดังกล่าวมาแล้ว ศาลฎีกาเห็นว่า ที่ศาลอุทธรณ์พิพากษาชอบแล้ว ศาลฎีกาจึงพิพากษายืน ให้จำเลยเสียค่าทนายชั้นฎีกา 250 บาท แก่โจทก์

จักรปาณีศรีศลวิสุทธิ์
ธรรมบัณฑิตสิทธิศฤงคาร
ดุลยกรณ์พิทารณ์

แพ่ง ประกันภัยทางทะเล รับขนของทางทะเล อายุความ
วิธีพิจารณาแพ่ง คำให้การ ประเด็น

โจทก์ฟ้องเรียกค่าเสียหายจากผู้รับขนส่งทางทะเลและบริษัทรับประกันภัย เนื่องจากของที่ขนส่งซึ่งประกันภัยไว้เปียกน้ำ แม้ในกรมธรรม์ประกันภัยข้อหนึ่งจะมีข้อจำกัดไว้ว่า บริษัทประกันภัยไม่ต้องรับผิดจากภัยอันเนื่องจากการเสียหาย ฯลฯ อันเกิดแต่การเลินเล่อของนายเรือก็ตาม ถ้าบริษัทรับประกันภัยจำเลยมิได้ยกข้อจำกัดดังกล่าวขึ้นต่อสู้ เพื่อให้พ้นความรับผิดแล้ว ก็ไม่มีประเด็นในข้อนี้ ศาลไม่อาจหยิบยกขึ้นวินิจฉัยได้

สัญญาประกันภัยระบุว่า ประกันภัยเปียกน้ำเฉย ๆ ไม่ได้ระบุว่าน้ำทะเล ย่อมหมายความถึงน้ำทุกชนิด ซึ่งทำให้ทรัพย์ที่เอาประกันเสียหาย แม้จะเป็นการรับประกันภัยในการขนส่งทางทะเลก็ดี จะถือว่าเป็นการรับประกันเปียกน้ำทะเลโดยเฉพาะหาได้ไม่

กฎหมายและกฎข้อบังคับ ว่าด้วยการรับขนของทางทะเลยังไม่มีบัญญัติไว้ในกฎหมายไทย ฉะนั้น ในเรื่องอายุความฟ้องผู้รับขนให้รับผิดในการขนส่ง จึงอาจใช้มาตรา 624 ปรับแก่คดีได้

คำพิพากษา

ในพระปรมาภิไธยพระมหากษัตริย์

ที่ 784/ 2502 ศาลฎีกา

วันที่ 5 เดือนตุลาคม พุทธศักราช 2502

ความแพ่ง

ห้างหุ้นส่วนสามัญบริษัทไคไถ่ โดย นายฮึงซึ้ง แซ่ลี้
หุ้นส่วนผู้จัดการ โจทก์

ระหว่าง

บริษัทสุขสวัสดิ์ประกันภัย จำกัด ที่ 1,
บริษัทรอแยลแพ็คเก็ตเนวิเกชั่น จำกัด โดย บริษัทดีทแฮล์ม จำกัด
ตัวแทนในประเทศไทย ที่ 2 จำเลย

เรื่อง ประกันภัย ขนส่ง

โจทก์และจำเลยที่ 1 ฎีกาคัดค้านคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ ลงวันที่ 20 เดือนพฤศจิกายน พุทธศักราช 2500

โจทก์ฟ้องและยื่นคำร้องขอแก้ไขเพิ่มเติมฟ้องว่า โจทก์ส่งยาฉุน 24 หีบไปสิงคโปร์ โดยจ้างบรรทุกเรือซานเออเนสโตของจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นนิติบุคคลรับขนส่งของทางทะเลเพื่อบำเหน็จทาง

การค้าเป็นปกติ เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2497 และไปถึงสิงคโปร์เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2497 โดยแยกส่งไปยังยี่ห้อเอ็งฮ่อเส็ง 10 หีบ และยี่ห้อกวนฮิน 14 หีบ โจทก์ได้เอาประกันภัยยาฉุนทั้ง 24 หีบนี้ไว้ต่อจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นนิติบุคคลรับประกันวินาศภัยเป็นปกติธุระ โดยแยกทำกรมธรรม์ประกันภัยเป็น 2 ฉบับ คือ ฉบับเลขที่ บี.เอ็ม. 01218 สำหรับยาฉุน 10 หีบ และฉบับเลขที่ บี.เอ็ม. 01219 สำหรับยาฉุน 14 หีบ รวมเป็นเงินที่เอาประกันฉบับละ 40,000 บาท และโจทก์ได้ชำระเบี้ยประกันแก่จำเลยที่ 1 แล้ว รวม 182 บาท กรมธรรม์ทั้งสองรายนี้ชื่อ "ประกันภัยน้ำ" ผู้รับประกันจะใช้ราคาสินค้าทั้งหมดจนคุ้มกับความวินาศซึ่งวินาศไปในการบรรทุก ซึ่งรวมถึงการเปียกน้ำ เมื่อเรือซานเออเนสโตบรรทุกสินค้ารายนี้ถึงท่าเรือสิงคโปร์ ปรากฏว่ายาฉุนตามกรมธรรม์ 2 ฉบับ นั้นเปียกน้ำโดยเหตุท่อน้ำจืดในเรือแตกขณะที่สินค้าบรรทุกอยู่ในเรือซานเออเนสโต รวม 6 หีบ คิดเป็นค่าเสียหาย 24,000 บาท เหตุที่ทำให้ทรัพย์สินของโจทก์เสียหายทั้งนี้ เกิดจากความประมาทเลินเล่อของนายเรือผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะเรือ ซึ่งเป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 2 นายเรือมิได้จัดการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นเลย และโจทก์ได้แจ้งให้ผู้แทนจำเลยที่ 1 ทราบถึงความเสียหายภายใน 15 วัน ผู้แทนจำเลยที่ 1 ทำการสำรวจรับรองความเสียหายแล้ว และโจทก์ได้แจ้งความเสียหายให้ตัวแทนจำเลยที่ 2 ทราบ และตัวแทนจำเลยที่ 2 ก็ได้สำรวจความเสียหายภายใน 8 วัน นับแต่วันส่งมอบยาฉุนแล้ว โจทก์ได้เรียกร้องให้จำเลยทั้งสองชำระเงิน 24,000 บาท เป็นค่าชดเชยความเสียหายของโจทก์ จำเลยทั้งสองไม่ชำระ จึงขอให้ศาลบังคับจำเลยทั้งสองใช้เงิน 24,000 บาท กับดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ $7\frac{1}{2}$ ต่อปี นับแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระเงินเสร็จ

จำเลยที่ 1 ให้การว่า จำเลยที่ 1 ได้รับประกันภัยทะเลยาฉุน 24 หีบ โดยโจทก์เป็นผู้เอาประกันยาฉุนนี้บรรทุกไปโดยเรือซานเออเนสโตไปยังสิงคโปร์ เพื่อส่งให้ยี่ห้อเอ็งฮ่อเส็ง เป็นจำนวน 10 หีบ กรมธรรม์ประกันภัยเลขที่ บี.เอ็ม. 01218 และอีกจำนวนหนึ่ง 14 หีบ ไปยังยี่ห้อกวนฮิน โดยกรมธรรม์ประกันภัยเลขที่ บี.เอ็ม. 01219 จริง การรับประกันรายนี้เป็นการรับประกันภัยเปียกน้ำทะเลเท่านั้น ไม่รวมถึงน้ำชนิดอื่น ๆ ด้วย และเมื่อโจทก์กล่าวอ้างว่ายาฉุนที่เอาประกันไว้ 6 หีบ ได้เปียกน้ำโดยท่อน้ำจืดในเรือแตก จำเลยที่ 1 จึงไม่มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น โจทก์ได้แจ้งให้จำเลยที่ 1 ทราบความเสียหายของยาฉุน 3 หีบ ตามกรมธรรม์ประกันภัยเลขที่ บี.เอ็ม. 01219 รายเดียวเท่านั้น แต่โจทก์ไม่ได้แจ้งให้จำเลยที่ 1 ทราบตามกำหนดในข้อสัญญารับประกันภัย คือภายใน 15 วัน นับแต่วันที่สินค้าถึงปลายทาง จำเลยที่ 1 จึงไม่ต้องรับผิดในความเสียหายของยาฉุน 3 หีบนี้ ซึ่งมีราคาจริงเพียงหีบละ 2,000 บาท

จำเลยที่ 2 ให้การว่า จำเลยที่ 2 ได้เป็นผู้รับบรรทุกยาฉุนทั้ง 24 หีบจริงตามฟ้อง แต่จำเลยที่ 2 ไม่ทราบ และโจทก์ไม่เคยแจ้งให้จำเลยที่ 2 ทราบว่ายาฉุนนั้นได้เปียกน้ำดังโจทก์กล่าว และมิได้มีเหตุท่อน้ำจืดในเรือแตกจนเป็นเหตุให้ยาฉุนเปียก และถ้าหากจะมีท่อน้ำจืดแตก เหตุนั้นก็มิได้

เกิดจากความประมาทเลินเล่อของนายเรือ แต่เกิดจากอุบัติเหตุซึ่งมิได้คาดล่วงหน้าว่าจะเป็นไป ซึ่งเป็นเหตุสุดวิสัย ราคายาฉุนประมาณหีบละ 2,000 บาทเศษเท่านั้น และโจทก์ต้องเรียกร้องเอาแก่จำเลยที่ 1 ผู้รับประกันภัยตามฟ้องว่าเรือได้ไปถึงสิงคโปร์เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2497 โจทก์ฟ้องคดีเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2499 ล่วงเลยอายุความฟ้องร้อง 1 ปีตามกฎหมายแล้ว เอกสารหมายเลข ก. และ ข. ท้ายคำร้องขอแก้ไขเพิ่มเติมคำฟ้องมิใช่คำบอกกล่าวความเสียหายของยาฉุนแก่จำเลยที่ 2 แต่เป็นรายงานการตรวจยาของโจทก์เท่านั้น

ศาลชั้นต้นพิจารณาแล้ววินิจฉัยฟังว่า ข้อบังคับท้ายกรมธรรม์ประกันภัยทั้งสองฉบับข้อที่ 9 ว่า "บริษัทจะไม่รับผิดจากภัยอันเนื่องจากการเสียหายโดยตรงหรือโดยอ้อมอันเกิดแต่ (สาเหตุจะเป็นอย่างไรก็ตาม และหรือจะเกิดก่อนหรือหลังเกิดเหตุไม่ว่าที่ใด ๆ) จากการขโมยปล้น การเลินเล่อของนายเรือ และหรือลูกเรือ และหรือคนใช้ของผู้ทำการรับขน..." และข้อกล่าวหาของโจทก์ในฟ้องเดิมข้อ 4 วรรค 2 ก็ระบุไว้ชัดเจนว่าเหตุที่ทำให้ทรัพย์สินของโจทก์เสียหายนั้น เกิดจากการประมาทเลินเล่อของนายเรือผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะ คำแปลกรมธรรม์ประกันภัยระบุข้อยกเว้นความรับผิดของจำเลยที่ 1 โดยแจ้งชัดเช่นนี้ ก็ต้องถือว่าไม่ปรากฏมูลหนี้ตามสัญญาที่โจทก์จะพึงเรียกค่าเสียหายจากจำเลยที่ 1 ได้เลย ส่วนจำเลยที่ 2 ก็ฟังได้ว่าใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาจะต้องใช้ และสมควรจะต้องใช้ในกิจการรับขนสินค้าทางทะเลแล้ว จึงนับว่าเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเกิดขึ้นโดยไม่ใช่ความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของจำเลยที่ 2 จำเลยที่ 2 จึงไม่ต้องรับผิด และฟ้องของโจทก์ขาดอายุความฟ้อง 1 ปี ตามมาตรา 624 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พิพากษาให้ยกฟ้องของโจทก์ในข้อหาที่เกี่ยวกับจำเลยที่ 1 และที่ 2 ทั้งหมด และให้โจทก์ใช้ค่าธรรมเนียมและค่าทนายแทนจำเลยทั้งสองจำเลยละ 240 บาท

โจทก์อุทธรณ์ว่า จำเลยที่ 1 ต้องรับผิดชอบตามฟ้อง เพราะจำเลยที่ 1 ได้รับประกันความเสียหายเกี่ยวกับน้ำซึ่งรวมถึงการเปียกน้ำด้วย ถ้าทรัพย์สินที่โจทก์เอาประกันไว้ได้รับความเสียหายเพราะเหตุใด ๆ ในการบรรทุก จำเลยที่ 1 จะใช้ราคาให้จนคุ้มกับความเสียหาย ข้อยกเว้นความรับผิดของจำเลยที่ 1 รับฟังไม่ได้เป็นโมฆะ เพราะถ้ารับฟังโจทก์ไม่มีทางฟ้องบังคับคดีจากจำเลยที่ 1 เลย และนอกประเด็น เพราะจำเลยที่ 1 ไม่ได้ต่อสู้ว่ามีข้อยกเว้นความรับผิด การที่ท่อน้ำจืดแตกเป็นเพราะความประมาทเลินเล่อของนายเรือลูกจ้างของจำเลยที่ 2 และเลยไม่ตรวจตราดูเลย และไม่จัดการบรรเทาความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นเล็กน้อย ปล่อยปละให้ความเสียหายลุกลามจนถึงขนาดจำเลยที่ 2 ไม่มีพยานนำสืบให้เห็นได้ว่า ไม่ประมาทเลินเล่อ และท่อน้ำรั่วก็ไม่ได้ความว่าเกิดจากเหตุสุดวิสัย คดีของโจทก์ไม่ขาดอายุความ เพราะอายุความควรเป็น 10 ปี ตามมาตรา 164, 609 วรรค 2

ศาลอุทธรณ์พิจารณาฟังว่า จำเลยที่ 2 ไม่ต้องรับผิดต่อโจทก์ เพราะฟ้องของโจทก์ขาด

อายุความ 1 ปี ตามที่จำเลยที่ 2 ยกขึ้นต่อสู้ และกรณีไม่มีการทุจริตตามมาตรา 624 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ส่วนจำเลยที่ 1 ไม่ได้ต่อสู้เรื่องอายุความ ต่อสู้เพียงว่าประกันภัยเฉพาะน้ำทะเลเท่านั้น และได้รับแจ้งความเสียหายของยาฉุนเพียง 3 หีบ และโจทก์ไม่ได้แจ้งความเสียหายให้จำเลยที่ 1 ทราบภายใน 15 วัน ข้อเหล่านี้โจทก์นำสืบฟังได้ว่า โจทก์ได้บอกความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ยาฉุนรวม 7 หีบ ด้วยกัน ให้จำเลยที่ 1 ทราบภายใน 15 วันแล้ว และจำเลยที่ 1 ต้องรับผิดต่อโจทก์ตามกรมธรรม์ประกันภัยเปียกน้ำทั้งสองฉบับ เพราะกินความถึงน้ำทุกชนิด ซึ่งทำให้ยาฉุนของโจทก์เสียหายเพราะเปียกน้ำ โจทก์ฟ้องเรียกค่าเสียหายมา 6 หีบ คิดให้ 6 หีบตามราคาหีบละ 4,000 บาท ที่โจทก์นำสืบได้ความชัดแล้ว จึงพิพากษาแก้คำพิพากษาศาลชั้นต้นว่า ให้จำเลยที่ 1 ใช้เงิน 24,000 บาท กับดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ $7\frac{1}{2}$ ต่อปีในเงิน 24,000 นับแต่วันฟ้อง คือวันที่ 3 เมษายน 2499 เป็นต้นไป กับให้จำเลยที่ 1 ใช้ค่าฤชาธรรมเนียมค่าทนายสองศาล เงิน 800 บาทแก่โจทก์ คงยกฟ้องจำเลยที่ 2 ให้โจทก์เสียค่าทนาย 240 บาท แก่จำเลยที่ 2

โจทก์ฎีกาขอให้จำเลยที่ 2 รับผิดร่วมกับจำเลยที่ 1 ด้วย

จำเลยที่ 1 ฎีกาขอให้ยกฟ้องของโจทก์ เกี่ยวกับจำเลยที่ 1 ดังคำพิพากษาศาลชั้นต้น

ศาลฎีกาได้ตรวจสำนวนและประชุมปรึกษาแล้ว คดีระหว่างโจทก์กับจำเลยที่ 1 เป็นกรณีพิพาทเกี่ยวกับความรับผิดตามกรมธรรม์ประกันภัยในการรับขน ซึ่งทำขึ้นระหว่างโจทก์ผู้เอาประกันภัยกับจำเลยที่ 1 ผู้รับประกันภัย ซึ่งทางพิจารณาฟังได้ตามที่คู่ความรับและไม่โต้เถียงกันว่า โจทก์ได้เอาประกันยาฉุน 24 หีบที่จ้างบรรจุในเรือซานเออเนสโต ของจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นผู้รับขนไปสิงคโปร์ต่อจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นผู้รับประกันวินาศภัยเป็นปกติธุระ โดยแยกทำกรมธรรม์ประกันภัยเป็น 2 ฉบับ คือ ฉบับที่ 1 เลขที่ บี.เอ็ม. 01218 เอาประกันยาฉุนจำนวน 10 หีบ ฉบับที่ 2 เลขที่ บี.เอ็ม. 01219 เอาประกันยาฉุนจำนวน 14 หีบ ดังปรากฏตามสำเนากรมธรรม์ประกันภัย 2 ฉบับ และคำแปลท้ายคำฟ้อง ยาฉุนของโจทก์ 24 หีบที่บรรทุกในเรือซานเออเนสโต ได้ถูกน้ำจืดซึ่งรั่วจากท่อใหญ่ในเรือนั้น ทำให้ยาฉุนเปียกน้ำเสียหาย 7 หีบ มีข้อที่จะพิจารณาก่อนว่า คำฟ้องของโจทก์ระบุเหตุที่ทำให้ทรัพย์สินของโจทก์เสียหายเกิดจากท่อน้ำจืดในเรือแตกโดยการประมาทเลินเล่อของนายเรือผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะ มิได้จัดการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น และโจทก์ส่งสำเนากรมธรรม์มาด้วย ตามกรมธรรม์ข้อ 9 ระบุว่า บริษัท (จำเลย) จะไม่รับผิดจากภัยอันเนื่องจากการเสียหายโดยตรงหรือโดยอ้อมอันเกิดแต่การเลินเล่อของนายเรือ แต่ในคำให้การต่อสู้คดี จำเลยที่ 1 มิได้ยกกรมธรรม์ข้อ 9 ซึ่งยกเว้นความรับผิดขึ้นต่อสู้ด้วย เช่นนี้ ศาลจะมีอำนาจหยิบยกขึ้นวินิจฉัยได้หรือไม่ ข้อนี้ศาลฎีกาโดยมติที่ประชุมใหญ่เห็นว่าการที่โจทก์ฟ้องจำเลยผู้รับประกันภัยให้ชดใช้ค่าเสียหาย จำเลยจะมีข้อต่อสู้ว่าไม่ต้องรับผิดอย่างไร จำเลยก็ต้องให้การมาโดยชัดแจ้ง จึงจะเกิดประเด็นให้ศาลวินิจฉัย เมื่อจำเลยที่ 1 ให้การต่อสู้ในข้ออื่น มิได้ย

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 ขึ้นมาต่อสู้เพื่อให้พ้นความรับผิด ก็ไม่มีประเด็นในข้อนี้เสียแล้ว ศาลจะหยิบยกขึ้นวินิจฉัยไม่ได้

คดีคงมีปัญหาจะวินิจฉัยต่อไปตามข้อโต้เถียงของจำเลยที่ 1 ในชั้นฎีกาว่าการประกันภัยในคดีเรื่องนี้เป็นการประกันภัยอันเกิดจากน้ำทะเลโดยเฉพาะหรือเป็นการประกันอันเกิดจากน้ำจืดด้วย ข้อนี้ ศาลฎีกาเห็นพ้องกับศาลอุทธรณ์ที่พิพากษาให้จำเลยที่ 1 รับผิดต่อโจทก์ตามประมวลกฎหมายประกันภัย เพราะสัญญาประกันภัยระบุว่าประกันภัยเปียกน้ำเฉย ๆ ไม่ได้ระบุว่าน้ำทะเล ย่อมกินความถึงน้ำทุกชนิด ซึ่งทำให้ทรัพย์สินของโจทก์เสียหาย จำเลยที่ 1 เองก็เบิกความรับว่า "คำว่า "จุ๋ย" อาจแปลว่าน้ำจืดก็ได้ ที่จำเลยที่ 1 อ้างว่าสัญญาประกันภัยหมายถึงเปียกน้ำทะเลอย่างเดียว จึงไม่มีเหตุผลจะรับฟัง แม้การรับประกันภัยในคดีนี้จะเป็นการรับประกันภัยในการขนส่งทางทะเลก็ดี จะถือว่าเป็นการรับประกันเปียกน้ำทะเลโดยเฉพาะหาได้ไม่

คดีระหว่างโจทก์กับจำเลยที่ 2 เป็นกรณีพิพาทเกี่ยวกับความรับผิดตามสัญญารับขนซึ่งโจทก์จ้างจำเลยรับขนยาฉุนรายพิพาทไปส่งที่สิงคโปร์โดยทางเรือ เป็นการรับขนนอกน่านน้ำไทย จำเลยที่ 2 ยกอายุความขึ้นต่อสู้ จึงมีข้อที่จะพิจารณาก่อนว่า ฟ้องของโจทก์ขาดอายุความหรือไม่ ข้อเท็จจริงฟังได้ว่า เรือซานเออเนสโตไปถึงสิงคโปร์เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2497 ฝ่ายโจทก์ได้รับยาฉุนในเดือนนั้นและทราบความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้วในวันรับมอบ ได้มายื่นฟ้องเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2499 แม้จะเป็นกรณีที่โจทก์จ้างให้จำเลยรับขนยาฉุนไปส่งที่สิงคโปร์โดยทางเรือซึ่งเป็นการรับขนนอกน่านน้ำไทย และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 บัญญัติให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการรับขนของทางทะเลก็ดี แต่กฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการรับขนของทางทะเลยังหามีบัญญัติไว้ในกฎหมายไทยไม่ ในเรื่องอายุความรับขนมีมาตรา 624 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติว่า "ในข้อความรับผิดของผู้ขนส่งในการที่ของสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งชักช้านั้น ท่านห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นกำหนดปีหนึ่งนับแต่ส่งมอบหรือปีหนึ่งนับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่มีการทุจริต" ศาลฎีกาเห็นว่าบทกฎหมายดังกล่าวนี้ยกมาปรับกับข้อโต้เถียงเรื่องอายุความในคดีนี้ได้ ทางพิจารณาได้ความว่า โจทก์ฟ้องจำเลยที่ 2 เมื่อพ้นกำหนดปีหนึ่งนับแต่ส่งมอบ และกรณีไม่มีการทุจริต ฟ้องของโจทก์จึงขาดอายุความ ไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงข้อโต้เถียงอื่น ๆ

อาศัยเหตุดังกล่าว จึงพิพากษายืน ค่าธรรมเนียมค่าทนายในชั้นนี้สำหรับโจทก์และจำเลยที่ 1 ให้เป็นพับกันไป และให้โจทก์เสียค่าทนายแทนจำเลยที่ 2 เป็นเงิน 300 บาท

ชวน สิงหลกะ
มนูญ์ วิมลสาร
สุทธิมนต์นฤนาท

หมายเหตุ

มีข้อที่น่าสังเกตคือ ตามหลักกฎหมายนั้น โจทก์ไม่สามารถจะเรียกร้องค่าเสียหายเอาจากผู้ขนส่ง และผู้รับประกันภัยทั้งสองคนได้ เพราะถ้าได้รับค่าเสียหายจากผู้ขนส่งแล้ว ก็ถือว่าโจทก์ไม่เสียหายแล้ว จึงไม่อาจจะเรียกเอาค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัยได้ (ป.พ.พ. มาตรา 877 (1)) ถ้ารับค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัย ๆ ก็ย่อมใช้สิทธิของโจทก์ไล่เบี้ยเอาจากผู้ขนส่ง ถ้าเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ

เพราะเหตุที่โจทก์พยายามจะฟ้องให้ทั้งผู้ขนส่ง และผู้รับประกันภัยต้องรับผิดทั้ง 2 คนนี้ คำบรรยายฟ้องของโจทก์จึงจำเป็นต้องบรรยายให้เห็นว่า ผู้ขนส่งผิดด้วย คืออ้างว่า เป็นความประมาทของลูกจ้างของผู้ขนส่ง ซึ่งความข้อนี้กลับจะทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดตามสัญญาประกันภัย แต่เพราะผู้รับประกันภัยมิได้ยกประเด็นนี้ขึ้นต่อสู้ โจทก์จึงชนะคดีแก่ผู้รับประกันภัย ซึ่งนับว่าโชคดีของโจทก์อยู่มาก เพราะถ้าผู้รับประกันภัยจะยกประเด็นตามสัญญาข้อ 9 ขึ้นต่อสู้แล้ว โจทก์จะต้องแพ้คดีแก่ทั้งผู้ขนส่งและผู้รับประกันภัย เพราะคำบรรยายฟ้องของโจทก์เอง

บรรณาธิการ

แพ่ง รับขนทางทะเล ตีความสัญญา

จำเลยรับจองระวางเรือ เพื่อขนส่งสินค้าปอของโจทก์จากท่าเรือกรุงเทพฯ ไปเมืองเกาซุง (ไต้หวัน) โดยคิดค่าระวาง 1,000 กิโลกรัมต่อ 40 เหรียญฮ่องกง แต่ในหนังสือรับจองระวาง มิได้ระบุว่าโจทก์จะต้องมัดอัดสินค้าปอของโจทก์ให้แน่นดังนี้ เมื่อมีประเพณีว่าการส่งปอทางเรือไปต่างประเทศ ผู้ส่งจะต้องมัดอัดปอด้วยเครื่องให้แน่น และโจทก์ก็ได้ทราบประเพณีนี้ดีอยู่แล้ว ประเพณีเช่นว่านี้ จึงเป็นส่วนหนึ่งในข้อตกลงระหว่างโจทก์จำเลยด้วย หากโจทก์ไม่ปฏิบัติตามประเพณีดังกล่าว จำเลยก็มีสิทธิบอกเลิกสัญญารับจองระวางเรือนั้นได้

คำพิพากษา

ในพระปรมาภิไธยพระมหากษัตริย์

ที่ 1375/ 2505 ศาลฎีกา

วันที่ 16 เดือนพฤศจิกายน พุทธศักราช 2505

ความแพ่ง

บริษัทไทยประสิทธิ จำกัด โดย นายบุญทอง สันติกาญจน์
และ นายโค้ว เกี้ยนเต็ก กรรมการ โจทก์

ระหว่าง

บริษัทแองโกลไทยคอร์ปอเรชั่น จำกัด จำเลย

เรื่อง ผิดสัญญา เรียกค่าเสียหาย

โจทก์ฎีกาคัดค้านคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ ลงวันที่ 29 เดือนกันยายน พุทธศักราช 2503

โจทก์ฟ้องว่า บริษัทจำเลยจดทะเบียนสำนักงานใหญ่ในประเทศอังกฤษ ดำเนินการค้าเป็นปกติธุระในการรับจองระวางเรือบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศ แล้วจัดการให้ผู้มาจองได้ทำสัญญาเพื่อการขนส่งกับเจ้าของเรือ โดยได้รับบำเหน็จจากเจ้าของเรือเป็นค่าจัดการ เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2501 โจทก์ได้เสนอขอจองระวางเรือตักซังหรือเรือลำอื่นเพื่อขนส่งปอจำนวนน้ำหนัก 500 ตัน จากท่ากรุงเทพฯ ไปยังเมืองเกาซุง (ไต้หวัน) โดยจะขอนำสินค้าปอดังกล่าวลงบรรทุกและทำสัญญารับขนในวันที่ 19 มกราคม 2501 โดยตกลงเป็นน้ำหนักมิใช่เป็นปริมาตร จำเลยยอมรับจองตามข้อเสนอของโจทก์ วันนำสินค้าลงบรรทุกแน่นอนและวันเรือจะมาถึงนั้น จำเลยจะได้แจ้งให้โจทก์ทราบภายหลัง จำเลยตกลงคิดค่าระวางจากโจทก์เป็นน้ำหนักในอัตรา 1,000 กิโลกรัมต่อ 40 เหรียญฮ่องกง จำเลยได้ออกหลักฐานรับรองให้โจทก์ไว้ตามสำเนาท้ายฟ้องพร้อมคำแปลหมายเลข 2 และ 2 ก. หลังจากจำเลยรับจองแล้วโจทก์ได้ตกลงขายปอให้พ่อค้าที่เมืองเกาซุง

และจัดซื้อปอเพื่อให้ทันการบรรทุกตั้งแต่วันจำเลยตกลงรับจองแล้ว จำเลยไม่ได้แจ้งกำหนดบรรทุกแน่นอนให้โจทก์ทราบ จนกระทั่งโจทก์ได้ทราบว่าเรือตักชังมาถึงท่าเรือกรุงเทพฯ แล้วโจทก์ได้แจ้งให้จำเลยทราบว่า โจทก์จะบรรทุกเรือตักชังวันที่ 19 มกราคม 2501 จำเลยกลับบิดพริ้วไม่ยอมจัดให้โจทก์ได้ทำสัญญาขนส่งและบรรทุกปอไปในเรือตักชัง ต่อมาวันที่ 22 มกราคม 2501 จำเลยบอกเพิกถอนและยกเลิกการรับจองที่จำเลยทำไว้เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2501 การกระทำของจำเลยเป็นการผิดสัญญา เป็นเหตุให้โจทก์ได้รับความเสียหาย โดยโจทก์ไม่สามารถส่งปอไปโดยเรือตักชังหรือเรือลำอื่นที่จำเลยรับจองไว้ โจทก์ต้องให้เรือบริษัทอื่นบรรทุกไป ในวันที่ 27 มกราคม 2501 ซึ่งโจทก์ต้องเสียค่าระวางบรรทุกสูงขึ้นอีกตันละ 110 เหรียญฮ่องกง คิดอัตราแลกเปลี่ยนเป็นเงินไทยในวันที่ 27 มกราคม 2501 เป็นเงิน 198,825 บาท จำเลยต้องรับผิดชดใช้ให้โจทก์ โจทก์ให้ทนายทวงถามแล้ว จำเลยเพิกเฉยจึงขอให้ศาลบังคับจำเลยใช้ค่าเสียหายให้โจทก์ 198,825 บาท กับดอกเบี้ยร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปี ตั้งแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระเงินเสร็จให้จำเลยใช้ค่าฤชาธรรมเนียมและค่าทนายแทนโจทก์ด้วย

จำเลยให้การว่า ข้อเท็จจริงที่โจทก์กล่าวในฟ้องไม่ตรงกับความจริง ๆ โจทก์มาติดต่อกับบริษัทจำเลยในฐานะตัวแทนเจ้าของเรือเพื่อให้ขนสินค้าปอ 500 ตัน จากท่าเรือกรุงเทพฯ ถึงเมืองเกาซุง การส่งสินค้าปอไปต่างประเทศทางทะเลนั้น ประเพณีการปฏิบัติของผู้ส่งโดยปกติปอจะต้องมัดอัดให้แน่น ให้มีปริมาตรน้อยที่สุด เพื่อไม่ให้กินเนื้อที่เรือบรรทุกเมื่อโจทก์มาติดต่อกับบริษัทจำเลย โจทก์ไม่ได้แจ้งให้จำเลยทราบว่าปอนั้นมิได้มัดตามประเพณีการขนส่งทางทะเล กลับทำให้จำเลยเข้าใจว่าปอที่จะส่งนั้นมัดเรียบร้อยตามวิธีการ จำเลยจึงกำหนดค่าขนส่ง 40 เหรียญฮ่องกงต่อน้ำหนัก 1,000 กิโลกรัม หากจำเลยทราบว่าปอที่จะส่งไม่ได้มัดอัดแน่นตามวิธีการแล้ว จำเลยจะปฏิเสธไม่รับ หรือถ้าจะรับก็ต้องคิดค่าขนส่งเพิ่มขึ้นอีกมาก เพราะต้องเสียเนื้อที่ที่อาจบรรทุกสินค้าอื่นได้ฉะนั้นจึงเป็นเรื่องสำคัญผิดในสิ่งซึ่งเป็นสารสำคัญ และไม่มีผลผูกพันประการใด

ก่อนเรือตักชังเข้าสู่ท่ากรุงเทพฯ บริษัทจำเลยได้ไปตรวจดูสินค้าเพื่อทำใบตราส่งและเตรียมการบรรทุก ปรากฏว่าสินค้าของโจทก์ไม่ได้อัดแน่นตามประเพณีการส่งทางทะเลดังกล่าวข้างต้น จำเลยจึงแจ้งให้โจทก์ทราบตามหนังสือลงวันที่ 20 มกราคม 2501 ตามสำเนาท้ายคำให้การหมายเลข 1 ว่าปอของโจทก์มิได้มัดแน่นตามวิธีการส่งทางทะเล ปอในสภาพที่เป็นอยู่ เรือตักชังไม่มีเนื้อที่พอบรรทุกได้ หากโจทก์ยังประสงค์จะบรรทุกก็ขอให้จัดการมัดอัดให้แน่นให้ถูกต้องและให้โจทก์แจ้งให้จำเลยทราบว่าจะปฏิบัติตามนี้ได้หรือไม่ ภายใน 24 ชั่วโมง หาไม่จำเลยต้องเลิกการจองระวางและจัดสินค้าผู้อื่นบรรทุกต่อไป เพราะเรือตักชังจะออกจากท่าเรือกรุงเทพฯ วันที่ 24 มกราคม 2501 หากโจทก์จัดการมัดอัดให้แน่นไม่ทันกำหนดจะบรรทุกเรือลำอื่นแทนก็ได้ แต่ต้องมัดให้เรียบร้อยดังกล่าว โจทก์ไม่ยอมมัดสินค้าปอให้ถูกต้อง บริษัทจำเลยจึงเลิกการจอง

ระวาง ทั้งนี้เป็นความผิดของโจทก์ จำเลยไม่ต้องรับผิด

อย่างไรก็ดีโจทก์ไม่เสียหายดังฟ้อง หากโจทก์ต้องเสียค่าระวางบรรทุกเพิ่มขึ้นประการใดก็เนื่องจากสภาพของปอที่ไม่อัดให้แน่นตามวิธีการขนส่งสินค้าทางทะเล มิใช่เพราะความรีบด่วน จึงต้องเสียค่าระวางเพิ่มดังโจทก์อ้าง

จำเลยตัดฟ้องว่า โจทก์ไม่มีอำนาจฟ้องจำเลยเพราะบริษัทจำเลยเป็นเพียงตัวแทนเจ้าของเรือตักซัง เรื่องนี้ตัวการเปิดเผยแล้ว โจทก์ทราบดีว่าผู้ใดเป็นเจ้าของเรือรายพิพาท จำเลยจึงหาชอบที่จะถูกฟ้องในฐานะส่วนตัวไม่ โจทก์ชอบที่จะฟ้องตัวการ

โจทก์ฟ้องโดยอาศัยสัญญา เมื่อจำเลยต่อสู้ว่าสัญญาทำขึ้นเพราะความผิดหลงในตัวทรัพย์ในสัญญา สัญญานั้นจึงเป็นโมฆะมาแต่แรก เมื่อจำเลยบอกเลิกสัญญาแล้วโจทก์อาศัยสัญญาฟ้องจำเลยไม่ได้ หากจะถือว่าการที่จำเลยไม่ยอมรับของเพราะไม่มีสัญญา แต่โจทก์เสียหายเพราะการนั้นเป็นมูลละเมิด คดีโจทก์ขาดอายุความในมูลละเมิดแล้ว ขอให้ยกฟ้อง

ศาลแพ่งพิจารณาแล้วฟังว่า ตามประเพณีการขนส่งสินค้าปอทางทะเลที่บริษัทเดินเรือทั่ว ๆ ไปใช้ปฏิบัติกันอยู่นั้น ปอจะต้องมัดอัดให้แน่นด้วยเครื่องจักร เมื่อโจทก์มาขอจองเรือกับจำเลย โจทก์ได้ปิดบังสภาพของปออันแท้จริง และแจ้งจำเลยทราบผิดเพี้ยนไปจากสภาพอันแท้จริง ทำให้เจ้าหน้าที่ของจำเลยเข้าใจผิด จึงรับจองในอัตราที่ต่ำกว่าค่าระวางที่ควรจะเป็น โจทก์ทราบถึงประเพณีการขนส่งปอเป็นอย่างดีว่าจะต้องปฏิบัติอย่างไร แม้สัญญาจองระวางจะไม่ได้ระบุให้ชัดว่าการคิดค่าระวางเป็นน้ำหนักนี้จะต้องมัดปอให้มีสภาพอย่างใด โจทก์ก็ควรปฏิบัติตามประเพณีการขนส่งที่มีอยู่ เท่ากับประเพณีอันนี้ ตกลงกันโดยปริยายในสัญญาจองระวางแล้ว ทั้งจำเลยก็ได้ขอให้โจทก์ปฏิบัติตามประเพณีมัดปอให้แน่นแล้ว แต่โจทก์ไม่ปฏิบัติตาม จำเลยมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ และเรื่องนี้จำเลยได้บอกเลิกสัญญากับโจทก์แล้ว จำเลยไม่ต้องรับผิดในค่าเสียหายใด ๆ ส่วนเรื่องอำนาจฟ้องและเรื่องอายุความที่จำเลยยกขึ้นตัดฟ้องนั้น เมื่อโจทก์ไม่มีทางเรียกค่าเสียหายได้แล้ว ก็ไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยต่อไป พิพากษายกฟ้อง ให้โจทก์เสียค่าฤชาธรรมเนียมและค่าทนาย 4,000 บาท แทนจำเลย

โจทก์อุทธรณ์

ศาลอุทธรณ์พิพากษายืน

โจทก์ฎีกา

ศาลฎีกาได้ตรวจสำนวนฟังคำแถลงการณ์และประชุมปรึกษาแล้วทางพิจารณาได้ความในเบื้องต้นว่า บริษัทจำเลยทำการค้าเป็นปกติธุระในการรับจองระวางเรือบรรทุกสินค้าไปต่างประเทศแทนเจ้าของเรือ เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2501 จำเลยได้ทำสัญญากับโจทก์รับจองระวางเรือตักซังหรือเรือลำอื่นเพื่อบรรทุกปอของโจทก์จำนวนน้ำหนัก 500 ตันส่งไปยังท่าเรือเมืองเกาซุง

ในไต้หวัน คิดค่าระวางตันละ 40 เหรียญฮ่องกง โดยให้โจทก์นำปอลงบรรทุกในราววันที่ 19 มกราคม 2501 ที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ปรากฏตามเอกสาร จ. 1 ต่อมาปรากฏว่าสินค้าปอของโจทก์ไม่ได้มัดอัดให้แน่นด้วยเครื่อง ตามธรรมเนียมการจัดส่งปอออกนอกประเทศ จำเลยจึงได้มีจดหมายลงวันที่ 20 มกราคม 2501 ถึงโจทก์แจ้งให้โจทก์จัดการมัดปอเสียใหม่อัดให้แน่น ตามประเพณีการจัดสินค้าปอเพื่อส่งทางทะเล ขอให้ตอบภายใน 24 ชั่วโมงว่าโจทก์จะปฏิบัติตามที่จำเลยแจ้งหรือไม่ ถ้าไม่สามารถกระทำได้จำเลยก็จะเลิกสัญญาการจอง ถ้าหากโจทก์ไม่สามารถจะส่งสินค้าปอในลักษณะมัดอัดแน่นทันกำหนดที่เรือตักซังจะออกในราววันที่ 24 มกราคม 2501 และโจทก์ยังประสงค์จะส่งอยู่จำเลยก็จะส่งสินค้าปอของโจทก์ในลักษณะอัดแน่นไปกับเรือลำอื่นในเที่ยวต่อไป ปรากฏตามเอกสาร ล. 2 วันที่ 21 มกราคม 2501 โจทก์ได้ตอบจดหมายของจำเลยว่า การตกลงราคาค่าระวางตกลงเป็นน้ำหนักมิได้ตกลงเป็นประเภทหีบห่อ จึงไม่มีเหตุผลอะไรที่โจทก์จะต้องจัดอัดเป็นลูกหรือมัดเป็นปริมาตร โจทก์ได้แจ้งให้จำเลยทราบถึงสภาพสินค้าที่จะส่งแล้ว โจทก์พร้อมที่จะนำสินค้าในสภาพขณะนี้ลงเรือตักซังได้ ขอให้จำเลยแจ้งให้โจทก์ทราบก่อนวันที่ 22 มกราคม 2501 ว่าจะให้โจทก์นำสินค้าลงบรรทุกวันใด ถ้าจำเลยไม่แจ้งให้ทราบก็ดี หรือขัดข้องในการที่จะให้โจทก์บรรทุกสินค้าในสภาพที่เป็นอยู่ในขณะนี้ก็ดี โจทก์จะถือว่าจำเลยผิดสัญญา โจทก์จะได้บรรทุกเรืออื่นไป แล้วเรียกค่าเสียหายจากจำเลยปรากฏตามเอกสาร ล. 5 วันที่ 22 มกราคม 2501 จำเลยได้มีจดหมายถึงโจทก์บอกเลิกเพิกถอนหนังสือ การจองเรือสำหรับสินค้าของโจทก์เสีย ปรากฏตามเอกสาร ล. 1 เมื่อจำเลยบอกเลิกสัญญาจองระวางแล้ว โจทก์จึงส่งปอไปเมืองเกาซุงโดยเรือของบริษัทเมอร์กไลน์ ซึ่งต้องเสียค่าระวางตันละ 150 เหรียญฮ่องกง แพงไปกว่าที่จำเลยรับจองไว้ตันละ 110 เหรียญฮ่องกง คิดค่าเสียหาย ตามอัตราแลกเปลี่ยนขณะนั้นเป็นจำนวนเงินทั้งหมด 198,825 บาท โจทก์จึงฟ้องเรียกเงินจำนวนนี้จากจำเลย

ประเด็นที่โต้เถียงกันข้อแรกมีว่า การขนส่งปอทางทะเลมีประเพณีว่าต้องมัดปออย่างไรหรือไม่

จำเลยนำสืบว่าประเพณีการส่งปอทางทะเล ผู้ส่งจะต้องมัดอัดปอให้แน่นด้วยเครื่องปกติน้ำหนักปอ 250 กิโลกรัมจะมีปริมาตร 15 ถึง 18 ลูกบาศก์ฟุต ถ้าหากผู้ส่งไม่มัดอัดด้วยเครื่องแล้วปอจะกินเนื้อที่ระวางมาก ระวางที่จะบรรทุกสินค้าในเรือมีจำกัด ประเพณีการส่งปอทางทะเลนี้ได้มีตำราของทอมมัส สโตเวช ซึ่งเป็นตำราที่รับนับถือกันทั่วโลกในวงการเดินเรือ แต่ถ้าผู้ส่งจะส่งเป็นปริมาตรก็ได้ ซึ่งทางเรือจะคิดค่าระวางเพิ่มขึ้นให้คุ้มกับปริมาตรของระวางเรือที่ต้องเสียไป นายจอน เอสกรอสส ผู้จัดการแผนกเดินเรือบริษัทเมอร์กไลน์ พยานจำเลยก็เบิกความว่าการส่งสินค้าเป็นน้ำหนักทางบริษัทผู้รับส่งจะต้องคำนวณเนื้อที่ที่จะรับบรรทุกด้วย โดยปกติการส่งปอไปต่างประเทศ ถ้าอัดด้วยเครื่องแต่ละมัดมีขนาดและน้ำหนักเป็นมาตรฐานอยู่แล้ว อาจคำนวณ

ได้ว่ามีปริมาตรเท่าใด อนึ่งนายบุญทอง กรรมการบริษัทโจทก์ก็เบิกความรับว่า การมัดปอด้วยเครื่องเพื่อให้แน่นมีทำกันในท้องตลาด ปอที่ใช้เครื่องอัดให้แน่นแล้วน้ำหนัก 250 กิโลกรัมจะกินเนื้อที่ประมาณ 18 ถึง 22 ลูกบาศก์ฟุต ซึ่งแสดงว่าโจทก์ก็ได้ทราบว่ามีประเพณีว่า ผู้ส่งจะต้องมัดอัดด้วยเครื่องให้แน่น

โจทก์ฎีกาว่า ในวันไปจองเรือ คือวันที่ 13 มกราคม 2501 โจทก์ได้แจ้งให้จำเลยทราบถึงสภาพของปอที่จะบรรทุก พร้อมทั้งแสดงรูปถ่ายสภาพของปอให้จำเลยดูด้วย

โจทก์มีนายบุญทองและนายเลียงเบิกความว่า เมื่อไปจองระวางเรือนั้นได้เอารูปถ่ายแสดงสภาพของปอคือ จ. 12 ถึง 15 ไปให้นาย อี เจ. ไซบุรี ตัวแทนของบริษัทจำเลยดูด้วย นายอี เจ. ไซบุรีรับจองบอกว่าเรือมีระวางพอ ฝ่ายจำเลยมีนายอี เจ. ไซบุรี และนายโท มัสเล็งแบร์เรดด์ เบิกความว่านายบุญทองและนายเลียงไม่เคยเอารูปถ่าย จ. 12 ถึง 15 ไปให้ดูเลย นายอี เจ. ไซบุรีว่า เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2501 คนของบริษัทโจทก์ได้โทรศัพท์มาขอจองระวางบรรทุกปอ 500 ตัน พยานถามว่าปอได้อัดด้วยเครื่องตามประเพณีที่ทำกันหรือไม่ คนของโจทก์ตอบว่าอัดด้วยเครื่องตามประเพณี พยานขอหารือเจ้าของเรือที่ฮ่องกงก่อน พยานได้โทรเลขถามไป ทางเจ้าของเรือโทรเลขตอบมาว่ามีระวางบรรทุกได้วันที่ 13 มกราคม 2501 พยานจึงรับจองโดยเข้าใจว่ามีน้ำหนัก 250 กิโลกรัมต่อปริมาตร 15 ถึง 18 ลูกบาศก์ฟุต วันที่ 14 มกราคม 2501 พยานทราบข่าวลือว่าโจทก์ไม่ได้อัดปอตามประเพณี จึงให้คนไปดู ผู้ไปดูกลับมาแจ้งว่าปอมัดเป็นขด ๆ รัดด้วยเชือกปอ ไม่ได้มัดอัดด้วยเครื่อง พยานจึงแจ้งไปให้โจทก์ทราบว่าจะรับบรรทุกตามสภาพเช่นนั้นไม่ได้ ให้โจทก์จัดการมัดอัดให้แน่นตามประเพณี ราววันที่ 18—19 มกราคม 2501 นายบุญทองกับล่ามอีกคนหนึ่งจึงมาหาพยาน ก่อนนั้นไม่เคยมาเลย นายบุญทองถามพยานว่าทำอย่างไรจึงจะบรรทุกปอไปได้ พยานบอกให้มัดด้วยเครื่องให้แน่น นายบุญทองไม่ได้เอารูปถ่ายมัดปอมาให้ดู

ได้พิเคราะห์พยานทั้งสองฝ่ายแล้ว เห็นว่าถ้านายบุญทองได้เอารูปถ่ายสภาพของปอไปให้นายอี เจ. ไซบุรี ดูในวันสั่งจองระวางเรือจริง นายอี เจ. ไซบุรี คงจะไม่รับจองระวางเรือแน่ เพราะปอของโจทก์ไม่ได้อัดแน่นด้วยเครื่อง ซึ่งจะต้องกินเนื้อที่ระวางถึง 125,000 ลูกบาศก์ฟุต แต่ถ้าอัดแน่นด้วยเครื่องจะกินเนื้อที่เพียง 36,000 ลูกบาศก์ฟุต นายอี เจ. ไซบุรี จึงได้คิดค่าระวางในลักษณะปอที่อัดแน่นตามประเพณีการขนส่งทางทะเลเพียง 40 เหรียญฮ่องกงต่อน้ำหนัก 1,000 กิโลกรัม ทั้งนี้จะเห็นได้จากการที่โจทก์เอาปอรายนี้ไปบรรทุกเรือบริษัทเมอร์กไลน์ ๆ คิดค่าระวางสูงถึง 150 เหรียญฮ่องกงต่อน้ำหนักเท่ากัน เพราะต้องเสียระวางเรือมาก นายจอน เอสกรอสส ผู้จัดการแผนกเดินเรือเมอร์กไลน์พยานจำเลยก็เบิกความว่า ค่าระวางเรือระหว่างบริษัทเดินเรือต่าง ๆ โดยปกติเท่ากัน การรับส่งของน้ำหนักทางบริษัทผู้รับส่งจะต้องคำนวณเนื้อที่ ๆ จะรับบรรทุกของนั้นด้วย

อนึ่ง โจทก์จำเลยได้มีจดหมายโต้ตอบกันหลายฉบับ แต่โจทก์ไม่เคยกล่าวถึงเรื่องให้ดูรูปถ่ายสภาพของปอนี้เลย

ด้วยเหตุผลเหล่านี้ ศาลฎีกาจึงไม่เชื่อว่าโจทก์จะได้ให้จำเลยดูรูปถ่าย จ. 12 ถึง 15 หรือได้แจ้งสภาพอันแท้จริงของปอให้จำเลยทราบ

ในประการสุดท้าย โจทก์ฎีกาว่าจำเลยรับจองระวางบรรทุกปอของโจทก์เป็นน้ำหนัก จำเลยมีหน้าที่จัดให้โจทก์ได้บรรทุกปอตามสัญญาและข้อตกลง จำเลยไม่มีสิทธิบอกเลิกสัญญานั้น

ศาลฎีกาเห็นว่า ถึงแม้จำเลยจะรับจองระวางบรรทุกปอของโจทก์เป็นน้ำหนักก็ดี แต่มีประเพณีการส่งปอทางเรือว่าในจำนวนน้ำหนักที่บรรทุกนี้จะต้องมัดอัดให้แน่นด้วยเครื่องและโจทก์ก็ทราบประเพณีนี้ดี เพราะเป็นพ่อค้าส่งสินค้าไปต่างประเทศโดยทางเรือเสมอ ประเพณีนี้จึงเป็นส่วนหนึ่งในข้อตกลงระหว่างโจทก์กับจำเลยโดยไม่จำเป็นต้องระบุไว้ชัดในหนังสือรับจอง เมื่อโจทก์ไม่ปฏิบัติตามประเพณีจำเลยก็มีสิทธิบอกเลิกสัญญาเสียได้ เรื่องนี้จำเลยก็ได้ให้โอกาสโจทก์จัดการมัดอัดปอให้แน่นตามประเพณีการส่งปอทางทะเลเสียก่อน ถ้าทันกำหนดเรือตักซังออกจำเลยก็จะรับบรรทุกลงเรือตักซัง ถ้าไม่ทันก็จะรับบรรทุกลงเรือลำอื่นในเที่ยวต่อไป โจทก์ก็ไม่ยอมปฏิบัติตามสักอย่างเดียว จำเลยหาเป็นฝ่ายผิดสัญญาไม่ โจทก์ไม่มีทางเรียกค่าเสียหายจากจำเลยได้ ฎีกาโจทก์ฟังไม่ขึ้น

จึงพิพากษายืน ให้โจทก์เสียค่าทนายชั้นฎีกา 2,000 บาท แทนจำเลยด้วย

บริรักษ์จรรยาวัตร
จิตติ ติงศภัทิย์
พจน์ ปุษปาคม

(ฎีกาย่อ)

คำพิพากษาฎีกาที่ 1556/ 2509

(บริษัทไทยค้ากระดาษ จำกัด โจทก์ บริษัทเอเวอเรทท์สตีม ชีพคอร์ปอเรชั่น เอส/ เอ จำเลย)

แพ่ง ภูมิลำเนา ผู้รับตราส่ง ผู้รับขนส่ง รับขน

วิธีพิจารณาความแพ่ง ยื่นความฟ้อง เขตอำนาจศาล

โจทก์ฟ้องจำเลยซึ่งเป็นบริษัทอยู่ต่างประเทศ แต่มีสำนักงานสาขาอยู่ในประเทศไทยดังนี้ ถือว่าโจทก์ฟ้องบริษัทใหญ่เป็นจำเลย มิใช่ฟ้องบริษัทสาขาให้รับผิด และตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 71 ถือว่าบริษัทจำเลยมีภูมิลำเนาในประเทศไทยด้วย โจทก์จึงฟ้องบริษัทจำเลยในศาลไทยได้ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 (2)

สัญญาขนส่งทำระหว่างบริษัทในต่างประเทศกับบริษัทจำเลย แต่โจทก์เป็นผู้รับตราส่ง เมื่อโจทก์ได้เรียกให้ส่งมอบของแล้ว ย่อมมีสิทธิฟ้องให้รับผิดเกี่ยวกับสัญญาขนส่งในฐานะที่จำเลยเป็นผู้รับขนส่งได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627

ศาลฎีกาเห็นว่า "จำเลยยังมีความเข้าใจผิดอยู่ว่าที่โจทก์ฟ้องคดีนี้เป็นการฟ้องบริษัทสาขาจำเลยซึ่งตั้งอยู่ที่กรุงเทพฯ ให้รับผิดต่อโจทก์ จึงได้ต่อสู้ว่าโจทก์และบริษัทสาขาจำเลยไม่มีนิติสัมพันธ์ต่อกัน ศาลฎีกาเห็นว่าที่โจทก์ฟ้องคดีนี้โจทก์ฟ้องบริษัทใหญ่เป็นจำเลยหาใช่ฟ้องให้บริษัทสาขารับผิดแต่ประการใดไม่ แต่โดยที่บริษัทจำเลยมีสาขาอยู่ในประเทศไทย ซึ่งตามกฎหมายถือว่าบริษัทจำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยด้วยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 71 โจทก์จึงฟ้องบริษัทจำเลยในศาลไทยได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 (2)

พิเคราะห์ฟ้องโจทก์โดยตลอดแล้วเห็นได้ชัดว่า โจทก์บรรยายฟ้องว่าสัญญาขนส่งรายนี้ได้ทำขึ้นระหว่างบริษัทคูลนาฯ กับบริษัทจำเลยโดยบริษัทยูไนเต็ดไลน์เนอร์ฯ เป็นตัวแทนของจำเลยรับขนกระดาษพิมพ์รายพิพาทมาส่งให้แก่โจทก์ในประเทศไทย ฉะนั้น เมื่อกระดาษพิมพ์มาถึงประเทศไทยและโจทก์ผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบของแล้ว โจทก์จึงมีสิทธิฟ้องจำเลยให้รับผิดเกี่ยวกับสัญญาขนส่งในฐานที่จำเลยเป็นผู้รับขนส่งได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627"

(ศริ มลิลา — ยง เหลืองรังษี — สุทิน เกษคุปต์)

แพ่ง รับขนทางทะเล อายุความ ตกลงให้ใช้กฎหมายต่างประเทศ
วิธีพิจารณาความแพ่ง จำเลยร่วม

ขณะนี้กฎหมายและข้อบังคับของประเทศไทยว่าด้วยการรับขนของทางทะเลยังไม่มี และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 624 ไม่ใช่กฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ฉะนั้น การฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ผู้ขนส่งทางทะเลไม่ส่งมอบสินค้าให้ผู้รับตราส่ง จึงมีอายุความ 10 ปีตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 164

การตกลงให้ใช้กฎหมายต่างประเทศบังคับแก่ข้อพิพาท ย่อมจะใช้ได้เพียงที่ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนแห่งประเทศไทย จึงตกลงให้ใช้กฎหมายเรื่องอายุความของต่างประเทศมาบังคับมิได้

บริษัทเดินเรือส่งมอบสินค้าตามใบตราส่งให้แก่ผู้ที่มิใช่ผู้ทรงใบตราส่ง แม้จะอ้างว่าเป็นประเพณีที่ปฏิบัติกันมา ก็ต้องรับผิดต่อผู้ทรงใบตราส่ง

ในการที่บริษัทเดินเรือส่งมอบสินค้าให้ผู้อื่นและมีธนาคารเป็นผู้ค้ำประกันความเสียหายไว้นั้น เมื่อบริษัทเดินเรือถูกฟ้องให้รับผิดในการส่งมอบสินค้าให้ผู้อื่น บริษัทเดินเรือมีสิทธิขอให้เรียกธนาคารเข้ามาเป็นจำเลยร่วมได้ แต่จะขอให้ธนาคารรับผิดต่อโจทก์แทนจำเลยมิได้ เพราะธนาคารมิได้มีนิติสัมพันธ์กับโจทก์

คำพิพากษา

ในพระปรมาภิไธยพระมหากษัตริย์

ที่ 1583/ 2511 ศาลฎีกา

วันที่ 29 เดือนตุลาคม พุทธศักราช 2511

ความแพ่ง

ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด
(โดย นายอาภรณ์ กฤษณามระ กรรมการผู้จัดการ) โจทก์

ระหว่าง

บริษัทธนาคารแหลมทอง จำกัด
โดย นายไพศาล นันทาภิวัธน์ กรรมการ จำเลยร่วม
บริษัทอิสต์เอเชียติ๊ก จำกัด จำเลย

เรื่อง ผิดสัญญารับขนของ

จำเลยฎีกาคัดค้านคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ ลงวันที่ 30 เดือนกันยายน พุทธศักราช 2508

โจทก์ฟ้องว่า จำเลยเป็นบริษัทจำกัด จดทะเบียนและมีสำนักงานใหญ่ในประเทศเดนมาร์ค มีสาขาในประเทศไทย ในบรรดาธุรกิจของจำเลยมีการเดินเรือและรับขนของทางทะเลรวมอยู่ด้วย ระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2494 ถึงมกราคม 2495 จำเลยได้รับขนกระดาษตามคำสั่งของบริษัท พรูสต์ แอนด์ แบรนดต์ จำกัด แห่งเมืองแอมสเตอร์แดม ประเทศเนเธอร์แลนด์ และบริษัทโทรีเซ็น จำกัด (ออสโล) เอ/เอส แห่งกรุงออสโล ประเทศนอร์เวย์ เพื่อส่งมายังกรุงเทพฯ ตามคำสั่งของบริษัทดังกล่าว โดยจำเลยได้ออกใบตราส่งให้ไว้เป็นหลักฐานแสดงชื่อเรือ ชื่อผู้ส่ง รายการสินค้า และรายละเอียดอื่น ๆ ดังสำเนาและคำแปลท้ายฟ้อง สินค้าดังกล่าวมีราคา 15,550 ปอนด์ 16 ชิลลิง 5 เพ็นซ์ ใบตราส่งไม่จดแจ้งชื่อผู้รับตราส่ง แต่ระบุว่า Order ซึ่งแปลว่าตามคำสั่ง ตามประเพณีการค้าและการรับของถือว่าให้ส่งตามที่ผู้ส่งจะสลักหลังใบตราส่ง เช่นเดียวกับการสลักหลังตั๋วเงิน ซึ่งในกรณีสลักหลังลอยย่อมเป็นคำสั่งให้ส่งแก่ผู้ทรงตราส่งเมื่อได้รับใบตราส่งจากตัวแทนของจำเลยแล้ว บริษัทดังกล่าวแล้ว ได้ลงลายมือชื่อสลักหลังลอยลงในใบตราส่ง แล้วบริษัทนั้น ๆ ได้ส่งมอบใบตราส่งแก่โจทก์ โดยผ่านตัวแทนของโจทก์ในต่างประเทศ ทั้งนี้โดยโจทก์ทำการโดยสุจริตและเสียค่าตอบแทน กล่าวคือสินค้าตามใบตราส่งเป็นสินค้าที่บริษัทอุดม จำกัด ได้ขอให้โจทก์เปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต สั่งซื้อจากผู้ส่งสินค้าดังกล่าว ซึ่งตามประเพณีการค้าและการธนาคาร ธนาคารต้องรับรองการชำระราคาต่อผู้ขาย โดยยอมซื้อตั๋วแลกเงินที่ผู้ขายจะพึงออกเรียกเก็บราคาสินค้า เพื่อให้ธนาคารเรียกเก็บจากผู้ซื้อได้ในภายหลัง ในกรณีนี้ธนาคารตัวแทนของโจทก์ในต่างประเทศได้ชำระราคาสินค้าแก่ผู้ขายแล้วบริษัทจึงสลักหลังลอยใบตราส่ง แล้วส่งมอบใบตราส่งผ่านธนาคารตัวแทนของโจทก์จนถึงมือโจทก์ โจทก์จึงเป็นผู้ทรงใบตราส่งและมีสิทธิรับสินค้าตามใบตราส่งแต่ผู้เดียว เรือที่บรรทุกสินค้าดังกล่าวมาถึงเกาะสีชัง คือเรือที่บรรทุกสินค้าตามใบตราส่งหมายเลข 3 และ 4 ถึงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2495 ตามใบตราส่งหมายเลข 5 ถึงวันที่ 21 มกราคม 2495 ตามใบตราส่งหมายเลข 6 ถึงวันที่ 1 มีนาคม 2495 จำเลยได้ส่งมอบสินค้าตามใบตราส่งให้แก่บริษัทอุดม จำกัดไป โดยจำเลยทราบหรือควรทราบอยู่แล้วว่าบริษัทอุดม จำกัด ไม่ใช่ผู้รับตราส่ง ไม่ใช่ผู้ทรงใบตราส่ง และไม่มีใบตราส่งไปแสดงหรือเวนคืนต่อจำเลย จำเลยยอมมอบสินค้าดังกล่าวแก่บริษัทอุดม จำกัด ภายใต้การค้ำประกันของธนาคารแหลมทอง จำกัด หลังจากบริษัทอุดม จำกัด รับมอบกระดาษไปแล้ว บริษัทอุดม จำกัด ไม่ชำระราคาสินค้าแก่โจทก์ผู้ทรงตั๋วแลกเงิน ต่อมา พ.ศ. 2500 ความจึงปรากฏแก่กรรมการผู้จัดการของโจทก์ โจทก์ได้เรียกให้จำเลยส่งมอบสินค้าและชำระหนี้ ทั้งติดต่อกับธนาคารแหลมทอง จำกัดด้วย แต่ไร้ผล จำเลยจึงต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่โจทก์ เพื่อความเสียหายอันเกิดแต่การที่จำเลยไม่ส่งมอบสินค้าแก่โจทก์ เป็นเงิน 15,533 ปอนด์ 16 ชิลลิง 5 เพ็นซ์ คำนวณตามอัตราแลกเปลี่ยนในวันฟ้องเป็นเงิน 58.90 บาท เป็นเงิน 914,942.06 บาท จึงขอให้จำเลยใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่โจทก์ 914,942.06 บาท

พร้อมด้วยดอกเบี้ยร้อยละ 7 ครึ่งต่อปี นับแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระเสร็จ

จำเลยให้การว่า จำเลยไม่ต้องรับผิดต่อโจทก์ ตามฟ้องของโจทก์กล่าวว่าบริษัทอุดม จำกัด เป็นผู้สั่งซื้อสินค้า บริษัทอุดม จำกัด จึงเป็นผู้รับตราส่ง โจทก์ไม่เคยแจ้งให้จำเลยทราบว่าโจทก์เป็นผู้ทรงใบตราสั่ง นายอุดม ชาตบุตร ในฐานะกรรมการผู้จัดการบริษัทอุดม จำกัด มาขอรับสินค้าไปก่อนโดยอ้างว่าใบตราส่งของยังไม่มา จะขอรับของไปก่อน โดยมีธนาคารแหลมทอง จำกัด ทำสัญญาประกันตามประเพณีที่ปฏิบัติกันทั่วไป จำเลยจึงพ้นความรับผิด และจำเลยต่อสู้ในข้ออื่นอีกและตัดฟ้องว่าโจทก์มิได้ฟ้องจำเลยภายในหนึ่งปี คดีขาดอายุความ

ต่อมาจำเลยยื่นคำร้องขอให้ศาลเรียกธนาคารแหลมทอง จำกัด เข้าเป็นจำเลยร่วม ศาลสั่งอนุญาตให้เรียกธนาคารแหลมทอง จำกัด เข้ามาเป็นจำเลยร่วม

ธนาคารแหลมทอง จำกัด ให้การต่อสู้หลายประการว่าตนไม่ต้องรับผิด

ศาลชั้นต้นพิจารณาแล้ว เห็นว่าคดีของโจทก์ไม่ขาดอายุความ จำเลยยังต้องรับผิดส่งมอบสินค้าตามใบตราส่งต่อโจทก์ แต่สินค้ารายพิพาทมีราคาเป็นเงินปอนด์สเตอร์ลิง รวม 15,533 ปอนด์ 16 ชิลลิง 5 เพ็นซ์ จำเลยต้องรับผิดโดยคิดตามอัตราแลกเปลี่ยนในวันที่โจทก์ฟ้องคดีนี้ปอนด์ละ 58.90 บาท จึงเป็นเงินไทย 914,942 บาท 04 สตางค์ จึงพิพากษาให้จำเลยชำระเงิน 914,942 บาท 40 สตางค์ แก่โจทก์พร้อมด้วยดอกเบี้ยร้อยละ 7 ครึ่งต่อปี นับแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระเสร็จ ค่าธรรมเนียมและค่าทนายความระหว่างโจทก์กับจำเลยที่ 1 ให้เป็นพับไป ส่วนธนาคารแหลมทอง จำกัด จำเลยร่วมนั้นมิได้มีนิติสัมพันธ์ต่อโจทก์ และโจทก์มิได้ฟ้องขอให้รับผิดต่อโจทก์ จึงไม่ต้องร่วมรับผิดกับบริษัทอิสต์เอเชียติ๊ก จำกัด จำเลยด้วย แต่ที่จำเลยร่วมต้องเข้ามาในคดีเพราะจำเลยเป็นต้นเหตุ จึงให้บริษัทอิสต์เอเชียติ๊ก จำกัด จำเลยใช้ค่าฤชาธรรมเนียมและค่าทนายความ 5,000 บาท แทนธนาคารแหลมทอง จำกัด จำเลยร่วมด้วย

บริษัทอิสต์เอเชียติ๊ก จำกัด จำเลยอุทธรณ์

ศาลอุทธรณ์พิพากษายืน ค่าฤชาธรรมเนียมและค่าทนายความในชั้นนี้ให้เป็นพับไป

บริษัทอิสต์เอเชียติ๊ก จำกัด จำเลยฎีกาต่อมา

ศาลฎีกาได้ตรวจสำนวนและประชุมปรึกษาคดีแล้ว ก่อนสืบพยานโจทก์กับจำเลยทั้ง 2 ต่างแถลงรับกันว่า

1. ได้มีประกาศแจ้งความของจำเลยที่ 1 ในหนังสือพิมพ์บางกอกโพสต์แต่ฉบับวันที่ 11 มกราคม 2495 (1952) ตลอดมาจนถึงวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2495 ให้ทราบทั่วกันว่า เรือปอลสเตรีย จะมาถึงเกาะสีชังราววันที่ 18 มกราคม 2495 เรืออินเดียจะมาถึงเกาะสีชังราววันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2495 และเรือมอร์เรเลียจะมาถึงเกาะสีชังราววันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2495

2. ในการขนส่งสินค้ารายพิพาทนี้ เรือที่บรรทุกสินค้ามามีบัญชีกำกับสินค้า (manifest)

สำหรับสินค้าที่บรรทุกมาในเรือทั้งหมดทุกเที่ยวโดยลงรายการตามใบตราส่ง (bill of leading) ทุกฉบับรวมทั้งชื่อผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง คำพรรณนาสินค้าและเครื่องหมายหีบห่อ โดยไม่มีข้อความอื่นอีกนอกจากรายการเกี่ยวกับค่าระวางที่เรียกเก็บจากผู้ส่งสินค้าแต่ละรายเท่านั้น โดยเฉพาะสินค้ารายพิพาท รายการเกี่ยวกับผู้รับตราส่ง ลงไว้โดยมิได้ระบุชื่อผู้ใด แต่ลงว่า "ตามคำสั่ง"

เช่นเดียวกับที่ปรากฏในใบตราส่งรายนี้ บัญชีกำกับสินค้า (manifest) นี้จำเลยที่ 1 ได้รับไว้จากเรือ

นอกจากนี้แล้ว คู่ความยังแถลงรับกันต่อไปว่า

1. ในสมัยที่มีการสั่งซื้อสินค้ารายพิพาท เปิดเลตเตอร์ ออฟ เครดิต และบรรทุกสินค้ารายพิพาทมายังประเทศไทยนั้น รัฐบาลได้กำหนดอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศไว้เป็นอัตราราชการปอนด์ละ 45 บาท สำหรับธนาคารพาณิชย์ซื้อเงินตราต่างประเทศส่งไปยังต่างประเทศ ธนาคารโจทก์ก็ได้ซื้อในอัตราดังกล่าว ส่วนการซื้อขายสินค้าระหว่างเอกชนก็ดี การที่เอกชนชำระหนี้ตามตั๋วแลกเงินต่อเอกชนหรือต่อธนาคารก็ดี ตามพฤติการณ์ในการค้าทั่วไป ใช้อัตราแลกเปลี่ยนในท้องตลาด อัตราดังกล่าวย่อมเปลี่ยนแปลงไปตามภาวะของตลาดการค้า ซึ่งโดยเฉลี่ยประมาณปอนด์ละ 60 บาท

2. สินค้ารายพิพาทมีราคาเป็นเงินปอนด์สเตอร์ลิง (อังกฤษ) รวม 15,533 ปอนด์ 16 ชิลลิง 5 เพ็นซ์

3. อัตราในท้องตลาดสำหรับการแลกเปลี่ยนเงินปอนด์สเตอร์ลิง (อังกฤษ) ในวันฟ้องคดีนี้ ปอนด์ละ 58.90 บาท

4. จำเลยที่ 2 ยอมรับอำนาจของนายอาภรณ์ กฤษณามระ ผู้แทนโจทก์ตามหนังสือมอบอำนาจหมาย จ. 1

5. บริษัทอุดม จำกัด ลูกหนี้ได้ถูกฟ้องเป็นคดีล้มละลาย และศาลแพ่งมีคำสั่งให้พิทักษ์เด็ดขาด แต่วันที่ 29 ตุลาคม 2501 โจทก์ได้ยื่นคำขอรับชำระหนี้ฐานเป็นเจ้าหนี้ไม่มีประกันสำหรับหนี้ตามตั๋วแลกเงินรวมทั้งค่าดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายอื่นรวมเป็น 1,139,012.98 บาท ขณะนี้คดีอยู่ในระหว่างเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ดำเนินการไต่สวนและรวบรวมทรัพย์สินของลูกหนี้

หนี้ตามตั๋วแลกเงิน 5 ฉบับดังกล่าวนี้ มูลหนี้เกิดจากบริษัทอุดม จำกัด ลูกหนี้ให้โจทก์เปิดเลตเตอร์ ออฟ เครดิต เพื่อชำระค่าซื้อกระดาษรายพิพาทแก่ผู้ขายในต่างประเทศ อันเป็นกระดาษที่บริษัทอุดม จำกัด สั่งซื้อจากผู้ขายนั้น แล้วผู้ขายในต่างประเทศได้ส่งสินค้ากระดาษดังกล่าวมาตามใบตราส่งรายพิพาทรวม 4 ฉบับ

6. มีกฎหมายเดนมาร์คโดยพระราชบัญญัติที่ 150 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 1937 ว่าด้วยการใช้บังคับในเดนมาร์ค ซึ่งอนุสัญญาระหว่างประเทศลงวันที่ 25 กรกฎาคม 1924 เกี่ยวกับ

ใบตราส่งบัญญัติไว้ในมาตรา 3 เลขที่ 6

ทางพิจารณาโจทก์นำสืบว่า บริษัทอุดม จำกัด ได้ขอเปิดเลตเตอร์ ออฟ เครดิต ที่ธนาคารโจทก์เพื่อสั่งซื้อสินค้ากระดาษจากต่างประเทศ โจทก์จึงแจ้งให้ธนาคารแนชนัลโพรวินเชี่ยล ตัวแทนโจทก์ในประเทศอังกฤษทราบ ตัวแทนโจทก์ได้แจ้งไปยังผู้ขายสินค้าให้ส่งสินค้าตามที่บริษัทอุดม จำกัด สั่งโดยให้ออกตั๋วแลกเงินเป็นราคาของสินค้านั้น พร้อมทั้งมอบเอกสารต่าง ๆ เกี่ยวกับการส่ง รวมทั้งใบตราส่ง ใบตราส่งนี้บริษัทเรือที่รับขนสินค้าเป็นผู้ออก ให้ส่งตั๋วแลกเงินและใบตราส่งนั้นไปยังตัวแทนของโจทก์ในประเทศอังกฤษ เมื่อปรากฏว่าตั๋วแลกเงินและเอกสารต่าง ๆ นั้นถูกต้องแล้ว ธนาคารตัวแทนโจทก์ในอังกฤษได้จ่ายเงินให้โดยจ่ายจากบัญชีธนาคารโจทก์ การจ่ายนั้นเป็นการจ่ายแทนโจทก์ ดังปรากฏตามตั๋วแลกเงินหมาย จ. 6 จ. 7 และ จ. 8 แล้วธนาคารสลักหลังลอยตั๋วแลกเงิน 3 ฉบับนี้ส่งมายังโจทก์ ส่วนใบตราส่งซึ่งธนาคารในประเทศอังกฤษได้รับไว้จากผู้ส่งสินค้าหมาย จ. 9 จ. 10 จ. 11 และ จ. 12 อันเป็นใบตราส่งที่สั่งให้ส่งมอบตามคำสั่งของผู้ส่งไม่ได้ระบุผู้รับตราส่งไว้ ผู้ส่งสินค้าในกรณีนี้จึงได้สลักหลังลอย ซึ่งทำให้สิทธิการรับสินค้าตกอยู่แก่ผู้ทรง คือโจทก์ เหตุที่โจทก์เรียกร้องจากจำเลยที่ 1 หลังจากสินค้ามาถึงเป็นเวลาถึง 5 ปี นั้น เพราะงานเกี่ยวกับใบตราส่งนี้ โจทก์มีเจ้าหน้าที่โดยเฉพาะรับผิดชอบอยู่ ถ้าเจ้าหน้าที่ไม่รายงาน นายอาภรณ์ผู้จัดการธนาคารโจทก์ก็ไม่มีโอกาสทราบ เมื่อโจทก์เรียกร้องให้จำเลยรับผิด จำเลยไม่ได้ปฏิเสธความรับผิดแต่ประการใด แจ้งว่าได้มอบสินค้าให้แก่บริษัทอุดม จำกัด โดยจำเลยร่วมเป็นผู้ค้ำประกัน และว่าเฉพาะกรณีมีข้อยกเว้นพิเศษเท่านั้น ที่จำเลยยอมรับหนังสือในเมื่อไม่มีใบตราส่งมาแสดง และเป็นการแน่นอนเสมอไปว่าได้กระทำไปด้วยความเข้าใจว่าจะต้องมีการส่งมอบใบตราส่งแก่จำเลยโดยเร็วที่สุด (เอกสารหมายเลข จ. 24) และได้ขอให้โจทก์แจ้งให้จำเลยทราบราคาของที่ส่งมากับค่าธรรมเนียม เพื่อจำเลยเรียกร้องจากจำเลยร่วมอีกทีหนึ่ง (เอกสารหมาย จ. 26) โจทก์ได้ตอบแจ้งราคาไป (เอกสารหมาย จ. 17) จำเลยขอภาพถ่ายใบตราส่ง (เอกสาร จ. 27) โจทก์ส่งภาพถ่ายให้ (เอกสาร จ. 18) จำเลยมีจดหมายถึงโจทก์อ้างว่ากำลังหารือทนายความ (เอกสาร จ. 29) ต่อมาจำเลยมีจดหมายปฏิเสธความรับผิด เพราะโจทก์ไม่ได้เรียกร้องเอาสินค้าเสียภายในเวลาอันสมควร โจทก์จึงฟ้องคดีนี้

จำเลยนำสืบว่า จดหมายฉบับแรกที่โจทก์มีมา เป็นแต่ข้อความสอบถามเรื่อง ไม่ใช่แจ้งให้จำเลยต้องรับผิดชอบ จำเลยไม่เคยยอมรับผิดต่อโจทก์เลย ที่บริษัทอุดม จำกัด รับสินค้าจากโกดังของจำเลยไปได้ ก็โดยจำเลยร่วมเป็นผู้ค้ำประกัน (เอกสาร จ.ล. 1 จ.ล. 2 จ.ล. 3 และ จ.ล. 4) ใบตราส่ง (เอกสารหมายเลข จ. 9 จ. 10 จ. 11 และ จ. 12) ปรากฏชื่อผู้รับตราส่ง แต่คำว่า "ตามคำสั่ง" เท่านั้น ปกติธนาคารต่าง ๆ สั่งห้ามไม่ได้บริษัทรับขนเช่นจำเลยปล่อยสินค้าให้กับผู้ใดไป เว้นแต่จะสอบถามธนาคารเสียก่อน เพราะสินค้านั้น ๆ อาจมีภาระติดพันอยู่ก็ได้ (เอกสาร

จ.ล. 10 จ.ล. 12 และ จ.ล. 13) ใบตราส่งเช่นเอกสารหมาย จ. 9 จ. 10 จ. 11 และ จ. 12 นั้น จำเลยทำเป็นแบบฟอร์ม ข้อความเหมือนกันหมดทั่วโลกที่จำเลยมีบริษัทหรือสาขาอยู่ ตามเอกสาร จ. 9 ข้อ 10 ที่กำหนดให้ผู้รับสินค้าเอาสินค้าออกโดยเร็วที่สุดนั้น ก็เพื่อให้ความรับผิดชอบของจำเลยในการดูแลสินค้าหมดไปโดยเร็วที่สุด ข้อ 2 ที่ว่าข้อพิพาทที่เกิดขึ้นเนื่องจากใบตราส่งให้ตัดสินกันที่ประเทศเดนมาร์คและใช้กฎหมายเดนมาร์คนั้น เพราะจำเลยมีสัญชาติเดนมาร์ค สินค้าที่ส่งมายังบริษัทอุดม จำกัด นั้น เป็นสินค้ากระดาษทั้งนั้น ซึ่งถ้าเก็บไว้ในโกดังนานกระดาษจะเสื่อมคุณภาพ และตามกฎของกรมศุลกากร สินค้าเก็บไว้ที่โกดังได้ไม่เกิน 4 เดือนว่าโดยเข้มงวดแล้ว เมื่อผู้รับสินค้าได้ใบตราส่งมาแล้ว ก็นำใบตราส่งนั้นมายังบริษัทเรือคือจำเลย ๆ รับใบตราส่งนั้นไว้ และสั่งให้ส่งมอบสินค้า ผู้รับสินค้าถือคำสั่งนั้นไปยังโกดัง เบิกสินค้าออกไปได้แต่การที่ผู้รับสินค้าเอาสินค้าออกจากโกดังได้ด้วยวิธีให้ธนาคารมาค้ำประกันนั้นเป็นข้อยกเว้น ที่จำเลยมอบสินค้าไปแล้วโดยมีธนาคารค้ำประกันนั้น ก็ยังต้องรับผิดต่อเจ้าของที่แท้จริงอยู่ภายใน 1 ปีตามกฎหมายเดนมาร์ค ถ้าผู้รับสินค้าไม่มารับสินค้าออกเมื่อพ้น 4 เดือนและทางราชการริบเอาสินค้าออกขายทอดตลาด ใช้ค่าคลังสินค้าและภาษีขาเข้าแล้ว หลังจากที่ทางราชการเข้าริบสินค้าจำเลยก็หมดความรับผิดชอบต่อเจ้าของที่แท้จริง ถ้าผู้ถือใบตราส่งไม่นำใบตราส่งมายื่นภายใน 1 ปี จำเลยถือว่า ผู้ถือใบตราส่งนั้นไม่กระทำโดยสุจริตฝ่ายจำเลยคิดว่าหมดความรับผิดชอบ แต่ตามกฎหมายอาจยังต้องรับผิดชอบ

จำเลยร่วมนำสืบว่า บริษัทอุดม จำกัด ได้ให้จำเลยร่วมค้ำประกันต่อจำเลยในการเอาสินค้าออกในกรณีที่บริษัทอุดม จำกัด ยังไม่ได้รับใบตราส่ง จำเลยร่วมจึงได้ทำประกันไว้กับจำเลยตามเอกสาร จ.ล. 1 จ.ล. 2 จ.ล. 3 และ จ.ล. 4 ในการเรียกเก็บเงินตามตั๋วแลกเงินธนาคารจะต้องเรียกเก็บเงินภายในเวลาอันสมควร ตั๋วแลกเงินตามเอกสาร จ. 6 จ. 7 และ จ. 8 เป็นตั๋วแลกเงินเก็บเงินภายหลังได้เห็น 90 วัน ตามธรรมดาเท่าที่ธนาคารปฏิบัติ จะต้องเรียกเก็บให้เสร็จภายใน 3 ถึง 6 เดือน นับแต่วันที่ครบกำหนด นับแต่วันที่จำเลยร่วมไปค้ำประกันให้บริษัทอุดม จำกัด เป็นเวลา 1 ปี ทางจำเลยร่วมไม่ทราบข่าวเกี่ยวกับเรื่องนี้เลย คิดว่าบริษัทอุดม จำกัด ได้นำเอาใบตราส่งไปมอบให้จำเลยเรียบร้อยแล้ว ระหว่างนั้นบริษัทอุดม จำกัด ยังมีฐานะดีอยู่ หากจำเลยร่วมต้องใช้หนี้ตามสัญญาค้ำประกันแทนบริษัทอุดม จำกัด จำเลยร่วมก็สามารถไล่เบี้ยจากบริษัทอุดม จำกัด ได้เต็มจำนวน วันที่ 16 มิถุนายน 1958 จำเลยจึงได้มีหนังสือแจ้งมายังจำเลยร่วม (เอกสารหมาย จ. 25) จำเลยร่วมจึงได้ทราบว่าบริษัทอุดม จำกัด ได้สั่งของโดยวิธีเปิดเลตเตอร์ ออฟ เครดิต ผ่านทางโจทก์ ธนาคารที่เปิดเลตเตอร์ ออฟ เครดิต ได้รับตั๋วแลกเงินและเอกสารแล้วก็จะทราบเป็นสินค้าอะไรมาโดยเรืออะไร และมาถึงเมื่อใด แล้วธนาคารก็จะเรียกเก็บเงินตามตั๋วแลกเงินนั้นจากผู้ซื้อ ถ้าผู้ซื้อไม่ยอมจ่ายเงิน ธนาคารจะไปสอบถามบริษัทเรือและต้องไปออก

ของเอง เพราะทางกรมศุลกากรมีหลักว่า ของที่เข้ามานั้น ผู้สั่งของต้องไปเอาของออกภายในกำหนด 4 เดือน มิฉะนั้นจะเอาออกขายทอดตลาดเพื่อชำระค่าภาษีและค่าเช่าโกดัง เรื่องเกี่ยวกับการเปิดเลตเตอร์ ออฟ เครดิต ของบริษัทอุดม จำกัด ผู้จัดการธนาคารโจทก์ควรจะรู้ เพราะธนาคารทุกแห่งปิดบัญชีทุกเดือน

ศาลฎีกาได้พิจารณาพยานหลักฐานของโจทก์และของจำเลยโดยตลอดแล้ว จะได้วินิจฉัยตามข้อที่จำเลยฎีกาขึ้นมาดังต่อไปนี้

1. เรื่องอายุความนั้น ศาลฎีกาเห็นว่าคดีนี้เป็นเรื่องการรับขนของจากประเทศเดนมาร์คและประเทศนอรเวย์มายังประเทศไทย แม้ของจะมาถึงประเทศไทยแล้ว ก็ยังเป็นสัญญาในการรับขนของทางทะเล ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 วรรคท้ายบัญญัติไว้ว่า "รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" แต่ในปัจจุบันนี้กฎหมายและกฎข้อบังคับของประเทศไทยว่าด้วยการรับขนของทางทะเลยังไม่มี สำหรับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 624 ที่จำเลยให้การต่อสู้ไว้และฎีกาขึ้นมานั้นไม่ใช่กฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเล และสำหรับเรื่องอายุความนี้ มีประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 164 บัญญัติอยู่แล้วว่า "อันอายุความนั้น ถ้าไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นท่านให้มีกำหนดสิบปี" ฉะนั้นอายุความฟ้องร้องในคดีนี้ จึงต้องใช้กำหนด 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 164 จะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 624 ที่จำเลยฎีกาขึ้นมานั้นมาใช้บังคับแก่คดีนี้หาได้ไม่

ส่วนที่จำเลยต่อสู้และฎีกาขึ้นมาด้วยว่า ตามเงื่อนไขแห่งใบตราส่งข้อพิพาทนี้ให้ใช้กฎหมายเดนมาร์คบังคับนั้น เห็นว่าการตกลงกันให้ใช้กฎหมายเดนมาร์คแก่ข้อพิพาทในคดีนี้ ย่อมจะให้ใช้ได้เพียงที่ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อย หรือศีลธรรมอันดีของประชาชนแห่งประเทศไทย แต่กฎหมายเรื่องอายุความนี้ เป็นกฎหมายที่เกี่ยวด้วยความสงบเรียบร้อยของประเทศไทย ฉะนั้น ข้อตกลงหรือเงื่อนไขในใบตราส่งดังกล่าวแล้วในส่วนที่จะให้มีผลถึงการให้ใช้กฎหมายเรื่องอายุความของกฎหมายเดนมาร์คมาบังคับแก่ ข้อพิพาทในคดีนี้ จึงใช้บังคับไม่ได้

2. เรื่องโจทก์มาขอรับสินค้าล่าช้านั้นเห็นว่า แม้โจทก์จะไปรับสินค้าจากจำเลยเป็นเวลาล่าช้าก็ดี ก็ไม่เป็นเหตุถึงกับจะทำให้โจทก์หมดสิทธิที่จะรับสินค้านั้นจากจำเลย หากการล่าช้านั้นเป็นเหตุให้เกิดการเสียหายแก่จำเลยอย่างใด ก็เป็นเรื่องที่จะว่ากล่าวกันได้ แต่เมื่อโจทก์เป็นผู้ทรงใบตราส่งโดยชอบ และจำเลยก็รับอยู่ว่า ตามใบกำกับสินค้าซึ่งมีรายการตามใบตราส่ง และซึ่งมีอยู่ที่จำเลยนั้น ปรากฏว่ารายการเกี่ยวกับผู้รับตราส่งลงไว้โดยมิได้ระบุชื่อผู้ใด แต่ลงว่า "ตามคำสั่ง" ซึ่งจำเลยมีหน้าที่จะต้องส่งมอบสินค้านั้นให้แก่ผู้ทรงใบตราส่งแต่จำเลยกลับมอบสินค้านั้นให้แก่บริษัทอุดม จำกัด ไปโดยที่บริษัทอุดม จำกัด ไม่ได้เป็นผู้รับตราส่ง ไม่ได้เป็นผู้รับใบตราส่ง

เป็นการส่งมอบโดยมิชอบ ซึ่งจำเลยก็รู้ดีอยู่ จึงได้ให้จำเลยร่วมเข้ามาเป็นผู้ค้ำประกัน แม้จำเลยจะอ้างว่าเป็นประเพณีที่ปฏิบัติกันเช่นนั้น จำเลยก็ยังต้องรับผิดต่อโจทก์

3. เรื่องราคาสินค้าได้เปลี่ยนเป็นตั๋วแลกเงิน โจทก์มิใช่ผู้ทรงใบตราส่งนั้น ก็ปรากฏอยู่ว่าโจทก์เป็นทั้งผู้ทรงใบตราส่งและเป็นผู้ทรงตั๋วแลกเงิน ตั๋วแลกเงินนี้ปรากฏว่ายังไม่ได้มีการใช้เงินหนี้จึงยังไม่ระงับสิ้นไป แม้จะปรากฏว่า โจทก์ได้ไปขอรับชำระหนี้ราคาสินค้าตามตั๋วแลกเงินต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ในกรณีที่ศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์บริษัทอุดม จำกัด เด็ดขาด ในคดีล้มละลาย แต่ก็ไม่ปรากฏว่าโจทก์ได้รับชำระหนี้ตามตั๋วแลกเงินนั้นแล้ว กลับปรากฏจากคำเบิกความของนายอุดม ชาตบุตร พยานจำเลยเองในคดีนี้ว่า ในคดีที่บริษัทอุดม จำกัด ล้มละลายนั้น ทราบว่ายังไม่มีการแบ่งชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ ฉะนั้นโจทก์จึงยังมีสิทธิที่จะฟ้องจำเลยตามคดีนี้ได้

4. เรื่องอัตราแลกเปลี่ยนที่จำเลยฎีกาว่า หากโจทก์มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย โจทก์ก็ควรคิดได้ตามอัตราแลกเปลี่ยนทางราชการปอนด์ละ 45 บาท ไม่ใช่ตามอัตราตลาดปอนด์ละ 58.90 บาท ตามที่ศาลอุทธรณ์คิดให้นั้น ในปัญหาข้อนี้คำให้การของจำเลยแก้ฟ้องโจทก์ มิได้ยกขึ้นต่อสู้ไว้ ดังปรากฏตามคำร้องขอของโจทก์จำเลยลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2505 โจทก์จำเลยร่วมกันแถลงรับว่า "ฯลฯ การซื้อขายสินค้าระหว่างเอกชนก็ดี การที่เอกชนชำระหนี้ตามตั๋วแลกเงินต่อเอกชนหรือต่อธนาคารก็ดี ตามพฤติการณ์ในการค้าทั่วไปใช้อัตราแลกเปลี่ยนในท้องตลาด อัตราดังกล่าวย่อมเปลี่ยนแปลงไปตามภาวะของตลาดการค้า ซึ่งโดยเฉลี่ยประมาณปอนด์ละ 60 บาท อัตราในท้องตลาดสำหรับการแลกเปลี่ยนเงินปอนด์สเตอร์ลิง (อังกฤษ) ในวันฟ้องคดีนี้ปอนด์ละ 58.90 บาท" ฉะนั้นจึงไม่มีเหตุที่จะแก้ไขคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ในข้อนี้

5. เรื่องการเรียกธนาคารแหลมทอง จำกัด เข้ามาเป็นจำเลยร่วมนั้น เห็นว่าเนื่องจากจำเลยอาจฟ้องธนาคารแหลมทอง จำกัด เรียกให้ชำระหนี้แก่จำเลยตามสัญญาค้ำประกันที่ธนาคารแหลมทอง จำกัด เป็นผู้ค้ำประกันในการที่บริษัทอุดม จำกัด รับสินค้าไปจากจำเลย ถ้าหากจำเลยต้องรับผิดต่อโจทก์ตามที่โจทก์ฟ้องจำเลยเป็นคดีนี้ จำเลยก็ย่อมจะขอให้เรียกธนาคารแหลมทอง จำกัด เข้ามาในคดีนี้ได้ ดังที่ศาลชั้นต้นได้สั่งให้เรียกเข้ามาและดำเนินคดีมาแล้วนั้นเป็นการชอบแล้ว ที่ศาลอุทธรณ์วินิจฉัยมาว่า จำเลยร่วมมิได้มีนิติสัมพันธ์กับโจทก์จึงไม่ต้องเรียกจำเลยร่วมเข้ามาเป็นจำเลยด้วยนั้น ยังไม่ชอบ แต่ที่จะพิพากษาให้ธนาคารแหลมทอง จำกัด ต้องรับผิดแทนจำเลยตามที่จำเลยขอมาในคำร้องที่ขอให้เรียกธนาคารแหลมทอง จำกัด เข้ามาเป็นจำเลยร่วมนั้น หาได้ไม่ เพราะโจทก์ไม่มีนิติสัมพันธ์อันใดกับธนาคารแหลมทอง จำกัด

พร้อมกันพิพากษายืน ค่าฤชาธรรมเนียมและค่าทนายความทั้ง 3 ศาลของทุกฝ่าย ให้ต่างเป็นพับไป

วิเชียร เศวตรุนทร์
จิตติ ติงศภัทิย์
พันธ์ นัยวิทิต

หมายเหตุ

ประเด็นสำคัญของคดีนี้อยู่ที่เรื่องอายุความ ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า กฎหมายเรื่องอายุความเป็นกฎหมายที่เกี่ยวด้วยความสงบเรียบร้อยของประเทศไทย ฉะนั้นข้อตกลงที่จะให้ใช้กฎหมายเรื่องอายุความของกฎหมายเดนมาร์คจึงใช้บังคับไม่ได้ ทั้งนี้คงจะเป็นไปตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 5 ซึ่งบัญญัติว่า "ถ้าจะต้องใช้กฎหมายต่างประเทศบังคับ ให้ใช้กฎหมายนั้นเพียงที่ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนแห่งประเทศสยาม" แต่ที่จะเป็นปัญหาก็คือกฎหมายเรื่องอายุความเป็นกฎหมายที่เกี่ยวด้วยความสงบเรียบร้อยใช่หรือไม่ ถ้าเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับอายุความตามกฎหมายไทยล้วน ๆ แล้ว เมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 191 ถึง 193 ประกอบกับแนวคำพิพากษาฎีกาคงจะถือได้ว่าไม่ใช่ข้อกฎหมายที่เกี่ยวด้วยความสงบเรียบร้อย แต่กรณีของคดีนี้ต่างออกไปเล็กน้อยคือเป็นการจะไม่ให้ใช้อายุความตามกฎหมายไทย โดยเอาอายุความในกฎหมายต่างประเทศมาใช้แทน

อย่างไรก็ดีศาลฎีกาปฏิเสธการใช้อายุความของเดนมาร์คในคดีนี้ก็น่าจะถูกต้องแล้ว เพราะเหตุว่าข้อตกลงที่ว่าข้อพิพาทที่เกิดขึ้นให้ใช้กฎหมายเดนมาร์คนั้น คำว่า "กฎหมายเดนมาร์ค" ย่อมหมายความถึงกฎหมายทั้งหมดของประเทศเดนมาร์ค ซึ่งรวมทั้งกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลของเดนมาร์คด้วย จำเลยเป็นผู้ยกกฎหมายอายุความของเดนมาร์คขึ้นต่อสู้ กฎหมายต่างประเทศมีอย่างไรเป็นปัญหาข้อเท็จจริง ดังนั้นนอกจากจำเลยจะมีภาระต้องพิสูจน์กำหนดอายุความของกฎหมายเดนมาร์คแล้ว จำเลยยังมีหน้าที่ ๆ จะต้องนำสืบด้วยว่ากรณีอย่างคดีนี้ กฎหมายระหว่างประเทศแผนกบุคคลของเดนมาร์คให้ศาลเดนมาร์คมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีตามกฎหมายภายในของเดนมาร์ค เมื่อจำเลยไม่นำสืบให้ได้ความ ดังนี้ข้อต่อสู้ของจำเลยจะต้องตกไป เพราะถ้ากฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลของเดนมาร์คบัญญัติว่า กรณีอย่างคดีนี้ให้ ranvoi คือให้ศาลเดนมาร์คใช้กฎหมายของประเทศที่จะต้องมีการชำระหนี้ให้แก่กัน (ประเทศไทย) แล้ว พ.ร.บ. ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมายของเรา มาตรา 4 บัญญัติว่า "ถ้าจะต้องใช้กฎหมายต่างประเทศบังคับและตามกฎหมายต่างประเทศนั้น กฎหมายที่จะใช้บังคับได้แก่กฎหมายแห่งประเทศสยามให้ใช้กฎหมายภายในแห่งประเทศสยามบังคับ มิใช่กฎเกณฑ์แห่งกฎหมายสยามว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย" กล่าวคือ ในกรณีนี้ให้ใช้อายุความ 10 ปีตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 164 นั่นเอง

วิโรจน์ บริรักษ์จรรยาวัตร

(ฎีกาย่อ)

คำพิพากษาฎีกาที่ 447/ 2521

(บริษัทไทยเจริญซินเธตติคเท็กสไทล์ จำกัด โจทก์ บริษัทโทรีเช่น (กรุงเทพฯ) จำกัด จำเลย)

แพ่ง อายุความ (ม. 164)

รับขน ทางทะเล (ม. 609)

รับขน โมฆะ (ม. 625)

รับขน เปลี่ยนผู้รับของ (ม. 626)

ตัวแทน ตัวการอยู่ต่างประเทศ (ม. 824)

รับขนทางทะเลยังไม่มีกฎหมายโดยเฉพาะ อายุความเรียกค่าเสียหายมีกำหนด 10 ปี ตาม ม. 164

ข้อความจำกัดความรับผิดในใบตราส่งที่ผู้ส่งมิได้ตกลงด้วยโดยแจ้งชัด เป็นโมฆะ

ระหว่างของยังอยู่ในมือผู้ขนส่ง ผู้ส่งสั่งเปลี่ยนตัวผู้รับของได้ ตัวแทนผู้ขนส่งลืมบอกผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิด

ตัวการอยู่ต่างประเทศ ตัวแทนในประเทศไทยต้องรับผิด

ศาลชั้นต้นพิพากษายกฟ้อง ศาลอุทธรณ์พิพากษากลับ ให้จำเลยใช้เงิน 31,104.45 บาท กับดอกเบี้ยแก่โจทก์ จำเลยฎีกา

ศาลฎีกาวินิจฉัยข้อกฎหมายว่า "ข้อเท็จจริงฟังได้ว่าจำเลยเป็นตัวแทนบริษัทบาร์เบอร์ไลน์ จำกัด ซึ่งมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ ทำการรับจ้างขนส่งสินค้าทางทะเล เมื่อเดือนธันวาคม 2516 จำเลยรับจ้างโจทก์ขนส่งสินค้าเสื้อสตรีรวมราคา 1,512 เหรียญสหรัฐฯ โดยบรรทุกเรือเดินทะเล ชื่อ "ทาโรนกา" ของบริษัทบาร์เบอร์ไลน์ จำกัด ไปส่งให้แก่บริษัทอาดอเรนท์ จำกัด ผู้ซื้อที่ประเทศสหรัฐอเมริกา

ปัญหาข้อแรกมีว่า จำเลยมอบสินค้าแก่บริษัทอาดอเรนท์ จำกัด โดยชอบหรือไม่ ได้ความว่า จำเลยได้ออกใบตราส่งให้โจทก์ ในชั้นแรกระบุในช่องผู้รับตราส่งว่า "ตามคำสั่ง" ซึ่งหมายความว่า ส่งสินค้าตามคำสั่งของโจทก์ผู้ส่งหรือผู้ทรงใบตราส่ง ต่อมาเมื่อเรือออกจากกรุงเทพมหานครไปแล้วและยังไม่ถึงปลายทาง โจทก์ขอให้จำเลยแก้ไขข้อความที่ว่า "ตามคำสั่ง" เป็น "ธนาคารแมนูแฟคเจอร์เรอร์แฮนโนเวอร์ทรัสท์ จำกัด" เป็นผู้รับตราส่งตามใบตราส่งลงวันที่ 25 ธันวาคม 2516 เอกสารหมาย จ. 3, จ. 4 และ จ. 5 จำเลยยอมรับแก้ไขให้เป็นไปตามความประสงค์ของโจทก์จึงต้องผูกพันที่จะปฏิบัติการให้เป็นไปตามที่แก้ไขนั้น เพราะโจทก์ มีสิทธิที่จะให้จำเลยจัดการแก่ของนั้นเป็นอย่างอื่นประการใดก็ได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 626 และ

ก่อนที่นายดิลก ฮันตระกูล ผู้จัดการสินค้าขาออกของจำเลยยอมรับแก้ไข ย่อมจะต้องคำนึงถึงระยะเวลาที่จะแจ้งไปให้บริษัทบาร์เบอร์ไลน์ จำกัด ที่ประเทศสหรัฐอเมริกาทราบได้ทันก่อนส่งมอบสินค้าจึงยอมรับแก้ไขให้ ที่นายดิลก ฮันตระกูล ว่าได้แจ้งการแก้ไขให้ทราบ เข้าใจว่าจะไม่ได้รับการแจ้งนั้น หลักฐานการแจ้งไปก็ไม่มีทั้งเป็นความผิดพลาดในวงงานของจำเลยเอง หาใช่เป็นความผิดของโจทก์ไม่ และเมื่อสินค้าไปถึงท่าเรือปลายทางเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2517 บริษัทบาร์เบอร์ไลน์ จำกัด ได้มอบสินค้าให้แก่ตัวแทนบริษัทอาดอเรนท์ จำกัด ไป โดยไม่ได้มีการเวนคืนใบตราส่ง บริษัทอาดอเรนท์ จำกัด มิใช่ผู้รับตราส่งหรือผู้ทรงใบตราส่ง ดังนั้นแม้จะได้นำหนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคารมาค้ำประกันในการรับสินค้าไป ก็ไม่ทำให้จำเลยพ้นความรับผิดเป็นเรื่องที่ฝ่ายจำเลยจะต้องไปเรียกร้องเอากับธนาคารผู้ค้ำประกัน การที่บริษัทบาร์เบอร์ไลน์ จำกัด มอบสินค้าให้ตัวแทนบริษัทอาดอเรน์ จำกัด รับไป จึงเป็นการไม่ชอบและผิดสัญญาต่อโจทก์ที่จำเลยฎีกาว่าความรับผิดของจำเลยในฐานะตัวแทนสิ้นสุดลง เมื่อเรือบรรทุกสินค้าถึงท่าเรือปลายทางโจทก์ชอบที่จะฟ้องบริษัทบาร์เบอร์ไลน์ จำกัด ตัวการซึ่งปฏิบัติผิดสัญญารับขนส่งกับโจทก์แทนบริษัทบาร์เบอร์ไลน์ จำกัด ตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศจำเลยจึงต้องรับผิดตามสัญญานั้นแต่ลำพังตนเอง ตราบใดที่จำเลยยังมิได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งหรือผู้ทรงใบตราส่งโดยชอบ ความรับผิดของจำเลยต่อโจทก์ก็ยังไม่หมดสิ้นไป

ปัญหาข้อต่อไปมีว่า โจทก์มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากจำเลยหรือไม่ และค่าเสียหายของโจทก์มีเพียงใด เห็นว่าที่จำเลยฎีกาว่าโจทก์คบคิดกับบริษัทอาดอเรนท์ จำกัด ให้จำเลยแก้ไขใบตราส่งเพื่อที่บริษัทอาดอเรนท์ จำกัด จะได้รับสินค้าไปในระหว่างที่ใบตราส่งฉบับที่แก้ไขส่งไปยังไม่ถึง ธนาคารตัวแทนเรียกเก็บเงิน เพราะบริษัทอาดอเรนท์ จำกัด ไม่มีเงินค่าสินค้าชำระให้แก่ธนาคาร แล้วกลับมาเรียกร้องเอาจากจำเลย เป็นการใช้สิทธิโดยไม่สุจริตนั้น ความข้อนี้มิได้ยกขึ้นว่ากันมาในศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ ศาลฎีกาไม่รับวินิจฉัย ส่วนที่จำเลยฎีกาว่าตามใบตราส่งมีเงื่อนไขว่าผู้ขนส่งจะรับผิดไม่เกิน 10,000 บาทนั้น จำเลยมิได้นำสืบให้เห็นว่ามีข้อความดังกล่าวในใบตราส่งแต่ประการใด ถึงหากจะมีก็เป็นโมฆะ เพราะโจทก์มิได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการจำกัดความรับผิดเช่นว่านั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 จำเลยจึงต้องรับผิดใช้ค่าเสียหายให้โจทก์เท่าราคาสินค้า เป็นเงิน 1,512 เหรียญสหรัฐฯ

ปัญหาข้อสุดท้ายมีว่าคดีโจทก์ขาดอายุความหรือไม่ เห็นว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 วรรคสองบัญญัติว่า "รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" แต่กฎหมายและกฎข้อบังคับของประเทศไทยว่าด้วยการรับขนของทางทะเลยังไม่มี ดังนั้นการฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ผู้ขนส่งทางทะเลไม่ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่ง จึงมีอายุความ 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 164 คดีโจทก์

ไม่ขาดอายุความ

แต่ที่ศาลอุทธรณ์ให้จำเลยใช้เงิน 31,104 บาท 45 สตางค์แก่โจทก์นั้นยังไม่ถูกต้อง เพราะแม้โจทก์จะฟ้องเรียกค่าเสียหายจำนวน 1,521 เหรียญสหรัฐฯ แต่ตามคำเบิกความของนายวิฑูรย์ ศิริเกียรติสูง กรรมการผู้จัดการบริษัทโจทก์ก็ดี ตั๋วแลกเงินเอกสารหมาย จ. 6 ก็ดี หนังสือทวงถามเอกสารหมาย จ. 8 ก็ดี ระบุจำนวนเงินไว้ 1,512 เหรียญสหรัฐฯ เท่านั้น และปรากฏตามคำฟ้องว่าอัตราแลกเปลี่ยนเหรียญละ 20 บาท 45 สตางค์ จึงคิดเป็นเงินไทยได้ 30,920 บาท 40 สตางค์

พิพากษา แก้เป็นให้จำเลยใช้เงิน 30,920 บาท 40 สตางค์ พร้อมด้วยดอกเบี้ยร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปี นับแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระเงินเสร็จแก่โจทก์"

(สุจริต เสถียรกาล — ถนอม ครูไพศาล — แถม ตุลยสุข)

(ฎีกาย่อ)

คำพิพากษาที่ 585/ 2521

(บริษัทเดอะโฮม อินชัวรันส์ จำกัด โจทก์ บริษัทคาวาซากิ ไทย จำกัด จำเลย)

แพ่ง อายุความ (ม. 154)

รับขน ทางทะเล (ม. 609)

วิธีพิจารณาความแพ่ง อุทธรณ์ฎีกา แก้ (ม. 237)

รับขนของทางทะเลยังไม่มีกฎหมายของประเทศไทย จึงใช้อายุความ 10 ปี

คำแก้อุทธรณ์ยื่นเกินกำหนด 15 วัน ไม่ถือว่ามีประเด็นชั้นอุทธรณ์ตามที่กล่าวในคำแก้อุทธรณ์

คดีมีปัญหาว่า ของที่สูญไปในระหว่างขนส่งทางทะเล ม. 609 ให้บังคับตามกฎหมายและข้อบังคับว่าด้วยการนั้น ไม่บังคับตามบทกฎหมายเรื่องขนส่งธรรมดาอายุความฟ้องมีกำหนดเท่าใด ศาลชั้นต้นเห็นว่าเทียบบทกฎหมายใกล้เคียงคือ ม. 624 กำหนด 1 ปี พิพากษายกฟ้อง ศาลอุทธรณ์พิพากษากลับให้จำเลยชำระเงิน 12,084.74 บาทแก่โจทก์ กับดอกเบี้ย จำเลยฎีกา

ศาลฎีกาวินิจฉัยข้อกฎหมายว่า "ที่จำเลยฎีกาข้อแรกว่า คดีโจทก์ขาดอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 624 นั้น ศาลฎีกาพิเคราะห์แล้วเห็นว่า คดีนี้เป็นกรณีเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 วรรคท้ายได้บัญญัติไว้ว่า "รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" แต่ปัจจุบันนี้กฎหมายและกฎข้อบังคับของประเทศไทยว่าด้วยการรับขนของทางทะเลยังไม่มี ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 164 บัญญัติว่า "อันอายุความนั้น ถ้าไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น ท่านให้มีกำหนดสิบปี" ฉะนั้นอายุความฟ้องร้องในคดีนี้จึงมีกำหนด 10 ปี จะยกอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 624 มาใช้บังคับแก่คดีนี้หาได้ไม่ ตามนัยคำพิพากษาฎีกาที่ 1295/ 2516 ระหว่างบริษัท เอ.ไอ.ซี.อี. เอนเตอร์ไพร้ส์ (ไทย) จำกัด โจทก์ บริษัทโทรีเซ็น (กรุงเทพฯ) จำกัด จำเลย บริษัทกู๊ดเยียร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับสินค้ารายพิพาทจากโกดังสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2517 โจทก์ฟ้องคดีนี้เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2518 เป็นเวลายังไม่เกินกว่า 10 ปี คดีโจทก์จึงยังไม่ขาดอายุความ

ที่จำเลยฎีกาข้อต่อมาว่า ตามเงื่อนไขในใบตราส่ง มีข้อความจำกัดความรับผิดไว้ว่าจำเลยไม่ต้องรับผิดเพราะภาชนะที่บรรจุเกิดรั่ว โดยไม่คำนึงว่าโจทก์ (ที่ถูกน่าจะเป็นบริษัทกู๊ดเยียร์ (ประเทศไทย) จำกัด) จะตกลงยินยอมด้วยหรือไม่นั้น ประเด็นข้อนี้จำเลยมิได้อุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลชั้นต้น แม้จำเลยจะได้ยกขึ้นว่ากล่าวโต้แย้งไว้แล้วในคำแก้อุทธรณ์ของจำเลย

แต่ศาลชั้นต้นก็สั่งไม่รับคำแก้อุทธรณ์ของจำเลย เพราะเหตุจำเลยมิได้ยื่นคำแก้อุทธรณ์ภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด จึงถือไม่ได้ว่าเป็นข้อที่ได้ยกขึ้นว่ากันมาแล้วในศาลอุทธรณ์ ฎีกาข้อนี้ของจำเลยจึงต้องห้ามตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 249 ศาลฎีกาไม่รับวินิจฉัย"

พิพากษายืน

(ชุบ วีระเวศิน — กฤษณ์ โสภิตกุล — จันทร์ ระรวยทรง)