

ภาคผนวก ก

คำพิพากษาฎีกาที่ 3446/2537¹

คดีระหว่าง	พนักงานอัยการ กรมอัยการ บริษัทอุตสาหกรรมแก๊สสยาม จำกัด ที่ 1 นายวรวิทย์ วีระบรรพพงศ์หรือวีระบรรพพงศ์ ที่ 2	โจทก์ จำเลย
อาญาเรื่อง	ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ก่อให้เกิดอันตรายแก่ ประชาชน ความผิดต่อประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28	

โจทก์ฟ้องและแก้ไขคำฟ้องว่า จำเลยที่ 1 เป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด มีวัตถุประสงค์ทำการซื้อขายถังแก๊ส อุปกรณ์แก๊สทุกชนิด เคมีภัณฑ์ การค้าแก๊สปิโตรเลียมเหลว และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมทุกชนิด จำเลยที่ 2 เป็นกรรมการผู้จัดการมีอำนาจหน้าที่ในการบริหารงานต่างๆ ของจำเลยที่ 1 ควบคุม สั่งการและมอบนโยบายในการดำเนินการค้าแก๊สของจำเลยที่ 1 ได้ เมื่อระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2533 เวลากลางวัน ถึงวันที่ 24 กันยายน 2533 เวลากลางคืนหลังเที่ยง วันเวลาใดไม่ปรากฏชัด จำเลยทั้งสอง โดยจำเลยที่ 2 ในฐานะผู้แทนจำเลยที่ 1 และโดยฐานะส่วนตัวได้ให้พนักงานของจำเลยบรรจุถ่ายเทแก๊สปิโตรเลียมเหลว (แอล.พี.จี.) ลงในถังแก๊สรถยนต์บรรทุกคันหมายเลขทะเบียน 71 – 0415 กรุงเทพมหานคร ประเภทบรรทุกถังซึ่งเป็นรถยนต์บรรทุกแก๊สของจำเลยที่ 1 เอง โดยที่รถยนต์บรรทุกคันดังกล่าวมิได้รับอนุญาตหรือผ่านการตรวจรับรองจากกรมโยธาธิการและกระทรวงอุตสาหกรรมว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมตามกฎหมายกระทรวงที่ออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 (พ.ศ. 2514) ข้อ 3 โดยการนำถังแก๊สที่กำหนดให้ใช้กับการเก็บแก๊สบนพื้นดินมาใช้แทนถังแก๊สรถยนต์ ไม่ติดตั้งวาล์วนิรภัยบนถังแก๊สเพื่อป้องกันอุบัติเหตุเมื่อถังแก๊สมีการรั่วไหลในอัตราที่จะเกิด

¹ ประสิทธิ์ โหมวิไลกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติบุคคลและความรับผิดทางอาญาของนิติบุคคล, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2549.) น.242-253. (สรุปคำพิพากษาฎีกาและบทวิเคราะห์ รายละเอียดดูใน สุรศักดิ์ ลิขสิทธิ์-วัฒนกุล, “ข้อสังเกตบางประการเกี่ยวกับคำพิพากษาฎีกาที่ 3446/2537 เรื่องความรับผิดทางอาญาของนิติบุคคล”, วารสารนิติศาสตร์, ปีที่ 25, ฉบับที่ 2, น.265-272.(มิถุนายน 2538)

อันตราย จำเลยทั้งสองมีหน้าที่จะต้องตรวจสอบความถูกต้องของข้อกำหนดดังกล่าวก่อนจะบรรจุ
 ก๊าซลงไป อันเป็นธุรกิจที่จำเลยทั้งสองซึ่งเป็นผู้มีอาชีพธุรกิจจะต้องปฏิบัติอยู่แล้ว แต่ด้วยความ
 ประมาทปราศจากความระมัดระวังของจำเลยทั้งสองมิได้ทำการควบคุมดูแลเป็นการไม่ปฏิบัติตาม
 กฎหมายที่มุ่งคุ้มครองความปลอดภัยของประชาชน เป็นการกระทำโดยประมาทปราศจากความ
 ระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นจำเลยทั้งสองจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ กล่าวคือ จำเลย
 ทั้งสองเป็นผู้มีอาชีพค้าก๊าซอันเป็นวัตถุไวไฟ มีหน้าที่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชน
 มีหน้าที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบโดยเคร่งครัด เพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต
 และทรัพย์สินของประชาชน จำเลยทั้งสองกลับนำรถยนต์บรรทุกซึ่งไม่ได้ผ่านการตรวจรับรองจาก
 กรมโยธาธิการและใช้ถังก๊าซที่ใช้บนพื้นดิน อีกทั้งไม่มีวาล์วนิรภัยติดตั้งอยู่บนถังก๊าซมาใช้บรรทุก
 ต่อมาในวันที่ 24 กันยายน 2533 เวลากลางคืนหลังเที่ยง นายสุทัน ผักแคเล็ก ลูกจ้างของจำเลย
 ทั้งสองได้ขับรถยนต์บรรทุกก๊าซคันดังกล่าวไปตามทางด่วนสายดินแดง – บางนา แล้วแยกตรง
 ถนนเพชรบุรีเพื่อนำก๊าซไปส่งลูกค้าอันเป็นการกระทำในหน้าที่ทางการที่จ้างด้วยความประมาท
 ขับรถลงทางด่วนด้วยความเร็วและฝ่าสัญญาณไฟแดงและหักเลี้ยวขวาเข้าถนนเพชรบุรีตัดใหม่
 เป็นเวลาที่รถอีกด้านหนึ่งได้สัญญาณไฟเขียวเริ่มแล่นออกมา ทำให้นายสุทันต้องหักรถหลบไปมา
 เป็นเหตุให้รถเสียหลักพลิกตะแคงครูดไปตามถนน ถังก๊าซทั้งสองใบถูกแรงกระแทกกับพื้นถนนทำ
 ให้สายเหล็กยึดถังก๊าซทั้งสองใบขาดหลุดออก ท่อจ่ายก๊าซหัก ก๊าซรั่วออกมาอย่างรวดเร็วเพราะ
 เหตุที่ถังก๊าซไม่มีวาล์วนิรภัยดังกล่าว และก๊าซได้แผ่กระจายเป็นบริเวณกว้างไปตามถนนและ
 อาคารบ้านเรือนใกล้เคียง ไปสัมผัสประกายไฟลูกไหม้ขึ้นอย่างฉับพลัน เปล่งลุกไหม้รถยนต์ชนิด
 ต่างๆ รถจักรยานยนต์ที่หยุดรอสัญญาณไฟ อาคารร้านค้า ที่พักอาศัย เป็นเหตุให้คนตาย ได้รับ
 อันตรายสาหัส ได้รับอันตรายแก่กายและทรัพย์สินเสียหายเป็นจำนวนมาก เหตุเกิดที่แขวง
 บางโพงพาง เขตยานนาวา แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ต่อเนื่องเกี่ยวพันกัน
 ขอให้ลงโทษตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2514 ข้อ 3, 6
 กฎกระทรวง (พ.ศ. 2524) ออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ข้อ 13 (3) (5) ,
 35, 38 กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2529) ข้อ 51 กฎกระทรวง ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2531) ข้อ 17
 ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 83, 225, 291, 300

จำเลยทั้งสองให้การปฏิเสธ

ศาลชั้นต้นพิจารณาแล้วพิพากษาว่า จำเลยทั้งสองมีความผิดตามประกาศของคณะ
 ปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2514 ข้อ 3 (2) , 6 ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 225,
 291, 300 เป็นการกระทำความผิดเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบท ให้ลงโทษจำเลยทั้งสอง

ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 ซึ่งเป็นกฎหมายบทที่มีโทษหนักที่สุดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 90 ให้ลงโทษจำเลยที่ 1 ปรับ 20,000 บาท จำเลยที่ 2 จำคุก 5 ปี ถ้าจำเลยที่ 1 ไม่ชำระค่าปรับให้บังคับตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29

จำเลยทั้งสองอุทธรณ์

ศาลอุทธรณ์พิพากษายืน

จำเลยทั้งสองฎีกา โดยผู้พิพากษาผู้พิจารณาและลงชื่อในคำพิพากษาศาลชั้นต้นอนุญาตให้ฎีกาในปัญหาข้อเท็จจริง

ศาลฎีกาตรวจสำนวนประชุมปรึกษาแล้ว ทางพิจารณาโจทก์นำสืบว่า ผู้ประกอบกิจการบรรจุก๊าซที่ใช้รถยนต์บรรทุกเป็นยานพาหนะต้องได้รับอนุญาตจากกรมทะเบียนการค้า กระทรวงพาณิชย์ ให้เป็นผู้ประกอบการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการขนส่งจากกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม และจะต้องยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการบรรจุก๊าซต่อกรมโยธาธิการ กระทรวงมหาดไทย โดยยื่นคำขอพร้อมแบบแปลนรถยนต์บรรทุกก๊าซที่แสดงการติดตั้งถังบรรจุก๊าซกับตัวรถและอุปกรณ์ความปลอดภัยตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และประกาศกรมโยธาธิการที่ออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 (พ.ศ. 2514) เรื่อง การบรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลว เมื่อกรมโยธาธิการตรวจสอบคำขอและแบบแปลนเห็นว่าถูกต้องตามมาตรฐานความปลอดภัย มีอุปกรณ์ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงแล้ว จะอนุญาตให้ผู้ขอดำเนินการติดตั้งถังบรรจุก๊าซให้เป็นไปตามแบบแปลนที่ยื่น ผู้ขอจะต้องส่งรถยนต์บรรทุกก๊าซนั้นให้กรมโยธาธิการตรวจสอบถังบรรจุก๊าซและอุปกรณ์ด้วย ถ้าถูกต้องจึงจะออกใบอนุญาตให้ประกอบกิจการบรรจุก๊าซได้ ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตจากกรมโยธาธิการแล้วจะต้องนำรถยนต์บรรทุกก๊าซนั้นมาให้ตรวจสอบทุกปีเพื่อขอต่ออายุใบอนุญาต กรมโยธาธิการจะต้องตรวจสอบถังบรรจุก๊าซ ระบบการติดตั้งถังบรรจุก๊าซซึ่งได้ติดตั้งและใช้งานไปแล้ว ว่ายังมีความมั่นคงแข็งแรงได้มาตรฐานเหมือนเดิมหรือไม่ มีส่วนที่สึกหรอไปจากเดิมหรือไม่ ถ้าไม่มีความปลอดภัยจะให้ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตปรับปรุงแก้ไขเสียใหม่ก่อนที่จะต่ออายุใบอนุญาตให้ ทั้งนี้ การตรวจสอบแบบแปลนที่ยื่นพร้อมคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการบรรจุก๊าซ การตรวจสอบรถยนต์บรรทุกก๊าซที่ประกอบแล้ว และการทดสอบถังบรรจุก๊าซ กรมโยธาธิการจะตรวจสอบให้เป็นไปตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2529) กฎกระทรวงฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2514 และประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการติดตั้งถังขนส่งก๊าซและลักษณะและส่วนประกอบภายในถังขนส่งก๊าซ ซึ่งให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 19 สิงหาคม 2529 เป็นต้นไป สำหรับยานพาหนะขนส่งก๊าซทางบกที่ได้ติดตั้งถังขนส่งก๊าซไว้แล้วก่อน กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.

2529) ออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2514 ใช้บังคับ และมีการติดตั้งถังชนส่งก๊าซและลักษณะและส่วนประกอบภายในถังชนส่งก๊าซไม่เป็นไปตาม ประกาศนี้ ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามประกาศนี้ภายใน 365 วัน นับแต่วันที่ 19 สิงหาคม 2529 ซึ่งเป็นวันที่กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2529) ใช้บังคับ จำเลยที่ 1 เป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด มีวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการขนส่งทางบก ทำการค้า ก๊าซปิโตรเลียมเหลว ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมทุกชนิด ประกอบกิจการโรงงานอัดบรรจุก๊าซหุงต้ม การบริการรับบรรจุก๊าซหุงต้ม ขณะเกิดเหตุคดีนี้มีจำเลยที่ 2 นางพัชรา วีรบรรพพงศ์ นายสายัณห์ คู่เพชรเจริญ และนายสมยศ สุวรรณมานนท์ เป็นกรรมการ จำเลยที่ 2 ลงลายมือชื่อร่วมกับ กรรมการคนอื่นอีก 1 คน กระทำการแทนจำเลยที่ 1 ได้ เมื่อปี 2526 จำเลยที่ 1 ได้จดทะเบียนรับ โอนรถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุหมายเลขทะเบียน 71 - 0415 กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นรถยนต์ บรรทุก 6 ล้อ ติดตั้งถังบรรจุก๊าซ 2 ถัง จากห้างหุ้นส่วนจำกัด วัฒนาแก๊ส และขออนุญาต ประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์คันนี้แล้ว เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2533 เวลาประมาณ 22 นาฬิกา นายสุทัน ผักแคเล็ก ลูกจ้างของจำเลยที่ 1 ขับรถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุลงจากทางด่วนมาที่ ถนนเพชรบุรีด้วยความเร็วเพื่อเร่งให้พ้นสัญญาณไฟจราจรที่กำลังจะเปลี่ยนเป็นสัญญาณไฟแดง นายสุทันเลี้ยวรถไปทางด้านขวามุ่งหน้าจะไปสี่แยกมักกะสัน แต่รถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุ พลิกตะแคงครูดไปกับพื้นถนนจนถึงหน้าอาคารหอพักริมถนนเพชรบุรี ถึงบรรจุก๊าซทั้งสองถังหลุด ออกจากตัวรถ ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอล.พี.จี.) ที่บรรทุกมารั่วแผ่กระจายเป็นบริเวณกว้าง แล้วระเบิดเกิดเพลิงลุกไหม้ นายสุทันถึงแก่ความตายในรถ เพลิงลุกลามไหม้บ้านเรือนในชุมชน แออัดซึ่งอยู่ด้านซ้ายของถนนเพชรบุรีเสียหาย ไม้ตึกแถวด้านซ้ายและขวาของถนนเพชรบุรี จำนวน 51 ห้อง รถยนต์และรถจักรยานยนต์ซึ่งจอดอยู่ในถนนเพชรบุรีตั้งแต่แยกทางด่วนถึง แยกถนนวิสุทธิเสียหายนประมาณ 67 คัน และจากเพลิงไหม้ดังกล่าวเป็นเหตุให้มีบุคคลถึงแก่ความ ตาย 88 คน ได้รับอันตรายสาหัส 24 คน ได้รับอันตรายแก่กาย 12 คน ค่าเสียหายรวมเป็นเงิน 214,926,282 บาท นายชูชาติ สุทธิพันธ์ ผู้อำนวยการกองควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซ (ตำแหน่งขณะเกิดเหตุ) กรมโยธาธิการ ได้ตรวจรถยนต์บรรทุกก๊าซในที่เกิดเหตุ ปรากฏว่าถัง บรรทุกก๊าซขนาดความจุ 3,770 ลิตร ทั้งสองถังหลุดออกมาอยู่ห่างจากตัวรถ 2 เมตรเศษ ถึงบรรจุก๊าซทั้งสองถังมีข้อความภาษาอังกฤษระบุว่า เป็นถังที่ใช้สำหรับติดตั้งบนพื้นดินซึ่งจะ นำมาติดตั้งบนรถยนต์ไม่ได้ตามกฎหมายที่ออกตามความในประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 (พ.ศ. 2514) และประกาศกรมโยธาธิการ เพื่อดังบรรจุก๊าซที่ติดตั้งบนพื้นดินไม่ต้องรับแรง กระแทกของยานพาหนะที่แล่นไปมา ส่วนถังบรรจุก๊าซที่ใช้ติดตั้งบนรถยนต์จะต้องผ่านกรรมวิธี

ทางความร้อน ซึ่งจะทำให้ตะเข็บเชื่อมของถังบรรจุก๊าซไม่มีรอยร้าว รุพุนหรือรอยแตก รอยนตบรทุกก๊าซคันเกิดเหตุตั้งถังบรรจุก๊าซโดยใช้แผ่นเหล็ก 3 เส้น รัดถังบรรจุก๊าซเข้ากับตัวรถแผ่นเหล็ก 3 เส้นนั้น ขาดหลุดจากตัวรถ ถังบรรจุก๊าซจึงหลุดออกจากโครงของรถและถังบรรจุก๊าซทั้งสอง ไม่ได้ติดตั้งล้นควบคุมการไหลที่บริเวณถังบรรจุก๊าซต่อกับท่อจ่ายก๊าซเพื่อทำหน้าที่ปิดไม่ให้ก๊าซออกจากถังในกรณีที่ก๊าซไหลออกจากถังในอัตรามากกว่าปกติ เช่น กรณีเกิดอุบัติเหตุท่อจ่ายก๊าซหักเป็นการไม่ถูกต้องตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2529) ข้อ 51 และฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2531) ข้อ 17 หลังเกิดเหตุพันตำรวจโทอนุชัย เล็กบำรุง พนักงานสอบสวนสถานีตำรวจนครบาลพญาไท เรียกจำเลยที่ 2 มาสอบคำให้การในฐานะพยาน จำเลยที่ 2 รับว่าเป็นกรรมการผู้จัดการบริษัทจำเลยที่ 1 แต่อ้างว่าจำเลยที่ 1 ขายรถยนต์บรทุกก๊าซคันเกิดเหตุให้นายอนุรัตน์ แซ่ฮ้อไปแล้ว และนายสุทัศน์คนขับรถยนต์บรทุกก๊าซคันเกิดเหตุเคยเป็นพนักงานของจำเลยที่ 1 แต่ลาออกไปก่อนเกิดเหตุ พันตำรวจโทอนุชัยตรวจสอบหลักฐานแล้วปรากฏว่า จำเลยที่ 1 เคยมอบอำนาจให้นายอนุรัตน์ในฐานะพนักงานของจำเลยที่ 1 รับเงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงกระทรวงพาณิชย์ ก่อนเกิดเหตุ 3 วัน นายสุทัศน์ยังขับรถยนต์บรทุกก๊าซคันเกิดเหตุให้จำเลยที่ 1 ก่อนเกิดเหตุ 1 วัน รถยนต์บรทุกก๊าซคันเกิดเหตุยังใช้บรทุกก๊าซไปส่งในนามของจำเลยที่ 1 และวันเกิดเหตุได้บรทุกก๊าซจะไปส่งที่เขตห้วยขวาง

จำเลยทั้งสองนำสืบว่า ขณะเกิดเหตุจำเลยที่ 2 เป็นกรรมการผู้จัดการ นายสายัณห์ คู่เพชรเจริญ เป็นรองกรรมการผู้จัดการของจำเลยที่ 1 ประกอบกิจการค้าก๊าซ แอล.พี.จี. และน้ำมันดีเซล มีคลังเก็บก๊าซและน้ำมันดีเซลที่ถนนสาธุประดิษฐ์ เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร จำเลยที่ 2 เป็นหัวหน้าผู้บริหารงานของจำเลยที่ 1 ซึ่งแบ่งเป็น 5 ฝ่าย จำเลยที่ 2 ทำหน้าที่ดูแลด้านการเงินให้มีเงินพอใช้หมุนเวียน ติดต่อกับสถาบันการเงินและแก้ปัญหาของจำเลยที่ 1 ที่เป็นปัญหาใหญ่ ส่วนปัญหาเล็กน้อยหัวหน้าฝ่ายแต่ละฝ่ายจะเป็นผู้แก้ปัญหา ขณะเกิดเหตุฝ่ายเทคนิคปฏิบัติการมีนายเชาว์ เอมะสิทธิ์ เป็นผู้จัดการทำหน้าที่ดูแลและซ่อมแซมรถยนต์บรทุกก๊าซ ดูแลคลังเก็บก๊าซและน้ำมันดีเซล รถยนต์บรทุกก๊าซจะจอดอยู่ที่คลังเก็บก๊าซ ผู้จัดการคลังจะเป็นผู้สั่งการให้รถยนต์บรทุกก๊าซไปส่งลูกค้า ขณะเกิดเหตุจำเลยที่ 1 มีรถยนต์บรทุกก๊าซ 50 คัน ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกและกรมโยธาธิการแล้วประมาณ 40 คัน อีก 10 คัน เป็นรถยนต์บรทุกก๊าซที่ซื้อใหม่ จำเลยที่ 2 ไม่มีหน้าที่สั่งใช้รถยนต์บรทุกก๊าซ ไม่มีหน้าที่ติดตั้งหรือตรวจสอบอุปกรณ์รถยนต์บรทุกก๊าซ รถยนต์บรทุกก๊าซชนิด 2 ถัง ของจำเลยที่ 1 จะยึดถังบรรจุก๊าซกับตัวรถ 2 แบบ คือ ยึดฐานของถังกับตัวรถด้วยสลักเกลียว หรือใช้สลักเกลียวยึดขาที่ฐานของถังบรรจุก๊าซและมีสายรัดรอบถังติดกับตัวรถโดยมีเกลียวเร่งเพื่อให้สายรัดตึง มีการติดตั้งอุปกรณ์ที่

สำคัญ คือ ลั่นควบคุมการไหลถึงละ 1 อัน ที่ด้านล่างของถังบรรจุก๊าซ ฝ่ายธุรการและบุคคลมีหน้าที่ขออนุญาตให้รถยนต์บรรทุกก๊าซ ระหว่างเกิดเหตุมีนายชูชาติ วีระเสรีฐนิยม เป็นผู้จัดการฝ่าย เมื่อเดือนมกราคม 2530 นายชูชาติยื่นคำขอต่อกรมโยธาธิการ 2 ครั้ง ครั้งแรกขออนุญาตให้รถยนต์บรรทุกก๊าซ 26 คัน ครั้งที่สองอีก 6 คัน เจ้าหน้าที่กรมโยธาธิการมาตรวจสอบหลายครั้ง จนถึงเดือนสิงหาคม 2530 ตรวจสอบสภาพได้เพียง 22 คัน เป็นรถยนต์บรรทุกก๊าซตามคำขอแรก 20 คัน กรมโยธาธิการจะพิจารณาออกใบอนุญาตให้รถยนต์บรรทุกก๊าซที่ขอใบอนุญาตในครั้งเดียวกันพร้อมกัน เจ้าหน้าที่กรมโยธาธิการจึงแนะนำให้ถอนคำขอเฉพาะรถยนต์บรรทุกก๊าซที่ยังไม่ได้ตรวจสอบสภาพ เพื่อออกใบอนุญาตให้รถยนต์บรรทุกก๊าซที่ตรวจสอบสภาพแล้ว นายชูชาติจึงถอนคำขอเฉพาะรถยนต์บรรทุกก๊าซที่ยังไม่ได้ตรวจสอบสภาพทั้ง 10 คัน แล้วเตรียมเอกสารเพื่อขออนุญาตให้เป็นราย โดยให้พนักงานในฝ่ายนำไปยื่นต่อกรมโยธาธิการ แต่ปรากฏว่าพนักงานยื่นคำขอต่อกรมโยธาธิการเพียง 4 คัน อีก 6 คัน ซึ่งรวมรถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุด้วย พนักงานหลงลืม นายชูชาติเพิ่งตรวจพบหลังเกิดเหตุแล้ว จำเลยที่ 1 ซึ่งรถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุมาใช้โดยไม่ปรากฏว่าเคยเกิดเหตุก๊าซรั่วหรือเกิดอุบัติเหตุ นายอนูรัตน์ แซ่ฮ้อ เป็นเพื่อนของจำเลยที่ 2 และเคยเป็นพนักงานของจำเลยที่ 1 เมื่อประมาณ 10 ปี มาแล้ว นายอนูรัตน์ทำงานได้ 1 ถึง 2 ปี ก็ลาออกก่อนเกิดเหตุ นายอนูรัตน์ประกอบอาชีพค้าที่ดิน เมื่อเดือนกรกฎาคม 2533 นายอนูรัตน์ซึ่งรถยนต์บรรทุกก๊าซของจำเลยที่ 1 รวม 2 คัน ทั้งรถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุในราคา 300,000 บาท แต่ชำระราคาเพียง 100,000 บาท จึงยังไม่ได้โอนทะเบียนรถให้ จำเลยที่ 2 ตกลงให้นายอนูรัตน์รับจ้างจำเลยที่ 1 บรรทุกก๊าซ แล้วหักเงินค่าจ้างผ่อนชำระราคา รถ นายสุทัน ผักแคเล็ก เป็นญาติของนายอนูรัตน์และเป็นพนักงานขับรถของจำเลยที่ 1 ในวันเกิดเหตุเมื่อเลิกงานแล้วนายสุทันรับจ้างนายอนูรัตน์ขับรถบรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุ จำเลยที่ 2 แจ้งต่อพนักงานสอบสวนว่าจำเลยที่ 1 จะรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น เพราะเจ้าพนักงานตำรวจบอกว่ามีกฎหมายระบุว่า ผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหาย และจำเลยที่ 2 เห็นว่านายอนูรัตน์จะไม่มีความสามารถชดเชยค่าเสียหายจำนวนมากเช่นนี้ ตั้งแต่เกิดเหตุจนถึงวันที่ 11 ตุลาคม 2534 จำเลยที่ 1 ได้จ่ายเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยไปแล้ว 57 ล้านบาทเศษ

พิเคราะห์แล้ว ข้อเท็จจริงที่ศาลล่างทั้งสองฟังมาและจำเลยทั้งสองมิได้ฎีกาโต้เถียง รับฟังเป็นยุติได้ว่า รถยนต์บรรทุกก๊าซคันหมายเลขทะเบียน 71 - 0415 กรุงเทพมหานคร เป็นของจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด มีจำเลยที่ 2 เป็นกรรมการผู้จัดการ ในวันเวลาและสถานที่เกิดเหตุตามฟ้อง นายสุทัน ผักแคเล็ก ลูกจ้างของจำเลยที่ 1 ได้ขับรถบรรทุกก๊าซคันดังกล่าวเพื่อนำก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอล.พี.จี.) ไปส่งให้แก่ลูกค้า และได้เกิดเหตุพลิกคว่ำ

ทำให้เกิดเพลิงไหม้ทรัพย์สินของผู้อื่นและบุคคลถึงแก่ความตาย ได้รับอันตรายสาหัสและได้รับอันตรายแก่กายเป็นจำนวนมาก นายสุทัศน์ถึงแก่ความตายในที่เกิดเหตุ ปัญหาแรกต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยทั้งสองมีว่า ฟ้องโจทก์เกี่ยวกับข้อหาความผิดตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ข้อ 3 เคลือบคลุมหรือไม่ เห็นว่า คำฟ้องโจทก์ได้บรรยายถึงการกระทำทั้งหลายที่อ้างว่าจำเลยทั้งสองได้กระทำความผิด มีข้อเท็จจริงและรายละเอียดที่เกี่ยวกับเวลาและสถานที่ซึ่งเกิดการกระทำผิด อีกทั้งบุคคลและสิ่งของที่เกี่ยวข้องด้วยพอสมควรแล้ว ทั้งจำเลยทั้งสองก็เข้าใจข้อหาได้ดีโดยมิได้หลงข้อต่อสู้แต่ประการใด แม้โจทก์จะไม่คัดสำเนาประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการติดตั้งถังชนส่งก๊าซและลักษณะและส่วนประกอบภายในถังชนส่งก๊าซ แนบมาท้ายฟ้องก็เป็นคำฟ้องที่สมบูรณ์ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 158 ฟ้องโจทก์ไม่เคลือบคลุม ฎีกาของจำเลยทั้งสองฟังไม่ขึ้น

ปัญหาตามฎีกาของจำเลยทั้งสองข้อต่อไปมีว่า จำเลยทั้งสองกระทำความผิดตามฟ้องหรือไม่ โจทก์มีนายชูชาติ สุทธิพันธ์ นายช่างใหญ่กรมโยธาธิการ เบิกความว่า ผู้ประกอบกิจการบรรจุก๊าซที่ใช้รถยนต์บรรทุกเป็นยานพาหนะต้องขออนุญาตต่อกรมโยธาธิการพร้อมแบบแปลนรถยนต์บรรทุกก๊าซ ซึ่งต้องแสดงการติดตั้งถังบรรจุก๊าซกับตัวรถพร้อมอุปกรณ์ความปลอดภัยต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2529) และฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2531) ซึ่งออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 (พ.ศ. 2514) และประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการติดตั้งถังชนส่งก๊าซและลักษณะและส่วนประกอบภายในถังชนส่งก๊าซ ตามเอกสารหมายเลข จ.21 ถึง จ.23 เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2533 เวลาประมาณ 10 นาฬิกา พยานได้ร่วมกับอธิบดีและรองอธิบดีกรมโยธาธิการไปตรวจสอบบริเวณสถานที่เกิดเหตุพบรถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุพลิกตะแคงอยู่ ถังบรรจุก๊าซขนาดความจุ 3,770 ลิตร จำนวน 2 ใบ หลุดออกจากตัวรถ ขณะนั้นก๊าซรั่วออกจากถังบรรจุหมดแล้ว พยานตรวจพบแผ่นป้ายภาษาอังกฤษติดอยู่ที่ถังบรรจุก๊าซทั้งสองใบระบุว่าเป็นที่ใช้สำหรับติดตั้งบนพื้นดิน ถังบรรจุก๊าซชนิดนี้ตามกฎหมายกระทรวงซึ่งออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 (พ.ศ. 2514) และประกาศกรมโยธาธิการ จะนำมาติดตั้งบนรถยนต์ไม่ได้เนื่องจากถังบรรจุก๊าซที่จะใช้ติดตั้งบนรถยนต์นั้นจะต้องผ่านกรรมวิธีทางความร้อน เพื่อลดแรงที่จะเกิดขึ้นบริเวณแนวเชื่อมถังบรรจุก๊าซให้เท่ากันตลอดทั้งถังซึ่งจะทำให้ถังบรรจุก๊าซนั้นมีความปลอดภัยในการใช้งาน การผ่านกรรมวิธีทางความร้อนจะทำให้ตะเข็บเชื่อมของถังบรรจุก๊าซนั้นไม่มีรอยร้าว หรือมีรูพุน หรือรอยแตก ถังบรรจุก๊าซซึ่งติดตั้งบนพื้นดินไม่จำเป็นต้องรับแรงกระแทกของยานพาหนะซึ่งแล่นไปมา การติดตั้งถังบรรจุก๊าซกับยานพาหนะตามกฎหมายได้กำหนดให้ติดตั้งมีความมั่นคงแข็งแรงมากกว่าการติดตั้งถังบรรจุก๊าซ

ที่ติดตั้งบนพื้นดินเพื่อป้องกันเวลารถยนต์บรรทุกก๊าซเกิดอุบัติเหตุ ถังบรรจุก๊าซจะไม่หลุดออกจากรถยนต์ การนำถังบรรจุก๊าซที่ติดตั้งบนพื้นมาใช้ติดตั้งกับยานพาหนะนั้นเป็นการปฏิบัติที่ผิดต่อกฎหมาย พยานได้ตรวจสอบการติดตั้งถังบรรจุก๊าซเข้ากับตัวรถ ปรากฏว่าใช้แผ่นเหล็กรัดถังบรรจุก๊าซเข้ากับตัวรถซึ่งไม่ถูกต้องตามประกาศกรมโยธาธิการ เพราะแผ่นเหล็ก 3 แผ่น ซึ่งใช้รัดถังบรรจุก๊าซเข้ากับตัวรถนั้นขาด ถังบรรจุก๊าซจึงหลุดออกจากตัวรถ การยึดถังบรรจุก๊าซเข้ากับตัวรถนั้นจะต้องยึดถังบรรจุก๊าซเข้ากับคัสซีหรือโครงของรถโดยใช้แผ่นเหล็กเชื่อมกับถังบรรจุก๊าซและใช้สลักเกลียวยึดเชื่อมแผ่นเหล็กนั้นกับโครงของรถ รายละเอียดการยึดถังบรรจุก๊าซกับโครงของรถตามประกาศกรมโยธาธิการ ข้อ 3 (2) การยึดถังบรรจุก๊าซเข้ากับโครงของรถตามประกาศของกรมโยธาธิการจะทำให้เกิดความมั่นคงแข็งแรง เมื่อเกิดอุบัติเหตุถังบรรจุก๊าซจะไม่หลุดออกจากโครงของรถ ถังบรรจุก๊าซหลุดออกจากโครงของรถอาจจะทำให้ข้อต่อที่จ่ายก๊าซออกจากถังบรรจุก๊าซหักออกจากถังบรรจุก๊าซ ซึ่งจะทำให้ก๊าซรั่วและเกิดอันตรายได้ และการตรวจสอบถังบรรจุก๊าซในที่เกิดเหตุปรากฏว่าที่ท่อจ่ายก๊าซออกจากถังบรรจุก๊าซไม่ได้ติดตั้งลิ้นควบคุมการไหล (Excess Flow Value) จึงไม่ถูกต้องตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2529) ข้อ 51 และฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2531) ข้อ 17 ลิ้นการควบคุมการไหลจะต้องติดตั้งอยู่ที่บริเวณข้อต่อของท่อจ่ายก๊าซและจะยึดติดกับท่อจ่ายก๊าซโดยการขันเกลียวหรือโดยวิธีหน้าแปลน ปกติจะติดตั้งอยู่ส่วนล่างของถังบรรจุก๊าซ ถ้าก๊าซไหลออกจากถังบรรจุก๊าซในอัตราปกติลิ้นควบคุมการไหลจะไม่ทำงาน แต่ถ้าก๊าซไหลออกจากถังบรรจุก๊าซในอัตรามากกว่าปกติลิ้นควบคุมการไหลจะทำงานโดยทำหน้าที่ปิดไม่ให้ก๊าซออกจากถังบรรจุ ความเสียหายร้ายแรงคดีนี้เกิดขึ้นเนื่องจากการติดตั้งถังบรรจุก๊าซไม่มั่นคงแข็งแรง ไม่มีการติดตั้งลิ้นควบคุมการไหลที่ถังบรรจุก๊าซตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง เมื่อเกิดอุบัติเหตุกับรถยนต์บรรทุกก๊าซ ถังบรรจุก๊าซจึงหลุดออกจากโครงของรถ ท่อจ่ายก๊าซหัก ก๊าซรั่วไหลออกจากถังบรรจุเป็นจำนวนมาก เมื่อก๊าซที่รั่วไหลออกมาผสมกับออกซิเจนในอากาศและกระทบกับเปลวไฟทำให้เกิดติดไฟและระเบิดอย่างรุนแรง ทั้งเป็นความบกพร่องของจำเลยที่ 1 เจ้าของรถยนต์บรรทุกก๊าซ ถ้าจำเลยที่ 1 ได้ติดตั้งถังบรรจุก๊าซตามที่กฎหมายกำหนด ได้ยื่นขออนุญาตให้กรมโยธาธิการตรวจสอบและทดสอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุกับรถยนต์บรรทุกก๊าซแล้วถังบรรจุก๊าซจะไม่หลุดออกจากโครงของรถ ก๊าซจะไม่รั่วไหลออกมาเป็นจำนวนมากเช่นนี้ ต่อมาประมาณเดือนเมษายน 2534 หลังจากเกิดเหตุคดีนี้ รถยนต์บรรทุกก๊าซของจำเลยที่ 1 เกิดอุบัติเหตุชนกัน รถยนต์บรรทุกก๊าซของจำเลยที่ 1 พลิกคว่ำตกข้างทาง ปรากฏว่ารถยนต์บรรทุกก๊าซของจำเลยที่ 1 ไม่มีก๊าซรั่วไหลออกมา ถังบรรจุก๊าซไม่หลุดออกจากโครงของรถ เพราะรถยนต์บรรทุกของจำเลยที่ 1 ค้นดังกล่าวได้ผ่านการตรวจสอบและทดสอบจากกรมโยธาธิการแล้ว ประกอบกับมีการติดตั้งอุปกรณ์นิรภัย ติดตั้งลิ้น

ควบคุมการไหลถูกต้อง เห็นว่า พยานโจทก์ปากนี้สำเร็จการศึกษาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต ผ่านการอบรมและศึกษาดูงานเกี่ยวกับก๊าซปิโตรเลียมเหลวจากต่างประเทศหลายแห่งและเข้ารับราชการที่กองควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซ กรมโยธาธิการ มาตั้งแต่ปี 2522 นับว่าเป็นผู้มีรู้และความชำนาญในงานด้านปิโตรเลียมเหลวเป็นอย่างดี ประกอบกับพยานโจทก์ปากนี้มิได้มีส่วนได้เสียกับฝ่ายใด รับฟังเป็นพยานคนกลางได้ อีกทั้งไม่ปรากฏว่าเคยมีสาเหตุโกรธเคืองกับจำเลยทั้งสองมาก่อน จึงไม่มีเหตุที่จะทำให้ระวางสงสัยว่าจะแก่งเบิดความปรักปรำจำเลยทั้งสอง เชื่อว่า พยานโจทก์ปากนี้เบิกความไปตามความสัตย์จริงที่ได้พบเห็นมาขณะไปตรวจสอบรถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุ ที่จำเลยทั้งสองอ้างว่ารถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุได้ติดตั้งลินควบคุมการไหลชนิดเดียวกับวัตถุพยานหมายเลข 1 ที่ถึงบรรจุก๊าซทั้งสองใบนั้น จำเลยที่ 2 เบิกความเพียงลอยๆ ว่า ปกติรถยนต์บรรทุกก๊าซทุกคันจะติดตั้งลินควบคุมการไหลและคาดว่ารถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุได้ติดตั้งไว้แล้ว พยานจำเลยปากอื่นไม่มีผู้ใดเบิกความยืนยันว่ารถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุมีการติดตั้งลินควบคุมการไหล ส่วนที่จำเลยทั้งสองอ้างว่าบริเวณปลายท่อจ่ายก๊าซตามภาพถ่ายหมายเลข จ.35 ภาพที่ 17 มีโลหะทรงกลม ฐานหกเหลี่ยมขันติดอยู่ที่ปลายท่อเป็นส่วนของลินควบคุมการไหลที่หักติดอยู่ ลินควบคุมการไหลส่วนที่เหลืออาจตกอยู่ภายในถังบรรจุก๊าซหรือตกไปนอกถังแล้วหายไปนั้น เห็นว่า ลินควบคุมการไหลตามวัตถุพยานหมายเลข 1 เป็นโลหะทรงกระบอกทำด้วยทองเหลือง มีร่องเกลียวด้านนอกสำหรับขันติดกับร่องเกลียวที่รู้ถึงบรรจุก๊าซ และมีร่องเกลียวด้านในสำหรับขันติดกับปลายท่อจ่ายก๊าซ ถ้าลินควบคุมการไหลหักออกจากกันโดยส่วนที่เป็นฐานติดอยู่ที่ปลายท่อจ่ายก๊าซแล้ว ส่วนของลินควบคุมการไหลที่เหลืออยู่จะต้องติดอยู่ที่รู้ถึงบรรจุก๊าซให้ตรวจสอบได้ และไม่น่าเป็นไปได้ที่ลินควบคุมการไหลส่วนที่เหลือจะตกอยู่ในถังบรรจุก๊าซหรือหายไปดังที่จำเลยทั้งสองอ้าง พยานจำเลยทั้งสองไม่สามารถรับฟังหักล้างพยานโจทก์ได้ ข้อเท็จจริงฟังได้ว่า รถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุของจำเลยที่ 1 มิได้รับใบอนุญาตและผ่านการตรวจสอบและทดสอบจากกรมโยธาธิการ ถึงบรรจุก๊าซ 2 ใบ ที่ติดตั้งบนรถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุเป็นถังที่ใช้สำหรับติดตั้งบนพื้นดิน ไม่อาจนำมาติดตั้งบนรถยนต์ได้ และได้ติดตั้งตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศกรมโยธาธิการ อีกทั้งมิได้ติดตั้งลินควบคุมการไหลไว้ที่ถังบรรจุก๊าซทั้งสองใบ อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2529) ข้อ 51 และฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2531) ข้อ 17 ซึ่งออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 (พ.ศ. 2514) เรื่อง การบรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลว ซึ่งเป็นกฎหมายที่ควบคุมการบรรจุก๊าซปิโตรเลียมมิให้เกิดภัยอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ดังนั้น แม้อุบัติเหตุคดีนี้สาเหตุส่วนหนึ่งจะเกิดจากความประมาทของนายสุทัศน์ลูกจ้างของจำเลยที่ 1 ขับรถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุพลิกคว่ำ

ทำให้ถึงบรรจูก๊าซหลุดออกจากตัวรถ ก๊าซที่บรรจุนอยู่ในถังรั่วไหลเกิดเพลิงไหม้และระเบิดอย่างรุนแรงเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายและได้รับอันตรายสาหัสจำนวนมาก รวมทั้งทรัพย์สินของผู้เสียหายก็ตาม แต่ย่อมเป็นที่เห็นได้ว่าผลของอุบัติเหตุครั้งนี้มีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการกระทำของจำเลยที่ 1 ดังกล่าวด้วย หาใช่เป็นผลมาจากการกระทำโดยประมาทของนายสุทัศน์คนขับรถยนต์บรรทุก๊าซคันเกิดเหตุแต่ผู้เดียวดังที่จำเลยทั้งสองกล่าวอ้างในฎีกาไม่ เพราะถ้าจำเลยที่ 1 ได้ปฏิบัติตามกฎกระทรวงและประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการติดตั้งถังขนส่งก๊าซและลักษณะและส่วนประกอบภายในถังขนส่งก๊าซแล้วก็จะไม่เกิดโศกนาฏกรรมเช่นนี้ขึ้น และแม้ว่ารถยนต์บรรทุก๊าซคันเกิดเหตุจะติดตั้งถังบรรจูก๊าซไว้ก่อนที่กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2529) จะใช้บังคับก็ตาม แต่บทบัญญัติของกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวบังคับให้ผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามประกาศภายใน 365 วัน นับแต่วันที่ 19 สิงหาคม 2529 ซึ่งเป็นวันที่กฎกระทรวงฉบับดังกล่าวใช้บังคับ ปรากฏว่าจำเลยที่ 1 มิได้นำพาที่จะปฏิบัติตามกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวยังคงใช้รถยนต์บรรทุก๊าซคันเกิดเหตุขนส่งก๊าซให้แก่ลูกค้าตลอดมาจนถึงวันเกิดเหตุเป็นเวลา 3 ปีเศษ การกระทำของจำเลยที่ 1 จึงเป็นการกระทำโดยประมาทปราศจากความระมัดระวังซึ่งจำเลยที่ 1 ผู้มีอาชีพประกอบกิจการค้าและขนส่งก๊าซซึ่งเป็นวัตถุไวไฟและอันตราย ตามวิสัยและพฤติการณ์ของผู้ประกอบกิจการค้าเช่นจำเลยที่ 1 จำต้องใช้ความระมัดระวังมากเป็นพิเศษกว่าผู้ที่ประกอบอาชีพชนิดอื่น เพราะถ้าหากมิได้ใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษแล้วก็จะเกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่นที่มีได้มีส่วนเกี่ยวข้องด้วย เช่นคดีนี้ การกระทำของจำเลยที่ 1 จึงเป็นความผิดตามฟ้อง สำหรับจำเลยที่ 2 นอกจากจะเป็นกรรมการผู้จัดการของจำเลยที่ 1 แล้ว ยังเป็นผู้ก่อตั้งบริษัทจำเลยที่ 1 และเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของจำเลยที่ 1 การบริหารงานและอำนาจสั่งการทั้งหมดคงอยู่กับจำเลยที่ 2 แต่เพียงผู้เดียว นอกจากนี้ยังได้ความว่า จำเลยที่ 2 เป็นหุ้นส่วนผู้จัดการของห้างหุ้นส่วนจำกัดวัฒนาแก๊สซึ่งขายรถยนต์บรรทุก๊าซคันเกิดเหตุให้แก่จำเลยที่ 1 จำเลยที่ 2 จึงเป็นเจ้าของผู้ครอบครองรถยนต์บรรทุก๊าซคันเกิดเหตุตลอดมาย่อมรู้ว่ารถยนต์บรรทุก๊าซคันเกิดเหตุไม่สามารถที่จะนำมาใช้บรรจูก๊าซส่งให้แก่ลูกค้าได้เพราะมิได้รับใบอนุญาตและผ่านการตรวจสอบและทดสอบจากกรมโยธาธิการ จำเลยที่ 2 ในฐานะกรรมการผู้จัดการของจำเลยที่ 1 มีอำนาจสั่งการภายในแทนจำเลยที่ 1 ได้ แต่เพิกเฉยไม่จัดการแก้ไขรถยนต์บรรทุก๊าซคันเกิดเหตุเสียให้ถูกต้องตามกฎกระทรวงและประกาศกรมโยธาธิการ กลับนำรถยนต์บรรทุก๊าซคันเกิดเหตุมาใช้จนกระทั่งเกิดเหตุคดีนี้ การกระทำของจำเลยที่ 2 จึงเป็นความผิดตามฟ้องเช่นกัน คำพิพากษาของศาลฎีกาที่จำเลยทั้งสองอ้างมาในฎีกา

นั้น ข้อเท็จจริงไม่ตรงกับคดีนี้ ที่ศาลล่างทั้งสองพิพากษาว่า จำเลยทั้งสองกระทำความผิดตามฟ้องมานานชอบแล้ว ศาลฎีกาเห็นฟ้องด้วย ฎีกาของจำเลยทั้งสองในข้อนี้ฟังไม่ขึ้น

ปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยที่ 2 ข้อต่อไปมีว่า ศาลล่างทั้งสองพิพากษาลงโทษจำเลยที่ 2 หนักเกินไปหรือไม่ เห็นว่า จำเลยที่ 2 เป็นเพียงกรรมการผู้จัดการของจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นนิติบุคคลมีหน้าที่ควบคุมและบริหารงานในฐานะเป็นผู้แทนจำเลยที่ 1 เพื่อดำเนินกิจการตามวัตถุประสงค์ของจำเลยที่ 1 เท่านั้น ประกอบกับอุบัติเหตุคดีนี้มีสาเหตุจากการขับรถประมาทของนายสุทนต์เป็นสำคัญ จำเลยที่ 2 เพียงแต่มีได้ดูแลและปฏิบัติตามกฎกระทรวงซึ่งออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 (พ.ศ. 2514) และประกาศกรมโยธาธิการเท่านั้น การที่ศาลล่างทั้งสองพิพากษาลงโทษจำเลยที่ 2 จำคุก 5 ปี จึงหนักเกินไป สมควรกำหนดโทษเสียใหม่เพื่อให้เหมาะสมแก่พฤติการณ์แห่งคดี ฎีกาข้อนี้ของจำเลยที่ 2 ฟังขึ้น

ปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยที่ 2 ข้อสุดท้ายมีว่า มีเหตุสมควรรอกการลงโทษให้จำเลยที่ 2 หรือไม่ เห็นว่า หลังเกิดเหตุคดีนี้แล้ว จำเลยที่ 2 ได้ติดตามเอาใจใส่ช่วยเหลือผู้ประสบภัยด้วยดีตลอดมา และได้พยายามชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายไปแล้วเป็นเงิน 137,424,797.43 บาท เพื่อให้จำเลยที่ 2 ได้มีโอกาสชดเชยค่าเสียหายส่วนที่เหลือให้แก่ผู้เสียหายต่อไปและพนักงานที่ปฏิบัติงานอยู่กับจำเลยที่ 1 ซึ่งมีเป็นจำนวนมากก็จะมียางเท้าต่อไปไม่เดือดร้อน อีกทั้งไม่ปรากฏว่าจำเลยที่ 2 เคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน หากรอกการลงโทษจำคุกไว้เพื่อให้โอกาสจำเลยที่ 2 ได้กลับประพฤติตนเป็นพลเมืองดีต่อไปย่อมจะเป็นผลดียิ่งกว่าการลงโทษจำคุกไปเสียทีเดียว ที่ศาลล่างทั้งสองพิพากษาลงโทษจำคุกจำเลยที่ 2 โดยไม่รอกการลงโทษจำคุกให้นั้น ศาลฎีกาไม่เห็นพ้องด้วย ฎีกาข้อนี้ของจำเลยที่ 2 ฟังขึ้น ให้ลงโทษปรับจำเลยที่ 2 ในอัตราขั้นสูงสุดตามที่กฎหมายกำหนดไว้อีกสถานหนึ่งด้วย

พิพากษาแก้เป็นว่า ให้ลงโทษจำคุกจำเลยที่ 2 มีกำหนด 2 ปี และปรับ 20,000 บาท โทษจำคุกให้รอกการลงโทษไว้มีกำหนด 3 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30 นอกจากที่แก้คงให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์