

บทที่ 4

การดำเนินการของประเทศไทยหากเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ

ในกรณีหากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี และเพื่อให้การป้องกัน ปราบปราม และต่อต้านการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายทางทะเลซึ่งมีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นการกระทำที่เป็นการคุกคามต่อชีวิตบุคคลผู้บริสุทธิ์ (innocent human lives) การกระทำที่เป็นการคุกคามความปลอดภัยของบุคคล และทรัพย์สิน (persons and property) การกระทำที่มีผลกระทบต่อความรุนแรงต่อการดำเนินการให้บริการทางด้านพาณิชย์นาวี (maritime services) ตลอดจนการกระทำที่คุกคามต่อประชาคมระหว่างประเทศโดยรวม¹ นั้นมีประสิทธิภาพ และสามารถนำมาบังคับใช้ได้จริง สิ่งที่สำคัญที่สุดในการที่ประเทศไทยจะต้องคำนึงถึงก็คือ กฎหมายภายในของประเทศไทยที่มีความเกี่ยวข้องกับกรกระทำอันเป็นการละเมิดต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล และการก่อการร้ายทางทะเลในรูปแบบต่างๆ กล่าวคือจะต้องศึกษาเสียก่อนว่า กฎหมายภายในของประเทศไทยที่มีอยู่ และบังคับใช้ในปัจจุบันมีความสอดคล้อง หรือขัดแย้งกันกับอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ ไ้ไหน เพียงใด

ซึ่งในบทที่ 4 นี้ จะเป็นบทที่พิจารณา และเปรียบเทียบถึงฐานความผิด และบทบัญญัติส่วนต่างๆ ของกฎหมายภายในของประเทศไทย ซึ่งปรากฏในประมวลกฎหมายอาญา ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล พ.ศ. 2530 และพระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือเพื่อปราบปรามการกระทำผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490 เป็นสำคัญ โดยขอเปรียบเทียบความผิด และบทบัญญัติของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ กับความผิด และบทบัญญัติต่างๆ ตามกฎหมายภายในของประเทศไทย เพื่อให้การพิจารณา และเปรียบเทียบดังกล่าวเห็นถึงข้อดี และข้อด้อยของกฎหมายฉบับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งเพื่อเป็นประโยชน์ในการพิจารณาต่อไปว่ากฎหมายภายใน

¹ ยูทซ์วิน สกุตจันทร์ . กฎหมายการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล . วารสารกฎหมาย และพาณิชย์นาวี ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 (พฤศจิกายน 2550) : 64

ของประเทศไทยหลายๆ ฉบับดังกล่าวนี้จะต้องมีการปรับปรุง หรือแก้ไขเปลี่ยนแปลง และการดำเนินการในขั้นตอนต่อไปอย่างไร เพื่อให้กฎหมายดังกล่าวสอดคล้องกับอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ

อย่างไรก็ตาม ในส่วนของการดำเนินการของประเทศไทยในกรณีในประเทศไทย จะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ นั้น นอกจากการปรับตัวทางด้านกฎหมายภายในของตนแล้ว การปรับตัวในด้านอื่นๆ ก็ยังคงจำเป็นเช่นกัน อาทิ การปรับตัวในด้านเจ้าพนักงาน และเจ้าหน้าที่ การปรับตัวด้านการดำเนินการต่างประเทศ และความร่วมมือระหว่างประเทศด้วย โดยจะแยกเป็นประเด็นต่างๆ ต่อไปนี้

1. การเปรียบเทียบสาระสำคัญของกฎหมายระหว่างอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ และกฎหมายภายในของประเทศไทย
2. การปรับเปลี่ยนตัวบทกฎหมายของประเทศไทยในกรณีประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ
3. การดำเนินการในด้านอื่นๆ นอกจากการปรับเปลี่ยนตัวบทกฎหมายในกรณีประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ

4.1 การเปรียบเทียบสาระสำคัญของกฎหมายระหว่างอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ และกฎหมายภายในของประเทศไทย

ในส่วนนี้ เป็นการเปรียบเทียบองค์ประกอบความผิดที่ปรากฏตามอนุสัญญาเพื่อปราบปรามการกระทำอันเป็นการละเมิดต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารเพื่อปราบปรามการกระทำอันเป็นการละเมิดต่อความปลอดภัยของสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีป ค.ศ. 1988 โดยจะนำความผิดตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ และพิธีสารของอนุสัญญาฯ ฉบับดังกล่าวใช้เป็นฐานในการเปรียบเทียบว่ากฎหมายภายในของประเทศไทยนั้นมีบทบัญญัติใดที่เกี่ยวข้องกับความผิดที่สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ และพิธีสารของอนุสัญญาฯ โดยแบ่งประเด็นในการเปรียบเทียบ ดังนี้

(1) กฎหมายสารบัญญัติเกี่ยวกับการกระทำความผิดต่อเรือ

การกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเลอาจเกิดจากวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกันออกไป ทั้งนี้แล้วแต่ว่าผู้กระทำจะประสงค์ให้เกิดผลร้ายในรูปแบบเช่นใด โดยในส่วนนี้จะกล่าวถึงการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายซึ่งมุ่งประสงค์ให้เกิดความเสียหายต่อเรือเดินทะเล หรือยานพาหนะทางน้ำที่เดินทางในทะเลเป็นสำคัญ โดยแบ่งพิจารณา ดังนี้

(ก) การเข้ายึด หรือเข้าควบคุมเรือ โดยการใช้กำลัง ชูเจ็ญ หรือทำให้เกิดความกลัวไม่ว่าในรูปแบบใด²

ในการปรับตัวบทกฎหมายให้เข้ากับการกระทำความผิดในลักษณะมุ่งกระทำต่อเรือ และบุคคลซึ่งอยู่ในเรือไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสาร ลูกเรือ หรือบุคคลอื่นใดที่อยู่บนเรือ เพื่อการเข้ายึด หรือเข้าควบคุมเรือ โดยการใช้กำลัง ชูเจ็ญ หรือทำให้เกิดความกลัวไม่ว่าในรูปแบบใดๆ นั้น กฎหมายภายในของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องจะประกอบไปด้วย กฎหมายอาญาตามที่ปรากฏในประมวลกฎหมายอาญา ภาค 2 ว่าด้วยความผิด และภาค 3 ว่าด้วยลหุโทษ และพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 ซึ่งการปรับตัวบทกฎหมายให้เข้ากับการกระทำความผิดนั้น สามารถพิจารณาได้ ดังนี้

- การปรับการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา

เมื่อพิจารณาการกระทำข้างต้นจะเห็นได้ว่าการเข้ายึดหรือเข้าควบคุมเรือโดยการใช้กำลัง ชูเจ็ญ หรือทำให้เกิดความกลัวไม่ว่าในรูปแบบใดเป็นการกระทำที่มีเจตนามุ่งประสงค์โดยตรงต่อการเข้ายึด หรือเข้าควบคุมเรืออันเป็นการกระทำต่อเรือเดินทะเล เมื่อนำมาปรับกับประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยจะพบว่า ไม่มีบทบัญญัติใดบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะว่าการเข้ายึดเรือ หรือควบคุมเรือไม่ว่าจะใช้กำลัง ชูเจ็ญ หรือทำให้เกิดความกลัวนั้นเป็นความผิด

ดังนั้น การปรับฐานความผิดตามประมวลกฎหมายอาญากับการกระทำความผิดในกรณีนี้คงต้องอาศัยข้อเท็จจริงอื่นๆ ประกอบด้วยเป็นกรณีไป กล่าวคือ หากการเข้ายึด หรือควบคุมเรือเดินทะเลยังผลให้เรือลำนั้นอยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่ผู้โดยสาร หรือลูกเรือ ก็ถือว่าเป็นการกระทำความผิดฐานกระทำให้เรือเดินทะเลอยู่ในลักษณะน่าเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคล ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 232 (1)³ ได้

² ปรากฏตามมาตรา 3 วรรค 1 (A) ของอนุสัญญาเพื่อปราบปรามการกระทำอันเป็นการละเมิดต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

³ มาตรา 232 ผู้ใดกระทำด้วยประการใดๆ ให้ยานพาหนะ ดังต่อไปนี้อยู่ในลักษณะอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคล

อย่างไรก็ดี การจะปรับบทกฎหมายตามมาตรา 232 นี้ได้ต้องมีองค์ประกอบภายนอกที่สำคัญ คือ น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคล ดังนั้น หากเป็นกรณีที่เกิดอันตรายแก่ทรัพย์ เช่น อาจเกิดอันตรายต่อเรือเดินทะเลเท่านั้นก็ไม่ถือเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 232 (1) แต่อย่างใด นอกจากนี้หากมีบุคคลใดถึงแก่ความตาย หรือ ได้รับอันตรายสาหัสจากการกระทำที่เกิดขึ้นนี้ ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษหนักขึ้นตามมาตรา 238⁴ ซึ่งถือเป็นบทหนักของมาตรา 232 แทน

ทั้งนี้ นอกจากการมุ่งกระทำโดยตรงต่อเรือเดินทะเล หรือเรือซึ่งกำลังแล่นอยู่ในทะเลแล้ว หากการเข้ายึด หรือควบคุมเรือมีการใช้กำลังบังคับ หรือขู่เข็ญ หรือทำให้เกิดความกลัวแก่ผู้ควบคุมเรือก็อาจเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาฐานอื่นๆ ได้ เช่น การขู่เข็ญผู้โดยสาร หรือลูกเรือเพื่อทำการยึดเรือก็อาจเป็นความผิดต่อเสรีภาพตามที่กำหนดเอาไว้ในมาตรา 309 วรรคแรก ซึ่งเป็นมาตรา หรือตัวบทกฎหมายที่กำหนดเอาไว้ถึงกรณีที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งข่มขืนใจให้ผู้อื่นให้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือไม่กระทำการใด หรือยอมต่อสิ่งใด โดยทำให้กลัวว่าจะเกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย เสรีภาพ ชื่อเสียง หรือทรัพย์สินของผู้ถูกข่มขืนใจนั้นเอง หรือของผู้อื่น นอกจากนี้เนื่องจากการกระทำที่บุคคลอื่นเกิดความกลัวต่ออันตรายที่อาจเกิดขึ้นจึงถือเป็นการกระทำที่เป็นความผิดตามมาตรา 392⁵ ซึ่งเป็นความผิดหลุโทษในฐานะทำให้ผู้อื่นเกิดความกลัว หรือความตกใจโดยการขู่เข็ญได้อีกฐานเช่นกัน

-
- (1) เรือเดินทะเล อากาศยาน รถไฟ หรือรถราง
 - (2) รถยนต์ที่ใช้สำหรับการขนส่งสาธารณะ หรือ
 - (3) เรือกลไฟ หรือเรือยนต์อันมีระวางตั้งแต่ห้าตันขึ้นไปที่ใช้สำหรับการขนส่งสาธารณะ
- ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงเจ็ดปี และปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นสี่พันบาท

⁴ มาตรา 238 ถ้าการกระทำความผิดตามมาตรา 226 ถึงมาตรา 237 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำได้ระวางโทษจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทหรือสี่หมื่นบาท

ถ้าเป็นเหตุให้บุคคลอื่นรับอันตรายสาหัส ผู้กระทำได้ระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท

⁵ มาตรา 392 ผู้ใดทำให้ผู้อื่นเกิดความกลัว หรือความตกใจ โดยการขู่เข็ญ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

- การปรับการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534

เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 จะเห็นได้ว่าการเข้ายึดเรือ หรือควบคุมเรือไม่ว่าจะใช้กำลัง ชูเชิญ หรือทำให้เกิดความกลัวนั้น ถือเป็นกรกระทำอันเป็นโจรสลัด ดังที่ได้ระบุไว้ในมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 ซึ่งมีใจความสำคัญว่าการกระทำกรอันเป็นโจรสลัด หมายความว่า การยึด หรือเข้าควบคุมเรือโดยใช้กำลัง หรือชูเชิญว่าจะกระทำอันตรายต่อเรือ หรือโดยใช้กำลังประทุษร้าย หรือโดยชูเชิญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายต่อบุคคลในเรือ นั้น ดังนั้น การกระทำความผิดในกรณีนี้จึงเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายไทยอย่างชัดเจน และยังมีกรกำหนดโทษทางอาญาไว้ตามมาตรา 15⁶ และมาตรา 19⁷ ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ เป็นการเฉพาะแล้วด้วยเช่นกัน โดยในมาตราดังกล่าวเหล่านี้ได้กำหนดเอาไว้ถึงกรกระทำอันเป็นความผิด และโทษในฐานะกรกระทำที่เป็นโจรสลัดซึ่งมุ่งกระทำโดยตรงต่อเรือโดย การยึดหรือเข้าควบคุมเรือโดยใช้กำลัง หรือชูเชิญว่าจะกระทำอันตรายต่อเรือ หรือ โดยใช้กำลังประทุษร้าย หรือโดยชูเชิญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายต่อบุคคลในเรือ นั้น และการกระทำโดยตรงต่อบุคคลบนเรือดังกล่าว นั้น โดยการหน่วงเหนี่ยวกักขัง หรือกระทำด้วยประการใดๆ ให้ผู้อื่นปราศจากเสรีภาพในร่างกายไว้อย่างชัดเจน

- การปรับการกระทำความผิดตามพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา
- เมื่อพิจารณาการกระทำข้างต้นจะเห็นได้ว่าการเข้ายึดหรือเข้าควบคุมเรือโดยการ ใช้กำลัง ชูเชิญ หรือทำให้เกิดความกลัวไม่ว่าในรูปแบบใดเป็นการกระทำที่มีเจตนามุ่งประสงค์โดยตรงต่อการเข้ายึด หรือเข้าควบคุมเรืออันเป็นการกระทำต่อเรือเดินทะเล หากปรับเข้ากับพระ

⁶ มาตรา 15 ของพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534

ผู้ใดกระทำการอันเป็นโจรสลัด โดยยึด หรือเข้าควบคุมเรือโดยใช้กำลัง หรือ โดยชูเชิญว่าจะกระทำอันตรายต่อเรือ หรือโดยใช้กำลังประทุษร้าย หรือโดยชูเชิญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายต่อบุคคลในเรือ นั้น ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท

⁷ มาตรา 19 ของพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534

ผู้ใดกระทำการอันเป็นโจรสลัด โดยหน่วงเหนี่ยว กักขัง หรือกระทำด้วยประการใดๆ ให้ผู้อื่นปราศจากเสรีภาพในร่างกายต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท

ราชกำหนดฉบับนี้ซึ่งเป็นบทบัญญัติอันระบุไว้ถึงการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายตามกฎหมายภายในของประเทศไทย จะเห็นได้ว่าตามกฎหมายของประเทศไทยได้กำหนดเอาไว้ถึงลักษณะของการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายอย่างกว้างๆ เท่านั้นว่าการกระทำอันเป็นการก่อการร้าย คือการกระทำที่มีลักษณะของการใช้กำลังประทุษร้าย หรือการกระทำอันก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต หรืออันตรายอย่างร้ายแรงต่อร่างกาย หรือเสรีภาพของบุคคลใดๆ หรือการก่อให้เกิดความเสียหายต่อระบบการขนส่งสาธารณะ ระบบโทรคมนาคม หรือโครงสร้างพื้นฐานอันเป็นประโยชน์สาธารณะ หรือการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของรัฐซึ่งจะส่งผลให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจอย่างสำคัญ หากไม่ได้ระบุไว้โดยชัดแจ้งว่าการกระทำที่จะถือเป็นการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายทางทะเล หรือการกระทำที่มุ่งกระทำต่อเรือเดินทะเลซึ่งเป็นเรือเอกชนนั้นถือเป็นการคิดในฐานการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายด้วยหรือไม่

กล่าวโดยสรุป การพิจารณาฐานความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยจะต้องนำข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นจริงขึ้นมาพิจารณาประกอบว่าการกระทำนั้นๆ จะเข้าองค์ประกอบความผิดอาญาฐานใดหรือไม่ ซึ่งมีข้อสังเกตว่าแม้อาจเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา ไม่ว่าจะในความผิดตามมาตรา 232 (1) หรือมาตรา 309 หรือมาตรา 392 ก็ตาม แต่อย่างไรก็ตามวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองของกฎหมายอาญาทั้งสามมาตราดังกล่าวนั้นก็มีความแตกต่างกับบทบัญญัติตามอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 อยู่ดี กล่าวคือในอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อรักษาความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเลเป็นสำคัญ ในขณะที่ประมวลกฎหมายอาญานั้นมีวัตถุประสงค์ในการมุ่งคุ้มครองในลักษณะแตกต่างกันไป เช่น ในกฎหมายอาญา ลักษณะ 5 จะมุ่งคุ้มครองไปที่ความสงบสุขของประชาชน (ปรากฏตามมาตรา 209-216) หรือลักษณะ 6 ที่มุ่งคุ้มครองต่ออันตรายต่อประชาชน (ปรากฏตามมาตรา 217-239) หรือลักษณะ 10 ที่มุ่งคุ้มครองชีวิต และร่างกาย เป็นต้น

ซึ่งเมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายอาญาทั้งฉบับก็จะเห็นว่าไม่มีลักษณะใดลักษณะหนึ่งกำหนดไว้เป็นการเฉพาะเจาะจงในการมุ่งคุ้มครองต่อความปลอดภัยในการเดินทะเล ดังนั้น จึงมีข้อสังเกตว่าบทบัญญัติในประมวลกฎหมายอาญาอาจมีความไม่เหมาะสมที่จะนำมาบังคับใช้ในการปราบปรามการกระทำผิดต่อการเดินเรือทางทะเล

อย่างไรก็ดีเมื่อพิจารณา มาตรา 4 ประกอบมาตรา 15 ตามพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 แล้วเห็นว่าทั้งสองมาตราดังกล่าวได้มีการกำหนดให้การกระทำผิดในลักษณะมุ่งกระทำต่อเรือ และบุคคลซึ่งอยู่ในเรือ ไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสาร ลูกเรือ หรือบุคคลอื่นใดที่อยู่บนเรือ โดยการเข้ายึด หรือเข้าควบคุมเรือโดยการใช้อำนาจ ชู

เจ็ญ หรือทำให้เกิดความกลัวไม่ว่าในรูปแบบใดๆ เป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัดแล้ว ซึ่งเป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 3 วรรค 1 (a) ของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

(ข) การทำลายเรือ หรือเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อเรือ หรือสินค้าของเรือซึ่งน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือของเรือลำดังกล่าว

ในส่วนของการทำลายเรือ หรือเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อเรือ หรือสินค้าบนเรือซึ่งน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือของเรือลำดังกล่าว นั้น เราสามารถที่จะพิจารณา และเปรียบเทียบการกระทำดังกล่าวนี้กับกฎหมายภายในของประเทศไทยจำนวน 2 ฉบับ คือ บทบัญญัติตามประมวลกฎหมายอาญา และพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 การกระทำความคิดในกรณีนี้จะเห็นได้ว่ามีเจตนามุ่งประสงค์โดยตรงต่อเรือ และสินค้าบนเรือ โดยมีเจตนาที่จะทำลาย หรือทำให้เกิดความเสียหาย

● การปรับการกระทำความคิดตามประมวลกฎหมายอาญา

เมื่อพิจารณาจากประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทย พบว่า ตามกฎหมายไทย ไม่ได้มีการกำหนดเอาไว้ถึงความผิดฐานนี้อย่างชัดเจน เช่นกัน เนื่องจากในมาตรา 232(1) ได้บัญญัติต้องประกอบความผิดเอาไว้เพียงว่า “น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อบุคคล” เท่านั้น โดยมิได้ขยายความคุ้มครอง หรือการบัญญัติให้ครอบคลุมถึงอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ทั้งนี้ แม้ว่าคำดังกล่าวจะมีความใกล้เคียงกันเป็นอย่างมาก แต่ก็ไม่ใช่เป็นกรณีเดียวกันทุกกรณี เพราะหากเป็นการกระทำที่ไม่ก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคล เช่น มีการทำลายสินค้าที่อยู่บนเรือ แต่ไม่ได้มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของบุคคลเลยก็ไมอาจถือได้ว่าเป็นการกระทำความคิดตามกฎหมายอาญานี้แต่ประการใด

ดังนั้น ในการปรับบทกฎหมายอาญาแก่การกระทำความคิดในกรณีนี้คงต้องอาศัยข้อเท็จจริงอื่นประกอบด้วยเป็นกรณีไปเช่นกัน กล่าวคือ หากการทำลายเรือ หรือทำให้เกิดความเสียหายต่อเรือ หรือสินค้าอาจยังผลให้เรือลำนั้นอยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่ผู้โดยสาร หรือลูกเรือ เช่น อาจจะทำให้เรือล่ม หรืออัปปางลง ก็ถือได้ว่าเป็นการกระทำความคิดฐานทำให้เรือเดินเรืออยู่ในลักษณะน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคลตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 232(1) ซึ่งหากมีคนถึงแก่ความตาย หรือได้รับอันตรายสาหัสจากการกระทำที่เกิดขึ้น ผู้กระทำความผิดอาจจะต้องรับโทษหนักขึ้นตามมาตรา 238 ซึ่งเป็นโทษสถานหนักแทน

นอกจากนี้หากมีการทำลายเรือ หรือทำให้เรือ หรือสินค้าของเรือเสียหายโดยการก่อเพลิงขึ้นเพื่อเผาเรือ หรือสินค้าก็ถือได้ว่าเป็นการกระทำความคิดฐานวางเพลิงเผาทรัพย์ตามมาตรา

217⁸ ซึ่งหากมีข้อเท็จจริงประกอบว่าเรือเดินทะเลลำนั้นใช้ในการขนส่งสาธารณะ ผู้กระทำได้รับผิดตามมาตรา 218 (6)⁹ ซึ่งเป็นบทหนักของมาตรา 217 แทน โดยในกรณีการวางเพลิงนี้ผู้กระทำได้ อาจต้องรับผิดเมื่ออยู่ในชั้นเตรียมการเพลิงตามมาตรา 219¹⁰ และหากมีการทำให้เกิดการระเบิด ขึ้นบนเรือ โดยมีเจตนาที่จะทำลายเรือ หรือสินค้าบนเรือ ซึ่งน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่คนบนเรือ หรือทรัพย์สิน ผู้กระทำการดังกล่าวจะมีความผิดฐานทำให้เกิดระเบิดในประการที่น่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สินตามมาตรา 221¹¹ และหากมีข้อเท็จจริงว่าการวางเพลิง หรือการทำให้เกิดระเบิดเป็นเหตุให้มีบุคคลถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษหนักขึ้นตามมาตรา 224 อันเป็นบทหนัก

● การปรับการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอัน เป็นโจรสลัด

เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 จะเห็นได้ว่าการทำลายเรือหรือเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อเรือ หรือสินค้าของเรือถือเป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัด ตามคำนิยามในมาตรา 4 “การกระทำอันเป็นโจรสลัด” ข้อ (ข) ซึ่งมีใจความสำคัญว่าการกระทำอันเป็นโจรสลัด หมายความว่า การทำลายเรือ ทำให้เกิดความเสียหายแก่เรือ หรือกระทำความผิดด้วยประการใดๆ อันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่เรือ ดังนั้น การกระทำความผิดในกรณีนี้จึงเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายไทยอย่างชัดเจน และยังมี การกำหนดโทษไว้ตามมาตรา 16-18 ของพระราชบัญญัติฉบับนี้¹² เป็นการเฉพาะด้วย ซึ่งจะเห็นได้ว่า อัตราโทษหนักเบาจะขึ้นอยู่กับผลที่เกิดตามมาของการกระทำนั้น

⁸ มาตรา 217 ผู้ใดวางเพลิงเผาทรัพย์สินของผู้อื่น ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงเจ็ดปี และปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นสี่พันบาท

⁹ มาตรา 218(6) ผู้ใดวางเพลิงเผาทรัพย์สิน
(6) เรือกลไฟ หรือเรือยนต์ อันมีระวางตั้งแต่ห้าตันขึ้นไป อากาศยาน หรือรถไฟที่ใช้ในการขนส่งสาธารณะ

ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงยี่สิบปี

¹⁰ มาตรา 219 ผู้ใดเตรียมเพื่อกระทำความผิดดังกล่าวในมาตรา 217 หรือมาตรา 218 ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับพยายามกระทำความผิดนั้นๆ

¹¹ มาตรา 221 ผู้ใดกระทำให้เกิดระเบิดจนน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลอื่น หรือทรัพย์สินของผู้อื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินเจ็ดปี และปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นสี่พันบาท

¹² มาตรา 16 ผู้ใดกระทำการอันเป็นโจรสลัด โดยทำลายเรือ ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงยี่สิบปี

● การปรับการกระทำความผิดตามพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา

ในพระราชกำหนดดังกล่าวไม่ได้มีการบัญญัติไว้โดยตรงในส่วนของการทำลายเรือ หรือเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อเรือ หรือสินค้าต่อเรือ ในบทบัญญัติที่มีความใกล้เคียงที่สุดก็คือ บทบัญญัติที่กำหนดไว้ในมาตรา 135/1(3) ที่มีใจความสำคัญว่าการกระทำการใดอันก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของรัฐใดรัฐหนึ่ง หรือของบุคคลใด หรือต่อสิ่งแวดล้อมอันก่อให้เกิด หรือน่าจะก่อให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจอย่างสำคัญ ย่อมถือว่าเป็นการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายตามประมวลกฎหมายอาญา

อย่างไรก็ตาม การทำลายเรือ ในกรณีนี้ยังคงไม่เพียงพอที่จะถือได้ว่าเป็นการกระทำความผิดในฐานะการเป็นผู้ก่อการร้าย เนื่องจากการที่จะถือได้ว่าเป็นการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายได้ ต้องพิสูจน์จนเห็นได้ชัดว่าการกระทำความผิดดังกล่าวนั้นก่อให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจอย่างร้ายแรงเท่านั้น

กล่าวโดยสรุป ประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยมิได้มีการบัญญัติให้ถือว่าการทำลายเรือ หรือเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อเรือ หรือสินค้าของเรือ ซึ่งน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือของเรือเป็นองค์ประกอบของความผิดฐานใดฐานหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญาโดยตรงแต่ประการใด หากจะหากกฎหมาย หรือบทบัญญัติที่มีความใกล้เคียงที่สุด ก็คือความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ตามมาตรา 358¹³ โดยจะเห็นได้ว่าการทำลายเรือ หรือสินค้าบนเรือดังกล่าวนี้ย่อมเป็นความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ในทุกกรณีอยู่แล้ว แต่หากว่าพิจารณาสิ่งที่กฎหมายประสงค์มุ่งคุ้มครองแล้ว จะเห็นได้ว่าความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์นั้น กฎหมายมุ่งโดยตรงต่อการคุ้มครองกรรมสิทธิ์ในทรัพย์เป็นสำคัญ แต่ความผิดตามอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอัน

มาตรา 17 ผู้ใดกระทำการอันเป็นโจรสลัด โดยทำให้เกิดความเสียหายแก่เรือจนเรื่อนั้นอยู่ในลักษณะอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคล ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงเจ็ดปี และปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงเจ็ดหมื่นบาท

มาตรา 18 ผู้ใดกระทำการอันเป็นโจรสลัด โดยทำให้เกิดความเสียหายแก่เรือ หรือกระทำความผิดด้วยประการใดๆ อันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่เรือ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงห้าปี หรือปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

¹³ มาตรา 358 ตามประมวลกฎหมายอาญา

ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งทรัพย์ของผู้อื่น หรือผู้อื่นเป็นเจ้าของรวมอยู่ด้วย ผู้นั้นกระทำความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ในมาตรา 3 นั้นมุ่งคุ้มครองต่อความปลอดภัยในการเดินเรือเป็นสำคัญ ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า ไม่อาจถือได้ว่าเป็นกรณีที่มีกฎหมายภายในของประเทศไทยที่บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะว่าการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายนี้ เป็นความผิดที่เดียว เพราะว่าการมุ่งหมายในการคุ้มครองของกฎหมายแต่ละฉบับนั้นมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน รวมถึงภัยอันตรายที่มีผลต่อความปลอดภัยในการเดินเรืออันมีผลโดยตรงต่อชีวิตบุคคลบนเรือ ย่อมถือเป็นภัยที่ร้ายแรงอย่างยิ่ง โดยไม่สามารถนำมาเทียบกับภัยอันตรายที่กระทำต่อทรัพย์สินได้เลย ทั้งนี้ ความผิดที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายอาญาที่พอจะถือเป็นความผิดใกล้เคียงได้กับความผิดตามที่กำหนด หรือบัญญัติไว้ในอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 คือมาตรา 232(1) ซึ่งได้อธิบายไปในตอนต้นแล้วว่า ส่วนการพิจารณาว่าการกระทำดังกล่าวยังถือเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาฐานอื่นอีกหรือไม่ ต้องนำข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นมาพิจารณาประกอบว่าการกระทำนั้นเข้าองค์ประกอบความผิดอาญาฐานใดอีกหรือไม่นั่นเอง

อย่างไรก็ดี ตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 ได้มีการกำหนดให้การกระทำในลักษณะดังกล่าวนี้เป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัดเอาไว้อย่างชัดเจนอยู่แล้ว โดยถือเป็นความผิดตามมาตรา 4 ประกอบมาตรา 16 มาตรา 17 หรือมาตรา 18 แล้วแต่กรณี

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าการกระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ก็ถือว่าเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายภายในของประเทศไทยเช่นเดียวกัน

(2) กฎหมายสารบัญญัติเกี่ยวกับการกระทำความผิดต่อบุคคลและสินค้านเรือ

ในส่วนที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดต่อบุคคล และสินค้านเรือนั้น การวิเคราะห์กฎหมายที่มีเกี่ยวข้องกับกระทำความผิดดังกล่าวนี้ จะแบ่งพิจารณาออกเป็น 3 ประเด็น ดังต่อไปนี้

2.1 การใช้กำลังบังคับต่อบุคคลที่อยู่บนเรือ โดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย โดยน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ

การกระทำโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายในกรณีนี้ ผู้กระทำความผิดมุ่งกระทำความผิดต่อบุคคลที่อยู่บนเรือเดินทะเล โดยตรง ซึ่งตามประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยอาจถือได้ว่าการกระทำดังกล่าวเป็นความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ กล่าวคือ หากมี

การฆ่าคนที่อยู่บนเรือก็ถือเป็นความผิดต่อชีวิตในฐานะฆ่าผู้อื่นตามมาตรา 288¹⁴ หรือมีการทำร้ายร่างกายคนที่อยู่บนเรือก็ถือเป็นความผิดฐานทำร้ายร่างกายผู้อื่นจนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจตามมาตรา 295¹⁵ หรือหากเป็นการจับคนบนเรือมัด หรือขังไว้ก็ถือเป็นความผิดฐานหน่วงเหนี่ยวกักขังให้ผู้อื่นปราศจากเสรีภาพในร่างกายตามมาตรา 310¹⁶ เป็นต้น

ทั้งนี้แม้การใช้กำลังต่อบุคคลบนเรือโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายจะส่งผลในประการที่น่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ และยังผลให้เกิดอันตรายแก่บุคคลขึ้นก็ไม่ถือว่าเป็นความผิดฐานทำให้เรือเดินทะเลอยู่ในลักษณะน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคลตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 232(1) แต่อย่างไร เพราะความผิดนี้จะต้องเป็นการกระทำต่อยานพาหนะโดยตรง มิใช่เป็นกรณีที่กระทำต่อบุคคล หรือสินค้าที่อยู่ในยานพาหนะนั้นแต่อย่างใด¹⁷

ในเรื่องนี้มีประเด็นที่น่าพิจารณาเป็นอย่างยิ่งว่าในอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ในมาตรา 3 วรรค 1 (b) ใช้คำว่า “Performs an act of violence against a person on board a ship if that act is likely to endanger the safe navigation of that ship” อันเป็นการแสดงให้เห็นว่าการทำอันตรายต่อบุคคลที่อยู่บนเรือต้องถึงขนาดน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือด้วย จึงจะถือว่าเป็นการกระทำความผิดตามอนุสัญญาฯ ฉบับนี้ ซึ่งหากมีการฆ่า หรือทำร้ายกัปตันเรือเป็นผู้ที่มีผลโดยตรงต่อการควบคุมการเดินเรือ เป็นผู้รู้จักเส้นทาง และมีการชำนาญในการเดินเรือดังกล่าวในเส้นทางนั้นเป็นอย่างดี การขาดกัปตันเรือไปเพราะความตาย หรือไม่สามารถดำเนินงานเพราะได้รับบาดเจ็บย่อมทำให้เรือลำนั้นได้รับความปลอดภัยในการเดินเรืออย่างเลียงไม่ได้ หรือถ้ามีการฆ่า หรือทำร้ายลูกเรือจนอาจนำมาสู่ความไม่สงบเรียบร้อย หรือความวุ่นวายบนเรือที่ถึงขนาด

¹⁴ มาตรา 288 ผู้ใดฆ่าผู้อื่น ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี

¹⁵ มาตรา 295 ผู้ใดทำร้ายผู้อื่นจนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กาย หรือจิตใจของผู้อื่นนั้น ผู้นั้นกระทำความผิดฐานทำร้ายร่างกายต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่พันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

¹⁶ มาตรา 310 ผู้ใดหน่วงเหนี่ยว หรือกักขังผู้อื่น หรือกระทำด้วยประการใดให้ผู้อื่นปราศจากเสรีภาพในร่างกายต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคแรก เป็นเหตุให้ผู้ถูกหน่วงเหนี่ยวถูกกักขัง หรือต้องปราศจากเสรีภาพในร่างกายนั้นถึงแก่ความตาย หรือรับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 290 มาตรา 297 หรือมาตรา 298 นั้น

¹⁷ จิตติ ดิงสภักดิ์, กฎหมายอาญา ภาค 2, พิมพ์ครั้งที่ 8, (กรุงเทพฯ : เนติบัณฑิตยสภา) น. 518

น่าจะส่งผลให้เป็นอันตรายต่อการเดินเรือลำนั้น เช่น เกิดการต่อสู้กันบนเรือ หรือการนำลูกเรือไปขังไว้ทำให้ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ของตนได้ ก็อาจถือเป็นการกระทำความผิดตามอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ได้เช่นกัน

อย่างไรก็ดี หากมีการลอบฆ่าลูกเรือ หรือผู้โดยสารบนเรืออย่างลับๆ กล่าวคือ อาจเป็นการแอบฆ่าคนบนเรือโดยไม่มีใครบนเรือนั้นทราบเรื่อง และมีการแอบซ่อนศพนั้นไว้อย่างดี หรือเป็นกรณีที่มีการชกต่อยเพราะมีเหตุเข้าใจผิดกันของลูกเรือซึ่งไม่ได้เป็นเรื่องลูกกลามใหญ่โต ก็ไม่น่าถือว่าเป็นการกระทำความผิดตามอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ได้ เพราะการใช้กำลังดังกล่าวแม้จะเป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายที่กระทำต่อบุคคลที่อยู่บนเรือ แต่จะสามารถเห็น และพิจารณาได้ว่าการกระทำนั้น “ไม่น่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ” ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่าการตีความเช่นนี้น่าจะเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่แท้จริงของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 เพราะอนุสัญญา ฉบับนี้ถูกจัดทำขึ้นเพื่อปราบปรามการกระทำความผิดต่อความปลอดภัยในการเดินทางทางทะเล ดังนั้นแม้จะมีการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายเกิดขึ้นบนเรือที่กำลังเดินทางในทะเลแต่หากการกระทำนั้น ไม่ได้ส่งผลอย่างใดเลยต่อการเดินทางทางทะเล ก็คงไม่มีความจำเป็นที่อนุสัญญาฯ ฉบับนี้จะเข้าบังคับ หรือมีผลต่อบุคคลแต่อย่างใด กล่าวคือจะต้องไปบังคับกันตามกฎหมายภายในของประเทศที่มีจุดเกาะเกี่ยวกับคดีนั้นแทน เช่น ใช้กฎหมายอาญาของประเทศที่ผู้เสียหายนั้นถือสัญชาติ หรือกฎหมายของประเทศที่เรือนั้นซุกซ่อนอยู่ในขณะที่มีการกระทำความผิดเกิดขึ้น เป็นต้น

เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 เห็นได้ว่าการใช้กำลังบังคับต่อบุคคลที่อยู่บนเรือ โดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย โดยการใช้อำลัมนั้นน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ถือได้ว่าเป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัดแล้ว หมายความว่า การหน่วงเหนี่ยว กักขัง หรือกระทำด้วยประการใดๆ ให้บุคคลอื่นปราศจากเสรีภาพในร่างกาย ดังนั้นการกระทำความผิดในกรณีนี้จึงเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายภายในของประเทศไทยอย่างชัดเจน และมีการกำหนดโทษทางอาญาตามมาตรา 19 ของพระราชบัญญัตินี้เป็นการเฉพาะแล้วด้วยเช่นกัน แต่มีข้อที่น่าสงสัย คือ ตามคำนิยามในกรณีนี้จะต้องเป็นการทำให้ผู้อื่นปราศจากเสรีภาพในร่างกาย ดังนั้นหากการใช้อำลังไม่ได้มีผลต่อเสรีภาพของบุคคลแล้ว ก็ไม่ถือว่าเป็นการกระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติฉบับนี้แต่อย่างใด กล่าวคือ หากเป็นการทำร้ายร่างกาย หรือฆ่าบุคคลบนเรือ โดยไม่ได้ทำการหน่วงเหนี่ยวกักขังก่อน ซึ่งจะเห็นได้ว่าไม่มีการกระทำต่อเสรีภาพของบุคคลเลย อย่างไรก็ตาม แม้การกระทำนั้นไม่สามารถถือเป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัด แต่หากว่ามีการกระทำอย่างอื่นอันต้องด้วยบทนิยามว่า

เป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัด มีบุคคลอื่นได้รับอันตรายแก่กาย หรือจิตใจ หรือได้รับอันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตายแล้ว ก็มีความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ตามมาตรา 22 มาตรา 23 หรือตามมาตรา 24¹⁸ ได้เช่นกัน

เมื่อพิจารณาตามพระราชกำหนดเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญาที่กำหนดเอาไว้ถึงลักษณะการกระทำซึ่งจะถือว่าเป็นการกระทำอันเป็นการก่อการร้าย จะเห็นได้ว่าการใช้กำลังบังคับต่อบุคคลที่อยู่บนเรือโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย โดยการใช้กำลังนั้นน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ถือได้ว่าเป็นการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายตามพระราชกำหนดเช่นกัน เนื่องจากในมาตรา 135/1(1) กำหนดเอาไว้ว่าหากผู้ใดใช้กำลังประทุษร้าย หรือกระทำการใดอันก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต หรืออันตรายอย่างร้ายแรงต่อร่างกาย หรือเสรีภาพของบุคคลใดๆ ถือได้ว่าเป็นการกระทำความผิดฐานก่อการร้าย ดังนั้น หากจะปรับบทลงโทษในกรณีของการทำร้ายบุคคลนั้น สามารถที่จะปรับได้ตามตัวบทกฎหมายในมาตรานี้

2.2 การเคลื่อนย้ายวัตถุที่อยู่บนเรือซึ่งอาจส่งผลให้เรือลำนั้นถูกทำลาย หรือทำให้เกิดความเสียหายต่อเรือ หรือสินค้าของเรือซึ่งน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ

การกระทำโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายในกรณีนี้จะเห็นได้ว่าผู้กระทำความผิดมุ่งกระทำต่ออุปกรณ์ที่อยู่บนเรือเป็นสิ่งสำคัญ กล่าวคือ เป็นการกระทำต่อเครื่องมือ หรือวัตถุต่างๆ บนเรือโดยใช้วิธีการเคลื่อนย้ายสิ่งต่างๆ เหล่านั้น และเป็นผลโดยตรงให้เกิดความเสียหายตามมา ซึ่งสามารถแบ่งพิจารณาว่าถือเป็นการผิดตามประมวลกฎหมายอาญาได้ เป็น 3 กรณี ดังนี้

¹⁸ บทบัญญัติตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534

มาตรา 22 ถ้าการกระทำความผิดตามมาตรา 15 ถึงมาตรา 20 ได้กระทำโดยแสดงความทารุณจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กาย หรือจิตใจ ใช้อาวุธ ใช้อาวุธระเบิด หรือกระทำทารุณ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หนึ่งแสนห้าหมื่นบาทถึงสองแสนบาท

มาตรา 23 ถ้าการกระทำความผิดตามมาตรา 15 ถึงมาตรา 20 ได้กระทำงานเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่หนึ่งแสนห้าหมื่นบาทถึงสองแสนบาท

มาตรา 24 ถ้าการกระทำความผิดตามมาตรา 15 ถึงมาตรา 20 ได้กระทำงานเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต

- (ก) การเคลื่อนย้ายเครื่องมือ หรือวัตถุบนเรือมีผลทำให้เรือถูกทำลาย หรือทำให้เรือเกิดความเสียหาย หากพิจารณาที่ตัวเรือเดินทะเลเป็นสำคัญ ก็จะถือว่าเป็นความผิดฐานทำให้เสียหาย ตามมาตรา 358 โดยหากมีข้อเท็จจริงเพิ่มขึ้นว่าเรือลำดังกล่าวเป็นเรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งสาธารณะด้วยแล้ว ก็จะเป็นความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 359 อันเป็นบทหนักแทน
- (ข) การเคลื่อนย้ายเครื่องมือ หรือวัตถุบนเรือซึ่งส่งผลให้สินค้าบนเรือเกิดความเสียหาย ถือเป็นความผิดฐานทำให้เสียหายตามมาตรา 358 แห่งประมวลกฎหมายอาญา
- (ค) การเคลื่อนย้ายเครื่องมือ หรือวัตถุบนเรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ซึ่งหากอันตรายดังกล่าวนั้นถึงขนาดที่อาจเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคลด้วยแล้ว ก็อาจเป็นความผิดต่อชีวิต และร่างกายของบุคคลที่อยู่บนเรือลำนั้น โดยจะต้องพิจารณาข้อเท็จจริงประกอบเป็นกรณีๆ ไป เช่น หากอันตรายนั้นเป็นเหตุให้มีคนตาย ผู้กระทำก็จะมีความผิดฐานฆ่าผู้อื่นตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 288 แห่งประมวลกฎหมายอาญา หรือหากเป็นเหตุให้มีคนต้องทุพพลภาพจากภัยที่เกิดขึ้น ผู้กระทำก็จะมีความผิดฐานทำร้ายร่างกายผู้อื่นในลักษณะเหตุฉกรรจ์ ตามมาตรา 289(7) ซึ่งเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับการฆ่าผู้อื่นเพื่อจะเอา หรือเอาไว้ซึ่งผลประโยชน์อันเกิดแต่การที่ตนได้กระทำความผิดอื่นเพื่อปกปิดความผิดอื่นของตน หรือเพื่อหลีกเลี่ยงให้พ้นอาญาในความผิดอื่นที่ตนได้กระทำไว้ เป็นต้น

อย่างไรก็ดี การกระทำความผิดนี้ไม่ถือว่าเป็นความผิดฐานทำให้เรือเดินทะเลอยู่ในลักษณะน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคลตามกฎหมายอาญามาตรา 232(1) แต่อย่างไร เพราะไม่ได้เป็นการกระทำต่อยานพาหนะ ซึ่งก็คือเรือเดินทะเลโดยตรง

เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 จะเห็นได้ว่าการเคลื่อนย้ายเครื่องมือ หรือวัตถุบนเรือซึ่งอาจทำให้เรือถูกทำลาย หรือเกิดความเสียหายต่อเรือ หรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล จะถือว่าเป็นการกระทำที่เป็น โจรสลัด ตามคำนิยามในมาตรา 4 “การกระทำอันเป็นโจรสลัด” ข้อ(ข) ตอนท้ายอันมีใจความสำคัญว่ากระทำการอันเป็นโจรสลัด หมายความว่ากระทำความผิดใดๆ อันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อเรือ ดังนั้น การกระทำความผิดนี้จึงเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของประเทศไทยอย่างชัดเจน และมีกำหนดโทษตามมาตรา 16 มาตรา 17 และมาตรา 18 ของพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 ไว้เป็นการเฉพาะไว้ด้วยแล้วเช่นกัน

กล่าวโดยสรุป คือ ประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยมิได้มีการบัญญัติให้ถือว่าการเคลื่อนย้ายเครื่องมือ หรือวัตถุบนเรือซึ่งอาจส่งผลให้เรือถูกทำลาย หรือเกิดความเสียหายต่อเรือ หรือสินค้าของเรือ หรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือเป็นองค์ประกอบของความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา ดังนั้น การพิจารณาว่าการกระทำจะเป็นความผิดฐานใดบ้างจึงต้องนำข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นมาพิจารณาประกอบว่าการกระทำนั้นๆ จะเข้าองค์ประกอบ

ความผิดอาญาฐานใดบ้างหรือไม่แทน อย่างไรก็ตามก็ดี ตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 ได้กำหนดให้การกระทำเช่นนี้เป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัดอันเป็นความผิดตามมาตรา 4 ประกอบมาตรา 16 มาตรา 17 หรือมาตรา 18 แล้วแต่กรณี ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าการกระทำความผิดตามอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ในมาตรา 3 วรรคแรก ข้อ d เช่นกัน

2.3 การทำอันตราย หรือฆ่าบุคคลใดเพื่อนำไปสู่การกระทำความคิดตามที่ได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

การกระทำโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายในกรณีนี้ จะเห็นได้ว่าผู้กระทำมุ่งกระทำต่อตัวบุคคลเป็นสำคัญ โดยการทำอันตราย หรือการฆ่าผู้อื่นตามกฎหมายตามกฎหมายอาญาของประเทศไทยอาจถือเป็นความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย หรือความผิดต่อเสรีภาพได้ทั้งสิ้น กล่าวคือ หากมีการฆ่าบุคคล เพื่อที่จะได้เข้าทำการเข้ายึดเรือได้โดยสะดวกซึ่งถือเป็นการกระทำ ความผิดตามมาตรา 3 วรรคแรก ข้อ a ตามอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ก็ถือเป็นความผิดฐานฆ่าผู้อื่นเพื่อเตรียมการ หรือเพื่อความสะดวกในการที่จะกระทำความผิดอย่างอื่น ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 289(6)¹⁹ หรือหากมีการทำร้ายร่างกายคนที่อยู่บนเรือเพื่อความสะดวกในการทำลายเรือ หรือเพื่อขโมยสินค้าบนเรือซึ่งเป็นการผิดตามมาตรา 3 วรรคแรก ข้อ c ของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ก็เป็นความผิดฐานทำร้ายร่างกายผู้อื่นจนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กาย หรือจิตใจในลักษณะเหตุฉกรรจ์ตามมาตรา 296 แห่งประมวลกฎหมายอาญา²⁰ หรือหากมีการจับคนบนเรือมัด และขังไว้เพื่อจะได้เข้ายึดเรือได้โดยสะดวกซึ่งเป็นความผิดตามมาตรา 3 วรรคแรก ข้อ a ตามอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

¹⁹ มาตรา 289(6) ผู้ใด

(6) ฆ่าผู้อื่นโดยเตรียมการ หรือเพื่อความสะดวกในการที่จะกระทำความผิดอย่างอื่น ต้องระวางโทษประหารชีวิต

²⁰ มาตรา 296 ผู้ใดกระทำความผิดฐานทำร้ายร่างกาย ถ้าความผิดนั้นมีลักษณะประการหนึ่งประการใด ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 289 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ก็ถือเป็นความผิดฐานหน่วงเหนี่ยวกักขังให้ผู้อื่นปราศจากเสรีภาพในร่างกายตามมาตรา 310 ของประมวลกฎหมายอาญา²¹ เป็นต้น

ความผิดตามอนุสัญญาฯ มาตรา 11 ผู้เขียนมีความเห็นว่าน่าจะสามารถนำมาใช้บังคับได้กับการกระทำที่แม้จะไม่ได้เกิดขึ้นบนเรือลำนั้นด้วย กล่าวคือ หากมีการทำอันตราย หรือการฆ่าบุคคลใด เพื่อให้ผู้กระทำจะสามารถกระทำความผิดอย่างอื่นต่อไปได้โดยสะดวกขึ้น ซึ่งแม้จะไม่ได้กระทำการนั้นบนเรือลำที่เกิดเหตุก็คงถือว่าเป็นการกระทำความผิดตามอนุสัญญาในข้อนี้ด้วย เช่น มีการฆ่าผู้ที่ทำหน้าที่ควบคุมประภาคาร โดยต้องการให้เรือที่แล่นอยู่ในทะเลไม่ได้รับสัญญาณไฟเพื่อระวังหินโสโครกในบริเวณนั้น ซึ่งอาจทำให้เรือลำดังกล่าวชน และเกิดการอัปปางลง หรืออาจเป็นฆ่าเจ้าหน้าที่ซึ่งมีหน้าที่ต้องแจ้งข่าวสารต่างๆ ให้แก่เรือเดินทะเลในละแวกนั้นเพื่อจะให้เรือลำดังกล่าวไม่ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับลักษณะของเรือโจรสลัดที่ได้ออกปล้นในแถบนั้น อันทำให้ตนสามารถเข้าทำการปล้นเรือลำดังกล่าวได้โดยง่ายนั่นเอง ในกรณีนี้จะเห็นได้ว่าแม้การกระทำความผิดนั้นจะได้ทำลงบนชายฝั่ง หรือบนสถานีทางทะเลก็น่าจะสามารถนำอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ไปใช้บังคับกับการกระทำความผิดนั้นได้เช่นกัน ถ้าหากการกระทำดังกล่าวนั้นได้ทำลงไปโดยมีเจตนาเพื่อจะได้ไปกระทำการที่ถือเป็นความผิดตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ ต่อไปได้

เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 เห็นได้ว่าการทำอันตราย หรือฆ่าบุคคลเพื่อนำไปสู่การกระทำความผิดนั้นมิได้มีการบัญญัติให้ถือเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้อย่างชัดเจน กล่าวคือ มีการบัญญัติเพียงในกรณีของการกระทำความผิดต่อเสรีภาพของบุคคลตามมาตรา 4 นิยาม “การกระทำการอันเป็นโจรสลัด” ในข้อ (ค) หรือกรณีที่เป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัดซึ่งส่งผลให้เกิดอันตรายต่อชีวิต กาย หรือจิตใจของบุคคลตามมาตรา 22 มาตรา 23 หรือตามมาตรา 24 เท่านั้น ดังนั้นการพิจารณาว่าการทำอันตราย หรือฆ่าบุคคลนั้นถือเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือไม่ จึงต้องอาศัยข้อเท็จจริงเพื่อประกอบการพิจารณาเป็นกรณีๆ ไป

กล่าวโดยสรุป คือ แม้ประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยมีบทบัญญัติที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับ มาตรา 3 ววรรคแรก ข้อ g แห่งอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิ

²¹ มาตรา 310 ผู้ใดหน่วงเหนี่ยว หรือกักขังผู้อื่น หรือกระทำด้วยประการใดให้ผู้อื่นปราศจากเสรีภาพในร่างกายต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคแรกเป็นเหตุให้ผู้ถูกหน่วงเหนี่ยวถูกกักขัง หรือต้องปราศจากเสรีภาพในร่างกายนั้นถึงแก่ความตาย หรือรับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 290 มาตรา 297 หรือมาตรา 298 นั้น

ชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ที่มีการกำหนดให้การทำอันตราย หรือการฆ่าบุคคลเพื่อนำไปสู่การกระทำความผิดอื่น จะถือว่าเป็นความผิดด้วยเช่นกัน แต่ก็มี ความแตกต่างกันในประเด็นที่ว่ากฎหมายอาญาของประเทศไทยบัญญัติให้ถือเป็นความผิดใน ลักษณะของเหตุฉกรรจ์ กล่าวคือ ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษหนักขึ้น แต่คงเป็นการกำหนดให้ถือ ว่าการกระทำความผิดดังกล่าวถือเป็นการกระทำความผิดตามอนุสัญญาฯ ฐานหนึ่ง ซึ่งทำให้สามารถนำ บทบัญญัติต่างๆ ในอนุสัญญาฯ มาใช้กับคดีได้ เช่น สามารถนำบทบัญญัติเรื่องการส่งผู้ร้ายข้าม แคนมาใช้ในการขอให้ส่งตัวผู้ต้องหา หรือจำเลยมาเข้ารับการพิจารณาคดีได้ เป็นต้น

(3) กฎหมายสารบัญญัติที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดต่อการเดินเรือ

โดยในส่วนนี้เป็นการกล่าวถึงการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัย ในการเดินเรือทางทะเล ซึ่งผู้กระทำมีประสงค์ที่จะให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเลเป็น สำคัญ โดยสามารถแยกออกได้ เป็นกรณี ดังนี้

3.1 การทำลาย หรือทำให้เกิดความเสียหายอย่างรุนแรงต่อสิ่งที่ใช้อำนวยความสะดวกในการเดินเรือทางทะเล หรือขัดขวางการทำงานของเครื่องมือดังกล่าว ถ้าการกระทำใดๆ นั้น น่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือดังกล่าว

การกระทำโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายในกรณีนี้ จะเห็นได้ว่าผู้กระทำความผิดมุ่ง กระทำต่อสิ่งที่ใช้อำนวยความสะดวกในการเดินเรือทะเลเป็นสำคัญ และเมื่อปรับกับประมวล กฎหมายอาญา จะพบว่า การทำลาย หรือทำให้เสียหายอย่างรุนแรงต่อสิ่งที่ใช้อำนวยความสะดวก ในการเดินเรือทางทะเล ถือว่าเป็นความผิดฐานทำให้เสียหายทรัพย์ตามมาตรา 358 ตามประมวล กฎหมายอาญา เพราะเป็นการทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือไร้ประโยชน์ซึ่งสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรืออันถือเป็นทรัพย์อย่างหนึ่งนั่นเอง อย่างไรก็ตาม หากมีข้อเท็จจริงเพียงว่า มี การทำลาย หรือทำให้เสียหายนี้ก็ยังไมอาจถือได้ว่าเป็นความผิดตามมาตรา 3 วรรคแรก ข้อ e ของ อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ทางทะเล ค.ศ. 1988 แต่อย่างไรก็ตาม กล่าวคือจะต้องมีข้อเท็จจริงประกอบด้วยการกระทำเช่นนั้น น่าจะได้ส่งผลโดยตรงเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเลอีกด้วย จึงจะถือว่าเป็นความผิดตามอนุสัญญานี้ และเมื่อพิจารณากับกฎหมายของประเทศไทยในฐานะความผิดอื่นจะ พบว่าความผิดที่สามารถปรับกับการกระทำความผิดกรณีนี้ได้อีกฐาน คือ ความผิดตามประมวล กฎหมายอาญา มาตรา 231 ซึ่งมีใจความสำคัญว่าผู้กระทำให้ประกาศาทุนสัญญาณ หรือสิ่งอื่นใด ซึ่งได้จัดไว้เป็นสัญญาณเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรืออยู่ในลักษณะอันน่าเป็นเหตุให้เกิด อันตรายแก่การเดินเรือ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงเจ็ดปี และปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึง หนึ่งหมื่นสี่พันบาท ทั้งนี้ เพราะประกาศาท หรือทุนสัญญาณถือเป็นสิ่งที่ใช้อำนวยความสะดวกใน

การเดินเรือทางทะเลประเภทหนึ่งเช่นกัน แม้จะไม่ได้อยู่บนเรือเดินทะเลก็ตาม²² ดังนั้น การทำลาย หรือทำให้เกิดความเสียหายแก่สิ่งดังกล่าว ข้อมติเป็นการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา อย่างไรก็ดี จะเห็นได้ว่าความผิดตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 231 วัตถุที่ถูกกระทำ คือ ประภาคาร หรือทุ่นสัญญาณซึ่ง โดยสภาพข้อมติไม่ได้อยู่บนเรือเดินทะเลเท่านั้น มิได้มีการ กำหนดให้รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรือทางทะเลที่อยู่บนเรือลำนั้นด้วย ดังนั้น ถ้า เกิดการทำลาย หรือทำให้เกิดความเสียหายอย่างรุนแรงต่อเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ ที่ถูกติดตั้งบนเรือแล้ว ข้อมติถือเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยตาม มาตรา 231 นี้แต่อย่างใด จึงอาจกล่าวได้ว่าความผิดตามอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอัน มิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 มาตรา 3 วรรคแรก ข้อ e ไม่มีบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายอาญาบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะว่าให้การกระทำความผิดในกรณี นี้เป็นการกระทำความผิดเหมือนเช่นที่ปรากฏตามอนุสัญญา

ทั้งนี้ แม้การทำลาย หรือทำให้เกิดความเสียหายอย่างรุนแรงต่อสิ่งที่ใช้อำนวยความสะดวกในการเดินเรือทางทะเล หรือขัดขวางการทำงานของเครื่องมือดังกล่าวในประการที่น่า เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือก็ไม่ถือว่าเป็นความผิดฐานทำให้เรือเดินทะเลอยู่ใน ลักษณะน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคลตามกฎหมายอาญามาตรา 232(1)²³ แต่อย่างใด เพราะ ความผิดมาตรานี้ต้องเป็นการกระทำต่อยานพาหนะ โดยตรง มิใช่เป็นกรณีที่กระทำต่อสิ่งที่ใช้ อำนวยความสะดวกในการเดินเรือทางทะเลที่อยู่ในยานพาหนะนั้น

เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจร สลัด พ.ศ. 2534 จะเห็นได้ว่าการทำลาย หรือเกิดความเสียหายอย่างรุนแรงต่อสิ่งที่ใช้อำนวยความสะดวกในการเดินเรือทางทะเล หรือขัดขวางการทำงานของเครื่องมือดังกล่าว ในประการที่น่าจะ เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือถือได้ว่าเป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัด ตามคำนิยาม ในมาตรา 4 “การกระทำอันเป็นโจรสลัด” ข้อ(ข) ซึ่งมีใจความสำคัญว่าการกระทำการอันเป็นโจร สลัด หมายความว่า การทำลายเรือ ทำให้เกิดความเสียหายแก่เรือ หรือกระทำด้วยประการใดๆ อัน น่าจะเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่เรือ ดังนั้น การกระทำความผิดในกรณีนี้จึงเป็นการกระทำ ความผิดตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายของไทยอย่างชัดเจน และยังมีการกำหนดโทษไว้แล้วตาม มาตรา 16 มาตรา 17 และมาตรา 18 ของพระราชบัญญัตินี้ไว้เป็นการเฉพาะแล้วด้วย

²² เพราะตามอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 วรรคแรกข้อ e ก็มีบัญญัติให้เป็นความผิดเฉพาะ กรณีที่ทำการต่อสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรือทางทะเล หรือขัดขวางการทำงานของเครื่องมือ ดังกล่าวที่อยู่บนเรือเดินทะเลเท่านั้น

²³ อ้างแล้ว เจริงอรรถที่ 12

กล่าวโดยสรุป คือ กฎหมายอาญาของประเทศไทยมิได้มีการบัญญัติให้ถือว่า การทำลาย หรือความเสียหายต่อสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรือทางทะเล หรือขัดขวาง การทำงานของเครื่องมืออื่น ซึ่งน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือเป็นองค์ประกอบ ของความผิดฐานใดฐานหนึ่งตามประมวลกฎหมายอาญาแต่อย่างใด ดังนั้น การพิจารณาฐาน ความผิดจึงต้องนำข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นมาพิจารณาประกอบว่าการกระทำนั้นๆ จะเข้าองค์ประกอบ ความผิดอาญาฐานใดบ้างหรือไม่แทน เช่นอาจถือเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 231 หากผู้กระทำความผิดได้ทำลายประกาศารจน ไม่อาจสามารถใช้งานได้ตามปกติ และการนั้นได้ ส่งผลให้เกิดอันตรายแก่การเดินเรือ เป็นต้น

อย่างไรก็ดี ตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจร สลัด พ.ศ. 2534 กำหนดให้การกระทำเช่นนี้เป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัดซึ่งถือเป็นความผิดตาม มาตรา 4 ประกอบมาตรา 16 มาตรา 17 หรือมาตรา 18 แล้วแต่กรณี จึงอาจกล่าวได้ว่าการกระทำ ความผิดตามอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยใน การเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ในมาตรา 3 วรรคแรก ข้อ e เป็นความผิดตามกฎหมายของประเทศไทย เช่นกัน

3.2 การแจ้ง หรือสื่อสารข้อมูล ซึ่งได้รู้อยู่แล้วว่าเป็นความเท็จ โดยข้อมูลนั้นอาจยังผลให้มี อันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือลำนั้น

การกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายในกรณีนี้ จะเห็นได้ว่าผู้กระทำความผิดมุ่ง กระทำต่อความปลอดภัยในการเดินเรือเป็นสำคัญ แต่เนื่องจากการแจ้ง หรือสื่อสารข้อมูลซึ่งรู้แล้ว ว่าเป็นความเท็จ โดยอาจยังผลให้มีอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือลำนั้นก็มิถือว่าเป็น ความผิดฐานทำให้เรือเดินทะเลอยู่ในลักษณะน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคลตาม ประมวลกฎหมายอาญาในมาตรา 232 (1) แต่อย่างใด เพราะความผิดมาตรานี้ต้องเป็นการกระทำต่อ ยานพาหนะ โดยตรง มิใช่เป็นกรณีที่กระทำโดยการแจ้ง หรือสื่อสารข้อมูลแต่อย่างใด

อย่างไรก็ดี หากการแจ้ง หรือสื่อสารข้อมูลได้ทำไปโดยมีเจตนาเพื่อต้องการให้เรือ เดินทะเลต้องประสบภัยถึงขนาดเป็นอันตรายต่อชีวิตของบุคคลบนเรือ ก็อาจจะเป็นความผิดฐาน ฆ่าผู้อื่น โดยไตร่ตรองไว้ก่อนตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 289(4)²⁴ โดยเจตนาประสงค์ต่อผล หรือเจตนาเล็งเห็นผลได้ กล่าวคือ หากผู้กระทำ ได้แจ้งข้อมูลเท็จ เช่น สภาพอากาศ ธารน้ำแข็ง ร่อง น้ำ หรือพื้นที่ที่ซ่อนรูป เป็นต้น แก่เรือเดินทะเลโดยเล็งเห็นได้ว่าหากเรือลำดังกล่าวซึ่งได้รับข้อมูลที่ แจ้งนั้นแล้วเดินเรือต่อไปอาจต้องประสบภัยถึงขนาดทำให้เรือต้องเสียหาย หรืออับปางลง อัน

²⁴ มาตรา 289(4) ผู้ใดฆ่าผู้อื่น โดยไตร่ตรองไว้ก่อน ต้องระวางโทษประหารชีวิต

ยอมทำให้บุคคลบนเรือเสียชีวิตลงอย่างแน่แท้ ก็ถือเป็นการผิดตามมาตรา 289(4) ได้ เพราะความตายเป็นผลโดยตรงจากการแจ้ง หรือสื่อสารข้อมูลเท็จนั้น โดยเจตนาของมันเอง

เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิดเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 จะเห็นได้ว่าการกระทำในกรณีนี้ไม่ถือเป็นการผิดตามพระราชบัญญัตินี้แต่อย่างใด เพราะการแจ้ง หรือสื่อสารข้อมูลซึ่งรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จ โดยอาจทำให้มีอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ นั้น ไม่ถือเป็นการกระทำความผิดเป็นโจรสลัดตามที่กำหนด หรือนิยามไว้ในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้

กล่าวโดยสรุป ก็คือประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทย และพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิดเป็นโจรสลัดมิได้มีบทบัญญัติใดที่ให้ถือว่าการแจ้ง หรือสื่อสารข้อมูลซึ่งรู้แล้วว่าเท็จอันอาจส่งผลให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ นั้น เป็นองค์ประกอบของความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาแต่อย่างใด ดังนั้น การพิจารณาว่าการกระทำนี้จะเป็นการกระทำความผิดอาญาหรือไม่ และหากเป็นความผิดจะถือเป็นความผิดฐานใดบ้าง ดังนั้นจึงต้องนำข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นมาพิจารณาประกอบกับองค์ประกอบของความผิดอาญาเป็นกรณีไป

(4) การกระทำความผิดต่อการเดินเรือทางทะเลในกรณีอื่นๆ

การกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล อาจเกิดจากการกระทำที่มีลักษณะแตกต่างกันออกไป โดยในส่วนนี้จะกล่าวถึงการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายซึ่งเป็นกรณีของการพยายาม การร่วมกัน และการเตรียมในการกระทำความผิด ดังนี้

ก. การพยายามกระทำความผิดตามทีบัญญัติไว้ในข้อ 3 วรรคแรก

ในกรณีนี้ตามประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทย และพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิดเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 มีการบัญญัติให้ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษตามกฎหมายแม้จะเป็นการพยายามกระทำความผิด ดังนั้น จึงสามารถที่จะสรุปได้ว่า การกระทำที่ถือเป็นการผิดตามอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำความผิดมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ในมาตรา 3 วรรคสอง ข้อ a นี้มีการบัญญัติให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายอาญาของประเทศไทยเช่นกัน

ข. การยุยงส่งเสริมให้มีการกระทำความผิดตามทีบัญญัติไว้ในวรรคหนึ่ง หรือเตรียมการ หรือสมรู้ร่วมคิดกับผู้กระทำความผิดดังกล่าว

อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำความผิดมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ได้กำหนดให้การเตรียมการ รวมถึงการสมรู้ร่วมคิดกับ

ผู้กระทำความผิดในการกระทำที่ถือเป็นการกระทำความผิดตามอนุสัญญาให้ถือเป็นการกระทำความผิดตามอนุสัญญาเช่นกัน

ความคิดตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยทั่วไป จะไม่มีการบัญญัติให้ถือว่าการเตรียมการเพื่อกระทำความผิดเป็นความผิดแต่อย่างใด กล่าวคือ จะมีความผิดเฉพาะอย่างเท่านั้นที่จะมีการกำหนดลงไปโดยเฉพาะว่าการกระทำเพียงแต่เตรียมการก็ถือเป็นการกระทำความผิด กล่าวคือ ความผิดต่อองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี รัชทายาท และผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ ตามมาตรา 107 ถึงมาตรา 110 ความผิดต่อความมั่นคงต่อรัฐภายนอกราชอาณาจักร ตามมาตรา 119 ถึงมาตรา 127 และความผิดฐานวางเพลิงเผาทรัพย์ ตามมาตรา 217 ถึงมาตรา 218 เท่านั้น

ซึ่งจะเห็นได้ว่าเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับกรณการกระทำที่ถือเป็นการกระทำความผิดตามอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 แล้ว จะมีเพียงกรณีของการวางเพลิงเผาเรือ หรือทรัพย์สินบนเรือเท่านั้น ซึ่งผู้กระทำความผิดต้องรับโทษตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายอาญาหากถูกจับได้ขณะอยู่ในขั้นเตรียมการเพื่อกระทำความผิดดังกล่าว ซึ่งไม่เหมือนกับกรณีตามอนุสัญญาฯ ที่ถือว่าการเตรียมการเพื่อกระทำความผิดที่ถือว่าเป็นการกระทำความผิดตามอนุสัญญาฯ นั้นเป็นการกระทำความผิดตามอนุสัญญาฯ ด้วยทันที เช่น การเตรียมการเพื่อไปเข้ายึด หรือเข้าควบคุมเรือ โดยการใช้อำลัษงู่เจ็ญ หรือทำให้กลัวไม่ว่าในรูปแบบใด ตามที่ปรากฏในมาตรา 3 วรรคแรก ข้อ a ก็ถือว่ามีผิดตั้งแต่การเตรียมการแล้ว ซึ่งจะเห็นได้ว่ากรณีนี้ตามประมวลกฎหมายอาญา ยังไม่ได้ถือว่าการกระทำเช่นนี้เป็นความผิดแต่อย่างใด เป็นต้น ทำให้เห็นได้ว่า หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ก็จะเป็นการขยายกรอบของการนำตัวผู้กระทำความผิดมาเข้ารับการลงโทษ อันถือเป็นการหนทางหนึ่งในการสร้างมาตรการที่มีประสิทธิภาพเพื่อใช้กับการปราบปรามการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเลเป็นอย่างยิ่ง

อย่างไรก็ดี การเตรียมการเพื่อไปกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยอาจเป็นความผิดฐานเป็นอั้งยี่ตามมาตรา 209²⁵ หรือฐานเป็นช่องโจร ตามมาตรา

²⁵ มาตรา 209 ผู้ใดเป็นสมาชิกของคณะบุคคลซึ่งปกปิดวิธีดำเนินการ และมีความมุ่งหมายเพื่อการอันมิชอบด้วยกฎหมาย ผู้นั้นกระทำความผิดฐานเป็นอั้งยี่ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินเจ็ดปี และปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นสี่พันบาท

ถ้าผู้กระทำความผิดเป็นหัวหน้า ผู้จัดการ หรือผู้มีตำแหน่งหน้าที่ในคณะบุคคลนั้น ผู้นั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองหมื่นบาท

210²⁶ กล่าวคือ หากบุคคลนั้นเป็นสมาชิกของคณะบุคคลซึ่งปกปิดวิธีดำเนินการ และมีความมุ่งหมายเพื่อการอันมิชอบด้วยกฎหมายก็ถือว่าผู้นั้นกระทำความผิดฐานเป็นอั้งยี่ เช่น กลุ่มคนที่รวมตัวกันเพื่อกระทำการอันเป็นโจรสลัดก็ถือว่าเป็นความผิดฐานเป็นอั้งยี่แล้ว หรือหากสมคบกันตั้งแต่ห้าคนขึ้นไปเพื่อกระทำความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา และความผิดนั้นมีกำหนดโทษจำคุกอย่างสูงตั้งแต่หนึ่งปีขึ้นไป ถือว่าได้กระทำความผิดฐานเป็นช่องโจร เช่น รวมกลุ่มกัน 10 คน โดยมีการประชุมหารือกันเพื่อไปปล้นเรือเดินทะเลก็ถือว่าเป็นการกระทำความผิดฐานเป็นช่องโจร เพราะว่าการปล้นเรือเดินทะเลเป็นความผิดฐานปล้นทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญาตามมาตรา 340²⁷

เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 จะเห็นได้ว่าไม่มีการบัญญัติให้การเตรียมการเพื่อกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้เป็นความผิดแต่อย่างใด จึงอาจกล่าวได้ว่าการเตรียมการเพื่อกระทำการอันเป็นโจรสลัดตามคำนิยามของมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ ไม่ถือว่าเป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายภายในของประเทศไทยแต่อย่างใด

²⁶ มาตรา 210 ผู้ใดสมคบกันตั้งแต่ห้าคนขึ้นไป เพื่อกระทำความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่บัญญัติไว้ในภาค 2 นี้ และความผิดนั้นมีโทษจำคุกอย่างสูงตั้งแต่หนึ่งปีขึ้นไป ผู้นั้นกระทำความผิดฐานเป็นช่องโจร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการสมทบเพื่อกระทำความผิดที่มีระวางโทษถึงประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกอย่างสูงตั้งแต่สิบปีขึ้นไป ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่สี่พันบาทถึงสองหมื่นบาท

²⁷ มาตรา 340 ผู้ใดชิงทรัพย์โดยร่วมกันกระทำความผิดด้วยกันตั้งแต่สามคนขึ้นไป ผู้นั้นกระทำความผิดฐานปล้นทรัพย์ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สิบปีถึงสิบห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสามหมื่นบาท

ถ้าในการปล้นทรัพย์ ผู้กระทำแม้แต่คนหนึ่งคนใดมีอาวุธติดตัวไปด้วย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สิบสองปีถึงยี่สิบปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นสี่พันบาทถึงสี่หมื่นบาท

ถ้าการปล้นทรัพย์เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี

ถ้าการปล้นทรัพย์โดยกระทำโดยแสดงความทารุณจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กาย หรือจิตใจ ใช้อาวุธ ใช้อาวุธระเบิด หรือกระทำทรมาณ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี

นอกจากนี้ตามอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ยังมีการกำหนดให้การยุบส่งเสริมให้กระทำความคิด และสมรู้ร่วมคิดกันเพื่อกระทำความผิดเป็นการกระทำที่ถือเป็นความผิดตามอนุสัญญาฯ ซึ่งตามประมวล กฎหมายอาญาของประเทศไทยก็มีการบัญญัติให้เป็นความผิดเช่นเดียวกัน ซึ่งก็คือ ความผิดฐานตัวการ ตามมาตรา 83²⁸ ความผิดฐานผู้ใช้ ตามมาตรา 84²⁹ และความผิดฐานผู้สนับสนุน ตามมาตรา 86³⁰ จึงกล่าวได้ว่าในกรณีนี้มีการบัญญัติให้ถือเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาเช่นเดียวกับที่ปรากฏในอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 แล้วเช่นกัน

เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 มาตรา 26³¹ ซึ่งกำหนดให้ผู้สนับสนุนการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ต้องระวางโทษเช่นเดียวกันกับตัวการ โดยจะเห็นว่าอัตราโทษของผู้สนับสนุนที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ ฉบับนี้จะแตกต่างจากอัตราโทษที่ปรากฏตามประมวลกฎหมายอาญาที่กำหนดให้ผู้สนับสนุนต้องรับโทษสองในสามของระวางโทษของตัวการ ซึ่งการบัญญัติให้ผู้สนับสนุนในการกระทำการอันเป็นโจรสลัดต้องรับโทษเท่ากับตัวการผู้กระทำความผิด ก็เนื่องมาจากการที่ต้องการจะปรามไม่ให้บุคคลทั้งหลายให้การสนับสนุนผู้กระทำการอันเป็นโจรสลัดนั่นเอง และแม้ว่าตามพระราชบัญญัตินี้ ฉบับนี้จะบัญญัติแก่ในกรณีของผู้สนับสนุน โดยไม่ได้มีการกล่าวถึงผู้ใช้ให้กระทำความผิดก็ตาม แต่ผู้เขียนมีความเห็นว่า หากมีการใช้ให้กระทำความผิด ผู้ใช้จะต้องรับโทษ

²⁸ มาตรา 83 ในกรณีความผิดใดเกิดขึ้น โดยการกระทำของบุคคลตั้งแต่สองคนขึ้นไป ผู้ที่ได้ร่วมกระทำความผิดด้วยกันนั้นเป็นตัวการ ต้องระวางโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้น

²⁹ มาตรา 84 ผู้ใดก่อให้เกิดผู้อื่นกระทำความผิดไม่ว่าด้วยการใช้ บังคับ ชูเชื้อ จ้าง วาน หรือยุบส่งเสริม หรือด้วยวิธีอื่นใด ผู้นั้นเป็นผู้ใช้ให้กระทำความผิด ถ้าผู้ถูกใช้ได้กระทำความผิดนั้น ผู้ใช้ต้องรับโทษเสมือนเป็นตัวการ ถ้าความผิดมิได้กระทำลงไม่ว่าจะเป็นเพราะผู้ถูกใช้ไม่ยอมกระทำ ยังไม่ได้กระทำ หรือเหตุอื่นใด ผู้ใช้ต้องระวางโทษเพียงหนึ่งในสามของโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดนั้น

³⁰ มาตรา 86 ผู้ใดกระทำความช่วยประการใดๆ อันเป็นการช่วยเหลือ หรือให้ความสะดวกในการที่ผู้อื่นกระทำความผิดก่อน หรือขณะกระทำความผิด แม้ผู้กระทำความผิดจะมีได้รู้ถึงการช่วยเหลือ หรือให้ความสะดวกนั้นก็ตาม ผู้นั้นเป็นผู้สนับสนุนการกระทำความผิด ต้องระวางโทษสองในสามส่วนของโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดที่สนับสนุนนั้น

³¹ มาตรา 26 ผู้ใดเป็นผู้สนับสนุนการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษเช่นเดียวกันกับตัวการในความผิดนั้น

ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้เช่นกัน เพราะการใช้ให้กระทำความผิดย่อมถือเป็นการสนับสนุนให้กระทำความผิดอยู่ในตัวเองอยู่แล้ว ดังนั้นหากบุคคลใดใช้ให้ผู้อื่นกระทำการอันเป็นโจรสลัดแล้ว บุคคลดังกล่าวนั้นต้องรับผิดชอบในฐานะเป็นผู้สนับสนุนซึ่งมีระวางโทษเช่นเดียวกับผู้กระทำความผิด ทั้งนี้ โดยเป็นไปตามนัยของมาตรา 26

กล่าวโดยสรุป คือประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทย และพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 ล้วนมีการกำหนดให้การยุบส่งเสริม และการสมรู้ร่วมคิดกับผู้กระทำความผิดเป็นความผิดตามกฎหมายไทยเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ในความผิดฐานเตรียมการ กฎหมายไทยกลับกำหนดให้ถือเป็นการผิดในบางกรณีเท่านั้น

ก. การขู่เข็ญด้วยประการใดๆ โดยมีเงื่อนไข หรือไม่ก็ตาม หากการขู่เข็ญนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อบังคับให้บุคคล หรือนิติบุคคลให้กระทำ หรือละเว้นกระทำใดๆ ในความผิดตามที่บัญญัติไว้ในวรรคแรกข้อ b, c และ e ถ้าการขู่เข็ญดังกล่าวน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือลำนั้น

การกระทำโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายในกรณีนี้ จะเห็นได้ว่าผู้กระทำความผิดมุ่งกระทำต่อบุคคล หรือนิติบุคคลเป็นสำคัญ ซึ่งการขู่เข็ญด้วยประการใดๆ โดยมีเงื่อนไข หรือไม่ก็ตามเพื่อบังคับให้บุคคล หรือนิติบุคคลกระทำ หรือละเว้นกระทำนี้ ก็ถือได้ว่าเป็นความผิดตามกฎหมายอาญาของประเทศไทยในความผิดต่อเสรีภาพ ตามมาตรา 309³² ทั้งนี้ เพราะถือเป็นการกระทำที่ขืนใจผู้อื่นให้กระทำการ หรือไม่กระทำการ จนผู้ถูกข่มขืนใจต้องกระทำการ หรือไม่กระทำการ หรือจำยอมต่อสิ่งนั้นนั่นเอง โดยหากการข่มขืนใจได้กระทำโดยมีอาวุธ หรือโดยร่วมกระทำความผิดด้วยกันตั้งแต่ห้าคนขึ้นไป ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษตามวรรค 2 ของมาตรานี้ ซึ่งถือเป็นบทหนักแทน และหากมีการอ้างอำนาจอั้งยี่ หรือช่องโจร เช่น มีการอ้างว่าให้ยอมทำตามคำสั่งแต่โดยดีไม่เช่นนั้น จะได้แจ้งไปยังพวกโจรสลัดอื่นๆ เพื่อให้มาทำลายเรือ หรือฆ่าคนบนเรือทั้งหมด เป็นต้น ซึ่งไม่ว่าโจรสลัดที่ผู้กระทำความผิดอ้างนั้นจะมีอยู่จริง หรือไม่ก็ตาม

³² ผู้ใดข่มขืนใจผู้อื่นให้กระทำการใด ไม่กระทำการใด หรือจำยอมต่อสิ่งใด โดยทำให้กลัวว่าจะเกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย เสรีภาพ ชื่อเสียง หรือทรัพย์สินของผู้ถูกข่มขืนใจนั้นเอง หรือของผู้อื่น โดยใช้กำลังประทุษร้ายจนผู้ถูกข่มขืนใจต้องกระทำการนั้น ไม่กระทำการนั้น หรือจำยอมต่อสิ่งนั้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ถ้าความผิดตามวรรคแรกได้กระทำโดยมีอาวุธ หรือโดยร่วมกระทำความผิดด้วยกันตั้งแต่ห้าคนขึ้นไป หรือได้กระทำเพื่อให้ผู้ถูกข่มขืนใจทำ ถอน ทำให้เสียหาย หรือทำลายเอกสารสิทธิอย่างใด ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

อย่างไรก็ดี เนื่องจากมาตรา 321 ได้กำหนดให้ความผิดต่อเสรีภาพในมาตรา 309 วรรคแรก เป็นความผิดอันยอมความได้ ดังนั้น หากเป็นกรณีที่การกระทำนั้น ไม่มีข้อเท็จจริงตาม วรรค 2 หรือวรรค 3 ของมาตรานี้แล้ว การขู่เข็ญนี้ก็เป็นความผิดที่ยอมความตามกฎหมายได้ ซึ่งจะส่งผลตามมา คือ หากผู้เสียหายไม่ได้ร้องทุกข์ภายใน 3 เดือนนับแต่วันที่รู้เรื่องความผิด และรู้ตัวผู้กระทำความผิด คดีดังกล่าวก็จะถือว่าขาดอายุความในการดำเนินการ ทำให้เห็นได้ว่าการตีความโดยอาศัยข้อเท็จจริงเพื่อนำมากับปรับกฎหมายอาญา เนื่องจากการไม่มีกฎหมายเฉพาะเพื่อใช้บังคับ ดังเช่นในกรณีนี้ อาจทำให้เกิดปัญหาทางเทคนิคที่ไม่สามารถนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษตามกฎหมายได้ตามมา

เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 จะเห็นได้ว่า ในพระราชบัญญัติฯ ฉบับดังกล่าวจะไม่มีข้อกำหนดให้การขู่เข็ญโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบังคับให้บุคคล หรือนิติบุคคลให้กระทำ หรือละเว้นกระทำใด ในประการที่น่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือเป็นการกระทำการอันเป็นโจรสลัดตามคำนิยามของมาตรา 4 ดังนั้น การกระทำเช่นนี้จึงไม่เป็นความผิดตามพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้แต่อย่างใด

(5) **กฎหมายสารบัญญัติเกี่ยวกับการกระทำความผิดต่อสิ่งปลูกสร้างซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีป**

การกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของสิ่งปลูกสร้างที่ตั้งอยู่บนไหล่ทวีปนั้น ตามพิธีสารเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของสิ่งปลูกสร้างถาวรบนไหล่ทวีป ค.ศ. 1988 ได้แบ่งออกได้เป็นในหลายลักษณะ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำที่มุ่งกระทำโดยตรงต่ออันตราย และความเสียหายของสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีปโดยตรง หรือการมุ่งกระทำต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องกับสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีป ทั้งนี้ แล้วแต่ว่าผู้กระทำจะประสงค์ให้เกิดผลอย่างไร

โดยในส่วนนี้จะเป็นการเปรียบเทียบองค์ประกอบของความผิดที่ปรากฏตามพิธีสารฯ ฉบับดังกล่าว โดยจะนำความผิดที่ปรากฏตามพิธีสารฯ ฉบับดังกล่าวมาใช้เป็นฐานเพื่อพิจารณาว่ากฎหมายภายในของประเทศไทยที่มีความเกี่ยวข้องนั้น มีการบัญญัติให้การกระทำ ความผิดตามที่ปรากฏในพิธีสารฯ เป็นความผิดตามกฎหมายของประเทศไทยหรือไม่

(ก) **การเข้าครอบครอง หรือควบคุมเหนือสิ่งปลูกสร้างถาวร โดยใช้กำลัง หรือการบังคับข่มขู่ หรือการกระทำอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน**

ในการปรับตัวบทกฎหมายให้เข้ากับการกระทำที่มุ่งกระทำโดยตรงต่อสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีปโดยตรง โดยตรง โดยการเข้ายึด เข้าครอบครอง หรือควบคุมเหนือสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีปโดยตรงนั้น กฎหมายภายในของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องจะประกอบไปด้วย กฎหมายอาญาตามที่ปรากฏในประมวลกฎหมายอาญาภาค 2 ว่าด้วยความผิด และ

ภาค 3 ว่าด้วยลหุโทษ และพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล พ.ศ. 2530 ซึ่งการปรับแก้บทกฎหมายให้เข้ากับความคิดนั้น สามารถพิจารณาได้ ดังนี้

- การปรับการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา

เมื่อพิจารณาถึงการกระทำความผิดในลักษณะของการเข้ายึดเข้าครอบครอง หรือควบคุมเหนือสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีปโดยตรงแล้ว จะเห็นได้ว่าการเข้ายึด หรือเข้าควบคุมสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีป เมื่อนำมาปรับบทกฎหมายเข้ากับประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยแล้วจะพบว่า ตามประมวลกฎหมายอาญาฉบับปัจจุบันยังคงไม่มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะว่าการเข้ายึด หรือเข้าควบคุมสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีปโดยตรงนั้น เป็นความผิด

อย่างไรก็ตาม การปรับฐานความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาในการกระทำดังกล่าวอาจจะต้องพิจารณาเป็นกรณีๆ ไป โดยอาจพิจารณาไปถึงกรณีที่มีการเข้ายึดนั้น หากทำโดยการข่มขู่ หรือขู่เชิญต่อบุคคลที่อยู่บนสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีปแล้ว ก็อาจถือได้ว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการกระทำความผิดอันถือเป็นความผิดตามมาตรา 309 วรรคแรก³³ เนื่องจากเป็นการกระทำที่ทำให้ผู้อื่นจำยอมจากความกลัว นอกจากนี้ยังสามารถที่จะลงโทษผู้กระทำความผิดตามมาตรา 392 ซึ่งเป็นมาตราที่กำหนดเอาไว้เกี่ยวกับกรณีที่ทำให้ผู้อื่นเกิดความกลัวอันเนื่องมาจากการขู่เชิญ ได้อีกมาตราหนึ่ง

- การปรับการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล พ.ศ. 2530

เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล พ.ศ. 2530 จะเห็นได้ว่าการเข้าครอบครอง หรือควบคุมเหนือสิ่งปลูกสร้างถาวร โดยใช้กำลัง หรือการบังคับข่มขู่ หรือการกระทำอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันซึ่งสิ่งปลูกสร้างถาวรที่ตั้งอยู่บนไหล่ทวีปนั้น ไม่ถือว่าเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติฯ แต่อย่างใด เนื่องจากพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวไม่ได้มีการระบุไว้โดยชัดเจนว่าการกระทำในลักษณะใดบ้างที่มุ่งกระทำต่อสถานที่ผลิตปิโตรเลียมแล้วเป็นความผิด

³³ มาตรา 309 วรรคแรก

ผู้ใดข่มขืนใจผู้อื่นให้กระทำการใด ไม่กระทำการใด หรือจำยอมต่อสิ่งใด โดยทำให้กลัวว่าจะเกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย เสรีภาพ ชื่อเสียง หรือทรัพย์สินของผู้ถูกข่มขืนใจนั้นเอง หรือของผู้อื่น โดยใช้กำลังประทุษร้ายจนผู้ถูกข่มขืนใจต้องกระทำการนั้น ไม่กระทำการนั้น หรือจำยอมต่อสิ่งนั้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาถึงลักษณะของการกระทำที่มุ่งเข้ายึด และครอบครอง สิ่งปลูกสร้างถาวรแล้ว เห็นได้ว่าการกระทำดังกล่าวอาจปรับเข้ากับความคิดที่กำหนดไว้ใน ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 226³⁴ เนื่องจากมาตราดังกล่าวเป็นมาตราที่กำหนดเอาไว้เกี่ยวกับการกระทำในลักษณะใดๆ แก่สิ่งปลูกสร้างจนน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคลอื่นได้

ซึ่งเมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล พ.ศ. 2530 ทั้งฉบับแล้ว จะเห็นว่าไม่มีบทบัญญัติใดเลยที่เป็นการบัญญัติไว้โดยเฉพาะเจาะจง ในการมุ่งคุ้มครองต่อความปลอดภัยของสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีป จึงมีข้อสังเกตว่า พระราชบัญญัติฯ ฉบับดังกล่าวอาจจะไม่มีความเหมาะสมที่จะนำมาใช้ในการปราบปรามการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายที่มุ่งกระทำโดยตรงต่อสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีป

(ข) การทำลายซึ่งสิ่งปลูกสร้างถาวร หรือกระทำการใดอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งปลูกสร้างถาวร ซึ่งการกระทำดังกล่าวน่าจะก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัย

ในส่วนของการทำลายซึ่งสิ่งปลูกสร้างถาวร หรือกระทำการใดอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งปลูกสร้างถาวรนั้น การเปรียบเทียบ และพิจารณาจะทำโดยการเปรียบเทียบกับกฎหมายภายในของประเทศไทย จำนวน 2 ฉบับ คือ ประมวลกฎหมายอาญา และพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล พ.ศ. 2530 ดังต่อไปนี้

- การปรับการกระทำความคิดตามประมวลกฎหมายอาญา

เมื่อพิจารณาตามประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ไม่มีบทบัญญัติใดเลยที่ระบุโดย เฉพาะเจาะจงว่าการกระทำการเพื่อทำลายซึ่งสิ่งปลูกสร้างถาวร หรือกระทำการใดอันเป็นเหตุให้ เกิดความเสียหายต่อสิ่งปลูกสร้างถาวรถือเป็นความผิด แต่อย่างไรก็ตาม ในส่วนนี้ เพื่อเป็นการ ลงโทษผู้กระทำผิด อาจจะมีการกระทำของกลุ่มผู้กระทำการมาปรับเข้ากับมาตรา 309 วรรคแรก เช่นเดียวกันกับกรณีของการเข้ายึด เข้าครอบครองสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีป อย่างไร ก็ตาม ในกรณีนี้ออกเหนือจากการปรับบทกฎหมายให้เข้ากับมาตรา 309 วรรคแรกแล้ว หากการ กระทำซึ่งเป็นการทำลายซึ่งสิ่งปลูกสร้างถาวรที่ตั้งอยู่บนไหล่ทวีปนั้นกระทำโดยการเผา หรือ ระเบิดสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว เราอาจพิจารณาโทษผู้กระทำความผิดตามด้วยบทกฎหมายในมาตรา 217 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่กำหนดเอาไว้เกี่ยวกับความผิดฐานการวางเพลิงเผาทรัพย์ของบุคคลอื่น

³⁴ มาตรา 226 ผู้ใดกระทำความผิดด้วยประการใดๆ แก่โรงเรียน อุ้งเรือ ที่จอดรถ หรือเรือสาธารณะ ทู่นทอดจอดเรือ สิ่งปลูกสร้าง เครื่องจักร เครื่องกล สายไฟฟ้า หรือสิ่งที่ทำไว้เพื่อป้องกันอันตราย แก่บุคคล หรือทรัพย์ จนน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคลอื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

และ มาตรา 221³⁵ ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่กำหนดเอาไว้เกี่ยวกับความผิดในฐานการทำให้เกิดการระเบิด จนน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลอื่น หรือทรัพย์สินของผู้อื่นได้

- การปรับการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียม ในทะเล พ.ศ. 2530

เมื่อพิจารณาตัวบทของพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล พ.ศ. 2530 แล้วจะเห็นได้ว่าไม่มีมาตราใดเลยที่ระบุเป็นการเฉพาะเจาะจงถึงความผิดในฐานการทำลายซึ่งสิ่งปลูกสร้างถาวร หรือกระทำการใดอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งปลูกสร้างถาวรเลย ดังนั้นหากจะปรับการกระทำของกลุ่มผู้เข้าโจมตีสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวกับตัวบทกฎหมายภายในของประเทศไทย จึงอาจจะต้องปรับการกระทำดังกล่าวกับบทบัญญัติของประมวลกฎหมายอาญา ดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น

(ค) กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือทำการบังคับขู่เข็ญ หรือการใช้ความรุนแรงเพื่อให้บุคคลกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่ระบุไว้ในพินิจสารฯ ซึ่งการกระทำดังกล่าวน่าจะก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของสิ่งปลูกสร้างถาวร

การกระทำที่มุ่งกระทำต่อบุคคลนี้ ตามประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทย อาจถือว่าเป็นการกระทำความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ กล่าวคือ หากการกระทำการ โจมตี หรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่สิ่งปลูกสร้างถาวรบนไหล่ทวีปนั้น ได้มีการสังหารบุคคลที่อยู่บนสิ่งปลูกสร้างถาวรนั้น ก็ถือว่าเป็นความผิดต่อชีวิตในฐานฆ่าบุคคลอื่น ตามที่ปรากฏในมาตรา 288 ของประมวลกฎหมายอาญา แต่หากว่าการกระทำนั้นเพียงแต่เป็นการทำร้ายร่างกายบุคคลที่อยู่บนสิ่งปลูกสร้างถาวร ก็ถือเป็นความผิดฐานทำร้ายร่างกายผู้อื่นจนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กาย หรือจิตใจตามที่ปรากฏในมาตรา 295 ของประมวลกฎหมายอาญา อย่างไรก็ตามหากการจู่โจมดังกล่าวของผู้กระทำความผิดนั้นเป็นเพียงแต่การกักกัน หรือหน่วงเหนี่ยว ในกรณีนี้อาจปรับเข้ากับฐานความผิดของการหน่วงเหนี่ยว กักขังให้ผู้อื่นปราศจากเสรีภาพในร่างกายตามมาตรา 310 ของประมวลกฎหมายอาญา

(6) กฎหมายสารบัญญัติเกี่ยวกับการดำเนินกรกับเรือ หรือบุคคลซึ่งต้องสงสัยว่าเกี่ยวข้องกับ
การกระทำผิด

³⁵ มาตรา 221 ผู้ใดกระทำให้เกิดการระเบิดจนน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลอื่น หรือทรัพย์สินของผู้อื่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินเจ็ดปี และปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นสี่พันบาท

กฎหมายอาญาของประเทศไทยซึ่งอาจนำมาใช้บังคับกับการกระทำที่มีขอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินทางทางทะเลยังปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายอาญา ภาค 1 ว่าด้วยบทบัญญัติทั่วไป ในหมวด 2 เรื่องการใช้กฎหมายอาญา โดยสามารถแบ่งได้ดังนี้

6.1 การลงโทษทางอาญาโดยอาศัยหลักดินแดน

สิ่งที่กำหนดการใช้กฎหมายในหลักดินแดน ได้แก่ สถานที่กระทำความผิด ดังนั้นการกระทำความผิดเกิดขึ้นในรัฐใด ย่อมตกอยู่ภายใต้กฎหมายของรัฐนั้นๆ คือ ไม่ว่าผู้กระทำความผิดหรือผู้เสียหายจะมีสัญชาติใด ในทางกลับกัน การกระทำความผิดที่เกิดขึ้นภายนอกอาณาเขตของรัฐ แม้ว่าผู้กระทำความผิดหรือผู้เสียหายจะเป็นคนสัญชาติของรัฐนั้นก็ตาม ก็ไม่อาจนำกฎหมายของรัฐดังกล่าวไปใช้บังคับกับการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นภายนอกรัฐนั้นๆ ได้ ผู้กระทำความผิดจะถูกดำเนินคดีภายใต้กฎหมายของรัฐที่ความผิดได้เกิดขึ้นเท่านั้น โดยรัฐสามารถลงโทษบุคคลผู้กระทำความผิดได้หากความผิดดังกล่าวได้เกิดขึ้นในอาณาเขตของรัฐ เรือ และอากาศยานของรัฐนั้น ทั้งนี้ โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติของบุคคลดังกล่าว³⁶

ดังนั้น หากมีการกระทำความผิดบนเรือที่แล่นอยู่ในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย ไม่ว่าเรือนั้นจะมีสัญชาติใด ก็สามารถจะลงโทษผู้กระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยได้ และการกระทำความผิดบนเรือที่มีสัญชาติไทย ไม่ว่าเรือนั้นจะแล่นอยู่ในน่านน้ำใดในโลก สามารถลงโทษผู้กระทำความผิดตามกฎหมายอาญาของประเทศไทยโดยอาศัย มาตรา 4 ของประมวลกฎหมายอาญาได้

6.2 การลงโทษทางอาญาโดยอาศัยหลักอำนาจลงโทษสากล

หลักอำนาจลงโทษสากลเป็นหลักการลงโทษต่อผู้กระทำความผิดโดยไม่คำนึงถึงสถานที่ที่ได้กระทำความผิดและสัญชาติของผู้กระทำความผิด อันเป็นหลักที่มีขึ้นเพื่อขังไว้ซึ่งความสงบสุขของประชาคมโลก โดยในกรณีที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดต่อความปลอดภัยในการเดินทางทางทะเลนั้นปรากฏตามประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยใน มาตรา 7(3) ซึ่งมีใจความสำคัญว่าผู้กระทำความผิดความผิดฐานชิงทรัพย์ ตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 339 และความผิดฐานปล้นทรัพย์ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 340 ซึ่งได้กระทำในทะเลหลวง จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร

³⁶ หลักดินแดนนี้ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยตามมาตรา 4 มีใจความสำคัญว่า ผู้ใดกระทำความผิดในราชอาณาจักรต้องรับโทษตามกฎหมาย และการกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทย ไม่ว่าเรือไทยหรืออากาศยานไทยจะอยู่ ณ ที่ใด ก็ตามให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักร

กฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศยอมรับว่าการกระทำอันเป็นโจรสลัด (Piracy) ในทะเลหลวงหรือสถานที่อื่นใดที่อยู่นอกเหนือเขตอำนาจรัฐ ไม่ว่าจะได้ทำโดยใช้เรือหรืออากาศยานก็ตาม เป็นความผิดต่อรัฐทุกรัฐ และจะไม่ได้ได้รับความคุ้มครองจากรัฐใดเลย ซึ่งรัฐทุกรัฐมีอำนาจในการจับกุมผู้กระทำความผิดฐานเป็นโจรสลัด รวมถึงดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดฐานโจรสลัดได้โดยไม่ต้องคำนึงว่าผู้กระทำความผิดจะมีสัญชาติของรัฐใดก็ตาม กล่าวคือ รัฐใดที่จับกุมตัวผู้กระทำความผิดฐานโจรสลัดได้ก่อนย่อมมีเขตอำนาจเหนือที่จะดำเนินการฟ้องร้องดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดดังกล่าวได้โดยลำพัง

เมื่อพิจารณาถึงการกระทำตามที่บัญญัติในมาตรา 7(3) เป็นหลักอำนาจลงโทษสากลนั้น จะเห็นได้ว่าไม่จำเป็นที่จะเป็นการชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ ซึ่งอาจถือได้ว่าเป็นการกระทำความผิดที่มีลักษณะเป็นโจรสลัดอย่างหนึ่งนั้น³⁷ ถือเป็นการกระทำที่คุกคามต่อความปลอดภัยในการสัญจรไปมาของเรือในทะเลหลวงเป็นอย่างมาก กฎหมายอาญาของประเทศไทยจึงได้กำหนดให้สามารถลงโทษผู้กระทำความผิดได้ แม้ประเทศไทยไม่มีความสัมพันธ์กับผู้เสียหายหรือผู้กระทำความผิดดังกล่าวเลย กล่าวคือ หากการกระทำความผิดที่มีลักษณะเป็นการชิงทรัพย์หรือปล้นทรัพย์เกิดขึ้นในทะเลหลวงแล้ว แม้ข้อเท็จจริงจะกระทำบนเรือที่ไม่มีสัญชาติไทย และไม่มีคนไทยเกี่ยวข้อง โดยเป็นผู้เสียหายหรือเป็นผู้กระทำความผิดเลย รวมถึงไม่ได้กระทำในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย ผู้กระทำความผิดยังจะต้องรับโทษตามกฎหมายไทย

กล่าวโดยสรุปคือ หากเกิดการชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ขึ้นบนเรือที่มีได้มีสัญชาติไทยที่กำลังแล่นหรือจอดอยู่ในเขตทะเลหลวงแล้ว หากผู้กระทำความผิดได้เข้ามาในประเทศไทยก็

³⁷ อนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวงข้อ 15 “การกระทำอันเป็นโจรสลัด ประกอบด้วยการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (1) การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายโดยการใช้กำลัง การกักขังหรือการกระทำใด อันเป็นการปล้นสะดมซึ่งกระทำเพื่อวัตถุประสงค์ในทางส่วนตัว โดยลูกเรือหรือผู้โดยสารของเรือเอกชนหรืออากาศยานเอกชนและมุ่งกระทำ
 - (ก) ในทะเลหลวง ต่อเรือ หรืออากาศยานอีกลำหนึ่ง หรือต่อบุคคลหรือทรัพย์สิน ในเรือหรืออากาศยานเช่นว่านั้น
 - (ข) ต่อเรือ อากาศยาน บุคคลหรือทรัพย์สินในที่ที่อยู่ภายนอกอำนาจของรัฐหนึ่ง รัฐใด
- (2) การกระทำใดอันเป็นในการเข้าร่วมโดยสมัครใจ ในการดำเนินการของเรือหรืออากาศยานโดยทราบถึง ข้อเท็จจริงที่ทำให้เรือหรืออากาศยานนั้นเป็นโจรสลัด
- (3) การกระทำใดอันเป็นการขูขหรืออำนวยการความสะดวกโดยเจตนาต่อการกระทำที่ได้กล่าวไว้ในอนุวรรคหนึ่ง หรืออนุวรรคสอง ของข้อนี้”

จะสามารถลงโทษผู้กระทำความผิดตามกฎหมายอาญาของประเทศไทยได้ แม้ว่าในคดีนั้นผู้กระทำความผิดและผู้เสียหายจะเป็นคนต่างด้าวทั้งสองฝ่ายก็ตาม แต่อย่างไรก็ดีการกระทำความผิดตามที่ระบุในมาตรา 7 จะต้องไม่ได้เป็นกรณีที่กฎหมายอาญาได้บัญญัติให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักรแล้ว เช่น การกระทำความผิดในเรือไทย เพราะกรณีนี้จะต้องบังคับตามมาตรา 4 วรรคสอง ซึ่งเป็นการลงโทษโดยอาศัยหลักดินแดน ด้วยเหตุนี้ถ้าการปล้นทรัพย์ได้กระทำในเรือไทยซึ่งแล่นอยู่ในทะเลหลวง การพิจารณาเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดฐานปล้นทรัพย์จะต้องอาศัยมาตรา 4 วรรคสอง ไม่ใช่มาตรา 7 (3) นอกจากนี้การกระทำความผิดตามที่ระบุไว้ในมาตรา 7 จะต้องไม่ใช่กรณีที่ต้องด้วยมาตรา 5 หรือมาตรา 6 ด้วยเช่นกัน

6.3 การลงโทษทางอาญาโดยอาศัยหลักบุคคล

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า รัฐทั้งหลายมีอำนาจเหนือบุคคลที่ถือสัญชาติของรัฐนั้น ทั้งในด้านการคุ้มครอง และในด้านบังคับ รัฐจึงมีอำนาจที่จะลงโทษบุคคลที่ถือสัญชาติของรัฐที่ได้กระทำความผิดได้แม้การนั้นจะได้ทำลงนอกอาณาเขต โดยทั้งนี้รัฐยังมีอำนาจลงโทษคนต่างด้าวที่กระทำความผิดต่อบุคคลที่ถือสัญชาติของรัฐแม้ว่าการกระทำความผิดนั้นจะได้ทำนอกอาณาเขตของรัฐด้วย³⁸

เมื่อพิจารณาตามมาตรา 8 จะเห็นได้ว่าการพิจารณาที่ตัวบุคคลเป็นสำคัญ โดยในกรณีมาตรา 8 (ก) ผู้เสียหายอาจจะเป็นคนไทยด้วยกันเองหรือเป็นรัฐบาลไทยหรือเป็นคนต่าง

³⁸ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายอาญาของไทย มาตรา 8 ซึ่งมีใจความสำคัญว่า ความผิดที่ได้กระทำนอกราชอาณาจักร ในกรณีผู้กระทำความผิดเป็นคนไทย และรัฐบาลแห่งประเทศที่ความผิดได้เกิดขึ้นหรือผู้เสียหายได้ร้องขอให้ลงโทษ หรือในกรณีผู้กระทำความผิดนั้นเป็นคนต่างด้าว และรัฐบาลไทยหรือคนไทยซึ่งเป็นผู้เสียหายได้ร้องขอให้ลงโทษ หากความผิดนั้นเป็นความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชนตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 217 หรือมาตรา 218 หรือในความผิดเกี่ยวกับเพศตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 276 มาตรา 280 และ มาตรา 285 ทั้งนี้เฉพาะที่เกี่ยวกับมาตรา 276 หรือในความผิดต่อชีวิตตามที่บัญญัติไว้ใน 288 ถึง มาตรา 290 หรือในความผิดต่อร่างกายตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 295 ถึง มาตรา 298 หรือในความผิดต่อเสรีภาพตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 309 มาตรา 310 มาตรา 312 ถึง มาตรา 315 และ มาตรา 317 ถึง มาตรา 320 หรือในความผิดฐานลักทรัพย์ และวิ่งราวทรัพย์ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 334 ถึงมาตรา 336 หรือในความผิดฐานกรรโชก ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ และปล้นทรัพย์ตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 337 ถึง มาตรา 340 หรือในความผิดฐานฉ้อโกง ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 341 ถึงมาตรา 344 มาตรา 346 และมาตรา 347 หรือในความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 358 ถึงมาตรา 360 จะต้องรับโทษภายในราชอาณาจักร

คำว่าก็ได้ และในกรณีตามมาตรา 8 (ข) ผู้เสียหายจะต้องเป็นรัฐบาลไทยหรือคนไทย ดังนั้นหากผู้เสียหายเป็นคนต่างด้าวด้วยกันก็ไม่อาจลงโทษผู้กระทำความผิดโดยอาศัยมาตรา 8 ได้ แต่อย่างไรก็ดีต้องมีการร้องขอให้ลงโทษในความผิดนั้นด้วยเสมอไม่ว่าจะเป็นความผิดอาญาแผ่นดินหรือไม่ และความผิดที่กระทำจะต้องเป็นความผิดเฉพาะที่มีระบุไว้ในมาตรา 8 ดังนั้นหากเป็นความผิดอื่นก็ไม่อาจร้องขอให้ลงโทษในราชอาณาจักรได้ ประการที่สำคัญคือแม้ประเทศที่ความผิดนั้นได้เกิดขึ้นจะไม่ถือว่าการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นความผิดก็ยังสามารถร้องขอให้ลงโทษตามมาตรา 8 ในประเทศไทยได้อยู่ดี กล่าวโดยสรุปคือ ความผิดทั้งหลายที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 ซึ่งจะเห็นได้ว่าเป็นการกระทำความผิดโดยเจตนาทั้งสิ้นจะต้องมีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นคนสัญชาติไทย คือผู้กระทำความผิดมีสัญชาติไทย หรือผู้เสียหายเป็นคนสัญชาติไทยก็ได้ แต่อย่างไรก็ตามมีข้อยกเว้นในการนำมาตรา 8 มาใช้บังคับคือ ข้อเท็จจริงในการกระทำความผิดจะต้องไม่ได้เป็นกรณีที่ถูกกฎหมายอาญาได้บัญญัติให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักรแล้ว เช่น การกระทำความผิดในเรือไทยซึ่งต้องไปบังคับตามมาตรา 4 วรรคสองแทน เช่น หากมีการทำร้ายร่างกายกันโดยได้กระทำในเรือไทยซึ่งกำลังแล่นหรือจอดอยู่ในทะเลอาณาเขตของประเทศญี่ปุ่น ในการพิจารณาเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดในฐานะทำร้ายร่างกายผู้อื่นจะต้องอาศัยมาตรา 4 วรรคสอง ไม่ใช่มาตรา 8 (5) มาใช้แต่อย่างใด นอกจากนี้ การกระทำความผิดตามที่ระบุไว้ในมาตรา 8 จะต้องมีเงื่อนไขที่ต้องด้วยมาตรา 5 หรือมาตรา 6 ด้วยเช่นกัน

นอกจากนี้ จะเห็นได้ว่าประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 8 ซึ่งถือเป็นหลักการลงโทษโดยอาศัยหลักบุคคลนั้น แม้การกระทำความผิดนั้นจะไม่ใช่อันตรายหรือปล้นทรัพย์ในทะเลหลวงอันทำให้ไม่อาจนำมาตรา 7 (3) มาใช้บังคับได้ และไม่ได้มีการกระทำความผิดบนเรือไทยอันทำให้ไม่อาจนำมาตรา 4 วรรคสอง มาใช้บังคับได้ก็ตาม แต่หากว่ามีคนไทยเข้าไปเกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นผู้เสียหายหรือผู้กระทำความผิดในความผิดที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 8 แล้ว การกระทำความผิดดังกล่าวนั้นก็ควรรับโทษในราชอาณาจักร

(7) กฎหมายวิธีสบัญญัติเกี่ยวกับการดำเนินการกับเรือ หรือนุคคลซึ่งต้องสงสัยว่าเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิด

นอกเหนือไปจากกฎหมายสารบัญญัติที่เกี่ยวกับการดำเนินการกับเรือ และบุคคลที่เป็นผู้กระทำความผิดอันเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดตามอนุสัญญาแล้ว นอกไปจากนี้กฎหมายวิธีสบัญญัติก็เป็นอีกส่วนหนึ่งที่ควรพิจารณา และคำนึงถึง เพราะกฎหมายในส่วนนี้ของวิธีสบัญญัตินั้นมีความสำคัญ และเกี่ยวเนื่องกับกระบวนการพิจารณาคดีในส่วนต่างๆ อาทิ อำนาจในการทำการสืบสวนสอบสวน การส่งผู้ร้ายข้ามแดน การสืบพยาน หรือแม้กระทั่งสิทธิของผู้ต้องสงสัย เป็นต้น

ในการพิจารณาถึงกระบวนการวิธีพิจารณาความ และกฎหมายวิธีสบัญญัติต่างๆ ในส่วนนี้ จะพิจารณาโดยเปรียบเทียบระหว่างกฎหมายภายในของประเทศไทย คือบทบัญญัติของกฎหมายตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ ดังกล่าว

กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเป็นกฎหมายที่บัญญัติให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ ในการใช้มาตรการทั้งหลายในการนำตัวผู้กระทำความผิดอาญามาลงโทษตามกฎหมาย เช่น การจับ การค้น การควบคุมตัว การสอบสวน การฟ้องคดี และการพิจารณาพิพากษาคดี เป็นต้น แต่ในขณะที่เดียวกันกฎหมายก็วางหลักประกันเพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชน จากการใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่ของรัฐดังกล่าวไว้ด้วย โดยกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาที่ดีต้องพยายามรักษาสมดุลระหว่างอำนาจรัฐในการใช้มาตรการต่าง ๆ ในการนำตัวผู้กระทำความผิด มาลงโทษและหลักประกันสิทธิเสรีภาพของประชาชนให้ได้³⁹

เมื่อผู้ต้องหาหรือจำเลยถูกกล่าวหาว่าได้กระทำความผิดต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล รัฐจะต้องนำตัวผู้ต้องหาหรือจำเลยมาเพื่อเข้ารับการพิจารณาคดีเพื่อพิสูจน์ว่าบุคคลนั้นได้กระทำความผิดตามที่ถูกกล่าวหาหรือไม่ ซึ่งในขณะที่ผู้ต้องหาหรือจำเลยถูกดำเนินคดี จะเห็นได้ว่าสิทธิเสรีภาพของผู้ถูกควบคุมตัวจะถูกกระทบกระเทือนอย่างมาก ทั้งนี้ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาจึงได้มีการบัญญัติคุ้มครองถึงสิทธิดังกล่าวนี้เอาไว้อย่างชัดเจน ซึ่งสามารถแบ่งพิจารณาได้ดังนี้

การคุ้มครองโดยหลักประกันสิทธิเสรีภาพของประชาชน

อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 ได้กำหนดเอาไว้ว่าการควบคุมตัวจำเลยหรือผู้ต้องหา ตลอดจนมาตรการต่างๆ ในการบังคับตามกระบวนการทางอาญาหรือการส่งตัวผู้ร้ายข้ามแดนให้ดำเนินการตามกฎหมายภายในของรัฐนั้น⁴⁰ ทำให้มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องพิจารณาว่ากฎหมายภายในของ

³⁹ เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, คำอธิบายหลักกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาว่าด้วยการดำเนินคดีในขั้นตอนก่อนการพิจารณา, พิมพ์ครั้งที่ 5, (กรุงเทพมหานคร : ห้างหุ้นส่วนจำกัดจรัสการพิมพ์, 2549), น. 7.

⁴⁰ ปรากฏตามมาตรา 7 วรรคแรก ของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any State Party in the territory of which the offender or the alleged offender is present shall, in accordance with its law, take him into

ประเทศไทยมีการกำหนดในเรื่องดังกล่าวอย่างไร ทั้งนี้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ได้กำหนดเอาไว้แล้วอย่างชัดเจนถึงการคุ้มครองที่สำคัญๆ ดังนี้

1. สิทธิในการเข้าพบ และปรึกษาทนายความเป็นการส่วนตัว⁴¹
2. สิทธิในการได้รับความคุ้มครองขณะถูกจับกุม หรือถูกควบคุมตัว⁴²
3. สิทธิที่จะได้รับการปล่อยตัวชั่วคราว⁴³

custody or take other measures to ensure his presence for such time as is necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.”

⁴¹ ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 7/1 โดยมีใจความสำคัญว่า ผู้ถูกจับหรือผู้ต้องหาที่มีสิทธิที่จะขอให้เจ้าพนักงานทำการแจ้งให้ญาติหรือบุคคลที่ผู้ถูกจับหรือผู้ต้องหาไว้วางใจได้ทราบว่าผู้ถูกจับหรือผู้ต้องหาได้ถูกจับกุม และถูกควบคุมตัวอยู่ ณ สถานที่ใด โดยผู้ถูกจับหรือผู้ต้องหายังมีสิทธิขอพบและปรึกษา ผู้ซึ่งจะได้เป็นหรือเป็นทนายความของคุณ เป็นการเฉพาะตัวได้

ในขณะที่สอบสวน ผู้ถูกจับหรือผู้ต้องหาที่มีสิทธิขอให้ทนายความ หรือผู้ตนไว้วางใจเข้าฟังการสอบปากคำของคนได้ ซึ่งพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจที่รับมอบตัวมีหน้าที่แจ้งให้ผู้ถูกจับหรือผู้ต้องหาทราบถึงสิทธิดังกล่าวด้วย

⁴² ปรากฏตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 83 ซึ่งมีใจความสำคัญว่า ในการจับเจ้าพนักงานหรือราษฎรซึ่งทำการจับต้องแจ้งแก่ผู้ที่จะถูกจับว่าเขาจะต้องถูกจับ และสั่งให้ไปยังที่ทำการของพนักงานสอบสวนแห่งท้องที่ที่ถูกจับพร้อมกับผู้จับซึ่งในกรณีที่มีความจำเป็นก็สามารถใช้การจับตัวไปได้ ทั้งนี้หากสามารถนำตัวผู้ถูกจับไปที่ทำการของพนักงานสอบสวน ผู้รับผิดชอบคดีได้เลย ก็ให้นำตัวไปยังที่ทำการของพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบดังกล่าวทันที โดยหากบุคคลซึ่งจะถูกจับทำการขัดขวางหรืออาจจะขัดขวางการจับ หรือหลบหนีหรือพยายามหลบหนี ผู้ทำการจับมีอำนาจใช้มาตรการเท่าที่เหมาะสมแก่พฤติการณ์แห่งเรื่องในการจับนั้นอีกด้วย

นอกจากนี้ ในกรณีที่เจ้าพนักงานเป็นผู้จับจะต้องมีการแจ้งข้อกล่าวหาให้ผู้ถูกจับทราบ และหากมีหมายจับก็ต้องแสดงให้ผู้ถูกจับดูด้วย และเจ้าพนักงานมีหน้าที่ต้องแจ้งให้ผู้ถูกจับทราบว่าตนมีสิทธิที่จะไม่ให้การหรือให้การ โดยด้อยค่าของผู้ถูกจับอาจถูกใช้เป็นพยานหลักฐานในการพิจารณาคดีได้ ประการสำคัญ ผู้ถูกจับมีสิทธิที่จะพบและปรึกษาผู้ซึ่งจะเป็นหรือเป็นทนายความของคุณ และกรณีสามารถดำเนินการได้โดยสะดวกและไม่เป็นการขัดขวางการจับหรือการควบคุมผู้ถูกจับหรือทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่บุคคลอื่น เจ้าพนักงานอาจอนุญาตให้ผู้ถูกจับแจ้งญาติหรือผู้ซึ่งตนไว้วางใจได้ทราบว่าตนถูกจับกุมก็ได้

4. สิทธิที่จะไม่ถูกคุมขังโดยไม่มีเหตุที่ชอบด้วยกฎหมาย⁴⁴
5. สิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองในชั้นสอบสวน⁴⁵

อำนาจสอบสวน และเขตอำนาจศาลในการพิจารณาคดี

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 120 กำหนดไว้ว่าพนักงานอัยการจะยื่นฟ้องคดีต่อศาลได้เมื่อมีการสอบสวนความผิดนั้นมาก่อนแล้ว ซึ่งต่างจากกรณีผู้เสียหายฟ้องคดีต่อศาลโดยตรงเลย เพราะผู้เสียหายมีสิทธิที่จะนำคดีอาญามายื่นฟ้องต่อศาลได้โดยไม่จำเป็นต้องมีการสอบสวนมาก่อนแต่อย่างใด โดยในคดีอาญาที่พนักงานอัยการเป็นโจทก์ฟ้องจำเลยนั้น เป็นระบบการดำเนินคดีอาญาโดยรัฐ ซึ่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาได้กำหนดให้มีเจ้าพนักงานในกระบวนการยุติธรรมฝ่ายต่าง ๆ ทำหน้าที่ร่วมกันในการค้นหาความจริงว่าผู้ต้องหา มีความผิดจริงหรือไม่ ซึ่งยังกำหนดให้พนักงานสอบสวนมีหน้าที่รวบรวมพยานหลักฐานทั้งหลายที่เกี่ยวข้องกับคดีทั้งหมดเท่าที่ทำได้ เมื่อพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบเห็นว่าการสอบสวนเสร็จแล้ว ก็จะสรุปสำนวนพร้อมกับทำความเข้าใจว่าควรสั่งฟ้องหรือควรสั่งไม่ฟ้องส่งไปยังพนักงานอัยการเพื่อพิจารณาต่อไป หากพนักงานอัยการเห็นว่าสำนวนการสอบสวนยังขาดตกบกพร่องก็อาจมีคำสั่งให้พนักงานสอบสวนดำเนินการสอบสวนเพิ่มเติม หรือส่งพยานมาให้ซักถามข้อมูลเพิ่มเติมเป็นต้น โดยพนักงานอัยการอาจสั่งฟ้องหรือสั่งไม่ฟ้องคดีก็ได้ ทั้งนี้ตามขั้นตอนทั้งหลายที่กล่าวมา

⁴³ ปรากฏตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 106-119 ซึ่งใจความสำคัญว่าผู้ต้องหาควรจะถูกควบคุมตัวเฉพาะขณะเมื่อถูกทำการสอบสวนเท่านั้น และในระหว่างสอบสวนหากไม่จำเป็นที่จะต้องมัดผู้ต้องหาอยู่ก็ไม่สมควรจะต้องควบคุมผู้ต้องหาเอาไว้แต่อย่างใด ควรที่จะพิจารณาปล่อยตัวชั่วคราวไป

⁴⁴ ปรากฏตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 90 ซึ่งมีใจความสำคัญว่าหากมีเหตุอันควรสงสัยว่าผู้ถูกคุมขังถูกคุมขังโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย ผู้ถูกคุมขังเอง, พนักงานอัยการ พนักงานสอบสวน ผู้บัญชาการเรือนจำหรือพัศดี สามัญภริยา ญาติ และบุคคลอื่นเพื่อประโยชน์ของผู้ถูกคุมขังมีสิทธิยื่นคำร้องต่อศาลท้องที่ที่มีอำนาจพิจารณาคดีอาญาขอให้ปล่อยตัวโดยเมื่อศาลได้รับคำร้องก็ให้ดำเนินการไต่สวนฝ่ายเดียวโดยด่วน และหากเห็นว่าคำร้องมีมูลศาลมีอำนาจสั่งผู้คุมขังให้นำตัวผู้ถูกคุมขังมาศาลโดยเร็ว และหากผู้คุมขังแสดงให้ศาลเห็นไม่ได้ว่าการคุมขังเป็นการชอบด้วยกฎหมาย ศาลมีอำนาจสั่งให้ปล่อยตัวผู้ถูกคุมขังได้ทันที

⁴⁵ สิทธิในการได้รับความคุ้มครองในชั้นสอบสวนจะประกอบไปด้วยสิทธิในการได้รับการพิจารณาด้วยความรวดเร็ว ต่อเนื่อง และเป็นธรรม สิทธิในการให้ทนายความเข้าฟังในชั้นสอบสวนได้ สิทธิที่จะไม่ถูกบังคับหรือหลอกลวงในการให้ถ้อยคำต่าง ๆ สิทธิของผู้ต้องหาที่จะไม่ให้การ

ข้างต้นทำให้เห็นได้ว่า กฎหมายกำหนดให้มีเจ้าพนักงานในกระบวนการยุติธรรมของรัฐร่วมกันทำหน้าที่ค้นหาความจริงว่า ผู้ต้องหา มีความผิดจริงหรือไม่

เมื่อเกิดมีการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินทางทางทะเลขึ้น พนักงานอัยการจะมีอำนาจยื่นฟ้องคดีต่อศาลได้ต่อเมื่อมีการสอบสวนในความผิดดังกล่าว นั้น โดยพนักงานสอบสวนเสียก่อน โดยการพิจารณาว่าพนักงานสอบสวนคนใดจะมีอำนาจสอบสวน และคนใดจะเป็นพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบคดีนั้น ปรากฏในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 18, มาตรา 19 และมาตรา 20 ซึ่งสามารถแบ่งได้ดังนี้

(ก) การกระทำความผิดเกิดขึ้นในราชอาณาจักร

หลักในการสอบสวนที่สำคัญคือ การสอบสวนต้องทำโดยพนักงานสอบสวนที่มีเขตอำนาจ โดยในกรณีความผิดได้เกิดขึ้นในราชอาณาจักรกฎหมายได้กำหนดพนักงานสอบสวนที่มีอำนาจสอบสวนและพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 18 และมาตรา 19 ซึ่งสามารถแบ่งได้ดังนี้

● กรณีความผิดเกิดขึ้นในท้องที่เดียว

ปรากฏในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 18 ซึ่งมีใจความสำคัญว่าในความผิดที่เกิดขึ้นในท้องที่เดียว พนักงานสอบสวนที่มีเขตอำนาจสอบสวนในความผิดคือพนักงานสอบสวนแห่งท้องที่ที่ความผิดอาญาได้เกิดหรืออ้างหรือเชื่อว่าได้เกิด หรือในท้องที่ที่ผู้ต้องหาอยู่ที่ หรือท้องที่ที่ผู้ต้องหาถูกจับ โดยกำหนดให้พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบคือพนักงานสอบสวนแห่งท้องที่ที่ความผิดอาญานั้นได้เกิดขึ้น แต่ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นหรือเพื่อความสะดวกก็ให้พนักงานสอบสวนแห่งท้องที่ที่ผู้ต้องหาอยู่ที่หรือถูกจับเป็นผู้รับผิดชอบแทนได้

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าหากเกิดการกระทำความผิดบนเรือไทยหรือบนเรือต่างประเทศที่จอด หรือแล่นอยู่ในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย โดยมีข้อเท็จจริงว่าได้เกิดขึ้นในท้องที่ดังกล่าวนั้นเพียงท้องที่เดียว พนักงานสอบสวนในท้องที่ที่ความผิดบนเรือได้เกิดขึ้นก็จะมีอำนาจสอบสวนและเป็นพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบคดี

● กรณีความผิดเกิดขึ้นหลายท้องที่

ปรากฏในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 19 ซึ่งมีใจความสำคัญว่าความผิดเกิดขึ้นหลายท้องที่ที่เกี่ยวข้องกันหรือต่อเนื่องกัน⁴⁶ พนักงานสอบสวนในท้องที่หนึ่ง

⁴⁶ความผิดเกิดขึ้นหลายท้องที่ที่เกี่ยวข้องกันหรือต่อเนื่องกัน ตามมาตรา 19 มีดังนี้ เป็นการไม่แน่ว่าการกระทำผิดอาญาได้กระทำในท้องที่ใดในระหว่างหลายท้องที่ หรือเมื่อความผิด

ห้องที่ใดที่เกี่ยวข้องมีอำนาจสอบสวนความผิดนั้นได้ โดยการพิจารณาพนักงานสอบสวน ผู้รับผิดชอบ แบ่งออกเป็น 2 กรณี คือถ้าจับผู้ต้องหาได้แล้วก็คือพนักงานสอบสวนห้องที่จับได้ หรือถ้าจับผู้ต้องหาไม่ได้ก็คือพนักงานสอบสวนห้องที่พบการกระทำผิดก่อน

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าหากเกิดการกระทำความผิดบนเรือไทยหรือบนเรือต่างประเทศ ที่อยู่ในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย โดยอาจมีข้อเท็จจริงว่าความผิดได้เกิดขึ้นขณะเรือกำลังแล่นผ่านหลายห้องที่ หรือเป็นการไม่แน่ชัดว่าเกิดในห้องที่ใดกันแน่ เป็นต้น พนักงานสอบสวนในห้องที่ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดมีอำนาจสอบสวน ส่วนการพิจารณาว่าผู้ใดเป็นพนักงานสอบสวน ผู้รับผิดชอบก็ต้องดูว่าจับผู้ต้องหาได้หรือยัง ซึ่งหากจับได้แล้วก็คือพนักงานสอบสวนห้องที่จับผู้ต้องหาได้ แต่หากยังจับไม่ได้ก็คือพนักงานสอบสวนห้องที่ทราบถึงการกระทำผิดก่อน

(ข) การกระทำความผิดเกิดขึ้นนอกราชอาณาจักร

การกระทำความผิดในบางกรณีแม้จะได้กระทำลงนอกราชอาณาจักร กฎหมายก็บัญญัติให้ต้องรับโทษในราชอาณาจักร การกำหนดตัวพนักงานสอบสวนที่มีอำนาจสอบสวนและพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบ มีหลักเกณฑ์ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 20 ซึ่งมีความสำคัญว่าในความผิดซึ่งมีโทษตามกฎหมายไทยได้กระทำลงนอกราชอาณาจักร ให้อัยการสูงสุดหรือผู้รักษาการแทนเป็นพนักงานสอบสวนที่รับผิดชอบ หรือจะมอบหมายหน้าที่นั้นให้พนักงานสอบสวนคนใดก็ได้ และในกรณีจำเป็นพนักงานสอบสวนซึ่งผู้ต้องหาถูกจับในเขตอำนาจ หรือ พนักงานสอบสวนซึ่งรัฐบาลประเทศอื่นหรือบุคคลที่ได้รับความเสียหายได้ร้องขอให้ลงโทษ มีอำนาจสอบสวนในระหว่างรอคำสั่งจากอัยการสูงสุดหรือผู้รักษาการแทนได้

โดยความผิดใดจะเป็นความผิดที่เกิดขึ้นนอกราชอาณาจักรนั้น ในการพิจารณาจะพิจารณาจากความผิดที่ปรากฏตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 7 มาตรา 8 และมาตรา 9 ซึ่งถือว่าอยู่ในความหมายของประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 20 ส่วนความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 4 วรรคสอง, มาตรา 5 และมาตรา 6 นั้น ก็ให้ถือว่าความผิดนั้นได้เกิดขึ้นในราชอาณาจักรแม้ว่าโดยสภาพแล้วเขตพื้นที่นั้นจะอยู่นอกราชอาณาจักรก็ตาม ซึ่งเดิมทางปฏิบัติของสำนักงานอัยการสูงสุดถือว่ากรณีนี้เป็นความผิดเกิดขึ้นในราชอาณาจักร โดยจะต้องไปพิจารณาตามมาตรา 18 และมาตรา 19 แต่ในปัจจุบันได้ถือว่าเป็นความผิดนอกราชอาณาจักร ตาม

ส่วนหนึ่งกระทำในห้องที่หนึ่งแต่อีกส่วนหนึ่งในอีกห้องที่หนึ่ง หรือเมื่อความผิดนั้นเป็นความผิดต่อเนื่องและกระทำต่อเนื่องกันในห้องที่ต่างๆเกินกว่าห้องที่หนึ่งขึ้นไป หรือเมื่อเป็นความผิดซึ่งมีหลายกรรมกระทำลงในห้องที่ต่าง ๆ กัน หรือเมื่อความผิดเกิดขึ้นขณะผู้ต้องหากำลังเดินทาง หรือเมื่อความผิดเกิดขึ้นขณะผู้เสียหายกำลังเดินทาง

มาตรา 20 แทน อย่างไรก็ตาม แนววินิจฉัยของศาลกลับวินิจฉัยในทางตรงกันข้าม⁴⁷ กล่าวคือ ถือว่าความคิดที่เกิดขึ้นในเรือไทย ตามกฎหมายอาญา มาตรา 4 วรรคสอง และในความคิดซึ่งส่วนใดส่วนหนึ่งได้กระทำในราชอาณาจักรตามประมวลกฎหมายอาญา ตามมาตรา 5 ศาลได้ถือว่าเป็นความคิดที่เกิดขึ้นในราชอาณาจักรไทย ตามมาตรา 18 หรือ 19 แล้วแต่กรณี โดยพนักงานสอบสวนเขตใดมีอำนาจเหนือการกระทำความผิดที่ได้ทำในเรือไทยหรืออากาศยานไทยนั้น ก็จะเป็นไปตามระเบียบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งก็คือ พนักงานสอบสวนกองปราบปราม เพราะมีเขตอำนาจสอบสวนทั่วราชอาณาจักร ดังนั้น แนวปฏิบัติของศาลจึงถือ เอาเฉพาะความคิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 7, มาตรา 8 และมาตรา 9 เท่านั้นที่เป็นความคิดซึ่งเกิดขึ้นนอกราชอาณาจักร⁴⁸

นอกจากนี้ หากการกระทำความผิดถือเป็นกระทำการอันเป็นโจรสลัดอันเป็นความคิดตามพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดขึ้นนอกราชอาณาจักร พ.ศ.2534 ให้อธิบดีกรมอัยการหรือผู้รักษาการแทนเป็นพนักงานสอบสวน หรือมอบหมายให้พนักงานสอบสวนคนใดก็ได้ และในกรณีจำเป็นพนักงานสอบสวนซึ่งผู้ต้องหาถูกจับในเขตอำนาจ หรือ ซึ่งรัฐบาลประเทศอื่นหรือบุคคลที่ได้รับความเสียหายได้ร้องฟ้องให้ทำโทษผู้ต้องหาที่มีอำนาจสอบสวนในระหว่างรอคำสั่งจากอธิบดีกรมอัยการหรือผู้รักษาการแทนได้⁴⁹

(ค) ศาลที่มีอำนาจชำระคดีอาญา

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า การฟ้องคดีอาญาโดยพนักงานอัยการจะต้องมีการสอบสวนในความคิดนั้นมาก่อน ซึ่งเป็นหน้าที่ของพนักงานสอบสวนในการสอบสวนโดยอาศัยอำนาจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 18 มาตรา 19 และมาตรา 20 และเมื่อพนักงานสอบสวนเห็นว่าการสอบสวนนั้นเสร็จสิ้นแล้ว พนักงานสอบสวนจะส่งสำนวนพร้อมความเห็นว่าจะสั่งฟ้องหรือไม่ควรสั่งฟ้องไปยังพนักงานอัยการ และหากพนักงานอัยการเห็นควร

⁴⁷ เหตุเกิดขึ้นในเรือไทยถือได้ว่าเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักร โดยพนักงานสอบสวนกองปราบปราม กรมตำรวจมีอำนาจสอบสวนคดีอาญาได้ทั่วราชอาณาจักร จึงมีอำนาจสอบสวน (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2670/2535).

⁴⁸ ณรงค์ ใจหาญ, หลักกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เล่ม 1, พิมพ์ครั้งที่ 8, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ วิญญูชน, 2547), น. 107 .

⁴⁹ พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 มาตรา 28 บัญญัติว่า “ผู้ใดกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้นอกราชอาณาจักรจะต้อง รับโทษในราชอาณาจักร และให้นำมาตรา 20 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาใช้บังคับแก่การสอบสวนคดีโดยอนุโลม”

ตั้งฟ้องคดีก็ต้องพิจารณาตามมาตรา 22 ในเรื่องเขตอำนาจศาลในการชำระคดี ซึ่งกำหนดว่า หากความผิดได้เกิดขึ้น หรืออ้างหรือเชื่อได้ว่าเกิดขึ้นในเขตอำนาจของศาลใดก็ให้ชำระคดีที่ศาลนั้น แต่ ก็น่าจะชำระคดีที่ศาลในท้องที่ที่จำเลยมีที่อยู่ หรือในท้องที่ถูกจับ หรือในท้องที่ที่เจ้าพนักงานได้ทำการสอบสวนก็ได้ ส่วนความผิดที่เกิดขึ้นนอกราชอาณาจักรให้ทำการชำระคดีที่ศาลอาญา หรือศาลในท้องที่ที่ได้ทำการสอบสวนก็ได้ ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่าได้มีการแบ่งเขตอำนาจศาลออกเป็น 2 กรณีคือ กรณีความผิดเกิดในราชอาณาจักร และกรณีความผิดเกิดนอกราชอาณาจักรโดยวิธีพิจารณาคดีตามความเป็นจริงทางภูมิศาสตร์เช่นเดียวกับในกรณีการพิจารณาในเรื่องเขตอำนาจสอบสวนของพนักงานสอบสวน

อย่างไรก็ดี มีปัญหาที่น่าสนใจ คือ แม้ประเทศไทยมีบทบัญญัติในการดำเนินคดีอาญาไว้ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ซึ่งศาลไทยสามารถดำเนินการพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวข้องกับการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายที่ได้เกิดขึ้นบนเรือที่จอดอยู่ หรือแล่นอยู่นอกราชอาณาจักรได้ก็ตาม แต่ก็อาจจะเกิดปัญหาในทางปฏิบัติว่า พนักงานสอบสวนในท้องที่ใดมีอำนาจในการสอบสวน หรือการกระทำความผิดนั้นเกิดในเขตอำนาจของศาลใดกันแน่ เพราะในทะเลนั้นการบ่งชี้อย่างแน่นอนว่าการกระทำความผิดเกิดในท้องที่ใดเป็นไปได้ยาก ที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากในทะเลไม่มีเส้นแบ่งเขตที่แน่นอนให้เห็นชัดเจนว่าพื้นน้ำส่วนนี้อยู่ในเขตรับผิดชอบของท้องที่ใดซึ่งอาจนำมาสู่การเกี่ยวกันของพนักงานสอบสวนว่าการกระทำความผิดนั้น ไม่ได้เกิดในท้องที่ของตน หรือต้องมานำชี้กันก่อนว่าอยู่ในท้องที่ใดกันแน่ซึ่งส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการพิจารณาคดีตามมาอย่างเลี่ยงไม่ได้

โดยนอกจากนี้ ในเรื่องศาลที่มีอำนาจชำระคดีอาญานั้น หากการกระทำความผิดนั้นเป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัด ซึ่งถือว่าเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 แล้ว ก็ต้องไปชำระคดีกันที่ศาลอาญา หรือศาลที่การสอบสวน ได้กระทำในท้องที่ที่อยู่ในเขตอำนาจของศาลนั้นแทน⁵⁰

ดังจะเห็นได้ว่ากฎหมายภายในของประเทศไทยในหลายๆ ฉบับ ล้วนมีความเกี่ยวข้อง และสอดคล้องกับบทบัญญัติในอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันเป็นการละเมิดต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญา อย่างไรก็ตามกฎหมายบางฉบับก็ยังคงไม่ครอบคลุม และขาดเนื้อหาไปในบางประเด็น ดังนั้นหากประเทศไทยต้องการที่จะทำให้กฎหมายภายในของตนสอดคล้องไปกับอนุสัญญาฯ และพิธีสารของ

⁵⁰พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 มาตรา 14 บัญญัติว่า “ความผิดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ให้ชำระที่ศาลอาญาแต่ถ้าการสอบสวนได้กระทำในท้องที่ที่อยู่ในเขตอำนาจของศาลใด ให้ชำระที่ศาลนั้นได้ด้วย”

อนุสัญญาฯ อย่างสมบูรณ์ภายหลังที่เข้าเป็นรัฐภาคีแล้ว การปรับเปลี่ยนตัวบทกฎหมาย ไม่ว่าจะเป็นการแก้ไขเพียงบางส่วน บางมาตรา หรือการยกร่างกฎหมายใหม่ย่อมเป็นสิ่งที่ต้องพิจารณา โดยพิจารณาได้ในหัวข้อถัดไป

4.2 การปรับเปลี่ยนตัวบทกฎหมายของประเทศไทยในกรณีที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ

เมื่อได้พิจารณาตัวบทกฎหมายของกฎหมายภายในของประเทศไทยแล้ว จะเห็นได้ว่าแม้ประเทศไทยเองจะมีกฎหมายเป็นจำนวนมากมาหลายฉบับที่มีความเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล รวมทั้งการละเมิดต่อความปลอดภัยของสิ่งปลูกสร้าง เช่น แท่นขุดเจาะปิโตรเลียม เป็นต้น ก็ตาม หากแต่เมื่อพิจารณาลึกลงไปในสาระสำคัญของกฎหมายภายในแต่ละฉบับแล้ว จะเห็นได้ว่ากฎหมายภายในของประเทศไทยกลับไม่มีกฎหมาย หรือบทบัญญัติใดเลยที่จะเป็นการมุ่งคุ้มครอง หรือดำเนินการสำหรับการกระทำความคิดตั้งที่ปรากฏในอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ ดังนั้นหากเกิดเหตุการณ์ที่มีลักษณะเป็นการมุ่งโจมตีต่อเรือเดินทะเล หรือสิ่งปลูกสร้างที่ตั้งอยู่บนไหล่ทวีป หรือการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายทางทะเลในลักษณะอื่นๆ แล้ว ประเทศไทยกลับจะไม่มีบทบัญญัติอันเป็นการเฉพาะที่จะใช้บังคับกับเหตุการณ์ที่มีลักษณะเฉพาะเช่นนี้ได้ เช่น หากมีเหตุการณ์ทำลายสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บริเวณไหล่ทวีปแล้ว ประเทศไทยจะไม่มีบทบัญญัติที่จะมาใช้บังคับกับการกระทำของกลุ่มผู้เข้าโจมตีดังกล่าวได้เลย และการที่จะดำเนินการกับกลุ่มผู้กระทำเหล่านั้นได้ ประเทศไทยจึงต้องอาศัยตัวบทกฎหมายอื่น อาทิ ประมวลกฎหมายอาญา พระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล พ.ศ. 2530 เป็นต้น

ทั้งนี้หากว่าประเทศไทยพิจารณาเพื่อเข้าเป็นรัฐภาคีของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ นั้นกฎหมายภายในของประเทศไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกระทำอันเป็นการละเมิดต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล และความปลอดภัยของสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีปนั้น ก็จะต้องเป็นไปในแนวทาง และมีเนื้อหาที่เป็นไปในแนวทางเดียวกันกับที่อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ กำหนดเอาไว้ และวิธีการที่จะทำให้กฎหมายภายในของประเทศไทยมีแนวทาง และบทบัญญัติที่สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ และพิธีสารของอนุสัญญาฯ ดังกล่าว นั้นสามารถที่จะทำได้โดยการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายในบางส่วน

หรือการร่างกฎหมายขึ้นมาเพิ่มเติมเป็นการเฉพาะ โดยการดำเนินการทั้งสองลักษณะ มีข้อที่ควรพิจารณา ดังนี้

4.2.1 การแก้ไขปรับเปลี่ยนกฎหมายภายในบางส่วน

เมื่อได้ทำการวิเคราะห์กฎหมายของประเทศไทย โดยทำการเปรียบเทียบกับตัวบทและสาระสำคัญของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ แล้วจะเห็นว่าตัวบทกฎหมายของประเทศไทยที่มีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับการกระทำอันเป็นการกระทำละเมิดต่อการเดินเรือทางทะเล และละเมิดต่อความปลอดภัยของสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีปยังมีเนื้อหาที่ไม่ครอบคลุม และไม่ชัดเจน ดังนั้นประเทศไทยจึงอาจจะต้องมีการดำเนินการแก้ไขกฎหมายในบางฉบับ และบางมาตรา⁵¹ อาทิ

การแก้ไขปรับเปลี่ยนบทบัญญัติในประมวลกฎหมายอาญา

ประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยในปัจจุบันนั้น ไม่มีการบัญญัติเอาไว้เป็นการเฉพาะเจาะจงถึงการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายทางทะเล หรือการกระทำอันก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือเดินทะเล หรือสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีป หรือการทำร้ายบุคคลอันเนื่องมาจากต้องการทำลายเรือ หรือสิ่งปลูกสร้างถาวรแต่อย่างใด จะปรากฏก็แต่เพียงบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายที่มีลักษณะเป็นการทั่วไปเท่านั้น

อย่างไรก็ดี ประมวลกฎหมายอาญาในปัจจุบันก็ยังคงมีเนื้อหา และรายละเอียดบางส่วนที่มีความเกี่ยวเนื่อง หรือสอดคล้องไปกับอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ เช่นกัน แต่หากว่าจะนำมาปรับใช้เพื่อให้สอดคล้องกับเนื้อหาที่ระบุไว้ในอนุสัญญาฯ และพิธีสารของอนุสัญญาฯ นั้น กฎหมายอาญาในบางมาตรา จึงอาจจะต้องมีการแก้ไข และเพิ่มเติมบ้างในส่วนดังจะเห็นได้จากตารางเปรียบเทียบที่ 4 ด้านล่างนี้

⁵¹ บุทธุ์สิน สกุดจันทร์ . กฎหมายการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล . วารสารกฎหมาย และพาณิชยนาวิ ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 (พฤศจิกายน 2550) : 68

ตารางที่ 4 ตารางเปรียบเทียบสาระสำคัญของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 กับประมวลกฎหมายอาญา

สาระสำคัญที่ปรากฏตามอนุสัญญาฯ	สาระสำคัญที่ปรากฏตามประมวลกฎหมายอาญา	สิ่งที่ต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมหากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ
มีการกำหนดชัดเจนถึงเรือที่มุ่งให้ความคุ้มครองโดยต้องเป็นเรือที่ไม่ยึดติดกับท้องทะเล และมีลักษณะการเดินเรือระหว่างประเทศโดยทำการแล่น หรือมีการกำหนดในการเดินเรือที่แน่นอน	ไม่มีการบัญญัติเอาไว้ชัดเจนในส่วนของคำนิยามของเรือ และการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายทางทะเล	ทำการเพิ่มเติมถึงคำนิยาม และลักษณะของเรือที่มุ่งให้ความคุ้มครองอย่างชัดเจน โดยให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ
การกระทำความผิดเป็นการใช้ความรุนแรงโดยมุ่งกระทำโดยตรงต่อเรือเพื่อทำให้เสียหาย และเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ การเข้ายึดเรือโดยใช้กำลังบังคับขู่เข็ญ การสังหาร หรือทำร้ายบุคคลบนเรือ การทำลายวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องทุ่นแรงของเรือ	มีเพียงบทบัญญัติ ดังนี้ บทบัญญัติเกี่ยวกับการวางเพลิงเผาทรัพย์เรือที่มีระวางตั้งแต่ 5 ตันขึ้นไป หรือการโจมตีเรือจนเป็นอันตรายต่อบุคคลอื่น หรือบทบัญญัติเกี่ยวกับการทำให้เสียทรัพย์ บทบัญญัติเกี่ยวกับการทำให้มีความเสียหายต่อทรัพย์สินของรัฐ การใช้กำลังอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อชีวิต และเสรีภาพ และการกระทำอันเป็นการขู่เข็ญบังคับรัฐบาล ⁵²	ทำการเพิ่มเติมเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายทางทะเล หรือการโจมตีเรือเพื่อให้เกิดความเสียหาย หรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ หรือบุคคลบนเรือ อาทิ มุ่งกระทำโดยตรงต่อเรือเพื่อทำให้เสียหาย และเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ การเข้ายึดเรือโดยใช้กำลังบังคับขู่เข็ญ การทำลายวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องทุ่นแรงของเรือ

⁵² ปรากฏตามพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา และประมวลกฎหมายอาญามาตรา 135/1 และมาตรา 135/2

สาระสำคัญที่ปรากฏตามอนุสัญญาฯ	สาระสำคัญที่ปรากฏตามประมวลกฎหมายอาญา	สิ่งที่ต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมหากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ
การกระทำความคิดนั้น กฎหมายไม่ได้จำกัดว่าจะต้องเป็นการกระทำลงในทะเลส่วนใดส่วนหนึ่ง	ยังไม่มีการระบุชัดเจนในส่วนของพื้นที่ หรือเขตที่กฎหมายจะใช้บังคับกับการกระทำความคิด	ควรระบุให้แน่ชัดว่าการกระทำที่ตกลงในเขตใดบ้างที่จะถือว่าเป็นการกระทำความคิด
รัฐภาคีสามารถติดตาม ควบคุม เรือ หรือบุคคลผู้ต้องสงสัยว่ากระทำความผิดได้	สามารถดำเนินการกับผู้กระทำความผิดได้ตามเขตอำนาจของรัฐ เช่น ภายในดินแดนของประเทศไทย หรือเขตอธิปไตยของประเทศไทย	ควรกำหนดอย่างชัดเจนเป็นการเฉพาะว่ากรณีใดบ้างที่เจ้าหน้าที่ของรัฐสามารถเข้าติดตาม ควบคุม เรือ หรือบุคคลผู้ต้องสงสัย รวมทั้งต้องกำหนดถึงเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจในการดำเนินการดังกล่าวให้ชัดเจน
การส่งตัวผู้กระทำความผิดไปยังเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจ ปรากฏเพียงแต่ให้กัปตันหรือผู้ควบคุมเรือมีหน้าที่ส่งผู้กระทำความผิดไปยังเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจ	เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการสืบสวน และสอบสวน คือเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ควรเพิ่มเติมให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือ หรือเจ้าหน้าที่หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการติดตาม และ ควบคุม เรือ หรือบุคคลผู้ต้องสงสัยเป็นผู้มีอำนาจสอบสวน เบื้องต้น และให้ทำการส่งเรื่องราวดังกล่าวไปยังเจ้าหน้าที่ตำรวจในภายหลัง
การระงับข้อพิพาทกำหนดเพียงแต่กรณีที่เป็นข้อพิพาทระหว่างประเทศ โดยให้ดำเนินการตั้งคณะกรรมการอนุญาโตตุลาการเพื่อระงับข้อพิพาท หากไม่สามารถตั้งได้ ให้นำคดีขึ้นสู่ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ	ให้ชำระคดี ณ ศาลที่มีเขตอำนาจ	-

สาระสำคัญที่ปรากฏตามอนุสัญญาฯ	สาระสำคัญที่ปรากฏตามประมวลกฎหมายอาญา	สิ่งที่ต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมหากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ
รัฐต่างๆ ซึ่งเป็นประเทศสมาชิก ต้องให้ความร่วมมือระหว่างกัน ในการให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายทางทะเล และการดำเนินการเพื่อป้องกันปราบปราม และต่อต้านการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายทางทะเล	ไม่มีการกำหนดไว้	ควรออกเป็นประกาศ หรือคำสั่ง ในลักษณะต่างๆ เพื่อแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ เพื่อป้องกันปราบปราม และต่อต้านการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายทางทะเล ให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง แลกเปลี่ยนข่าวสาร และการดำเนินการต่างๆ

และเมื่อพิจารณาเรียงตามมาตราที่ปรากฏในประมวลกฎหมายอาญา อาจจะต้องมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา ดังนี้

มาตรา 135/1 ถึงมาตรา 135/3

มาตรา 135/1 ถึงมาตรา 135/3 จะเป็นมาตราที่กำหนดเอาไว้ถึงองค์ประกอบความผิดเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นการก่อการร้าย อย่างไรก็ตาม มาตราดังกล่าวกำหนดเอาไว้เพียงการกระทำที่เป็นอันตรายอย่างร้ายแรงต่อร่างกาย หรือเสรีภาพของบุคคลใด หรือการกระทำที่มุ่งทำให้ระบบขนส่งสาธารณะ ระบบโทรคมนาคม หรือโครงสร้างเพื่อประโยชน์สาธารณะถูกทำลาย หรือการทำให้ทรัพย์สินของรัฐเสียหาย แต่มาตราดังกล่าวยังไม่มีการกำหนดเอาไว้โดยเฉพาะเกี่ยวข้องกับลักษณะในการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายทางทะเล ดังนั้นหากจะทำการแก้ไขสาระสำคัญของประมวลกฎหมายอาญาเพื่อให้สอดคล้องไปกับอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 จึงควรที่จะเพิ่มเติมองค์ประกอบในการกระทำความผิดฐานการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายทางทะเลไว้ โดยเฉพาะ ทั้งนี้ให้อิงตามเนื้อหา สาระ และองค์ประกอบความผิดที่ปรากฏในอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

มาตรา 218

มาตรา 218 ตามประมวลกฎหมายอาญา นี้จะเป็นมาตราที่กำหนดเอาไว้เกี่ยวกับการวางเพลิงเผาทรัพย์ โดยในมาตรานี้เป็นบทหนักของมาตรา 217 ซึ่งกำหนดให้การวางเพลิงเผาทรัพย์ซึ่งเป็นเรือกลไฟที่มีระวางตั้งแต่ห้าตันขึ้นไปเป็นความผิด ดังนั้น จึงมีปัญหาว่าหากการ

กระทำอันเป็นการละเมิดต่อเรือเดินทะเลนั้นเป็นการกระทำต่อเรือที่มีระวางไม่ถึงห้าตัน หรือเป็นการวางเพลิงต่อสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งบนไหล่ทวีปนั้น จะทำอย่างไร

และเพื่อให้มาตรา 218 มีความเหมาะสม และสอดคล้องไปกับบทบัญญัติของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ ดังนั้นจึงอาจจะมีการแก้ไข และเปลี่ยนแปลงในเนื้อหาของมาตรานี้บางส่วน โดยอาจจะเพิ่มเติมในส่วนของ การวางเพลิงเผาสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีปเข้าไปเพื่อให้เนื้อหาของมาตราดังกล่าวมีความรัดกุมเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งปรับถ้อยคำที่ระบุเกี่ยวกับลักษณะเรือออกเสีย และระบุเพียงว่าเป็นเรือเดินทะเล โดยไม่จำต้องระบุระวางขั้นต่ำ

มาตรา 232

มาตรา 232 ตามประมวลกฎหมายอาญา นี้จะเป็นมาตราที่กำหนดเอาไว้เกี่ยวกับความผิดในกรณีที่ผู้กระทำความผิดได้ทำให้ยานพาหนะซึ่งก็คือเรือเดินทะเลอยู่ในสภาพอันน่าจะเป็นอันตรายต่อบุคคล

เมื่อพิจารณาตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายแล้วจะเห็นว่า การที่จะเป็นการกระทำความผิดตามมาตรานี้ได้จะต้องเป็นกรณีที่ผู้กระทำการเข้าทำลาย หรือ โจมตีเรือเดินทะเลจนถึงขนาดน่าจะเป็นอันตรายต่อบุคคลเท่านั้น ดังนั้น หากว่าการกระทำที่เกิดขึ้นมีลักษณะเพียงแต่การทำลายเท่านั้น แต่ยังไม่ถึงขนาดเป็นอันตรายต่อบุคคล เช่นนี้แล้ว ก็ไม่สามารถที่จะลงโทษบุคคลผู้กระทำความผิดตามมาตรานี้ได้

ดังนั้น ตามประมวลกฎหมายอาญาควรจะมีการเพิ่มเติมลงไปเป็นการเฉพาะว่า หากมีกรณีการทำลายเรือแล้วให้ถือเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญานับนี้ด้วย กล่าวคือไม่จำเป็นที่จะต้องเป็นอันตรายต่อบุคคล แต่เพียงแค่น่าจะเป็นอันตรายต่อการเดินเรือทางทะเลก็น่าจะเพียงพอแล้ว

มาตรา 358

หากการก่อให้เกิดความเสียหายต่อเรือเดินทะเล และสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีปนั้นเป็นการกระทำที่นอกเหนือไปจากการวางเพลิงเผาทรัพย์ การพิจารณาเพื่อปรับการกระทำเข้ากับตัวบทกฎหมายอาจจะปรับเข้ากับตัวบทกฎหมายในมาตรา 358 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่กำหนดเอาไว้ว่า หากผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งทรัพย์ของผู้อื่น หรือผู้อื่นเป็นเจ้าของรวมอยู่ด้วย ผู้นั้นกระทำความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ กล่าวคือเมื่อผู้กระทำการได้ทำให้เรือเดินทะเล หรือสิ่งปลูกสร้างถาวรได้รับความเสียหาย การปรับการกระทำให้เข้ากับบทบัญญัติของกฎหมายอาญา มาตรานี้ก็น่าที่จะทำได้

อย่างไรก็ดี ในการลงโทษผู้กระทำความผิดตามมาตรา 358 นี้ จะเป็นการลงโทษในลักษณะธรรมดาไม่ได้เป็นโทษหนักแต่ประการใด หากแต่ในส่วนของการทำลายเรือเดินทะเลและสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีป ย่อมจะส่งผลกระทบต่อบุคคลเป็นวงกว้าง ดังนั้นการลงโทษสำหรับการกระทำความผิดดังกล่าวควรจะเป็นบทที่หนักกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 358 ในปัจจุบันซึ่งกำหนดไว้เพียง ระวังโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับเท่านั้น

อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาข้อกฎหมายในส่วนของประมวลกฎหมายอาญาของประเทศไทยแล้ว จะเห็นได้ว่าประมวลกฎหมายอาญาได้มีการกำหนดเอาไว้อย่างชัดเจนแล้วว่าหากผู้กระทำการได้ทำการฆ่า ทำร้ายร่างกาย หรือกักขังหน่วงเหนี่ยวบุคคล ย่อมจะถือว่าเป็นความผิด ดังนั้นแม้ว่าการกระทำการฆ่า ทำร้ายร่างกาย หรือกักขังหน่วงเหนี่ยวบุคคลจะกระทำลงไปเนื่องจากเหตุใดก็ตาม ไม่ว่าจะเป็นอันเนื่องมาจากการกระทำอันเป็นความผิดตามที่กำหนดในอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ หรือไม่ก็ตาม ตามกฎหมายภายในของประเทศไทยก็ย่อมเอาตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษด้วยยึดตามมาตรานี้ได้อยู่แล้ว

4.2.1.2 การแก้ไขปรับเปลี่ยนบทบัญญัติในพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534

ตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 ได้กำหนดเอาไว้ถึงหลักการ คำนิยาม และการดำเนินการต่างๆ อันเกี่ยวเนื่องกับการกระทำอันเป็นโจรสลัด ทั้งนี้เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่าหากประเทศไทยเข้าเป็นรัฐภาคีของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ บทบัญญัติดังกล่าวนี้ ก็ควรที่จะมีการเพิ่มเติม และเปลี่ยนแปลง ดังนี้

ตารางที่ 5 ตารางเปรียบเทียบสาระสำคัญของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 กับพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534

สาระสำคัญที่ปรากฏตามอนุสัญญาฯ	สาระสำคัญที่ปรากฏตามพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534	สิ่งที่จะต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมหากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ
มีการกำหนดชัดเจนถึงเรือที่มุ่งให้ความคุ้มครองโดยต้องเป็นเรือที่ไม่ยึดติดกับท้องทะเลและมีลักษณะการเดินเรือระหว่างประเทศโดยทำการแล่น หรือมีการกำหนดในการเดินเรือที่แน่นอน	เรือที่อยู่ในความหมายของพระราชบัญญัติฯ จะต้องเป็นเรือเอกชน หรืออากาศยานซึ่งหมายถึงเรือรบ เรือของรัฐบาล หรืออากาศยานของรัฐบาล ทั้งนี้ให้รวมถึงเรือ หรืออากาศยานที่ถูกยึด หรือถูกควบคุมโดยบุคคลอื่นด้วย	ทำการเพิ่มเติมถึงคำนิยาม และลักษณะของเรือที่มุ่งให้ความคุ้มครองอย่างชัดเจน โดยให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ
การกระทำความผิดเป็นการใช้ความรุนแรงโดยมุ่งกระทำโดยตรงต่อเรือเพื่อทำให้เสียหาย และเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ การเข้ายึดเรือโดยใช้กำลัง บังคับขู่เข็ญ การสังหาร หรือทำร้ายบุคคลบนเรือ การทำลายวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องทุ่นแรงของเรือ	การกระทำความผิดจะต้องเป็นการกระทำในลักษณะ ค้างนี้เข้ายึด หรือเข้าควบคุมเรือโดยใช้กำลัง หรือขู่เข็ญว่าจะกระทำการอันเป็นอันตรายต่อเรือ การทำลายเรือ หรือทำให้เรือเกิดความเสียหาย หน่วงเหนี่ยว กักขัง หรือกระทำการใด ให้ผู้อื่นปราศจากเสรีภาพ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ ซึ่งทำลงในเขต	ควรแก้ไขเพิ่มเติม โดยให้องค์ประกอบของการกระทำความผิดเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ เช่น ตัดทอนองค์ประกอบกรณีเรือสองลำ และสถานที่ในการกระทำความผิดออก เพิ่มเติมการกระทำความผิดในส่วนอื่นๆ อาทิ การทำลายวัสดุอุปกรณ์ที่ตั้งบนเรือ การขู่เข็ญ และบีบบังคับรัฐบาลเพื่อให้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง เป็นต้น

สาระสำคัญที่ปรากฏตามอนุสัญญาฯ	สาระสำคัญที่ปรากฏตามพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534	สิ่งที่จะต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมหากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ
	ทะเลหลวง หรือเศรษฐกิจจำเพาะ โดยบุคคลในเรือลำหนึ่งต่อเรืออีกลำหนึ่ง	
การกระทำความผิดนั้นกฎหมายไม่ได้จำกัดว่าจะต้องเป็นการกระทำลงในทะเลส่วนใดส่วนหนึ่ง	การกระทำความผิดในลักษณะการปล้นทรัพย์ หรือชิงทรัพย์ ต้องกระทำในเขตทะเลหลวงหรือเศรษฐกิจจำเพาะเท่านั้น	ควรตัดทอนสถานที่ที่กระทำความผิดออก
รัฐภาคีสามารถติดตาม ควบคุมเรือ หรือบุคคลผู้ต้องสงสัยว่ากระทำความผิดได้	ให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจตรวจสอบเรือที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการกระทำอันเป็นโจรสลัดได้ รวมทั้งมีอำนาจในการสอบสวนเบื้องต้น และจับกุมผู้ต้องสงสัย	ควรกำหนดอย่างชัดเจนเป็นการเฉพาะว่ากรณีใดบ้างที่เจ้าหน้าที่ของรัฐสามารถเข้าติดตาม ควบคุมเรือ หรือบุคคลผู้ต้องสงสัย รวมทั้งต้องกำหนดถึงเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจในการดำเนินการดังกล่าวให้ชัดเจน
การส่งตัวผู้กระทำความผิดไปยังเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจ ปรากฏเพียงแต่ให้กับต้นหรือผู้ควบคุมเรือมีหน้าที่ส่งผู้กระทำความผิดไปยังเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจ	เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจในการสอบสวนเบื้องต้น จากนั้นให้ส่งบันทึกไปยังพนักงานสอบสวน	-
การระงับข้อพิพาทกำหนดเพียงแต่กรณีที่เป็นข้อพิพาทระหว่างประเทศ โดยให้ดำเนินการตั้งคณะกรรมการอนุญาโตตุลาการเพื่อระงับข้อพิพาท หากไม่สามารถตั้งได้ให้นำคดีขึ้นสู่ศาลยุติธรรมระหว่าง	ให้ชำระคดี ณ ศาลที่มีเขตอำนาจ	-

สาระสำคัญที่ปรากฏตามอนุสัญญาฯ	สาระสำคัญที่ปรากฏตามพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534	สิ่งที่จะต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมหากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ
ประเทศ		
รัฐต่างๆ ซึ่งเป็นประเทศสมาชิกต้องให้ความร่วมมือระหว่างกันในการให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายทางทะเล และการดำเนินการเพื่อป้องกันปราบปราม และต่อต้านการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายทางทะเล	ไม่มีการกำหนดไว้	ควรออกเป็นประกาศ หรือคำสั่งในลักษณะต่างๆ เพื่อแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการเพื่อป้องกัน ปราบปราม และต่อต้านการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายทางทะเลให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง แลกเปลี่ยนข่าวสาร และการดำเนินการต่างๆ

และเมื่อพิจารณาเรียงตามมาตราที่ปรากฏในพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 อาจจะต้องมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติมพระราชบัญญัติฯ ดังนี้

คำนิยามของการกระทำอันเป็นโจรสลัด

โดยคำนิยามของการกระทำอันเป็นโจรสลัดนี้ได้กำหนดเอาไว้ในมาตรา 4 โดยกำหนดคำนิยามเอาไว้ว่า การกระทำอันเป็นโจรสลัด จะประกอบไปด้วย การยึด หรือเข้าควบคุมเรือ การทำลายเรือ ทำให้เกิดความเสียหายแก่เรือ การหน่วงเหนี่ยว กักขัง หรือกระทำด้วยประการใดๆ ให้ผู้อื่นปราศจากเสรีภาพในร่างกาย และการชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์⁵³ คำนิยามดังกล่าวเหล่านี้

⁵³ ปรากฏตามมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534

การกระทำอันเป็นโจรสลัด หมายความว่า

- (ก) ยึด หรือเข้าควบคุมเรือลำใด โดยใช้กำลัง หรือโดยขู่เข็ญว่าจะกระทำอันตรายต่อเรือ หรือโดยใช้กำลังประทุษร้าย หรือโดยขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายต่อบุคคลในเรือนั้น
- (ข) ทำลายเรือ ทำให้เกิดความเสียหายแก่เรือ หรือกระทำด้วยประการใดๆ อันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่เรือ

ล้วนเป็นส่วนหนึ่งของความผิดที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญา อย่างไรก็ตาม การกำหนดคำนิยามไว้เพียงเท่านี้ อาจจะไม่เพียงพอในการที่จะทำให้กฎหมายภายในของประเทศไทยสอดคล้อง และเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับอนุสัญญาฯ และพิธีสารของอนุสัญญาฯ

ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้อง และเป็นไปตามบทบัญญัติของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ จึงเห็นควรให้มีการบัญญัติลักษณะความผิดในการกระทำอันเป็นโจรสลัดเพิ่มเติม โดยให้ครอบคลุมลักษณะการกระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ และพิธีสารของอนุสัญญาฯ ดังนี้⁵⁴

1. การเข้ายึด หรือการเข้าควบคุมเรือ โดยใช้กำลังขู่เข็ญ หรือเป็นการใช้กำลังในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งซึ่งมีความคล้ายคลึงกัน
2. การใช้กำลังบังคับต่อบุคคลซึ่งอยู่บนเรือโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย และการใช้กำลังดังกล่าวนั้น อาจจะทำให้เกิดซึ่งอันตรายต่อการเดินเรือ
3. การเข้าทำลายเรือ หรือกระทำการใดๆ อันอาจจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อเรือ หรือสินค้าซึ่งอยู่ภายในเรือนั้น และอาจจะก่อให้เกิดซึ่งอันตรายต่อการเดินเรือ
4. การตั้งวาง หรือเคลื่อนย้ายใดๆ ซึ่งอุปกรณ์ หรือเครื่องมือของเรือ หรือกระทำการใดๆ อันเป็นเหตุให้เรือนั้นถูกทำลาย หรือส่งผลเสียหายแก่สินค้าซึ่งอยู่ภายในเรือ และอาจจะก่อให้เกิดซึ่งอันตรายต่อการเดินเรือ
5. การทำลาย หรือทำให้เกิดความเสียหายอย่างรุนแรงต่อสิ่งอำนวยความสะดวก หรือเครื่องทุ่นแรงที่ใช้ในการเดินเรือทางทะเล หรือกระทำการใดๆ เพื่อขัดขวางการทำงานตามปกติของเครื่องมือดังกล่าว และอาจจะก่อให้เกิดซึ่งอันตรายต่อการเดินเรือ
6. การสื่อสาร หรือให้ข้อมูลแก่บุคคลอื่น ทั้งที่รู้ว่าข้อมูลดังกล่าวที่ตนให้นั้นเป็นข้อมูลที่ผิด และอาจจะก่อให้เกิดซึ่งอันตรายต่อการเดินเรือ

-
- (ค) หน่วงเหนี่ยว กักขัง หรือกระทำด้วยประการใดๆ ให้ผู้อื่นปราศจากเสรีภาพในร่างกาย หรือ
- (ง) ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ซึ่งได้กระทำในทะเลหลวง หรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะไม่ว่าจะเป็นของประเทศใด โดยบุคคลในเรือเอกชน หรืออากาศยานเอกชนลำหนึ่งต่อเรือ บุคคล หรือทรัพย์สินในเรืออีกลำหนึ่ง และได้กระทำไปเพื่อประโยชน์ส่วนตัวของผู้กระทำนั้น

⁵⁴ ปรากฏตามอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

7. การข่มขู่เพื่อให้บุคคลอื่นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งซึ่งเป็นการกระทำตามที่ระบุไว้ในข้อ 2,3 และ 5 และอาจจะก่อให้เกิดซึ่งอันตรายต่อการเดินเรือ
8. การกระทำการใดๆ ดังต่อไปนี้ รัฐย่อมสามารถลงโทษผู้กระทำความผิดอันมีจุดมุ่งหมายเพื่อกระทำการ หรือละเว้นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง
 - 8.1 การใช้กำลัง หรือการใช้เรือ หรือการเข้ายึดเรือโดยการใช้อาวุธ การใช้อาวุธชีวภาพเพื่อส่งผลให้เกิดการเสียชีวิต การบาดเจ็บ หรือความเสียหายต่างๆ หรือ
 - 8.2 การเข้าครอบครองซึ่งน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติเหลว หรือวัตถุอันตรายใดๆ ที่อยู่นอกเหนือจากที่ระบุในข้อ (ก) ในปริมาณ หรือความเข้มข้นอันจะทำให้เกิดการบาดเจ็บสาหัส หรือความเสียหายขึ้น หรือ
 - 8.3 ใช้เรือในลักษณะใดๆ อันก่อให้เกิดการเสียชีวิต การบาดเจ็บสาหัส หรือความเสียหาย หรือ
 - 8.4 การข่มขู่ไม่ว่าจะโดยมีเงื่อนไข หรือ ไม่มีเงื่อนไข เพื่อให้มีการกระทำตามที่ระบุในข้อ (ก), (ข) และ (ค)
9. การขนส่งโดยทางเรือในสิ่งต่างๆ ดังนี้
 - 9.1 ระเบิด หรือวัตถุระเบิดซึ่งที่ทราบแล้วว่าจะก่อให้เกิดการเสียชีวิต อากาศบาดเจ็บสาหัส หรือความเสียหายเกิดขึ้น เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำลายล้าง หรือทำให้ประเทศใดประเทศหนึ่ง หรือองค์การใดองค์การหนึ่งกระทำ หรือไม่กระทำการบางอย่าง
 - 9.2 อาวุธชีวภาพทั้งที่ทราบแน่ชัดว่าเป็นอาวุธชีวภาพ
 - 9.3 วัตถุติดต่างๆ หรือวัตถุติดพิเศษ หรืออุปกรณ์เครื่องมือใดๆ ซึ่งถูกออกแบบ หรือเตรียมเพื่อดำเนินการ หรือเพื่อใช้ในกระบวนการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอาวุธนิวเคลียร์
 - 9.4 วัสดุ หรืออุปกรณ์ หรือเครื่องมือใดๆ หรือซอฟต์แวร์ หรืออุปกรณ์ต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีซึ่งสามารถออกแบบ หรือผลิต หรือจัดส่งอาวุธชีวภาพ
10. ทำการฆ่าผู้อื่น หรือทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บอันเนื่องมาจากการกระทำตามที่ระบุไว้ในข้อ 1-9 ข้างต้น
11. การพยายาม การเข้าร่วม การจัดการติดต่อบุคคลอื่นให้มากระทำการ การกระทำการโดยกลุ่มบุคคล การดำเนินการเพื่อให้ความรู้แก่บุคคลที่จะกระทำความผิดซึ่งระบุไว้ในข้อ 1-8 และข้อ 10 ข้างต้น
12. ทำการรับส่งบุคคล โดยทางเรือทั้งที่รู้ว่าบุคคลดังกล่าวจะกระทำการตามที่ระบุไว้ในข้อ 1-11 ข้างต้น

อย่างไรก็ตาม หากมีการปรับเปลี่ยนตัวบทกฎหมายของพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 ให้เป็นไปตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ย่อมส่งผลให้บทบัญญัติของกฎหมายภายในของประเทศไทยแตกต่างกับบทบัญญัติ หรือคำนิยามของการกระทำอันเป็นโจรสลัดที่ได้กำหนดเอาไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่บังคับใช้อยู่ในช่วงเวลาปัจจุบัน ซึ่งไม่ได้มีการบัญญัติเอาไว้ถึงการกระทำในบางลักษณะ ดังเช่นที่กำหนดในอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญา⁵⁵

เรื่องซึ่งอยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติฯ

ตามพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 นั้นได้กำหนดเอาไว้ถึงคำนิยามของเรือที่อยู่ภายใต้ของพระราชบัญญัติ⁵⁶ ว่าต้องเป็นเรือรบ เรือของรัฐบาล หรือเรือเอกชน ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับคำนิยามตามที่ปรากฏในอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ แล้ว จะเห็นว่าคำนิยามตามกฎหมายภายในของไไทยนั้นแคบกว่า ดังนั้นหากประเทศไทยเข้าเป็นรัฐภาคีของอนุสัญญาฯ และพิธีสารของอนุสัญญาฯ คำนิยามดังกล่าวนี้ก็จะจำเป็นต้องเป็นไปในทางที่สอดคล้องกับที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาฯ และพิธีสารของอนุสัญญาฯ

⁵⁵ หากแต่เมื่อพิจารณาคำนิยามตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายแม่แบบของการกระทำอันเป็นโจรสลัด (Model Law on Piracy) ซึ่งจัดทำขึ้นโดย คณะกรรมการพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ (Committee Maritime International – CMI) แล้ว จะเห็นได้ว่าหากมีการเพิ่มเติมข้อกฎหมายเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นการละเมิดต่อความปลอดภัยของเรือเดินทะเลลงไป ย่อมสามารถที่จะทำได้โดยไม่เป็นการขัดกับบทกฎหมายในส่วนของการกระทำอันเป็นโจรสลัด เนื่องจาก กฎหมายแม่แบบฉบับนี้ได้กำหนดองค์ประกอบ และนิยามของการกระทำอันเป็นโจรสลัดไว้ว่า ต้องเป็นการกระทำที่มีลักษณะเหมือนดังที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยทะเล ค.ศ. 1982 และเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดความรุนแรงทางทะเล ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

⁵⁶ ปรากฏตามมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534

เรือเอกชน หรืออากาศยานเอกชน หมายความว่า รวมถึง เรือรบ เรือของรัฐบาล หรืออากาศยานของรัฐบาล ที่ถูกยึด หรือเข้าควบคุมโดยบุคคลในเรือเอกชน หรืออากาศยานนั้น ซึ่งก่อการกำเริบ หรือถูกยึด หรือเข้าควบคุมโดยบุคคลอื่นด้วย

ทั้งนี้ การกำหนดคำนิยามดังกล่าว ควรระบุเพิ่มเติมถึงลักษณะของเรือด้วย ว่า จะต้องเป็นเรือที่มีลักษณะไม่ยึดติดกับท้องทะเลทั้งที่เป็นเรือที่กำลังเคลื่อนที่ และกำลังลอยน้ำอยู่ ทั้งนี้ เรือในบังคับของกฎหมายจะต้องไม่รวมไปถึง เรือรบ เรือของทางราชการ หรือเรือที่กระทำการ โดยรัฐเพื่อสนับสนุนกิจการด้านราชนาวี, สุลกากร หรือตำรวจ เช่นเรือตรวจการ เรือลาดตระเวน หรือเรือซึ่งถูกถอนจากการเดินเรือ หรือไม่สามารถใช้งานได้ และเรือของรัฐที่มีการดำเนินการอันเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์อื่นที่ไม่ใช่เพื่อการค้า หรือหากำไร⁵⁷

การดำเนินการ และอำนาจหน้าที่ของทหารเรือ

ตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 นั้น ได้กำหนดเอาไว้แล้วว่าเจ้าหน้าที่ทหารเรือจะเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการต่าง ๆ กับเรือที่ต้องสงสัย อาทิ อำนาจในการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้นเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นโจรสลัด⁵⁸ การเข้าตรวจสอบเรือที่มีเหตุอันควรสงสัยว่าจะมี หรือได้มีการกระทำอันเป็นโจรสลัด⁵⁹

ดังนั้นหากจะทำการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายเพื่อให้เหมาะสม และเป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ นั้น ก็ควรที่จะทำการเพิ่มเติมเนื้อหาในทั้งมาตรา 5 และ 6 นี้ให้เป็นไปตามอนุสัญญาฯ และพิธีสารของอนุสัญญาฯ

การกำหนดโทษในพระราชบัญญัติฯ

ในพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 ได้มีการกำหนดโทษเอาไว้สำหรับการกระทำความผิดลักษณะต่างๆ อาทิ การเข้าควบคุมเรือโดยผู้เชื่อกว่าจะกระทำอันตรายต่อเรือ การใช้กำลังประทุษร้ายต่อบุคคลบนเรือ⁶⁰ การทำลายเรือ⁶¹ การทำ

⁵⁷ ปรากฏตามมาตรา 4 ของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

⁵⁸ ปรากฏตามมาตรา 5 ของพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534

⁵⁹ ปรากฏตามมาตรา 6 ของพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534

⁶⁰ ปรากฏตามมาตรา 15 ของพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด

ให้เกิดความเสียหายแก่เรือ⁶² การหน่วงเหนี่ยวกักขัง⁶³ ทั้งนี้ หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ แล้วก็จะทำให้ฐานความผิดในการกระทำเป็นลักษณะเฉพาะ และมีเพิ่มเติมมากขึ้น ดังนั้น ในส่วนของการกำหนดโทษในพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ก็ควรที่จะมีการเพิ่มเติมให้ครอบคลุมกับองค์ประกอบความผิดที่มีมากขึ้นด้วย

4.1.2.3 การแก้ไขปรับเปลี่ยนบทบัญญัติในพระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือเพื่อปราบปรามการกระทำความผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490

ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ จะเป็นการมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือให้มีอำนาจในการปราบปรามการกระทำความผิดตามกฎหมายอาญาเสพติด และกฎหมายที่เกี่ยวกับการทำประมงในทะเล การปราบปรามการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมเครื่องอุปโภคบริโภค แต่ตามพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้มีการบัญญัติให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ทหารเรือเพื่อให้

ผู้ใดกระทำการอันเป็นโจรสลัด โดยขีด หรือเข้าควบคุมเรือโดยใช้กำลัง หรือโดยขู่เข็ญว่าจะกระทำอันตรายต่อเรือ หรือโดยใช้กำลังประทุษร้าย หรือโดยขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายต่อบุคคลในเรือ นั้น ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท

⁶¹ ปรากฏตามมาตรา 16 ของพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด

ผู้ใดกระทำการอันเป็นโจรสลัด โดยทำลายเรือ ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงยี่สิบปี

⁶² ปรากฏตามมาตรา 17 และ 18 ของพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด

มาตรา 17 ผู้ใดกระทำการอันเป็นโจรสลัด โดยทำให้เกิดความเสียหายแก่เรือจนเรือนั้นอยู่ในลักษณะอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคล ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงเจ็ดปี และปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงเจ็ดหมื่นบาท

มาตรา 18 ผู้ใดกระทำการอันเป็นโจรสลัด โดยทำให้เกิดความเสียหายแก่เรือ หรือกระทำด้วยประการใดๆ อันน่าจะเป็นให้เกิดความเสียหายแก่เรือ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนจนถึงห้าปี หรือปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

⁶³ ปรากฏตามมาตรา 19 ของพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด

ผู้ใดกระทำการอันเป็นโจรสลัด โดยหน่วงเหนี่ยว กักขัง หรือกระทำด้วยประการใดๆ ให้ผู้อื่นปราศจากเสรีภาพในร่างกาย ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ห้าปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่ห้าหมื่นถึงหนึ่งแสนบาท

ดำเนินการปราบปราม หรือป้องกันการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายทางทะเล หรือการกระทำอันเป็นการละเมิดต่อความปลอดภัยของเรือเดินทะเล และสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีปเลย ดังนั้น หากว่าต้องการให้กฎหมายภายในสามารถที่จะใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และต่อเนื่องแล้ว เห็นว่าในการแก้ไขกฎหมายควรจะดำเนินการเพิ่มเติมอำนาจของทหารเรือในการดำเนินการป้องกัน ปราบปราม และต่อต้านการกระทำอันเป็นการละเมิดต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล และความปลอดภัยของสิ่งปลูกสร้างที่ตั้งอยู่บนไหล่ทวีปด้วย ทั้งนี้ โดยให้สอดคล้อง และเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ และพิธีสารของอนุสัญญาฯ

4.2.2 การออกกฎหมายฉบับใหม่เกี่ยวกับการกระทำอันเป็นการละเมิดต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเลขึ้นมาเป็นการเฉพาะ

การออกกฎหมายฉบับใหม่อันเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการกระทำอันเป็นการละเมิดต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเลขึ้นมาเป็นการเฉพาะนั้นจะเป็นแนวทางหนึ่งที่เหมาะสม หากว่าประเทศไทยจะปรับปรุงกฎหมายที่มีอยู่ให้สอดคล้อง และเป็นไปตามที่อนุสัญญาฯ เพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988

อย่างไรก็ตามการตรากฎหมายดังกล่าวอาจตราออกมาในรูปของพระราชบัญญัติ หรือพระราชกฤษฎีกาก็ย่อมได้ ทั้งนี้ในกฎหมายฉบับใหม่ที่ทำกร่างขึ้นมานี้ก็ควรที่จะมีเนื้อหาสาระที่ครอบคลุม และเป็นไปตาม รวมทั้งสอดคล้องไปกับอนุสัญญาฯ เพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ โดยต้องกำหนดถึงองค์ประกอบความผิดอันเป็นการกระทำที่เป็นการละเมิดต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล และละเมิดต่อความปลอดภัยของสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งอยู่บนไหล่ทวีป อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงาน การดำเนินการกระบวนการพิจารณาหากมีการจับกุมตัวผู้กระทำความผิด การให้ข้อมูลข่าวสาร เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ในการดำเนินการเพื่อออกกฎหมายฉบับใหม่ดังกล่าวนี้ ย่อมที่จะต้องพิจารณาถึงข้อดี และข้อเสีย และผลกระทบต่างๆ ดังนี้

4.2.2.1 ข้อดีในการออกกฎหมายฉบับใหม่อันเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการกระทำอันเป็นการละเมิดต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเลขึ้นมาเป็นการเฉพาะ

ทำให้มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายเป็นการเฉพาะเรื่องขึ้น โดยภายในกฎหมายฉบับใหม่ที่ออกมานั้น สามารถที่จะกำหนดเอาไว้ถึงรายละเอียดของการกระทำความผิด และลักษณะของการกระทำอันเป็นการละเมิดในการเดินเรือทางทะเล และความปลอดภัยของสิ่งปลูกสร้างถาวรซึ่งตั้งอยู่บนไหล่ทวีปได้อย่างชัดเจน

กฎหมายฉบับใหม่ที่จะออกมานั้นจะมีความทันสมัย เหมาะแก่การมาบังคับใช้กับกรณีที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เช่น การกำหนดบทลงโทษที่หนักหน่วง และรุนแรง การออกกฎหมายฉบับใหม่จะทำให้เนื้อหา และสาระสำคัญเป็นไปในทางสอดคล้องกับอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ

การออกกฎหมายฉบับใหม่แทนการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายฉบับเดิมที่มีความใกล้เคียงกันอย่างยิ่ง ทำให้กฎหมายฉบับเดิมนั้นยังคงบังคับใช้ได้โดยไม่เกิดความสับสน

4.2.2.2 ข้อเสียในการออกกฎหมายฉบับใหม่อันเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการกระทำอันเป็นการละเมิดต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเลขึ้นมาเป็นการเฉพาะ

การดำเนินการเพื่อร่าง และประกาศใช้กฎหมายฉบับใดฉบับหนึ่งมักใช้ระยะเวลาในการดำเนินการค่อนข้างนาน เนื่องจากต้องทำการศึกษาข้อมูล ร่างกฎหมาย รวมทั้งกระบวนการในการประกาศใช้ค่อนข้างนาน

การออกกฎหมายใหม่อาจทำให้เกิดหน้าที่แก่หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือทางทะเล ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องทำความเข้าใจกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

เมื่อพิจารณาถึงรายละเอียดของกฎหมายแต่ละฉบับ และแนวทางในการดำเนินการทั้งการแก้ไขเพิ่มเติม และเปลี่ยนแปลงกฎหมายภายในเพียงบางส่วน และการออกกฎหมายเพื่อมาบังคับใช้ฉบับใหม่ข้างต้นแล้ว เห็นได้ว่าประเทศไทยสามารถที่จะดำเนินการได้ 3 แนวทาง ซึ่งแต่ละแนวทางจะมีข้อดี และข้อเสีย รวมทั้งผลกระทบในด้านต่างๆ ดังนี้

แนวทางที่ 1 การแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญา

การแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญานับว่าเป็นทางเลือกหนึ่งที่เหมาะสมที่จะนำเอาความผิดตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ เนื่องจากประมวลกฎหมายอาญาในปัจจุบันได้มีการกำหนดเอาไว้ถึงการกระทำความผิดในลักษณะการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายไว้แล้ว ดังนั้นจึงน่าจะเป็นการง่ายหากเพิ่มเติมการกระทำความผิดในลักษณะของการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายทางทะเลขึ้นมาอีกลักษณะหนึ่ง นอกเหนือจากนี้ในประมวลกฎหมายอาญา ยังได้กำหนดเอาไว้อย่างชัดเจนถึงเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายไว้แล้ว เช่น เจ้าพนักงานที่มีอำนาจในการสอบสวน รวมถึงเขตอำนาจศาลในการพิจารณากรณีที่มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นด้วย

ทั้งนี้ ในการดำเนินการแก้ไขประมวลกฎหมายอาญาดังกล่าวจะต้องกำหนดให้แน่ชัดถึงองค์ประกอบในการกระทำความผิด และสิทธิ หน้าที่ทั้งหลายไว้ด้วย หรือในบางกรณีอาจจะกำหนดให้มีการนำบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดมาใช้โดยอนุโลม

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าว อาจส่งผลให้รัฐมีหน้าที่ในการประชาสัมพันธ์ และทำความเข้าใจกับเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำการอันเป็นการละเมิดต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเลด้วยเช่นกัน

แนวทางที่ 2 การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534

พระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 นับเป็นกฎหมายที่มีความใกล้เคียง และเกี่ยวพันกับอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ ก่อนข้างมาก เนื่องจากเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการกระทำความผิดที่มุ่งกระทำโดยตรงต่อเรือในลักษณะเดียวกัน ดังนั้น หากประเทศไทยต้องการให้กฎหมายภายในมีความสอดคล้องไปกับอนุสัญญาฯ แลพิธีสารของอนุสัญญาฯ การแก้ไขพระราชบัญญัติฯ ถือได้ว่าเป็นทางเลือกหนึ่งที่เหมาะสมทางหนึ่ง หากแต่การแก้ไขดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อ ความผิดตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 ที่ทำการแก้ไขเพิ่มเติมแล้ว อาจไม่มีความสอดคล้องไปกับอนุสัญญาซึ่งบัญญัติไว้แต่ดั้งเดิมเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นโจรสลัด และทำให้วัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติฯ เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม

แนวทางที่ 3 การออกกฎหมายขึ้นมาใหม่โดยกำหนดถึงการกระทำอันเป็นการละเมิดต่อความปลอดภัยทางทะเลโดยเฉพาะ

การออกกฎหมายขึ้นมาฉบับใหม่โดยให้มีกฎหมายมีลักษณะเฉพาะเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นการละเมิดต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเลโดยตรง และสอดคล้องไปกับอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ นับเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่ประเทศไทยสามารถที่จะกระทำได้ หากว่าประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ ดังกล่าว แต่การออกกฎหมายดังกล่าวก็จะต้องคำนึงถึงองค์ประกอบต่างๆ เช่น เนื้อหาสาระของกฎหมายที่ต้องสอดคล้องไปกับอนุสัญญาฯ กระบวนการ และระยะเวลาในการดำเนินการ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ดังที่อธิบายไปแล้วข้างต้น

4.3 การดำเนินการในด้านอื่นๆ นอกจากการปรับเปลี่ยนตัวบทกฎหมายในกรณีประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ

ในกรณีที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ นอกจากการปรับเปลี่ยนตัวบทกฎหมายแล้ว ประเทศไทยยังคงต้องมีการดำเนินการในด้านอื่นๆ อีกหลายๆ ด้าน ดังนี้

1. การดำเนินการด้านบุคลากร

การดำเนินการในด้านบุคลากรนี้ จะเป็นการดำเนินการในด้านเจ้าพนักงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกฎหมายที่อนุวัติตามอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 และพิธีสารของอนุสัญญาฯ เช่น เจ้าหน้าที่ทหารเรือ เจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือพนักงานศาลที่มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการจับกุม ผู้กระทำความผิด

โดยการดำเนินการด้านบุคลากรดังกล่าวนี้ หน่วยงานราชการที่บุคคลเหล่านี้สังกัดอยู่ จะต้องเป็นผู้ให้ความรู้เกี่ยวกับเนื้อหาของอนุสัญญาฯ และพิธีสารของอนุสัญญาฯ และประชาสัมพันธ์เจ้าหน้าที่ หรือเจ้าพนักงานของตนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกระทำหน้าที่ เพื่อให้บุคลากรเหล่านั้นมีความรู้ ความชำนาญ ทั้งนี้เพื่อให้การดำเนินการ การปรับใช้กฎหมาย และการบังคับตามกฎหมายเป็น ไปอย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ

2. การปรับตัวทางด้านการต่างประเทศ

อันเนื่องมาจากอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988ฯ และพิธีสารของอนุสัญญาฯ ได้กำหนดให้รัฐภาคีต่างมีหน้าที่ที่จะต้องให้ความร่วมมือในการป้องกัน และปราบปรามการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายทางทะเล หรือการกระทำอันเป็นความผิดตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ และพิธีสารฯ ทั้งนี้ประเทศภาคีจะต้องดำเนินการ ในการจัดให้มีการแลกเปลี่ยนข่าวสารอันสอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศ รวมทั้งการจัดให้มีซึ่งความร่วมมือระหว่างกันในด้านของการจัดการต่างๆ รวมไปถึงการจัดให้มีมาตรการอื่นๆ ที่จำเป็น และเหมาะสม เพื่อป้องกันมิให้การกระทำอันเป็นการก่อการร้ายทางทะเลเกิดขึ้น

ดังนั้น ในด้านการต่างประเทศ ผู้ที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบจะต้องดำเนินการ ประการต่างๆ ให้การดำเนินนโยบายเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ และพิธีสารของอนุสัญญาฯ อย่างสอดคล้อง และเหมาะสม เช่น การจัดทำความร่วมมือกัน ในภูมิภาค เป็นต้น

3. การปรับตัวในด้านการให้ความรู้แก่ประชาชน

หากประเทศไทยจะเข้าร่วมเป็นรัฐภาคีของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988ฯ และพิธีสารของอนุสัญญาฯ ไม่ว่าจะด้วยประการใด รวมทั้งไม่ว่าจะด้วยการดำเนินการอย่างไรก็ตามเพื่อให้กฎหมายภายในของประเทศไทยมีความสอดคล้องไปกับอนุสัญญาฯ และพิธีสารของอนุสัญญาฯ ฉบับดังกล่าว สิ่งที่จะต้องคำนึงถึงคือ การมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนั้นเพื่อให้กฎหมายสามารถใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และต่อเนื่อง ดังนั้น องค์กรภาครัฐที่มีความเกี่ยวข้องจึงสมควรที่จะให้ความรู้กับประชาชนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายที่จะออกมาใหม่ หรือแม้กระทั่งการแก้ไขกฎหมายฉบับที่มีอยู่เดิม เนื่องจากแท้จริงแล้ว บุคคลที่ใช้กฎหมายมากที่สุดก็คือประชาชนนั่นเอง

และเมื่อพิจารณาได้แล้วว่าผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นในกรณีที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988ฯ และพิธีสารของอนุสัญญาฯ นั้นมีมากมายหลายด้าน ทั้งในด้านของกฎหมาย และการปรับตัวในลักษณะต่างๆ ย่อมทำให้เห็นว่าการที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ และพิธีสารของอนุสัญญาฯ นั้นประเทศไทยจะต้องก้าวไปในทิศทางใด หรือแม้กระทั่งมีอุปสรรคอะไรบ้าง ซึ่งวิทยานิพนธ์เล่มนี้ได้แจ้ง และวิเคราะห์ไว้ในรายละเอียดทั้งหมดแล้วข้างต้น