

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 11191/2557

บริษัทสมโพธิ์ เจแปน ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด โจทก์ บริษัทยูเซ็น แอร์ แอนด์ ซี เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด กับพวกจำเลย

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ป.พ.พ. มาตรา 608, ป.พ.พ. มาตรา 617, ป.พ.พ. มาตรา 618

ย่อ / หลักกฎหมาย

โจทก์มีเพียง ท. ซึ่งเป็นพนักงานบริษัทผู้เอาประกันภัยมาเบิกความเกี่ยวกับการทำข้อตกลงสัญญาขนส่งระหว่างผู้เอาประกันภัยกับจำเลยที่ 1 แต่ก็ไม่ยืนยันข้อเท็จจริงให้แน่ชัดว่าผู้เอาประกันภัยตกลงทำสัญญาขนส่งกับจำเลยที่ 1 โดยให้จำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งหรือทำสัญญาขนส่งกับจำเลยที่ 2 โดยจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของจำเลยที่ 2 หรือตกลงให้ร่วมกันขนส่งอย่างใดแน่ว่าตามใบรับขนของทางอากาศของจำเลยที่ 2 และที่ 3 แสดงให้เห็นว่า ผู้รับมอบหมายให้จัดการขนส่งทำสัญญาจ้างจำเลยที่ 2 เป็นผู้ขนส่ง แต่จำเลยที่ 2 จ้างจำเลยที่ 3 เป็นผู้ดำเนินการขนส่งและใบรับขนของทางอากาศของจำเลยที่ 3 ระบุให้จำเลยที่ 1 เป็นผู้รับตราส่งก็เพื่อให้จำเลยที่ 1 ทำหน้าที่เป็นตัวแทนจำเลยที่ 2 ในการรับสินค้าตามใบรับขนของทางอากาศที่จำเลยที่ 2 เป็นผู้ออก ทั้งรายงานการสำรวจความเสียหายก็ระบุว่าจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนผู้เอาประกันภัยในการดำเนินพิธีศุลกากร เมื่อโจทก์ไม่มีพยานหลักฐานอื่นที่แสดงว่า จำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งหรือร่วมขนส่งกับจำเลยที่ 2 แม้จำเลยที่ 1 กับที่ 2 จะเป็นบริษัทในเครือเดียวกันใช้ชื่อเหมือนกัน แต่ก็เป็นนิติบุคคลแยกต่างหากจากกันและต่างประกอบการขนส่งในแต่ละประเทศต่างหากจากกัน เมื่อตามพฤติการณ์จะต้องขนส่งจากสาธารณรัฐประชาชนจีนอันเป็นที่ตั้งบริษัทจำเลยที่ 2 ก็มีเหตุผลที่จำเลยที่ 2 จะต้องรับขนส่งเพื่อให้ได้ประโยชน์จากค่าระวางเอง โดยไม่จำเป็นต้องให้จำเลยที่ 1 ที่ประกอบกิจการในประเทศไทยร่วมขนส่งแต่อย่างใด พยานหลักฐานต่าง ๆ ล้วนมีเหตุผลแสดงให้เห็นว่า จำเลยที่ 2 เป็นคู่สัญญาขนส่งกับผู้ขายที่เป็นผู้ส่งสินค้านั้นเอง โดยมีจำเลยที่ 1 บริษัทในเครือกันเป็นตัวแทนจำเลยที่ 2 เฉพาะเพียงการรับสินค้าเพื่อส่งมอบแก่ผู้เอาประกันภัยที่ปลายทางในประเทศไทยและช่วยเรียกเก็บค่าระวางจากผู้เอาประกันภัยแทนจำเลยที่ 2 เพื่อส่งไปให้จำเลยที่ 2 เท่านั้น ข้อเท็จจริงจึงฟังไม่ได้ว่าจำเลยที่ 1 เป็นผู้ร่วมขนส่งกับจำเลยที่ 2 รวมทั้งจำเลยที่ 1 ไม่ใช่ตัวแทนในประเทศไทยที่เข้าทำสัญญาขนส่งแทนจำเลยที่ 2 ตัวการในต่างประเทศแต่อย่างใด จำเลยที่ 1 จึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ตามฟ้อง

คำพิพากษา

โจทก์ฟ้องขอให้บังคับจำเลยทั้งห้าร่วมกันชำระเงิน 220,073.43 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงิน 207,734.57 บาท นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ ให้จำเลยทั้งห้าร่วมกันใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์ จำเลยที่ 1 และที่ 3 ถึงที่ 5 ให้การขอให้ยกฟ้อง จำเลยที่ 2 ขาดนัดยื่นคำให้การและขาดนัดพิจารณา

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษาให้จำเลยที่ 1 ชำระเงินแก่โจทก์จำนวน 220,073.43 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระให้แก่โจทก์เสร็จสิ้น กับให้ใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์ โดยกำหนดค่าทนายความ 5,000 บาท ยกฟ้องจำเลยที่ 2 ที่ 3 ที่ 4 และที่ 5 โจทก์และจำเลยที่ 1 อุทธรณ์ต่อ

ศาลฎีกา ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา โจทก์ยื่นคำร้องขอถอนอุทธรณ์ ศาลฎีกามีคำสั่ง อนุญาต ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศวินิจฉัยว่า ข้อเท็จจริง เบื้องต้นรับฟังได้เป็นยุติว่า โจทก์รับประกันภัยการขนส่งสินค้าทั้งทางทะเลและทางอากาศจาก ต่างประเทศให้แก่บริษัทโรม อิเล็กทรอนิกส์ (ประเทศไทย) จำกัดผู้เอาประกันภัย สัญญาประกันภัย ดังกล่าวเป็นสัญญาประกันภัยแบบเปิด มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2540 จนกว่าจะมีการ บอกเลิกสัญญา เมื่อประมาณต้นเดือนเมษายน 2549 ผู้เอาประกันภัยได้สั่งซื้อสินค้าจำพวก ส่วนประกอบอุปกรณ์สินค้าชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์Hybrid IC Type BP 5617-1 จำนวน 2,200 ชิ้น รวม 3 กล่องใหญ่ และ Type BP 5617-1 จำนวน 644 ชิ้น จำนวน 1 กล่องใหญ่ จากบริษัทโรม จำกัด สาขาสิงคโปร์ ผู้ขาย ตกลงซื้อขายสินค้ากันในราคา FOB CHINA จำนวนเงิน11,943.80 ดอลลาร์สหรัฐ และจำนวนเงิน 3,496.27 ดอลลาร์สหรัฐ กำหนดชำระค่าระวางการขนส่งที่ ปลายทางในประเทศไทย ผู้เอาประกันภัยได้แจ้งการขนส่งสินค้าดังกล่าวให้แก่โจทก์ทราบแล้ว จำเลยที่ 2 อยู่ในสาธารณรัฐประชาชนจีน ประกอบกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยมี บำเหน็จเป็นทางค้าตามปกติ จำเลยที่ 2 ว่าจ้างจำเลยที่ 3 ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ ระหว่างประเทศให้ขนส่งสินค้ามายังประเทศไทย และจำเลยที่ 2 ได้ออกใบรับขนของทางอากาศ เลขที่ YAS - 9004 1151 ให้แก่ผู้ส่งสินค้าและผู้เอาประกันภัยเพื่อเป็นหลักฐาน จำเลยที่ 3 ได้ ขนส่งสินค้าจากท่าอากาศยานต้นทางเมืองต้าเหลียน สาธารณรัฐประชาชนจีน มายังท่าอากาศยาน ปลายทางที่กรุงเทพมหานครแล้วโดยเที่ยวบินที่ NH 904 และ NH 915 สินค้าได้ขนส่งมาถึง ท่าอากาศยานกรุงเทพ เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2549 จำเลยที่ 4 ได้ขนย้ายสินค้าพิพาทเข้าเก็บใน คลังสินค้าของจำเลยที่ 4 ต่อมาวันที่ 16 เมษายน 2549 ตัวแทนของผู้เอาประกันภัยได้ไปติดต่อเพื่อ ขอรับมอบสินค้าจากจำเลยที่ 4 ปรากฏว่าสินค้าได้รับความเสียหายโดยหีบห่อมีร่องรอยของการ ฉีกขาดในขณะที่อยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 4 เจ้าหน้าที่คลังสินค้าของจำเลยที่ 4 บันทึก ความเสียหายดังกล่าวไว้เป็นหลักฐานแล้วต่อมาเมื่อสินค้ามาถึงคลังสินค้าของผู้เอาประกันภัย ปรากฏว่าสินค้า Hybrid IC900 ชิ้น ได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง คิดเป็นค่าเสียหาย 207,334.57 บาทโจทก์ใช้ค่าเสียหายจำนวนดังกล่าวให้ผู้เอาประกันภัยแล้ว มีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ ของจำเลยที่ 1 ว่า จำเลยที่ 1 เป็นผู้ร่วมขนส่งกับจำเลยที่ 2 ที่ต้องรับผิดชอบโจทก์หรือไม่ ปัญหานี้ โจทก์มีนายสมยศ พนักงานบริษัทโจทก์และนายทรรศ พนักงานคลังสินค้าบริษัทโรม อิเล็กทรอนิกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ผู้ซื้อสินค้าที่เอาประกันภัยไว้กับโจทก์ ยืนยันที่ถ้อยคำและเบิกความ ประกอบเป็นทำนองเดียวกันว่า จำเลยที่ 1 ในฐานะส่วนตัวและในฐานะตัวแทนจำเลยที่ 2 ทำสัญญารับประกันกับผู้เอาประกันภัย โดยจำเลยที่ 1 กับที่ 2 เป็นบริษัทในเครือเดียวกันที่ประกอบ การขนส่งร่วมกัน ส่วนจำเลยที่ 1 มีนายสมศักดิ์ ผู้ช่วยผู้จัดการบริษัทจำเลยที่ 1 ยืนยันที่ถ้อยคำ และเบิกความประกอบว่า จำเลยที่ 1 และที่ 2 เป็นนิติบุคคลแยกต่างหากจากกัน ต่างคนต่าง ประกอบกิจการของตน เพียงแต่ช่วยเหลือประสานงานกันเป็นเครือข่ายเท่านั้น การขนส่งตามฟ้อง นี้จำเลยที่ 1 ได้รับการติดต่อจากจำเลยที่ 2 ให้เป็นตัวแทนรับสินค้าจากผู้ขนส่งเพื่อส่งมอบแก่ ผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้รับตราส่ง โดยจำเลยที่ 1 รับจ้างผู้เอาประกันภัยดำเนินพิธีการศุลกากรด้วย เท่านั้นซึ่งเมื่อพิจารณาคำเบิกความพยานบุคคลของแต่ละฝ่ายแล้ว เห็นได้ว่า โจทก์มีเพียงนายทรรศปากเดียวที่เป็นพนักงานบริษัทผู้เอาประกันภัยมาเบิกความเกี่ยวกับการทำข้อตกลงสัญญาขนส่ง ระหว่างผู้เอาประกันภัยกับจำเลยที่ 1 แต่นายทรรศก็ยังไม่ยืนยันข้อเท็จจริงให้แน่ชัดว่า ผู้เอาประกันภัยตกลงทำสัญญาขนส่งกับจำเลยที่ 1 ให้จำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งหรือทำสัญญาขนส่ง

กับจำเลยที่ 2 โดยจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของจำเลยที่ 2 หรือตกลงให้ร่วมกันขนส่งอย่างใดแน
นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาประกอบกับพยานเอกสารต่าง ๆ ปรากฏว่า ตามใบรับขนของทางอากาศ ที่
โจทก์อ้างเป็นพยานหลักฐานเองก็ได้ความว่า เป็นใบรับขนของทางอากาศของจำเลยที่ 2 ที่มีชื่อ
DLC JDC AIR เป็นตัวแทนจำเลยที่ 2 ในการออกใบรับขนของทางอากาศฉบับนี้เพื่อขนส่งสินค้าตาม
ฟ้องจากท่าอากาศยานเมืองด้าเหลียนมายังท่าอากาศยานกรุงเทพและระบุชื่อผู้ขายสินค้าเป็นผู้ส่ง
ส่วนผู้เอาประกันภัยเป็นผู้รับตราส่ง อันเป็นหลักฐานสำคัญที่แสดงว่าจำเลยที่ 2 เป็นผู้ทำสัญญารับ
ขนส่งสินค้าครั้งนี้เพื่อนำสินค้ามาส่งมอบแก่ผู้เอาประกันภัยที่เป็นผู้รับตราส่ง ทั้งในใบรับขนของ
ทางอากาศของจำเลยที่ 2 นี้ยังระบุถึงการชำระค่าระวางในลักษณะเก็บค่าระวางปลายทาง
(Freight Collect) ซึ่งก็ตรงกับที่โจทก์กล่าวอ้างในคำฟ้องว่าผู้ขายสินค้าให้ผู้เอาประกันภัยตกลง
ขายในราคา FOB ที่หมายถึง ผู้เอาประกันภัยซึ่งซื้อสินค้าต้องชำระค่าระวางเอง และสอดคล้องกับ
พฤติการณ์ที่จำเลยที่ 2 เป็นผู้ขนส่งที่อยู่ในสาธารณรัฐประชาชนจีน จะต้องเรียกเก็บค่าระวางจาก
ผู้เอาประกันภัยที่ท่าอากาศยานปลายทางในประเทศไทย ทั้งนี้ โดยเมื่อจำเลยที่ 2 ทำสัญญารับขน
สินค้าตามใบรับขนของทางอากาศ ดังกล่าวแล้ว จำเลยที่ 2 ก็ว่าจ้างจำเลยที่ 3 เป็นผู้ดำเนินการ
ขนส่งให้โดยเครื่องบินของจำเลยที่ 3 ซึ่งจำเลยที่ 3 ก็ออกใบรับขนของทางอากาศให้อีกฉบับหนึ่ง
โดยระบุว่า DLC JDC AIR ซึ่งอยู่ที่เมืองด้าเหลียน สาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นผู้ส่ง และจำเลยที่ 1
เป็นผู้รับตราส่ง และมีการชำระค่าระวางให้จำเลยที่ 3 แล้ว (Freight Prepaid) ทั้งนี้ โดยใบรับขน
ของทางอากาศฉบับนี้มี DLC JDC AIR เป็นตัวแทนจำเลยที่ 3 ในการออกใบรับขนของทางอากาศ
ทั้งตามรายงานการสำรวจความเสียหายของสินค้า ก็ระบุเลขที่ใบรับขนของทางอากาศ 2 ฉบับ
เลขที่ YAS - 90041151 เป็น House Airway Bill ที่ตรงกับเลขที่ใบรับขนของทางอากาศของจำเลย
ที่ 2 กับอีกฉบับหนึ่งเป็น Master Airway Bill ที่ตรงกับใบรับขนของทางอากาศของจำเลยที่ 3 โดย
ตามลำดับการออกใบรับขนของทางอากาศกับข้อความแสดงสถานะของบุคคลที่ระบุในใบรับขน
ของทางอากาศสองฉบับนี้ แสดงให้เห็นได้ว่า DLC JDC AIR เป็นผู้รับมอบหมายให้จัดการขนส่งใน
สาธารณรัฐประชาชนจีนให้แก่ผู้ขายสินค้าเพื่อส่งให้ผู้เอาประกันภัย และทำสัญญาว่าจ้างจำเลยที่
2 เป็นผู้ขนส่งที่มีหน้าที่ตามสัญญาในอันต้องขนส่งมามอบให้แก่ผู้เอาประกันภัยในประเทศไทย
โดยจำเลยที่ 2 จะเรียกเก็บค่าระวางจากผู้เอาประกันภัยที่ปลายทางในประเทศไทย แต่จำเลยที่ 2
ว่าจ้างจำเลยที่ 3 เป็นผู้ดำเนินการขนส่งโดยมีการออกเงินทรองจ่ายค่าระวางให้จำเลยที่ 3 ไปก่อน
ตามที่ระบุในใบรับขนของทางอากาศของจำเลยที่ 3 ว่า ชำระค่าระวางแล้วดังกล่าวมาข้างต้น
นั่นเอง และการที่ใบรับขนของทางอากาศของจำเลยที่ 3 ระบุให้จำเลยที่ 1 ในประเทศไทยเป็น
ผู้รับตราส่งก็เพื่อให้จำเลยที่ 1 ทำหน้าที่เป็นตัวแทนจำเลยที่ 2 ผู้ขนส่งในการรับสินค้าเพื่อส่ง
มอบให้แก่ผู้เอาประกันภัยในฐานะที่ผู้เอาประกันภัยเป็นผู้รับตราส่งตามใบรับขนของทางอากาศ
ที่จำเลยที่ 2 เป็นผู้ออกนั่นเอง นอกจากนี้ ตามรายงานการสำรวจความเสียหาย ยังระบุว่าจำเลยที่ 1
เป็นตัวแทนผู้เอาประกันภัยในการดำเนินพิธีการศุลกากรเพื่อนำสินค้าออกจากคลังสินค้า
ท่าอากาศยานกรุงเทพ ก็แสดงว่าจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนจำเลยที่ 2 ในการรับสินค้าโดยทำพิธีการ
ศุลกากรแทนผู้เอาประกันภัยผู้นำเข้าสินค้าอีกเช่นกัน ซึ่งก็เจือสมกับพยานหลักฐานของจำเลยที่ 1
ดังกล่าวมาข้างต้น ยิ่งไปกว่านั้นตามใบเรียกเก็บเงินของจำเลยที่ 1 ที่แจ้งเรียกเก็บเงินจาก
ผู้เอาประกันภัย ก็ระบุถึงเงินค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เช่น ค่าระวางเครื่องบิน ค่าใบปล่อยสินค้า ค่าเก็บ
สินค้าในคลังสินค้าดำเนินการพิธีการศุลกากร โดยใช้อักษร A กำกับและมีคำอธิบายว่า อักษร A
หมายถึง Advanced Payment ซึ่งเข้าใจได้ว่าเป็นเงินที่ทรองจ่ายไปก่อน และตามใบเสร็จรับเงินที่

จำเลยที่ 1 ออกให้แก่ผู้เอาประกันภัย ก็ระบุถึงจำนวนเงินที่จำเลยที่ 1 ได้รับจากผู้เอาประกันภัยที่รวมทั้งค่าระวางในการขนส่งเที่ยวนี้ซึ่งเป็นค่าระวางที่เรียกเก็บปลายทาง ก็แสดงว่าจำเลยที่ 1 เรียกเก็บค่าระวางการขนส่งครั้งนี้จากผู้เอาประกันภัยตามใบรับขนส่งของทางอากาศของจำเลยที่ 2 ที่ระบุว่า จะเรียกเก็บค่าระวางปลายทางโดยมีการออกเงินทรองจ่ายค่าระวางให้แก่จำเลยที่ 3 ไว้ก่อนแล้วแต่จำเลยที่ 2 จะเรียกเอาเงินทรองจ่ายนี้ที่ปลายทางซึ่งสอดคล้องกับการที่จำเลยที่ 1 จะเรียกเก็บค่าระวางปลายทางตามที่จำเลยที่ 2 ออกทรองจ่ายให้จำเลยที่ 3 ไปก่อนดังกล่าว แล้วจำเลยที่ 1 ต้องส่งเงินต่อไปให้จำเลยที่ 2 ต่อไปนั่นเอง และโจทก์ไม่มีพยานหลักฐานอื่นที่แสดงว่า จำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งหรือร่วมขนส่งกับจำเลยที่ 2 โดยแม้จำเลยที่ 1 กับที่ 2 จะเป็นบริษัทในเครือเดียวกันใช้ชื่อเหมือนกัน แต่ก็เป็นนิติบุคคลแยกต่างหากจากกันและต่างประกอบการขนส่งในแต่ละประเทศต่างหากจากกัน เมื่อตามพฤติการณ์ที่จะต้องขนส่งจากสาธารณรัฐประชาชนจีนอันเป็นที่ตั้งบริษัทจำเลยที่ 2 ก็มีเหตุผลที่จำเลยที่ 2 จะต้องรับขนส่งเพื่อให้ได้ประโยชน์จากค่าระวางเอง โดยไม่จำเป็นต้องให้จำเลยที่ 1 ที่ประกอบกิจการในประเทศไทยร่วมขนส่งแต่อย่างใด จึงเห็นได้ว่าพยานหลักฐานต่าง ๆ ดังที่ได้วินิจฉัยมานั้นล้วนมีเหตุผลแสดงให้เห็นว่า จำเลยที่ 2 เป็นคู่สัญญาขนส่งกับผู้ขายที่เป็นผู้ส่งสินค้านั้นเอง โดยมีจำเลยที่ 1 บริษัทในเครือกันเป็นตัวแทนจำเลยที่ 2 เฉพาะเพียงการรับสินค้าเพื่อส่งมอบแก่ผู้เอาประกันภัยที่ปลายทางในประเทศไทยและช่วยเรียกเก็บค่าระวางจากผู้เอาประกันภัยแทนจำเลยที่ 2 เพื่อส่งไปให้จำเลยที่ 2 เท่านั้น ย่อมฟังไม่ได้ว่าจำเลยที่ 1 เป็นผู้ร่วมขนส่งกับจำเลยที่ 2 รวมทั้งจำเลยที่ 1 ไม่ใช่ตัวแทนในประเทศไทยที่เข้าสัญญาขนส่งแทนจำเลยที่ 2 ตัวการในต่างประเทศแต่อย่างใด จำเลยที่ 1 จึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ตามฟ้อง ที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางวินิจฉัยว่าจำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่ง และพิพากษาให้รับผิดชอบใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์ ศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศไม่เห็นพ้องด้วย อุทธรณ์ของจำเลยที่ 1 ฟังขึ้น อนึ่ง ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษายกฟ้องโจทก์สำหรับจำเลยที่ 2 ถึงที่ 5 โดยไม่สั่งเกี่ยวกับค่าฤชาธรรมเนียมระหว่างโจทก์กับจำเลยดังกล่าว จึงเห็นสมควรแก้ไขให้ถูกต้องเสียด้วย พิพากษาแก้เป็นว่า ให้ยกฟ้องโจทก์สำหรับจำเลยที่ 1 ด้วย ค่าฤชาธรรมเนียมทั้งสองศาลให้เป็นพับ นอกจากนี้ที่แก้คงให้เป็นไปตามคำพิพากษา ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง

องค์คณะ

รัชพันธ์ ประพุทธนิติสาร · นวลน้อย ผลทวี · ปริญญา ดีผดุง

ข้อความคำพิพากษาเป็นของศาลฎีกา · ที่มาของข้อมูล: deka.supremecourt.or.th · <https://www.thaideka.online/deka/11191/2557>