



### บทที่ 3

## สภาพปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในช่องแคบมะละกาและ กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

ช่องแคบมะละกามีความสำคัญทั้งทางด้านเศรษฐกิจและความมั่นคง ดังนั้นปัญหาการกระทำผิดต่อเรือที่แล่นผ่านช่องแคบมะละกาย่อมส่งผลกระทบต่อเจ้าของเรือ ลูกเรือ เจ้าของสินค้า และผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ รวมถึงการค้าของโลกที่อาศัยช่องแคบนี้ในการขนส่งสินค้า ปัญหาดังกล่าวจึงเป็นปัญหาสำคัญที่ต้องรีบดำเนินการแก้ไข เพื่อให้เข้าใจถึงปัญหาจึงควรพิจารณาถึงข้อเท็จจริงของสภาพปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกา ศึกษาถึงบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่กำหนดถึงการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในบริเวณช่องแคบมะละกา และศึกษาอุปสรรคของการใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในบริเวณช่องแคบมะละกาในการป้องกันและปราบปรามโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ ซึ่งจะได้กล่าวในบทนี้

#### 3.1 สภาพปัญหาการกระทำต่อเรือที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกา

ตามรายงานประจำปี ค.ศ. 2000 ของสำนักงานกิจการทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Bureau) สถิติการรายงานเหตุการณ์โจรสลัดทั่วโลกสูงถึง 469 เหตุการณ์ โดยเพิ่มขึ้น 56 % จากปี ค.ศ. 1999 และมีปริมาณสูงเป็นสี่เท่าของเหตุการณ์ที่ได้รับรายงานในปี ค.ศ. 1991 นอกจากนี้สำนักงานกิจการทางทะเลระหว่างประเทศยังได้รับรายงานว่าการโจมตีมีความรุนแรงขึ้น ทั้งทางด้านอาวุธ จำนวนลูกเรือที่ถูกฆ่าหรือได้รับบาดเจ็บจากการโจมตี ในเหตุการณ์ที่รายงานในปี ค.ศ. 2000 มีลูกเรือถูกฆ่าถึง 72 คนและสูญหายไป 26 คน ตามรายงานของสำนักงานกิจการทางทะเลระหว่างประเทศสถานที่ที่เกิดการกระทำผิดต่อเรือมากที่สุดคือในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะบริเวณน่านน้ำของอินโดนีเซียได้รับรายงานว่าเป็นสถานที่ที่อันตรายที่สุดในโลกโดยเกิดการกระทำผิดรวมทั้งสิ้น 117 ครั้งในปี ค.ศ. 2000 คิดเป็นจำนวนเกือบ 25%ของเหตุการณ์ที่ได้รับรายงานทั้งหมด โดยในบริเวณช่องแคบมะละกาได้เกิดเหตุการณ์การกระทำผิดต่อเรือถึง 75 ครั้ง ซึ่งสูงขึ้นจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 1999 ที่มีการกระทำผิดต่อเรือขึ้นเพียง 2 ครั้ง ซึ่งจากรายงานของสำนักงานกิจการทางทะเลระหว่างประเทศเห็น

ได้ว่าช่องแคบมะละกาปัจจุบันเป็นบริเวณที่มีอันตรายที่สุดของโลกจากการโจมตีจากโจรสลัดโดย  
รองจากอินโดนีเซีย<sup>1</sup>

ช่องแคบมะละกาเป็นอีกบริเวณหนึ่งของโลกที่เกิดการกระทำอันเป็นโจรสลัดและ  
การปล้นเรือโดยใช้อาวุธมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบสำคัญใน  
การเดินเรือระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก ที่ใช้ประโยชน์ในทางการค้าทางทะเล  
ของโลก ปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกาจึงส่งผลกระทบต่อ  
ต่อประชาคมโลก จากสถิติการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในช่องแคบมะ  
ละกา ตั้งแต่ ปี ค.ศ. 1998 ถึง ปี ค.ศ. 2007 เห็นว่ายังคงมีการกระทำผิดต่อเรือเกิดขึ้นอยู่ และมี  
ปริมาณสูงในช่วงปี ค.ศ. 2000 ซึ่งเป็นช่วงที่ภูมิภาคนี้ประสบวิกฤตปัญหาเศรษฐกิจ ทำให้  
ประชากรส่วนหนึ่งตัดสินใจกระทำการอันเป็นโจรสลัดและปล้นเรือโดยใช้อาวุธเพื่อเป็นการหา  
รายได้ให้แก่ครอบครัว

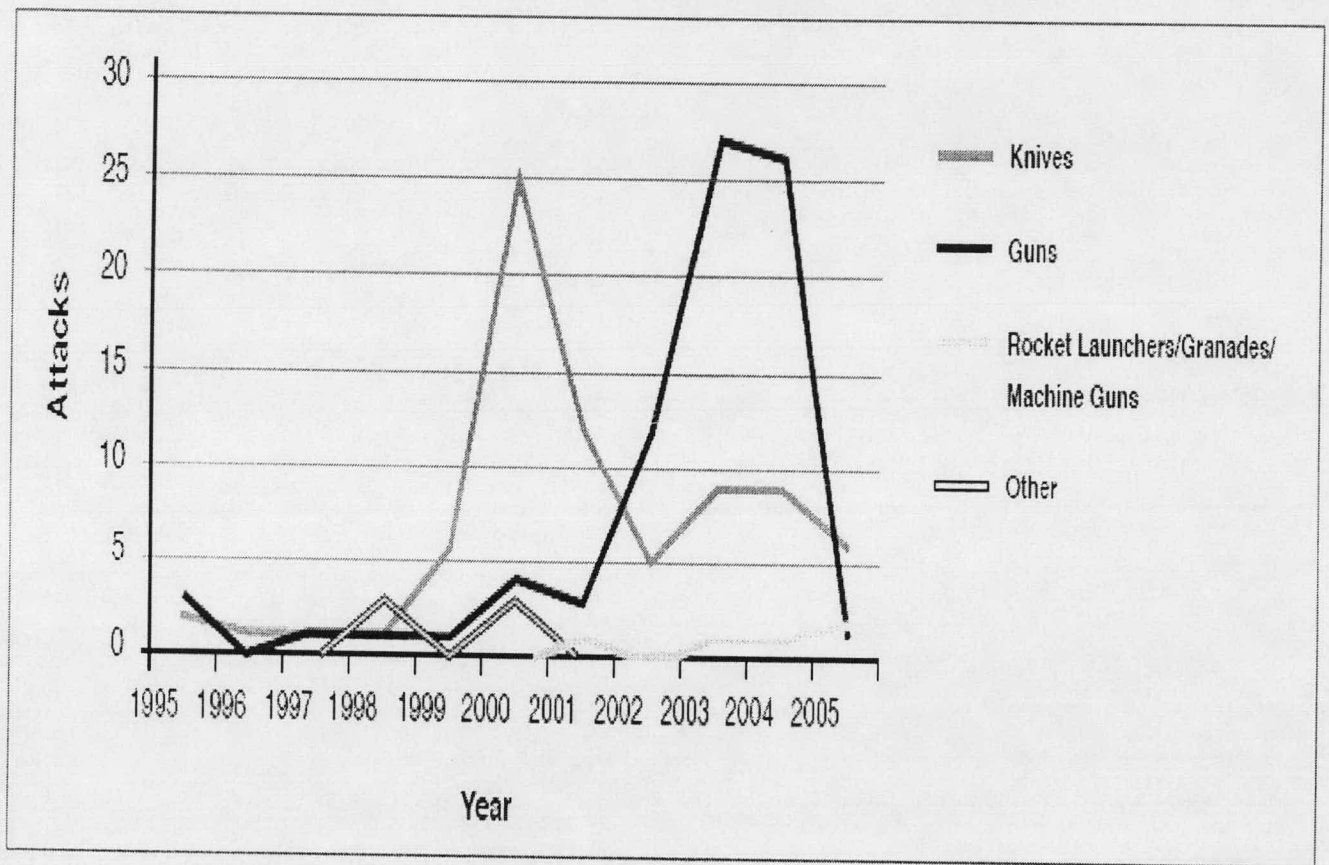
จึงกล่าวได้ว่าจากสถิติการเกิดการกระทำผิดต่อเรือที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกา  
นั้นแสดงให้เห็นว่าช่องแคบมะละกาเป็นบริเวณที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินเรือ ดังนั้นจึงควรศึกษา  
เพื่อหาแนวทางแก้ปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกาต่อไป

---

<sup>1</sup> Robert c. Beckman, "Combatting Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast  
Asias: The Way Forward", Ocean Development & International Law, Vol.33, pp.317-318.

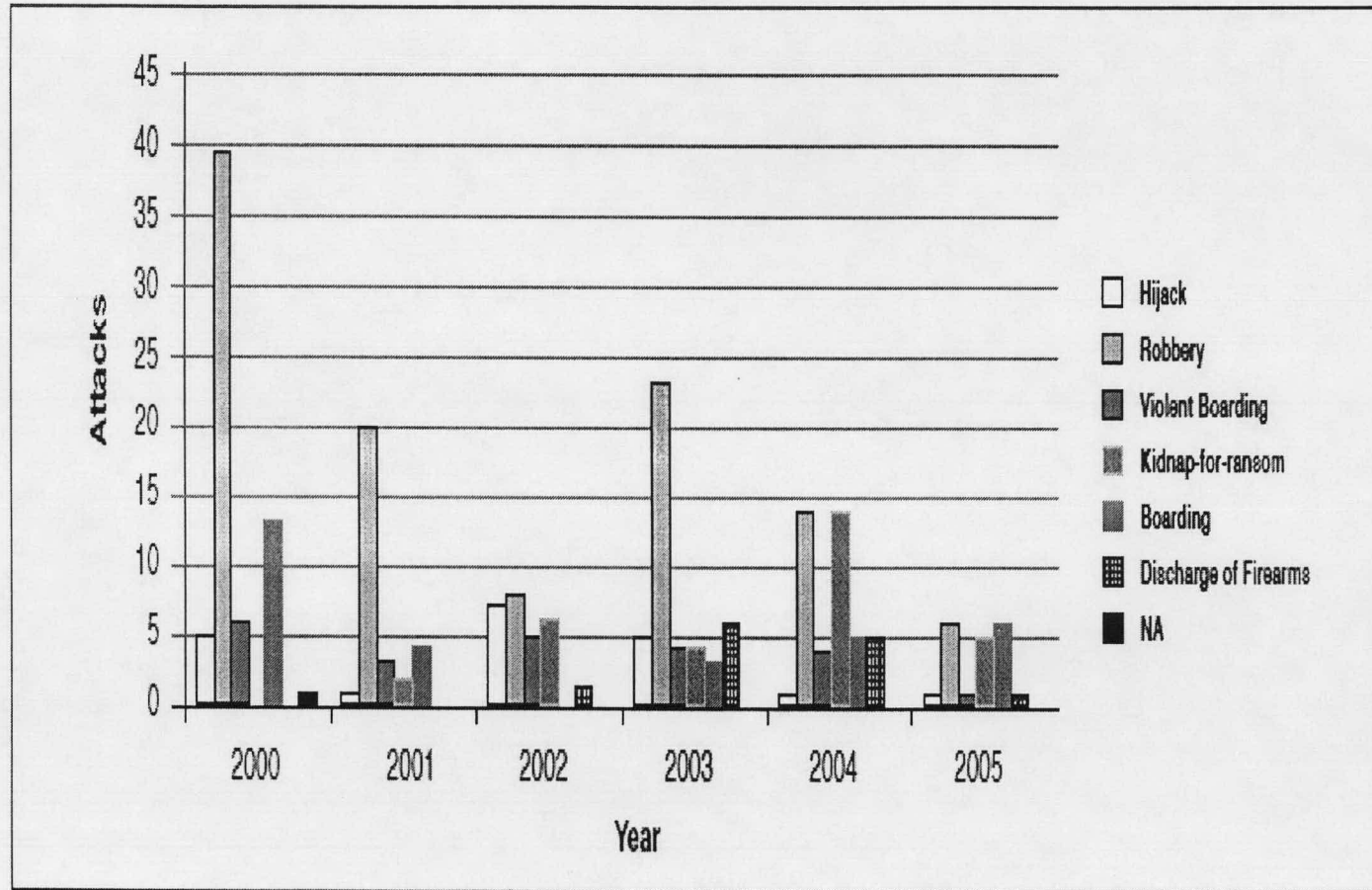


Types of Weapons Used in Actual and Attempted Attacks



ภาพที่ 6 แผนภูมิแสดงประเภทของอาวุธที่ใช้ในการโจมตีและความพยายามโจมตีเรือในช่องแคบมะละกา ตั้งแต่ ค.ศ. 2000-2005

Type of Actual Attacks 2000-2005



ภาพที่ 7 แผนภูมิแสดงประเภทของการโจมตีเรือตั้งแต่ ค.ศ. 2000-2005

ลักษณะของการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกามีความแตกต่างกัน โดยสามารถแยกลักษณะของการเกิดได้ดังนี้คือ

1) ในทางตอนใต้ของช่องแคบมะละกา บริเวณในน่านน้ำทางตอนใต้ของ เกาะสุมาตรา ลักษณะการปล้นเรือไม่ใช้ความรุนแรง ใช้อาวุธคือมีดและปืน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ การปล้นเงินและของมีค่าบนเรือ เช่นนาฬิกา เครื่องประดับและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และหลบหนี ไปหลังจากกระทำความผิด ใช้เวลาในการกระทำความผิดประมาณ 15-20 นาที การกระทำผิดใน ลักษณะนี้ไม่เป็นอุปสรรคต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือเพราะมูลค่าของทรัพย์สินที่สูญหายจากการ โจมตีแต่ละครั้งมีมูลค่าประมาณ 5,000 เหรียญสหรัฐ<sup>2</sup> และในปัจจุบันมีการพัฒนาธุรกรรมทาง การเงินอิเล็กทรอนิกส์ให้มีประสิทธิภาพและปลอดภัยมากขึ้น จึงทำให้ลดความจำเป็นในการมีเงิน จำนวนมากเพื่อใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ<sup>3</sup>

2) ในทางตอนเหนือของช่องแคบมะละกา เป็นการปล้นเรือที่มีความ รุนแรงมีการฆ่าหรือทำร้ายร่างกายลูกเรือ การจับตัวประกันและขโมยเรือเพื่อเรียกค่าไถ่โดยเฉพาะ เรือบรรทุกสินค้าที่มีมูลค่า ตัวอย่างของการกระทำผิดในลักษณะนี้คือ กรณีเรือบรรทุกสินค้า Cherry 201 สัญชาติอินโดนีเซียมีโจรจำนวนหนึ่งพร้อมด้วยอาวุธบุกขึ้นเรือลำดังกล่าวเมื่อวันที่ 5 มกราคม ค.ศ. 2004 โดยจับลูกเรือ 13 คนไปเรียกค่าไถ่ โดยเรียกร้องเป็นเงิน 47,616 เหรียญสหรัฐ แต่บริษัทเดินเรือปฏิเสธที่จะจ่ายเงินดังกล่าว ต่อมาได้มีการเจรจาลดเงินค่าไถ่ลงเหลือหนึ่งในสี่ ของค่าไถ่ที่เรียกในตอนแรก หลังจากนั้นหนึ่งเดือนพบว่าลูกเรือ 4 คนถูกยิงเสียชีวิตส่วนคนอื่นๆ สามารถกระโดดหนีจากเรือได้<sup>4</sup> สำนักงานกิจการทางทะเลระหว่างประเทศตั้งข้อสังเกตถึงการ กระทำความผิดที่เกิดขึ้นในบริเวณทางตอนเหนือของช่องแคบมะละกาว่าเป็นการกระทำผิดของ

<sup>2</sup> Gottshalk, Jack A. and Brian P. Flanagan, Jolly Roger with an Uzi: The Rise and Threat of Modern Piracy, Annapolis, MD: Naval Institute Press 2000, p. 90.

<sup>3</sup> Stefan Eklof. Piracy in Southeast Asia: Real Menace or Red Herring?. <http://www.japanfocus.org/products/toppdf/2370>

<sup>4</sup> Gunawan, Apriadi, "Pirates kill four aboard ship in North Aceh", Jakarta Post, 6 February 2004, p.17.

สมาชิกอาจะห์เสรี ซึ่งได้เริ่มทำสงครามเพื่อแยกตนเป็นอิสระจากอินโดนีเซียตั้งแต่ปี ค.ศ. 1976 โดยอาศัยการกระทำผิดเพื่อเป็นการหาเงินทุนของขบวนการ<sup>5</sup>

#### กรณีที่ 1 การปล้นเรือ M V Alondra Rainbow (ค.ศ. 1999)

วันที่ 22 ตุลาคม ค.ศ. 1999 มีโจรกลุ่มหนึ่งมีอาวุธใช้เรือเร็วเป็นพาหนะบุกขึ้นเรือ M V Alondra Rainbow บรรทุกก้อนอลูมิเนียม เรือสัญชาติปานามาที่มีเจ้าของเรือเป็นชาวญี่ปุ่น ลูกเรือชาวญี่ปุ่น 2 คนและชาวฟิลิปปินส์ 15 คนถูกปล่อยลอยแพเป็นเวลา 17 วันจึงได้รับการช่วยเหลือ ส่วนเรือหายไป ต่อมาเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1999 ยามฝั่งของอินเดียนพบเรือดังกล่าวแต่เรือดังกล่าวเปลี่ยนชื่อ ทาสีเรือใหม่และจดทะเบียนเรือใหม่ที่ประเทศBelize โดยสินค้าทั้งหมดหายไป<sup>6</sup>

#### กรณีที่ 2 การปล้นเรือ Penang Glory (ค.ศ.2000)

วันที่ 25 กันยายน ค.ศ. 2000 เวลาประมาณ 02.30 น. เรือ Penang Glory ที่แล่นอยู่นอกชายฝั่งอินโดนีเซียซึ่งยังอยู่ในทะเลอาณาเขตของอินโดนีเซีย มีโจรจำนวนหนึ่งบุกขึ้นเรือและจับลูกเรือทั้งหมดขังเอาไว้ และพาเรือไปยังท่าปลายทางแห่งหนึ่งเพื่อทำการขโมยน้ำมันดีเซลประมาณ 2,200 ตันด้วยการถ่ายไปลงเรือลำอื่น เมื่อดำเนินการเรียบร้อยจึงนำเรือมาปล่อยทิ้งไว้ใกล้ท่าเรือสิงคโปร์ และปล่อยลูกเรือในเวลา 06.00 น. ของวันที่ 26 กันยายน ค.ศ. 2000 ก่อนลงเรือเล็กหลบหนีไป<sup>7</sup>

<sup>5</sup> Stefan Eklof. Piracy in Southeast Asia: Real Menace or Red Herring?.  
<http://www.japanfocus.org/products/topdf/2370>

<sup>6</sup> Dr. Akima Umezawa. An Emerging Legal Order at Sea in Asia and Pacific Regulation or Expansion of States' Jurisdiction:Prevention of crime: by whom and how?[Online]. Available from: [http://wwwsoc.nii.ac.jp/jsil/annual\\_documents/2003/autumn/houkoku-abstr/Panel%20C4%20Umezawa%20paper.pdf](http://wwwsoc.nii.ac.jp/jsil/annual_documents/2003/autumn/houkoku-abstr/Panel%20C4%20Umezawa%20paper.pdf)[2008,September13]

<sup>7</sup> Rollie Lal, Brian A Jackson. Change and Continuity in Terrorism Revisited: Terrorist Tactics, 1980-2005, The MIPT Terrorism Annual 2006, (Okhoma: MIPT,2006),p.3



กรณีที่ 3 การปล้นเรือบรรทุกสินค้า OXALIS VANDA (2003)

เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน ค.ศ. 2003 เวลาประมาณ 23.15 น. สุานท์เรือของอินโดนีเซียที่ Batam ได้รับรายงานว่ามีโจรจำนวน 7 คนพร้อมด้วยอาวุธคือมีดยาว บุกขึ้นเรือบรรทุกสินค้า OXALIS VANDA ของสิงคโปร์ บริเวณช่องแคบสิงคโปร์ โดยโจรได้ปล้นเอาเงินและทรัพย์สินมีค่าไป

กรณีที่ 4 การโจมตีเรือบรรทุกก๊าซธรรมชาติเหลว SUN GAS (2004)

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม ค.ศ. 2004 เรือบรรทุกก๊าซธรรมชาติเหลว SUN GAS สัญชาติปานามาขณะที่แล่นอยู่ในบริเวณ 5 องศา 5 ลิปดา 10 พิลิปดาเหนือ 100 องศา 10 ลิปดา 20 พิลิปดา ตะวันออก ซึ่งเกิดขึ้นนอกทะเลอาณาเขตของมาเลเซีย ได้มีเรือเร็วจำนวนสามลำพยายามที่จำกัดกับเรือเพื่อจะขึ้นเรือ แต่เนื่องจากลูกเรือได้พยายามใช้วิธีการเพื่อป้องกันมิให้โจรเหล่านั้นขึ้นเรือได้ เมื่อเวลาผ่านไปประมาณ 40 นาทีเรือเร็วเหล่านั้นจึงได้หนีไป

กรณีที่ 5 การปล้นเรือบรรทุกถ่านหิน (ค.ศ.2005)

เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2005 มีโจรจำนวน 4 คนบุกขึ้นเรือบรรทุกถ่านหินในน่านน้ำของมาเลเซีย โดยลักพาตัวกับตันเรือชาวมาเลเซียและเจ้าหน้าที่ประจำเรือชาวอินโดนีเซียของเรือลากและในวันที่ 8 มีนาคม ค.ศ. 2005 ตัวประกันทั้งหมดได้รับการปล่อยตัว โดยตัวประกันทั้ง 2 คนขึ้นฝั่งอย่างปลอดภัยที่ท่าเรือ Klang โดยได้รับการช่วยเหลือจากเรือประมง เชื่อได้ว่าได้มีการจ่ายเงินค่าไถ่แต่ไม่ปรากฏรายละเอียดเพิ่มเติม<sup>8</sup>

กรณีที่ 6 การปล้นเรือในช่องแคบสิงคโปร์ (ค.ศ. 2005)

เมื่อวันที่ 11 มีนาคม ค.ศ. 2005 มีเรือโจรปล้นเรือจำนวน 3 ลำพยายามขึ้นเรือบรรทุกสินค้า ลูกเรือตื่นตัวและแจ้งเตือนโดยเปิดไฟที่คาดฟ้าเรือทำให้โจรทั้งหมดหลบหนีไปหลังจากที่ใช้ระยะเวลาในการพยายามบุกขึ้นเรือถึง 15 นาที<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Sumathy Pernal, "Piracy and Sovereignty in The Strait of Malacca," Maritime Institute of Malaysia, 11 May 2005. P.1

<sup>9</sup> Ibid.

## กรณีที่ 7 การปล้นเรือ M T Tri Samudra (ค.ศ. 2005)

เมื่อวันที่ 12 มีนาคม ค.ศ. 2005 บริเวณตะวันออกเฉียงใต้ของเกาะ Berhala มีโจร 35 คนมีอาวุธคือปืนกลและปืนยิงจรวดบุกขึ้นเรือ M T Tri Samudra ที่มีเจ้าของเรือเป็นชาวอินโดนีเซียซึ่งเป็นเรือบรรทุกก๊าซมีเทน กัปตันเรือและวิศวกรประจำตัวถูกจับตัวไปเรียกค่าไถ่ เรือไม่ได้เดินทางไปยัง Belawan ตามที่ได้กำหนดไว้ เจ้าของเรือเชื่อว่าโจรเหล่านั้นคือขบวนการแบ่งแยกดินแดนอาเจห์ (Gerakan Aceh Merdeka: GAM)<sup>10</sup> ต่อมาเมื่อวันที่ 17 มีนาคม อินโดนีเซียส่งเรือรบจำนวน 3 ลำเข้าไปในช่องแคบมะละกา เพื่อกดดันให้กองโจรปล่อยตัวประกัน ซึ่งถูกจับไปทั้งสิ้น 5 คน ประกอบด้วยชาวญี่ปุ่น 2 คน ชาวฟิลิปปินส์ 1 คน และชาวอินโดนีเซีย 2 คน โดยตัวประกันทั้ง 5 คนถูกโจรสลัดจับตัวไปในการโจมตีเมื่อวันที่ 11 และ 12 มีนาคมเป็นการโจมตีในระยะเวลาใกล้เคียงกันอย่างยิ่ง ทางด้านรัฐบาลมาเลเซียได้ปฏิบัติการค้นหาและหาทางช่วยเหลือตัวประกันทั้ง 5 คน โดยส่งเรือลาดตระเวน 5 ลำ และเฮลิคอปเตอร์ขึ้นบินบริเวณเหนือสุดของช่องแคบมะละกาเพื่อป้องกันการโจมตีครั้งใหม่<sup>11</sup>

## กรณีที่ 8 การปล้นเรือ M V Idaten (ค.ศ.2005)

เมื่อวันที่ 14 มีนาคม ค.ศ. 2005 มีโจรพร้อมด้วยอาวุธไม่ทราบจำนวนที่แน่นอนใช้เรือ 3 ลำในการบุกขึ้นเรือเดินทะเลสัญชาติญี่ปุ่น M V Idaten ที่กำลังจะเดินทางไปยังประเทศพม่า กัปตันและหัวหน้าวิศวกรประจำเรือชาวญี่ปุ่นและวิศวกรประจำเรือชั้น 3 ชาวฟิลิปปินส์ถูกลักพาตัวไป หลังจากเกิดเหตุขึ้น เรือลาดตระเวนของตำรวจน้ำมาเลเซียเข้าคุ้มกันเรือไปยังฝั่ง ต่อมาลูกเรือที่ถูกเรียกค่าไถ่ได้รับการปล่อยตัว โดยรัฐมนตรีต่างประเทศญี่ปุ่นปฏิเสธที่จะกล่าวถึงเรื่องเงินค่าไถ่<sup>12</sup>

## กรณีที่ 9 การโจมตีเรือประมง KM SERBA GUNA-I (2005)

เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม ค.ศ. 2005 เรือประมง KM SERBA GUNA-I ของอินโดนีเซียถูกโจมตีบริเวณใกล้กับเกาะ Sembilan และเกาะ Ujung Tamirang ทางชายฝั่ง

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> See <http://www.prachatai.com/news/show.php?Category=nm&No=3925>

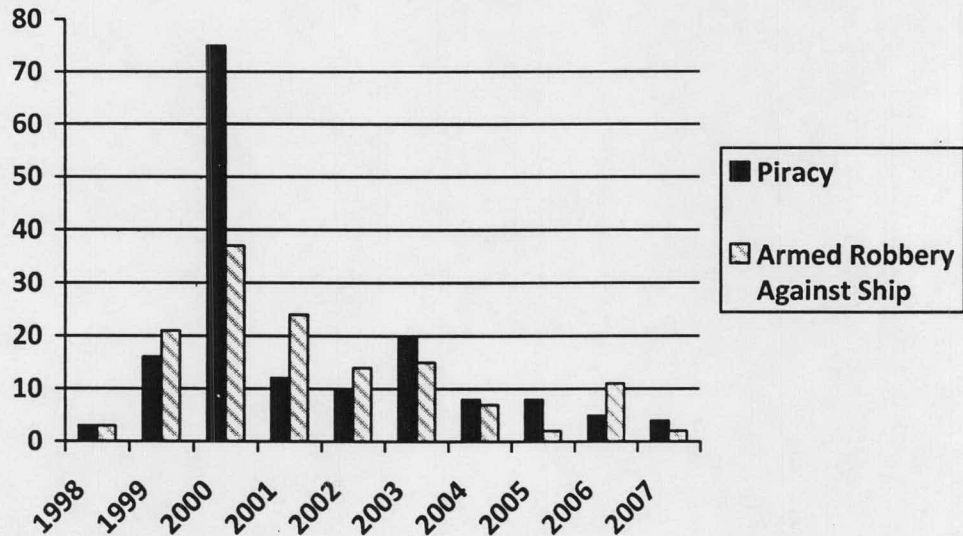
<sup>12</sup> Sumathy Pernal, "Piracy and Sovereignty in The Strait of Malacca," Maritime Institute of Malaysia, 11 May 2005. P.1

ตะวันออกจังหวัดอาเจะห์ของประเทศอินโดนีเซีย โดยมีโจรจำนวน 6 คนพร้อมด้วยอาวุธคือปืน มีด และปืนยิงหัวจรวด โดยได้จับลูกเรือ 2 คนเพื่อไปเป็นตัวประกัน ส่วนลูกเรือที่เหลืออีก 5 คนได้รับการปล่อยตัว หลังจากนั้นเมื่อวันที่ 2 มกราคม ค.ศ. 2006 เจ้าหน้าที่ตำรวจพร้อมด้วยทหารเรือของอินโดนีเซียได้ซุ่มโจมตีผู้ที่กระทำผิดและได้ช่วยเหลือตัวประกันทั้งสองออกมาได้ โดยผู้กระทำผิดทั้ง 6 คน ถูกควบคุมตัวและจะถูกดำเนินคดีต่อไปโดยอินโดนีเซีย

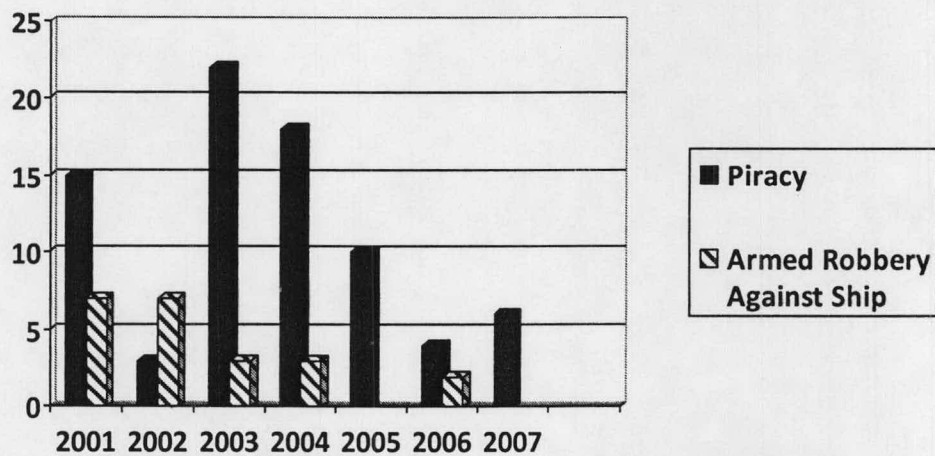
สรุปได้จากกรณีตัวอย่างของการกระทำผิดที่เกิดขึ้นบริเวณช่องแคบมะละกาโดยสถานที่เกิดการกระทำผิดเกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขตของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบอย่างเช่นในกรณีการปล้นเรือ Penang Glory ที่เกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขตของอินโดนีเซีย กรณีการปล้นเรือบรรทุกสินค้า OXALIS VANDA ที่เกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขตของสิงคโปร์ รวมถึงการปล้นเรือบรรทุกก๊าซธรรมชาติเหลว SUN GAS ที่เกิดขึ้นในทะเลอาณาเขตของประเทศมาเลเซีย

นอกจากนี้การโจมตีดังกล่าวยังเกิดจากการโจมตีของเรือสามลำที่โจมตีต่อเรืออีกลำหนึ่ง และในบางกรณีที่เกิดขึ้นจากกลุ่มโจรที่เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการแบ่งแยกดินแดนอาเจะห์ เช่น ในกรณีของการปล้นเรือ MT Tri Samudra ซึ่งเป็นลักษณะของการกระทำโดยมีวัตถุประสงค์ทางการเมือง คือ เพื่อใช้เป็นแหล่งเงินทุนในการดำเนินการของขบวนการแบ่งแยกดินแดนอาเจะห์ในประเทศอินโดนีเซีย เมื่อนำมาพิจารณาถึงองค์ประกอบของการกระทำอันเป็นโจรสลัดที่บัญญัติว่าต้องมีวัตถุประสงค์โดยส่วนตัว ซึ่งจากกรณีศึกษาพบว่าวัตถุประสงค์ของการกระทำผิดนั้นเป็นวัตถุประสงค์ทางการเมือง

ซึ่งจากลักษณะของการกระทำผิดที่ยกตัวอย่างเป็นกรณีศึกษา มีความหลากหลายในด้านพื้นที่ของการเกิดการกระทำผิด มีทั้งที่เกิดขึ้นในทะเลอาณาเขตของรัฐ และในบางกรณีที่เกิดนอกอาณาเขตของรัฐ ซึ่งจากการกระทำผิดที่เกิดขึ้นที่มีความหลากหลายของตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ ดังนั้นจึงเกิดปัญหาในการใช้เขตอำนาจของรัฐ ว่ารัฐใดจะมีเขตอำนาจเหนือการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในอาณาเขตที่แตกต่างกัน และการใช้อำนาจของรัฐนั้นเป็นอย่างไร ซึ่งจะศึกษาต่อไปถึงการใช้อำนาจของรัฐเหนือการกระทำผิดที่เกิดขึ้นต่อไป ว่ามีกฎหมายใดบ้างที่ให้อำนาจรัฐในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกา และจากที่มีลักษณะของการกระทำผิดที่มีความหลากหลายจึงทำให้มีการแบ่งประเด็นทางกฎหมายออกเป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธโดย ดังปรากฏในรายงานสถิติการเกิดโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ



ภาพที่ 8 สถิติการเกิดโจรสลัดและโจรปล้นเรือในช่องแคบมะละกา ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1998 - 2007



ภาพที่ 9 สถิติการพยายามกระทำการอันเป็นโจรสลัดและโจรปล้นเรือในช่องแคบมะละกา ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2001 - 2007

จากสถิติการเกิดโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกา ระหว่าง ค.ศ. 1998 ถึง ค.ศ. 2007 ทำให้เห็นว่าปัญหาโจรสลัดยังไม่หมดไปในบริเวณช่องแคบมะละกา โดยในบางปี อย่างเช่นปี ค.ศ. 2000 ที่เกิดเหตุการณ์โจรสลัดมากที่สุด โดยเหตุผลหนึ่งมา



จากระยะเวลาดังกล่าวเป็นช่วงเวลาที่ประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ประสบภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจ ประชาชนบางส่วนจึงหันไปกระทำการอันเป็นโจรสลัดและปล้นเรือโดยใช้อาวุธ และจากรายงานสถิติโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธได้แยกประเภทในการรายงานโดยแบ่งออกเป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัดและโจรปล้นเรือโดยใช้อาวุธโดยแบ่งตามสถานที่ของการเกิดคือการกระทำที่เกิดในน่านน้ำระหว่างประเทศ และการกระทำที่เกิดขึ้นในอาณาเขตของรัฐ ดังนั้นในการพิจารณากรอบทางกฎหมายที่จะนำมาใช้กับกรณีที่เกิดการกระทำผิดต่อเรือที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกา จึงต้องพิจารณาหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ โดยจะได้ศึกษาต่อไป

### 3.2 หลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ

#### 3.2.1 หลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการกระทำอันเป็นโจรสลัด

การกระทำอันเป็นโจรสลัดปัจจุบันถือเป็นภัยคุกคามต่อมวลมนุษยชาติ (Hostis humani generis)<sup>13</sup> แท้จริงแล้วได้มีจุดกำเนิดมาตั้งแต่อดีตประมาณ 2,000 ปีที่ผ่านมา หากแต่ในสมัยโบราณการกระทำอันเป็นโจรสลัดไม่ถือว่าเป็นการกระทำที่ขัดต่อกฎหมายใด เป็นรูปแบบของการดำเนินชีวิตและการประกอบอาชีพของประชาชน ต่อมาในศตวรรษที่ 14 การกระทำอันเป็นโจรสลัดทวีความรุนแรงมากขึ้นซึ่งส่งผลให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน ความเสียหาย และผลร้ายจากการกระทำของกลุ่มโจรสลัด ดังนั้นนานาประเทศในกลุ่มประเทศเมดิเตอร์เรเนียนได้มีการรวมกลุ่มกันระหว่างกันเพื่อเริ่มจัดทำข้อตกลงในเรื่องการควบคุมและแนวทางในการป้องกัน การกระทำอันเป็นโจรสลัดขึ้น ดังนั้นส่งผลให้เกิด Nyon Arrangement\* ขึ้นมามีผลบังคับใช้ในวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1937 เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ที่นานาประเทศจะใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติร่วมกัน

<sup>13</sup> Kriangsak Kittichaisaree, *International criminal Law*, (New York: Oxford University Press, 2001), p.15

\* The Nyon Arrangement ไม่ได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องโจรสลัดใหม่ แต่เป็นการรวบรวมหลักเกณฑ์การต่อต้านโจรสลัดของรัฐต่างๆที่มีอยู่แล้วโดยอาศัยรากฐานมาจากหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศว่า ประเทศทั้งหลายในแถบนี้หลักเกณฑ์อะไรบ้างในการปราบปรามโจรสลัด ก็นำมารวบรวมในสนธิสัญญาฉบับนี้

และแม้ว่านานาประเทศจะมีแนวทางในการปฏิบัติร่วมกัน แต่การกระทำอันเป็นโจรสลัดนี้ยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่องและไม่มีท่าทีที่จะควบคุมได้ รวมทั้งยังส่งผลให้เกิดความเสียหายเช่นเดิม<sup>14</sup>

การพัฒนาแนวคิดเรื่องโจรสลัดปรากฏอยู่ในอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยเรื่องทะเลหลวง ค.ศ. 1958\* และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 บัญญัติถึงการกระทำอันเป็นโจรสลัดไว้ในข้อ 101<sup>15</sup> ดังนี้คือ

การกระทำอันเป็นโจรสลัดประกอบด้วยการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(เอ) การกระทำใดอันมิชอบด้วยกฎหมายโดยการใช้กำลังหรือการกักขัง, หรือการกระทำใดอันเป็นการปล้น, ซึ่งกระทำเพื่อวัตถุประสงค์ส่วนตัวโดยลูกเรือ หรือผู้โดยสารของเรือเอกชนหรืออากาศยานเอกชน และมุ่งกระทำ:

- (1) ในทะเลหลวงต่อเรือหรืออากาศยานลำอื่น, หรือต่อบุคคล หรือทรัพย์สินในเรือหรืออากาศยานเช่นว่านั้น;

<sup>14</sup> เพ็ญพิรุฬห์ เจริญคำ “อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 : ศึกษาการเข้าร่วมเป็นภาคีของประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550), หน้า 14-15.

\* ข้อ 15 อนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยเรื่องทะเลหลวง ค.ศ. 1958  
การโจรสลัดประกอบด้วยการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

(1) การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายโดยการใช้กำลัง การกักขังหรือการกระทำใดอันเป็นการปล้นสะดมซึ่งกระทำเพื่อวัตถุประสงค์ในทางส่วนตัวโดยลูกเรือหรือผู้โดยสารของเรือเอกชนหรืออากาศยานเอกชนและมุ่งกระทำ

(ก) ในทะเลหลวง ต่อเรือหรืออากาศยานอีกลำหนึ่งหรือต่อบุคคลหรือทรัพย์สินในเรือหรืออากาศยานเช่นว่านั้น

(ข) ต่อเรือ อากาศยาน บุคคลหรือทรัพย์สินในที่ที่อยู่ภายนอกอำนาจของรัฐหนึ่งรัฐใด

(2) การกระทำใดอันเป็นในการเข้าร่วมโดยสมัครใจในการดำเนินการของเรือหรืออากาศยานโดยทราบถึง ข้อเท็จจริงที่ทำให้เรือหรืออากาศยานนั้นเป็นโจรสลัด

(3) การกระทำใดอันเป็นการยุยงหรืออำนวยความสะดวกโดยเจตนาต่อการกระทำที่ได้กล่าวไว้ในอนุวรรค 1 หรืออนุวรรค 2 ของข้อนี้

<sup>15</sup> ข้อ 101 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (ดูภาคผนวก ก.)

(2) ต่อเรือ, อากาศยาน, บุคคลหรือทรัพย์สินในที่ที่อยู่นอกเขตอำนาจของรัฐใดๆ;

(บี) การกระทำใดอันเป็นการเข้าร่วมโดยสมัครใจในการปฏิบัติการของเรือ หรือของอากาศยานโดยทราบว่าการปฏิบัติการนั้นทำให้เรือหรืออากาศยานนั้นเป็นโจรสลัด;

(ซี) การกระทำใดอันเป็นการยุยงหรืออำนวยความสะดวกโดยจงใจต่อการกระทำที่ระบุไว้ในอนุวรรค (เอ) หรือ (บี)

พิจารณาจากคำจำกัดความของการกระทำอันเป็นโจรสลัด ที่ปรากฏในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 แล้ว จะเห็นได้ว่าการกระทำอันเป็นโจรสลัดมีองค์ประกอบที่สำคัญ 5 ประการ<sup>16</sup> ดังนี้คือ

- 1) เป็นการกระทำอาชญากรรมเกี่ยวกับใช้กำลังหรือการกักกัน หรือการกระทำอันเป็นการปล้น
- 2) ต้องกระทำในทะเลหลวงหรือในที่ที่อยู่นอกเขตอำนาจของรัฐใด หลักเกณฑ์นี้เป็นไปตามแนวคิดเรื่องทะเลเปิด (mare liberum) ซึ่งเสนอโดย Hugo de Groot ในปี ค.ศ. 1609 Hugo de Groot กล่าวว่าทะเลเป็นสมบัติร่วมกันของมวลมนุษยชาติ (res communis) เป็นการส่งเสริมรากฐานการค้าเสรีระหว่างประเทศ การกระทำอันเป็นโจรสลัดเป็นอันตรายต่อทะเลเปิดและเป็นภัยต่อมวลมนุษยชาติ (hostis humani generis) หรือเป็นศัตรูต่อผลประโยชน์ของมวลมนุษยชาติ
- 3) มีองค์ประกอบด้านจำนวนเรือที่ต้องมี 2 ลำ โดยที่โจรสลัดจำเป็นต้องใช้เรือเพื่อโจมตีเรืออีกลำหนึ่งซึ่งไม่รวมถึงการก่อกบฏหรือการเปลี่ยนเรือเอกชนเป็นเรือรบ
- 4) วัตถุประสงค์ของโจรสลัดคือการกระทำเพื่อประโยชน์ส่วนตัว ซึ่งไม่รวมถึงการก่อการร้ายหรือการเคลื่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม

เห็นได้ว่าจากข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นโดยยกตัวอย่างในกรณีศึกษาจากกรณีตัวอย่างของการกระทำผิดที่เกิดขึ้นบริเวณช่องแคบมะละกาในบางกรณีเกิดการกระทำผิดเกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขตของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบอย่างเช่นในกรณีการปล้นเรือ Penang Glory ที่เกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขตของอินโดนีเซีย กรณีการปล้นเรือบรรทุกสินค้า OXALIS VANDA ที่

<sup>16</sup>Derek Johnson, Erika Pladdet and Mark J. Valencia, "Introduction: Research on Southeast Asian Piracy," in *Piracy in Southeast Asia: Status, Issues and Responses*, ed. Graham Gerard Ong-Webb (Singapore: ISEAS Publishing), p.xi.



เกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขตของสิงคโปร์ รวมถึงการปล้นเรือบรรทุกก๊าซธรรมชาติเหลว SUN GAS ที่เกิดขึ้นในทะเลอาณาเขตของประเทศมาเลเซีย

นอกจากนี้ในบางกรณีเกิดจากการโจมตีของเรือสามลำที่โจมตีต่อเรืออีกลำหนึ่ง และในบางกรณีที่เกิดขึ้นจากกลุ่มโจรสลัดที่เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการแบ่งแยกดินแดนอาเจห์ เช่น ในกรณีของการปล้นเรือ MT Tri Samudra ซึ่งเป็นลักษณะของการกระทำโดยมีวัตถุประสงค์ทางการเมือง คือ เพื่อใช้เป็นแหล่งเงินทุนในการดำเนินการของขบวนการแบ่งแยกดินแดนอาเจห์ในประเทศอินโดนีเซีย เมื่อนำมาพิจารณาถึงองค์ประกอบของการกระทำอันเป็นโจรสลัดที่บัญญัติว่าต้องมีวัตถุประสงค์โดยส่วนตัว ซึ่งจากกรณีศึกษาพบว่าวัตถุประสงค์ของการกระทำผิดนั้นเป็นวัตถุประสงค์ทางการเมือง

ดังนั้นการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในบริเวณช่องแคบมะละกาจึงมีโอกาสที่จะเข้าตามองค์ประกอบของการกระทำอันเป็นโจรสลัดตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 น้อยมาก จึงต้องพิจารณาถึงกฎหมายระหว่างประเทศที่มีความเกี่ยวข้องกับการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกาที่มีลักษณะที่ครอบคลุมการกระทำผิดต่อเรือที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกามีอยู่อันได้แก่อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

3.2.2 สาระสำคัญอันเกี่ยวกับอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

อนุสัญญานี้มีวัตถุประสงค์ที่จะพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศในการกำหนดและบังคับใช้มาตรการที่มีประสิทธิภาพรวมถึงการที่สามารถใช้บังคับในทางปฏิบัติได้จริงในระดับระหว่างประเทศที่มีการประกอบกิจการพาณิชย์นาวี เพื่อนำมาใช้ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของเรือเดินทะเลที่ใช้ในกิจการพาณิชย์นาวี โดยมีความต้องการที่จะคุ้มครองผู้ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือทางทะเลทั้งหลายไม่ว่าจะเป็นเจ้าของ ผู้โดยสาร และลูกเรือให้ปลอดภัยจากการถูกเข้ายึดเรือโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย หรือจากการกระทำที่เป็นอันตรายแก่ชีวิตหรือร่างกายอย่างโหดร้ายต่อผู้โดยสารหรือลูกเรือ รวมถึงการกระทำทั้งหลายที่มีเจตนามุ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตัวเรือหรืออุปกรณ์ที่อยู่บนเรือ เพื่อให้เรือเสียหายใช้การไม่ได้หรือถูกทำลาย ทั้งนี้อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ได้กำหนดเอาไว้ถึงวิธีการและ



ขั้นตอนในการนำผู้ต้องสงสัยว่าได้กระทำความผิดความผิดมาดำเนินคดี ไม่ว่าจะเป็ขั้นตอนในการจัดตั้งเขตอำนาจรัฐเพื่อดำเนินคดีแก่ผู้ที่กระทำความผิด การส่งตัวผู้ร้ายข้ามแดนหรือบทบัญญัติในการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ต้องหาเป็นต้น นอกจากนี้อนุสัญญาฉบับนี้มีความพยายามสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศในการจัดหามาตรการเพื่อใช้ในการป้องกันการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายเพื่อใช้ในการระมัดระวังก่อนที่การกระทำผิดจะเกิดขึ้น

ในประการสำคัญอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ยังมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความมั่นใจให้แก่ทุกฝ่ายว่าผู้ต้องหาหรือจำเลยซึ่งเป็นบุคคลที่ถูกสันนิษฐานในเบื้องต้นว่าได้กระทำความผิดมาแต่ยังคงได้รับความคุ้มครองในสิทธิบางอย่างตามสมควรซึ่งเป็นไปตามหลักสิทธิมนุษยชน เช่นการกำหนดให้การดำเนินคดีกับผู้ต้องหาหรือจำเลยจะต้องใช้มาตรการที่เหมาะสมเป็นธรรม มีความเป็นสากลและเป็นที่ยอมรับในนานาอารยประเทศ<sup>17</sup>

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ. 1988 เปิดให้มีการลงนามในกรุงโรมเมื่อวันที่ 10 มีนาคม ค.ศ. 1988 เกิดจากกรณี ผู้ก่อการร้ายชาวปาเลสไตน์จู่โจมเรือ อาซิลเล ลอโร (Achille Lauro) สัญชาติอิตาลี ขณะเรือออกจากเมืองท่าอเล็กซานดรา (Alexandra port) ซึ่งขณะที่ทำการยึดเรือนั้นเรือแล่นอยู่ในน่านน้ำอิตาลี โดยผู้ก่อการร้ายมีข้อเรียกร้องให้รัฐบาลอิสราเอลปล่อยตัวนักโทษชาวปาเลสไตน์ ถ้าไม่ปล่อยจะยึดเรือเอาไว้ ในระหว่างที่เรือแล่นมีคนพิการชาวอเมริกาเชื้อสายยิวส์ถูกโยนทิ้งทะเลเป็นเหตุให้ถึงแก่ความตาย ต่อมาเรือได้แล่นมาจอดที่เมืองท่าของอียิปต์ชื่อ Said ผู้ก่อการร้ายได้ปล่อยลูกเรือและผู้โดยสารพร้อมทั้งคืนเรือให้กับประเทศอิตาลี

ปัญหาจึงเกิดเมื่อประเทศสหรัฐอเมริกาขอให้ส่งผู้ก่อการร้ายเป็นผู้ร้ายข้ามแดนให้แก่สหรัฐอเมริกาแต่อียิปต์ไม่ส่งและได้ให้เครื่องบินพาณิชย์บินไปส่งผู้ก่อการร้ายที่ประเทศตูนิเซียตามความประสงค์ของผู้ก่อการร้าย ในขณะที่บินอยู่นั้น สหรัฐอเมริกาใช้เครื่องบินรบ 4 ลำ บังคับให้เครื่องบินพาณิชย์ของอียิปต์ที่บรรทุกผู้ก่อการร้ายลงจอดที่หมู่เกาะซิซิลี ประเทศอิตาลี สหรัฐอเมริกาขอให้อิตาลีส่งผู้ก่อการร้ายเป็นผู้ร้ายข้ามแดนไปให้ แต่ประเทศอิตาลีไม่ส่งแต่กลับส่งผู้ก่อการร้ายไปที่ตูนิเซียตามความประสงค์

<sup>17</sup> Tullio Treve, "The Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts against Maritime Navigation," in Maritime Terrorism and International Law, ed. Yonah Alexander. (Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers, 1990), p.70.

เมื่อเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวประเทศต่างๆได้ตื่นตัว โดยเฉพาะประเทศที่เกี่ยวข้องอย่างอิตาลีซึ่งกรณีที่เกิดขึ้นเป็นประโยชน์ในการพัฒนาหลักกฎหมายโดยเฉพาะสำหรับการป้องกันและปราบปรามการกระทำที่จะเกิดขึ้นอีกในอนาคต

ในระหว่างการประชุมครั้งที่ 6 ของสำนักเลขาธิการแห่งสหประชาชาติได้มีการถกเถียงกันในกรณีอาซิเล ลอโรในมิติการก่อการร้ายระหว่างประเทศ<sup>18</sup> อิตาลีโดยการสนับสนุนของออสเตรเลีย อียิปต์ และสมาคมยุโรป เสนอให้พิจารณาและบรรจุรวมเข้าไปในมติที่จะลงมติที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศร้องขอให้ศึกษาปัญหาการก่อการร้ายที่กระทำบนเรือหรือต่อเรือเพื่อที่จะสร้างมาตรการที่เหมาะสม โดยมติดังกล่าวได้รับเสียงข้างมากจากสมัชชาใหญ่ รัฐบาลอิตาลีเป็นผู้เตรียมร่างฉบับแรกของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือและหลังจากที่พิจารณาร่วมกับตัวแทนจากอียิปต์ ออสเตรเลียและรัฐบาลชาติอื่นๆแล้วได้เสนอต่อองค์การทางทะเลระหว่างประเทศเมื่อวันที่ 25 กันยายน ค.ศ. 1986 และมีการร้องขอเพิ่มเติมเรื่องใหม่รวมเข้าไปในร่างอนุสัญญาในวาระที่สมัชชาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายนในปีเดียวกัน สมัชชาเห็นด้วยกับข้อเสนอดังกล่าวและได้ก่อตั้งคณะกรรมการเฉพาะเพื่อเตรียมการร่างอนุสัญญานี้ คณะกรรมการพิจารณาได้จัดประชุมขึ้น 2 วาระด้วยกันโดยครั้งแรกที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษระหว่างวันที่ 2 - 6 มีนาคม ค.ศ. 1987 และอีกครั้งจัดขึ้นที่กรุงโรม ประเทศอิตาลีระหว่างวันที่ 18 - 25 พฤษภาคม ค.ศ. 1987 ร่างอนุสัญญานี้ พร้อมด้วยพิธีสารว่าด้วยการปราบปรามการกระทำผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยต่อแท่นขุดเจาะที่ตั้งอยู่ในไหล่ทวีปได้เตรียมการแล้วเสร็จโดยผ่านการพิจารณาของสมัชชาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศในเดือนมิถุนายน ค.ศ. 1987 การประชุมที่จัดขึ้นโดยการเชิญชวนของรัฐบาลอิตาลีในกรุงโรมในวันที่ 1 ถึง 10 มีนาคม ค.ศ. 1988 โดยได้เปิดให้มีการลงนามอนุสัญญาและพิธีสารในวันที่ 10 มีนาคม ค.ศ. 1988 และมีการบังคับใช้หลังจากได้รับเสียงข้างมากในการประชุมนั้น<sup>19</sup>

<sup>18</sup> Monica Pathank, Maritime Violence : Piracy at Sea and Maritime Terrorism Today. <http://www.westlaw.com> : Windsor Review of Legal and Social Issue, 2005

<sup>19</sup> Natalino Ronzitti, Maritime terrorism and international law, (Netherland: Martinus Nijhoff publishers, 1990), p.69

### 3.2.2.1 ลักษณะของการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล

การกระทำความผิดอันเป็นการมุ่งกระทำต่อเรือ ผู้โดยสาร หรือลูกเรือบนเรือซึ่งได้กำหนดเอาไว้ตามอนุสัญญาเพื่อปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายและความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ประกอบด้วยการกระทำหลายลักษณะ คือ การกระทำที่มุ่งกระทำโดยตรงต่อเรือ ทั้งที่ทำให้เกิดความเสียหายโดยตรงต่อเรือ และเป็นการกระทำที่ทำให้เกิดอันตรายต่อการเดินเรือ หรือการกระทำที่มุ่งกระทำต่อบุคคล และสินค้าบนเรือ หรือการกระทำที่มุ่งกระทำต่ออุปกรณ์หรือเครื่องทุ่นแรงที่ติดตั้งบนเรือ หรือการกระทำที่มุ่งกระทำต่อเรือและบุคคลบนเรือในลักษณะอื่นๆ โดยการกระทำที่ได้ไว้ในอนุสัญญานี้สามารถแบ่งออกเป็น

#### 3.2.2.1.1 การกระทำที่มุ่งกระทำโดยตรงต่อเรือ

การกระทำซึ่งเป็นการกระทำอันมุ่งกระทำโดยตรงต่อเรือเดินทะเลตามอนุสัญญาเพื่อปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายและความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ได้กำหนดให้เป็นความผิด โดยรัฐภาคีสามารถลงโทษแก่ผู้ที่กระทำความผิดได้ ทั้งนี้การกระทำอันมุ่งกระทำต่อเรือดังกล่าวมีลักษณะต่างๆดังนี้

- (1) การเข้ายึดหรือการเข้าควบคุมเรือโดยใช้กำลังขู่เข็ญ หรือเป็นการใช้กำลังในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งซึ่งมีความคล้ายคลึงกัน<sup>20</sup>
- (2) การทำลายเรือหรือกระทำการใดๆอันอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อเรืออันอาจก่อให้เกิดซึ่งอันตรายต่อการเดินเรือ<sup>21</sup>
- (3) การบรรจุหรือก่อให้เกิดการบรรจุบนเรือโดยวิธีใดก็ตาม ซึ่งอุปกรณ์หรือวัตถุซึ่งน่าจะทำลายเรือหรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อเรือหรือสินค้าซึ่งเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ<sup>22</sup>

<sup>20</sup> ปรากฏตามข้อ 3 วรรคแรก อนุวรรค เอ ของอนุสัญญาเพื่อปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายและความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

<sup>21</sup> ปรากฏตามข้อ 3 วรรคแรก อนุวรรค ซี ของอนุสัญญาเพื่อปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายและความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

<sup>22</sup> ปรากฏตามข้อ 3 วรรคแรก อนุวรรค ดี ของอนุสัญญาเพื่อปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายและความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988





### 3.2.2.1.2 การกระทำที่มุ่งกระทำโดยตรงต่อบุคคลหรือสินค้าบน

เรือ

การกระทำอันถือเป็นความผิดตามอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 มิได้กำหนดความผิดไว้เฉพาะการกระทำที่มุ่งกระทำโดยตรงกับเรือเดินทะเลเท่านั้น หากแต่ในอนุสัญญานี้บัญญัติถึงการกระทำความผิดอันเป็นอันตรายหรือมุ่งกระทำต่อบุคคลบนเรือในลักษณะต่างๆเป็นความผิด ดังนี้คือ

(1) การใช้กำลังบังคับต่อบุคคลซึ่งอยู่บนเรือโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายและการใช้กำลังดังกล่าวนั้นอาจจะก่อให้เกิดซึ่งอันตรายต่อการเดินเรือ<sup>23</sup>

(2) การข่มขู่เพื่อให้บุคคลอื่นกระทำการใดอย่างหนึ่งอันอาจจะก่อให้เกิดซึ่งอันตรายต่อการเดินเรือในลักษณะดังนี้<sup>24</sup>

- การใช้กำลังบังคับต่อบุคคลซึ่งอยู่บนเรือโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย
- การทำลายเรือหรือกระทำการใดๆอันอาจจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อเรือและสินค้าบนเรือ
- การทำลายหรือทำให้เกิดความเสียหายอย่างรุนแรงต่อสิ่งอำนวยความสะดวกหรือเครื่องทุ่นแรงที่ใช้ในการเดินเรือทางทะเลหรือการกระทำใดๆเพื่อขัดขวางการทำงานตามปกติของเครื่องมือดังกล่าว

### 3.2.2.1.3 การกระทำที่มุ่งกระทำต่ออุปกรณ์หรือเครื่องทุ่นแรงที่

ตั้งอยู่บนเรือเดินทะเล

สำหรับการกระทำที่มุ่งกระทำต่ออุปกรณ์ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกหรือเครื่องมือ เครื่องทุ่นแรงต่างๆ เพื่อให้เครื่องมือและเครื่องทุ่นแรงดังกล่าวนั้นเกิดความเสียหายจนอาจทำให้เกิดอันตรายต่อการเดินเรือทางทะเลนั้นในอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ได้บัญญัติเอาไว้ถึงลักษณะที่เป็นการกระทำความผิดอย่างชัดเจน โดยการกระทำมีลักษณะเป็นการทำลายหรือทำให้

<sup>23</sup> ปรากฏตามข้อ 3 วรรคแรก อนุวรรค บี ของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายและความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

<sup>24</sup> ปรากฏตามข้อ 3 วรรค 2 อนุวรรค ซี ของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายและความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988



เกิดความเสียหายอย่างรุนแรงต่อสิ่งอำนวยความสะดวกหรือเครื่องทุ่นแรงที่ใช้ในการเดินเรือทางทะเลหรือกระทำการใดๆเพื่อขัดขวางการทำงานตามปกติของเครื่องมือดังกล่าว และอาจจะก่อให้เกิดซึ่งอันตรายต่อการเดินเรือ<sup>25</sup>

นอกจากความผิดข้างต้นแล้วแล้วรัฐภาคีสามารถนำตัวผู้กระทำความผิดดังกล่าวมาลงโทษได้แล้ว ยังมีกรกระทำในอีกลักษณะที่รัฐภาคีสามารถที่จะเอาผิดกับผู้กระทำผิดได้ คือ กรณีของการพยายาม การเข้าร่วม การจัดการติดต่อบุคคลอื่นให้มากระทำการ การกระทำการโดยกลุ่มบุคคลหรือการดำเนินการเพื่อให้ความรู้แก่บุคคล เพื่อการกระทำผิดตามที่ระบุไว้ในบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988<sup>26</sup>

นอกจากที่อนุสัญญานี้ได้บัญญัติถึงลักษณะของการกระทำผิดของการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเลแล้ว ยังบัญญัติถึงกระบวนวิธีในการนำผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดี ดังนี้คือเรื่องเขตอำนาจของรัฐภาคี ทั้งกำหนดให้รัฐภาคีดำเนินการเท่าที่จำเป็นและเหมาะสมเพื่อจัดให้มีเขตอำนาจของรัฐในการดำเนินคดีผู้กระทำความผิด<sup>27</sup> โดยเขตอำนาจที่ตั้งขึ้นนั้นต้องไม่กระทบถึงเขตอำนาจในการดำเนินการกับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายภายในของแต่ละรัฐภาคีเองด้วย<sup>28</sup> นอกจากนี้ยังกล่าวถึงอำนาจของรัฐในการดำเนินการเมื่อพบผู้กระทำความผิดในดินแดนของตนให้ดำเนินการทางอาญาหรือจัดให้มีการส่งผู้ร้ายข้ามแดน<sup>29</sup> และได้วางกรอบการให้ความช่วยเหลือระหว่างรัฐภาคี

<sup>25</sup> ปรากฏตามข้อ 3 วรรคแรก อนุวรรค อี ของอนุสัญญาเพื่อปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายและความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

<sup>26</sup> ปรากฏตามข้อ 3 วรรค 2 ของอนุสัญญาเพื่อปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายและความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

<sup>27</sup> ปรากฏตามข้อ 6 ของอนุสัญญาเพื่อปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายและความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

<sup>28</sup> ปรากฏตามข้อ 17 วรรค 5 ของอนุสัญญาเพื่อปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายและความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

<sup>29</sup> ปรากฏตามข้อ 7 วรรค 1 ของอนุสัญญาเพื่อปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายและความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

ด้วยกันในด้านต่างๆ คือ การให้ความช่วยเหลือด้านพยานหลักฐาน<sup>30</sup> การให้ความช่วยเหลือในการดำเนินการเพื่อส่งผู้ร้ายข้ามแดน<sup>31</sup> และการให้ความร่วมมือระหว่างกันในการดำเนินการเพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำอันละเมิดต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล<sup>32</sup>

พิจารณาทบทวนมติของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 เห็นได้ว่ามีส่วนที่แตกต่างจากอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กล่าวคือ การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเลตามอนุสัญญานี้มีความหมายที่ครอบคลุมการกระทำผิดที่เกิดขึ้นต่อเรือในหลายลักษณะซึ่งไม่จำกัดเฉพาะอย่างการกระทำอันเป็นโจรสลัดตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 รวมถึงได้บัญญัติให้รัฐภาคีสามารถที่จะลงโทษผู้ที่พยายามกระทำความผิดซึ่งเป็นการบัญญัติขยายขอบเขตของการกระทำผิดที่เพิ่มขึ้นจากอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 และข้อแตกต่างที่มีความชัดเจนคือ อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 นี้ได้กำหนดเอาไว้อย่างชัดแจ้งถึงหน้าที่ของรัฐภาคีในการใช้อำนาจของตนเหนือการกระทำความผิดโดยมีเงื่อนไขคือสัญชาติของผู้กระทำความผิดหรือสัญชาติของเหยื่อผู้ถูกกระทำหรือสถานที่ที่ปรากฏตัวผู้กระทำความผิดที่เป็นไปตามอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ได้บัญญัติเอาไว้และอนุสัญญานี้ยังกำหนดถึงหน้าที่ของรัฐภาคีให้ดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดหรือจัดให้มีการส่งผู้ร้ายข้ามแดน<sup>33</sup> สำหรับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 เป็นเพียงการกำหนดให้รัฐซึ่งเป็นภาคีสามารถใช้อำนาจของตนเหนือการกระทำใดๆตามที่กำหนดไว้ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งเป็นเพียงการให้สิทธิแก่รัฐโดยไม่มีสภาพบังคับอย่างเช่นอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อ

<sup>30</sup> ปรากฏตามข้อ 11 ของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายและความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

<sup>31</sup> ปรากฏตามข้อ 8 ของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายและความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

<sup>32</sup> ปรากฏตามข้อ 13 ของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายและความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

<sup>33</sup> Council for Security Cooperation in the Asia Pacific, "Cooperation for Law and Order at sea," February 2001. p.14.

ความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ซึ่งกำหนดให้เป็นหน้าที่ของรัฐบาลในการใช้เขตอำนาจเหนือการกระทำผิดที่เกิดขึ้น และในกรณีการกระทำผิดต่อเรือที่เกิดขึ้นในบริเวณช่องแคบมะละกาซึ่งไม่เป็นไปตามคำจำกัดความของการกระทำอันเป็นโจรสลัดตามข้อ 101 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 แต่เป็นลักษณะของการกระทำผิดเป็นการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเลตามที่อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 บัญญัติไว้ซึ่งเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญานี้ที่ใช้เพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายในเรื่องข้อจำกัดของคำจำกัดความของโจรสลัด<sup>34</sup>

จากการศึกษาอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ได้ครอบคลุมลักษณะการกระทำผิดต่อเรือที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกาทั้งการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ โดยรวมเรียกการกระทำดังกล่าวว่าเป็นลักษณะของการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล แต่เนื่องจากตามหลักเรื่องผลของอนุสัญญาจะผูกพันรัฐก็ต่อเมื่อรัฐได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว แต่จากข้อเท็จจริงมีเพียงประเทศสิงคโปร์เพียงประเทศที่ลงนามอนุสัญญาดังกล่าว ส่วนรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบมะละกาที่เหลืออย่างอินโดนีเซียและมาเลเซียยังมิได้ลงนามอนุสัญญาดังกล่าว ดังนั้นอนุสัญญานี้จึงยังไม่มีผลบังคับต่อช่องแคบมะละกาทั้งหมด ดังนั้นจึงต้องพิจารณาถึงหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการกระทำผิดที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากการกระทำอันเป็นโจรสลัด คือการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในทะเลอาณาเขตว่ามีหลักกฎหมายระหว่างประเทศอย่างไร

### 3.2.3 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ

จากการศึกษาอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธไม่มามารุณนำมาใช้แก้ปัญหาการกระทำผิดต่อเรือที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกาได้ทั้งหมดโดยเฉพาะการกระทำผิดต่อเรือที่เกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขต ดังนั้นจึงต้องศึกษาถึงหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปล้นเรือโดยใช้อาวุธต่อไป

<sup>34</sup> Ibid.



### 3.2.3.1 กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศใช้คำว่า การปล้นโดยใช้อาวุธ (Armed Robbery) ในกรณีที่มีการกระทำต่อเรือเกิดขึ้นในท่าเรือหรือทะเลอาณาเขตที่นอกเหนือจากคำจำกัดความของโจรสลัดตามกฎหมายระหว่างประเทศที่บัญญัติในข้อ 101 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982<sup>35</sup> โดยปรากฏครั้งแรกในมติที่ เอ 545(13) มาตรการเพื่อป้องกันและปราบปรามโจรสลัดและโจรปล้นเรือโดยใช้อาวุธ เมื่อเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. 1983 มติดังกล่าวกล่าวถึงการเพิ่มขึ้นของเหตุการณ์โจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ และอันตรายร้ายแรงต่อชีวิตและการเดินเรือทางทะเลและสภาวะแวดล้อม ในขั้นตอนการปฏิบัติงานเมื่อเดือนเมษายน ค.ศ. 1983 คณะมนตรีความปลอดภัยทางทะเล (Maritime Safety Committee) แยกโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธจากกัน เนื่องจากพิจารณาถึงความจำเป็นในการระบุขอบเขตของปัญหา โดยแยกจากสถานที่เกิดการโจมตีและข้อมูลต่างๆที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้สมัชชาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศยอมรับข้อมติที่ เอ 683(17) การป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ เมื่อ ค.ศ. 1991 มตินี้ได้ออกมาเพื่อผลักดันให้รัฐสมาชิกรายงานเหตุการณ์โจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่เกิดขึ้นกับเรือที่จดทะเบียนธงเรือกับตน และเชิญชวนให้รัฐชายฝั่งเพิ่มความพยายามในการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในน่านน้ำของตน ถึงแม้มติดังกล่าวจะกล่าวถึงการปล้นเรือโดยใช้อาวุธแต่ก็ได้อธิบายถึงการปล้นเรือโดยใช้อาวุธว่ามีลักษณะอย่างไร โดยคำจำกัดความของการปล้นเรือโดยใช้อาวุธปรากฏครั้งแรกในร่างระเบียบปฏิบัติต่อการสืบสวนสอบสวนอาชญากรรมทางโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ<sup>36</sup> ดังนี้คือ

“การกระทำใดๆอันมิชอบด้วยกฎหมายโดยใช้กำลังหรือการกักขังหรือการกระทำใดๆอันเป็นการปล้นหรือการคุกคามโดยตรงต่อเรือหรือชีวิตหรือทรัพย์สินบนเรือขณะที่เรืออยู่ในเขตอำนาจของรัฐสมาชิก”<sup>37</sup>

<sup>35</sup> International Maritime Organization, “Piracy and armed robbery at sea,” Focus on IMO” ,January 2000. P.2.

<sup>36</sup> Draft Code of Practice for the Investigation of the Crime of Piracy and Armed Robbery Against Ship. (MSC/Circ.984,20 December 2000)

<sup>37</sup> “An act of boarding on attempting to board any ship with the intent to commit theft or any other crime and with the intent or capability to use force in the furtherance of that acts.”



ต่อมาสมัชชาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศยอมรับร่างระเบียบปฏิบัติต่อการสืบสวนสอบสวนอาชญากรรมทางโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในมติที่ เอ 922(22)<sup>38</sup> เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน ค.ศ. 2001

จากคำจำกัดความขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศสามารถอธิบายได้ดังนี้คือ ลักษณะของการกระทำความผิดได้แก่ การใช้กำลัง การกักขัง การปล้น และภัยคุกคามอื่นๆ โดยคำนิยามนี้มีได้กำหนดว่ากระทำโดยผู้ใด การกระทำผิดนั้นกระทำต่อบุคคลหรือทรัพย์สินที่อยู่บนเรือ ซึ่งขอบเขตการกระทำเกิดขึ้นภายในเขตอำนาจของรัฐ<sup>39</sup> เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบคำจำกัดความระหว่างโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธภายใต้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และระเบียบปฏิบัติขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

|   | ลักษณะของการกระทำ<br>ความผิด   | กระทำโดย  | กระทำต่อ   | ขอบเขต<br>ของการ<br>กระทำ<br>ความผิด                        |
|---|--|---|--|---|
| โจรสลัด<br>(ข้อ 101 ของ<br>อนุสัญญา<br>สหประชาชาติว่าด้วย<br>กฎหมายทะเล ค.ศ.<br>1982) | - การใช้กำลัง<br>- การกักกัน<br>- การปล้น<br>- ยุยงหรืออำนวยความ<br>สะดวกแก่การกระทำผิดเช่น<br>ว่านั้น | - ลูกเรือหรือ<br>ผู้โดยสาร<br>ของเรือ<br>เอกชนหรือ<br>อากาศยาน<br>เอกชน | - เรือหรือ<br>อากาศยาน<br>- บุคคลหรือ<br>ทรัพย์สินใน<br>เรือหรือ<br>อากาศยาน | - ทะเล<br>หลวง<br>- ที่ที่อยู่<br>นอกเขต<br>อำนาจของ<br>รัฐ |

<sup>38</sup> Code of Practice for the Investigation of the Crime of Piracy and Armed Robbery Against Ship. (RESOLUTION A.922(22) Adopted on 29 November 2001 )

<sup>39</sup> Dr. Akima Umezawa, "Prevention of Crimes:By Whom and How?", An Emerging Legal Order at Sea in Asia and Pacific Regulation or Expansion of States, Jurisdiction,Ocean Divison,Japan, p.6.

|  |   |                     |  |   |
|--|---|---------------------|--|---|
| <p>การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล (อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988)</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- การเข้ายึด หรือการเข้าควบคุมเรือโดยใช้กำลังขู่เชิญ</li> <li>- การเข้าทำลายเรือ หรือการกระทำการใด ๆ อันอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อเรือ อันอาจก่อให้เกิดซึ่งอันตรายต่อการเดินเรือ</li> <li>- การตั้งวาง หรือเคลื่อนย้ายใด ๆ ซึ่งอุปกรณ์หรือเครื่องมือของเรือหรือการกระทำการใด ๆ อันเป็นเหตุให้เรื่อนั้นถูกทำลายหรือส่งผลเสียหายแก่สินค้าซึ่งอยู่ภายในเรือและอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินเรือ</li> <li>- การใช้กำลังบังคับต่อบุคคลซึ่งอยู่บนเรือ</li> <li>- ช่มชู้เพื่อให้เกิดบุคคลอื่นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งอันอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินเรือ</li> <li>- การฆ่าหรือทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บ</li> </ul> | <p>(มิได้กำหนด)</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- เรือ</li> <li>- บุคคลหรือสินค้าบนเรือ</li> <li>- อุปกรณ์หรือเครื่องทุ่นแรงที่ตั้งอยู่บนเรือ</li> <li>- การเดินเรือและบุคคลบนเรือเดินทะเลในลักษณะอื่น ๆ</li> </ul> | <p>(มิได้กำหนด)</p>                       |
| <p>การปล้นเรือโดยใช้อาวุธ (ระเบียบปฏิบัติขององค์การทางทะเล</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- การใช้กำลัง</li> <li>- การกักกัน</li> <li>- การปล้น</li> </ul>   | <p>(มิได้กำหนด)</p> | <p>บุคคลหรือทรัพย์สินบนเรือ</p>  | <p>- ภายในเขตอำนาจของรัฐเหนือการกระทำ</p> |

|                |  |  |  |             |
|----------------|--|--|--|-------------|
| ระหว่างประเทศ) | -การกระทำอื่นๆที่<br>นอกเหนือจากการกระทำ<br>อันเป็นโจรสลัด |  |  | ผิดดังกล่าว |
|----------------|--|--|--|-------------|

คำจำกัดความเรื่องการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่กำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศมีประโยชน์อย่างมากเนื่องจากมีความครอบคลุมลักษณะของการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในบริเวณช่องแคบมะละกาที่ส่วนมากเกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขต<sup>40</sup> ในประเด็นที่ต้องพิจารณาคือการปล้นเรือโดยใช้อาวุธเป็นกฎหมายระหว่างประเทศหรือไม่นั้นเมื่อพิจารณาถึงที่มาของการปล้นเรือโดยใช้อาวุธเกิดขึ้นจากข้อมติขององค์การระหว่างประเทศอย่างองค์การทางทะเลระหว่างประเทศสามารถก่อให้เกิดสิทธิและพันธกรณีระหว่างประเทศขึ้นได้\* ในการพิจารณาว่าข้อมติดังกล่าวเป็นกฎหมายหรือไม่นั้นพิจารณาจากเนื้อหาของข้อมติซึ่งข้อมติก่อให้เกิดการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่ออกโดยสมัชชาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเรื่องระเบียบปฏิบัติต่อการสืบสวนสอบสวนอาชญากรรมทางโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธซึ่งเป็นการวางแนวทางปฏิบัติแก่รัฐสมาชิกในการสืบสวนสอบสวนอาชญากรรมที่เป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่เกิดขึ้นในเขตอำนาจของตน นอกจากคำจำกัดความเรื่องการปล้นเรือที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนดยังปรากฏตามความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย(ReCAAP) ได้กำหนดถึงการปล้นเรือโดยใช้อาวุธไว้ในข้อ 1 (2) ดังนี้คือ

<sup>40</sup> Robert C.Beckman, "Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia: The Way Forward," (Singapore: Ocean Development & International Law, 2002), p.319.

\* การกระทำฝ่ายเดียวขององค์การระหว่างประเทศที่ถือว่าเป็นบ่อเกิดของกฎหมายระหว่างประเทศหมายถึงการกระทำ (Acts) คำวินิจฉัย (Decisions) ข้อมติ (Resolution) และข้อมติก่อออกมาในรูปของปฏิญญา (Declaration) ขององค์การระหว่างประเทศ

เหตุที่ถือว่าการกระทำและข้อมติขององค์การระหว่างประเทศเหล่านี้เป็นการกระทำฝ่ายเดียวก็เพราะเป็นการกระทำขององค์การระหว่างประเทศซึ่งมีนิติฐานะ (Legal Status) เป็นนิติบุคคล (Juridical Person) ระหว่างประเทศแตกต่างหากจากรัฐสมาชิก การกระทำฝ่ายเดียวในลักษณะนี้ เป็นเสมือนการแสดงประชามติระหว่างประเทศว่าสิ่งนั้นเป็นสิ่งที่พึงปรารถนาซึ่งควรปฏิบัติตาม จึงมีอิทธิพลอย่างมากต่อพฤติกรรมของนานาชาติ

มาตรา 1 (2) \* เพื่อวัตถุประสงค์ของความตกลงนี้การปล้นเรือโดยใช้อาวุธ หมายถึงการกระทำดังต่อไปนี้

(เอ) การกระทำใดอันมิชอบด้วยกฎหมายโดยการใช้กำลังหรือการกักกัน หรือการกระทำอันเป็นการปล้นซึ่งได้กระทำลงเพื่อวัตถุประสงค์ส่วนตัวต่อเรือ หรือต่อบุคคล หรือทรัพย์สินในเรือเช่นว่านั้นที่อยู่ในเขตอำนาจของรัฐภาคี

(บี) การกระทำใดอันเป็นการเข้าร่วมโดยสมัครใจในการปฏิบัติการของเรือหรือของอากาศยานโดยรู้ข้อเท็จจริงอันทำให้เรือหรืออากาศยานนั้นเป็นเรือหรืออากาศยานเพื่อการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ

(ซี) การกระทำใดอันเป็นการยุยง หรืออำนวยความสะดวกอย่างจงใจแก่การกระทำที่ระบุไว้ในอนุวรรค (เอ) หรือ (บี)

คำจำกัดความการปล้นเรือโดยใช้อาวุธของความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชียเมื่อเปรียบเทียบกับคำจำกัดความการกระทำอันเป็นโจรสลัดตามข้อ 101 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 มีลักษณะคล้ายกันมากต่างกันเพียงสถานที่เกิดการกระทำผิดที่การปล้นเรือโดยใช้อาวุธเกิดขึ้นในเขตอำนาจของรัฐภาคี ส่วนสถานที่เกิดการกระทำอันเป็นโจรสลัดเกิดขึ้นในทะเลหลวงหรือนอกเขตอำนาจรัฐใด

นอกจากนี้เพื่อพิจารณาคำจำกัดความของการปล้นเรือโดยใช้อาวุธของความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย

---

\* 2. For the purposes of this Agreement, "armed robbery against ships" means any of the following acts:

(a) any illegal act of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends and directed against a ship, or against persons or property on board such ship, in a place within a Contracting Party's jurisdiction over such offences;

(b) any act of voluntary participation in the operation of a ship with knowledge of facts making it a ship for armed robbery against ships;

(c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).



กับการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่ปรากฏในระเบียบปฏิบัติต่อการสืบสวนสอบสวนอาชญากรรมทางโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในมติที่ เอ 922(22) มีความแตกต่างกันคือการปล้นเรือโดยใช้อาวุธของความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชียได้ระบุถึงลักษณะของการกระทำความผิดที่รวมถึงการยุยงหรืออำนวยความสะดวกแก่การกระทำผิดเช่นว่านั้นและยังบัญญัติถึงวัตถุประสงค์ของการกระทำผิดนอกเหนือจากการกระทำต่อบุคคลหรือทรัพย์สินตามคำจำกัดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศคือรวมถึงการกระทำต่อเรือ

พิจารณาได้ว่าการปล้นเรือโดยใช้อาวุธขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศและของความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชียยังมีความแตกต่างกันบางประการทำให้ไม่เป็นรูปแบบเดียวกันในทางปฏิบัติ รวมถึงเนื้อหาของข้อมติที่ เอ 922(22) ของคณะมนตรีความมั่นคงทางทะเลขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยระเบียบปฏิบัติต่อการสืบสวนสอบสวนอาชญากรรมทางโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่ยอมรับโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศเป็นการวางแนวทางปฏิบัติแก่รัฐในการสืบสวนสอบสวนการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ รัฐมีสิทธิที่จะไม่ปฏิบัติตามได้เนื่องจากไม่มีสภาพบังคับเป็นกฎหมายผูกพันให้รัฐต้องปฏิบัติตาม แต่ข้อมติดังกล่าวอาจเป็นแนวทางที่จะก่อให้เกิดกฎหมายได้ในอนาคต โดยเป็นการวางแนวทางให้รัฐภาคีไว้เป็นบรรทัดฐานในการทำข้อตกลงระหว่างกันต่อไป แต่เมื่อพิจารณาถึงคำจำกัดความของความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชียที่เป็นความตกลงระหว่างรัฐที่เป็นภาคีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่สร้างขึ้นในระดับภูมิภาค การกำหนดในเรื่องการปล้นเรือโดยใช้อาวุธยังมีความแตกต่างไปจากที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้กำหนดเอาไว้ ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าการปฏิบัติในเรื่องการปล้นเรือโดยใช้อาวุธยังไม่เป็นไปในทางเดียวกัน

เมื่อพิจารณาถึงการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่ปรากฏในความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย โดยหลักในเรื่องสนธิสัญญาเป็นบ่อเกิดของกฎหมายและพันธกรณีระหว่างประเทศที่มีบทบาทและความสำคัญมากที่สุดประเภทหนึ่งในบรรดาบ่อเกิดของกฎหมายระหว่างประเทศและของพันธกรณีระหว่างประเทศตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 38 แห่งธรรมนูญศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ แต่สนธิสัญญาจะมีผลผูกพันต่อรัฐภาคีก็ต่อเมื่อรัฐภาคีได้ลงนามสนธิสัญญานั้นแล้ว เมื่อพิจารณาถึง

ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชียที่เป็นรูปแบบหนึ่งของสนธิสัญญาจึงต้องนำหลักกฎหมายในเรื่องสนธิสัญญามาใช้ เมื่อพิจารณาถึงผลผูกพันของความตกลงดังกล่าวต่อรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบมะละกาทั้งสาม มีเพียงประเทศสิงคโปร์เพียงประเทศเดียวที่ให้สัตยาบันความตกลงนี้<sup>41</sup> ดังนั้นการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่ปรากฏในความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชียจึงมีผลบังคับเฉพาะแต่ประเทศสิงคโปร์เท่านั้น ส่วนอีกสองประเทศที่เหลือคืออินโดนีเซียและมาเลเซียที่ยังมิได้ลงนามความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชียย่อมไม่ผูกพันในเรื่องการปล้นเรือโดยใช้อาวุธภายใต้ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชียนี้

จึงกล่าวโดยสรุปได้ว่าการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่ออกโดยคณะมนตรีความมั่นคงทางทะเลขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศไม่มีสภาพบังคับเป็นกฎหมายระหว่างประเทศเป็นเพียงแนวทางปฏิบัติที่องค์การระหว่างประเทศอย่างองค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนดขึ้นเพื่อใช้ในกรณีที่มีการกระทำผิดต่อเรือเกิดขึ้นนอกเหนือจากการกระทำอันเป็นโจรสลัดตามที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดเท่านั้น และการปล้นเรือโดยใช้อาวุธตามข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชียที่มีผลบังคับเพียงประเทศสิงคโปร์เท่านั้น ดังนั้นการปล้นเรือโดยใช้อาวุธตามข้อตกลงดังกล่าวจึงยังไม่มีผลบังคับต่อรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบทั้งหมด

จากการศึกษาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือทำให้เห็นถึงความแตกต่างกันดังนี้คือ

|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
|  | อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 | อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการ | ระเบียบปฏิบัติต่อการสืบสวนสอบสวนอาชญากรรมทางโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในมิติที่เอ |
|--|--|---|---|

<sup>41</sup> Ministry of Foreign Affairs Singapore, MFA Press Statement 21/6/2006

|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
|  |  | เดินเรือทางทะเล ค.ศ.<br>1988  | 922(22)   |
| การใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการกระทำผิดต่อเรือที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกา | - กำหนดให้รัฐต่างๆ สามารถใช้อำนาจในกรณีที่เกิดการกระทำอันเป็นโจรสลัดที่เกิดขึ้นในทะเลหลวง  | - กำหนดหน้าที่ให้รัฐต้องใช้เขตอำนาจเหนือการกระทำผิดที่เป็นไปตามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล | - กำหนดให้รัฐมีหน้าที่ดำเนินการแก่ผู้กระทำการอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือ                 |
| ผลทางกฎหมายในการใช้อำนาจของรัฐ                                       | - ผูกพันเป็นกฎหมายระหว่างประเทศเนื่องด้วยการกระทำอันเป็นโจรสลัดตามกฎหมายจารีตประเพณี รัฐทุกรัฐสามารถใช้อำนาจสากล (Universal Jurisdiction) เหนือการกระทำอันเป็นโจรสลัดได้ | - เป็นไปตามหลักสนธิสัญญาคือจะมีผลผูกพันเฉพาะรัฐที่ได้มีการลงนามอนุสัญญาฉบับนี้เท่านั้น                                      | - ไม่มีผลผูกพันทางกฎหมาย เป็นเพียงการวางแนวทางปฏิบัติที่ออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ |

ดังนั้นในการพิจารณาการกระทำผิดต่อเรือที่อยู่นอกเหนือจากการกระทำอันเป็นโจรสลัดที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกานั้นคือในกรณีที่การกระทำผิดเกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขต ซึ่งจากการศึกษาพบว่ายังไม่มีกฎหมายระหว่างประเทศบังคับที่ชัดเจน ดังนั้นจึงต้องพิจารณากฎหมายภายในของรัฐที่มีเขตอำนาจเหนือการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในทะเลอาณาเขตต่อไปว่า มีการบัญญัติเกี่ยวกับการกระทำผิดต่อเรือที่เกิดขึ้นในทะเลอาณาเขตของรัฐเอาไว้หรือไม่ และมีความครอบคลุมการกระทำผิดที่เกิดขึ้นหรือไม่



3.2.3.2 กฎหมายภายในของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ

#### 3.2.3.2.1 ประเทศสิงคโปร์

สิงคโปร์เป็นประเทศหนึ่งในสามประเทศที่อยู่ติดกับช่องแคบมะละกา สำหรับประเด็นปัญหาในเรื่องโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในช่องแคบมะละกามีผลกระทบอย่างมากต่อประเทศสิงคโปร์ เพราะประเทศสิงคโปร์นั้นเป็นประเทศอุตสาหกรรมการเดินทางเรือที่สำคัญ เป็นเมืองท่าที่มีความสำคัญและรายได้ส่วนใหญ่ของประเทศสิงคโปร์มาจากอุตสาหกรรมการเดินทางเรือ ดังนั้นหากเกิดผลกระทบต่อการเดินทางเรือภายในช่องแคบมะละกา ย่อมส่งผลกระทบต่อประเทศสิงคโปร์ สำหรับในประเด็นปัญหาเรื่องโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธสิงคโปร์มีความกระตือรือร้นในการที่จะจัดการกับปัญหาดังกล่าว สำหรับในกรณีที่เกิดการกระทำความผิดขึ้นในอธิปไตยของประเทศสิงคโปร์ ประเทศสิงคโปร์ได้บัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวกับการกระทำผิดในลักษณะดังกล่าวเอาไว้เพื่อจัดการกับการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในอธิปไตยของตน

โดยสิงคโปร์ได้กำหนดถึงการกระทำอันเป็นโจรสลัดไว้ในหมวดที่ 6 ของประมวลกฎหมายอาญา โดยได้กำหนดถึงลักษณะของการกระทำอันเป็นโจรสลัดเอาไว้ว่าการกระทำที่เกิดขึ้นในหรือนอกอาณาเขตของประเทศสิงคโปร์ซึ่งกระทำการดังนี้ คือ

1. ขโมยเรือสิงคโปร์
2. ขโมยหรือทิ้งของลงทะเลโดยปราศจากอำนาจทางกฎหมาย, ทำให้เสียหายหรือทำลายส่วนหนึ่งส่วนใดของสินค้า เสาบียง หรือสิ่งของต่างๆในเรือของสิงคโปร์
3. กระทำหรือพยายามกระทำการอันเป็นกบฏบนเรือของสิงคโปร์
4. ส่งเสริมหรือสนับสนุนบุคคลให้กระทำการตามข้อ 1, 2 และ 3

โดยสิงคโปร์ได้กำหนดโทษของการกระทำอันเป็นโจรสลัดเอาไว้อย่างหนักในมาตรา 130 ดี คือ ในกรณีความผิดฐานโจรสลัดจะถูกจำคุกตลอดชีวิต และถ้าหากกระทำความผิดหรือพยายามกระทำความผิดได้เข้าผู้อื่นหรือพยายามฆ่าผู้อื่นหรือกระทำการอย่างอื่นที่เป็นอันตรายต่อผู้อื่นจะถูกลงโทษประหารชีวิต ส่วนในกรณีที่ส่งเสริมหรือสนับสนุนบุคคลให้กระทำการอันเป็นโจรสลัดในมาตรา 130 ซี กำหนดโทษจำคุกผู้กระทำความผิดเป็นเวลาสูงสุดถึง 10 ปี



จะเห็นได้ว่าสิงคโปร์ได้กำหนดถึงการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นไม่ว่าจะขึ้นภายใน บริเวณเขตอำนาจของสิงคโปร์หรือภายนอกเขตอำนาจว่าเป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัด โดยจาก บทบัญญัติเห็นถึงความเชื่อมโยงในการคุ้มครองเรือสัญชาติสิงคโปร์เป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็นวัตถุประสงค์แห่ง การกระทำนั้นคือเรือที่ถูกขโมย หรือสถานที่ที่เกิดขึ้นแห่งการกระทำนั้นคือการกระทำผิดเกิดขึ้นบน เรือ

### 3.2.3.2.2 ประเทศมาเลเซีย

ประเทศมาเลเซียต้องพึ่งพาการค้าทางทะเลคิดเป็นปริมาณ 80 % ของการค้าทาง ทะเลต้องผ่านเส้นช่องแคบมะละกาและท่าเรือหลักที่สำคัญของมาเลเซียส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในช่อง แคบนี้<sup>42</sup> มาเลเซียสนใจในประเด็นเรื่องการรักษาความปลอดภัยในช่องแคบมะละกา มาเลเซียได้ พยายามพัฒนาการรักษาความปลอดภัยในช่องแคบมะละกาให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น แต่เดิม กฎหมายเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นโจรสลัดปรากฏในกฎหมายความมั่นคงภายใน (Internal Security Act 1960) ฉบับที่ 82 ซึ่งเป็นการกำหนดลักษณะการกระทำผิดทางอาญาโดยทั่วไปคือ การกระทำความรุนแรงแก่ชีวิตและทรัพย์สินซึ่งกำหนดถึงความผิดเรื่องก่อการร้าย คือบุคคลที่ทำ ใช้อาวุธปืน ระเบิดหรืออาวุธยุทธภัณฑ์เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของสาธารณะ รวมถึงการมี อาวุธโดยผิดกฎหมาย ในกฎหมายนี้สามารถอาศัยลักษณะของการกระทำอันเป็นโจรสลัดต่อเรือที่ เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดลงโทษผู้กระทำผิดที่เกิดขึ้นในเขตอำนาจของประเทศมาเลเซีย นอกจากนี้ได้กำหนดถึงการกระทำผิดที่เกี่ยวกับการก่อการร้ายอยู่ในภาค 6 เอ ประมวลกฎหมาย อาญาแก้ไขปรับปรุงเมื่อ ค.ศ. 2003 ( Penal Code Amendment Act 2003) มีการกำหนด ลักษณะของการก่อการร้ายเพิ่มมากขึ้น

ประเทศมาเลเซียมีกฎหมายที่กำหนดถึงการกระทำที่เป็นการก่อร้ายซึ่งอาศัย ลักษณะของการกระทำอันเป็นโจรสลัด ที่ลักษณะเป็นการปล้นทรัพย์ ซึ่งผลของการกระทำอาจเกิด อันตรายแก่ร่างกายหรือทรัพย์สิน ซึ่งกฎหมายอาญาของประเทศมาเลเซียได้กำหนดถึงความผิด ทางอาญาที่เกี่ยวข้องการกระทำผิดแก่ร่างกายและทรัพย์สินดังนั้นการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในน่านน้ำ มาเลเซียสามารถถูกลงโทษตามกฎหมายภายในของมาเลเซีย นอกจากนี้เพื่อยกระดับความ พยายามในการรักษาความปลอดภัยในการเดินเรือภายในช่องแคบมะละกา ประเทศมาเลเซียได้ ก่อตั้งหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายทางทะเลของมาเลเซีย (Malaysian Maritime Enforcement

<sup>42</sup> MAJ Victor Huang, "Building Maritime Security in Southeast Asia: Outsiders Not Welcome?", in The Naval War College Review, p.30

Agency) และออกกฎหมายหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายทางทะเลมาเลเซีย ค.ศ. 2004 (The Malaysian Maritime Enforcement Agency Act 2004) เพื่อต่อต้านการก่อการร้ายทางทะเล ซึ่งหน่วยงานนี้ก่อตั้งขึ้นในเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 2004 และดำเนินการอย่างเป็นทางการในเดือนมีนาคม ค.ศ. 2006 เป็นการทำงานประสานกันกับหน่วยงานทางทะเลของมาเลเซียประกอบด้วยหน่วยยามฝั่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจน้ำ กองทัพเรือ กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร และหน่วยตรวจคนเข้าเมือง

ถึงแม้กฎหมายภายในของประเทศมาเลเซียจะไม่ได้กล่าวถึงการกระทำอันเป็นโจรสลัด แต่ประเทศมาเลเซียพยายามที่จะออกกฎหมายเพื่อใช้ในการรักษาความปลอดภัยในช่องแคบมะละกาในแบบบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางทะเลทั้งหมดภายใต้กฎหมายหน่วยงานทางทะเลของมาเลเซีย ค.ศ. 2004 ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่ามาเลเซียมีกฎหมายภายในที่เกี่ยวกับการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขตของตนที่อยู่ในช่องแคบมะละกา

### 3.2.3.2.3 ประเทศอินโดนีเซีย

ประเทศอินโดนีเซียเป็นประเทศหนึ่งที่มีสถานะเป็นรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบมะละกาที่มีการเกิดการกระทำผิดในลักษณะของการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือในบริเวณทะเลอาณาเขตของประเทศอินโดนีเซียบริเวณทางตอนเหนือของช่องแคบมะละกาบริเวณใกล้กับท่าเรือ Belawan ของประเทศอินโดนีเซีย<sup>43</sup> แต่อินโดนีเซียไม่มีกฎหมายเฉพาะที่ใช้บังคับในเรื่องการกระทำอันเป็นโจรสลัด ในกรณีที่มีการกระทำผิดในลักษณะที่เป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัดเกิดขึ้นหากเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถจับกุมผู้กระทำความผิดได้จะถูกจำคุก<sup>44</sup> เมื่ออินโดนีเซียไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นโจรสลัด แต่จากลักษณะของการกระทำของกลุ่มผู้ก่อการร้ายโดยอาศัยรูปแบบของการกระทำอันเป็นโจรสลัดในบริเวณน่านน้ำของอินโดนีเซีย อินโดนีเซียได้กำหนดถึงการกระทำผิดของการก่อการร้ายไว้ในประมวลกฎหมายอาญามาตรา 187 (19) กล่าวว่าบุคคลผู้มีเจตนาวางเพลิง เป็นเหตุให้เกิดการระเบิด หรือเป็นเหตุให้เกิดน้ำท่วม มีโทษต่างๆดังนี้คือ หากการกระทำผิดเป็นเหตุให้ทรัพย์สินเสียหายมีโทษจำคุกสูงสุดไม่เกิน 12 ปี หาก

<sup>43</sup> Gunawan, Apriadi, "Pirates kill four aboard ship in North Aceh", Jakarta Post, 6 February 2004, p.17.

<sup>44</sup> Eric Frecon, "Piracy and Armed Robbery at Sea along the Malacca Straits: Initial Impressions from Fieldwork in the Riau Island," in Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits, ed. Gerard Ong-Webb (Singapore: ISEAS Publishing, 2006), p. 71.

การกระทำผิดเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อร่างกายมีโทษจำคุกสูงสุดไม่เกิน 15 ปี และในกรณีที่การกระทำผิดเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและผลจากการกระทำเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตมีโทษจำคุกตลอดชีวิตหรือจำคุกตลอดชีวิต<sup>45</sup>

เมื่อพิจารณาถึงกฎหมายภายในของประเทศอินโดนีเซียมาตรา 187 (19) ที่จะสามารถนำมาลงโทษผู้กระทำผิดที่เกิดขึ้นต่อเรือคงมีได้ในกรณีที่เป็นการวางเพลิงเรือหรือเป็นเหตุให้เรือระเบิด จึงจะสามารถลงโทษผู้กระทำความผิดในลักษณะของโจรสลัดโดยอาศัยรูปแบบของการกระทำของการก่อการร้ายยังไม่ครอบคลุมการกระทำผิดในลักษณะของการกระทำอันเป็นโจรสลัดที่เกิดขึ้น นั่นคือในการใช้อาวุธบุกขึ้นเรือเพื่อมุ่งประสงค์ต่อของมีค่าบนเรือ หรือเพื่อจับตัวลูกเรือไปเรียกค่าไถ่ รวมถึงการขโมยเรือทั้งลำ ดังนั้นหากเกิดการกระทำผิดในลักษณะดังกล่าวการลงโทษผู้กระทำความผิดย่อมมีกฎเกณฑ์ที่ไม่แน่นอน

จากการศึกษากฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในทะเลอาณาเขตของแต่ละประเทศทำให้เห็นถึงความแตกต่างกันในการกำหนดถึงการกระทำความผิดที่เกิดขึ้น โดยบางประเทศกำหนดว่าการกระทำดังกล่าวมีความผิดฐานโจรสลัด บางประเทศกำหนดว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการก่อการร้าย นอกจากนี้การดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดก็มีความแตกต่างกันตามไปด้วย

3.3 ปัญหาในการปรับหรือบังคับใช้กฎหมายอันเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ

3.3.1 ปัญหาในการปรับหรือบังคับใช้กฎหมายอันเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นโจรสลัด

3.3.1.1 ปัญหาในการใช้เขตอำนาจของรัฐ

การกระทำอันเป็นโจรสลัดภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ (jura gentium) เป็นหนึ่งในความผิดที่รัฐทุกรัฐสามารถใช้เขตอำนาจเหนือการกระทำความผิดในลักษณะดังกล่าวโดยหลักสากล (Universal Jurisdiction) เหตุผลสำคัญในการใช้อำนาจของรัฐโดยอาศัยหลักสากลคือเพื่อลดช่องว่างในการใช้เขตอำนาจเหนือทะเลหลวงและบริเวณที่อยู่ภายนอกเขตอำนาจของรัฐใด และจากข้อเท็จจริงที่ว่า การกระทำอันเป็นโจรสลัดเป็นภัยคุกคามต่อมวลมนุษยชาติ (hostis

<sup>45</sup> See. <http://www.interpol.int/Public/BioTerrorism/NationalLaw/Indonesia.pdf>



humani generis) การกระทำดังกล่าวสมควรได้รับการดำเนินคดีและการลงโทษที่เหมาะสม อย่างไรก็ตามการที่จะดำเนินกระบวนการวิธีพิจารณาโดยศาลภายในประเทศและการลงโทษตามกฎหมายภายในประเทศ ไม่ใช่กฎหมายระหว่างประเทศ กฎหมายระหว่างประเทศเพียงแต่ยอมรับว่าทุกประเทศมีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีและลงโทษผู้กระทำผิดในลักษณะการกระทำอันเป็นโจรสลัดเมื่อผู้กระทำผิดนั้นอยู่ในเขตอำนาจของตน<sup>46</sup> แต่เนื่องจากหลายประเทศไม่มีกฎหมายภายในที่เกี่ยวกับการกระทำอันเป็นโจรสลัด ดังนั้นในกรณีที่รัฐสามารถจับกุมผู้กระทำการอันเป็นโจรสลัดแต่ไม่สามารถที่จะดำเนินคดีต่อผู้กระทำผิดในความผิดฐานโจรสลัดได้เนื่องจากไม่มีกฎหมายภายในที่บัญญัติถึงการกระทำในลักษณะดังกล่าว<sup>47</sup>

ในกรณีกฎหมายภายในของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบมะละกาจากข้อเท็จจริงมีเพียงประเทศสิงคโปร์ที่กำหนดถึงความผิดฐานการกระทำอันเป็นโจรสลัดรวมถึงกำหนดโทษของการกระทำในลักษณะดังกล่าว ส่วนอีกสองประเทศไม่มีการระบุการกระทำอันเป็นโจรสลัดเป็นความผิดเฉพาะแต่กำหนดความผิดในลักษณะต่างๆ ในการดำเนินคดีกับผู้กระทำผิดพิจารณาจากลักษณะของการกระทำผิด เช่น การปล้นเรือ ที่กฎหมายกำหนดถึงการกระทำผิดในเรื่องการปล้นทรัพย์

### 3.3.1.2 ปัญหาของคำนิยามเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นโจรสลัด

จากบทบัญญัติของอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยเรื่องทะเลหลวง ค.ศ. 1958 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 สามารถพิจารณาถึงองค์ประกอบความผิดว่าการกระทำใดเข้าลักษณะของการกระทำอันเป็นโจรสลัด ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในบริเวณนี้กับองค์ประกอบของกฎหมายในเรื่องการกระทำอันเป็นโจรสลัดพบปัญหาดังนี้คือ

#### 3.3.1.2.1 องค์ประกอบด้านจำนวนเรือ

จากบทบัญญัติของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่บัญญัติถึงการกระทำอันเป็นโจรสลัดว่าต้องกระทำต่อเรือหรืออากาศยานลำอื่น ซึ่งบทบัญญัติ

<sup>46</sup> Kriangsak Kittichaisree, *International Criminal Law*, p.14-15.

<sup>47</sup> Barry Hart Dubner, *The Law of International Sea Piracy*, (The Hague: Martinus Nijhoff Publishers, 1980), p.44



ดังกล่าวเป็นการกำหนดถึงองค์ประกอบทางด้านจำนวนเรือว่าจะต้องเกิดจากกระทำของเรือลำหนึ่งต่อเรืออีกลำหนึ่ง ซึ่งในสภาพความเป็นจริงปัจจุบันมีการกระทำจากการก่อกบฏของลูกเรือเอง หรือมีแนวโน้มที่จะมีการบรรทุกระเบิดเอาไว้ในเรือเพื่อให้ระเบิดและจมลงเพื่อปิดกั้นการสัญจรในช่องแคบมะละกา ดังนั้นองค์ประกอบในเรื่องจำนวนเรือนั้นทำให้การกระทำอันเป็นโจรสลัดไม่ครอบคลุมถึงการกระทำดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น

ในกรณีศึกษาที่เกิดการกระทำผิดขึ้นในช่องแคบมะละกาคือกรณีการปล้นเรือบรรทุกก๊าซธรรมชาติเหลว SUN GAS ที่เกิดจากการโจมตีของเรือสามลำที่โจมตีต่อเรืออีกลำหนึ่ง ซึ่งตามองค์ประกอบทางด้านจำนวนเรือของการกระทำอันเป็นโจรสลัดตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กล่าวถึงองค์ประกอบทางด้านจำนวนเรือที่ต้องประกอบด้วยเรือสองลำ คือเรือลำหนึ่งกระทำต่อเรืออีกลำหนึ่ง

### 3.3.1.2.2 องค์ประกอบด้านสถานที่เกิดการกระทำผิด

จากคำจำกัดความของการกระทำอันเป็นโจรสลัดตามอนุสัญญาที่กล่าวมาข้างต้น ปรากฏองค์ประกอบทางด้านพื้นที่ที่กล่าวว่าการกระทำดังกล่าวจะเกิดขึ้นในทะเลหลวงหรืออยู่นอกเขตอำนาจรัฐใดๆ จากกรณีตัวอย่างของการกระทำผิดที่เกิดขึ้นบริเวณช่องแคบมะละกาโดยสถานที่เกิดการกระทำผิดเกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขตของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบ อย่างเช่นในกรณีการปล้นเรือ Penang Glory ที่เกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขตของอินโดนีเซีย กรณีการปล้นเรือบรรทุกสินค้า OXALIS VANDA ที่เกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขตของสิงคโปร์ รวมถึงการปล้นเรือบรรทุกก๊าซธรรมชาติเหลว SUN GAS ที่เกิดขึ้นในทะเลอาณาเขตของประเทศมาเลเซีย

ดังนั้นกรณีที่การกระทำผิดเกิดขึ้นในทะเลอาณาเขต ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศเรื่องทะเลอาณาเขตของรัฐ รัฐมีอำนาจในการใช้อำนาจอธิปไตยของตนต่อการกระทำผิดลักษณะดังกล่าวโดยการนำกฎหมายภายในของรัฐนั้นๆ มาใช้ ซึ่งเมื่อศึกษาตามลักษณะของการกระทำที่เกิดขึ้นนั้นมีลักษณะของการกระทำอันเป็นโจรสลัดซึ่งในทางกฎหมายระหว่างประเทศการกระทำดังกล่าว เป็นการกระทำอาชญากรรมต่อมวลมนุษยชาติ ที่รัฐทุกรัฐสามารถมีเขตอำนาจเหนือการกระทำดังกล่าวหากเกิดขึ้นในทะเลหลวง หากปล่อยให้ให้นำเอากฎหมายภายในของรัฐที่มีอำนาจเหนือทะเลอาณาเขตของตนมาลงโทษการกระทำผิดที่มีลักษณะเหมือนการกระทำอันเป็นโจรสลัดนั้นอาจเกิดความไม่เหมาะสม เพราะเนื่องด้วยรัฐแต่ละรัฐนั้นมีบทบัญญัติกฎหมายในเรื่องดังกล่าวที่ต่างกัน หรืออาจมีการละเลยการดำเนินคดีกับผู้ที่กระทำความผิดดังกล่าวได้

### 3.3.1.2.3 องค์ประกอบด้านวัตถุประสงค์ของการกระทำผิด

การเคลื่อนไหวขององค์กรอาชญากรรม การก่อร้ายและกองโจรเปลี่ยนแปลงไป และปรับการดำเนินงานภายหลังการสิ้นสุดสงครามเย็น การก่อการร้ายและกองโจรมีอาวุธที่ทันสมัยขึ้น แต่เนื่องจากภายหลังสงครามเย็นทำให้รัฐที่สนับสนุนการเคลื่อนไหวทางการเมือง ลดลงกลุ่มผู้ก่อการร้ายหรือกลุ่มโจรจึงเริ่มก่ออาชญากรรมเพื่อระดมเงินทุนโดยดำเนินงานในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีกลุ่มเคลื่อนไหวทางการเมืองที่กระทำการอันเป็นโจรสลัดคือ ขบวนการปลดปล่อยอาเจะห์ (Gerakan Aceh Merdeka: GAM) ในอาเจะห์

โดยขบวนการปลดปล่อยอาเจะห์มีบทบาทอยู่ในช่องแคบมะละกา โดยอาศัยการกระทำอันเป็นโจรสลัดในช่วงปี ค.ศ. 2003-2007 ทางกลุ่มได้ยอมรับว่ากระทำเพื่อหาทุนในการต่อสู้กับรัฐบาลอินโดนีเซีย เนื่องจากความขัดแย้งในอาเจะห์ขยายวงกว้างมากขึ้นทำให้ผู้ร่วมขบวนการเพิ่มขึ้นถึง 5 เท่าจึงทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน ซึ่งสมาชิกของกลุ่มได้ปล้นเรือในทางตอนเหนือของช่องแคบมะละกา โดยทางกลุ่มออกมาแสดงความรับผิดชอบต่อการโจมตีเรือเพนไรเดอร์ (MT Penrider) ของมาเลเซียเมื่อเดือนสิงหาคม ค.ศ. 2003 และเรือตรี ซามูดรา (Tri Samudra) ของอินโดนีเซียเมื่อเดือนมีนาคม ค.ศ. 2005 ทั้ง 2 กรณีมีการเรียกค่าไถ่และปล่อยตัวประกันเมื่อได้รับค่าไถ่เรียบร้อยแล้วตามที่ต้องการ การที่แสดงว่าผู้กระทำผิดเป็นสมาชิกของขบวนการอาเจะห์เพราะว่าลูกเรือจากเรือเอ็มที เพนไรเดอร์ อธิบายว่าผู้ที่ปล้นเรือสวมเครื่องแบบและพูดภาษาอาเจะห์ ลูกเรือบางคนที่ถูกจับไปกล่าวว่ายของขบวนการอาเจะห์ตั้งอยู่ในป่าของจังหวัดอาเจะห์

นอกจากนี้ขบวนการอาเจะห์ได้โจมตีเรือประมงของอินโดนีเซียและของมาเลเซีย หัวหน้าสมาคมประมงในเมืองฮูตัน เมอรลิ่งตัง (Hutan Merlintang) ประเทศมาเลเซียแจ้งว่าขบวนการอาเจะห์ได้ขโมยเรือและลักพาตัวลูกเรือไปจากหมู่บ้านโดยใช้กองเรือที่ปล้นมาจากเรือประมงของอินโดนีเซียซึ่งมีขนาดเล็กและเร็วกว่าเรือของมาเลเซียซึ่งเหมาะแก่การโจมตีมากกว่า สิ่งที่ยังชี้ว่าขบวนการอาเจะห์เป็นผู้กระทำผิดดังกล่าวคือตัวประกันที่มีโอกาสได้กลับมากล่าวถึงรายละเอียดของพวกโจรว่าโจรสวมใส่เครื่องแบบ มีตราประจำตำแหน่งและมีเหรียญตราที่แสดงว่าเป็นสมาชิกของขบวนการอาเจะห์ ตัวประกันบางคนถูกจับเข้าไปในอาณาเขตของขบวนการอาเจะห์ แต่อย่างไรก็ตามหัวหน้าของขบวนการอาเจะห์ที่ถูกเนรเทศไปที่สวีเดนปฏิเสธอย่างแข็งขันว่า

ไม่ได้กระทำการดังกล่าวและยังกล่าวหาว่าเป็นการกระทำของกลุ่มทหารของอินโดนีเซีย<sup>48</sup> เห็นได้ว่ารูปแบบของกระทำผิดดังกล่าวเป็นการกระทำของกลุ่มที่เคลื่อนไหวทางการเมือง โดยอาศัยการกระทำที่เป็นโจรสลัดหรือการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในการที่สะสมเงินทุนเพื่อวัตถุประสงค์ในการต่อสู้ทางการเมือง ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงบทบัญญัติทางกฎหมายในเรื่องคำจำกัดความเรื่องการกระทำอันเป็นโจรสลัดตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ในเรื่องขององค์ประกอบทางด้านกรกระทำผิดนั้นเพื่อวัตถุประสงค์ส่วนตัว แต่ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นเป็นการกระทำเพื่อวัตถุประสงค์ทางการเมืองของขบวนการอาเจห์ จึงไม่จัดเป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัดทั้งที่การกระทำดังกล่าวเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของการเดินเรือในช่องแคบมะละกาในระดับกฎหมายภายในประเทศของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบได้แก่สิงคโปร์ได้กำหนดถึงการกระทำอันเป็นโจรสลัดไว้ โดยที่มีได้คำนึงถึงวัตถุประสงค์ของการกระทำแต่มุ่งคุ้มครองสิ่งที่มุ่งกระทำที่มีความสัมพันธ์กับสิงคโปร์ได้แก่เรือสัญชาติสิงคโปร์ ทรัพย์สินบนเรือที่เจ้าของเป็นคนสิงคโปร์และผู้ที่ถูกกระทำคือคนสัญชาติสิงคโปร์ ส่วนสองประเทศที่เหนือมีการกำหนดถึงการก่อการร้ายเป็นกฎหมายภายในประเทศกฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับได้ในการกระทำผิดลักษณะที่เกิดขึ้นจากวัตถุประสงค์ทางการเมือง แต่ในกฎหมายอินโดนีเซียมีข้อจำกัดบางประการคือลักษณะของการกระทำที่ไม่ครอบคลุมถึงการปล้นเรือและขโมยเรือ เพราะกฎหมายของอินโดนีเซียกำหนดถึงลักษณะการกระทำที่เป็นการทำให้เกิดระเบิด น้ำท่วม และการวางเพลิง เท่านั้น ในทางกฎหมายระหว่างประเทศนั้นหากรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบทั้งสามได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาเพื่อลงโทษปราบปรามการกระทำผิดต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 การกระทำในลักษณะนี้จัดเป็นการกระทำที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือซึ่งทำให้รัฐนั้นเข้าไปจัดการกับการกระทำดังกล่าวได้ ซึ่งในทางปฏิบัติรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบทั้ง 3 มีเพียงประเทศสิงคโปร์เท่านั้นที่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญานับดังกล่าว

จากข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นนั้นเกิดขึ้นในทะเลอาณาเขตของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบจึงประสบปัญหาในการปรับใช้คำนิยามดังกล่าวเพื่อมาลงโทษกับผู้กระทำความผิดเนื่องจากความผิดนั้นไม่ได้เป็นไปตามองค์ประกอบทั้งหมดที่ได้กำหนดเอาไว้ในคำนิยามหรือองค์ประกอบของการกระทำอันเป็นโจรสลัดตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยเรื่องทะเลหลวง ค.ศ. 1958 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

<sup>48</sup> Carolin Liss, "The roots of piracy in Southeast Asia," Austral Policy Forum 07-18A, (22 October 2007), P.7



### 3.3.1.3 ปัญหาการไล่ตามติดพัน

ในกรณีจับผู้กระทำความผิดจากการปล้นเรือจะใช้กฎหมายที่เรือนั้นซังกงหรือกฎหมายของประเทศที่เรือเข้าไปในน่านน้ำ รัฐชายฝั่งจะมีอำนาจเหนือเรือต่างชาติอย่างไรบ้าง และรัฐชายฝั่งจะดำเนินการติดตามจับกุมเรือที่กระทำความผิดได้หรือไม่ ในเรื่องนี้ต้องนำเอาบทบัญญัติของอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 111<sup>49</sup> สำหรับอำนาจของรัฐชายฝั่งเหนือคดีที่เกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขตของตนจะมีหลักว่าในกรณีที่มีการกระทำความผิดทางอาญาบนเรือต่างชาติ โดยปกติแล้วเขตอำนาจทางอาญาเหนือการกระทำความผิดบนเรือต่างชาติจะตกแก่รัฐเจ้าของสัญชาติเรือ (Flag State) รัฐชายฝั่งไม่อาจใช้เขตอำนาจทางกฎหมายอาญา เพื่อจับกุมบุคคลใดหรือสอบสวนการกระทำความผิดอาญาใดซึ่งได้กระทำความผิดขึ้นบนเรือต่างชาติในขณะที่เรือนั้นใช้สิทธิผ่านทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งได้ เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้<sup>50</sup>

1. ถ้าผลแห่งการกระทำความผิดอาญานั้นขยายไปถึงรัฐชายฝั่ง
2. ถ้าความผิดอาญานั้นกระทบกระเทือนต่อความสงบสุขของรัฐชายฝั่งหรือความสงบเรียบร้อยอันดีของทะเลอาณาเขต
3. ถ้านายเรือหรือเจ้าหน้าที่การทูตหรือเจ้าหน้าที่กงสุลของรัฐเจ้าของธงเรือ ได้ร้องขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่รัฐชายฝั่งหรือ
4. ถ้ามาตรการเช่นนั้นจำเป็นสำหรับการปกป้องการลักลอบค้ายาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท

อย่างไรก็ดี รัฐชายฝั่งไม่อาจกระทำการจับกุมหรือดำเนินคดีต่อบุคคลใดบนเรือต่างชาติหากบุคคลนั้นได้กระทำความผิดก่อนที่เรือนั้นจะใช้สิทธิผ่านเข้ามาในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งและเรือนั้นมีได้เข้าไปในท่าเรือหรือน่านน้ำภายในของรัฐชายฝั่ง เว้นแต่การกระทำ

<sup>49</sup> ดูภาคผนวก ก.

<sup>50</sup> จตุรนต์ ติระวัฒน์, "อาณาเขตทางทะเลของประเทศไทย : ปัญหากฎหมายในทางปฏิบัติ ในส่วนที่เกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านและประชาคมระหว่างประเทศ," (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์), 2541



ความผิดนอกเขตทะเลอาณาเขตนั้นจะเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายของรัฐชายฝั่งเกี่ยวกับการคุ้มครองสภาพแวดล้อมหรือเกี่ยวกับการคุ้มครองทรัพยากรธรรมชาติในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ<sup>51</sup>

การไล่ตามติดพันตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 นั้นในกรณีที่มีการกระทำผิดในลักษณะของการกระทำอันเป็นโจรสลัดขึ้น หากเรือของเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจไล่ตามติดพันเรือต่างชาติ ในกรณีที่เรือลำดังกล่าวเข้าไปสู่ทะเลอาณาเขตของรัฐของตนหรือของรัฐที่สาม สิทธิการไล่ตามติดพันสิ้นสุดลงทันที<sup>52</sup> เมื่อพิจารณาถึงสภาพภูมิศาสตร์ที่ตั้งของช่องแคบมะละกาที่มีความแคบมาก บางส่วนทะเลอาณาเขตยังทับซ้อนกัน ดังนั้นการที่เรือที่กระทำผิดจะแล่นเข้าไปในทะเลอาณาเขตของรัฐที่สามจึงเป็นไปได้ง่ายซึ่งทำให้สิทธิของการไล่ตามติดพันระงับลงไปทันที ดังนั้นจึงเกิดเป็นอุปสรรคในการติดตามจับกุมเรือที่กระทำผิด

เมื่อการปรับใช้อุสัญญาเจนีวาว่าด้วยเรื่องทะเลหลวง ค.ศ. 1958 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักในการปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดไม่สามารถปราบปรามการกระทำอันเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยในการเดินเรือในช่องแคบมะละกาซึ่งการกระทำผิดส่วนมากเกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขต<sup>53</sup> จึงต้องพิจารณากฎหมายอื่นๆที่ครอบคลุมการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกาโดยนั้นคืออนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

### 3.3.2 ปัญหาในการปรับหรือบังคับใช้กฎหมายอันเกี่ยวกับการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ

จากการศึกษากรณีเกิดการกระทำผิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขตที่เรียกว่าเป็นการปล้นเรือโดยใช้อาวุธนั้นต้องนำกฎหมายภายในของรัฐที่การกระทำผิดเกิดขึ้นมาบังคับใช้เนื่องจากการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนดนั้นไม่มีสภาพบังคับ

<sup>51</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, "กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 1," (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน), 2544, น.39

<sup>52</sup> ข้อ 111 วรรค 3 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

<sup>53</sup> Adam J.Young, "Causative Factors of Contemporary Piracy," in *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: History, Causes and Remedies*, (Singapore: ISEAS Publishing, 2007), p.80.

เป็นกฎหมายระหว่างประเทศ ดังนั้นจึงต้องพิจารณาถึงกฎหมายภายในที่กำหนดการกระทำผิดต่อเรือที่กระทำขึ้นในทะเลอาณาเขตของตนว่ามีลักษณะเป็นอย่างไร ซึ่งจากการศึกษาพบว่ากฎหมายของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบแต่ละรัฐกำหนดฐานความผิดลักษณะดังกล่าวไม่เหมือนกันรวมถึงการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดที่แตกต่างกันด้วย แต่เนื่องจากการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่เกิดขึ้นในบริเวณช่องแคบมะละกาที่เป็นช่องแคบที่มีการใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีความคับคั่ง กรณีที่เกิดการกระทำความผิดขึ้นย่อมส่งผลกระทบต่อหลายฝ่ายตั้งแต่ผู้ที่ถูกกระทำ เจ้าของเรือ เจ้าของสินค้า และอุตสาหกรรมการเดินทางเรือ ปัญหาดังกล่าวจึงเป็นปัญหาสำคัญที่ควรมีกฎหมายที่บังคับใช้เป็นไปในแนวทางเดียวกันเพื่อเป็นการรับประกันว่าผู้กระทำความผิดจะได้รับการลงโทษและการลงโทษนั้นต้องมีความเหมาะสมต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

เมื่อพิจารณาสภาพปัญหาการกระทำผิดต่อเรือที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกา จะเห็นได้ว่าการกระทำผิดที่เกิดขึ้นต่อเรือนั้นมีการกระทำอันเป็นโจรสลัด ซึ่งในบางกรณีถึงแม้จะเกิดขึ้นภายนอกเขตอำนาจของรัฐแต่ก็มิได้เป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัดเนื่องจากขาดองค์ประกอบในบางประการ ทั้งในทางกฎหมายระหว่างประเทศยังไม่มีกฎหมายที่บังคับเกี่ยวกับ การกระทำผิดที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากการกระทำอันเป็นโจรสลัดที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกามีเพียงการวางแนวทางปฏิบัติแก่รัฐที่ออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ทั้งประกอบกับ ข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธใน เอเชียที่กำหนดในเรื่องการปล้นเรือโดยใช้อาวุธยังไม่มีผลบังคับต่อรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบมะละกา ทั้งหมด ดังนั้นจึงต้องพิจารณากฎหมายภายในของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบที่มีอยู่ ซึ่งจากการศึกษาพบว่ากฎหมายภายในของแต่ละประเทศมีความหลากหลายอย่างสิ้นเชิงไปริมีการกำหนดความผิดฐานโจรสลัดเป็นกฎหมายภายใน ส่วนประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซียมิได้กำหนดถึงความผิดฐานโจรสลัด หากแต่เพียงอาศัยลักษณะของการกระทำลงโทษผู้กระทำความผิดในฐานการก่อการร้าย นอกจากนี้จะมีลักษณะความผิดที่หลากหลายแล้วการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดยังมีความแตกต่างกันอีกด้วย จึงเห็นได้ว่ากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่มีผลบังคับต่อช่องแคบมะละกายังประสบปัญหาบางประการ ทำให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้