

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2417/2562

กรมเจ้าท่า กับพวก โจทก์ นาง จ. ในฐานะทายาทโดยธรรมของนาย ธ. กับพวก จำเลย

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ป.พ.พ. มาตรา 420, ป.พ.พ. มาตรา 422, ป.พ.พ. มาตรา 425, ป.พ.พ. มาตรา 428, ป.พ.พ. มาตรา 437, พ.ร.บ.ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 4

ย่อ / หลักกฎหมาย

แม้จำเลยที่ 2 เป็นเจ้าของเรือ แต่บุคคลที่จะรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลจะต้องเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลซึ่งหมายถึงผู้ใช้นายพาหนะนั้นในฐานะเป็นผู้ยึดถือในขณะเกิดความเสียหายเท่านั้น ตาม ป.พ.พ. มาตรา 437 จำเลยที่ 2 เพียงแต่มีชื่อในทางทะเบียนเรือเป็นผู้ควบคุมเครื่องยนต์เรือเท่านั้น แต่ในความเป็นจริงจำเลยที่ 2 ไม่ได้ทำหน้าที่ดังกล่าวมาแล้วเพราะได้ให้ ธ. บุตรชายนำเรือยนต์นั้นไปใช้ในกิจการส่วนตัวของ ธ. หลังจากที ก. ผู้เป็นบิดาเสียชีวิตไปนานแล้ว จำเลยที่ 2 จึงไม่ต้องร่วมรับผิดชอบในฐานะผู้กระทำละเมิดตาม ป.พ.พ. มาตรา 420 เพราะไม่ใช่บุคคลผู้มีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องร่วมกับ ธ. ในฐานะผู้ควบคุมเครื่องยนต์เรือลากจูงขบวนเรือเกิดเหตุการณ์บรรทุกน้ำหนักของเรือลำเลียงทั้งสามลำที่เกินระวางบรรทุกของเรือเป็นการฝ่าฝืนบทบังคับแห่งกฎหมายอันเป็นกฎหมายที่มีประสงค์เพื่อจะปกป้องบุคคลอื่น ๆ กรณีจึงต้องด้วยข้อสันนิษฐานว่า ผู้ควบคุมเรือทุกลำในขบวนเรือ รวมทั้งจำเลยที่ 4 ผู้กระทำการฝ่าฝืนเป็นฝ่ายผิดอีกด้วย ตาม ป.พ.พ. มาตรา 422 จำเลยที่ 3 ประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าทางน้ำโดยนำเรือลำเลียงของตนออกให้ผู้อื่นเช่าใช้งานและรู้เห็นยินยอมให้มีการบรรทุกสินค้าน้ำหนักเกินระวางบรรทุกของเรือตามใบอนุญาตใช้เรือที่โจทก์ที่ 1 กำหนดไว้เยี่ยงนี้เป็นประจำต่อเนื่องตลอดมาทั้ง ๆ ที่เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย จึงเป็นการกระทำโดยประมาทด้วยการจงใจฝ่าฝืนบทบังคับแห่งกฎหมายอันเป็นกฎหมายที่มีประสงค์เพื่อจะปกป้องบุคคลอื่น ๆ โดยชัดแจ้ง กรณีต้องด้วยข้อสันนิษฐานว่า จำเลยที่ 3 ในฐานะผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายเช่นนี้เป็นผู้ผิด ตาม ป.พ.พ. มาตรา 422 การที่จำเลยที่ 4 รับเงินสินจ้างจากจำเลยที่ 3 โดยตรง เพื่อตอบแทนการปฏิบัติหน้าที่สร้างเรือในขณะที่จำเลยที่ 3 นำเรือออกให้เช่าอันเป็นกิจการของจำเลยที่ 3 ในฐานะนายจ้าง แล้วเกิดเหตุละเมิด จำเลยที่ 3 ผู้เป็นนายจ้างยังต้องรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดซึ่งจำเลยที่ 4 ลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้นอีกฐานะหนึ่งด้วย ตาม ป.พ.พ. มาตรา 425 ขณะเกิดเหตุเรือ บ. จมนั้น น้ำตาลทรายดิบจำนวนมากละลายและเจือปนกับน้ำในแม่น้ำและส่งผลต่อคุณภาพของน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาทำให้น้ำเน่าเสียและทำให้คุณภาพสิ่งแวดล้อมในแม่น้ำเสื่อมโทรมลงจนเกิดภาวะมลพิษทางน้ำขึ้น อันเนื่องมาจากน้ำตาลซึ่งเป็นสารอินทรีย์และเป็นอาหารที่ดีที่สุดของจุลินทรีย์สิ่งมีชีวิตขนาดเล็กที่อาศัยอยู่ในน้ำ จุลินทรีย์บริโภคน้ำตาลหรือสารอินทรีย์อื่นเป็นอาหารโดยใช้ออกซิเจนเผาผลาญให้เกิดพลังงานเพื่อแบ่งเซลล์ขยายจำนวนทำให้ปริมาณออกซิเจนในน้ำลดลงจนถึงขั้นวิกฤต และเป็นผลให้สิ่งมีชีวิตหรือสัตว์น้ำขนาดใหญ่ อาทิเช่น ปลาหรือกุ้งไม่สามารถอาศัยอยู่ในน้ำได้ต้องลอยตายเป็นจำนวนมาก แม้น้ำตาลหรือน้ำตาลทรายดิบจะไม่ใช้ทรัพยากรหรือสารอันตรายโดยสภาพก็ตาม แต่หากถูกปล่อยทิ้งให้ละลายลงในแม่น้ำเป็นจำนวนมาก ก็อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมหรือเกิดภาวะที่เป็นพิษได้ โดยเฉพาะภาวะมลพิษทางน้ำดังกล่าวข้างต้น ในสภาวะการณ์เช่นนี้จึงต้องถือว่าน้ำตาลทรายดิบเป็นมลพิษชนิดหนึ่ง ตามความหมายของบทนิยามในมาตรา 4 แห่ง พ.ร.บ.ส่งเสริมและรักษา

คุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 และไม่ใช่แหล่งอันเป็นที่มาของมลพิษอันจะถือได้ว่าเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษจำเลยที่ 14 รู้อยู่แล้วว่าเรือลำเลียงทั้งสามลำที่รับจ้างช่วงนั้น บรรทุกน้ำตาลทรายดิบเกินกว่าอัตราระวางบรรทุกที่กำหนดไว้ในใบทะเบียนเรือหรือใบอนุญาตใช้เรือซึ่งได้มีการทักท้วงแล้ว แต่จำเลยที่ 14 กลับเพิกเฉยมิได้สั่งห้ามหรือสั่งให้แก้ไขเพื่อป้องกันอันตรายและความเสียหายที่จะเกิดขึ้น จำเลยที่ 14 ผู้ว่าจ้างทำของจึงต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกในระหว่างทำการทำงานที่ว่าจ้างนั้นอีกฐานะหนึ่งด้วย ตามป.พ.พ. มาตรา 428

คำพิพากษา

โจทก์ทั้งแปดฟ้องและแก้ไขคำฟ้องขอให้จำเลยทั้งสิบห้าร่วมกันชำระเงิน 73,461,730.57 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงิน 68,354,913.92 บาท นับถัดจากวันฟ้อง เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ทั้งแปด จำเลยที่ 1 ที่ 2 ที่ 3 ที่ 5 ที่ 6 ที่ 7 ที่ 9 ที่ 10 ที่ 11 และที่ 14 ให้การขอให้ยกฟ้อง จำเลยที่ 4 และที่ 8 ขาดนัดยื่นคำให้การ จำเลยที่ 12 ที่ 13 และที่ 15 ให้การและแก้ไขคำให้การขอให้ยกฟ้อง ศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำเลยที่ 1 ที่ 5 ที่ 6 ที่ 11 ที่ 13 ที่ 14 และ ที่ 15 ร่วมกันชำระเงินจำนวน 1,524,000 บาท แก่โจทก์ที่ 1 จำนวน 131,888.32 บาท แก่โจทก์ที่ 2 จำนวน 50,722,075 บาท แก่โจทก์ที่ 3 จำนวน 444,218 บาท แก่โจทก์ที่ 4 จำนวน 28,104 บาท แก่โจทก์ที่ 5 และจำนวน 8,000 บาท แก่โจทก์ที่ 8 พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าว นับแต่วันที่ 31 พฤษภาคม 2554 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ ทั้งนี้ จำเลยที่ 1 ร่วมรับผิดชอบไม่เกินกว่าทรัพย์สินรกรกของนาย ธ. ที่ตกได้แก่ตน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1601 กับให้จำเลยที่ 1 ที่ 5 ที่ 6 ที่ 11 ที่ 13 ที่ 14 และที่ 15 ร่วมกันชดเชยค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์ที่ 1 ถึงที่ 5 และที่ 8 โดยกำหนดค่าทนายความ 200,000 บาท เฉพาะค่าขึ้นศาลให้ใช้แทนตามจำนวนทุนทรัพย์ที่โจทก์ที่ 1 ถึงที่ 5 และที่ 8 ชนะคดีให้ยกฟ้องโจทก์ที่ 1 ถึงที่ 5 และที่ 8 สำหรับจำเลยที่ 2 ถึงที่ 4 ที่ 7 ถึงที่ 10 และที่ 12 ค่าฤชาธรรมเนียมระหว่างโจทก์ที่ 1 ถึงที่ 5 และที่ 8 กับจำเลยที่ 2 ถึงที่ 4 ที่ 7 ถึงที่ 10 และที่ 12 ให้เป็นพับ ยกฟ้องโจทก์ที่ 6 และที่ 7 ค่าฤชาธรรมเนียมระหว่างโจทก์ที่ 6 และที่ 7 กับจำเลยทั้งสิบห้าให้เป็นพับ คำขออื่นนอกจากนี้ให้ยก โจทก์ที่ 1 ถึงที่ 7 และจำเลยที่ 13 ถึงที่ 15 อุทธรณ์ศาลอุทธรณ์ภาค 1 แผนกคดีสิ่งแวดล้อมพิพากษาแก้เป็นว่า ให้จำเลยที่ 1 ที่ 3 ถึงที่ 8 และที่ 11 ร่วมกันชำระเงิน 1,554,373 บาท แก่โจทก์ที่ 1 จำนวน 219,607.37 บาท แก่โจทก์ที่ 2 จำนวน 51,127,051 บาท แก่โจทก์ที่ 3 จำนวน 611,587.59 บาท แก่โจทก์ที่ 4 จำนวน 1,028,104 บาท แก่โจทก์ที่ 5 จำนวน 8,850,000 บาท แก่โจทก์ที่ 6 และจำนวน 4,950,585.96 บาท แก่โจทก์ที่ 7 ให้จำเลยที่ 1 ที่ 3 ถึงที่ 8 และที่ 11 ร่วมกันใช้ค่าฤชาธรรมเนียมชั้นอุทธรณ์แทนโจทก์ที่ 1 ถึงที่ 7 ตามจำนวนทุนทรัพย์ที่โจทก์ที่ 1 ถึงที่ 7 ชนะคดี โดยกำหนดค่าทนายความให้ 100,000 บาท ยกฟ้องโจทก์ทั้งแปดสำหรับจำเลยที่ 2 ที่ 9 ที่ 10 และที่ 12 ถึงที่ 15 ค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นอุทธรณ์ระหว่างโจทก์ทั้งแปดกับจำเลยที่ 2 ที่ 9 ที่ 10 และที่ 12 ให้เป็นพับ ค่าฤชาธรรมเนียมระหว่างโจทก์ทั้งแปดกับจำเลยที่ 13 ถึงที่ 15 ทั้งสองศาลให้เป็นพับ คืบค่าขึ้นศาลชั้นอุทธรณ์ตามส่วนที่โจทก์ที่ 1 ถึงที่ 7 ชำระเงินไป 241,976 บาท แก่โจทก์ที่ 1 ถึงที่ 7 และคืบค่าขึ้นศาลชั้นอุทธรณ์ตามส่วนที่จำเลยที่ 13 ถึงที่ 15 ชำระเงินไป 401,774 บาท แก่จำเลยที่ 13 ถึงที่ 15 นอกจากนี้แก้ไขให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น โจทก์ที่ 1 และที่ 3 ถึงที่ 6 และจำเลยที่ 3 ฎีกา

ศาลฎีกาแผนกคดีสิ่งแวดล้อมวินิจฉัยว่า ข้อเท็จจริงที่คู่ความมิได้โต้เถียงกันในชั้นนี้รับฟังเป็นยุติได้ว่า จำเลยที่ 2 เป็นมารดาของนาย ธ. และเป็นเจ้าของและมีชื่อทางทะเบียนระบุว่าเป็นผู้ควบคุมเครื่องยนต์ของเรือ ช. ซึ่งเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล มีนาย ธ. เป็นผู้ขับและควบคุมเรือ จำเลยที่ 3 เป็นเจ้าของเรือ พ. ซึ่งเป็นเรือเดินทะเลที่มีใช้เรือกล มีจำเลยที่ 4 เป็นสร้างหรือผู้ควบคุมเรือ จำเลยที่ 5 เป็นเจ้าของเรือ บ. ซึ่งเป็นเรือเดินทะเลที่มีใช้เรือกล มีจำเลยที่ 6 เป็นสร้างหรือผู้ควบคุมเรือ จำเลยที่ 7 เป็นเจ้าของเรือ อ. ซึ่งเป็นเรือเดินทะเลที่มีใช้เรือกล มีจำเลยที่ 8 เป็นสร้างหรือผู้ควบคุมเรือ จำเลยที่ 9 เป็นเจ้าของเรือ ม. เจริญทรัพย์ ซึ่งเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล มีชื่อจำเลยที่ 10 ทางทะเบียนระบุว่าเป็นผู้ควบคุมเครื่องยนต์เรือ และมีจำเลยที่ 11 เป็นผู้ควบคุมเรือ จำเลยที่ 12 เป็นผู้ผลิตและจำหน่ายน้ำตาลทรายดิบและน้ำตาลทรายขาว จำเลยที่ 13 เป็นผู้รับฝากน้ำตาลทรายดิบจากจำเลยที่ 12 และเก็บรักษาไว้ที่คลังเก็บสินค้าจังหวัดอ่างทอง จำเลยที่ 14 เป็นผู้จัดหาเรือบรรทุกสินค้าน้ำตาลทรายดิบ จำเลยที่ 15 เป็นผู้จำหน่ายและส่งออกน้ำตาลทรายดิบไปต่างประเทศ โดยจำเลยที่ 12 ที่ 13 และที่ 15 เป็นบริษัทในเครือของกลุ่มบริษัทน้ำตาล ก่อนเกิดเหตุ จำเลยที่ 12 มอบหมายให้จำเลยที่ 15 ติดต่อขายน้ำตาลทรายดิบให้แก่ผู้ซื้อในต่างประเทศ จำเลยที่ 15 ตกลงขายน้ำตาลทรายดิบให้แก่บริษัท ค. ผู้ซื้อในต่างประเทศ จำนวน 24,000 ตัน โดยส่งไปยังสาธารณรัฐอินโดนีเซีย กำหนดส่งมอบตั้งแต่เดือนเมษายนถึงเดือนสิงหาคม 2554 ผู้ซื้อจะเป็นผู้จัดหาเรือเดินสมุทรมารับน้ำตาลทรายดิบเอง จำเลยที่ 15 มอบหมายให้จำเลยที่ 13 เป็นผู้ตกลงว่าจ้างจำเลยที่ 14 จัดหาเรือลำเลียงบรรทุกน้ำตาลทรายดิบของจำเลยที่ 12 จากคลังสินค้าของจำเลยที่ 13 ดังกล่าวไปส่งและขนถ่ายลงเรือเดินสมุทรของผู้ซื้อที่จังหวัดสมุทรปราการ จำเลยที่ 14 ได้ว่าจ้างเรือลำเลียงจำนวน 3 ลำ คือ เรือ พ. ของจำเลยที่ 3 เรือ บ. ของจำเลยที่ 5 และเรือ อ. ของจำเลยที่ 7 เพื่อบรรทุกน้ำตาลทรายดิบตามที่ได้รับการว่าจ้างขนส่งมาจากจำเลยที่ 13 โดยมีเรือ ช. ของจำเลยที่ 2 เป็นเรือลากจูงเรือ และเรือ ม. ของจำเลยที่ 9 เป็นเรือdingท้าย วันที่ 30 พฤษภาคม 2554 พนักงานของจำเลยที่ 13 บรรจุน้ำตาลทรายดิบลงเรือ พ. จำนวน 2,400 ตัน เรือ บ. จำนวน 2,400 ตัน และเรือ อ. จำนวน 1,550 ตัน อันเป็นการบรรทุกน้ำหนักเกินระวางบรรทุกของเรือผิดเงื่อนไขตามข้อกำหนดในใบทะเบียนเรือหรือใบอนุญาตใช้เรือ และเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย โดยมีจำเลยที่ 4 ที่ 6 และที่ 8 ลงชื่อรับสินค้า หลังจากนั้นนาย ธ. ได้ขับเรือ ช. ลากจูงเรือลำเลียงทั้งสามลำเป็นขบวนเรือ โดยมีจำเลยที่ 4 ที่ 6 และที่ 8 ทำหน้าที่ควบคุมเรือลำเลียงทั้งสามลำตามลำดับ กับมีจำเลยที่ 11 ขับเรือ ม. เป็นเรือdingท้ายออกจากท่าเทียบเรือของจำเลยที่ 13 ที่จังหวัดอ่างทองล่องมาตามแม่น้ำเจ้าพระยามุ่งหน้าสู่จังหวัดสมุทรปราการ จนกระทั่งวันที่ 31 พฤษภาคม 2554 เวลาประมาณ 16 นาฬิกา ขณะขบวนเรือกำลังแล่นลอดผ่านใต้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (สะพานสวนนก) จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ที่เกิดเหตุ ซึ่งลำน้ำในบริเวณนี้มีลักษณะโค้งคล้ายรูปตัวอักษรเอสในภาษาอังกฤษและมีกระแสน้ำไหลเชี่ยวกราก นาย ธ. จำเลยที่ 4 ที่ 6 ที่ 8 และที่ 11 ขับหรือควบคุมขบวนเรือดังกล่าวซึ่งบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดด้วยความประมาทเลินเล่อจนเป็นเหตุให้ท้ายเรือ พ. ด้านขวาและหัวเรือด้านขวาของเรือ บ. ชนกระแทกเข้ากับเสาตอม่อสะพานอย่างแรง เป็นผลให้หัวเรือ บ. แตกฉีกขาดและน้ำไหลเข้าเรือจนหัวเรือจมน้ำ เรือ พ. และเรือ อ. ได้ปลดเชือกที่ผูกโยงกับเรือ บ. ออกจากขบวนเรือ ทำให้เรือ บ. ลอยตามกระแสน้ำและเกยตื้นกีดขวางลำน้ำ เป็นเหตุให้กระแสน้ำเปลี่ยนทิศทางการกัดเซาะตลิ่งของชาวบ้านที่อยู่อาศัยบริเวณดังกล่าวจนบ้านเรือนได้รับความเสียหายและปริมาณน้ำตาลทรายดิบจำนวนมากที่บรรทุกอยู่ในเรือ บ. ได้รั่วไหลออกจากเรือและละลาย

ปนเปื้อนไปตามกระแสน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาผ่านหลายจังหวัดตั้งแต่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดปทุมธานี จังหวัดนนทบุรี กรุงเทพมหานคร ไปจนถึงจังหวัดสมุทรปราการ ทำให้น้ำเน่าเสีย จนเกิดภาวะมลพิษทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาตลอดเส้นทางดังกล่าวเป็นระยะทางไกลหลายสิบกิโลเมตร ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศในน้ำและก่อให้เกิดความเสียหายแก่สิ่งมีชีวิตและสัตว์น้ำต่าง ๆ ที่อาศัยอยู่ในแม่น้ำ อันเป็นทรัพย์สินของรัฐ รวมทั้งกักก้ามกรามและปลาหลายชนิดที่อยู่ในแม่น้ำตามธรรมชาติและปลาในกระชังที่ชาวบ้านได้เลี้ยงไว้ซึ่งลอยตายเป็นจำนวนมาก ถือได้ว่าเรือ บ. เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษอันเป็นแหล่งที่มาของมลพิษทางน้ำดังกล่าวตามบทนิยามในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 หลังเกิดเหตุ นาย ธ. ถึงแก่ความตายเนื่องจากอุบัติเหตุในการกู้เรือ บ. ต่อมาบริษัทประกันภัย ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่จำเลยที่ 13 ผู้เอาประกันภัยสินค้าน้ำตาลทรายดิบที่บรรทุกในเรือ บ. แล้วรับช่วงสิทธิเป็นโจทก์ฟ้องจำเลยที่ 2 ถึงที่ 10 และที่ 14 เป็นจำเลยต่อศาลแพ่งกรุงเทพใต้ให้ร่วมกันรับผิดชอบในความผิดฐานละเมิด รับชน และประกันภัย เป็นคดีแพ่งหมายเลขดำที่ 991/2555 และหมายเลขแดงที่ 1373/2556 คดีถึงที่สุดแล้ว มีปัญหาวินิจฉัยประการแรกตามฎีกาของโจทก์ที่ 1 และที่ 3 ถึงที่ 6 ว่า จำเลยที่ 2 และที่ 9 ต้องร่วมรับผิดชอบฟ้องด้วยหรือไม่ เห็นว่า ข้อเท็จจริงรับฟังไม่ได้ว่า จำเลยที่ 2 ครอบครองเรืออยู่ด้วยในขณะเกิดเหตุดังที่โจทก์ที่ 1 และที่ 3 ถึงที่ 6 ฎีกากล่าวอ้างมา ฉะนั้น แม้จะฟังว่าจำเลยที่ 2 เป็นเจ้าของเรือ แต่บุคคลที่จะรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลจะต้องเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลซึ่งหมายถึงผู้ใชยานพาหนะนั้นในฐานะเป็นผู้ยึดถือในขณะเกิดความเสียหายเท่านั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 จำเลยที่ 2 จึงไม่ต้องร่วมรับผิดชอบตามฟ้อง จำเลยที่ 2 เพียงแต่มีชื่อในทางทะเบียนเรือเป็นผู้ควบคุมเครื่องยนต์เรือเท่านั้น แต่ในความเป็นจริง จำเลยที่ 2 ไม่ได้ทำหน้าที่ดังกล่าวมานานแล้วเพราะได้ให้นาย ธ. บุตรชายนำเรือยนต์นั้นไปใช้ในกิจการส่วนตัวของนาย ธ. หลังจากให้นายก้านผู้เป็นบิดาได้เสียชีวิตไปนานแล้ว จำเลยที่ 2 จึงไม่ต้องร่วมรับผิดชอบในฐานะผู้กระทำละเมิด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 เพราะไม่ใช่บุคคลผู้มีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องปฏิบัติร่วมกับนาย ธ. ในฐานะผู้ควบคุมเครื่องยนต์เรือลากจูง ขบวนเรือเกิดเหตุ ส่วนข้อที่โจทก์ที่ 1 และที่ 3 ถึงที่ 6 ฎีกาว่า จำเลยที่ 2 และที่ 9 ซึ่งเป็นเจ้าของเรือจะต้องร่วมรับผิดชอบในฐานะเป็นตัวการในผลละเมิดร่วมกับผู้ขับและควบคุมเรือซึ่งเป็นตัวแทนหรือตัวแทนเชิดของตนนั้น เห็นว่า โจทก์ทั้งแปดบรรยายฟ้องเพียงแต่กล่าวหาว่า จำเลยที่ 2 เป็นเจ้าของและผู้ควบคุมเครื่องยนต์เรือ ช. และจำเลยที่ 9 เป็นเจ้าของเรือ ม. ซึ่งเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล โดยมีนาย ธ. จำเลยที่ 1 และจำเลยที่ 11 ซึ่งเป็นผู้ขับและควบคุมเรือกระทำโดยประมาท ทำให้ทรัพย์สินของโจทก์ทั้งแปดเสียหาย จำเลยที่ 2 และที่ 9 ในฐานะเจ้าของเรือจึงต้องร่วมกันรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์ทั้งแปด ตามคำฟ้องดังกล่าวเห็นได้ชัดว่า โจทก์ทั้งแปดมิได้ตั้งข้อหาหรือตั้งรูปคดีเพื่อฟ้องขอให้จำเลยที่ 2 และที่ 9 รับผิดชอบในฐานะเป็นตัวการของนาย ธ. หรือของจำเลยที่ 11 ซึ่งเป็นตัวแทนหรือเชิดให้เป็นตัวแทนของตน และได้กระทำการภายในกิจการที่ได้รับมอบหมายจากจำเลยที่ 2 หรือที่ 9 โดยประมาทแต่อย่างใด ข้อฎีกาของโจทก์ที่ 1 และที่ 3 ถึงที่ 6 ในข้อนี้จึงไม่ตรงกับรูปเรื่องและนอกคำฟ้อง เป็นการยกข้อเท็จจริงใหม่ขึ้นอ้างในชั้นฎีกา มิได้ยกขึ้นว่ากันมาแล้วโดยชอบในศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ภาค 1 ต้องห้ามมิให้ฎีกาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 249 วรรคหนึ่ง (เดิม) ศาลฎีกาไม่รับวินิจฉัยฎีกาให้ และเมื่อข้อเท็จจริงยังรับฟังได้ตามทางนำสืบของจำเลยที่ 2 และที่ 9 โดยโจทก์ไม่สามารถ

นำสืบพยานหลักฐานให้เห็นได้เป็นอย่างอื่นว่า จำเลยที่ 2 และที่ 9 ไม่ได้ร่วมตกลงรับจ้างกับนาย ธ. และจำเลยที่ 11 อีกด้วย ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิพากษายกฟ้องจำเลยที่ 2 และที่ 9 มานั้น ศาลฎีกา เห็นฟ้องด้วย ฎีกาของโจทก์ที่ 1 และที่ 3 ถึงที่ 6 ข้อนี้ฟังไม่ขึ้น มีปัญหาวินิจฉัยประการต่อมาตาม ฎีกาของจำเลยที่ 3 ว่า จำเลยที่ 3 ต้องร่วมรับผิดชอบด้วยตามคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์ภาค 1 หรือไม่ เห็นว่า การขนส่งสินค้าทางน้ำในคดีนี้ใช้รูปแบบขบวนเรือลำเลียงสินค้าขนาดใหญ่ที่มี เรือยนต์ลากจูงด้านหน้าเป็นเรือต้นกำลังหลัก ทำหน้าที่ลากและจูงเรือลำเลียงที่บรรทุกสินค้าโดย ผูกโยงเรือทุกลำเข้าด้วยกันด้วยเชือกและผูกโยงแต่ละลำเรียงติดต่อกันเป็นขบวนเรือ เพื่อให้แล่น ไปในทิศทางและในร่องน้ำที่กำหนดไว้เป็นแนวเดียวกัน ตามผังแสดงรายละเอียดของเรือ ทั้งนี้ เรือ ลำเลียงสินค้าทั้งสามลำไม่มีเครื่องยนต์แต่อย่างใด ลักษณะเช่นนี้จึงเห็นได้ชัดว่า น้ำหนักบรรทุกใน เรือลำเลียงแต่ละลำย่อมจะต้องมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดต่อประสิทธิภาพของกำลังเครื่องยนต์ของ เรือยนต์ที่ลากจูง ทั้งในเรื่องของอัตราการเร่งความเร็วเพื่อลากจูงและการควบคุมทิศทางขบวนเรือ ให้อยู่ในร่องน้ำ ในขณะเดียวกันยังมีความสัมพันธ์ต่อประสิทธิภาพของกำลังเครื่องยนต์ของ เรือยนต์ที่ลากและดึง ทั้งในเรื่องอัตราการเร่งความเร็วและการควบคุมทิศทางขบวนเรือ ในทำนองเดียวกัน สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้นอกจากมีผลมาจากความประมาทเลินเล่อ ในการทำหน้าที่บกพร่องของผู้ควบคุมเรือทุกลำแล้ว ยังมีผลสืบเนื่องโดยตรงมาจากน้ำหนักบรรทุก รวมของเรือลำเลียงทั้งสามลำที่เกินระวางบรรทุกของเรืออีกด้วย เพราะน้ำหนักบรรทุกรวมของ ขบวนเรือที่มากเกินไปย่อมส่งผลต่อกำลังและประสิทธิภาพของเครื่องยนต์เรือลากจูงและเรือลาก ดึง ทำให้การลากจูงและลากดึง รวมทั้งการบังคับควบคุมอัตราเร่ง อัตราความเร็ว และทิศทางของ ขบวนเรือเป็นไปได้ยากลำบากและไม่ปลอดภัยนั่นเอง ซึ่งจำเลยที่ 3 และที่ 4 ไม่สามารถนำสืบ พยานหลักฐานหักล้างได้เป็นอย่างอื่น คงมีเพียงจำเลยที่ 3 เบิกความปฏิเสธเพียงลอย ๆ เท่านั้น ประกอบกับการบรรทุกน้ำหนักของเรือลำเลียงทั้งสามลำที่เกินระวางบรรทุกของเรือเป็นการฝ่าฝืน บทบังคับแห่งกฎหมาย อันเป็นกฎหมายที่มีประสงค์เพื่อจะปกป้องบุคคลอื่น ๆ กรณีนี้จึงต้องด้วย ข้อสันนิษฐานว่า ผู้ควบคุมเรือทุกลำในขบวนเรือ รวมทั้งจำเลยที่ 4 ผู้กระทำการฝ่าฝืนเป็นฝ่ายผิด อีกด้วย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 422 จำเลยที่ 3 ประกอบธุรกิจขนส่งสินค้า ทางน้ำโดยนำเรือลำเลียงของตนออกให้ผู้อื่นเช่าใช้งานและรู้เห็นยินยอมให้มีการบรรทุกสินค้า น้ำหนักเกินระวางบรรทุกของเรือตามใบอนุญาตใช้เรือที่โจทก์ที่ 1 กำหนดไว้เยี่ยงนี้เป็นประจำ อย่างต่อเนื่องตลอดมาทั้ง ๆ ที่เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย จึงเป็นการกระทำโดยประมาทด้วยการ จงใจฝ่าฝืนบทบังคับแห่งกฎหมาย อันเป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์เพื่อจะปกป้องบุคคลอื่น ๆ โดยชัดแจ้ง กรณีต้องด้วยข้อสันนิษฐานว่า จำเลยที่ 3 ในฐานะผู้ทำการฝ่าฝืนกฎหมายเช่นนี้เป็น ผู้ผิด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 422 และนอกจากนี้การที่จำเลยที่ 4 รับเงิน สินจ้างจากจำเลยที่ 3 โดยตรง เพื่อตอบแทนการปฏิบัติหน้าที่สร้างเรือในขณะที่จำเลยที่ 3 นำเรือ ออกให้เช่า อันเป็นกิจการของจำเลยที่ 3 ในฐานะนายจ้าง แล้วเกิดเหตุละเมิดดังกล่าว จำเลยที่ 3 ผู้ เป็นนายจ้างยังต้องร่วมกันรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดซึ่งจำเลยที่ 4 ลูกจ้างได้กระทำไป ในทางการที่จ้างนั้นอีกฐานะหนึ่งด้วย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 มีปัญหา วินิจฉัยประการต่อมาตามฎีกาของโจทก์ที่ 1 และที่ 3 ถึงที่ 6 ว่า จำเลยที่ 12 และที่ 15 ต้องร่วมผิด ตามฟ้องด้วยหรือไม่ เห็นว่า ข้อเท็จจริงฟังได้ว่า ขณะเกิดเหตุเรือ บ. จมนั้น น้ำตาลทรายดิบ จำนวนมากละลายและเจือปนกับน้ำในแม่น้ำและส่งผลกระทบต่อคุณภาพของน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา ทำ ให้น้ำเน่าเสียและทำให้คุณภาพสิ่งแวดล้อมในแม่น้ำเสื่อมโทรมลงจนเกิดภาวะมลพิษทางน้ำขึ้น

อันเนื่องมาจากน้ำตาลซึ่งเป็นสารอินทรีย์และเป็นอาหารที่ดีที่สุดของจุลินทรีย์สิ่งมีชีวิตขนาดเล็กที่อาศัยอยู่ในน้ำ จุลินทรีย์บริโภคน้ำตาลหรือสารอินทรีย์อื่นเป็นอาหารโดยใช้ออกซิเจนเผาผลาญให้เกิดพลังงานเพื่อแบ่งเซลล์ขยายจำนวน ทำให้ปริมาณออกซิเจนในน้ำลดลงจนถึงขั้นวิกฤติ และเป็นผลให้สิ่งมีชีวิตหรือสัตว์น้ำขนาดใหญ่ อาทิ ปลาหรือกุ้งไม่สามารถอาศัยอยู่ในน้ำได้ต้องลอยตายเป็นจำนวนมาก จึงเห็นได้ว่า แม้น้ำตาลหรือน้ำตาลทรายดิบจะไม่ใช้ทรัพยากรหรือสารอันตรายโดยสภาพก็ตาม แต่หากถูกปล่อยทิ้งให้ละลายลงในแม่น้ำเป็นจำนวนมากก็อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมหรือเกิดภาวะที่เป็นพิษได้ โดยเฉพาะภาวะมลพิษทางน้ำดังกล่าวข้างต้น ในสถานการณ์เช่นนี้จึงต้องถือว่าน้ำตาลทรายดิบเป็นมลพิษชนิดหนึ่งนั่นเอง ทั้งนี้ ตามความหมายของบทนิยามในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และไม่ใช่ว่าแหล่งอันเป็นที่มาของมลพิษอันจะถือได้ว่าเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษตามที่โจทก์ที่ 1 และที่ 3 ถึงที่ 6 เข้าใจ ฉะนั้น ไม่ว่าจำเลยที่ 12 และที่ 15 จะเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองน้ำตาลทรายดิบดังกล่าวหรือไม่ก็ตาม จำเลยที่ 12 และที่ 15 ก็มีใช้เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่ก่อให้เกิดหรือเป็นแหล่งกำเนิดของการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษอันมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน ตามบทบัญญัติในมาตรา 96 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวแต่อย่างใด ส่วนที่โจทก์ที่ 1 และที่ 3 ถึงที่ 6 ฎีกาว่า จำเลยที่ 12 และที่ 15 ต้องรับผิดชอบร่วมกับจำเลยอื่นในมูลละเมิดด้วยนั้น ข้อเท็จจริงรับฟังได้ตามที่จำเลยที่ 12 และที่ 15 นำสืบโดยโจทก์ที่ 1 และที่ 3 ถึงที่ 6 ไม่ได้นำสืบให้เห็นได้เป็นอย่างอื่นว่า จำเลยที่ 12 และที่ 15 ไม่มีหน้าที่หรือมีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงในมูลละเมิด ไม่ว่าจะเป็นการว่าจ้างหรือคัดเลือกเรือลำเลียงสินค้าเรือลากจูง และเรือตักท้าย และไม่มีอำนาจในการจัดการขนส่งน้ำตาลทรายดิบด้วยขบวนเรือลำเลียง หรือเกี่ยวข้องโดยตรงกับการลำเลียงน้ำตาลทรายดิบลงเรือลำเลียงทั้งสามลำแต่อย่างใด ทั้งไม่มีนิติสัมพันธ์ใด ๆ กับผู้ขนส่งหรือเจ้าของเรืออีกด้วย ดังนั้น จำเลยที่ 12 และที่ 15 จึงไม่ต้องร่วมรับผิดชอบตามฟ้อง ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิพากษายกฟ้องจำเลยที่ 12 และที่ 15 มานั้น ศาลฎีกาเห็นฟ้องด้วย ฎีกาของโจทก์ที่ 1 และที่ 3 ถึงที่ 6 ข้อนี้ฟังไม่ขึ้น มีปัญหาวินิจฉัยประการสุดท้ายตามฎีกาของโจทก์ที่ 1 และที่ 3 ถึงที่ 6 ว่า จำเลยที่ 13 และที่ 14 ต้องร่วมรับผิดชอบด้วยหรือไม่ เห็นว่า เมื่อข้อเท็จจริงฟังได้เป็นยุติว่า สาเหตุสำคัญส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้มีผลสืบเนื่องโดยตรงมาจากน้ำหนักบรรทุกรวมของเรือลำเลียงทั้งสามลำที่เกินระวางบรรทุกดังกล่าว การกระทำของจำเลยที่ 14 จึงถือได้ว่าเป็นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อด้วยการจงใจฝ่าฝืนบทบังคับแห่งกฎหมาย อันเป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์เพื่อจะปกป้องบุคคลอื่น ๆ โดยชัดแจ้ง ต้องด้วยข้อสันนิษฐานว่า จำเลยที่ 14 เป็นผู้ผิด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 422 และยังถือได้ว่า จำเลยที่ 14 ผู้ว่าจ้างทำของเป็นผู้ผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำอีกด้วย เพราะจำเลยที่ 14 รู้อยู่แล้วว่าเรือลำเลียงทั้งสามลำที่รับจ้างช่วงจากจำเลยที่ 14 นั้นบรรทุกน้ำตาลทรายดิบเกินกว่าอัตราระวางบรรทุกที่กำหนดไว้ในใบทะเบียนเรือหรือใบอนุญาตใช้เรือซึ่งได้มีการทักท้วงแล้ว แต่จำเลยที่ 14 กลับเพิกเฉยมิได้สั่งห้ามหรือสั่งให้แก้ไขเพื่อป้องกันภัยอันตรายและความเสียหายที่จะเกิดขึ้น จำเลยที่ 14 ผู้ว่าจ้างทำของจึงต้องรับผิดชอบความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกในระหว่างทำการงานที่ว่าจ้างนั้นอีกฐานะหนึ่งด้วย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 428 ที่ศาลอุทธรณ์ภาค 1 พิพากษายกฟ้องจำเลยที่ 14 โดยรับฟังข้อเท็จจริงที่ปรากฏตามคำพิพากษาในคดีแพ่งอื่นดังกล่าว นั้น ศาลฎีกาไม่เห็นพ้องด้วย ส่วนความรับผิดชอบของจำเลยที่ 13 พุทธิการณ์เชื่อว่า จำเลยที่ 13 ซึ่งประกอบธุรกิจรับฝาน้ำตาล

และรับขนส่งน้ำตาลด้วยย่อมจะต้องรู้อยู่แล้วว่าเรือลำเลียงแต่ละลำสามารถบรรทุกน้ำหนักรวมหรือมี
ระวางบรรทุกน้ำหนักได้เท่าใด ข้ออ้างของจำเลยที่ 13 ที่ว่า จำเลยที่ 13 ลงน้ำตาลทรายดิบโดยเชื่อ
ถือตามคำบอกของพนักงานของจำเลยที่ 14 ซึ่งเป็นผู้จ้างน้ำหนักรวมของเรือแต่ละลำเพียง
อย่างเดียว โดยไม่มีการตรวจสอบข้อเท็จจริงหรือเอกสารสำคัญต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเรือลำเลียง
เสียก่อนเลย ไม่ว่าจะเป็นใบทะเบียนเรือหรือใบอนุญาตใช้เรือ หรือใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ
หรือใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก ทั้ง ๆ ที่เป็นการขนส่งน้ำตาลทรายดิบซึ่งเป็นสินค้าควบคุม และ
เป็นการบรรทุกน้ำตาลทรายดิบที่มีปริมาณมากถึง 2,400 ตันหรือ 2,400,000 กิโลกรัมต่อเรือ
ลำเลียงหนึ่งลำ มีมูลค่าราคาซื้อขายไม่ต่ำกว่า 30 ถึง 40 ล้านบาท ฟังได้ว่า จำเลยที่ 13 ลำเลียง
น้ำตาลทรายดิบลงเรือลำเลียงทั้งสามลำโดยรู้อยู่แล้วว่าเกินน้ำหนักรวมของเรือตามที่กำหนดไว้
ในใบทะเบียนเรือหรือใบอนุญาตใช้เรือ ถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อด้วยการจงใจ
ฝ่าฝืนบทบังคับแห่งกฎหมาย อันเป็นกฎหมายที่มีประสงค์เพื่อจะปกป้องบุคคลอื่น ๆ โดยชัดแจ้ง
ต้องด้วยข้อสันนิษฐานว่า จำเลยที่ 13 เป็นผู้ผิด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา
422 จำเลยที่ 13 จึงต้องร่วมรับผิดด้วยตามฟ้อง ฎีกาของโจทก์ที่ 1 และที่ 3 ถึงที่ 6 ข้อนี้ฟังขึ้น ส่วน
ที่โจทก์ที่ 1 และที่ 3 ถึงที่ 6 ฎีกาเรื่องค่าเสียหายนั้น ฎีกาของโจทก์บรรยายเพียงว่าขอให้ชดใช้
ค่าเสียหายร่วมกับจำเลยอื่นแก่โจทก์ที่ 1 ที่ 3 ที่ 4 ที่ 5 และที่ 6 กับระบุจำนวนเงินพร้อม
อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันถัดจากวันฟ้องเท่านั้น ไม่อาจทราบได้ว่าโจทก์ที่ 1 และที่
3 ถึงที่ 6 ฎีกาโต้แย้งคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 1 ในเรื่องค่าเสียหายในข้อใด ตอนใด หรือ
คำวินิจฉัยของศาลอุทธรณ์ภาค 1 ไม่ถูกต้องหรือไม่ชอบอย่างไร คงฎีกาเพียงแต่ขอให้ศาลฎีกา
พิจารณากำหนดให้จำเลยที่ 13 และที่ 15 ชดใช้เงินแก่โจทก์ที่ 1 และที่ 3 ถึงที่ 6 ซึ่งเป็นจำนวนเงิน
ที่มากกว่าที่ขอมาตามฟ้องอีกด้วย จึงเป็นฎีกาที่เคลือบคลุมไม่ชัดแจ้งไม่ชอบด้วยประมวลกฎหมาย
วิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 249 วรรคหนึ่ง (เดิม) ศาลฎีกาไม่รับวินิจฉัยให้ พิพากษาแก้เป็นว่า
ให้จำเลยที่ 13 และที่ 14 ร่วมชำระเงินแก่โจทก์ที่ 1 จำนวน 1,554,373 บาท โจทก์ที่ 3 จำนวน
51,127,051 บาท โจทก์ที่ 4 จำนวน 611,587.59 บาท โจทก์ที่ 5 จำนวน 1,028,104 บาท
และโจทก์ที่ 6 จำนวน 8,850,000 บาท พร้อมด้วยดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินแต่ละ
จำนวน นับแต่วันถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ที่ 1 และที่ 3 ถึงที่ 6
ตามลำดับ กับให้จำเลยที่ 13 และที่ 14 ร่วมใช้ค่าฤชาธรรมเนียมทั้งสามศาลแทนโจทก์ที่ 1 และที่ 3
ถึงที่ 6 โดยกำหนดค่าทนายความ 100,000 บาท ค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นฎีการะหว่างโจทก์ที่ 1
และที่ 3 ถึงที่ 6 กับจำเลยที่ 2 ที่ 3 ที่ 9 ที่ 12 และที่ 15 ให้เป็นพับ นอกจากนี้ที่แก้คงให้เป็นไปตาม
คำพิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 1

องค์คณะ

วินัย เรืองศรี · ธงชัย เสนามนตรี · พิชัย เพ็งผ่อง

ข้อความคำพิพากษาเป็นของศาลฎีกา · ที่มาของข้อมูล: deka.supremecourt.or.th · <https://www.thaideka.online/deka/2417/2562>