

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

โจรสลัดดูเหมือนจะเป็นอาชญากรรม หรือความผิดระหว่างประเทศฐานแรกสุด ในประวัติศาสตร์อารยธรรมโลก อาจกล่าวได้ว่าโจรสลัดเกิดขึ้นพร้อม ๆ กับความสำเร็จของมนุษย์ในการสร้างเรือเดินทะเล และได้วิวัฒนาการขึ้นเรื่อย ๆ ตามยุคตามสมัย และสามารถแบ่งวิวัฒนาการของโจรสลัดออกได้เป็น 4 ยุค ในยุคประวัติศาสตร์จากการศึกษาพบว่าไม่มีใครทราบแน่ชัดว่าโจรสลัดเกิดขึ้นครั้งแรกเมื่อใดและในหน้าที่ใด แต่หลักฐานทางประวัติศาสตร์บ่งชี้ว่าโจรสลัดได้เกิดขึ้นมาแล้วไม่น้อยกว่า 3,000 ปี จากมหากาพย์ Odyssey หรือที่ชาวไทยรู้จักกันในภาพยนตร์เรื่อง "สงครามกรุงทรอยน์" ของโฮเมอร์ สะท้อนให้เห็นภาพว่าในการออกทะเลแต่ละครั้งมีความยากลำบาก ไม่เพียงแต่ต้องฝ่าคลื่นลมและพายุกลางทะเลแล้ว ยังต้องเผชิญกับโจรสลัดด้วย กรีกเป็นชาติแรกที่พัฒนาการเดินเรือระหว่างประเทศมาแล้วไม่น้อยกว่า 1,000 ปีก่อนคริสตกาล ต่อมาก็เป็นชาวฟินิเซียที่ได้พัฒนาระบบการเดินเรือทางทะเลอย่างมากในสมัยนั้น และได้เริ่มทำการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศอย่างจริงจังในแถบทะเลเอเจียน (Aegean Sea) และเรือของชาวฟินิเซียจำนวนไม่น้อย ที่ถูกโจรสลัดชาวฟินิเซียด้วยกันปล้นสะดมกลางทะเล ต่อมาในสมัยกลางของประวัติศาสตร์ (ค.ศ. 1000-1400) พวกไวกิง (viking) ซึ่งมีถิ่นฐานเดิมอยู่ทางเหนือของยุโรปบริเวณสแกนดิเนเวียในปัจจุบัน เป็นพวกที่มีอำนาจทางทะเลมาก ได้เข้าโจมตีเมืองต่าง ๆ ของอังกฤษ และสกอตแลนด์ ฝรั่งเศส สเปน เยอรมัน รัสเซีย ต่อมาในกลางศตวรรษที่ 12 ภายใต้การริเริ่มของนครรัฐ Libeck (ปัจจุบันอยู่ในเยอรมัน) สมาพันธ์ฮันเซียติกได้ก่อตั้งขึ้น โดยมีนครรัฐ (Hamburg London) และ Bergen (ประเทศนอร์เวย์ปัจจุบัน) เป็นสมาชิก เพื่อรวมตัวกันปราบปรามโจรสลัด และนับเป็นก้าวแรกของการร่วมมือระหว่างประเทศ ในการปราบปรามความผิดทางทะเล เมื่อสหพันธ์ฮันเซียติกได้ทำการปราบปรามโจรสลัดอย่างจริงจัง ทำให้โจรสลัดลดลงและหายไป

ระยะหนึ่ง ในยุคล่าอาณานิคม ค.ศ.1400 - 1800 กลุ่มชาวเตอร์กเข้าทำการยึดกรุงคอนสแตนติโนเปิลซึ่งเป็นเมืองหลวงของจักรวรรดิโรมันตะวันออกในปี ค.ศ.1453 ทำให้การค้าระหว่างยุโรปและตะวันออกถูกตัดขาดลง เป็นเหตุให้ชาวยุโรปจำต้องหาเส้นทางการค้ากับตะวันออกใหม่ ในคริสต์ศตวรรษที่ 15 ได้เกิดการปฏิรูปศาสนาคริสต์ครั้งใหญ่ กษัตริย์ฝรั่งเศสเกลียดซึ่งพวกโปรเตสแตนต์มาก โดยเฉพาะพวกฮิวเกอว์โนต์ (Huguenots) และทำการปราบพวกฮิวเกอว์โนต์อย่างรุนแรง พวกฮิวเกอว์โนต์จึงอพยพมุ่งหน้าสู่ทวีปอเมริกา และพวกอพยพนี้ บางกลุ่มก็ทำการโจรสลัดเสียเอง โคลัมบัส (Columbus) ในการเดินทางไปทวีปอเมริกาก็เคยถูกโจรสลัดฝรั่งเศสโจมตีที่แหลมเซนต์ วินเซนต์ (Cape St. Vincent) โจรสลัดอังกฤษก็เป็นโจรสลัดที่มีบทบาท ในยุคล่าอาณานิคม เนื่องจากในระยะแรกอำนาจทางเรืออังกฤษมีความอ่อนแอกว่าสเปนและสเปนคอยกีดกันการค้าระหว่างอังกฤษกับอาณานิคมของสเปนในทวีปอเมริกา พระนางอลิซาเบธของอังกฤษจึงให้การสนับสนุนโจรสลัดของอังกฤษ เข้าโจมตีเรือของสเปน จนในศตวรรษที่ 17 อังกฤษ ฮอลันดา และโปรตุเกส ได้แข่งขันกันอย่างมากในการสร้างจักรวรรดิในทวีปเอเชีย โดยอังกฤษตั้งบริษัทอินเดียตะวันออกทางฮอลันดาก็ตั้งบริษัทอินเดียตะวันออกเช่นเดียวกัน บริษัทอินเดียตะวันออกทั้งของอังกฤษและฮอลันดาได้ร่วมมือกันทำการต่อต้านโจรสลัดจนเป็นผลสำเร็จอย่างมากในแถบมหาสมุทรอินเดีย โจรสลัดในมหาสมุทรอินเดีย นอกจากจะทำการปล้นสะดมแล้วยังทำการค้าทาสด้วย และเป็นที่น่าสนใจว่าผู้ที่ เป็นโจรสลัดในสมัยนั้นถือว่าเป็นอาชีพที่มีเกียรติและทำรายได้ให้กับโจรสลัดอย่างมหาศาล ในยุคสุดท้าย คือยุคประวัติศาสตร์ร่วมสมัย (ช่วงปลาย ค.ศ.1900) โจรสลัดแทบจะหายไปจากท้องทะเล เนื่องจากเรือเดินทะเลมีขนาดใหญ่ขึ้น มีอาวุธ ระบบโทรคมนาคมและการสื่อสารที่ทันสมัยและกลับกลายเป็นสลัดอากาศ (Hijack) ทำการจี้เครื่องบินระหว่างประเทศแทน และทะเลจีนใต้ และมีการกล่าวหาว่าเรือประมงไทยทำการปล้นสะดมและข่มขืนชาวเวียดนามที่อพยพลี้ภัยทางการเมืองมาทางทะเล

สำหรับโจรสลัดในประเทศไทย มีหลักฐานปรากฏขึ้นตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัย พ่อขุนรามคำแหงมหาราช เคยส่งคณะทูตไปเจริญสัมพันธไมตรีกับพระเจ้าแผ่นดินจีนสมัยราชวงศ์หยวน และมีการส่งบรรณาการไปถวายพระเจ้าจักรพรรดิจีน ในการส่งบรรณาการบางครั้งก็ถูกโจรสลัดโจมตี หลักฐานที่แน่ชัดมาปรากฏอีกครั้งในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช เมื่อมีการปล้นสินค้าของอังกฤษในเรือชาวอินเดียและเรือที่ทำการปล้นเป็นเรือที่ชักธงไทย อันเป็นชนวนให้

เกิดสงครามระหว่างประเทศไทยกับบริษัทยูนิเดียนเดย์ตะวันออก ต่อมาในรัชสมัยพระรามาธิบดีที่ 1 (พระเจ้าอู่ทอง) ก็ปรากฏว่ามีโจรสลัดเกิดขึ้น ดังมีปรากฏในกฎหมายพระไอยการลักษณะโจร พ.ศ. 1903 เมื่อปี พ.ศ. 2518 ได้มีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองครั้งใหญ่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ ประเทศเวียดนาม ลาว และกัมพูชา โดยเปลี่ยนแปลงการปกครองไปสู่แบบสังคมนิยม และในการนี้ ชาวเวียดนามจำนวนมากได้หลบหนีเข้าประเทศไทยและมาเลเซีย โดยทางเรือ โดยนำสมบัติและสิ่งของอันมีค่าติดตัวมาด้วย และผู้อพยพชาวเวียดนามบางส่วนถูกชาวประมงไทยฉกฉวยโอกาสทำการฆ่า ช่มชู้ และปล้นสะดม ทำให้มีชาวแพร่ไปทั่วโลก และเป็นเหตุให้ประเทศไทยต้องตราพระราชบัญญัติว่าด้วยการปราบปรามโจรสลัดขึ้น เป็นมาตรการในการปราบปราม

ส่วนในเรื่องเนื้อหาของกฎหมายว่าด้วยการปราบปรามโจรสลัด ก็มีทั้งส่วนที่เป็นจารีตประเพณีตามกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายภายในของประเทศต่าง ๆ โดยตามกฎหมายระหว่างประเทศ ถือว่าการกระทำอันเป็นโจรสลัดเป็นอาชญากรรมต่อมวลมนุษยชาติทั้งมวล (Hostis humanis generis) และมีผลกระทบต่อทุกรัฐโดยไม่จำเพาะเจาะจงรัฐใดรัฐหนึ่ง รัฐทั้งมวลจึงมีอำนาจในการลงโทษโจรสลัดได้ โดยถือว่าการกระทำอันเป็นโจรสลัดเป็นความผิดสากล (International Crime) แต่เดิมความหมายของการกระทำอันเป็นโจรสลัดแคบเพียงว่า "เป็นการปล้นทรัพย์ในทะเลหลวง" ต่อมาได้ให้ความหมายกว้างขึ้นว่า "เป็นการกระทำโดยความรุนแรงที่มีขอบต่อบุคคลหรือทรัพย์สินในทะเลหลวง" ในปัจจุบันได้มีอนุสัญญาระหว่างประเทศ 2 ฉบับ ได้ให้คำนิยามความผิดฐานโจรสลัดไว้คือ อนุสัญญาทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ข้อ 15 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 101 ซึ่งมีใจความเหมือนกันดังนี้

ข้อ 101

คำนิยามของการกระทำอันเป็นโจรสลัด

การกระทำอันเป็นโจรสลัดประกอบด้วยการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้:

(เอ) การกระทำใด ๆ อันมิชอบด้วยกฎหมาย โดยการใช้กำลังหรือการกักขัง, หรือการกระทำใด ๆ อันเป็นการปล้น, ซึ่งกระทำเพื่อวัตถุประสงค์ส่วนตัวโดยลูกเรือ หรือผู้โดยสารของเรือ เอกชนหรืออากาศยานเอกชน, และมุ่งกระทำ:

(1) ในทะเลหลวง, ต่อเรือหรืออากาศยานลำอื่น, หรือต่อบุคคล หรือทรัพย์สินในเรือหรืออากาศยานเช่นว่านั้น:

(2) ต่อเรือ, อากาศยาน, บุคคลหรือทรัพย์สินในที่ที่อยู่นอกเขตอำนาจของรัฐใด ๆ

(บี) การกระทำอันเป็นการเข้าร่วมโดยสมัครใจในการปฏิบัติการของเรือหรือของอากาศยานโดยทราบว่าการปฏิบัติการณ์ทำให้เรือหรืออากาศยานนั้นเป็นโจรสลัด :

(ซี) การกระทำอันเป็นการยุยงหรืออำนวยความสะดวกโดยจงใจต่อการกระทำที่ระบุไว้ในวรรค (เอ) หรือ (บี)

ในส่วนของประเทศไทย ก่อนใช้พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ.2534 คงใช้ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 7(3) บังคับ กล่าวคือการกระทำผิดฐานชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ในทะเลหลวง จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ซึ่งนับว่าอยู่ในความหมายที่แคบ หลังจากประกาศใช้พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ.2534 แล้ว ความหมายของการกระทำอันเป็นโจรสลัดได้กว้างขึ้นกว่าเดิมและสอดคล้องกับอนุสัญญาทะเลหลวง ค.ศ.1958 และอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 คือมีความหมายว่า"การกระทำอันเป็นโจรสลัด" หมายความว่า

(ก) ยึด หรือ เข้าควบคุมเรือลำใด โดยใช้กำลัง หรือขู่เข็ญว่าจะกระทำอันตรายต่อเรือ หรือโดยใช้กำลังประทุษร้ายหรือโดยขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายต่อบุคคลในเรือนั้น

(ข) ทำลายเรือ ทำให้เกิดความเสียหายแก่เรือ หรือกระทำด้วยประการใด ๆ อันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่เรือ

(ค) หน่วงเหนี่ยว กักขัง หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ให้ผู้นั้นปราศจากเสรีภาพในร่างกาย หรือ

(ง) ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์

ซึ่งได้กระทำในทะเลหลวงหรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะไม่ว่าจะเป็นของประเทศไทย โดยบุคคลในเรือ เอกชนหรืออากาศยาน เอกชนลำหนึ่งต่อเรือ บุคคล หรือทรัพย์สินในเรืออีกลำหนึ่ง และได้กระทำไปเพื่อประโยชน์ส่วนตัวของผู้กระทำนั้น

อย่างไรก็ดีแม้ประเทศไทยจะได้ตราพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ.2534 มาบังคับใช้แล้วก็ตาม แต่ก็ยังเห็นว่าพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวยังมีส่วนบกพร่องอยู่ในเรื่องการใช้อุดมฉันทของเจ้าหน้าที่ทหารเรือในการปฏิบัติ ที่เพียงแต่อาศัย "เหตุอันควรสงสัย" เรื่องระยะเวลาในการควบคุมผู้ต้องหาของเจ้าหน้าที่ทหารเรือซึ่งมีระยะเวลามากเกินไป ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ทหารเรือในการปฏิบัติ ซึ่งค่อนข้างจะให้รับผิดชอบ

ขอบเขตที่จำกัด ทำให้กระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนอย่างมาก การคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชนค่อนข้างที่จะน้อย และเป็นผลให้เกิดความเสียหายเกี่ยวกับภาระค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการตรวจค้นและยึดเรือ ตลอดจนความไม่สอดคล้องของพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 และประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 7 (3)

ความบกพร่องดังกล่าว เห็นสมควรที่จะได้มีการปรับปรุงแก้ไข ซึ่งผู้เขียนขอเสนอแนวทางในการแก้ไขดังนี้

1. การแก้ไขกฎหมาย

1.1 การใช้ดุลพินิจของพนักงานเจ้าหน้าที่

ในเรื่องของการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ทหารเรือ ในการตรวจสอบตรวจค้นจับกุมและควบคุมบุคคล และควบคุมหรือยึดเรือหรืออากาศยาน ได้อาศัยแต่เพียงว่า "มีเหตุอันควรสงสัย" ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6 วรรคแรก มาตรา 7(3) และมาตรา 9 วรรคสอง นั้น เห็นว่าเป็นการให้ดุลพินิจแก่เจ้าหน้าที่ทหารเรือมากเกินไป เพราะคำว่า "เหตุอันควรสงสัย" ไม่มีองค์ประกอบของพยานหลักฐานเลย ถึงแม้ว่าการบัญญัติดังกล่าวจะเป็นการที่ทำให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือปฏิบัติหน้าที่ได้คล่องตัวก็ตามแต่ก็อาจเป็นการกระทบต่อสิทธิของผู้กระทำกรโดยสุจริตได้มากเช่นเดียวกัน ดังที่ได้กล่าวในรายละเอียดไว้ในข้อ 2.2 ของบทที่ 4 จึงไม่ขอกล่าวซ้ำอีก

ผู้เขียนเห็นควรแก้ไขข้อความในมาตรา 6 วรรคแรก มาตรา 7(3) และมาตรา 9 วรรคสอง จากข้อความที่ระบุว่า "มีเหตุอันควรสงสัย" เป็นข้อความว่า "มีมูลอันควรสงสัย" หรือข้อความว่า "มีมูลอันควรเชื่อได้ว่า" ทั้งนี้ เพื่อเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัติจะได้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและรอบคอบยิ่งขึ้น เพราะการมีมูลอันควรเชื่อได้ว่านั้น ต้องมีพยานหลักฐานบ้าง แม้จะไม่แน่นอนหาเสียทีเดียวก็ตาม

1.2 ระยะเวลาการควบคุมผู้ต้องหา

เรื่องระยะเวลาการควบคุมผู้ต้องหาตามบทบัญญัติมาตรา 12 ที่ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ทหารเรือควบคุมผู้ต้องหาก่อนส่งผู้ต้องหาให้พนักงานสอบสวนเป็นเวลา 30 วัน และหากจำเป็นยังขอขยายเวลาต่อผู้บัญชาการทหารเรือได้เท่าที่จำเป็นแก่การเดินทางนั้น มีความ

เห็นว่าระยะเวลาในส่วนที่เกินจาก 30 วัน และอยู่ในอำนาจของผู้บัญชาการทหารเรือนั้น กฎหมายให้อำนาจแก่ผู้บัญชาการทหารเรือมากเกินไป อันอาจให้ผู้ต้องหาคืออยู่ในความควบคุมของเจ้าหน้าที่ทหารเรือโดยไม่มีกำหนดระยะเวลาที่แน่นอน อันเป็นการริดรอนสิทธิและเสรีภาพของประชาชนดังกล่าวในรายละเอียดไว้แล้วในข้อ 4.2.1 ของบทที่ 4 จึงไม่ขอกล่าวซ้ำอีก

ผู้เขียนมีความเห็นว่า ในส่วนของระยะเวลาการควบคุมผู้ต้องหาที่อยู่ในอำนาจเจ้าหน้าที่ทหารเรือเมื่อครบ 30 วัน แล้วยังส่งตัวผู้ต้องหาให้พนักงานสอบสวนไม่ได้ ควรกำหนดให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือขอรับอนุมัติจากผู้บัญชาการทหารเรือ เพื่อขยายเวลาออกไปอีกได้เท่าที่จำเป็นแก่การเดินทาง แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินกว่า 12 วัน เพื่อให้เป็นการสอดคล้องกับการขอฝากขังผู้ต้องหาต่อศาลตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

1.3 ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ของรัฐ

ในเรื่องของความรับผิดชอบต่อส่วนตัวของเจ้าหน้าที่ทหารเรือผู้ปฏิบัติ ตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 11 ที่ให้รับผิดชอบในบรรดาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ แต่เฉพาะที่ได้กระทำโดยจงใจให้เกิดความเสียหายหรือ โดยความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงนั้น น่าจะขัดกับข้อ 106 ของอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 และตามข้อ 110(3) ของอนุสัญญาฉบับเดียวกันก็ระบุให้รัฐที่ทำการตรวจค้น ยึดเรือที่สงสัยว่าเป็นโจรสลัด โดยไม่มีมูลเหตุอันเพียงพอ ต้องรับผิดชอบต่อ การตรวจค้นและยึดเรือ นั้น ดังกล่าวในรายละเอียดไว้แล้วในข้อ 4.1 ของบทที่ 4 จึงไม่ขอกล่าวซ้ำอีก

ผู้เขียนจึงเห็นควรแก้ไข มาตรา 11 เป็นดังนี้

มาตรา 11 ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ เจ้าหน้าที่ทหารเรือไม่ต้องรับผิดชอบในส่วนตัวในบรรดาความเสียหายที่เกิดขึ้น เว้นแต่จะได้กระทำไปโดยไม่มีมูลอันเพียงพอที่จะเชื่อว่าจะมีหรือได้มีการกระทำอันเป็นโจรสลัด หรือโดยความประมาทเลินเล่อ หรือได้กระทำโดยจงใจให้เกิดความเสียหาย

1.4 สิทธิในการขอลปล่อยเรือ

ในเรื่องเกี่ยวกับสิทธิในการขอปล่อยเรือ และการเรียกร้องค่าเสียหาย ตามบทบัญญัติในมาตรา 8 ที่ไม่ให้สิทธิร้องขอปล่อยเรือที่ถูกควบคุมนั้น เห็นว่าเป็นการตัดสิทธิ

บุคคลที่สามซึ่งกระทำการโดยสุจริต จึงไม่เป็นการสอดคล้องกับข้อ 105 ของอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่อนุญาตให้รัฐทุกรัฐอาจยึดเรือหรืออากาศยานโจรสลัดได้ และศาลของรัฐซึ่งดำเนินการยึด อาจวินิจฉัยไทยที่จะลง และกำหนดการที่จะต้องกระทำเกี่ยวกับเรือ หรืออากาศยานนั้น แต่ทั้งนี้ต้องไม่เป็นการตัดสิทธิของบุคคลที่สามซึ่งกระทำการโดยสุจริต ดังได้กล่าวในรายละเอียดไว้ในข้อ 4.2.2 ของบทที่ 4 จึงไม่ขอกล่าวซ้ำอีก

ผู้เขียนจึงเห็นควรแก้ไข มาตรา 8 เป็นดังนี้

มาตรา 8 ในกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการสืบสวนเบื้องต้นหรือการสอบสวนเมื่ออำนาจควบคุมเรือหรืออากาศยานที่ถูกควบคุมผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ไม่ว่าจะ เป็นของประเทศไทยหรือทะเลหลวงไปยังที่แห่งใดแห่งหนึ่งได้ โดยผู้ใดจะอ้างเหตุดังกล่าวมาร้องขอให้ปล่อยเรือหรืออากาศยานที่ถูกควบคุมนั้นไม่ได้ แต่ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิของบุคคลที่สามซึ่งได้กระทำการโดยสุจริต

ก่อนคดีเสร็จสิ้น หากพนักงานสอบสวนเห็นว่า การยึดเรือหรืออากาศยานดังกล่าวในวรรคก่อน ไว้ จะเป็นภาระในการดูแลรักษาของพนักงานสอบสวนหรือเจ้าหน้าที่ทหารเรือที่ยึดไว้แทนพนักงานสอบสวน หรือผู้ควบคุม ผู้ครอบครองหรือเจ้าของเรือหรืออากาศยานที่ถูกยึดต้องเสียค่าภาระหรือค่าใช้จ่ายจำนวนมาก ให้พนักงานสอบสวนเมื่ออำนาจปล่อยเรือหรืออากาศยานนั้นได้โดยมีประกัน หรือมีประกันและหลักประกัน ทั้งนี้ โดยความเห็นชอบของอัยการสูงสุด

1.5 ค่าภาระหรือค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการยึดเรือ

ในเรื่องเกี่ยวกับค่าภาระและค่าใช้จ่ายตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 9 วรรคสอง ที่ให้เจ้าของเรือหรืออากาศยานเป็นผู้รับผิดชอบค่าภาระและค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการเก็บรักษาเรือหรืออากาศยานระหว่างการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นในทุกกรณีนั้น น่าจะขัดกับข้อ 106 ของอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่กำหนดว่า ในกรณีที่การยึดเรือหรืออากาศยาน โดยมีข้อสงสัยว่าเป็นโจรสลัดได้กระทำไปโดยไม่มีมูลเหตุอันเพียงพอ รัฐซึ่งทำการยึดจะต้องรับผิดชอบต่อรัฐซึ่งเรือหรืออากาศยานนั้นถือสัญชาติในความเสี่ยง หรือความเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการยึดนั้น ดังได้กล่าวในรายละเอียดไว้ในข้อ 4.2.2 ของบทที่ 4 จึงไม่ขอกล่าวซ้ำอีก

ผู้เขียนจึงเห็นควรแก้ไข มาตรา 9 วรรคสอง เป็นดังนี้

มาตรา 9 วรรคสอง ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ทหารเรือได้ควบคุมหรือยึดเรือหรืออากาศยานหรือสิ่งของอื่นใด โดยมีข้อสงสัยว่า จะมีหรือได้มีการกระทำอันเป็นโจรสลัดได้กระทำไปโดยไม่มี

มูลเหตุอันเพียงพอ ให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือที่ทำการควบคุมหรือยึดเรือ หรืออากาศยาน ต้องรับผิดชอบต่อการสูญเสียหรือเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการยึดนั้น



1.6 ประมวลกฎหมายอาญาไม่สอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด

กรณีตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 7(3) ที่บัญญัติให้การกระทำความผิดฐานชิงทรัพย์ ตามมาตรา 339 และความผิดฐานปล้นทรัพย์ตามมาตรา 340 ซึ่งได้กระทำในทะเลหลวง ให้ต้องรับโทษในราชอาณาจักรนั้น เห็นว่า เมื่อได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ.2534 แล้ว ความผิดฐานชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ที่ได้กระทำในทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เป็นความผิดฐานโจรสลัดตามมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว ซึ่งมีองค์ประกอบที่กว้างกว่าตามมาตรา 7(3) แม้ว่าเป็นส่วนขององค์ประกอบเรื่องเรือ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดจะต้องมีเรือสองลำเข้ามาเกี่ยวข้อง ส่วนตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 7(3) มุ่งการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในเรือหรืออากาศยานลำเดียวกันก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาถึงข้อเท็จจริงที่จะเกิดขึ้น หากข้อเท็จจริงนั้นไม่สามารถปรับเข้าได้กับพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ.2534 มาตรา 20 แล้ว ก็ยังสามารถปรับเข้าได้กับการกระทำผิดฐานต่าง ๆ ตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายอาญา และศาลไทยก็มีอำนาจลงโทษได้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 4 มาตรา 5 มาตรา 8 ดังที่กล่าวในรายละเอียดไว้แล้วในข้อ 6 ของบทที่ 4 จึงไม่ขอกล่าวซ้ำในที่นี้อีก

ผู้เขียนเห็นควรที่จะต้องแก้ไขประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 7(3) เสียใหม่ ให้เป็นการสอดคล้องกับพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 โดยแก้ไขเป็นดังนี้

มาตรา 7 ผู้ใดกระทำความผิดดังระบุไว้ต่อไปนี้ นอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร คือ

(1) . . .

(2) . . .

(3) ความผิดฐานกระทำการอันเป็นโจรสลัดตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกัน

และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด

1.7 ให้อำนาจแก่ตำรวจเป็นเจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัติ

ควรแก้ไขพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด

พ.ศ. 2534 ในมาตราต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยให้ตำรวจเป็นเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติ ด้วยเช่นเดียวกับทหารเรือ ดังเหตุผลที่ได้กล่าวไว้แล้วในข้อ 4.1 ของบทที่ 4

2. การแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติ

เนื่องจากความผิดฐานโจรสลัด ตามพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 เกิดขึ้นในเขตทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งถือว่าอยู่นอกราชอาณาจักร และการกระทำผิดที่ผ่าน ๆ มามากจะเป็นชาวประมงที่จกฉวยโอกาส ทั้งประเทศค้าขายเองก็มีท้องที่ที่มีเขตติดต่อกับทะเลอยู่หลายจังหวัด บางจังหวัดเจ้าหน้าที่ทหารเรือก็ไม่สะดวกในการนำผู้ต้องหา พยานหลักฐาน ตลอดจนเรือที่ยึดไว้ส่งให้แก่พนักงานสอบสวนฝ่ายตำรวจ ประกอบกับตามพระราชบัญญัตินี้ มาตรา 10 ได้ให้อำนาจผู้บัญชาการทหารเรือและอธิบดีกรมตำรวจเป็นผู้กำหนดพนักงานสอบสวนที่จะให้ทำการสอบสวนคดีได้ ผู้เขียนจึงขอเสนอแนวทางในการปฏิบัติดังนี้

2.1 ควรทำข้อตกลงร่วมกันระหว่างกองทัพเรือและกรมตำรวจ กำหนดพนักงานสอบสวนที่จะให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือจัดส่งผู้ต้องหาพร้อมด้วยเรือหรืออากาศยาน และสิ่งของที่ยึดไว้ และบันทึกทั้งปวงที่เกี่ยวข้อง ไว้ให้เป็นการแน่นอน ซึ่งอาจจะเป็นพนักงานสอบสวนหลายท้องที่หรือท้องที่เดียวก็ได้ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ เพื่อให้ปฏิบัติจะได้ทราบแน่ชัดและสามารถปฏิบัติได้โดยเร็ว

2.2 ในระหว่างที่ยังไม่ได้มีการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ทหารเรือที่ให้อำนาจดำเนินการโดยอาศัย "เหตุอันควรสงสัย" เป็น "มีมูลอันควรเชื่อได้ว่า" ดังที่ได้เสนอไว้แล้วในแนวทางการแก้ไขกฎหมาย เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ทหารเรือรัดกุมและป้องกันการใช้อำนาจที่เกินกว่าขอบเขต เห็นควรให้ผู้บัญชาการทหารเรือวางแนวทางปฏิบัติแก่เจ้าหน้าที่ทหารเรือผู้ปฏิบัติเป็นการภายในก็จะเป็นการเหมาะสมและแก้ปัญหการใช้อำนาจที่เกินขอบเขตได้ส่วนหนึ่ง

2.3 กองทัพเรือและกรมตำรวจ ควรร่วมมือกันในการอบรมสัมมนาผู้ประกอบการ ประมงให้มีจิตสำนึกที่ดี ไม่ฉกฉวยโอกาสกระทำการเป็นโจรสลัด

2.4 รัฐบาลควรสนับสนุนงบประมาณให้กับกองทัพเรือ เพื่อการจัดการเรือที่เหมาะสม มีสมรรถนะและขีดความสามารถสูง สามารถออกปฏิบัติการในทะเลหลวงได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย

2.5 รัฐบาลควรกำหนดนโยบายที่ชัดเจน และถือเป็นเรื่องสำคัญในการป้องกันและปราบปรามโจรสลัด และสนับสนุนงบประมาณให้แก่กองทัพเรือและกรมตำรวจอย่างเพียงพอ