



## ปัญหาทางกฎหมายในความรับผิดทางอาญาฐานรับขนส่งยาเสพติดให้โทษ LEGAL PROBLEMS IN CRIMINAL LIABILITY FOR NARCOTIC DRUG DELIVERY

วันที่รับต้นฉบับบทความ: 14 สิงหาคม 2563

วันที่แก้ไขปรับปรุงบทความ: 29 กันยายน 2563

วันที่ตอบรับตีพิมพ์บทความ: 10 ตุลาคม 2563

สอาด หอมมณี\*

Sa-ard Hommanee

ประทีป ทับอรรถานนท์\*\*

Pratheep Tabatanon

บวรวิทย์ เปรื่องวงศ์ \*\*\*

Borwonwit Prueangwong

### บทคัดย่อ

เมื่อพิจารณาจากพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522 แล้ว พบว่ามีค่านิยมในเรื่องผลิต จำหน่าย นำเข้า ส่งออก และจากบทกำหนดโทษในหมวด 12 กำหนดข้อห้ามและระบุโทษในประเด็นเรื่อง การผลิต นำเข้า ส่งออก, การผลิต นำเข้า ส่งออกเพื่อการค้า, แบ่งบรรจุ รวมบรรจุ, แบ่งบรรจุ รวมบรรจุเพื่อการค้า, จำหน่าย มีไว้เพื่อจำหน่าย, ครอบครองซึ่งยาเสพติดให้โทษโดยไม่ได้รับอนุญาต แต่ไม่ปรากฏบทบัญญัติในเรื่องความรับผิดฐานขนส่งหรือลำเลียงยาเสพติดให้โทษ โดยการขนส่ง รับขนส่งหรือลำเลียงยาเสพติดให้โทษ ผู้รับจ้างจะค้ำประกันแต่เรื่องค่าจ้างที่มีราคาสูงเท่านั้น แต่ไม่ค้ำประกันอันตรายในสินค้าซึ่งเป็นยาเสพติดให้โทษว่าจะส่งผลอย่างไรต่อสังคม การที่รัฐแจ้งข้อหาแก่ผู้รับจ้างขนส่งยาเสพติดให้โทษว่ามีไว้ในครอบครอง หรือมีไว้ในครอบครองเพื่อจำหน่ายเท่านั้น จึงน่าจะไม่ตรงกับความผิดที่บุคคลนั้นได้กระทำขึ้น ดังนั้น การที่พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522 มิได้บัญญัติค่านิยมและบทลงโทษเกี่ยวกับความผิดฐานเป็นผู้ขนส่งยาเสพติดให้โทษจึงยังไม่ถูกต้องตามเจตนารมณ์ของกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษและอนุสัญญาขององค์การสหประชาชาติเพื่อต่อต้านการค้ายาเสพติดให้โทษและวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทที่ไทยเป็นรัฐภาคี เมื่อเปรียบเทียบกับ The Narcotic and Psychotropics Control Law มาตรา 66-4

\* อาจารย์ประจำหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี

e-Mail: saade.ho@chonburi.spu.ac.th

\*\* ผู้พิพากษาอาวุโสในศาลแพ่ง และอาจารย์พิเศษหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี

\*\*\* ผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์ประจำองผู้ช่วยผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์ ภาค 6 และอาจารย์พิเศษหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี



ของญี่ปุ่นแล้ว เห็นว่าควรแก้ไขกฎหมายดังกล่าวให้ตรงตามการกระทำและเจตนารมณ์ของกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษต่อไป โดยให้แก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามในส่วนการขนส่ง ลำเลียงยาเสพติดให้โทษว่าหมายถึง การลำเลียงอันเป็นการกระทำที่ต้องการให้ยาเสพติดให้โทษเคลื่อนที่จากที่หนึ่งไปสู่อีกที่หนึ่ง โดยผู้ขนส่งทราบว่าสิ่งนั้นเป็นยาเสพติดให้โทษ ไม่ว่าจะขนส่งจะมีสินจ้างหรือไม่ และผู้ขนส่งได้รับค่าจ้างแล้วหรือไม่ และเพิ่มฐานความรับผิดชอบทางอาญาในมาตรา 88/1 ว่า ผู้ใดรับจ้างในการขนส่งลำเลียง ยาเสพติดให้โทษหรือสารที่คล้ายคลึง รวมทั้งสารตั้งต้นของยาเสพติดให้โทษนั้น ไม่ว่าจะมีความผิดเพียงใดก็ตาม ต้องระวางโทษจำคุกตลอดชีวิตหรือประหารชีวิต

**คำสำคัญ:** ความรับผิดชอบทางอาญา, รับขนส่งยาเสพติดให้โทษ

## ABSTRACT

When considering the Narcotic Drug Act B.E. 2522 (1979), it was found that there was definition of drug production, distribution, importing, exporting and punishment provisions in chapter 12 stipulates the prohibitions and defining the punishment for production, importing, exporting, production or importing or exporting for trade, including dividing and packing, collecting and packing, dividing and packing, collecting and packing for trade, or distribution, possessing for sales, possessing of narcotic drug without permission, but there is no appearance of provisions regarding liability for punishment by transporting, handling narcotic drugs. In transporting, service of transporting or handling narcotic drug, the contractor will only consider the high cost of wages, but not considering danger of the product which is narcotic drug how the result will affect society. The government informs about charge to the contractor transporting narcotic drug that the person possesses narcotic drug, or having drug in possessing for sales only, the government does not mean the same as offence that the person has done. Therefore, the Narcotic Drug Act B.E. 2522 (1979) does not prescribe definitions and punishment regarding offence as a drug transporter. This is not correct in accordance with the intent of the Law on Narcotic Drug and the United Nations Convention on the Prevention of Trading of Narcotic Drug and Psychotropic Substances that Thailand is an associate state. In comparison to The Narcotic and Psychotropics Control Law of Japan in section 66-4, it is recommended that the law be amended in accordance with the actions and intent of the Drug Enforcement Act. By amending the definition of transport



narcotics means conveying narcotics's preferred action to move from one place to another. The carrier knows that it is narcotics. Regardless of whether the transport is hired or not, and the carrier is paid. And increase the criminal liability under Section 88/1 that any person who is employed in the transportation narcotics or similar substance, no matter the amount, shall be imprisoned for life or death.

**Keywords:** criminal liability, accepting delivering of narcotic drug.

## บทนำ

ในปัจจุบันมีการแพร่ระบาดของยาเสพติดให้โทษในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งนายแพทย์จิโรจ สินธวานนท์ รองอธิบดีกรมการแพทย์ (ผู้จัดการออนไลน์, ออนไลน์, 2556) กล่าวว่า สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด (ป.ป.ส.) พบสถิติว่ามีผู้เกี่ยวข้องกับยาเสพติด ทั้งผู้เสพและผู้ค้า ในปี พ.ศ. 2555 รวบรวม 1.2 ล้านคน ปี พ.ศ. 2556 รวบรวม 1.9 ล้านคน ซึ่งมีจำนวนเพิ่มขึ้น และแนวโน้มอาจเพิ่มขึ้นอีก สำหรับข้อมูลผู้เข้ารับการรักษาที่สถาบันธัญญารักษ์และโรงพยาบาลธัญญารักษ์สังกัดกรมการแพทย์ในเขตภูมิภาคอีก 6 แห่งทั่วประเทศ พบว่าผู้ป่วยยาเสพติดและเข้ารับการรักษาทั้งหมดในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวน 330,544 ราย เมื่อแยกตามช่วงอายุพบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 15-24 ปี หรือกลุ่มวัยรุ่นและวัยรุ่นตอนปลาย สอดคล้องกับการจำแนกสถิติที่แยกตามกลุ่มการศึกษาที่พบว่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552-2556 กลุ่มผู้ป่วยยาเสพติดส่วนใหญ่คือ กลุ่มมัธยมศึกษา โดยปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนร้อยละ 81.67 และในปี พ.ศ. 2556 มีจำนวนร้อยละ 85.20 ทั้งนี้ ศูนย์อำนวยการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด กระทรวงสาธารณสุข เผยข้อมูลการเฝ้าระวังปัญหา ยาเสพติดว่า จัดอยู่ในระดับรุนแรง จึงเร่งระดมการคัดกรอง ปรับกลยุทธ์เพิ่มความถี่ติดตามทุก 3 เดือนหลังบำบัด และพบปัญหาซับซ้อนขึ้น โดยผู้เสพเกือบร้อยละ 60.00 เป็นเยาวชนอายุ 15-29 ปี ใช้น้ำยาเป็นหลัก มีแนวโน้มใช้กัญชาแบบก๊าวกระโดด และมีการใช้ยา 2 ชนิดผสมกันเพิ่มขึ้น 4 เท่าตัว อายุของผู้เสพร้อยละ 11 ปี มีการใช้การตลาดขายลูกค้า เช่น ซื้อ 1 แกรม 1 การเฝ้าระวังปัญหา ยาเสพติดของสำนักยุทธศาสตร์ สำนักงานปราบปรามยาเสพติดแห่งชาติ พบว่านอกประเทศยังมีการผลิตยาเสพติดจำนวนมาก ส่งผลให้สถานการณ์ของไทยรุนแรงต่อไปอีก รัฐบาลและกระทรวงสาธารณสุขมีการบำบัดผู้เสพยาเสพติด 3 ระบบคือ ระบบสมัครใจ ระบบบังคับบำบัด และระบบต้องโทษ โดยบำบัดได้ประมาณร้อยละ 38.00 ของเป้าหมาย จึงได้เร่งรัดระบบการค้นหา คัดกรองผู้เสพในชุมชนและหมู่บ้านต่าง ๆ อย่างเข้มข้น มีโครงการประชารัฐสร้างหมู่บ้านชุมชนมั่นคง ปลอดภัยยาเสพติด ในปี พ.ศ. 2559-2560 ยาบ้ายังเป็นตัวยาที่ใช้มากอันดับ 1 รองลงมาคือกัญชา แต่มีแนวโน้มที่จะมีผู้ใช้เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด ส่วนเฮโรอีนก็มีผู้ใช้เพิ่มขึ้นเช่นกัน



ในปัจจุบันสถานการณ์ยาเสพติดมีความซับซ้อนกว่าอดีต เด็กกลายเป็นกลุ่มเป้าหมายในวงจรรักษาเสพติด มีการใช้เด็กเล็กอายุ 7 ขวบ ส่งยาเสพติดหรือที่เรียกว่าเดรนยา และมีการขายแบบโปรโมชันซื้อ 1 ชนิด แถมเพิ่มอีก 1 ชนิด ส่งผลให้จำนวนผู้เสพยาายวงเพิ่มขึ้น ทั้งนี้อายุผู้เสพยาายที่เข้ารับการบำบัดน้อยที่สุดเพียง 11 ขวบ อยู่ในกรุงเทพมหานคร ร้อยเอ็ด อุตรธานี เชียงราย และแพร่ กลุ่มผู้เข้ารับการบำบัดส่วนใหญ่ร้อยละ 59.00 มีอายุ 15-29 ปี โดยกลุ่มอายุ 15-19 ปี อยู่ในวัยเรียนระดับมัธยมศึกษามากที่สุด และพบว่ามีอัตราเพิ่มขึ้น ส่วนกลุ่มวัยอื่นมีแนวโน้มลดลง

จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่าในประเทศไทยยังมีจำนวนผู้ใช้ยาเสพติดให้โทษอยู่มาก จึงมีปริมาณความต้องการสูง ดังนั้นจึงเป็นเรื่องปกติที่จะมีผู้ตอบสนองความต้องการยาเสพติดให้โทษซึ่งมูลค่าจากการค้ายาเสพติดให้โทษทั้งตลาดมีปริมาณมหาศาล ทั้งยังสร้างผลกำไรให้แก่ผู้ประกอบการจำนวนมาก ซึ่งราคาต้นทุนยาเสพติดให้โทษประเภทเมทแอมเฟตามีนหรือยาบ้าต่อเม็ดจากแหล่งผลิตราคาไม่เกิน 30 บาท แต่เมื่อนำมาขายให้แก่ผู้เสพจะได้ราคาประมาณ 200-250 บาท จึงมีบุคคลจำนวนมากต้องการเข้ามาประกอบการค้ายาเสพติดให้โทษ ทั้งที่ทราบดีว่าการกระทำดังกล่าวเป็นความผิดที่มีโทษอาญาสูงถึงขั้นประหารชีวิตหรือจำคุกตลอดชีวิต และจะต้องถูกดำเนินการยึดทรัพย์ตามพระราชบัญญัติป้องกันการฟอกเงิน พ.ศ. 2542 ก็ตาม

ในการดำเนินการของกลุ่มผู้ค้ายาเสพติดให้โทษจะมีการแบ่งงานกันทำในลักษณะองค์กรอาชญากรรมที่มีโครงสร้าง มีกลุ่มสำคัญคือ กลุ่มผลิตยาเสพติดให้โทษ กลุ่มลำเลียง กลุ่มเผยแพร่ยาเสพติดให้โทษ แต่ที่สำคัญที่สุดคือกลุ่มลำเลียงยาเสพติดให้โทษ ด้วยเหตุว่ากลุ่มผู้ผลิตยาเสพติดให้โทษที่อยู่นอกประเทศไทย ตามชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านทางภาคเหนือหรือภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะไม่เข้ามาในประเทศไทย แต่จะให้กลุ่มลำเลียงเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งในปัจจุบันมีการปราบปรามจากรัฐอย่างหนัก เป็นเหตุให้ผู้ลำเลียงที่เป็นสมาชิกขององค์กรไม่ดำเนินการเอง ด้วยเหตุว่าหากถูกจับได้อาจมีการขัดทอดไปถึงองค์กรได้ ดังนั้นจึงมีการจ้างวานบุคคลอื่นที่อยู่นอกองค์กรให้เป็นผู้ลำเลียงยาเสพติดให้โทษ และหากบุคคลดังกล่าวถูกจับกุมได้ บุคคลเหล่านั้นก็ไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับองค์กร เป็นการตัดตอนข้อมูล ซึ่งกลุ่มลำเลียงได้จ้างวานให้บุคคลเหล่านี้ลำเลียงหรือขนยาเสพติดให้โทษภายในประเทศ เช่น ขนยาเสพติดให้โทษจากจังหวัดหนึ่งไปยังอีกจังหวัดหนึ่งเพื่อส่งต่อให้ผู้รับขนยาเสพติดให้โทษรายย่อยอีกทอดหนึ่ง โดยบุคคลเหล่านั้นจะได้รับค่าตอบแทนในการลำเลียง ซึ่งผู้ลำเลียงจะทราบดีว่าสินค้าที่ลำเลียงหรือขนนี้เป็นยาเสพติดให้โทษ

เมื่อพิจารณาจากพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522 แล้ว พบว่ามีค่านิยมในเรื่อง ผลิตจำหน่าย นำเข้า ส่งออก และจากบทกำหนดโทษในหมวด 12 กำหนดข้อห้ามและระบุนโทษในประเด็นเรื่อง การผลิต นำเข้า ส่งออก, การผลิต นำเข้า ส่งออกเพื่อการค้า, แบ่งบรรจุ รวมบรรจุ, แบ่งบรรจุรวมบรรจุเพื่อการค้า, จำหน่าย มีไว้เพื่อจำหน่าย, ครอบครองซึ่งยาเสพติดให้โทษโดยไม่ได้รับอนุญาต แต่ไม่ปรากฏบทบัญญัติในเรื่องความรับผิดฐานขนส่งหรือลำเลียงยาเสพติดให้โทษ โดยการขนส่งรับขนหรือลำเลียงยาเสพติดให้โทษ ผู้รับจ้างจะคำนึงแต่เรื่องค่าจ้างที่มีราคาสูงเท่านั้น แต่ไม่คำนึงถึง



อันตรายในสินค้าซึ่งเป็นยาเสพติดให้โทษว่าจะส่งผลอย่างไรต่อสังคม การที่รัฐแจ้งข้อหาแก่ผู้รับจ้างขนยาเสพติดให้โทษว่ามีไว้ในครอบครอง หรือมีไว้ในครอบครองเพื่อจำหน่ายเท่านั้น จึงน่าจะไม่ตรงกับความคิดที่บุคคลนั้นได้กระทำขึ้น อนึ่ง การรับจ้างขนส่งยาเสพติดให้โทษนี้ บางครั้งการขนส่งก็มีจำนวนไม่มาก ผู้รับขนส่งที่ถูกจับได้ก็จะถูกตั้งข้อหาเพียงมียาเสพติดให้โทษไว้ในครอบครองเท่านั้น แต่แท้จริงแล้วบุคคลดังกล่าวมีเจตนาในการขนส่งยาเสพติดให้โทษตามงานที่ตนรับจ้างมา โดยคำว่า “การครอบครอง” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หมายถึง การที่บุคคลที่ยึดถือทรัพย์สินโดยเจตนาจะยึดถือเพื่อตน แต่การขนส่งยาเสพติดให้โทษมิได้เป็นเช่นนั้น ผู้ขนส่งยาเสพติดให้โทษไม่มีสิทธิในการครอบครองยาเสพติดให้โทษหรือการเข้าครอบงายาเสพติดให้โทษ แต่เป็นเพียงยึดถือในฐานะผู้แทนผู้ครอบครองหรือเจ้าของยาเสพติดให้โทษที่แท้จริงเท่านั้น หน้าที่ของผู้ขนส่งยาเสพติดให้โทษมีเพียงนำไปส่งให้ตามคำสั่งของผู้ว่าจ้าง และหน้าที่ในการอารักขายาเสพติดให้โทษให้พ้นจากการถูกจับกุมหรือความเสียหายใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับยาเสพติดให้โทษเหล่านั้น ประกอบกับอนุสัญญาขององค์การสหประชาชาติเพื่อต่อต้านการค้ายาเสพติดให้โทษและวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกำหนดให้รัฐภาคีกำหนดความผิดทางอาญาเกี่ยวกับการส่งยาเสพติดให้โทษ ไม่ว่าโดยวิธีการใด ๆ การจัดส่งการจัดส่งโดยการขนถ่าย การขนส่ง และตาม The Narcotics and Psychotropics Control Law ของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีนโยบาย “Zero-tolerance Policy” อย่างเข้มข้น ได้กำหนดความผิดเกี่ยวกับการขนส่งและเป็นตัวกลางในการขนส่งยาเสพติดให้โทษด้วย

ดังนั้น การที่พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522 มิได้บัญญัติคำนิยามและบทลงโทษเกี่ยวกับความผิดฐานเป็นผู้ขนส่งยาเสพติดให้โทษ จึงยังไม่ถูกต้องตามเจตนารมณ์ของกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษและอนุสัญญาขององค์การสหประชาชาติเพื่อต่อต้านการค้ายาเสพติดให้โทษและวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทที่ไทยเป็นรัฐภาคี

## วัตถุประสงค์

เพื่อหาข้อเสนอแนะในการปรับบทลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขนยาเสพติดให้โทษให้ตรงกับเจตนารมณ์ของกฎหมาย “พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522”

## สาระสำคัญของการปรับบทลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขนยาเสพติดให้โทษ

จากสถานการณ์ยาเสพติดให้โทษในประเทศไทยในปัจจุบันได้ทวีความรุนแรงมากขึ้น ถึงแม้รัฐจะปฏิบัติการตอบโต้และป้องกันอย่างมากแล้วก็ตาม ด้วยเหตุผลกลุ่มผู้ล้าเลียงได้จ้างบุคคลต่าง ๆ เพื่อการรับจ้างขนยาเสพติดให้โทษในการส่งให้แก่กลุ่มผู้ค้ายาเสพติดให้โทษ เมื่อพิจารณาจากการจ้างขนยาเสพติดให้โทษแต่ละครั้งแล้ว มีค่าจ้างจำนวนมากที่จูงใจผู้รับจ้าง โดยบุคคลเหล่านี้มุ่งประสงค์เพียงเงินค่าจ้างเท่านั้น เมื่อพิจารณาจากแนวคิดของแบคาเรียในสำนักอาชญาวิทยาตั้งเดิม (เสริม ปุณณะหิตานนท์, 2558, หน้า 4-5) ว่า เจตจำนงเสรี (free will) เป็นตัวกำหนดพฤติกรรมของมนุษย์



มนุษย์เป็นผู้มีเหตุผลในการมุ่งแสวงหาเพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์สูงสุดทางด้านวัตถุ และในการตัดสินใจเลือกกระทำการ หรืองดเว้นการกระทำใด ๆ มนุษย์จะพิจารณาทางเลือกต่าง ๆ ที่มีอยู่อย่างมีเหตุผลเพื่อพิจารณาและคำนวณถึงผลประโยชน์หรือผลเสียที่จะได้รับจากการกระทำนั้น ๆ หลังจากนั้นจึงเลือกหรืองดเว้นพฤติกรรมนั้น ที่เรียกว่า Crime is a Choice และเมื่อพิจารณาจากผลของการขนส่งยาเสพติดให้โทษแล้ว จะเห็นว่าก่อให้เกิดความเสียหายแก่สังคมโดยรวม ถึงแม้ลักษณะการขนส่งจะเป็นสัญญาทางแพ่งก็ตาม แต่ผลของสัญญาดังกล่าวก่อให้เกิดการแพร่ระบาดของยาเสพติดให้โทษอันเป็นการกระทบต่อบรรทัดฐานของสังคม (social norm) มีผลโดยตรงต่อวิถีชีวิตของคนในสังคม ซึ่งสังคมต้องมีกลไกในการจัดกิจกรรมทางสังคมให้สอดคล้องกับแบบแผนและระเบียบของสังคม ไม่เปิดโอกาสให้มีการกระทำไปในทางตรงข้าม ทั้งมีกระบวนการดำเนินการในการบังคับใช้กฎหมาย และมีสถาบันทางสังคมเพื่อทำหน้าที่โดยใช้อำนาจอันชอบธรรมที่จะดำเนินการลงโทษผู้ที่ละเมิดหรือฝ่าฝืนได้ ซึ่งพฤติกรรมขนส่งยาเสพติดให้โทษจะบ่อนทำลายสถาบันทางสังคม ดังนั้นแนวคิดพื้นฐานของนิติบัญญัติทางอาญาและทฤษฎีว่าด้วยการกำหนดปริมาณของกฎหมายอาญาจึงสนับสนุนให้บัญญัติลักษณะความผิดเช่นนั้นให้เป็นความผิดทางอาญาและกำหนดโทษ (อภีรัตน์ เพ็ชรศิริ, 2548, หน้า 50-52) ประกอบกับอนุสัญญาขององค์การสหประชาชาติเพื่อต่อต้านการค้ายาเสพติดให้โทษและวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ข้อ 3(1) กำหนดว่าประเทศภาคีแต่ละประเทศพึงจัดให้มีมาตรการที่จำเป็นเพื่อกำหนดให้เป็นความผิดอาญาภายใต้กฎหมายภายในของประเทศนั้น สำหรับการกระทำดังต่อไปนี้ที่ได้กระทำโดยเจตนา (ก)(1) การจัดทำ การผลิต การสกัด การเตรียม การเสนอ การเสนอเพื่อการค้า การแจกจ่าย การค้า การส่งไม่ว่าโดยวิธีการใด ๆ การเป็นนายหน้า การจัดส่ง การจัดส่งโดยการขนส่ง การขนส่ง การนำเข้าหรือการส่งออก ซึ่งยาเสพติดให้โทษชนิดใด ๆ หรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทชนิดใด ๆ โดยฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ค.ศ. 1961 อนุสัญญา ค.ศ. 1961 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม หรืออนุสัญญา ค.ศ. 1971 (กิตติพงษ์ กิตยารักษ์ และคณะ, ม.ป.ป., หน้า 4) และตามข้อ 3(3) ได้ระบุว่า การรู้ข้อเท็จจริง เจตนา หรือวัตถุประสงค์ อันเป็นองค์ประกอบของความผิดประเภทที่ระบุไว้ อาจพิจารณาไปตามพฤติการณ์แห่งข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นนั้น ดังนั้น อนุสัญญาขององค์การสหประชาชาติเพื่อต่อต้านการค้ายาเสพติดให้โทษและวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทจึงได้เน้นย้ำให้ประเทศภาคีกำหนดการจัดส่ง การจัดส่งโดยการขนส่ง การขนส่ง ให้เป็นความผิดทางอาญาเพียงแต่การกระทำนั้นต้องเกิดจากเจตนาในการกระทำ โดยต้องรู้ว่าตนได้จัดส่ง จัดส่งโดยการขนส่งหรือขนส่งยาเสพติดให้โทษ

ตาม The Narcotics and Psychotropics Control Law ของประเทศญี่ปุ่น ที่ใช้นโยบาย “ไม่อดทน” (zero-tolerance policy) อย่างเข้มข้น ให้ความสำคัญในความผิดเกี่ยวกับการขนส่ง หรือเป็นตัวกลางในการขนส่งยาเสพติดให้โทษ โดยกำหนดใน Article 64-2(1) บัญญัติว่า “(1) ผู้ใดเตรียมสูตรยาเฮโรอินหรือสารที่คล้ายคลึงกัน ฝิ่น ฝิ่นสังเคราะห์ หรือสารที่คล้ายคลึงกันนั้น (2) การกระทำตาม (1) เพื่อการค้า (3) ผู้พยายามกระทำตาม (1) หรือ (2) มีโทษทางอาญา”



ใน Article 66(1) บัญญัติว่า “(1) ผู้ใดเตรียมสูตยาเสพติดให้โทษ ยกเว้นเฮโรอีนหรือสารที่คล้ายคลึงกัน ถ่ายโอน ส่งขนซึ่งสูตยาหรือสารที่คล้ายคลึงกันนั้น (2) การกระทำตาม (1) เพื่อการกำไร (3) ผู้พยายามกระทำตาม (1) หรือ (2) มีโทษทางอาญา” และใน Article 66-4 บัญญัติว่า (1) ผู้ใดขนส่งยาเสพติดให้โทษหรือส่งมอบการครอบครองในจุดประสงค์การขนส่ง ลำเลียงโดยไม่มีอำนาจตามกฎหมาย (2) การกระทำตาม (1) เพื่อการกำไร (3) ผู้พยายามกระทำตาม (1) หรือ (2) มีโทษทางอาญา” และ Article 69-5 บัญญัติว่า “ผู้ใดเป็นตัวกลางในการขนส่งหรือยอมรับวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทร่วมกับผู้กระทำความผิดตามมาตรา 66-4(1) หรือ (2) มีโทษทางอาญา” (Narcotics and Psychotropics Control Act , Online, n.d.)

ดังนั้น การที่กฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษในประเทศไทยยังไม่มีบทบัญญัติโดยเฉพาะเกี่ยวกับความผิดฐานขนส่งยาเสพติดให้โทษ และได้นำลักษณะความผิดเกี่ยวกับการครอบครองยาเสพติดให้โทษมาใช้โดยไม่คำนึงถึงความหมายของคำว่า “การครอบครอง” ที่ต้องการเจตนาในการกระทำมาบังคับใช้จึงไม่ถูกต้อง โดยจากแนวคิดของแบคาเรีย จากหลัก Crime is a Choice และพฤติกรรมกรรมการขนยาเสพติดให้โทษเป็นการบ่อนทำลายสถาบันของสังคม ทั้งแนวคิดพื้นฐานของนิติบัญญัติทางอาญาและทฤษฎีว่าด้วยการกำหนดปริมาณของกฎหมายอาญา ที่สนับสนุนให้บัญญัติลักษณะความผิดเช่นนั้นให้เป็นความผิดทางอาญาและกำหนดโทษ จึงควรกำหนดเป็นฐานความผิดแยกออกจากฐานครอบครองยาเสพติดให้โทษให้ชัดเจน และการกำหนดโทษของผู้กระทำความผิดในลักษณะนี้ควรลงโทษด้วยเหตุว่า ก่อนที่บุคคลนั้นจะลงมือกระทำความผิด เขามีโอกาสในการไตร่ตรองการกระทำดังกล่าวดีแล้ว และเมื่อเขาเห็นผลประโยชน์สูงสุดที่เขาจะได้รับ เขาจึงลงมือกระทำโดยไม่คำนึงถึงผลประโยชน์ของสังคมที่เขาต้องอาศัยอยู่ เพียงเพราะเขาต้องการเงินค่าจ้างในการขนส่งยาเสพติดให้โทษเท่านั้น เขาก็ลงมือกระทำ ซึ่งแนวคิดในการลงโทษทางอาญามีวัตถุประสงค์สองประการคือ เพื่อป้องกันทั่วไป เป็นการลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดทั่วไป และการป้องกันพิเศษ ซึ่งเป็นการป้องกันมิให้ผู้กระทำความผิดย้อนกลับมากระทำความผิดอีก โดยการลงโทษในแนวคิดใหม่ทำให้การดำรงชีวิตในอนาคตปราศจากการกระทำความผิดและรับผิดชอบต่อสังคม เป็นการคุ้มครองสังคม เพื่อแก้แค้นทดแทนที่เหมาะสม เพื่อข่มขู่มิให้บุคคลอื่นเอาเยี่ยงอย่าง และตัดโอกาสการกระทำความผิด (ธานี วรรักษ์, 2554, หน้า 103)

## unสรุป

จากการที่กฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษมิได้บัญญัติความผิดเกี่ยวกับการขนส่งยาเสพติดให้โทษแยกจากความผิดฐานครอบครองยาเสพติดให้โทษ ทำให้การลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขนส่งยาเสพติดให้โทษไม่ตรงกับเจตนารมณ์ของกฎหมาย ดังนั้น จึงควรเพิ่มฐานความผิดเกี่ยวกับการขนส่งยาเสพติดให้โทษดังกล่าวไว้ในพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522



## ข้อเสนอแนะ

ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะว่า ควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522 ดังนี้

1. เพิ่มคำนิยามในส่วนการขนส่ง ลำเลียงยาเสพติดให้โทษ ในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522 ต่อจากนิยามคำว่า “ส่งออก” ดังนี้

“การขนส่ง หมายถึง การลำเลียงอันเป็นการกระทำที่ต้องการให้ยาเสพติดให้โทษเคลื่อนที่จากที่หนึ่งไปสู่อีกที่หนึ่ง โดยผู้ขนส่งทราบว่าสิ่งนั้นเป็นยาเสพติดให้โทษ ไม่ว่าจะการขนส่งจะมีสินจ้างหรือไม่ และผู้ขนส่งได้รับค่าจ้างแล้วหรือไม่”

2. ควรเพิ่มฐานความผิดเกี่ยวกับการขนส่ง ลำเลียงยาเสพติดให้โทษ รวมทั้งสารคล้ายคลึงและสารตั้งต้นของยาเสพติดให้โทษ ดังนี้

มาตรา 86/1 “ผู้ได้รับจ้างในการขนส่ง ลำเลียง ยาเสพติดให้โทษหรือสารที่คล้ายคลึง รวมทั้งสารตั้งต้นของยาเสพติดให้โทษนั้น ไม่ว่าจะจะมีปริมาณเพียงใดก็ตาม ต้องระวางโทษจำคุกตลอดชีวิตหรือประหารชีวิต ผู้ใดพยายามกระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง ให้ลงโทษตามวรรคหนึ่ง”

## บรรณานุกรม

กิตติพงษ์ กิตยารักษ์ และคณะ. (ม.ป.ป.). *อนุสัญญาาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม*. กรุงเทพฯ: มูลนิธิพัฒนากระบวนการยุติธรรม.

เจาะลึกระบบสุขภาพ. (2559). *คาดปี 59 ผู้เสพยา 2.7 ล้านคน ยาบ้าเป็นหลัก เสพแบบค็อกเทลเพิ่ม 4 เท่า โพรโมชัน 1 แคม 1* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.hfocus.org/content/2016/06/12337> [2561, 30 มกราคม].

ธานี วรภัทร์. (2554). *วิกฤติราชทัณฑ์ วิกฤติกระบวนการยุติธรรมทางอาญา*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

ปกรณ์ มณีปกรณ์. (2555). *ทฤษฎีอาชญาวิทยา*. กรุงเทพฯ: เวิลด์เทรตประเทศไทย.

ผู้จัดการออนไลน์. (2556). *สถิติบำบัดยาเสพติดทั่วไทยเกิน 3 แสน 80% เป็นวัยรุ่น ติดยาบ้าเยอะสุด* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://mgronline.com/qo/detail/9560000081090> [2561, 30 มกราคม].

เสริม ปุณณะหิตานนท์. (2558). *การกระทำผิดในสังคม: สังคมวิทยา อาชญากรรม และพฤติกรรมเบี่ยงเบน*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

อลิรัตน์ เพ็ชรศิริ. (2548). *ทฤษฎีอาญา*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

*Narcotics and Psychotropics Control Act* (Online). (n.d.). Available: [http://www.japaneselawtranslation.go.jp/law/detail\\_main?re=&vm=2&id=2849](http://www.japaneselawtranslation.go.jp/law/detail_main?re=&vm=2&id=2849) [2018, January 30].