

ภาคผนวก

คำพิพากษาฎีกาที่ 3446/2537¹

คดีระหว่าง	พนักงานอัยการ กรมอัยการ	โจทก์
	บริษัทอุตสาหกรรมแก๊สสยาม จำกัด 1	จำเลย
	นายวรวิทย์ วีระบรรพต หรือวีระบรรพต ที่ 2	
อาญาเรื่อง	ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ก่อให้เกิดอันตรายแก่ประชาชน	
	ความผิดต่อประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28	

โจทก์ฟ้องและแก้ไขคำฟ้องว่า จำเลยที่ 1 เป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด มีวัตถุประสงค์ทำการซื้อขายถังก๊าซ อุปกรณ์ก๊าซทุกชนิด เคมีภัณฑ์ การค้าก๊าซปิโตรเลียมเหลว และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมทุกชนิด จำเลยที่ 2 เป็นกรรมการผู้จัดการมีอำนาจหน้าที่ในการบริหารงานต่างๆ ของจำเลยที่ 1 ควบคุม สั่งการ และมอบนโยบายในการดำเนินการค้าแก่พนักงานของจำเลยที่ 1 ได้ เมื่อระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2533 เวลากลางวัน ถึงวันที่ 24 กันยายน 2533 เวลากลางคืนหลังเที่ยงวัน เวลาใดไม่ปรากฏชัด จำเลยทั้งสองโดยจำเลยที่ 2 ในฐานะผู้แทน จำเลยที่ 1 และโดยฐานะส่วนตัวได้ให้พนักงานของจำเลยบรรจุถ่ายเทก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอล.พี.จี.) ลงในถังก๊าซรถยนต์บรรทุกคันหมายเลขทะเบียน 71-0415 กรุงเทพมหานคร ประเภทบรรทุกถังคู่ซึ่งเป็นรถยนต์บรรทุกก๊าซของจำเลยที่ 1 เอง โดยที่รถยนต์บรรทุกคันดังกล่าวมิได้รับอนุญาตหรือผ่านการตรวจรับรองจากกรมโยธาธิการและกระทรวงอุตสาหกรรมว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมตามกฎหมายที่ออกตามความในประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 (พ.ศ.2514) ข้อ 3 โดยการนำถังก๊าซที่กำหนดให้ใช้กับการเก็บก๊าซบนพื้นดินมาใช้แทนถังก๊าซรถยนต์ ไม่ติดตั้งวาล์วนิรภัยบนถังก๊าซเพื่อป้องกันอุบัติเหตุเมื่อถังก๊าซมีการรั่วไหลในอัตราที่จะเกิดอันตราย จำเลยทั้งสองมีหน้าที่จะต้องตรวจความถูกต้องของข้อกำหนดดังกล่าวก่อนจะบรรจุก๊าซลงไป อันเป็นธุรกิจที่จำเลยทั้งสองซึ่งเป็นผู้มีอาชีพธุรกิจจะต้องปฏิบัติอยู่แล้ว แต่ด้วยความประมาทปราศจากความระมัดระวังของจำเลยทั้งสองมิได้ทำการควบคุมดูแลเป็นการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองความปลอดภัยของประชาชน เป็นการกระทำโดยประมาทปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจำเลยทั้งสองจักต้องมี

¹ ประสิทธิ์ โฉมวิไลกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติบุคคลและความรับผิดทางอาญาของนิติบุคคล, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2543), น. 191-202.

ตามวิสัยและพฤติการณ์กล่าวคือ จำเลยทั้งสองเป็นผู้มีอาชีพค้าก๊าซอันเป็นวัตถุไวไฟ มีหน้าที่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชน มีหน้าที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบโดยเคร่งครัดเพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน จำเลยทั้งสองกลับนำรถยนต์บรรทุกซึ่งไม่ได้ผ่านการตรวจรับรองจากกรมโยธาธิการ และใช้ถังก๊าซที่ใช้บนพื้นดิน อีกทั้งไม่มีวาล์วนิรภัยติดตั้งอยู่บนถังก๊าซมาใช้บรรทุก ต่อมาในวันที่ 24 กันยายน 2533 เวลากลางวันหลังเที่ยง นายสุทัน ผักแคเล็ก ลูกจ้างของจำเลยทั้งสองได้ขับรถยนต์บรรทุกก๊าซคันดังกล่าวไปตามทางด่วนสายดินแดง-บางนา แล้วแยกตรงถนนเพชรบุรีเพื่อนำก๊าซไปส่งลูกค้าอันเป็นการกระทำในหน้าที่ทางการที่จ้างด้วยความประมาทขบถลงทางด่วนด้วยความรวดเร็วและฝ่าสัญญาณไฟแดง และหักเลี้ยวขวาเข้าถนนเพชรบุรีตัดใหม่เป็นเวลาที่ยอดอีกด้านหนึ่งได้สัญญาณไฟเขียวเริ่มแล่นออกมา ทำให้ นายสุทัน ต้องหักรถกลับไปมา เป็นเหตุให้รถเสียหลักพลิกตะแคงครูดไปตามถนน ถังก๊าซทั้งสองใบถูกแรงกระแทกกับพื้นถนนทำให้สายเหล็กยึดถังก๊าซทั้งสองใบขาดหลุดออก ท่อจ่ายก๊าซหัก ก๊าซรั่วออกมาอย่างรวดเร็วเพราะเหตุที่ถังก๊าซไม่มีวาล์วนิรภัยดังกล่าว และก๊าซได้แผ่กระจายเป็นบริเวณกว้างไปตามถนนและอาคารบ้านเรือนใกล้เคียงไปสัมผัสประกายไฟลูกใหม่ขึ้นอย่าง จับพลันเพลิงลุกไหม้รถยนต์ชนิดต่างๆ รถจักรยานยนต์ที่หยุดรอสัญญาณไฟ อาคารร้านค้า ที่พักอาศัยเป็นเหตุให้คนตาย ได้รับอันตรายสาหัส ได้รับอันตรายแก่กายและทรัพย์สินเสียหายเป็นจำนวนมาก เหตุเกิดที่แขวงบางโพธิ์พาง เขตยานนาวา แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ต่อเนื่องเกี่ยวกันกัน 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 จำเลยทั้งสองมีความผิดตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2514 ข้อ 3 (2), 6 ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 225, 291, 300 เป็นการกระทำความผิดเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบท ให้ลงโทษจำเลยทั้งสองตามประมวลกฎหมายอาญา 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 ทางพิจารณาใจทักน่าสืบว่า ผู้ประกอบกิจการบรรจูก๊าซที่ใช้รถยนต์บรรทุกเป็นยานพาหนะต้องได้รับอนุญาตจากกรมทะเบียนการค้า กระทรวงพาณิชย์ ให้เป็นผู้ประกอบการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการขนส่งจากกรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม และจะต้องยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการบรรจูก๊าซต่อกรมโยธาธิการ กระทรวงมหาดไทย โดยยื่นคำขอพร้อมแบบแปลนรถยนต์บรรทุกก๊าซที่แสดงการติดตั้งถังบรรจูก๊าซกับตัวรถและอุปกรณ์ความปลอดภัยตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และประกาศกรมโยธาธิการที่ออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 (พ.ศ.2514) เรื่อง การบรรจูก๊าซปิโตรเลียมเหลว เมื่อกรมโยธาธิการตรวจสอบคำขอและแบบแปลนเห็นว่าถูกต้องตามมาตรฐานความปลอดภัยมีอุปกรณ์ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงแล้ว จะอนุญาตให้ผู้ขอดำเนินการติดตั้งถังบรรจูก๊าซให้เป็นไปตามแบบแปลนที่ยื่น ผู้ขอจะต้องส่งรถยนต์บรรทุกก๊าซนั้นให้กรมโยธาธิการตรวจสอบถังบรรจูก๊าซและอุปกรณ์ด้วย ถ้าถูกต้องจึงจะออกใบอนุญาตให้ประกอบกิจการบรรจูก๊าซได้ ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตจากกรมโยธาธิการแล้วจะต้องนำรถยนต์บรรทุกก๊าซนั้นมาให้ตรวจสอบทุกปีเพื่อขอต่ออายุใบอนุญาตกรมโยธาธิการแล้ว จะต้องนำรถยนต์บรรทุกก๊าซนั้นมาให้ตรวจสอบทุกปี เพื่อขอต่ออายุใบอนุญาตกรมโยธาธิการจะต้องตรวจสอบถังบรรจูก๊าซ ระบบการติดตั้งถังบรรจูก๊าซซึ่งได้ติดตั้งและใช้งานไปแล้วว่ายังมีความมั่นคงแข็งแรงได้มาตรฐานเหมือนเดิมหรือไม่ มีส่วนที่สึกหรอไปจากเดิมหรือไม่ ถ้าไม่มีความปลอดภัยจะให้ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตปรับปรุงแก้ไขเสียใหม่ก่อนที่จะต่ออายุใบอนุญาตให้ ทั้งนี้ การตรวจสอบแบบแปลนที่ยื่นพร้อมคำขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการบรรจูก๊าซ การตรวจสอบรถยนต์บรรทุกก๊าซที่ประกอบแล้ว และการทดสอบถังบรรจูก๊าซ กรมโยธาธิการจะตรวจสอบให้เป็นไปตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2529) กฎกระทรวง ฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2514 และประกาศกรมโยธาธิการ เรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการติดตั้งถังขนส่งก๊าซและลักษณะและส่วนประกอบภายในถังขนส่งก๊าซ ซึ่งให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 19 สิงหาคม 2529 เป็นต้นไป สำหรับยานพาหนะขนส่งก๊าซทางบกที่

ได้ติดตั้งถังขนส่งก๊าซไว้แล้วก่อนกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2529) ออกตามความในประกาศของ คณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2514 ใช้บังคับและมีการติดตั้งถังขนส่งก๊าซและ ลักษณะและส่วนประกอบภายในถังขนส่งก๊าซไม่เป็นไปตามประกาศนี้ ให้เจ้าของหรือผู้ ครอบครองปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามประกาศนี้ภายใน 365 วัน นับแต่วันที่ 19 สิงหาคม 2529 ซึ่งเป็นวันที่กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ.2529) ใช้บังคับ จำเลยที่ 1 เป็นนิติบุคคลประเภทบริษัท จำกัดมีวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการขนส่งทางบก ทำการค้าก๊าซปิโตรเลียมเหลว ผลิตภัณฑ์ ปิโตรเลียมทุกชนิด ประกอบกิจการโรงงานอัดบรรจุก๊าซหุงต้ม การบริการรับอัดบรรจุก๊าซหุงต้ม ขณะเกิดเหตุคดีนี้มีจำเลยที่ 2 นางพัชรา วีรบรรพพงศ์ นายสายัณห์ คู่เพชรเจริญ และนายสมยศ สุวรรณมานนท์ เป็นกรรมการ จำเลยที่ 2 ลงลายมือชื่อร่วมกับภรรยาอื่นอีก 1 คน กระทำการแทน จำเลยที่ 1 ได้ เมื่อปี 2526 จำเลยที่ 1 ได้จดทะเบียนรับโอนรถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุ หมายเลขทะเบียน 71-0415 ซึ่งเป็นรถยนต์บรรทุก 6 ล้อ ติดตั้งถังบรรจุก๊าซ 2 ถังจากห้างหุ้นส่วน จำกัดวัฒนาแก๊ส และขออนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์คันนี้แล้ว เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2533 เวลาประมาณ 22 นาฬิกา นายสุทนต์ ผักแคเล็ก ลูกจ้างของจำเลยที่ 1 ขับรถยนต์บรรทุกก๊าซ คันเกิดเหตุลงจากทางด่วนมาที่ถนนเพชรบุรีด้วยความเร็ว เพื่อเร่งให้พ้นสัญญาณไฟจราจรที่กำลังจะ เปลี่ยนเป็นสัญญาณไฟแดง นายสุทนต์เลี้ยวรถไปทางด้านขวามุ่งหน้าจะไปสี่แยกมักกะสัน แต่รถยนต์ บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุพลิกตะแคงครูดไปกับพื้นถนนจนถึงหน้าอาคารหอพักริมถนนเพชรบุรี ถังบรรจุ ก๊าซทั้งสองถังหลุดออกจากตัวรถ ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอล.พี.จี.) ที่บรรทุกมารั่วแม่กระจายเป็น บริเวณกว้าง แล้วระเบิดเกิดเพลิงลุกไหม้ นายสุทนต์ถึงแก่ความตายในรถ เพลิงลุกลามไหม้บ้านเรือน ในชุมชนแออัดซึ่งอยู่ด้านซ้ายของถนนเพชรบุรีเสียหาย ไหม้ตึกแถวด้านซ้ายและขวาของถนนเพชรบุรี จำนวน 51 ห้อง รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ซึ่งจอดอยู่ในถนนเพชรบุรีตั้งแต่แยกทางด่วนถึงแยก ถนนวิบูลย์เสียหายประมาณ 67 คัน และจากเพลิงไหม้ดังกล่าวเป็นเหตุให้มีบุคคลถึงแก่ความตาย 88 คน ได้รับอันตรายสาหัส 24 คน ได้รับอันตรายแก่กาย 12 คน ค่าเสียหายรวมเป็นเงิน 214,926,282 บาท นายชูชาติ สุทธิพันธ์ ผู้อำนวยการกองควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซ (ตำแหน่งขณะเกิดเหตุ) กรมโยธาธิการได้ตรวจรถยนต์บรรทุกก๊าซในที่เกิดเหตุ ปรากฏว่า บรรจุ ก๊าซขนาดความจุ 3,770 ลิตร ทั้งสองถังหลุดออกมาอยู่ห่างจากตัวรถ 2 เมตรเศษ ถังบรรจุก๊าซ ทั้งสองถังมีข้อความภาษาอังกฤษระบุว่า เป็นถังที่ใช้สำหรับติดตั้งบนพื้นดินซึ่งจะนำมาติดตั้งบน รถยนต์ไม่ได้ตามกฎกระทรวงที่ออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 (พ.ศ.2514) และประกาศกรมโยธาธิการ เพราะถังบรรจุก๊าซที่ติดตั้งบนพื้นดินไม่ต้องรับแรงกระแทกของ ยานพาหนะที่แล่นไปมาส่วนถังบรรจุก๊าซที่จะใช้ติดตั้งบนรถยนต์จะต้องผ่านกรรมวิธีทางความร้อน

ซึ่งจะทำให้ตะเข็บเชื่อมของถังบรรจุก๊าซไม่มีรอยร้าว รุพุน หรือรอยแตก รถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุถังบรรจุก๊าซโดยใช้แผ่นเหล็ก 3 เส้น รัดถังบรรจุก๊าซเข้ากับตัวรถ แผ่นเหล็ก 3 เส้นนั้น ขาดหลุดจากตัวรถ ถังบรรจุก๊าซจึงหลุดออกจากโครงของรถและถังบรรจุก๊าซทั้งสองไม่ได้ติดตั้งล๊อคความดันการไหลที่บริเวณถังบรรจุก๊าซต่อกับท่อจ่ายก๊าซ เพื่อทำหน้าที่ปิดไม่ให้ก๊าซออกจากถังในกรณีที่ก๊าซไหลออกจากถังในอัตรามากกว่าปกติ เช่น กรณีเกิดอุบัติเหตุท่อจ่ายก๊าซหักเป็นการไม่ถูกต้องตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2529) ข้อ 51 และฉบับที่ 5 (พ.ศ.2531) ข้อ 17 หลังเกิดเหตุพันตำรวจโทอนุชัย เล็กบำรุง พนักงานสอบสวนสถานีตำรวจนครบาลพญาไทเรียกจำเลยที่ 2 มาสอบคำให้การในฐานะพยาน จำเลยที่ 2 ระบุว่า เป็นกรรมการผู้จัดการบริษัทจำเลยที่ 1 แต่อ้างว่าจำเลยที่ 1 ขायรถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุให้นายอนูรัตน์ แซ่อ้อ ไปแล้ว และนายสุทัศน์คนขับรถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุเคยเป็นพนักงานของจำเลยที่ 1 แต่ลาออกไปก่อนเกิดเหตุ พันตำรวจโทอนุชัยตรวจสอบหลักฐานแล้วปรากฏว่าจำเลยที่ 1 เคยมอบอำนาจให้นายอนูรัตน์ ในฐานะพนักงานของจำเลยที่ 1 รับเงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงกระทรวงพาณิชย์ ก่อนเกิดเหตุ 3 วัน นายสุทัศน์ยังขับรถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุให้จำเลยที่ 1 ก่อนเกิดเหตุ 1 วัน รถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุยังใช้บรรจุก๊าซไปส่งในนามของจำเลยที่ 1 และวันเกิดเหตุได้บรรจุก๊าซจะไปส่งที่เขตห้วยขวาง

จำเลยทั้งสองนำสืบว่าขณะเกิดเหตุจำเลยที่ 2 เป็นกรรมการผู้จัดการ นายสายันห์ คู่เพชร เจริญเป็นรองกรรมการผู้จัดการของจำเลยที่ 1 ประกอบกิจการค้าก๊าซ แอล.พี.จี. และน้ำมันดีเซล มีคลังเก็บก๊าซและน้ำมันดีเซลที่ถนนสาธุประดิษฐ์ เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร จำเลยที่ 2 เป็นหัวหน้าผู้บริหารงานของจำเลยที่ 1 ซึ่งแบ่งเป็น 5 ฝ่าย จำเลยที่ 2 ทำหน้าที่ดูแลด้านการเงินให้มีเงินพอใช้หมุนเวียน ติดต่อกับสถาบันการเงินและแก้ปัญหาของจำเลยที่ 1 ที่เป็นปัญหาใหญ่ ส่วนปัญหาเล็กน้อย หัวหน้าฝ่ายแต่ละฝ่ายจะเป็นผู้แก้ปัญหา ขณะที่เกิดเหตุ ฝ่ายเทคนิคปฏิบัติการ นายเชาว์ เอมะสิทธิ์ เป็นผู้จัดการ ทำหน้าที่ดูแลและซ่อมแซมรถยนต์บรรทุกก๊าซ ดูแลคลังเก็บก๊าซ และน้ำมันดีเซล รถยนต์บรรทุกก๊าซจะจอดอยู่ที่คลังเก็บก๊าซ ผู้จัดการคลังจะเป็นผู้สั่งการให้รถยนต์บรรทุกก๊าซไปส่งลูกค้า ขณะเกิดเหตุจำเลยที่ 1 มีรถยนต์บรรทุกก๊าซ 50 คัน ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกและกรมโยธาธิการแล้วประมาณ 40 คัน อีก 10 คันเป็นรถยนต์บรรทุกก๊าซที่ซื้อมาใหม่ จำเลยที่ 2 ไม่มีหน้าที่สั่งให้ใช้รถยนต์บรรทุกก๊าซไม่มีหน้าที่ติดตั้งหรือตรวจสอบอุปกรณ์รถยนต์บรรทุกก๊าซ รถยนต์บรรทุกก๊าซชนิด 2 ถังของจำเลยที่ 1 จะยึดถังบรรจุก๊าซกับตัวถังรถ 2 แบบ คือ ยึดฐานของถังกับตัวรถด้วยสลักเกลียว หรือใช้สลักเกลียวยึดขาที่ฐานของถัง

บรรจุก๊าซและมีสายรัดรอบถังติดกับตัวรถโดยมีเกสียวเร่งเพื่อให้สายรัดตึง มีการติดตั้งอุปกรณ์ที่สำคัญ คือ ลิ้นควบคุมการไหลถึงละ 1 อัน ที่ด้านล่างของถังบรรจุก๊าซ ฝ่ายธุรการและบุคคลมีหน้าที่ขออนุญาตใช้รถยนต์บรรจุก๊าซ ระหว่างเกิดเหตุมีนายชูชาติ วีระเสรีนิยม เป็นผู้จัดการฝ่าย เมื่อเดือนมกราคม 2530 นายชูชาติยื่นคำขอต่อกรมโยธาธิการ 2 ครั้ง ครั้งแรกขออนุญาตใช้รถยนต์บรรจุก๊าซ 26 คัน ครั้งที่สองอีก 6 คัน เจ้าหน้าที่กรมโยธาธิการมาตรวจสอบสภาพรถหลายครั้งจนถึงเดือนสิงหาคม 2530 ตรวจสอบพบได้เพียง 22 คัน เป็นรถยนต์บรรจุก๊าซตามคำขอแรก 20 คัน กรมโยธาธิการจะพิจารณาออกใบอนุญาตให้รถยนต์บรรจุก๊าซ ที่ขอใบอนุญาตในครั้งเดียวกันพร้อมกัน เจ้าหน้าที่กรมโยธาธิการจึงแนะนำให้ถอนคำขอเฉพาะรถยนต์บรรจุก๊าซที่ยังไม่ได้ตรวจสอบเพื่อออกใบอนุญาตให้รถยนต์บรรจุก๊าซที่ตรวจสอบแล้ว นายชูชาติจึงถอนคำขอเฉพาะรถยนต์บรรจุก๊าซที่ยังไม่ได้ตรวจสอบทั้ง 10 คัน แล้วเตรียมเอกสารเพื่อยื่นขออนุญาตให้เป็นรายโดยให้พนักงานในฝ่ายนำไปยื่นต่อกรมโยธาธิการ แต่ปรากฏว่าพนักงานยื่นคำขอต่อกรมโยธาธิการเพียง 4 คัน อีก 6 คัน ซึ่งรวมรถยนต์บรรจุก๊าซคันเกิดเหตุด้วย พนักงานหลงลืมนายชูชาติเพิ่งตรวจพบหลังเกิดเหตุแล้ว จำเลยที่ 1 ซื้อรถยนต์บรรจุก๊าซคันเกิดเหตุมาใช้โดยไม่ปรากฏว่าเคยเกิดเหตุการณ์ก๊าซรั่วหรือเกิดอุบัติเหตุ นายอนูรัตน์ แร่ฮ้อ เป็นเพื่อนของจำเลยที่ 2 และเคยเป็นพนักงานของจำเลยที่ 1 เมื่อประมาณ 10 ปีมาแล้ว นายอนูรัตน์ทำงานได้ 1 ปี ถึง 2 ปี ก็ลาออก ก่อนเกิดเหตุนายอนูรัตน์ประกอบอาชีพค้าที่ดิน เมื่อเดือนกรกฎาคม 2533 นายอนูรัตน์ซื้อรถยนต์บรรจุก๊าซของจำเลยที่ 1 รวม 2 คัน ทั้งรถยนต์บรรจุก๊าซคันเกิดเหตุในราคา 300,000 บาท แต่ชำระราคาเพียง 100,000 บาท จึงยังไม่ได้โอนทะเบียนรถให้ จำเลยที่ 2 ตกลงให้นายอนูรัตน์รับจ้างจำเลยที่ 1 บรรจุก๊าซ แล้วหักเงินค่าจ้างผ่อนชำระราคารถ นายสุทนต์ ผักแคเล็ก เป็นญาติของนายอนูรัตน์ และเป็นพนักงานขับรถของจำเลยที่ 1 ในวันเกิดเหตุเมื่อเลิกงานแล้ว นาย สุทนต์รับจ้างนายอนูรัตน์ขับรถรถยนต์บรรจุก๊าซคันเกิดเหตุ จำเลยที่ 2 แจ้งต่อพนักงานสอบสวนว่าจำเลยที่ 1 จะรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะเจ้าพนักงานตำรวจบอกว่ามีกฎหมายระบุว่าผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหาย และจำเลยที่ 2 เห็นว่า นายอนูรัตน์จะไม่มีความสามารถชดเชยค่าเสียหายจำนวนมากเช่นนี้ ตั้งแต่เกิดเหตุจนถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2534 จำเลยที่ 1 ได้จ่ายเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยไปแล้ว 57 ล้านบาทเศษ

พิเคราะห์แล้ว ข้อเท็จจริงที่ศาลล่างทั้งสองฟังมา และจำเลยทั้งสองมิได้ฎีกาโต้แย้งรับฟังเป็นที่ยุติได้ว่า รถยนต์บรรจุก๊าซคันหมายเลขทะเบียน 71-0415 กรุงเทพมหานคร เป็นของจำเลย

ที่ 1 ซึ่งเป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด มีจำเลยที่ 2 เป็นกรรมการผู้จัดการ ในวันเวลาและสถานที่เกิดเหตุตามฟ้องนายสุทนต์ ผักแคเล็ก ลูกจ้างของจำเลยที่ 1 ได้ขับรถยนต์บรรทุกก๊าซคันดังกล่าวเพื่อนำก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอล.พี.จี.) ไปส่งให้แก่ลูกค้า และได้เกิดเหตุพลิกคว่ำทำให้เกิดเพลิงไหม้ทรัพย์สินของผู้อื่นและบุคคลอื่นถึงแก่ความตาย ได้รับอันตรายสาหัสและได้รับอันตรายแก่กายเป็นจำนวนมาก นายสุทนต์ถึงแก่ความตายในที่เกิดเหตุ ปัญหาแรกที่ต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยทั้งสองมีว่า ฟ้องโจทก์เกี่ยวกับข้อหาความผิดตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 29 ข้อ 3 เคลือบคลุมหรือไม่ เห็นว่า คำฟ้องของโจทก์ได้บรรยายถึงการกระทำทั้งหลายที่อ้างว่าจำเลยทั้งสองได้กระทำความผิด มีข้อเท็จจริงและรายละเอียดเกี่ยวกับเวลาและสถานที่ซึ่งเกิดการกระทำผิดอีกทั้งบุคคลและสิ่งของที่เกี่ยวข้องด้วยพอสมควรแล้ว ทั้งจำเลยทั้งสองก็เข้าใจข้อหาได้ดีโดยมิได้หลงข้อต่อสู้แต่ประการใด แม้โจทก์จะไม่คัดสำเนาประกาศกรมโยธาธิการเรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการติดตั้งถังขนส่งก๊าซ และลักษณะและส่วนประกอบภายในถังขนส่งก๊าซแบบมาท่ายฟ้องก็เป็นคำฟ้องที่สมบูรณ์ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 158 ฟ้องโจทก์ไม่เคลือบคลุม ฎีกาของจำเลยทั้งสองข้อนี้ฟังไม่ขึ้น

ปัญหาตามฎีกาของจำเลยทั้งสองต่อไปมีว่า จำเลยทั้งสองกระทำความผิดตามฟ้องหรือไม่ โจทก์มีนายชูชาติ สุทธิพันธ์ นายช่างใหญ่ กรมโยธาธิการ เบิกความว่า ผู้ประกอบกิจการบรรทุกก๊าซที่ใช้รถยนต์บรรทุกเป็นยานพาหนะต้องขออนุญาตต่อกรมโยธาธิการ พร้อมแบบแปลนรถยนต์บรรทุกก๊าซซึ่งต้องแสดงการติดตั้งถังบรรจุก๊าซกับตัวรถพร้อมอุปกรณ์ความปลอดภัยต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2529) และฉบับที่ 5 (พ.ศ.2531) ซึ่งออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 (พ.ศ.2514) และประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการติดตั้งถังขนส่งก๊าซและลักษณะและส่วนประกอบภายในถังขนส่งก๊าซตามเอกสารหมายเลข จ.21 ถึง จ.23 เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2533 เวลาประมาณ 10 นาฬิกา พยานได้ร่วมกับอธิบดีและรองอธิบดีกรมโยธาธิการไปตรวจสอบสวนบริเวณที่เกิดเหตุ พบรถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุพลิกตะแคงอยู่ถังบรรจุก๊าซขนาดความจุ 3,770 ลิตร จำนวน 2 ใบ หลุดออกจากตัวรถ ขณะนั้นก๊าซรั่วออกจากถังบรรจุหมดแล้ว พยานตรวจพบแผ่นป้ายภาษาอังกฤษติดอยู่ที่ตัวถังบรรจุก๊าซทั้งสองใบระบุว่า เป็นถังที่ใช้สำหรับติดตั้งบนพื้นดิน ถังบรรจุก๊าซชนิดนี้ตามกฎหมายกระทรวงซึ่งออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 (พ.ศ.2514) และประกาศกรมโยธาธิการจะนำมาติดตั้งบนรถยนต์ไม่ได้ เนื่องจากถังบรรจุก๊าซที่จะใช้ติดตั้งบนรถยนต์นั้น จะต้องผ่านกรรมวิธีทางความร้อนเพื่อลดแรงที่เกิดขึ้นบริเวณแนวเชื่อมถังบรรจุก๊าซให้เท่ากัน ตลอดทั้งถังซึ่งจะทำให้ถังบรรจุก๊าซนั้นมีความ

ปลอดภัยในการใช้งาน การผ่านกรรมวิธีทางความร้อนจะทำให้ตะเข็บเชื่อมของถังบรรจุก๊าซนั้นไม่ มีรอยร้าว หรือมีรูพรุนหรือรอยแตก ถังบรรจุก๊าซซึ่งตั้งบนพื้นดินไม่จำเป็นต้องรับแรงกระแทกของ ยานพาหนะซึ่งแล่นไปมา การติดตั้งถังบรรจุก๊าซกับยานพาหนะตามกฎหมายได้กำหนดให้ติดตั้งมี ความมั่นคงแข็งแรงมากกว่าการติดตั้งถังบรรจุก๊าซที่ตั้งบนพื้นดิน เพื่อป้องกันเวลารถยนต์บรรทุก ก๊าซเกิดอุบัติเหตุ ถังบรรจุก๊าซจะไม่หลุดออกจากรถยนต์ การนำถังบรรจุก๊าซที่ติดตั้งบนพื้นมาใช้ ติดตั้งกับยานพาหนะนั้นเป็นการปฏิบัติที่ผิดต่อกฎหมาย พยานได้ตรวจสอบการติดตั้งถังบรรจุก๊าซ เข้ากับตัวรถ ปรากฏว่าใช้เหล็กแผ่นรัดถังบรรจุก๊าซเข้ากับตัวรถซึ่งไม่ถูกต้องตามประกาศกรม โยธาธิการ เพราะแผ่นเหล็ก 3 แผ่น ซึ่งใช้รัดถังบรรจุก๊าซเข้ากับตัวรถนั้นขาด ถังบรรจุก๊าซจึงหลุด ออกจากตัวรถ การยึดถังบรรจุก๊าซเข้ากับตัวรถนั้นจะต้องยึดถังบรรจุก๊าซเข้ากับคัสซีหรือโครงของ รถโดยใช้แผ่นเหล็กเชื่อมกับถังบรรจุก๊าซ และใช้สลักเกลียวยึดเชื่อมแผ่นเหล็กนั้นกับโครงของรถ รายละเอียดการยึดถังบรรจุก๊าซกับโครงของรถตามประกาศกรมโยธาธิการ ข้อ 3 (2) การยึดถัง บรรจุก๊าซเข้ากับโครงของรถตามประกาศกรมโยธาธิการจะทำให้เกิดความมั่นคงแข็งแรง เมื่อเกิด อุบัติเหตุถังบรรจุก๊าซจะไม่หลุดออกจากโครงของรถ ถังบรรจุก๊าซหลุดออกจากโครงของรถ อาจจะก่อให้เกิดข้อต่อที่จ่ายก๊าซออกจากถังบรรจุก๊าซหักออกจากถังบรรจุก๊าซ ซึ่งจะทำให้ก๊าซรั่วและ เกิดอันตรายได้ และจากการตรวจสอบถังบรรจุก๊าซในที่เกิดเหตุ ปรากฏว่า ที่ท่อจ่ายก๊าซออกจาก ถังบรรจุก๊าซไม่ได้ติดตั้งลิ้นควบคุมการไหล (Excess Flow Valve) จึงไม่ถูกต้องตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2529) ข้อ 51 และฉบับที่ 5 (พ.ศ.2531) ข้อ 17 ลิ้นควบคุมการไหลจะต้องติดตั้งอยู่ บริเวณข้อต่อของท่อจ่ายก๊าซและจะยึดติดกับท่อจ่ายก๊าซ โดยการขันเกลียวหรือโดยวิธีหน้าแปลน ปกติจะติดตั้งอยู่ส่วนล่างของถังบรรจุก๊าซ ถังก๊าซไหลออกจากถังบรรจุก๊าซในอัตราปกติ ลิ้น ควบคุมการไหลจะไม่ทำงาน แต่ถ้าก๊าซไหลออกจากถังบรรจุก๊าซในอัตราปกติ ลิ้นควบคุมการไหล จะไม่ทำงาน แต่ถ้าก๊าซไหลออกจากถังบรรจุก๊าซในอัตรามากกว่าปกติ ลิ้นควบคุมการไหลจะ ทำงานโดยทำหน้าที่ปิดไม่ให้ก๊าซออกจากถังบรรจุ ความเสียหายร้ายแรงคดีนี้เกิดขึ้นเนื่องจากการ ติดตั้งถังบรรจุก๊าซไม่มั่นคงแข็งแรงไม่มีการติดตั้งลิ้นควบคุมการไหลที่ถังบรรจุก๊าซ ตามที่กำหนด ไว้ในกฎกระทรวง เมื่อเกิดอุบัติเหตุกับรถยนต์บรรทุกก๊าซ ถังบรรจุก๊าซจึงหลุดออกจากโครงของรถ ท่อจ่ายก๊าซหัก ก๊าซรั่วไหลออกจากถังบรรจุเป็นจำนวนมาก เมื่อก๊าซที่รั่วไหลออกมาผสมกับ ออกซิเจนในอากาศและกระทบกับเปลวไฟทำให้เกิดติดไฟและระเบิดอย่างรุนแรง ทั้งเป็นความ บกพร่องของจำเลยที่ 1 เจ้าของรถยนต์บรรทุกก๊าซ ถ้าจำเลยที่ 1 ได้ติดตั้งถังบรรจุก๊าซตามที่ กฎหมายกำหนด ได้ยื่นขออนุญาตให้กรมโยธาธิการตรวจสอบและทดสอบ เมื่อเกิดอุบัติเหตุกับ รถยนต์บรรทุกก๊าซและถังบรรจุก๊าซจะไม่หลุดออกจากโครงของรถ ก๊าซจะไม่รั่วไหลออกมาจำนวน

มากเช่นนี้ ต่อมาประมาณเดือนเมษายน 2536 หลังจากเกิดเหตุคดีนี้ รถยนต์บรรทุกก๊าซของ
 จำเลยที่ 1 รถยนต์บรรทุกก๊าซของจำเลยที่ 1 เกิดอุบัติเหตุชนกัน รถยนต์บรรทุกก๊าซของจำเลยที่ 1
 พลิกคว่ำตกข้างทาง ปรากฏว่ารถยนต์บรรทุกก๊าซของจำเลยที่ 1 ไม่มีก๊าซรั่วไหลออกมา ดังบรรจุ
 ก๊าซไม่หลุดออกจากโครงของรถ เพราะรถยนต์บรรทุกก๊าซของจำเลยที่ 1 คัดงัดกล่าวได้ผ่านการ
 ตรวจสอบและทดสอบจากกรมโยธาธิการแล้วประกอบกับมีการติดตั้งอุปกรณ์นิรภัย ติดตั้งล้น
 ควบคุมการไหลถูกต้อง เห็นว่า พยานโจทก์ปากนี้สำเร็จการศึกษาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต ผ่าน
 การอบรมและศึกษาดูงานเกี่ยวกับก๊าซปิโตรเลียมเหลวจากต่างประเทศหลายแห่ง และเข้ารับ
 ราชการที่กองควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซ กรมโยธาธิการ มาตั้งแต่ปี 2522 นับว่าเป็นผู้มี
 ความรู้และความชำนาญในงานด้านปิโตรเลียมเหลวเป็นอย่างดี ประกอบกับพยานโจทก์ปากนี้
 มิได้มีส่วนได้เสียกับฝ่ายใด รับฟังเป็นพยานคนกลางได้ อีกทั้งไม่ปรากฏว่าเคยมีสาเหตุโกรธเคือง
 กับจำเลยทั้งสองมาก่อน จึงไม่มีเหตุที่จะทำให้ระแวงสงสัยว่าจะแกเล้งเบิกความปรักปรำจำเลย
 ทั้งสองเชื่อว่าพยานโจทก์ปากนี้เบิกความไปตามความสัตย์จริงที่ได้พบเห็นมาขณะไปตรวจสอบรถยนต์
 บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุที่จำเลยทั้งสองอ้างว่ารถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุ ได้ติดตั้งล้นควบคุมการ
 ไหลชนิดเดียวกับวัตถุพยานหมาย วล.1 ที่ถึงบรรจุก๊าซทั้งสองใบนั้น จำเลยที่ 2 เบิกความเพียงลอยๆ
 ว่าปกติรถยนต์บรรทุกก๊าซทุกคันจะติดตั้งล้นควบคุมการไหลและคาดว่าจะรถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุ
 ได้ติดตั้งไว้แล้ว พยานจำเลยปากอื่นไม่มีผู้ใดเบิกความยืนยันว่า รถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุมีการ
 ติดตั้งล้นควบคุมการไหล ส่วนที่จำเลยทั้งสองอ้างว่าบริเวณปลายท่อจ่ายก๊าซตามภาพถ่ายหมาย จ.
 35 ภาพที่ 17 มีโลหะทรงกลม ฐานเหล็กเหลี่ยมขันติดอยู่ที่ปลายท่อเป็นส่วนของล้นควบคุมการไหล
 ที่หักติดอยู่ ล้นควบคุมการไหลส่วนที่เหลืออาจตกอยู่ในถังบรรจุก๊าซหรือตกไปนอกถังแล้วหายไป
 นั้น เห็นว่าล้นควบคุมการไหลตามวัตถุพยานหมาย วล.1 เป็นโลหะทรงกระบอกทำด้วยทองเหลือง
 มีร่องเกลียวด้านนอกสำหรับขันติดกับร่องเกลียวที่รู้ถึงบรรจุก๊าซ และมีร่องเกลียวด้านในสำหรับขัน
 ติดกับปลายท่อจ่ายก๊าซ ถ้าล้นการควบคุมการไหลหักออกจากกันโดยส่วนที่เป็นฐานติดอยู่ที่ปลาย
 ท่อจ่ายก๊าซแล้ว ส่วนของล้นการควบคุมการไหลที่เหลืออยู่จะต้องติดอยู่ที่รู้ถึงบรรจุก๊าซให้
 ตรวจสอบได้ และไม่น่าเป็นไปได้ที่ล้นควบคุมการไหลส่วนที่เหลือจะตกอยู่ในถังบรรจุก๊าซ หรือ
 หายไปดังที่จำเลยทั้งสองอ้างพยาน จำเลยทั้งสองไม่สามารถรับฟังหักล้างพยานโจทก์ได้
 ข้อเท็จจริงฟังได้ว่า รถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุของจำเลยที่ 1 มิได้รับใบอนุญาตและผ่านการ
 ตรวจสอบและทดสอบจากกรมโยธาธิการ ถึงบรรจุก๊าซ 2 ใบ ที่ติดตั้งบนรถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิด
 เหตุเป็นถึงที่ใช้สำหรับติดตั้งบนพื้นดิน ไม่อาจนำมาติดตั้งบนรถยนต์ได้และมีได้ติดตั้งตาม
 หลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศกรมโยธาธิการ อีกทั้งมิได้ติดตั้งล้นควบคุมการไหลไว้ที่ถังบรรจุ

ก๊าซทั้งสองใบอันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2529) ข้อ 51 และฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2531) ข้อ 17 ซึ่งออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 (พ.ศ.2514) เรื่อง การบรรจุ ก๊าซปิโตรเลียมเหลว ซึ่งเป็นกฎหมายที่ควบคุมการบรรจุก๊าซปิโตรเลียมให้เกิดอันตรายต่อชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน ดังนั้น แม้อุบัติเหตุครั้งนี้สาเหตุส่วนหนึ่งจะเกิดจากความประมาทของ นายสุทัศน์ลูกจ้างของจำเลยที่ 1 ขับรถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุพลิกคว่ำทำให้ถังบรรจุก๊าซหลุด ออกจากตัวรถ ก๊าซที่บรรจุอยู่ในถังรั่วไหลเกิดเพลิงไหม้และระเบิดอย่างรุนแรง เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึง แก่ความตายและได้รับอันตรายสาหัสจำนวนมาก รวมทั้ง ทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหายก็ตาม แต่ย่อม เป็นที่เห็นได้ว่า ผลของอุบัติเหตุครั้งนี้มีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการกระทำของจำเลยที่ 1 ดังกล่าว ด้วย หนำซ้ำเป็นผลมาจากการกระทำโดยประมาทของนายสุทัศน์คนขับรถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุ แต่ผู้เดียวดังที่จำเลยทั้งสองกล่าวอ้างในฎีกาไม่ เพราะถ้าจำเลยที่ 1 ได้ปฏิบัติตามกฎกระทรวง และประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการติดตั้งถังขนส่งก๊าซและลักษณะและ ส่วนประกอบภายในถังขนส่งก๊าซแล้ว ก็จะไม่เกิดโศกนาฏกรรมเช่นนี้ขึ้น และแม้ว่ารถยนต์บรรทุก ก๊าซคันเกิดเหตุจะติดตั้งถังบรรจุก๊าซไว้ก่อนที่กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2529) จะใช้บังคับก็ตาม แต่บทบัญญัติของกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวบังคับให้ผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองปรับปรุงแก้ไข ให้เป็นไปตามประกาศภายใน 365 วัน นับแต่วันที่ 19 สิงหาคม 2529 ซึ่งเป็นวันที่กฎกระทรวง ฉบับดังกล่าวยังคงใช้บังคับ ปรากฏว่าจำเลยที่ 1 มิได้นำพาที่จะปฏิบัติตามกฎกระทรวงฉบับ ดังกล่าว ยังคงใช้รถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุขนส่งก๊าซให้แก่ลูกค้าตลอดมาจนถึงวันเกิดเหตุเป็น เวลา 3 ปีเศษ การกระทำของจำเลยที่ 1 จึงเป็นการกระทำโดยประมาท ปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งจำเลยที่ 1 ผู้มีอาชีพประกอบกิจการค้าและขนส่งก๊าซซึ่งเป็นวัตถุไวไฟและอันตราย จักต้องมี ตามวิสัยและพฤติการณ์ของผู้ประกอบกิจการค้าเช่นจำเลยที่ 1 จักต้องใช้ความระมัดระวังมาก เป็นพิเศษกว่าผู้ที่ประกอบอาชีพชนิดอื่น เพราะถ้าหาก มิได้ใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษแล้ว ก็ จะเกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่นที่ไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องด้วยเช่นคดีนี้ การกระทำของ จำเลยที่ 1 จึงเป็นความผิดตามฟ้อง สำหรับจำเลยที่ 2 นอกจากจะเป็นกรรมการผู้จัดการของ จำเลยที่ 1 แล้ว ยังเป็นผู้ก่อตั้งบริษัทจำเลยที่ 1 และเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของจำเลยที่ 1 การ บริหารงานและอำนาจสั่งการทั้งหมดคงอยู่กับจำเลยที่ 2 แต่เพียงผู้เดียว นอกจากนี้ยังได้ความว่า จำเลยที่ 2 เป็นหุ้นส่วนผู้จัดการห้างหุ้นส่วนจำกัดวัฒนาแก๊สซึ่งขาย รถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิด เหตุให้แก่จำเลยที่ 1 จำเลยที่ 2 จึงเป็นเจ้าของผู้ครอบครองรถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุตลอดมา ย่อมรู้ว่า รถยนต์บรรทุกก๊าซคันเกิดเหตุไม่สามารถที่จะนำมาใช้บรรทุกก๊าซส่งให้แก่ลูกค้าได้ เพราะ มิได้รับใบอนุญาตและผ่านการตรวจสอบและทดสอบจากกรมโยธาธิการ จำเลยที่ 2 ในฐานะ

กรรมการผู้จัดการของจำเลยที่ 1 มีอำนาจสั่งการภายในบริษัทแทนจำเลยที่ 1 ได้ แต่เพิกเฉยไม่จัดการแก้ไขรถยนต์บรรทุกก๊อชนั้นเกิดเหตุเสียให้ถูกต้อง ตามกฎกระทรวงและประกาศกรมโยธาธิการ กลับนำรถยนต์บรรทุกก๊อชนั้นเกิดเหตุมาใช้จนกระทั่งเกิดเหตุคดีนี้ การกระทำของจำเลยที่ 2 จึงเป็นความผิดตามฟ้องเช่นกัน คำพิพากษาของศาลฎีกาที่จำเลยทั้งสองอ้างมาในฎีกานั้น ข้อเท็จจริงไม่ตรงกับคดีที่ศาลล่างทั้งสองพิพากษาว่า จำเลยทั้งสองกระทำความผิดตามฟ้องมานั้น ชอบแล้ว ศาลฎีกาเห็นฟ้องด้วย ฎีกาของจำเลยทั้งสองในข้อนี้ฟังไม่ขึ้น

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

ปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยที่ 2 ข้อสุดท้ายมีว่า มีเหตุสมควรรอกการลงโทษให้จำเลยที่ 2 หรือไม่ เห็นว่า หลังจากเกิดเหตุคดีนี้แล้ว จำเลยที่ 2 ได้ติดตามเอาใจใส่ช่วยเหลือผู้ประสบภัยด้วยดีตลอดมา และได้พยายามชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายไปแล้วเป็นเงิน 137,424,797.43 บาท เพื่อให้จำเลยที่ 2 ได้มีโอกาสชดเชยค่าเสียหายส่วนที่เหลือให้แก่ผู้เสียหายต่อไปและพนักงานที่ปฏิบัติงานอยู่กับจำเลยที่ 1 ซึ่งมีเป็นจำนวนมากก็จะมียางตามต่อไปไม่เดือดร้อน อีกทั้งไม่ปรากฏว่าจำเลยที่ 2 เคยได้รับโทษจำคุกมาก่อน หากรอกการลงโทษจำคุกไว้เพื่อให้โอกาสจำเลยที่ 2 ได้กลับประพฤติตนเป็นพลเมืองดีต่อไป ย่อมจะเป็นผลดียิ่งกว่าลงโทษจำคุกไปเสียทีเดียว ที่ศาลล่างทั้งสองพิพากษาลงโทษจำคุกจำเลยที่ 2 โดยไม่รอกการลงโทษจำคุกให้นั้น ศาลฎีกาไม่เห็นพ้องด้วย ฎีกาข้อนี้ของจำเลยที่ 2 ฟังขึ้น ให้ลงโทษปรับจำเลยที่ 2 ในอัตราชั้นสูงสุดตามที่กฎหมายกำหนดไว้อีกสถานหนึ่งด้วย

พิพากษาแก้เป็นว่า ให้ลงโทษจำคุกจำเลยที่ 2 มีกำหนด 2 ปี และปรับ 20,000 บาท โทษจำคุกให้รอกการลงโทษไว้มีกำหนด 3 ปี ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56 ไม่ชำระค่าปรับให้

จัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 29, 30 นอกจากที่แก้คงให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์