



ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

การแก้ไขปัญหาโจรสลัดในพื้นที่ ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้

กรณีศึกษา การประสานงานเพื่อการป้องกันระหว่าง
ผู้ประกอบการเดินเรือไทยกับหน่วยงานต้นความมั่นคง



เอกสารศึกษาเฉพาะกรณี (Case Study)

เรื่อง

การแก้ไขปัญหาโจรสลัดในพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้

กรณีศึกษา

“การประสานงานเพื่อการป้องกันระหว่างผู้ประกอบการเดินเรือไทย
กับหน่วยงานด้านความมั่นคง”

ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘

ข้อมูลทางบรรณานุกรมของสำนักหอสมุดแห่งชาติ

National Library of Thailand Cataloging in Publication Data

เอกสารศึกษาเฉพาะกรณี (Case Study) เรื่อง “การแก้ไขปัญหาโจรสลัด
ในพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ กรณีศึกษา การประสานงานเพื่อการป้องกัน
ระหว่างผู้ประกอบการเดินเรือไทยกับหน่วยงานด้านความมั่นคง”

พิมพ์ครั้งที่ 1 – กรุงเทพฯ จำนวน 500 เล่ม ISSN 0858-8751

ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ, 2558

122 หน้า

สงวนลิขสิทธิ์ตาม พ.ร.บ. การพิมพ์ พ.ศ.2537

© ลิขสิทธิ์ภาษาไทยเป็นของศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

อย่างถูกต้องตามกฎหมาย

ผู้อำนวยการ	: พลตรี ดร.ไชยอนันต์	จันทคณานุรักษ์
บรรณาธิการเล่ม	: นาวาอากาศเอก ภูมิใจ	เลขสุนทรากร
ที่ปรึกษา	: พันเอก อภิศักดิ์	สมบัติเจริญนนท์
	: พันเอก ทนงศักดิ์	รองทิม
	: นาวาอากาศเอกหญิง นุชชาติ	ศิริทรัพย์
	: นาวาอากาศเอก ณรงค์ชัย	นิมิตบุญอนันต์
ผู้เขียน	: นางสาวศิวลิย์	สิริโรจน์บริรักษ์
ประจำกองบรรณาธิการ	: นาวาอากาศโทหญิง สาหรัย	จันสา
	: พันโทหญิง ปิยะนุช	ปี่บัว
	: เรือตรีหญิง จิตรารณณ์	จิตรธร
	: นางสาวสุนทรภรณ์	มะโน
	: นายกนกกฤษณ์	รักษาพรหมณ์
	: นางสาวเปมิกา	สนิทพจน์
ศิลปกรรม	: จำสับเอก พลสิทธิ์ศักดิ์	แสนจำลาห์
	: นางสาวกัญจน์กนก	ลอตระกูล
พิสูจน์อักษร	: นางสาวภัทรฤทัย	लगเมือง
	: นางสาวอชิวรรณ	อธิกุล

จัดพิมพ์โดย



ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

62 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

โทร. 0 2275 5716 เว็บไซต์ www.sscthailand.org

กล่าวนำ

แนวโน้มสถานการณ์การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีข้อสังเกตว่า พื้นที่เกิดเหตุการณ์ในระหว่างที่เรือเดินทางผ่านนั้น เดิมจะเกิดขึ้นในพื้นที่ช่องแคบมะละกาเป็นส่วนใหญ่ แต่ปัจจุบันเริ่มมีแนวโน้มที่จะขยายออกไปในพื้นที่ทะเลจีนใต้ (บริเวณทิศตะวันออกของช่องแคบมะละกา) มากขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งเป็นการปล้นในลักษณะการขนถ่ายน้ำมันทั้งสิ้น แสดงให้เห็นว่ากลุ่มโจรสลัดเลือกที่จะใช้พื้นที่ทะเลหลวงที่ไม่อยู่ในอำนาจอิทธิปไตยของรัฐชายฝั่งในการปล้นเรือเพื่อปฏิบัติการขนถ่ายน้ำมัน แม้ไม่กี่ปีที่ผ่านมา ภาพรวมของการปล้นเรือหรือการกระทำอันเป็นโจรสลัดทั่วโลกลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่จำนวนการปล้นเรือในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กลับเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะกรณีการปล้นเรื่อน้ำมันไทยที่เพิ่มมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ในปี พ.ศ.2558 มีเรือที่ถูกปล้นไปแล้วจำนวน 11 ลำ และเป็นเรือไทยจำนวน 2 ลำ

เหตุการณ์ดังกล่าว ได้ส่งผลกระทบต่อให้บริษัทเดินเรือต่างชาติที่จ้างเรือสัญชาติไทยให้ลำเลียงน้ำมัน มีแนวโน้มจะขอยกเลิกการเดินเรือในน่านน้ำดังกล่าว รวมทั้งน่านน้ำที่มีความเสี่ยงในอีกหลายเส้นทาง ดังนั้นหากสถานการณ์ในลักษณะนี้ยังเกิดขึ้นกับเรือสัญชาติไทย และยังไม่มีการป้องกันการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือที่ดีแล้ว อาจส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลถอนสัญชาติและนำเรือไปจดทะเบียนเรือในประเทศอื่น ที่อำนวยความสะดวกในการใช้มาตรการป้องกันตนเองที่มากกว่า อันจะนำมาซึ่งความเสียหายต่อเศรษฐกิจ และการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของไทยต่อไปในอนาคต

ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าว จึงได้จัดทำเอกสารศึกษาเฉพาะกรณี (Case Study)

เรื่อง “การแก้ไขปัญหาโจรสลัดในพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้
กรณีศึกษา การประสานงานเพื่อการป้องกันระหว่างผู้ประกอบการเดินเรือไทย
กับหน่วยงานด้านความมั่นคง” โดยเอกสารศึกษาเฉพาะกรณีฉบับนี้ น่าจะ
มีประโยชน์ในแง่ของการเป็นข้อมูลให้ผู้ประกอบการเดินเรือไทยกับหน่วยงาน
ด้านความมั่นคงในการติดตามสถานการณ์/การเผชิญเหตุ การกระทำอันเป็น
โจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ รวมถึงแนวทางการเพิ่มการประสานงาน
เพื่อการป้องกันและการแก้ไขปัญหาโจรสลัดในพื้นที่ช่องแคบมะละกาและ
ทะเลจีนใต้ ระหว่างผู้ประกอบการเดินเรือไทยกับหน่วยงานด้านความมั่นคง
ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด อันจะนำมาซึ่งความมั่นคงทางทะเลของประเทศ
และภูมิภาคต่อไป

ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
กันยายน 2558

สารบัญ

ส่วนที่		หน้า
1	สถานการณ์การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือ โดยใช้อาวุธในพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้	1
	1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
	2. วัตถุประสงค์ในการศึกษา	6
	3. ขอบเขตการศึกษา	6
	4. วิธีการศึกษา	7
	5. ผลที่คาดว่าจะได้รับ	8
2	ปัญหาโจรสลัดในพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้/ มูลเหตุจูงใจ	11
	1. ความหมายของโจรสลัด	11
	2. สาเหตุของการเกิดโจรสลัด	13
	3. รูปแบบการทำงานของโจรสลัด	14
	4. บทบาทของประเทศมหาอำนาจในการปราบปรามโจรสลัด	16
	5. ปัญหาและอุปสรรคสำคัญของชาติสมาชิกอาเซียนในการแก้ไข ปัญหาโจรสลัด	19
3	กลไกในการดำเนินการป้องกันและปราบปรามการกระทำ อันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ	23
	1. การป้องกันและปราบปรามโจรสลัดตามกฎหมายระหว่างประเทศ	23
	2. บทบาทขององค์การระหว่างประเทศ	25
	3. การดำเนินการในภูมิภาคอาเซียน	27

4. บทบาทของไทย ภายใต้กรอบความร่วมมือในการปราบปราม
โจรสลัดระหว่างประเทศ 31

5. เครือข่ายความร่วมมือ ด้านการปราบปรามโจรสลัดภายในประเทศ 37

4 ผลการศึกษา 43

1. สถานการณ์/ การเผชิญเหตุ การกระทำอันเป็นโจรสลัดและ
การปล้นเรือโดยใช้อาวุธของผู้ประกอบการเดินเรือไทย 43

2. มาตรการในการแก้ไขปัญหาการกระทำอันเป็นโจรสลัดและ
การปล้นเรือโดยใช้อาวุธ ของผู้ประกอบการเดินเรือไทย 52

3. แนวทางการเพิ่มการประสานงาน ในการป้องกันและการแก้ไข
ปัญหาโจรสลัดระหว่างผู้ประกอบการเดินเรือไทยกับหน่วยงาน
ด้านความมั่นคง 60

5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ 81

บรรณานุกรม 93

ภาคผนวก 97

ก. การประชุมเชิงสัมมนาทางวิชาการศูนย์อาเซียนศึกษาฯ
ครั้งที่ 3/2558 เรื่อง “ปัญหาโจรสลัดและผลประโยชน์
ทางทะเลของอาเซียน” 98

ข. การประชุมเสวนาศูนย์วิจัยและผู้เชี่ยวชาญด้านอาเซียน
(SSC ASEAN RESEARCH and EXPERT CENTRE: SAREC)
“ด้านความมั่นคงทางทะเล” 100

ค. การสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึก (In-depth Interview) กับ
สมาคมเจ้าของเรือไทย ในประเด็นเรื่อง “การแก้ไขปัญหา
โจรสลัดในพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ กรณีศึกษา
การประสานงานเพื่อการป้องกันระหว่างผู้ประกอบการ
เดินเรือไทยกับหน่วยงานด้านความมั่นคง” 102

ง. สรุปสาระสำคัญของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมาย
ทะเล ค.ศ.1982 โดยสังเขป 105

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	เครือข่ายความร่วมมือด้านการปราบปรามโจรสลัดภายในประเทศ	40
2	เส้นทางเดินเรือที่เสี่ยงภัยต่อการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธสำหรับผู้ประกอบการเดินเรือไทยบริเวณกระโจมไฟ One Fathom Bank	46
3	เส้นทางเดินเรือที่เสี่ยงภัยต่อการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธสำหรับผู้ประกอบการเดินเรือไทยบริเวณกระโจมไฟฮอร์สเบิร์ก (Horsburg) ถึงเกาะทีโอแมน (Tioman) ประเทศมาเลเซีย	46
4	การประเมินภัยคุกคามจากการกระทำอันเป็นโจรสลัดและมาตรการที่ใช้ในการป้องกันกลุ่มโจรสลัดของผู้ประกอบการเดินเรือไทย	50
5	แสดงรอยเท้าของโจรสลัด ขณะทำการปล้นเรือ	51
6	โจรสลัดทำลายท่อไฮดรอลิกและเครื่องกว้านสมอเรือ	51
7	แสดงห้องโดยสารถูกรื้อค้น	51
8	แสดงการตัดท่อโดยโจรสลัด	51
9-10	ภาพการพยายามอำพรางเรือบรรทุกน้ำมันด้วยการทาสีทับและเปลี่ยนชื่อเรือ	51
11	การประสานงานกับหน่วยงาน และกองกำลังทางเรือที่อยู่ในพื้นที่เมื่อถูกโจมตี	59
12	ความต้องการการประสานงาน จากกองทัพเรือประเทศสมาชิกเครือข่าย ในการจัดหมู่เรือคุ้มกันให้กับเรื่อน้ำมัน/เรือสินค้าที่เดินทางผ่านพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้	71

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	สรุปเครือข่ายของไทย ภายใต้กรอบความร่วมมือในการปราบปราม โจรสลัดระหว่างประเทศ	35
2	สรุปเครือข่ายความร่วมมือ ด้านการปราบปรามโจรสลัดภายในประเทศ	39



ส่วนที่ 1

สถานการณ์การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ ในพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้

.....“ พื้นที่น่านน้ำทะเลจีนใต้ เป็นพื้นที่ทางทะเลที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ เนื่องจากเป็นเส้นทางเดินเรือหลักของโลก (Sea lines of communication: SLOC) ที่เชื่อมต่อเส้นทางการค้าระหว่างเอเชียตะวันออกไปยังตะวันออกกลางและยุโรป แต่จากลักษณะภูมิศาสตร์ทางทะเลที่เป็นเกาะเล็กเกาะน้อยจำนวนมาก จึงเปิดโอกาสให้กลุ่มโจรสลัดสามารถใช้เป็นที่ซ่อนตัวและหลบหลีกการจับกุมของเจ้าหน้าที่ได้ง่าย พื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ จึงกลายเป็นน่านน้ำที่มีโจรสลัดมากเป็นอันดับหนึ่งของโลก แทนที่บริเวณอ่าวเอเดน ชายฝั่งประเทศโซมาเลีย¹ ”.....

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ทะเลจีนใต้เป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรแปซิฟิกตะวันตก ที่มีขนาดกว้างใหญ่ เชื่อมโยงระหว่างทะเลทางด้านใต้ของจีนและใต้หวันกับทะเลฝั่งตะวันออกของเวียดนาม และหมู่เกาะในมหาสมุทรแปซิฟิก โดยทะเลจีนใต้มีลักษณะเป็นทะเลกึ่งปิด (Semi enclosed sea) ที่ถูกล้อมรอบโดย 8 รัฐชายฝั่งประกอบด้วย บรูไน จีน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ใต้หวัน และเวียดนาม ขนาดพื้นที่ของทะเลจีนใต้ ถูกประมาณโดยองค์การอุทกศาสตร์ระหว่างประเทศ² (International

¹ การประชุมเชิงสัมมนาทางวิชาการศูนย์อาเซียนศึกษา ครั้งที่ 3/2558 เรื่อง “ปัญหาโจรสลัดและผลประโยชน์ทางทะเลของอาเซียน”. วันพฤหัสบดีที่ 5 มีนาคม 2558. ณ ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์กองทัพไทย เฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา จว.ชลบุรี.

² นาวาเอก ดุลยวัฒน์ เซวานต์. ปัญหาข้อพิพาทหมู่เกาะในทะเลจีนใต้. สืบค้นจาก www.navedu.navy.mi.th.



Hydrographical Organization: IHO) ในปี พ.ศ.2534 โดยไม่รวมพื้นที่ทะเลนาทูนา (Natuna Sea) ทะเลทางด้านใต้ของอ่าวตังเกี๋ย (Gulf of Tonkin) ทะเลทางตะวันตกด้านอ่าวไทย (Gulf of Thailand) และช่องแคบใต้หวันทางตอนเหนือว่ามีขนาดประมาณ 2.7 ถึง 3 ล้าน ตร.กม.

ลักษณะทางภูมิศาสตร์และความซับซ้อนของพื้นที่ ยังประกอบด้วยช่องแคบที่เป็นจุดยุทธศาสตร์ (Choke Point) ในการเดินเรือ และถือเป็นเส้นทางคมนาคมทางทะเลหลักของโลก (Sea Line of Communication: SLOC) ได้แก่ ช่องแคบมะละกา (Malacca Strait) ช่องแคบซุนดา (Sunda Strait) และช่องแคบลอมบอค (Lombok Strait) โดยเฉพาะ “ช่องแคบมะละกา” ถือเป็นเส้นทางเดินเรือขนส่งสินค้าที่สำคัญ 1 ใน 4 ของโลก โดยนอกจากจะเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกแล้ว ช่องแคบแห่งนี้ยังเป็นเส้นทางผ่านของเรือสินค้ามากกว่า 94,000³ ลำต่อปี

ผลการประมาณการณ์ของกระทรวงพลังงานของสหรัฐฯ พบว่า ถ้าช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ถูกปิด⁴ ซึ่งจะด้วยเหตุผลใดก็ตาม ผลที่ตามมาก็คือ เรือเดินทะเลเกือบครึ่งจะต้องอ้อมผ่านไป อันจะนำมาซึ่งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น และเวลาที่ต้องเสียไป นอกจากนี้แล้ว ด้วยความต้องการสินค้าและพลังงานเชื้อเพลิงของประเทศในเอเชียตะวันออก อาจส่งผลให้ต้องเพิ่มจำนวนเรือเดินทะเลหรือเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางเรือให้มากขึ้น เพื่อรักษาระดับการเจริญเติบโตของประเทศในกลุ่มดังกล่าว ซึ่งอย่างไรก็ตาม ในระยะสั้นจะส่งผลกระทบต่อประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเป็นอย่างมาก และถ้าปัญหายังคงไม่สามารถแก้ไขได้

³ บทความจากคอลัมน์ “Hot Issue : ข้อมูลขึ้นน้ำอาเซียนสุดอันตราย ขึ้นแท่น “สวรรค์แห่งใหม่” ของโจรสลัด” แทนที่โซมาเลีย”. สืบค้นจาก <http://www.manager.co.th/Around/ViewNews.aspx?NewsID=957000011083>.

⁴ พ.อ.วิชัย ชูเชิด. การก่อการร้ายทางทะเลกับโจรสลัดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สถานการณ์และผลกระทบต่อเส้นทางทางการขนส่งทางทะเล. สืบค้นจาก http://digital_collect.lib.buu.ac.th/ojs/index.php/asia/article/view/725.



ในระยะยาว ก็ส่งผลกระทบต่อประเทศสิงคโปร์อย่างรุนแรง ทั้งนี้เนื่องจากประเทศสิงคโปร์ต้องพึ่งพาการค้ากับนานาชาติเป็นหลัก โดย 80 เปอร์เซ็นต์ของ GDP ของสิงคโปร์ขึ้นอยู่กับการค้าขาย เมื่อไม่มีเส้นทางขนส่งทางทะเลผ่านแล้ว ประเทศสิงคโปร์ก็จะประสบกับความยุ่งยากมากกว่าประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค

แต่จากลักษณะภูมิศาสตร์ทางทะเลบริเวณช่องแคบมะละกา ค่อนข้างแคบ โดยแคบที่สุดเพียง 1.7 ไมล์ทะเลเท่านั้น ประกอบกับช่วงวิกฤติเศรษฐกิจเมื่อปี พ.ศ.2540 ทำให้ประชาชนในเมืองส่วนใหญ่ของชาวมาเลเซีย และอินโดนีเซีย ย้ายถิ่นฐานและประกอบอาชีพตามชายฝั่งทะเลมากขึ้น และได้หันมากระทำการ อันเป็นโจรสลัด เพื่อนำเงินที่ได้ง่ายตาย และเป็นกอบเป็นกำมาเลี้ยงครอบครัว ซึ่งเหตุการณ์นี้นับเป็นกำเนิดการกระทำอันเป็นโจรสลัดในช่องแคบมะละกาครั้งแรก⁵

สถานการณ์ดังกล่าวยังเป็นภัยคุกคามต่อการเดินเรือในภูมิภาค เนื่องจาก บริเวณช่องแคบมะละกามีลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติการ ของโจรสลัดเป็นอย่างยิ่ง จากลักษณะที่แคบ ประกอบกับบริเวณเส้นทางมีเกาะแก่ง และหมู่บ้านชาวประมงจำนวนมาก โจรสลัดในช่องแคบมะละกาจึงใช้วิธีการหลบซ่อน อยู่ตามเกาะแก่งต่างๆ และเข้าจู่โจมเรือขนาดใหญ่ที่ต้องเคลื่อนตัวอย่างช้าๆ อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และไม่ทันระวังตัวเมื่อต้องผ่านช่องแคบมะละกาที่ตื้นและแคบ โดย 2 ใน 3 ของสถิติ พบว่า การถูกโจรสลัดปล้นหรือยึดคร่า จะเกิดขึ้นขณะที่เรือ กำลังเดินทางผ่านบริเวณ Palau Anambas, Palau Mankai และ Palau Subi Besar ของอินโดนีเซีย และจากการที่รัฐชายฝั่งไม่สามารถดูแลได้อย่างทั่วถึง จึงยิ่งเปิดโอกาสให้กลุ่มโจรสลัดสามารถใช้เป็นที่ซ่อนตัวและหลบหลีกการจับกุม ของเจ้าหน้าที่ได้ง่าย

นอกจากนี้ การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ ยังนำมาสู่ปัญหาความไม่ปลอดภัยในการเดินเรือเกิดขึ้น เรือที่เดินทางผ่านเส้นทางนี้

⁵ พลเรือตรี ช่อฉัตร กระทบ. China and the Indian Ocean. สืบค้นจาก http://www.rtni.org/th/library/wp-content/uploads/2013/10/นาวิกศาสตร์-มค-2556_จีนกับมหาสมุทรอินเดีย_ตอนแรก_2.pdf.



อาจจำเป็นต้องไปใช้เส้นทางอื่นที่ไกลกว่า ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายซึ่งประกอบด้วย ค่าระวางสินค้า และการประกันภัยที่จะต้องเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ยังอาจทำให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางทะเล เช่น หากลูกเรือของเรือสินค้าที่กำลังแล่นผ่านช่องแคบมะละกาได้ถูกควบคุมโดยโจรสลัด จนไม่สามารถบังคับเรือให้อยู่ในเส้นทาง และแล่นไปชนกับเรือสินค้าลำอื่น หากการชนนี้เป็นการชนกับเรือที่บรรทุกสินค้าอันตราย เช่น เรือน้ำมันขนาดใหญ่ ผลที่เกิดขึ้นจะทำให้เกิดความหายนะกับสิ่งมีชีวิตต่างๆ ที่อาศัยอยู่ในทะเล จนเกิดมลภาวะทางทะเล ซึ่งจะต้องเสียค่าใช้จ่ายจำนวนมากในการแก้ไขปัญหาี้ รวมถึงอาจทำให้การขนส่งทางทะเลต้องหยุดชะงักหรือต้องปิดท่าเรือ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ที่จำเป็นต้องใช้ช่องแคบนี้เป็นเส้นทางในการเดินเรือ ซึ่งหากละเลยจะทำให้สถิติการกระทำอันเป็นโจรสลัดเพิ่มสูงขึ้น และอาจเชื่อมโยงถึงแหล่งเงินทุน สิ่งผิดกฎหมาย และการก่อการร้ายในอนาคต

จากข้อมูลของสำนักงานทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Bureau: IMB) ได้มีการเก็บข้อมูลการปล้นสะดมทั่วโลก⁶ พบว่า ในปี พ.ศ.2552 สถิติการคุกคามจากโจรสลัดในน่านน้ำทะเลจีนใต้มีจำนวนทั้งสิ้น 71 ครั้ง ถือเป็นอันดับสองรองจากน่านน้ำโซมาเลีย ใน พ.ศ.2553 อัตรากาเกิดโจรสลัดสูงขึ้นอย่างมากถึง 134 ครั้ง พ.ศ.2554 เกิดโจรสลัดทั้งสิ้น 113 ครั้ง ถือว่าลดลงบ้าง แต่ก็ไม่ใช่ตัวเลขที่น่าพึงพอใจ ในปี พ.ศ.2555 มีจำนวนโจรสลัดในน่านน้ำทะเลจีนใต้ทั้งสิ้น 135 ครั้ง **ต้นปี พ.ศ.2556** ที่ผ่านมา เกิดโจรสลัดมาแล้วทั้งสิ้น 12 ครั้ง โดยส่วนใหญ่เกิดขึ้นในน่านน้ำทะเลจีนใต้ช่วงบริเวณประเทศอินโดนีเซีย สำหรับใน **ปี พ.ศ.2557** นั้น ทาง IMB สรุปสถิติว่า บริเวณน่านน้ำชายฝั่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีการปล้น/ยึดเรือสินค้าของโจรสลัดเพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ.2556

⁶ กรมข่าวทหารเรือ. สถิติโจรสลัดปล้นเรือในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีแนวโน้มสูงขึ้น. www.n2.navy.mi.th/index.php/main/detail/content_id/5133#sthash.sEGbLmvA.dpuf.



ทั้งสิ้น 141 เหตุการณ์ โดยโจรสลัดมุ่งไปที่เรือน้ำมันขนาดเล็กที่มีสินค้าเป็นน้ำมันเบนซิน และน้ำมันดีเซลซึ่งสามารถนำไปขายได้ง่าย

ส่วนใน **ปีพ.ศ.2558** ระหว่าง เดือนมกราคม – เดือนมีนาคม เกิดเหตุปล้นเรือรวม 38 ครั้ง โดยเกิดเหตุในน่านน้ำของอินโดนีเซีย 21 ครั้ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรือน้ำมันขนาดเล็ก หรือคิดเป็นร้อยละ 70 ของโลก ขณะที่น่านน้ำนอกชายฝั่งโซมาเลีย และอ่าวเอเดนไม่มีการปล้นเรือเกิดขึ้นเลย เนื่องจากปฏิบัติการลาดตระเวนของกองเรือนานาชาติประสบความสำเร็จอย่างต่อเนื่อง ซึ่งตัวเลขเหล่านี้บ่งชี้ว่าปัจจุบันพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้กลายเป็น “น่านน้ำที่มีโจรสลัดมากเป็นอันดับหนึ่งของโลกแทนที่บริเวณอ่าวเอเดน ประเทศโซมาเลีย”

สำหรับประเทศไทย ปัญหาโจรสลัดได้กลายเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเดินเรือและการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศด้วยเช่นกัน เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม พ.ศ.2557 ได้เกิดเหตุการณ์โจรสลัดติดอาวุธปล้นยึดน้ำมันดีเซลกว่า 3 ล้านลิตรจากเรืออรพิน 4 ที่กำลังเดินทางจากสิงคโปร์ เพื่อไปส่งยังอินโดนีเซีย และล่าสุดเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2558 ได้เกิดเหตุการณ์โจรสลัดติดอาวุธปล้นยึดน้ำมันเตาจำนวน 2,000 ตัน และน้ำมันดีเซลกว่า 5 ตันจากเรือลาภินที่บรรทุกมาจากสิงคโปร์เพื่อไปส่งยัง จ.กระบี่ และخمัยทรัพย์สินของลูกเรือจำนวน 15 คน ก่อนที่จะวางระเบิดบนสะพานเดินเรือและหลบหนีไป

จากที่กล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าปัญหาโจรสลัดเป็นภัยคุกคามต่อการเดินเรือ และการค้าทางทะเลของไทยที่ใช้เส้นทางผ่านพื้นที่ช่องแคบมะละกา และในทะเลจีนใต้ด้วยเช่นกัน ดังนั้นศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์สถาบันวิชาการป้องกันประเทศได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าว จึงนำมาสู่ความสนใจที่จะศึกษาเรื่อง “การแก้ไขปัญหาโจรสลัดในพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้กรณีศึกษา การประสานงานเพื่อการป้องกันระหว่างผู้ประกอบการเดินเรือไทยกับหน่วยงานด้านความมั่นคง” เพื่อให้ทราบถึงสถานการณ์/ การเผชิญเหตุ



การกระทำอันเป็นโจรสลัด และการปล้นเรือของผู้ประกอบการเดินเรือไทย รวมถึงมาตรการเบื้องต้นในการป้องกันตนเองก่อนเดินทางเข้าพื้นที่เสี่ยงของผู้ประกอบการเดินเรือไทย อันจะนำมาสู่แนวทางการเพิ่มการประสานงานเพื่อการป้องกันและการแก้ไขปัญหาโจรสลัดในพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ ระหว่างผู้ประกอบการเดินเรือไทยกับหน่วยงานด้านความมั่นคงให้ไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดต่อไป

2. วัตถุประสงค์ในการศึกษา

2.1 เพื่อศึกษาสถานการณ์/การเผชิญเหตุ การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธของผู้ประกอบการเดินเรือไทย

2.2 เพื่อศึกษามาตรการ ในการแก้ไขปัญหาการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธของผู้ประกอบการเดินเรือไทย

2.3 เพื่อศึกษาแนวทางการเพิ่มการประสานงาน ในการป้องกันและการแก้ไขปัญหาโจรสลัดระหว่างผู้ประกอบการเดินเรือไทยกับหน่วยงานด้านความมั่นคง

3. ขอบเขตการศึกษา

ศึกษาเนื้อหาเฉพาะ สภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์และสถานการณ์การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ รวมทั้งกลไกในการดำเนินการป้องกันและปราบปรามโจรสลัดทั้งบทบาทขององค์กรระหว่างประเทศ การดำเนินการในภูมิภาคอาเซียน บทบาทของไทย และเครือข่ายความร่วมมือด้านการปราบปรามโจรสลัดภายในประเทศ ตลอดจนศึกษา สถานการณ์การเผชิญเหตุในการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือของผู้ประกอบการเดินเรือไทย เพื่อเสนอแนวทางการเพิ่มการประสานงานในการป้องกันและการแก้ไขปัญหาโจรสลัด ระหว่างผู้ประกอบการเดินเรือไทยกับหน่วยงานด้านความมั่นคง



4. วิธีการศึกษา

การศึกษาเรื่อง “การแก้ไขปัญหาโจรสลัดในพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ กรณีศึกษา การประสานงานเพื่อการป้องกันระหว่างผู้ประกอบการเดินเรือไทยกับหน่วยงานด้านความมั่นคง” ครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้ทำการแบ่งแหล่งที่มาของข้อมูลในการศึกษาค้นคว้าออกเป็น 2 แหล่ง ประกอบด้วย การศึกษาข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Study) และการลงพื้นที่ศึกษาภาคสนาม (Field Study) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

4.1 การค้นคว้าข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Study) เป็นการศึกษาข้อมูลจากเอกสาร วารสาร บทความ หนังสือพิมพ์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ หนังสือทั่วไป วิทยานิพนธ์ และรายงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ และสถิติการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ ในพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ รวมทั้งทั่วโลกในการดำเนินการป้องกัน และปราบปรามโจรสลัดทั้งบทบาทขององค์การระหว่างประเทศ การดำเนินการในภูมิภาคอาเซียน บทบาทของไทยและเครือข่ายความร่วมมือด้านการปราบปรามโจรสลัดภายในประเทศ

4.2 การลงพื้นที่ศึกษาภาคสนาม (Field Study) เป็นการศึกษาเชิงลึกเพื่อสำรวจความคิดเห็น ในการแก้ไขปัญหาการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ จากสมาคมเจ้าของเรือไทย ดังนี้

4.2.1 การสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึก (In-depth Interview) ได้แก่

- ประธานสมาคมเจ้าของเรือไทย
- รองประธานสมาคมเจ้าของเรือไทย
- ที่ปรึกษาสมาคมเจ้าของเรือไทย
- เภรัญญิกสมาคมเจ้าของเรือไทย
- กรรมการสมาคมเจ้าของเรือไทย
- ผู้ประกอบการเดินเรือไทย ที่เผชิญเหตุในการกระทำอันเป็น

โจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ



4.2.2 การสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) จากการประชุมเสวนา “ศูนย์วิจัยและผู้เชี่ยวชาญด้านอาเซียน (SSC ASEAN RESEARCH and EXPERT CENTRE: SAREC) ด้านความมั่นคงทางทะเล” เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 11 มิถุนายน พ.ศ.2558 ณ ห้องประชุมศูนย์วิจัยและผู้เชี่ยวชาญด้านอาเซียน ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ และจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant) ในหน่วยงานด้านความมั่นคงที่มีประสบการณ์ในการแก้ไขปัญหาโจรสลัดในพื้นที่ ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ จากการประชุมเชิงสัมมนาทางวิชาการ ศูนย์อาเซียนศึกษาฯ ครั้งที่ 3/2558 เรื่อง “ปัญหาโจรสลัดและผลประโยชน์ทางทะเลของอาเซียน” วันพฤหัสบดีที่ 5 มีนาคม พ.ศ.2558 ณ ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ กองทัพอากาศ เฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา จังหวัดชลบุรี

5. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

5.1 ทราบถึงสถานการณ์/การเผชิญเหตุ การกระทำอันเป็นโจรสลัด และการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ บริเวณพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ของผู้ประกอบการเดินเรือไทย

5.2 ทราบถึงหลักพิจารณาเบื้องต้นของเรือต้องสงสัย และมาตรการในการแก้ไขปัญหาการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ ของผู้ประกอบการเดินเรือไทย ตั้งแต่การเตรียมการก่อนออกเดินทาง การปฏิบัติเมื่อเรือถูกโจรสลัดโจมตี การปฏิบัติขณะโจรสลัดขึ้นปล้นเรือ และการประสานงานกับหน่วยงานและกองกำลังทางเรือที่อยู่ในพื้นที่เมื่อถูกโจรสลัดโจมตี

5.3 ได้แนวทางการเพิ่มการประสานงาน ในการป้องกันและการแก้ไขปัญหาโจรสลัด ระหว่างผู้ประกอบการเดินเรือไทยกับหน่วยงานด้านความมั่นคง ตลอดจนหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เมื่อต้องเดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยงภัยจากการกระทำอันเป็นโจรสลัด เช่น บริเวณอ่าวเอเดน และบริเวณช่องแคบมะละกา หรือบริเวณพื้นที่เสี่ยงอื่นๆ ที่อาจกำหนดขึ้นภายหลัง



5.4 ผลการศึกษาคือจะเป็นฐานข้อมูล ด้านเครือข่ายการแลกเปลี่ยนข้อมูล ข่าวสาร ภายใต้กรอบความร่วมมือในการป้องกันและปราบปรามโจรสลัด ทั้งระหว่าง ประเทศและภายในประเทศ ให้แก่ผู้ประกอบการเดินเรือไทย เรือพาณิชย์และ เรือประมงไทย

5.5 ผลการศึกษาก็จะสามารถเป็นข้อมูล ให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ งานด้านความมั่นคงทางทะเล ในการปรับปรุงรูปแบบการปฏิบัติงานในการแก้ไข ปัญหาโจรสลัด และการพัฒนาแนวทางการปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ตามมาตรฐาน การรักษาความปลอดภัยขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) รวมถึงการกำหนดนโยบาย และแนวทาง ในการบริหารจัดการกับปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ทางทะเลให้มีประสิทธิภาพ และ ประสิทธิภาพยิ่งขึ้น



ส่วนที่ 2

ปัญหาโจรสลัดในพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้/ มุลเหตุจูงใจ

“...ประมาณความสูญเสีย จากการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือ โดยใช้อาวุธ แต่ละปีสร้างความเสียหายให้กับเศรษฐกิจโลกราว 7,000 – 12,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ...”

1. ความหมายของโจรสลัด

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982^๗ (United Nations Convention on the Law of the Sea: UNCLOS) ได้ให้ความหมายโจรสลัดว่า “การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย โดยการใช้กำลังหรือกักกัน หรือการกระทำใดๆ อันเป็นการปล้น ซึ่งกระทำเพื่อวัตถุประสงค์ในทางส่วนตัวโดยลูกเรือ หรือผู้โดยสารของเรือเอกชน หรืออากาศยานของเอกชน และมุ่งกระทำในทะเลหลวงต่อเรือ หรืออากาศยานอีกลำหนึ่ง หรือต่อบุคคลหรือทรัพย์สินในเรือหรืออากาศยานเช่นว่านั้น”

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ^๘ (International Maritime Organization: IMO) ได้กำหนดความหมายของโจรสลัด เพื่อใช้ในการวิเคราะห์และเก็บข้อมูลทางสถิติ หมายถึง “การกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งบนเรือลำใดๆ โดยมีเจตนาที่จะลักทรัพย์หรือกระทำความผิดอาญาอื่นใด และโดยมีเจตนาหรือมีขีดความสามารถที่จะใช้กำลังหรืออาวุธเพื่อช่วยให้การกระทำนั้นบรรลุผล” จากความหมายดังกล่าว

^๗ บทความจากคอลัมน์ “โจรสลัด ทำศก.โลกเสียหายกว่า 12,000 ล้านดอลลาร์” สืบค้นจาก www.news.voicetv.co.th/world/2167.html.

^๘ กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ. คำแปล อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982. พิมพ์ครั้งที่ 1 กันยายน พ.ศ.2548. หน้า 45.

^๙ Adam J. Young and Mark J. Valencia. “Conflation of Piracy and Terrorism in South East Asia” Contemporary Southeast Asia. 25 (2). 2003. P.270.



ทำให้เกิดความชัดเจนในการใช้คำจำกัดความของโจรสลัดในพื้นที่ต่างๆ ได้ทั้งในทะเลหลวง ทะเลอาณาเขต หรือเขตท่าเรือซึ่งอยู่ในอำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่ง

ศูนย์แลกเปลี่ยนข่าวสาร ตามความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อต่อต้านการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือใช้อาวุธในเอเชีย¹⁰ (ReCAAP-ISC) ยังแบ่งระดับความรุนแรงของการปฏิบัติการของโจรสลัดในสองประการ ดังนี้ *ประการแรก* ระดับของความรุนแรงพิจารณาจาก 1) ประเภทของอาวุธที่ใช้โดยเหตุการณ์ที่ไม่มีการใช้ของอาวุธใดๆ ทั้งสิ้นนับว่าไม่รุนแรงเท่าไร แต่เหตุการณ์ที่มีการใช้ของอาวุธต่างๆ เช่น ปืน มีด หรืออาวุธอันตรายอื่นๆ นับว่ามีความรุนแรงระดับสูง 2) การปฏิบัติกับลูกเรือ ในกรณีที่โจรสลัดฆ่า/ ลักพาตัวลูกเรือ เหตุการณ์นี้นับว่าอยู่ในขั้นความรุนแรงระดับสูงกว่าการข่มขู่ลูกเรือหรือการทำร้ายร่างกาย 3) จำนวนของโจรที่เกี่ยวข้องในการโจมตี หากกรณีที่มีโจรจำนวนมากมาโจมตี ก็มีความเป็นไปได้ที่จะมีการใช้ความรุนแรงมากกว่า ในขณะที่การโจมตีของโจรสลัดในกลุ่มเล็กๆ มักจะประกอบด้วยการลักเล็กขโมยน้อย ทั้งนี้ การลักเล็กขโมยน้อย คือ การเอาทรัพย์สินสมบัติจากเรือโดยมิได้รับการอนุญาตจากเจ้าของเรือเพื่อผลประโยชน์ส่วนตัว โดยมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณา ดังนี้ 1) เหตุการณ์สามารถนับว่าเป็นการลักเล็กขโมยน้อย หากตรงตามเกณฑ์ของการปล้นสะดมทางทะเล 2) จำนวนโจรสลัดที่โจมตีเป็นเพียงกลุ่มเล็กๆ เหตุการณ์สามารถนับว่าเป็นการลักเล็กขโมยน้อย หากลูกเรือและผู้โดยสารบนเรือที่ถูกปล้นไม่ได้รับความบาดเจ็บ เป็นต้น *ประการที่สอง* การสูญเสียทางการเงิน โดยปัจจัยนี้กล่าวถึงประเภทของทรัพย์สินสมบัติที่ถูกปล้นไปจากเรือ กรณีที่มีการปล้นของเงินหรือสิ่งของส่วนตัว นับว่ามีความสำคัญต่ำกว่ากรณีที่สินค้าของเรือทั้งลำถูกปล้น เป็นต้น

จากที่กล่าวข้างต้นสรุปได้ว่า โจรสลัด หมายถึง การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายโดยการใช้กำลังหรือกักกัน หรือการกระทำใดๆ โดยมีเจตนาที่จะ

¹⁰ Report for April 2015. Appendices Definitions & Methodology in Classifying Incidents. www.recaap.org/AlertsReports/IncidentReports.aspx.



ลักทรัพย์หรือกระทำความผิดอาญา และมุ่งกระทำในทะเลหลวงต่อเรือ อากาศยาน หรือต่อบุคคล/ ทรัพย์สินในเรือหรืออากาศยานที่ว่านั้น

2. สาเหตุของการเกิดโจรสลัด

การกระทำของโจรสลัด ยังมีสถิติเพิ่มมากขึ้นแม้ว่าได้มีการดำเนินการปราบปราม ทั้งนี้หากจะพิจารณาถึงมูลเหตุสำคัญของการกระทำอันเป็นโจรสลัดแล้ว สามารถพิจารณาปัจจัยสำคัญได้¹¹ ดังนี้

2.1 ปัญหาทางเศรษฐกิจ เป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญที่บีบบังคับในการทำให้เกิดโจรสลัด เนื่องจากหลายประเทศในภูมิภาคประสบกับภาวะทางเศรษฐกิจถดถอย ส่งผลให้เกิดการว่างงานและภาวะค่าครองชีพสูงขึ้น ดังนั้นเพื่อความอยู่รอดในภาวะดังกล่าวจึงเกิดการกระทำของโจรสลัด

2.2 การลดจำนวนลูกเรือในเรือพาณิชย์ลง เนื่องจากความต้องการลดต้นทุนการผลิตของบริษัทเดินเรือ และการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีทำให้อุปกรณ์และเครื่องมือเดินเรือมีความทันสมัย ส่งผลให้ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้ลูกเรือจำนวนมากเช่นในอดีต จึงเป็นปัจจัยให้โจรสลัดสามารถเข้าปล้นเรือได้ง่ายมากยิ่งขึ้น และส่งผลให้เกิดการกระทำของโจรสลัดมากขึ้น

2.3 เนื่องจากข้อจำกัดในด้านงบประมาณ ทำให้เกิดการลดกำลังทางเรือของหลายๆ ประเทศ การลาดตระเวน และการแจ้งเตือนในทะเลหลวงจึงกระทำไม่ได้สมบูรณ์ จึงทำให้การตรวจพบการกระทำของโจรสลัดมีโอกาสน้อยลง

2.4 ในบางกรณีการกระทำของโจรสลัดอาจจะมึนนักการเมือง และกลุ่มอิทธิพลสนับสนุน ทำให้โจรสลัดกล้าที่จะปฏิบัติการโดยไม่เกรงกลัวต่ออำนาจทางกฎหมาย นอกจากนี้โจรสลัดบางกลุ่มยังมีเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นรวมอยู่ด้วย

¹¹ “Primer: Piracy in Asia”. The Virtual Information Centre at US. Pacific Command. อ้างถึงใน น.อ.อนิรุท สวัสดิ์ . ปัญหาโจรสลัดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ : ผลกระทบการดำเนินการป้องกันและปราบปราม. วารสารอินโดจีนศึกษา. http://digital_collect.lib.buu.ac.th/ojs/index.php/asia/article/view/744.



โดยที่รัฐบาลของประเทศนั้นไม่ใส่ใจในการปราบปรามเท่าที่ควร ปัจจัยสำคัญดังกล่าวมีส่วนสนับสนุน และส่งเสริมให้เกิดการกระทำของโจรสลัดให้มีปรากฏอยู่ในภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง และมีแนวโน้มจะเกิดเพิ่มมากขึ้น

2.5 การประมงรูปแบบใหม่ หลังมีการกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ยังทำให้ชาวประมงท้องถิ่น ที่ส่วนใหญ่พึ่งพิงรายได้จากการประมงเพียงอย่างเดียว มักต้องลักลอบเข้าไปจับปลาในน่านน้ำของประเทศอื่น ทำให้ตกเป็นเหยื่อของโจรสลัดได้ง่ายหรืออีกด้านหนึ่ง คือ ความยากจนและรายได้ที่ไม่เพียงพอต่อการเลี้ยงชีพ อาจทำให้พวกเขากลายเป็นโจรสลัดเสียเอง

นอกจากนี้ มูลเหตุจูงใจในการกระทำอันเป็นโจรสลัด อาจมีความเชื่อมโยงกับกลุ่มก่อการร้าย¹² เนื่องจากเหตุการณ์ปล้นเรือมักเกิดขึ้นบริเวณเกาะแก่งต่างๆ ของอินโดนีเซีย ดังนั้นกลุ่มโจรสลัดจึงอาจเป็นความพยายามกลับมาใช้อำนาจอีกครั้งของกลุ่มก่อการร้ายในดินแดนอาเจาะห์ โดยต้องการเสริมสร้างพลังอำนาจให้แก่กลุ่มของตนเอง และต้องการหาเงินทุนเพื่อซื้อหาอาวุธยุทโธปกรณ์ใช้ในการต่อต้านรัฐบาลอินโดนีเซีย

3. รูปแบบการทำงานของโจรสลัด

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ได้จำแนกรูปแบบการทำงานของโจรสลัดตามภูมิภาคต่างๆ ในเอเชีย โดยได้แบ่งประเภทของโจรสลัดออกเป็น 4 ประเภท¹³ ดังนี้

3.1 โจรสลัดแบบเอเชีย (Asian Piracy) โจรสลัดมักจะออกปฏิบัติการในเวลากลางคืนใช้เรือเร็วขนาดเล็กเป็นยานพาหนะ และลักลอบขึ้นเรือเป้าหมาย

¹² การประชุมเสวนาศูนย์วิจัยและผู้เชี่ยวชาญด้านอาเซียน (SSC ASEAN RESEARCH and EXPERT CENTRE: SAREC) ด้านความมั่นคงทางทะเล. วันพฤหัสบดีที่ 11 เมษายน พ.ศ.2558 ณ ห้องประชุมศูนย์วิจัยและผู้เชี่ยวชาญด้านอาเซียน ศศย.สปท.

¹³ Sam Bateman. "Piracy and Maritime Terrorism". Maritime Studies. November-December 1997: 23.



ทางท้ายเรือ จากนั้นจะใช้ปืนและมีดข่มขู่นายท้ายเรือและลูกเรือ เพื่อยึดเอาเงินสด และทรัพย์สินอื่นๆ ในเรือหรือของลูกเรือ เมื่อได้สิ่งของแล้วก็จะหลบหนีไป ซึ่งการกระทำนี้มักจะมีเกิดในช่องทางเดินเรือที่แคบ โดยเฉพาะในช่องแคบมะละกา

3.2 การยึดคร่าเรือสินค้า โดยเกิดขึ้นบริเวณน่านน้ำย่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในขณะที่เรือกำลังเดินในทะเล กลุ่มโจรสลัดจะเข้าควบคุมลูกเรือ หลังจากที่ได้ลักลอบขนสินค้าหรือได้ขนถ่ายสินค้าไปยังเรืออีกลำหนึ่งเรียบร้อยแล้วจึงทำการหลบหนี

3.3 เรือผีหรือเรือแฟนทอม (Phantom ship) ซึ่งหลังจากยึดคร่าเรือแล้ว กลุ่มโจรสลัดจะกระทำการเปลี่ยนแปลงเรือ และเปลี่ยนชื่อเรือใหม่ เพื่อจะนำเรือไปใช้ในการขนสินค้าที่ผิดกฎหมาย

3.4 โจรสลัดที่กระทำด้วยวัตถุประสงค์ทางทหาร หรือทางการเมือง โจรสลัดประเภทนี้มักจะพบในทะเลจีนใต้ ซึ่งเมื่อปี พ.ศ.2534 - พ.ศ.2536 มีรายงานปรากฏว่าเรือบางลำที่แล่นในน่านน้ำของจีน ได้ถูกจู่โจมโดยเรือที่ควบคุมโดยบุคคลที่แต่งกายเหมือนทหารจีน

นอกจากนี้ ดร.อามัด ซาฮิต ฮามิต รัฐมนตรีกลาโหมของมาเลเซีย¹⁴ ได้กล่าวถึงลักษณะการจัดการจัดโครงสร้างของกลุ่มโจรสลัดว่า “กลุ่มโจรสลัดมักมีโครงสร้างการจัดการที่ซับซ้อน มีเครือข่ายสนับสนุนทางการเงิน มีการเตรียมการ และระบบควบคุมที่ดี” โดยโจรสลัดในปัจจุบันได้มีการปรับปรุงเครือข่ายให้เข้มแข็งยิ่งขึ้นและกำลังปรับเปลี่ยนยุทธวิธีของตนจากการปล้นสะดมลูกเรือ เป็นการปล้นเรือแทน

¹⁴ เจมี เดทต์เมอร์. ความสำเร็จของมาตรการต่อต้านกลุ่มโจรสลัด. Asia-Pacific Defense Forum สืบค้นจาก <http://apdforum.com/th/article/rmiap/articles/online/features/2012/01/26/regional-piracy-report>.



4. บทบาทของประเทมหาอำนาจในการปราบปรามโจรสลัด

ความปลอดภัยของเส้นทางการขนส่งทางทะเล ระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก มีผลกระทบอย่างมากกับผลประโยชน์ของประเทมหาอำนาจ เนื่องจากชาติมหาอำนาจมีการค้าทางทะเลระหว่างประเทศในภูมิภาค และการขนส่งทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ในการหล่อเลี้ยงเศรษฐกิจ จึงอาจจะกล่าวได้ว่าภัยคุกคามจากโจรสลัดมีผลกระทบต่อประเทมหาอำนาจเช่นกัน ซึ่งบทบาทการดำเนินการสำคัญที่ผ่านมาของประเทมหาอำนาจ ประกอบด้วย

4.1 สหรัฐฯ หลังเหตุการณ์วันที่ 11 กันยายน พ.ศ.2544 เป็นต้นมา สหรัฐฯ ได้ระบุวาทกลุ่มหัวรุนแรงต่างๆ ในย่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อาจจะใช้รูปแบบการทำงานของโจรสลัด ในการคุกคามต่อเส้นทางการลำเลียงขนส่งสินค้าทางทะเลในภูมิภาคนี้ รวมทั้งการกระทำของโจรสลัดได้เกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่องแคบมะละกา ดังนั้น เพื่อป้องกันผลประโยชน์ของตนเองในภูมิภาค สหรัฐฯ มีแนวคิดที่จะใช้กำลังของตนเองปฏิบัติการในช่องแคบมะละกา อย่างไรก็ตาม ทั้งมาเลเซียและอินโดนีเซียได้ขัดขวางการแสดงกำลังของสหรัฐฯ ในภูมิภาค เนื่องจากประเทศทั้งสองเชื่อว่าการแสดงกำลังในลักษณะดังกล่าว จะส่งผลกระทบต่ออำนาจอธิปไตยของทั้งสองประเทศ นอกจากนี้สหรัฐฯ ยังได้เสนอให้ประเทศต่างๆ ร่วมให้สัตยาบันในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ.1988 เพื่อจัดการกับปัญหาโจรสลัด แต่หาประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มิได้ให้สัตยาบัน เนื่องจากยังคงมีความเคลือบแคลงสงสัย ในกรณีการไล่ตีดพันมายังน่านน้ำอธิปไตยของตนเองว่า อาจจะทำให้เกิดผลกระทบต่ออำนาจอธิปไตยของตนเองได้

4.2 ญี่ปุ่น ได้ริเริ่มบทบาทการจัดการกับปัญหาโจรสลัดในเชิงรุกมากขึ้น นับตั้งแต่ต้นปี พ.ศ.2543 โดยการจัดตั้งกองกำลังลาดตระเวนป้องกันฝั่งร่วม เพื่อให้ความปลอดภัยแก่เรือพาณิชย์ที่แล่นผ่านน่านน้ำในภูมิภาค แต่ได้มีนักวิเคราะห์



บางคนมองว่า การกระทำดังกล่าวเป็นความพยายามของญี่ปุ่นที่จะเข้ามามีอิทธิพลในภูมิภาค ทั้งนี้ ญี่ปุ่นได้เสนอว่า กองกำลังที่จัดตั้งขึ้นนี้อาจจะปฏิบัติการเฝ้าตรวจร่วมเพื่อปกป้องสภาพแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ รวมถึงการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย ด้วยการเน้นการทำการประมงโดยผิดกฎหมายและโจรสลัดประเทศที่เข้าร่วมในกองกำลังนี้ ประกอบด้วย จีน เกาหลีใต้ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ นอกจากนี้เพื่อการหลีกเลี่ยงการมีอิทธิพลและการแสดงกำลังในเชิงรุก ญี่ปุ่นจึงได้เสนอว่า เรือของตนที่เข้าร่วมในกองกำลังดังกล่าว จะนำมาจากกองกำลังป้องกันฝั่งของญี่ปุ่น ซึ่งรับผิดชอบโดยเจ้าหน้าที่พลเรือนมากกว่าที่จะใช้เรือรบจากกองกำลังป้องกันประเทศทางทะเล อย่างไรก็ตามจีนได้คัดค้านข้อเสนอนี้ เพราะจีนคิดว่าญี่ปุ่นอาจจะเข้ามามีบทบาทและอิทธิพลมากขึ้นในภูมิภาค รวมทั้งมาเลเซียและอินโดนีเซีย ยังได้ประกาศว่าทั้งสองประเทศมีความตั้งใจที่จะไม่อนุญาตให้กองกำลังทางเรือจากต่างประเทศ เข้ามาปฏิบัติการในทะเลอาณาเขตของตนเองอย่างแน่นอน

ญี่ปุ่นยังได้จัดการประชุมระหว่างประเทศ เพื่อแก้ไขปัญหาโจรสลัดในหัวข้อเรื่อง “ความท้าทายในการต่อต้านโจรสลัดในเอเชีย (Asia Anti – Piracy Challenges 2000)”¹⁵ ซึ่งจัดขึ้นที่กรุงโตเกียว ผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วยเจ้าหน้าที่จากกองกำลังป้องกันฝั่ง และหน่วยที่เกี่ยวข้องทางทะเลในเอเชียจาก 15 ประเทศ รวมทั้งจีนด้วย ผลการประชุมได้มีข้อตกลงร่วมกันที่จะมีการประสานการปฏิบัติเพื่อปราบปรามโจรสลัด รวมถึงมาตรการต่างๆ ที่ออกมา ประกอบด้วย การฝึกกำลังพล การปรับปรุงอุปกรณ์ และการสร้างเครือข่ายระหว่างประเทศ ในการรายงานข้อมูลและการเฝ้าระวัง ในขณะเดียวกันญี่ปุ่นได้เสนอความช่วยเหลือแก่ประเทศต่างๆ โดยเฉพาะชาติต่างๆ ในอาเซียนด้านการจัดหาผู้เชี่ยวชาญและการฝึกฝ่ายวางแผนการปราบปรามโจรสลัด

¹⁵ นาวาเอก อนิรุช สุวดี. ปัญหาโจรสลัดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้: ผลกระทบการดำเนินการป้องกันและปราบปราม. สืบค้นจาก วารสารอินโดจีนศึกษา http://digital_collect.lib.buu.ac.th/ojs/index.php/asia/article/view/744.



4.3 จีน ในอดีตที่ผ่านมา เจ้าหน้าที่ของจีนได้รับการกล่าวหาว่ามีส่วนเกี่ยวข้องกับโจรสลัด ผลการรายงานของการกระทำของโจรสลัดหลายครั้ง ระบุว่าโจรสลัดแต่งเครื่องแบบของเจ้าหน้าที่รักษากฎหมายของจีน¹⁶ ประกอบกับจีนไม่มีข้อกำหนดของกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับการปราบปรามโจรสลัด และคำจำกัดความของโจรสลัด ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเจน กรณีที่จีนได้จับกุมชาวอินโดนีเซียผู้ที่ปล้นทรัพย์เรือบรรทุกน้ำมัน Petro Ranger ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2531 และได้เนรเทศผู้ต้องหาโดยไม่มี การดำเนินการใดๆ ทางศาล

หลังจากปี พ.ศ.2542 จีนจึงได้ตื่นตัวในการปฏิบัติการปรับปรุงข้อกำหนด และการปราบปรามโจรสลัด เนื่องจากได้รับความกดดันจากภายในประเทศและต่างประเทศ รัฐมนตรีมหาดไทยของจีนได้จัดตั้งหน่วยงานปราบปรามโจรสลัดขึ้น ซึ่งประสานงานอย่างใกล้ชิดกับศาล ศุลกากร เจ้าหน้าที่ท่าเรือ และการท่าเรือในเดือนมีนาคมในปีเดียวกัน ศาลจีนได้ตัดสินลงโทษนักโทษ 14 คน ตั้งแต่ประหารชีวิตจนถึงการจำคุก เกี่ยวกับคดีการกระทำความผิดร่วมกันต่อเรือสินค้าของชาวไต้หวัน การกระทำดังกล่าวเป็นการส่งสัญญาณที่ชัดเจนว่า จีนมีความจริงจังต่อการปราบปรามโจรสลัดมากขึ้น

4.4. อินเดีย ได้ให้การส่งเสริมการปราบปรามโจรสลัด โดยเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมในระดับภูมิภาคของอาเซียน (ASEAN Regional Forum Workshop) ในเรื่องการปราบปรามโจรสลัด ณ มุมไบ ระหว่างวันที่ 18 – 20 ตุลาคม พ.ศ.2543 ซึ่งการประชุมฯ ประกอบด้วย หัวข้อเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มการประสานงาน และการปฏิบัติการร่วมในการจัดการกับปัญหาโจรสลัด และการปล้นทรัพย์ในทะเล

อินเดียได้มีการปฏิบัติการร่วมกับญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ.2543 โดยมีการปฏิบัติการร่วมของกองเรือป้องกันฝั่งและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางทะเลของทั้งสองประเทศ ในการฝึกปฏิบัติการปราบปรามโจรสลัด การค้นหา และการช่วยเหลือ นอกจากนี้อินเดียยังมีแผนในการปฏิบัติการร่วมกับสหรัฐฯ

¹⁶ นาวาเอก อนิรุช สุวัสดี. อ้างแล้ว.



เพื่อความสงบเรียบร้อยทางทะเล โดยเน้นการลาดตระเวนร่วมในช่องแคบมะละกา ด้วยการปราบปรามโจรสลัดและการก่อการร้าย การดำเนินการนี้จะใช้เรือรบของสหรัฐฯ และอินเดียในการคุ้มครองเรือสินค้าที่แล่นผ่านเข้า – ออกช่องแคบมะละกา อย่างไรก็ตาม การกระทำนี้ทำให้เกิดข้อโต้แย้งทางการเมืองระหว่างประเทศ กล่าวคือ ประการแรก การกระทำนี้ทำให้เกิดความหวาดระแวงขึ้นในประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะอินโดนีเซีย ซึ่งหวาดระแวงถึงจุดหมายที่แท้จริงในการแสดงกำลังทางเรือของสหรัฐฯ และอินเดีย รวมทั้งจินตนาการว่าการกระทำเช่นนี้ อาจจะเป็นภัยคุกคามต่ออิทธิพลของจีนในภูมิภาค ประการสุดท้าย คือ ข้อกฎหมายที่บังคับใช้ต่อกองเรือรบของต่างประเทศที่ปฏิบัติการในน่านน้ำอาณาเขตของประเทศอื่นๆ

จากการดำเนินการปราบปรามโจรสลัดของชาติมหาอำนาจจะนิยมใช้การแก้ปัญหาในระดับทวิภาคี แต่ยังคงขาดการมีส่วนร่วมในระดับพหุภาคีสืบเนื่องจากองค์ประกอบสำคัญ คือ การขาดความไว้วางใจระหว่างกัน แต่ละประเทศมีความหวาดระแวงถึงจุดมุ่งหมายของแผนการดำเนินการต่างๆ ทำให้การดำเนินการของชาติมหาอำนาจ ในการปราบปรามโจรสลัดไม่ได้เกิดผลสัมฤทธิ์เท่าที่ควร

5. ปัญหาและอุปสรรคสำคัญของชาติสมาชิกอาเซียนในการแก้ไขปัญหาโจรสลัด

จากผลการประชุมเชิงสัมมนาทางวิชาการศูนย์อาเซียนศึกษา ครั้งที่ 3/2558 เรื่อง “ปัญหาโจรสลัดและผลประโยชน์ทางทะเลของอาเซียน” วันพฤหัสบดีที่ 5 มีนาคม พ.ศ.2558 ณ ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์กองทัพไทย เฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา จังหวัดชลบุรี พบว่า ปัญหาและอุปสรรคสำคัญของชาติสมาชิกอาเซียนในการแก้ไขปัญหาโจรสลัด มีดังนี้

5.1 ความไม่ชัดเจนและไม่ครอบคลุมของกฎหมายระหว่างประเทศ เช่น กฎหมายทางทะเลให้คำนิยามโจรสลัดไว้เพียงในทะเลหลวงเท่านั้น ไม่รวมถึงทะเลอาณาเขตและบริเวณท่าเรือ ทำให้โจรสลัดสามารถใช้ช่องว่างของกฎหมาย



ออกปฏิบัติการได้อย่างต่อเนื่อง อีกทั้งอาเซียนยังมีหลักนิมมร่วมกันในเรื่อง การไม่ก้าวร้าวเรื่องภายในของประเทศสมาชิก หรือ “ASEAN WAY” ซึ่งประเด็นนี้อาจเป็นอุปสรรคในการวางนโยบายด้านการปราบปรามโจรสลัดร่วมกันของอาเซียนได้

5.2 การขาดการร่วมมือประสานงานอย่างแท้จริง ระหว่างประเทศในภูมิภาค ในการต่อต้านโจรสลัด เนื่องจากประเทศในภูมิภาคอาเซียนเองยังมีพื้นที่ที่ทับซ้อนกัน ในทะเลจีนใต้ โดยเฉพาะบริเวณหมู่เกาะสแปรตลีย์ ดังนั้นในการลงนามข้อตกลง ร่วมมือกันเพื่อแก้ไขปัญหาโจรสลัดอย่างเป็นทางการจึงเกิดขึ้นได้ยาก เพราะ การลงนามในข้อตกลงใดๆ อาจละเมิดอำนาจอธิปไตยทางทะเลของประเทศใด ประเทศหนึ่ง ซึ่งประเทศอาเซียนยังให้ความสำคัญต่อการปกป้องอำนาจอธิปไตย ในน่านน้ำของตนเองเป็นสำคัญ มากกว่าที่จะยอมลงนามในข้อตกลงร่วมมือ เพื่อแก้ไขปัญหาโจรสลัดร่วมกัน ซึ่งถือเป็นความท้าทายอย่างยิ่งต่อการสร้าง ประชาคมอาเซียนในอนาคต โดยเฉพาะประเทศที่มีพื้นที่ทับซ้อนทางทะเล ได้แก่ ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย และเวียดนาม เป็นต้น

5.3 ระบบการลงทะเบียนเรือเพื่อการค้าขาย หรือให้เช่าเรือเพื่อการค้านั้น ไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ โดยในปัจจุบันหากต้องการลงทะเบียนเรือขนส่งใน น่านน้ำนานาชาติค่อนข้างทำได้ง่าย เพียงแค่ส่งโทรสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเรือขนส่ง เช่น ขนาด น้ำหนัก ชื่อเรือ หรือชื่อเจ้าของเรือก็สามารถลงทะเบียนได้ โดยไม่ได้ มีการตรวจสอบว่าข้อมูลดังกล่าวถูกต้องหรือไม่ จึงเป็นช่องทางที่โจรสลัดสามารถ เข้ายึดเรือและลงทะเบียนเรือใหม่ โดยเปลี่ยนชื่อและข้อมูลของเรือขนส่งลำนั้น ด้วยวิธีนี้จึงทำให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้ยาก ดังนั้นในการแก้ไขปัญหาจึงควรทำให้ กระบวนการลงทะเบียนมีขั้นตอนที่เป็นทางการ มีกฎ ระเบียบที่มากยิ่งขึ้น เพื่อเป็น อุปสรรคต่อการปลอมแปลงข้อมูลของโจรสลัด

5.4 ประเทศในอาเซียนยังขาดผู้เชี่ยวชาญในการแก้ไขปัญหาโจรสลัด และ ยังขาดเครื่องมือและยุทธโศปกรณ์ที่ทันสมัย ในการควบคุมและปราบปรามภัยคุกคาม ทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นในการแก้ไขปัญหาโจรสลัดและปกป้อง



ความมั่นคงในน่านน้ำของภูมิภาค ประเทศในอาเซียนอาจต้องอาศัยความช่วยเหลือจากประเทศมหาอำนาจ เช่น ญี่ปุ่น และสหรัฐฯ ที่มีความเชี่ยวชาญและมีความรู้ทางด้านนี้โดยเฉพาะ ซึ่งหากอาเซียนมียุทธโรปกรณ์ที่ทันสมัย หรือมีผู้เชี่ยวชาญทางด้านการจัดการโจรสลัดมากขึ้น จะสามารถลดปัญหาโจรสลัดในทะเลจีนใต้ให้ลดน้อยลงไปได้

5.5 การก่อการร้ายทางทะเล เป็นภัยคุกคามที่ประเทศต่างๆ และองค์กรระหว่างประเทศทั่วโลกให้ความสำคัญ ปัจจุบันกลุ่มก่อการร้ายที่มีบทบาทสูงคือ อัลกออิดะห์ (Al Qaeda) ที่ได้โจมตีเรือรบสหรัฐฯ USS Cole เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ.2543 บริเวณอ่าวเอเดน และโจมตีเรือสินค้าของฝรั่งเศสชื่อ Limburg บริเวณนอกชายฝั่งเยเมนในปี พ.ศ.2545 สำหรับในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การก่อการร้ายทางทะเล ก็ไม่อาจมองข้ามได้โดยเฉพาะในน่านน้ำของอินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ ซึ่งมีกลุ่มก่อการร้ายที่สำคัญ ได้แก่ Abu - Sayyaff และ Jemaah Islamiyah (JI)

5.6 การกระทำผิดกฎหมายทางทะเล โดยเฉพาะการค้าของเถื่อน ยาเสพติด การค้าอาวุธ การทำประมงผิดกฎหมาย และการค้ามนุษย์ ล้วนเป็นปัญหาและภัยคุกคามต่อประเทศในภูมิภาคที่หลายประเทศให้ความสำคัญ ซึ่งปัญหาเหล่านี้ปัจจุบันได้กลายเป็นปัญหาที่เป็นลักษณะอาชญากรรมข้ามชาติมากขึ้น และลักษณะของการกระทำผิดดังกล่าว มีการเชื่อมโยงกันทำให้การแก้ปัญหของประเทศใดประเทศหนึ่งเพียงลำพังกระทำไดยาก

บทสรุป ปัญหาการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ บริเวณพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ ถือว่าเป็นภัยคุกคามต่อประเทศต่างๆ ในภูมิภาค อาจจะทำให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ สภาพแวดล้อมทางทะเล รวมทั้งเศรษฐกิจของประเทศที่ขึ้นอยู่กับเส้นทางการลำเลียงขนส่งทางเรือในภูมิภาคฯ ซึ่งปัญหานี้มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามในแนวทางหนึ่งของการปฏิบัติการปราบปรามโจรสลัด สามารถจะดำเนินการในรูปของการดำเนินงาน



ขององค์การต่างๆ ที่นานาชาติให้การสนับสนุน ซึ่งองค์กรที่เป็นหลักเหล่านี้ จะดำเนินการในการเก็บข้อมูล การประสาน และการเสนอแนะมาตรการในการ ป้องกันและปราบปราม ซึ่งจะกล่าวในลำดับต่อไป



ส่วนที่ 3

กลไกในการดำเนินการป้องกันและปราบปราม การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ

“...จากที่ผ่านมานานาประเทศได้แสวงหาความร่วมมือโดยใช้กลไกระหว่างประเทศที่มีอยู่ และก่อตั้งกิจกรรมความร่วมมือทั้งแบบทวิภาคีและพหุภาคีขึ้นใหม่ในการดำเนินการป้องกันและปราบปรามโจรสลัด เพื่อส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาค...”

1. การป้องกันและปราบปรามโจรสลัดตามกฎหมายระหว่างประเทศ

นานาประเทศ ได้มีความพยายามที่จะแก้ไขปัญหาการกระทำของโจรสลัด โดยการใช้อนุสัญญาระหว่างประเทศ ทั้งนี้ อนุสัญญา ที่เป็นหลัก ได้แก่ UNCLOS 1982 และ SUA 1988

1.1 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (The United Nations Convention on the Law of the Sea: UNCLOS 1982) ไทยได้ให้สัตยาบันเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ ดังกล่าวเรียบร้อยแล้วโดยมีผลตั้งแต่วันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2554 นับเป็นประเทศที่ 162 ของสมาชิกสหประชาชาติที่ปัจจุบันมีอยู่ 192 ประเทศ (ปัจจุบันประเทศในอาเซียนที่ยังไม่เป็นภาคีฯ มีเพียงประเทศเดียวคือ กัมพูชา)¹⁷

ทั้งนี้การให้สัตยาบันของไทย ได้มีการดำเนินการ ดังนี้ 1) รัฐบาลไทยจะดำเนินการทบทวนกฎหมายและข้อบังคับภายในของตน เพื่อให้สอดคล้องกับ UNCLOS 1982 อย่างค่อยเป็นค่อยไป 2) รัฐบาลไทยไม่ผูกพันคำประกาศ

¹⁷ การเข้าเป็นภาคี UNCLOS 1982 ของไทย. นานาวิชาการ ปีที่ 95 ฉบับที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2555. สืบค้นจาก <http://www.rtni.org/library/download/2555>.



หรือการแสดงท่าทีที่มีวัตถุประสงค์ เป็นการตัด หรือเปลี่ยนแปลงขอบเขตทางกฎหมายตามบทบัญญัติ และไม่ผูกพันโดยกฎหมายภายในใดๆ ที่ไม่สอดคล้องกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง 3) การให้สัตยาบันของไทยไม่เป็นการรับรองหรือยอมรับการอ้างสิทธิเหนือพื้นที่ของรัฐภาคีใดๆ 4) รัฐบาลไทยเข้าใจว่า ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะการใช้เสรีภาพในการเดินเรือที่สอดคล้องกับบทบัญญัติจะไม่รวมถึงการใช้ทะเลในทางไม่สันติ โดยปราศจากความยินยอมของรัฐชายฝั่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการฝึกทางทหาร หรือกิจกรรมที่กระทบต่อสิทธิและผลประโยชน์ของรัฐชายฝั่ง และไม่รวมถึงการคุกคามหรือการใช้กำลังต่อบูรณภาพแห่งดินแดนเอกราชทางการเมือง สันติภาพ หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง 5) รัฐบาลไทยสงวนสิทธิที่จะทำคำประกาศ ที่เกี่ยวกับการระงับข้อพิพาทในการตีความหรือการใช้อนุสัญญาฯ เมื่อเวลาที่เหมาะสม ผลของการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ ต่อประเทศไทย

1.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ.1988 (The Convention for Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1988: SUA 1988) อนุสัญญา SUA เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศสามารถนำมาบังคับใช้ในการปราบปรามการกระทำของโจรสลัด และการกระทำรุนแรงต่างๆ ที่เกิดขึ้นในทะเลได้ ซึ่งมีผลบังคับใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ.2535 อนุสัญญาฉบับนี้ไม่ได้กำหนดความหมายของโจรสลัด แต่โจรสลัดสามารถถูกจัดเข้ารวมอยู่ในประเภทของการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งการกระทำนี้ประกอบด้วย การยึดเรือโดยการบังคับ การกระทำรุนแรงต่อบุคคลในเรือ และการใช้อุปกรณ์ในเรือ ที่มีแนวโน้มทำความเสียหายต่อเรือ หรือทำลายเรือ แต่บางประเทศมิได้ให้การรับรองอนุสัญญาฉบับนี้เนื่องจากยังคงมีความเคลือบแคลงสงสัยว่าข้อกำหนดในอนุสัญญาฯ อาจจะมีผลกระทบต่ออำนาจอธิปไตยในน่านน้ำของประเทศตนเอง ทั้งนี้อนุสัญญาฯ ได้กำหนดให้กองกำลังทางเรือต่างชาติสามารถ



ไล่ตีด่านโจรสลัด และอาชญากรทางทะเลมาอย่างนานน้ำอริปไตยของตนเองได้ ดังนั้น การบังคับใช้ของอนุสัญญาฯ ฉบับนี้ในภูมิภาคจึงยังมีข้อจำกัด จนกว่ารัฐภาคี จะมีการให้สัตยาบันและมีการบังคับใช้อย่างเป็นทางการ

2. บทบาทขององค์การระหว่างประเทศ

จากวิกฤตการณ์โจรสลัดที่นับวันจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น องค์การระหว่างประเทศหลายองค์การ จึงมีความพยายามที่จะลดสถิติการเกิดโจรสลัดลง โดยมีแนวทางการปฏิบัติ คือ การดำเนินการในการเก็บรวบรวมข้อมูล การประสาน และการเสนอแนะมาตรการในการป้องกันและปราบปราม ดังนี้

2.1 องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) เป็นทบวงชำนาญการพิเศษภายใต้องค์การสหประชาชาติ ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ.2491 โดยเริ่มดำเนินการอย่างเป็นทางการเมื่อปี พ.ศ.2502 สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ ณ กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางความร่วมมือระหว่างสมาชิกในการกำหนดมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวทางปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ การคุ้มครองรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล และการอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล มีสมาชิกจำนวน 167 ประเทศ

สำหรับประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกตั้งแต่วันที่ 20 กันยายน พ.ศ.2516 และจากเหตุการณ์การก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน พ.ศ.2544 องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ได้ตระหนักถึงความปลอดภัยทางทะเลและท่าเรือ จึงได้กำหนดเป็นมาตรการต่างๆ เช่น มาตรการการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ (International Ship and Port Facility Security: ISPS Code), อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล พ.ศ.2517 (International Convention for the Safety of Life at Sea 1974: SOLAS 1974), อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ พ.ศ.2508



(Convention on the Facilitation of International Maritime Traffic: FAL 1965), อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล พ.ศ.2522 (International Convention on Maritime Search and Rescue 1979: SAR 79), อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ พ.ศ.2531 (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation 1988: SUA 88) เป็นต้น

ปัจจุบัน IMO เป็นหน่วยงานที่มีบทบาทในการแก้ไขปัญหาโจรสลัดโดยเฉพาะในน่านน้ำโซมาเลีย โดยผลักดันให้อำนาจประเทศต่างๆ เข้าไปจัดการกับปัญหาโจรสลัดในน่านน้ำโซมาเลียได้ และพยายามกระตุ้นให้ประเทศต่างๆ ส่งกองเรือรบและเครื่องบินรบเข้าลาดตระเวน ในบริเวณน่านน้ำที่คาดว่าจะมีกำลังของโจรสลัดโซมาเลียปฏิบัติการอยู่ โดยเฉพาะเส้นทางเดินเรือบริเวณอ่าวเอเดน ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งน้ำมันทางทะเลระหว่างตะวันออกกลางไปยังภูมิภาคอื่นทั่วโลก เพื่อรักษาความปลอดภัยให้กับเรือที่ผ่านไปยังบริเวณนั้น รวมทั้งแนะนำการปฏิบัติ เพื่อให้ปลอดภัยจากการถูกยึดหรือปล้นเรือ ตลอดจนการปฏิบัติเมื่อต้องเผชิญกับกลุ่มโจรสลัดด้วย

2.2 สำนักงานการเดินเรือระหว่างประเทศ (International Maritime Bureau: IMB) ได้รับการจัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2534 ที่กรุงลอนดอน มีหน้าที่ในการให้คำปรึกษาในเรื่องเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามโจรสลัด รวมทั้งการกระทำความผิดกฎหมายในทะเล โดยการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจอังกฤษและตำรวจสากล ต่อมาได้มีการขยายขอบข่ายของการปฏิบัติงานไปในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยการจัดตั้งสำนักงานสาขา ชื่อว่า Piracy Report Center ขึ้นที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2535 สำนักงานนี้ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการรับรายงาน และเก็บข้อมูลทางสถิติของการดำเนินการปราบปรามโจรสลัด อีกด้านหนึ่งได้ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเผยแพร่ข่าวสารเกี่ยวกับอันตราย และอัตราเสี่ยงจากการกระทำของโจรสลัด



3. การดำเนินการในภูมิภาคอาเซียน

3.1 การประชุมหารืออาเซียนว่าด้วยประเด็นทางทะเล (ASEAN Maritime Forum: AMF) ใน APSC Blueprint ได้กำหนดให้มีการส่งเสริมความร่วมมือทางทะเลที่ได้กำหนดกิจกรรมไว้ประกอบด้วย 1) การจัดตั้งเวทีการประชุมหารือเรื่องความร่วมมือ เพื่อความมั่นคงทางทะเลของอาเซียน (Establish the ASEAN Maritime Forum: AMF) 2) การประยุกต์ใช้แนวทางอย่างรอบด้าน โดยเฉพาะประเด็นเรื่องความปลอดภัยในการเดินเรือและความมั่นคงในภูมิภาค (Apply a Comprehensive Approach that Focuses on Safety of Navigation and Security Concern in the Region that are of Common Concerns to the ASEAN Community) 3) การรวบรวมประเด็นความมั่นคงทางทะเล และระบุความร่วมมือทางทะเลร่วมกันของสมาชิกอาเซียน (Stock Take Maritime Issues and Identify Maritime Cooperation Among ASEAN Member Countries) 4) ส่งเสริมความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางทะเล การค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล ผ่านกิจกรรมต่างๆ เช่น การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ความร่วมมือด้านเทคโนโลยี และการแลกเปลี่ยนการเยือนระหว่างเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง (Promote Cooperation in Maritime Safety and Search and Rescue (SAR) through Activities such as Information Sharing, Technological Cooperation and Exchange of Visits of Authorities Concerned)

จากกิจกรรมด้านความร่วมมือทางทะเลทั้ง 4 กิจกรรมดังกล่าวนี้ สิ่งประเทศสมาชิกกำลังดำเนินการอยู่ คือ การจัดตั้งเวทีการประชุมหารือเรื่องความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเลอาเซียน หรือ AMF ขณะนี้กำลังดำเนินการจัดทำร่างเอกสาร (TOR) โดยผู้รับผิดชอบหลักในส่วนของประเทศไทย คือ กระทรวงการต่างประเทศ ในส่วนกิจกรรมที่เหลืออีก 3 กิจกรรมนั้นขณะนี้ยังไม่มีแนวทางการดำเนินการที่ชัดเจนในระดับระหว่างประเทศ ซึ่งคาดว่าจะมีแนวความคิด



ในการดำเนินการ (Concept Paper) อยู่ในเอกสาร TOR ดังกล่าวซึ่งหลังจากได้มีการจัดตั้งเวที AMF และเอกสาร TOR ได้รับความเห็นชอบจากประเทศสมาชิกแล้ว น่าจะมีความชัดเจนมากขึ้น

3.2 การประชุมอาเซียนว่าด้วยความร่วมมือด้านการเมืองและความมั่นคงในภูมิภาคเอเชีย - แปซิฟิก (ASEAN Regional Forum: ARF) การประชุมระดับรัฐมนตรี ARF ครั้งแรกจัดขึ้นที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ.2537 ปัจจุบัน ARF มีประเทศเข้าร่วม 26 ประเทศกับ 1 กลุ่มประเทศ ประกอบด้วย 1) สมาชิกอาเซียน 10 ประเทศ 2) ประเทศคู่เจรจาของอาเซียน (Dialogue Partners) ได้แก่ สหรัฐฯ แคนาดา ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ จีน ญี่ปุ่น สาธารณรัฐเกาหลี รัสเซีย อินเดีย และสหภาพยุโรป 3) ผู้สังเกตการณ์พิเศษของอาเซียน (Special Observer) ได้แก่ ปาปัวนิวกินี 4) ประเทศอื่นในภูมิภาค ได้แก่ มองโกเลีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนเกาหลี ปากีสถาน ติมอร์ - เลสเต บังกลาเทศ และศรีลังกา โดย ARF มีขั้นตอนการดำเนินการสามระดับ ได้แก่ 1) การส่งเสริมมาตรการไว้นับเชื่อใจ (Confidence Building Measures: CBMs) 2) การทูตในเชิงป้องกัน (Preventive Diplomacy: PD) 3) แนวทางช่วยแก้ไขปัญหาคความขัดแย้ง (Approaches to Conflict) ซึ่งการประชุม ARF เป็นอีกเวทีหนึ่งซึ่งส่งเสริมความร่วมมือในการต่อต้านภัยคุกคามทางทะเล โดยประเทศสมาชิกมีข้อตกลงร่วมกันที่จะใช้และสนับสนุนกำลังทรัพยากรของตนเอง เพื่อร่วมมือในการต่อต้านภัยคุกคาม และการกระทำผิดกฎหมายทางทะเลทุกรูปแบบ เช่น การก่อการร้าย อาชญากรรมทางทะเล การค้ายาเสพติด และการค้ามนุษย์ เป็นต้น

3.3 การประชุมรัฐมนตรีกลาโหมอาเซียน (ASEAN Defence Ministers' Meeting: ADMM) เป็นเวทีเพื่อเสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคง เพื่อนำไปสู่การจัดตั้งประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน นอกจากนี้ยังมีกรอบความร่วมมือของการประชุมรัฐมนตรีกลาโหมอาเซียนและประเทศคู่เจรจา (ADMM-Plus)



อีก 8 ประเทศ ได้แก่ ออสเตรเลีย สาธารณรัฐประชาชนจีน อินเดีย ญี่ปุ่น นิวซีแลนด์ สาธารณรัฐเกาหลี รัสเซีย และสหรัฐฯ โดยเมื่อวันที่ 12 ตุลาคม พ.ศ.2553 รัฐมนตรีกลาโหมอาเซียนและประเทศคู่เจรจาได้เห็นชอบในการดำเนินการด้านความร่วมมือเพื่อความมั่นคง 6 ด้าน ได้แก่ 1) การช่วยเหลือด้านมนุษยธรรม และการบรรเทาภัยพิบัติ (Humanitarian Assistance and Disaster Relief: HADR) ประชานร่วมคือ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและญี่ปุ่น 2) ด้านความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security) ประชานร่วมคือ บรูไนและนิวซีแลนด์ 3) ด้านการแพทย์ทหาร (Military Medical) ประชานร่วมคือ ไทยและสหพันธรัฐรัสเซีย 4) ด้านการต่อต้านการก่อการร้าย (Counter Terrorism) ประชานร่วมคือ สิงคโปร์และออสเตรเลีย 5) ด้านการปฏิบัติการรักษาสันติภาพ (Peace Keeping Operations) ประชานร่วมคือ กัมพูชาและสาธารณรัฐเกาหลี 6) ด้านการปฏิบัติการทุ่นระเบิดเพื่อมนุษยธรรม (Humanitarian Mine Action) ประชานร่วมคือ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามและสาธารณรัฐอินเดีย

3.4 สภาความร่วมมือด้านความมั่นคงในเอเชียแปซิฟิก (Council for Security Cooperation in Asia Pacific: CSCAP) ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ.2535 มีสมาชิก 20 ประเทศ (รวมไทยด้วย) CSCAP ได้ตระหนักถึงปัญหาภัยคุกคามทางทะเลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชีย - แปซิฟิกมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2538 โดยได้ตั้งคณะทำงานจัดทำเอกสารข้อเสนอแนะ ระเบียบปฏิบัติ และข้อบังคับเกี่ยวกับความร่วมมือในการต่อต้านภัยคุกคามทางทะเล นอกจากนี้ CSCAP ยังมีการจัดประชุมสัมมนาทางวิชาการเกี่ยวกับความมั่นคงทางทะเลอยู่เป็นประจำ โดยมุ่งเน้นในเรื่องการพัฒนาความร่วมมือเกี่ยวกับการใช้กฎระเบียบ ข้อบังคับที่อยู่นอกเหนือกฎหมายภายในประเทศ ในประเด็นที่ไม่ขัดกับหลักกฎหมายสากล โดยการประชุมของ CSCAP ที่ผ่านมามีวาระเกี่ยวกับเรื่องความมั่นคงทางทะเลและเรื่องที่เกี่ยวข้องกับอาชญากรรมข้ามชาติ โดยครั้งล่าสุดมีการประชุมที่เมืองดานัง ประเทศเวียดนาม เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ.2553 ในเรื่องเกี่ยวกับความมั่นคงปลอดภัยของแท่นขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในทะเล



3.5 การประชุมหัวหน้าเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการของกองทัพเรือภูมิภาคแปซิฟิกตะวันตก (Western Pacific Naval Symposium: WPNS)¹⁸ ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ.2531 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมกิจกรรมความร่วมมือของกองทัพเรือในภูมิภาคแปซิฟิกตะวันตกในระดับพหุภาคี ซึ่งกองทัพเรือของประเทศในอาเซียนส่วนใหญ่ได้รับเชิญให้เข้าร่วมด้วย แรกเริ่มของการก่อตั้ง WPNS จะมุ่งเน้นการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างประเทศสมาชิกที่เรียกว่า Military Information Exchange Directory (MIED) และ Code for Unaltered Encounters at Sea (CUES) ปัจจุบันเวที WPNS ได้ขยายความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเล เช่น การลาดตระเวนร่วมในการต่อต้านโจรสลัด และการกระทำผิดกฎหมายทะเลอื่นๆ อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ ระหว่างบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญของทหารเรือแต่ละประเทศ อันจะนำไปสู่ความเข้าใจอันดีต่อกัน ดังนี้

- 1) เพื่ออภิปราย/ ถกแถลง แนวความคิดริเริ่มเพื่อเสริมสร้างความร่วมมือต่างๆ และวางแผนในรายละเอียดร่วมกันเพื่อที่จะนำแนวความคิดนั้นไปดำเนินการให้เป็นรูปธรรมรวมทั้งกำหนดแผนงานที่จะดำเนินการร่วมกันในอนาคต
- 2) เพื่อแสวงหาหนทางใหม่ๆ ในการกระชับมิตรภาพและความร่วมมือระหว่างกัน
- 3) เพื่อพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างทหารเรือต่อทหารเรือในระดับผู้ปฏิบัติงาน และดำรงไว้ซึ่งการติดต่อประสานงานกันอย่างต่อเนื่องในหมู่ผู้แทนทหารเรือของประเทศสมาชิกระหว่างการประชุม Workshop และ Symposium ทุกๆ ครั้ง
- 4) เพื่ออภิปราย/ ถกแถลงการณ์ปฏิบัติงานร่วมกันในสาขาการปฏิบัติการเฉพาะทางต่าง ๆ

นอกจากนี้ ยังเป็นเวทีหนึ่งสำหรับการประชุมสัมมนาทางวิชาการเกี่ยวกับความมั่นคงทางทะเลซึ่งจัดประชุมทุกปี โดยมีคณะเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการจากกองทัพเรือประเทศภาคีเข้าร่วมการประชุมจำนวน 24 ประเทศ ประกอบด้วย

¹⁸ บทความจากคอลัมน์ “ประธานคณะที่ปรึกษากองทัพเรือ เป็นประธานพิธีเปิดการประชุมหัวหน้าเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการของกองทัพเรือภูมิภาคแปซิฟิกตะวันตก (WPNS)” สืบค้นจาก กองประชาสัมพันธ์ สำนักงานเลขาธิการกองทัพเรือ http://www.navy.mi.th/index.php/main/detail/content_id/1928#sthash.5sYc5UL.dpuf.



ประเทศสมาชิก 21 ประเทศ ได้แก่ ออสเตรเลีย แคนาดา ชิลี ฝรั่งเศส รัสเซีย สหรัฐฯ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ จีน ตองกา นิวซีแลนด์ ปาปัวนิวกินี เปรู กัมพูชา มาเลเซีย บรูไน ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ อินโดนีเซีย เวียดนาม และไทย โดยมีประเทศสังเกตการณ์ 3 ประเทศ คือ บังกลาเทศ อินเดีย และเม็กซิโก

3.6 กรอบการประชุมทหารเรือในภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย (Indian Ocean Naval Symposium: IONS) เป็นความริเริ่มของกองทัพเรืออินเดีย เมื่อปี พ.ศ.2551 โดยมีแนวความคิด (Concept) คล้ายกับ WPNS มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความรู้ด้านการคมนาคมขนส่งทางทะเลในมหาสมุทรอินเดียและเสริมสร้างความร่วมมือในการปฏิบัติงานระหว่างประเทศต่างๆ ที่มีที่ตั้งบนชายฝั่งทะเลและเขตเศรษฐกิจจำเพาะในมหาสมุทรอินเดีย โดยกองทัพเรืออินเดียได้เชิญผู้บัญชาการทหารเรือของประเทศในแถบภูมิภาคมหาสมุทรอินเดียรวม 35 ประเทศ ตลอดจนบุคลากรจากภาครัฐบาล ภาคเอกชนและองค์กรต่างๆ ของอินเดีย เข้าร่วมงานด้วย สาระสำคัญประกอบด้วย 3 ส่วนหลัก ได้แก่ การสัมมนาเพื่อเสริมสร้างความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการเดินเรือและพาณิชย์นาวีในมหาสมุทรอินเดีย และการสัมมนาเพื่อเสริมสร้างความร่วมมือด้านการปฏิบัติของกองทัพเรือชาติต่างๆ ในการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับการเดินเรือและพาณิชย์นาวีในมหาสมุทรอินเดีย

4. บทบาทของไทย ภายใต้กรอบความร่วมมือในการปราบปรามโจรสลัดระหว่างประเทศ

4.1 เครือข่ายการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร การลาดตระเวนในช่องแคบมะละกา (Malacca Straits Patrol Information Sharing: MSP - IS) เป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารตามความตกลงผ่านทาง Secure Internet Based Platform กำหนดให้ประเทศต่างๆ ที่ร่วมลงนามทำการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารไปยังศูนย์บูรณาการข้อมูลข่าวสาร (Information Fusion Center: IFC)



ณ ประเทศสิงคโปร์ เพื่อสนับสนุนการลาดตระเวนทางทะเลและอากาศ รวมถึงสนับสนุนด้านข่าวสารความมั่นคงทางทะเล และให้ประเทศสมาชิกจัดตั้งศูนย์ควบคุมและติดตามการปฏิบัติ (Monitoring Action Agencies: MAA)

โดยในส่วนของประเทศไทย ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพเรือ (ศปก.ทร.) และ ศปก.ทรภ.3 ทำหน้าที่เป็นศูนย์ควบคุมและติดตามการปฏิบัติเกี่ยวกับการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการก่อการร้ายทางทะเล ภาพสถานการณ์ตำบลที่เรือสินค้าระหว่างประเทศสมาชิกรัฐชายฝั่ง 4 ประเทศ ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ และไทย ซึ่งได้กำหนดโครงสร้างของ Malacca Straits Patrols – Joint Coordinating Committee (MSP JCC) เป็น 4 ส่วน ประกอบด้วย ส่วนเลขานุการ (Secretariat) คณะทำงานแลกเปลี่ยนข่าวกรอง (Intelligence Exchange Group: IEG) คณะทำงานร่วมในการลาดตระเวนทางเรือ (Malacca Straits Sea Patrols Joint Working Group: MSSP JWG) และคณะทำงานร่วมในการลาดตระเวนทางอากาศ (Eyes in the the Sky Joint Working Group: EiS JWG) ซึ่งกองทัพเรือรับผิดชอบในพื้นที่บริเวณปากทางเข้าช่องแคบมะละกาฝั่งทะเลอันดามัน (Sector 5) โดยจัดเรือและอากาศยานในการลาดตระเวนในพื้นที่รับผิดชอบ

4.2 เครือข่ายแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ครอบคลุมความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อต่อต้านการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ship in Asia : ReCAAP) ซึ่งก่อตั้งโดยการเสนอของนายกรัฐมนตรีญี่ปุ่นในการประชุม ASEAN+3 ณ ประเทศบรูไน เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2544 โดยมีความมุ่งหมายเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเล มุ่งเน้นการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการกระทำผิดกฎหมายในทะเล ซึ่งเป็นความตกลงระหว่างรัฐบาลของแต่ละประเทศสมาชิก ปัจจุบันมีสมาชิกเข้าร่วมจำนวน 18 ประเทศ ประกอบด้วย บังคลาเทศ บรูไน กัมพูชา จีน อินเดีย อินโดนีเซีย ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ลาว มาเลเซีย พม่า นอร์เวย์ ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์



ศรีลังกา ไทย เวียดนาม และอังกฤษ ซึ่งประเทศสมาชิกได้ให้ความเห็นชอบลงนามในข้อตกลง เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ.2548 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 4 กันยายน พ.ศ.2550

ทั้งนี้จะมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ผ่านศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร (Information Sharing Center: ISC) ณ ประเทศสิงคโปร์ กับศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร (Focal Point) ของประเทศสมาชิกผ่านทาง Secure Web-based Information Network System (IFN) ตลอด 24 ชม. เพื่อตอบสนองต่อเหตุการณ์อย่างทันท่วงที นอกจากนี้ การดำเนินงานของ ReCAAP ยังเป็นการปฏิบัติตามแนวทางการป้องกัน และป้องปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ (Guidance to Ship Owners and Ship Operators, Ship Masters and Crews on Preventing and Suppressing Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) รวมทั้งยังให้การสนับสนุนการเสริมสร้างขีดความสามารถ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารของชาติสมาชิกด้วย

ทั้งนี้หน้าที่ของรัฐภาคี¹⁹ ได้แก่ 1) ดำเนินมาตรการทางกฎหมายและทางบริหาร เพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย 2) จับกุมโจรสลัดหรือบุคคลผู้กระทำความผิดฐานปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย 3) ยึดเรือหรืออากาศยานที่นำไปใช้ในการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือ โดยใช้อาวุธยึดเรือที่ถูกใช้ หรืออยู่ภายใต้การควบคุมของโจรสลัดหรือบุคคลที่กระทำความผิดฐานปล้นเรือโดยใช้อาวุธและยึดทรัพย์สินที่อยู่บนเรือนั้น 4) ช่วยเหลือเรือที่ตกเป็นเหยื่อ รวมทั้งเหยื่อของการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ 5) ให้ความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลและกับรัฐภาคีอื่นๆ เพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด

¹⁹ กองบังคับการตำรวจน้ำ. ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย (RECAAP). สืบค้นจาก <http://samuimarinepolice.go.th>.



และการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ และ 6) ให้ความร่วมมือกับรัฐภาคีอื่นๆ ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน และความร่วมมือในเรื่องทางอาญา ทั้งนี้ ความตกลง ReCAAP มีกฎหมายรองรับ 3 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ.2534, พระราชบัญญัติส่งผู้ร้ายข้ามแดน พ.ศ.2472 และพระราชบัญญัติความร่วมมือระหว่างประเทศว่าด้วยความช่วยเหลือซึ่งกันและกันในเรื่องทางอาญา พ.ศ.2535

4.3 เครือข่ายแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารทางทะเล ในภูมิภาค (Regional Maritime Information Exchange: ReMIX) เป็นเครือข่ายแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารทางทะเลในภูมิภาค ตามกรอบความร่วมมือภายใต้กรอบการประชุมกองทัพเรือภูมิภาคมหาสมุทรแปซิฟิกตะวันตก (Western Pacific Naval Symposium: WPNS) เป็นความร่วมมือที่มีความมุ่งหมายเพื่อเพิ่มพูนความร่วมมือระหว่างกองทัพเรือในภูมิภาคมหาสมุทรแปซิฟิกตะวันตก ด้วยการจัดการประชุมเพื่อถกแถลงในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางทะเล ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยจะมีการกระจายข้อมูลข่าวสารและข้อคิดเห็นระหว่างผู้เชี่ยวชาญ เพื่อนำไปสู่ความเข้าใจและข้อตกลงร่วมกัน สำหรับประเทศที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการประชุมฯ แบ่งเป็น 2 กลุ่มหลัก ได้แก่ กลุ่มประเทศสมาชิกในภูมิภาคมหาสมุทรแปซิฟิกตะวันตกจำนวน 20 ประเทศ ประกอบด้วย ออสเตรเลีย แคนาดา ชิลี ฝรั่งเศส อินโดนีเซีย ญี่ปุ่น กัมพูชา ตองกา มาเลเซีย บรูไน นิวซีแลนด์ ปาปัวนิวกินี จีน ฟิลิปปินส์ เกาหลีใต้ สิงคโปร์ รัสเซีย เวียดนาม ไทย และสหรัฐอเมริกา และกลุ่มประเทศที่ร่วมสังเกตการณ์ 4 ประเทศ ประกอบด้วย อินเดีย เปรู เม็กซิโก และบังคลาเทศ โดยประเทศสมาชิกได้ทำความตกลง และกำหนดให้ประเทศต่างๆ ที่ร่วมลงนามทำการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารไปยังศูนย์บูรณาการข้อมูลข่าวสาร (Information Fusion Center: IFC) ณ ประเทศสิงคโปร์ ผ่านทาง Secure Internet Based Platform (Web Portal)



4.4 เครือข่ายแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร RTN - RSN OASIS ระหว่างกองทัพเรือไทย - กองทัพเรือสิงคโปร์ ในการแลกเปลี่ยนฐานข้อมูลการเคลื่อนที่เรือสินค้าที่ได้รับจากระบบติดตามตำบลที่เรืออัตโนมัติ และระบบ ACCESS II ที่กองทัพเรือสิงคโปร์ สนับสนุนใช้งานทั้งในส่วนที่ติดตั้งใน ศปก.ทร. และ ศปก.ทรภ.3 ทั้งนี้ปัจจุบันได้ติดตั้งระบบ ACCESS II ณ ศปก.ทรภ.3

4.5 เครือข่าย Automatic Merchant Reporting System (AMRS) เป็นระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับเรือสินค้าที่ติดตามที่เรืออัตโนมัติ (Automatic Identification System: AIS) ซึ่งสามารถทำให้ทราบข้อมูลเรือสินค้าได้ทั่วโลก โดยกองทัพเรือได้ลงนามใน TOR และบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับกองทัพเรือสหรัฐฯ/ หน่วยข่าวกรองสหรัฐฯ (Office of Naval Intelligence: ONI) ระหว่างวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ.2554 – วันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ.2557

จากที่กล่าวข้างต้น สามารถสรุปเครือข่ายของไทย ภายใต้กรอบความร่วมมือในการปราบปรามโจรสลัดระหว่างประเทศ ได้ดังนี้

ตารางที่ 1 สรุปเครือข่ายของไทย ภายใต้กรอบความร่วมมือในการปราบปรามโจรสลัดระหว่างประเทศ

ลำดับ	เครือข่ายแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร	ระดับความร่วมมือ	การแลกเปลี่ยนข้อมูล
1.	Malacca Straits Patrol Information Sharing (MSP - IS) เครือข่ายการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร การลาดตระเวนในช่องแคบมะละกา	- พหุภาคีระหว่างรัฐชายฝั่งช่องแคบมะละกา - ศูนย์ IFC ทร.สป. เป็นเจ้าภาพ - มีหลักปฏิบัติประจำรองรับ	- ตำบลที่เรือจากระบบ AIS และฐานข้อมูลไม่เป็นเวลาจริง - การก่อการร้ายทางทะเลและการกระทำอันเป็นโจรสลัด



ตารางที่ 1 สรุปเครือข่ายของไทย ภายใต้กรอบความร่วมมือ ในการปราบปรามโจรสลัดระหว่างประเทศ (ต่อ)

ลำดับ	เครือข่ายแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร	ระดับความร่วมมือ	การแลกเปลี่ยนข้อมูล
2.	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ship in Asia (ReCAAP) เครือข่ายแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ครอบคลุมความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อต่อต้าน การกระทำอันเป็นโจรสลัด และการปล้นเรือโดยใช้ อาวุธในเอเชีย	- พหุภาคีระหว่างสมาชิก ในเอเชีย - ศูนย์ ReCAAP ISC สป. เป็นเจ้าภาพ - มีหลักปฏิบัติประจำ รongรับ	- การกระทำอันเป็น โจรสลัด - ไม่มีการแสดงภาพ การเคลื่อนที่ของเรือ
3.	Regional Maritime Information Exchange (ReMIX) เครือข่ายแลกเปลี่ยน ข้อมูลข่าวสารทางทะเล ในภูมิภาค	- พหุภาคีระหว่าง ทร. ใน ภูมิภาคและหน่วยยามฝั่ง - ศูนย์ IFC ทร.สป. เป็น เจ้าภาพ - มีหลักปฏิบัติประจำรongรับ	- ตำบลที่เรือจากระบบ AIS และฐานข้อมูล ไม่เป็นเวลาจริง - การก่อการร้ายทางทะเล และการกระทำอันเป็น โจรสลัด
4.	RTN – RSN Open and Analyzed Shipping Information System (RTN- RSN - OASIS) ระบบฐานข้อมูลติดตาม เรือสินค้า	- ทวิภาคีระหว่าง ทร. และทร.สป. - ศูนย์ IFC ทร.สป.เป็น เจ้าภาพ - อยู่ระหว่างการจัดทำ ข้อตกลงรongรับ	- ตำบลที่เรือจากระบบ AIS แบบเสมือนเวลาจริง - ศขท.ศปก.ทร. และศูนย์ IFC เป็นเจ้าภาพร่วม - การก่อการร้ายทาง ทะเลและการกระทำ อันเป็นโจรสลัด



ตารางที่ 1 สรุปเครือข่ายของไทย ภายใต้กรอบความร่วมมือ ในการปราบปรามโจรสลัดระหว่างประเทศ (ต่อ)

ลำดับ	เครือข่ายแลกเปลี่ยน ข้อมูลข่าวสาร	ระดับความร่วมมือ	การแลกเปลี่ยนข้อมูล
5.	Automatic Merchant Reporting System (AMRS) ระบบรายงานท่าบลที่เรือสินค้าอัตโนมัติ	- ทวิภาคีระหว่าง ไทย และ สหรัฐฯ - U.S.A. Office of Naval Intelligence (ONI) - ลงนามแล้วระหว่าง 1 มิถุนายน พ.ศ.2554 - วันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2557	- ท่าบลที่เรือจากระบบ AIS และฐานข้อมูลไม่เป็นเวลาจริง - เห็นชอบเขตภาพสถานการณ์ระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย

5. เครือข่ายความร่วมมือ ด้านการปราบปรามโจรสลัดภายในประเทศ

5.1 ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) เป็นหน่วยงานที่ได้จัดตั้งขึ้นตามนโยบายของรัฐบาล เมื่อวันที่ 9 มกราคม พ.ศ.2540 ซึ่ง ครม. มีมติเมื่อวันที่ 17 เมษายน พ.ศ.2540 ขึ้นตรงต่อสภาความมั่นคงแห่งชาติ มีจุดมุ่งหมายเพื่อเป็นศูนย์กลางในการประสานการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทางทะเล เพื่อให้การปฏิบัติเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันไม่เกิดความซ้ำซ้อน และมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารกันอย่างต่อเนื่อง โดยมีกองทัพเรือเป็นศูนย์กลางในการประสานการปฏิบัติ ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการทางทะเล โดยส่วนราชการต่างๆ ยังคงปฏิบัติงานตามภารกิจของหน่วย โดยมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายต่างๆ ไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนราชการที่เข้าร่วมการปฏิบัติงานใน ศรชล. แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย *หน่วยปฏิบัติการหลัก* คือ หน่วยงานที่มีกำลังทางเรือที่สามารถออกปฏิบัติงานในทะเล ซึ่งจะทำให้สามารถดูแลรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายในทะเลในส่วนที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่



กองทัพเรือ กองบังคับการตำรวจน้ำ กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า กรมประมง และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

หน่วยปฏิบัติการร่วม คือ หน่วยงาน/ ส่วนราชการที่มีบทบาทหน้าที่ หรือความรับผิดชอบเกี่ยวข้องกับงานหรือกิจการต่างๆ ทางทะเล เช่น สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมสรรพสามิต กระทรวงการต่างประเทศ เป็นต้น โดยการแลกเปลี่ยนข่าวสารผ่านผู้ประสานงาน (Point of Contact: POC) และระบบ Web Portal THAIMECC-MISC โดย ศรชล. ตั้งอยู่ที่ ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพเรือ (ศปก.ทร.) โดยมีกำลังพลของกองทัพเรือปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง สำหรับกำลังพลจากส่วนราชการอื่นๆ จะปฏิบัติงานในที่ตั้งปกติ โดยสามารถติดต่อประสานงานกับกองบังคับการศูนย์หรือฝ่ายอำนวยการ จากส่วนราชการต่างๆ ได้โดยตรง

5.2 เครื่องช่วยแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกองทัพเรือ - บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด(มหาชน) หรือ ปตท.สผ. เป็นเครื่องช่วยในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการข่าว และแจ้งเตือนภัยต่างๆ ด้านความมั่นคงทางทะเลที่อาจเกิดขึ้น หรือมีแนวโน้มเกิดขึ้นในอนาคตทั้งภายใน และต่างประเทศ ที่มีผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยต่อแท่นผลิตก๊าซธรรมชาติผ่านเว็บไซต์ โดยกองทัพเรือ (ขว.ทร.) จะรายงานข้อมูลด้านการข่าวที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของแท่นผลิตก๊าซธรรมชาติ ส่วน ปตท.สผ. จะรายงานสภาพของแท่นผลิตก๊าซธรรมชาติผ่านเว็บไซต์ ในการที่จะทำให้กองทัพเรือสามารถตอบสนองต่อสถานการณ์การเกิดเหตุได้ทันทั่วทั้งที่ ดังแสดงในตารางที่ 2 และภาพที่ 1

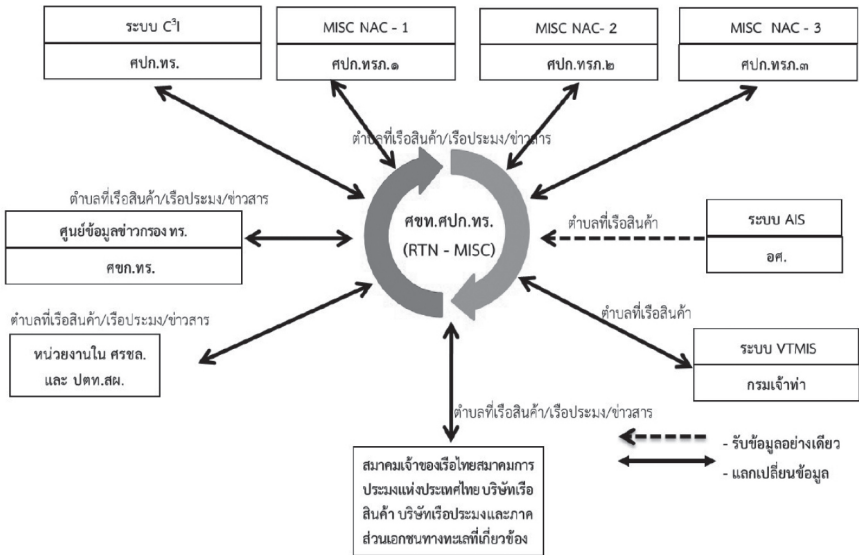


ตารางที่ 2 สรุปเครือข่ายความร่วมมือ ด้านการปราบปรามโจรสลัดภายในประเทศ

ลำดับที่	เครือข่ายแลกเปลี่ยน ข้อมูลข่าวสาร	ระดับความร่วมมือ	การแลกเปลี่ยนข้อมูล
1.	ทร. – กรมเจ้าท่า	- ทวิภาคี	POC/Web Portal
2.	ทร. – กรมประมง	- ทวิภาคี	POC/Web Portal
3.	ทร. – กรมศุลกากร	- ทวิภาคี	POC/Web Portal
4.	ทร. – กองบังคับการ ตำรวจน้ำ	- ทวิภาคี	POC/Web Portal
5.	ทร. – กรมทรัพยากร ทางทะเลและชายฝั่ง	- ทวิภาคี	POC/Web Portal
6.	ทร. – ปตท.สผ.	- ทวิภาคีระหว่าง ทร. และ บริษัท ปตท.สผ. จำกัด (มหาชน)	- ข่าวสารที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย ต่อแท่นขุดเจาะ ในทะเล - การเตือนภัย และ ระดับความปลอดภัย - ข้อมูลพื้นฐานของ แท่นขุดเจาะ - ข้อมูลเรือที่อาจเป็น อันตรายต่อแท่นขุดเจาะ



ภาพที่ 1 เครือข่ายความร่วมมือด้านการปราบปรามโจรสลัดภายในประเทศ



ที่มา: ผลการปฏิบัติงาน ศรชล. ประจำปี พ.ศ.2558, <http://www.civil.navy.mi.th/sonchonindex.html>.

จากภาพที่ 1 แสดงถึงแผนผังเครือข่ายการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร การสนับสนุนการประเมินค่า และแสดงภาพสถานการณ์รวมในเครือข่าย ศรชล. และเครือข่ายภายในประเทศ



บทสรุป จะเห็นได้ว่ากลไกในการดำเนินการป้องกันและปราบปราม การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ มีการดำเนินการในรูปแบบ ต่างๆ ประกอบด้วย การดำเนินการขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ การดำเนินการของอาเซียน รวมทั้งบทบาทของไทยภายใต้กรอบความร่วมมือ ในการปราบปรามโจรสลัดระหว่างประเทศและเครือข่ายในประเทศ อย่างไรก็ตาม การดำเนินการใช้กฎหมายระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อนุสัญญาฯ UNCLOS ซึ่งบัญญัติว่า การกระทำของโจรสลัดมีความผิดตามกฎหมายระหว่าง ประเทศ ทุกรัฐมีอำนาจในการจับกุมและลงโทษ แต่มีข้อจำกัดว่าเหตุการณ์ จะต้องเกิดขึ้นในทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และไม่อนุญาตให้เรือต่างชาติ เข้าปฏิบัติการปราบปรามโจรสลัดในน่านน้ำอธิปไตยของประเทศอื่นได้ ส่วนการ ดำเนินการของรัฐต่างๆ ในภูมิภาคฯ และประเทศมหาอำนาจ ได้มีความพยายาม ที่จะปฏิบัติการร่วมกันทั้งในรูปแบบทวิภาคีและพหุภาคี เช่น การประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหา การกำหนดมาตรการปราบปรามโจรสลัด การจัดตั้ง กองกำลังในการลาดตระเวน แต่การดำเนินการยังมีอุปสรรคสำคัญ คือ ความจริงจัง ในการปราบปรามของรัฐชายฝั่งและความไว้วางใจระหว่างกัน

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ในการดำเนินการป้องกันและปราบปรามโจรสลัด ไม่มี มาตรการใด หรือการปฏิบัติการใดที่จะจัดการกับปัญหาโจรสลัดได้อย่างเด็ดขาด จึงเป็นเรื่องที่ประเทศต่างๆ จะต้องมีความจริงจังในการแก้ไขปัญหา และร่วมมือกัน อย่างจริงจังเพื่อให้ภัยคุกคามดังกล่าวหมดไปจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



ส่วนที่ 4

ผลการศึกษา

“...ในตลอด 2-3 ปีที่ผ่านมา ภาพรวมของการปล้นเรือ หรือการกระทำอันเป็นโจรสลัดทั่วโลกลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่จำนวนการปล้นเรือในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กลับเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะกรณีการปล้นเรื่อน้ำมันไทยที่เพิ่มมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ในปี พ.ศ.2558 มีเรือที่โดนปล้นไปแล้ว จำนวน 11 ลำ และเป็นเรือไทยจำนวน 2 ลำ...”

1. สถานการณ์/ การเผชิญเหตุ การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธของผู้ประกอบการเดินเรือไทย

1.1 หลักพิจารณาเบื้องต้นของเรือต้องสงสัย

สถานการณ์การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธบริเวณช่องแคบมะละกาและบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงในทะเลจีนใต้ มีการปล้นอย่างต่อเนื่องสำหรับประเทศไทยเรือที่ตกเป็นเป้าหมายในการปล้นมากที่สุด ได้แก่ “เรื่อน้ำมัน” โดยในปี พ.ศ.2557 เรื่อน้ำมันสัญชาติไทยที่เดินทางผ่านพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ ถูกปล้นจำนวน 5 ลำ ส่วนในปี พ.ศ.2558 ห้วงเดือนมกราคม – เดือนมีนาคม เรื่อน้ำมันสัญชาติไทยถูกปล้นจำนวน 2 ลำ รวมทั้งสิ้นจำนวน 7 ลำ ซึ่งการที่เรือสัญชาติไทยตกเป็นเป้าหมาย ได้สร้างความกังวลใจให้แก่ผู้ประกอบการเดินเรือไทยเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากปัญหาโจรสลัดนำมาสู่ปัญหาความไม่ปลอดภัยในการเดินเรือ ทำให้ผู้ประกอบการเดินเรือไทยที่เดินทางผ่านเส้นทางนี้จำเป็นต้องไปใช้เส้นทางอื่นที่ไกลกว่า ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายซึ่งประกอบด้วย ค่าระวางสินค้าและการประกันภัยที่จะต้องเพิ่มสูงขึ้น



นอกจากนี้ ยังส่งผลกระทบต่อให้บริษัทเดินเรือต่างชาติที่จ้างเรือสัญชาติไทย ให้ลำเลียงน้ำมันมีแนวโน้มจะขอยกเลิกการเดินเรือในน่านน้ำดังกล่าว รวมทั้งน่านน้ำที่มีความเสี่ยงในอีกหลายเส้นทาง อาทิ น่านน้ำสากลบริเวณใกล้ประเทศมาเลเซีย เพราะเกรงว่าจะถูกปล้นซ้ำอีก ดังนั้นหากสถานการณ์ในลักษณะนี้ยังเกิดขึ้นกับเรือสัญชาติไทย และยังไม่มีการป้องกันการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือที่ดีแล้ว อาจส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเล ถอนสัญชาติและนำเรือไปจดทะเบียนเรือในประเทศอื่น ที่อำนวยความสะดวกในการใช้มาตรการป้องกันตนเองที่มากกว่า หรือผู้จ้างเปลี่ยนไปจ้างเรือสัญชาติอื่นแทนได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทยในระยะยาว และส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจ และการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของไทยต่อไปในอนาคตได้ จึงถือได้ว่า “ปัญหาโจรสลัด” เป็นภัยคุกคามต่อการเดินเรือและการค้าทางทะเลของไทยที่ใช้เส้นทางผ่านพื้นที่ช่องแคบมะละกาและน่านน้ำทะเลจีนใต้

การประเมินภัยคุกคาม จากการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือ โดยใช้อาวุธ ของผู้ประกอบการเดินเรือไทยในปัจจุบัน มีหลักพิจารณาลักษณะของเรือต้องสงสัย ดังนี้

- การที่เรือต้องสงสัยแล่นมาด้วยความเร็วสูง มีทิศทางแล่นตรงมายังเรือ โดยไม่มีการแจ้งวัตถุประสงค์ ไม่มีชื่อเรือหรือชื่อเรือไม่ชัดเจน ไม่ซักธงสัญชาติเรือ มีกลุ่มบุคคลพกพาอาวุธปืนอยู่ในเรือ และไม่สามารถติดต่อกับเรือลำดังกล่าวได้
- เรือที่ถูกปล้นส่วนใหญ่จะเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน และต้องการน้ำมัน ส่วนทรัพย์สินของมีค่าอื่นๆ ที่อยู่บนเรือ มิได้อยู่ในเป้าหมายของกลุ่มโจรเหล่านี้



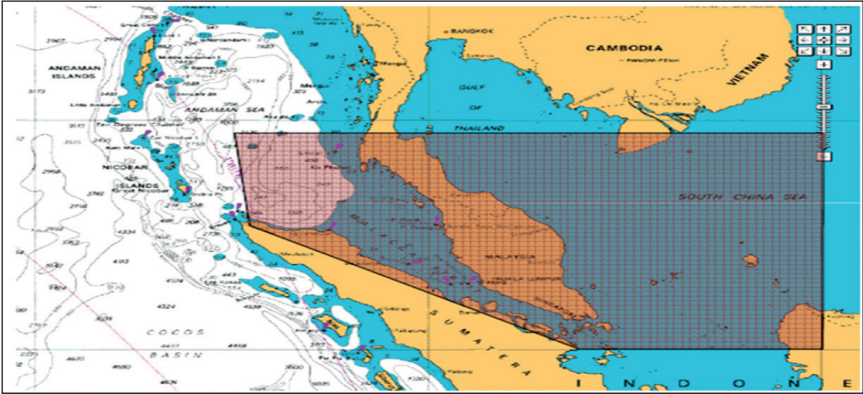
- สมาชิกส่วนใหญ่ของกลุ่มโจรสลัดเหล่านี้ เคยเป็นชาวประมงมาก่อน จากนั้นจึงผันตัวเองมาเป็นโจรสลัด ซึ่งกลุ่มโจรสลัดนี้จะมี ความเชี่ยวชาญในการเดินเรือเป็นอย่างดี และใช้วิธีการสังเกต ขนาดของเรือเพื่อคำนวณหาปริมาณน้ำมันด้วยสายตาได้อย่าง เชี่ยวชาญ และจะใช้วิธีการติดตามเรือสินค้าที่เป็นเป้าหมาย ตั้งแต่เริ่มออกเดินทางจากฝั่งไปจนถึงพื้นที่ปฏิบัติการ
- เรือที่ถูกปล้นมักจะเป็นเรือขนาดกลาง ที่ไม่มีการจัดชุดรักษา ความปลอดภัยบนเรือ (Armed Guard) และไม่มีระบบเทคโนโลยี ในการป้องกันภัยที่มีประสิทธิภาพมากนัก จึงทำให้ตกเป็นเป้าหมาย ได้ง่าย แต่ในทางกลับกันหากเป็นเรือสินค้าที่มีขนาดใหญ่จะมีระบบ การป้องกันภัยที่ดี โดยเฉพาะเรือของประเทศมหาอำนาจอย่างจีน สหรัฐฯ อินเดีย ฯลฯ มักจะรอดพ้นจากการถูกปล้น

1.2 การประเมินภัยคุกคามจากการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือ โดยใช้อาวุธ ของผู้ประกอบการเดินเรือไทย

1.2.1 มิติด้านภูมิศาสตร์ เส้นทางเดินเรือที่เสี่ยงภัยต่อการกระทำ อันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ สำหรับผู้ประกอบการเดินเรือไทย ได้แก่ “กระโจมไฟ One Fathom Bank” (Lat 01 59.8 N Long 104 25.4 E) บริเวณหน้า Port Klang ของประเทศมาเลเซีย และบริเวณกระโจมไฟฮอร์สเบิร์ก (Horsburg) ถึงหมู่เกาะทีโอมาน (Tioman) ของประเทศมาเลเซียบริเวณช่องแคบ มะละกา และน่านน้ำของประเทศอินโดนีเซีย เนื่องจากเป็นน่านน้ำที่มีความยาว ของเส้นทางเดินเรือ มีเป้าหมายที่สามารถพิจารณาในการปล้นได้เป็นจำนวนมาก โจรสลัดสามารถอาศัยการซ่อนพรางไปกับกลุ่มเรือ รวมถึงหมู่เกาะในการหลบหนีจาก การถูกติดตามจับกุมได้ ดังแสดงในภาพที่ 2 และภาพที่ 3

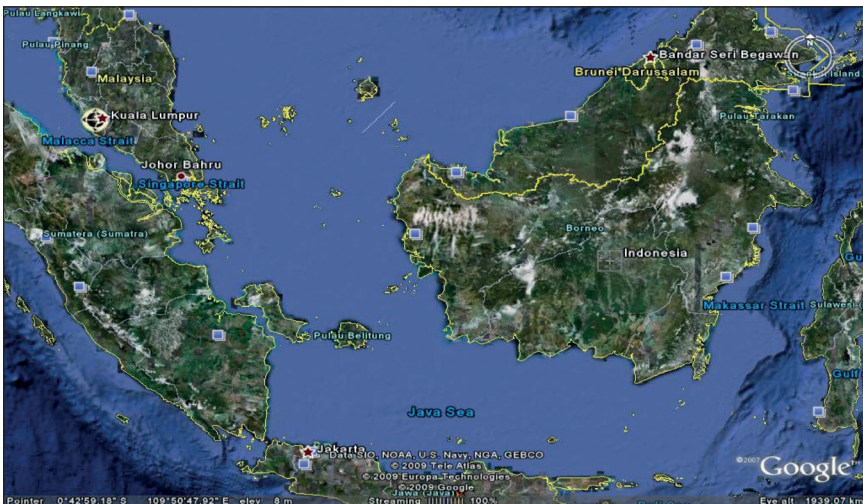


ภาพที่ 2 เส้นทางเดินเรือที่เสี่ยงภัยต่อการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือ
โดยใช้อาวูรสำหรับผู้ประกอบการเดินเรือไทย บริเวณกระโจมไฟ One Fathom Bank



ที่มา: เอกสารประกอบการสัมมนาข้อมูลเชิงลึก จากสมาคมเจ้าของเรือไทย, พ.ศ.2558

ภาพที่ 3 เส้นทางเดินเรือที่เสี่ยงภัยต่อการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดย
ใช้อาวูรสำหรับผู้ประกอบการเดินเรือไทย บริเวณกระโจมไฟฮอร์สเบิร์ก (Horsburg)
ถึงเกาะทีโอแมน (Tioman) ประเทศมาเลเซีย



ที่มา: เอกสารประกอบการสัมมนาข้อมูลเชิงลึก จากสมาคมเจ้าของเรือไทย, พ.ศ.2558



1.2.2 มิติทางกายภาพของเรือ หากพิจารณาจากคุณลักษณะของเรือในด้านรูปทรงของเรือ ความเร็วของเรือ ประเภทของเรือ พบว่า สาเหตุที่เรื่อน้ำมัน (Tanker) ตกเป็นเป้าหมายหลัก เนื่องจากเป็นเรือที่ใช้ความเร็วต่ำ โดยแล่นด้วยความเร็วไม่เกิน 12 น็อต²⁰ (Knot) อีกทั้งโครงสร้างของเรือที่มีส่วนสูงนับจากแนวน้ำมาถึงดาดฟ้าต่ำ (Freeboard) โดยมีกราบเรือสูงกว่าน้ำเพียง 1 เมตร 50 เซนติเมตร เมื่อเรือบรรทุกน้ำมันจำนวนมากจะทำให้เรือหนักและมีระดับที่ต่ำลงอีก จึงง่ายต่อการถูกโจมตี อีกทั้งโจรสลัดยังทราบแผนการเดินทางของเรือเป้าหมายและชนิดของน้ำมันที่บรรทุกมากับเรือ ทำให้ง่ายต่อการติดตามเรื่อน้ำมันที่เป็นเป้าหมาย ตั้งแต่เริ่มออกเดินทางจากฝั่งไปจนถึงพื้นที่ปฏิบัติการ นอกจากนี้ น้ำมันยังเป็นสินค้าที่ขายง่าย มีตลาดมีตรองรับในทุกประเทศและสามารถนำไปขายให้กับเรือประมงกลางทะเลในน่านน้ำสากลได้ ยิ่งเป็นเหตุผลให้เรื่อน้ำมันตกเป็นเป้าหมายสำคัญของการปล้นเรือ

1.2.3 มิติช่วงเวลาของการดำเนินการโจมตี/ยึดเรือของกลุ่มโจรสลัด ระยะเวลาที่กลุ่มโจรสลัดใช้ปฏิบัติการปล้นเรือ ได้แก่ ช่วงเวลาประมาณ 2000 ถึง 0600 ซึ่งเป็นเวลากลางคืนถึงเช้าตรู่ และเป็นเวลาที่รอดพ้นจากสายตาของเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้วิธีการในการป้องกันตนเองของผู้ประกอบการเดินเรือไทย ได้แก่ การยอมเพิ่มต้นทุนในการขนส่งและการค้าทางทะเล ด้วยการเปลี่ยนเวลาในการออกจากท่าเรือที่ประเทศสิงคโปร์ จากเวลาเดิมที่เป็นห้วงเวลาที่เสี่ยงต่อการถูกปล้นมาเป็นการออกจอรุ่งเช้าแล้วค่อยออกจากท่าเรือ ซึ่งเป็นการหลีกเลี่ยงการเดินเรือบริเวณพื้นที่เสี่ยงภัยในเวลากลางคืน

1.2.4 มิติทางด้านกำลังคน อาวุธ และวิธีการที่ใช้ในการปฏิบัติการของกลุ่มโจรสลัด กลุ่มโจรสลัดมักใช้เรือเล็กความเร็วสูง (Speed Boat) ซึ่งมีความเร็วเรือประมาณ 20 น็อตในการปฏิบัติการ โดยโจรสลัดมักทำงานเป็นทีม และมีวิธีการปฏิบัติที่รวดเร็ว

²⁰ 1 น็อต เท่ากับ 1 ไมล์ทะเล (ประมาณ 1.852 กิโลเมตร) ต่อชั่วโมง.



อาวุธ ที่กลุ่มโจรสลัดใช้ส่วนใหญ่ ได้แก่ มีดสปาต้า ดาบ และปืนพก จำนวนคนที่ใช้ในการปฏิบัติการราว 5-10 คน และมีการทำเป็นขบวนการโดยจะมีสายสืบคอยแจ้งข่าวจากเมืองท่าที่เรือเป้าหมายเดินทางออกจากฝั่ง เมื่อเจอเรือเป้าหมายโจรสลัดจะใช้เรือเร็วขนาดเล็กจำนวน 2-3 ลำเข้ามาเทียบขนานเพื่อควบคุมเรือเป้าหมาย

วิธีการขึ้นเรือ จะใช้บันไดอลูมิเนียม ด้านหัวเป็นหลักใช้สำหรับเกี่ยวเมื่อขึ้นเรือได้แล้วจะใช้วิธีการยิงข่มขู่มาที่สะพานเดินเรือ และคุ้มกันให้พรรคพวกปีนขึ้นเรือ โดยตำแหน่งกราบเรือกลางลำเป็นจุดที่กลุ่มโจรสลัดใช้บันไดเกี่ยวและโหนขึ้นเรือ จากนั้นโจรสลัดจะทำลายวิทยุและเครื่องมือสื่อสารเพื่อป้องกันการขอความช่วยเหลือและเพื่อยืดระยะเวลาการหลบหนีออกไปได้ หลังจากนั้นจะเข้าควบคุมกัปตันเรือและลูกเรือ และนำเรือแม่เข้าเทียบเพื่อสูบน้ำมันออกจากเรือเป้าหมายจนหมด โดยกลุ่มโจรสลัดจะใช้เวลาในการปฏิบัติการให้สั้นที่สุด โดยใช้ระยะเวลาอยู่บนเรือประมาณ 20 นาทีถึง 1 ชั่วโมง เมื่อปฏิบัติการเสร็จก็จะปล่อยเรือและคนกลับไปโดยไม่ทำร้ายลูกเรือ อย่างไรก็ตาม เรือน้ำมันส่วนใหญ่มีประกันภัยตัวเรือโดยบริษัทประกันจะจ่ายเงินทั้งหมดให้ หากตรวจสอบแล้วว่าเกิดจากการที่โจรสลัดปล้นยึดเรือ ดังนั้นคนประจำเรือน้ำมันที่ถูกปล้นจึงมักไม่ต่อสู้หรือขัดขืนต่อการยึดครองเรือของโจรสลัด

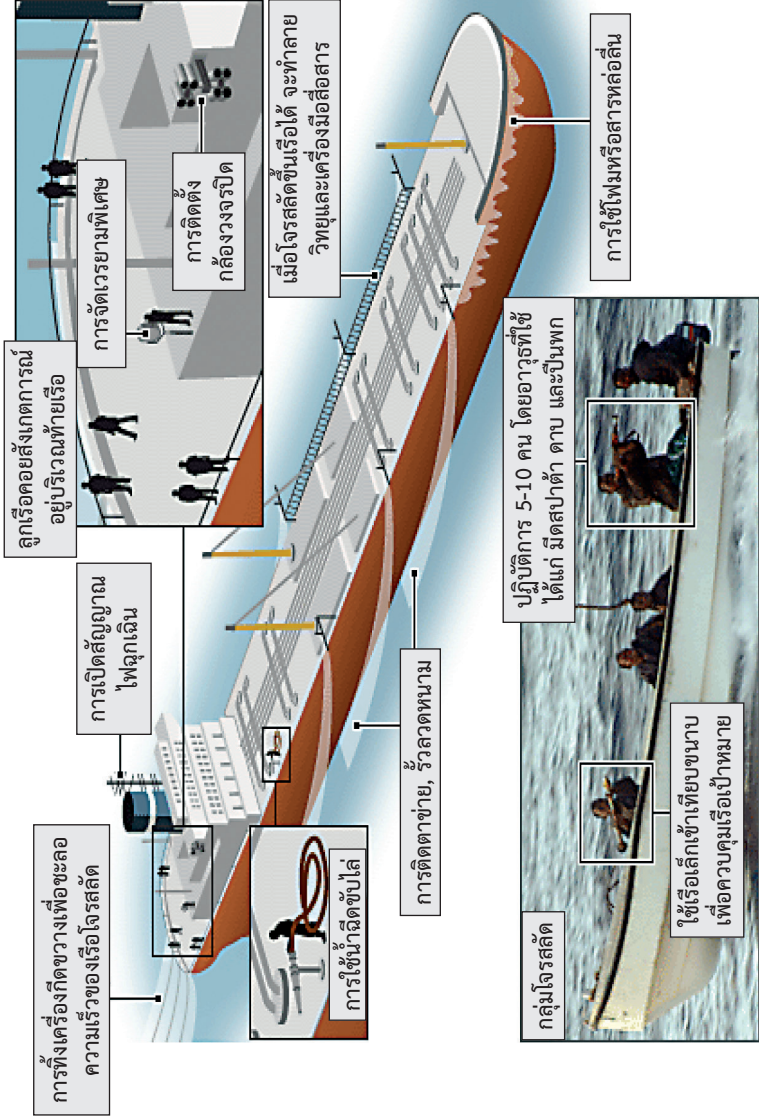
1.2.5 มิติด้านความพร้อมของเครื่องมือสื่อสารในการแจ้งเหตุ
เรือน้ำมันมีการติดตั้งระบบส่งสัญญาณที่เรียกว่า Ship Security Alert System (SSAS) ระบบแจ้งเหตุผ่านดาวเทียม Inmarsat C (เป็นระบบการสื่อสารสามารถส่งข้อมูลแจ้งเหตุขอความช่วยเหลือส่งไปยังสถานีชายฝั่งที่รับสัญญาณผ่านดาวเทียม Inmarsat C ที่ใกล้ที่สุด) และระบบโทรศัพท์ผ่านดาวเทียม Mini M (สามารถโทรศัพท์ติดต่อไปยังหน่วยปฏิบัติการต่อต้านการกระทำอันเป็นโจรสลัดที่อยู่ใกล้เคียงได้)



นอกจากนี้ บริษัทเดินเรือยังใช้มาตรการทางกายภาพ โดยเลือกที่จะใช้มาตรการป้องกันเรือและลูกเรือในเชิงรับ (Passive Protection Measures) ในการป้องกันการเข้าถึงเรือ ได้แก่ 1) การจัดเวรยามพิเศษในพื้นที่เสี่ยงภัยพร้อมติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันโจรสลัด เช่น เดินน้ำดับเพลิง การเปิดไฟรอบเรือติดตั้งไฟค้นหา (Search Light) และระบบไฟส่องสว่างเพิ่มเติมให้เพียงพอ 2) การเปิดไฟฉุกเฉินหรือสัญญาณไฟไซเรน 3) การติดตั้งลวดหนามรอบตัวเรือรวมถึงติดตั้งรั้วลูกกรงในบริเวณที่โจรสลัดสามารถเข้าถึงได้ง่าย เช่น หน้าต่าง ประตู บริเวณสะพานเดินเรือ และหน้าต่างที่เป็นกระจก รวมถึงบริเวณกราบเรือ 4) การทิ้งเครื่องกีดขวางเพื่อชะลอความเร็วของเรือฝ่ายตรงข้าม 5) ปิดทางขึ้นเรือบริเวณข้างตัวเรือทุกจุด เพื่อป้องกันเรือเล็กเข้ามาเทียบ 6) การติดตั้งระบบรายงานตำแหน่งที่เรือออนไลน์ทางจอคอมพิวเตอร์ (Ship Position Tracking) และ 7) การเปลี่ยนทิศทางหรือเส้นทางการเดินเรือออกสู่ทะเลลึกเมื่อถูกไล่ล่าติดตาม เนื่องจากโจรสลัดมีข้อจำกัดในเรื่องน้ำมันเพราะเป็นเรือเล็ก

1.2.6 มิติทางด้านความพร้อมในการเผชิญเหตุการณ์ของลูกเรือ
ลูกเรือโดยทั่วไปไม่เคยถูกฝึกอบรม เพื่อเผชิญกับเหตุการณ์ภายใต้สภาวะกดดัน และการฝึกอบรมด้านการใช้กำลังในการต่อสู้ป้องกันตัว เนื่องจากไม่มีหลักสูตรที่บังคับในการฝึกอบรมสำหรับคนประจำเรือสินค้า อีกทั้งพระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ.2530 และพระราชบัญญัติควบคุมการส่งออกใบอนุญาตการนำเข้าอาวุธยุทโธปกรณ์และสิ่งที่ใช้ในการสงคราม พ.ศ.2495 ที่ห้ามพกพาอาวุธขึ้นเรือทำให้ลูกเรือไม่มีอาวุธอยู่ในมือ อย่างไรก็ตามเรือน้ำมันมีการป้องกันตนเองด้วยการให้ลูกเรือคอยสังเกตการณ์อยู่บริเวณท้ายเรือ หากพบว่ามีเรือต้องสงสัย จะมีการใช้น้ำแรงดันสูงฉีดขับไล่ ดังแสดงในภาพที่ 4-10

ภาพที่ 4 การประเมินภัยคุกคามจากการกระทำอันเป็นโจรสลัด และมาตรการที่ใช้ในการป้องกันกลุ่มโจรสลัดของผู้ประกอบการเดินเรือไทย





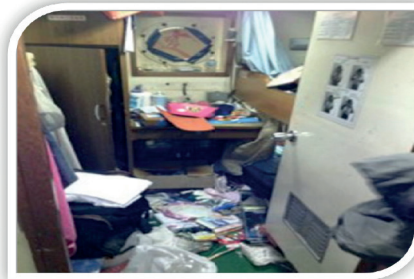
ภาพที่ 5 - 10 กรณีตัวอย่าง เรือไทยที่ถูกโจรสลัดปล้น



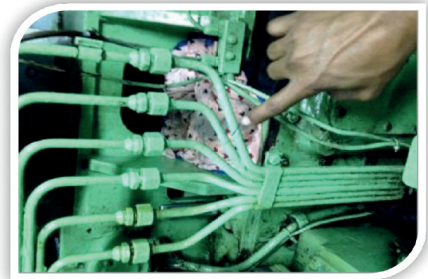
ภาพที่ 5 แสดงรอยเท้าของโจรสลัด
ขณะทำการปล้นเรือ



ภาพที่ 6 โจรสลัดทำลายท่อไฮโดรลิค
และเครื่องก้วานสมอเรือ



ภาพที่ 7 แสดงห้องโดยสารถูกรื้อค้น
โดยกลุ่มโจรสลัด



ภาพที่ 8 แสดงการตัดต่อโดยกลุ่มโจรสลัด



ภาพที่ 9 และภาพที่ 10 แสดงการพยายามอำพรางชื่อเรือบรรทุกน้ำมันด้วยการทาสีทับ
และเปลี่ยนชื่อเรือ



ที่มา: เอกสารประกอบการสัมมนาข้อมูลเชิงลึก จากสมาคมเจ้าของเรือไทย, พ.ศ.2558



2. มาตรการในการแก้ไขปัญหาการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ ของผู้ประกอบการเดินเรือไทย

2.1 การเตรียมการก่อนออกเดินทาง

บริษัทเจ้าของเรือ ในการปฏิบัติก่อนออกเดินทาง เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตาม “ข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO)” เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของเรือ ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea 1974: SOLAS 1974) ซึ่งเรือแต่ละลำก่อนออกนอกน่านน้ำสากล จะต้องมิใช่ใบสำคัญรับรองว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือระหว่างประเทศ (International Ship Security Certificate) เพื่อให้บริษัทเจ้าของเรือหรือนายเรือ มีวิธีการสำหรับการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัย เพื่อใช้ในการจัดทำแผนและขั้นตอนการปฏิบัติที่สอดคล้องกับระดับการรักษาความปลอดภัยที่เปลี่ยนแปลงไป โดยแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือที่เขียนขึ้นมา มีดังนี้

- การเตรียมแผนการปฏิบัติ เพื่อทำการอพยพในกรณีที่เกิดภัยคุกคามต่อความปลอดภัยหรือการฝ่าฝืนการรักษาความปลอดภัย
- การกำหนดมาตรการป้องกัน มิให้ผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตขึ้นไปบนเรือ โดยการกำหนดเขตหวงห้าม และมาตรการป้องกันมิให้ผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตผ่านเข้าไป
- การกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติ เพื่อตอบโต้ภัยคุกคามต่อความปลอดภัยหรือการฝ่าฝืนการรักษาความปลอดภัย รวมทั้งข้อกำหนดให้มีการปฏิบัติการที่สำคัญระหว่างเรือกับท่าเรือ



- กำหนดขั้นตอนการปฏิบัติ เพื่อตอบสนองต่อคำแนะนำด้านการรักษาความปลอดภัยของรัฐภาคี ที่ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3 ซึ่งหมายถึง ระดับที่จะต้องใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกันเป็นการเฉพาะเพิ่มเติมในช่วงระยะเวลาที่จำกัด เมื่อมีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดเหตุการณ์ ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือเกิดความไม่สบายใจ แม้ว่าจะไม่สามารถกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนได้
- การกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติ เพื่อทำการอพยพในกรณีที่เกิดภัยคุกคามต่อความปลอดภัยหรือการฝ่าฝืนการรักษาความปลอดภัย
- การกำหนดหน้าที่ของคนประจำเรือ ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัย และหน้าที่ของเรืออื่นๆ ในด้านการรักษาความปลอดภัย
- มีการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับการฝึกอบรม การฝึกปฏิบัติ และการฝึกซ้อมที่เกี่ยวข้องกับแผนที่ได้จัดเตรียมไว้
- การระบุขั้นตอนการปฏิบัติ ที่ต้องประสานงานกับท่าเรือในการดำเนินการรักษาความปลอดภัย
- มีการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติ ในการทบทวนแผนตามช่วงเวลา และการปรับปรุงแผนให้ทันสมัย
- มีการระบุผู้ปฏิบัติหน้าที่ เป็นเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ
- มีการระบุผู้ปฏิบัติหน้าที่ เป็นเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท รวมทั้งรายละเอียดที่สามารถติดต่อได้ตลอด 24 ชั่วโมง
- มีการทดสอบการปรับแต่ง และการบำรุงรักษาอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยที่จัดหาไว้บนเรือ
- มีการทดสอบอุปกรณ์ เพื่อการรักษาความปลอดภัยที่จัดหาไว้บนเรือถี่มากขึ้น



- มีการระบุตำแหน่งที่เปิดสัญญาณเตือนภัย ของระบบการรักษาความปลอดภัยที่ติดตั้งบนเรือให้ชัดเจน
- กำหนดขั้นตอนการปฏิบัติ ข้อเสนอแนะ และแนวทางปฏิบัติในการใช้ระบบเตือนภัยของเรือ รวมทั้งการทดสอบการเปิด - ปิดสัญญาณ

นอกจากนี้ บริษัทเจ้าของเรือจะส่งหนังสือเวียนจากคณะกรรมการความปลอดภัยขององค์กร IMO (Maritime Security Committee Circular: MSC Circ.) เกี่ยวกับมาตรการป้องกัน ยับยั้ง ถ่วงเวลาการกระทำอันเป็นโจรสลัด และการปล้นเรือโดยใช้อาวุธให้แก่เรือและเจ้าของเรือ เพื่อแจ้งให้เรือและเจ้าของเรือทราบและยึดถือเป็นแนวทางปฏิบัติ เช่น Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area: BMP3 เป็นต้น

ทั้งนี้ หนังสือเวียนที่เกี่ยวข้องกับแนวทางปฏิบัติของเรือและบริษัทเรือในการป้องกัน ป้องปรามและต่อต้านการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่สำคัญ มีดังนี้

- MSC/Cir.623/Rev.3 Piracy And Armed Robbery Against Ship Guide to ship owners and ship operators, shipmasters and crew on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships
- MSC.1/Circ.1334 Piracy and Armed Robbery Against Ship Guide to ship owners and ship operators, shipmasters and crew on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships



- MSC.1/Circ.1337 Piracy and armed robbery against ships in water off the coast of Somalia : Best Management Practices to deter Piracy off the coast of Somalia and in the Arabian sea area developed by the industry: BMP3)
- MSC.1/Circ.1390 Guidance for Company Security officers (CSOs)-Preparation of a Company and Crew for the Contingency of Hijack by Pirates in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden

นายเรือ (Captain) ซึ่งเป็นผู้นำสูงสุดในเรือ จะมีการเตรียมความพร้อมก่อนการเดินทางเข้าสู่พื้นที่อันตราย เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ ดังนี้

- **ก่อนออกเดินทาง** นายเรือจะทำการตรวจสอบเส้นทางเบื้องต้น หากต้องเดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยงจากการกระทำอันเป็นโจรสลัด นายเรือจะทำ Checklist กำหนดหัวข้อที่ต้องดำเนินการ เช่น การลงคำสั่ง Standing Order Book, วางแผน/ สั่งการ กำหนดเส้นทางการเดินเรือ, การประเมินสถานการณ์ความเสี่ยงปัจจุบัน, การหาข้อมูลการข่าว, การตรวจสอบความพร้อมของบุคคล อาทิ สภาพร่างกาย สภาพจิตใจ, การตรวจสอบ/ ทดสอบ อุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้ในการป้องกันตนเองในระดับที่ 3 (ดูคำอธิบายหน้า 53), การตรวจสอบคลังยาที่เป็นในการรักษาอาการเจ็บป่วย, การเตรียมเสบียงสำรองเพิ่มเติม, การฝึกซ้อมแผนเผชิญเหตุ และการทดสอบ SSAS (Ship Security Alert System)



- **การหลีกเลี่ยง** นายเรือจะหลีกเลี่ยงพื้นที่เสี่ยงภัย โดยการเลือกเส้นทางการเดินเรือที่ห่างจากพื้นที่อันตรายให้มากที่สุด เช่น การแล่นเรือห่างจากชายฝั่ง 250 ไมล์ทะเล เป็นต้น นอกจากนี้ นายเรือจะวางแผนการเดินทาง โดยกำหนดจุดเดินเรือปลอดภัยและหลีกเลี่ยงตำบลที่ผ่านที่มีการประกาศแจ้งเตือนล่วงหน้า รวมทั้งการเตรียมเส้นทางเดินเรือสำรอง
- **การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร** โดยเฉพาะกับภาครัฐ รวมทั้งองค์กรต่างๆ ก่อนการเข้าพื้นที่อันตราย
- **การเตรียมความพร้อม** ได้แก่ อาวุธป้องกันตนเอง และวิธีการใช้อาวุธบนเรือ ในประเด็นนี้สำหรับอาวุธที่รัฐอนุญาตให้ใช้ได้เท่านั้น
- **การเตรียมอุปกรณ์** ใช้ตอบโต้ขณะเรือโจรสลัดเข้าใกล้เรือ เช่น ระเบิดควัน เพื่ออำพรางทิศทางการเคลื่อนที่ของเรือ
- **การเพิ่มจำนวนลูกเรือ** เมื่อเรือมีแผนการเดินทางต้องแล่นผ่านพื้นที่อันตราย เพื่อให้มีลูกเรือเพียงพอต่อการปฏิบัติงานและการเข้ายามป้องกันระวางเหตุ
- **การเตรียมเครื่องมือสื่อสารให้พร้อมทุกระบบ** เพื่อขอความช่วยเหลือทั้งทางตรงและทางอ้อม ผ่านทางเครือข่ายแบบต่างๆ ที่ติดตั้งบนเรือ เช่น ระบบสัญญาณที่เรียกว่า Ship Security Alert System (SSAS), ระบบแจ้งเหตุผ่านดาวเทียม INMARSAT C (เป็นระบบการสื่อสารสามารถส่งข้อมูลแจ้งเหตุขอความช่วยเหลือ ส่งไปยังสถานีชายฝั่งที่รับสัญญาณผ่านดาวเทียม INMARSAT C ที่ใกล้ที่สุด), ระบบโทรศัพท์ผ่านดาวเทียม (Mini M), วิทยุเครือข่ายความถี่ HF VHF ซึ่งสามารถโทรศัพท์ติดต่อไปยังหน่วยปฏิบัติต่อต้านการกระทำของโจรสลัดที่อยู่บริเวณใกล้เคียง (การติดต่อทางย่าน VHF ที่ติดตั้งบนเรือ ระหว่างสองสถานีอยู่ที่ระยะทางประมาณ



25 ไมล์ทะเล) ติดต่อกันเพื่อขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานหรือองค์กรตามที่กล่าวมาข้างต้น อาทิ International Maritime Bureau (IMB) โดยมี Piracy Reporting Centre ภายใต้กรอบความร่วมมือของ International Chamber of Commerce (ICC) ซึ่งเป็นองค์กรที่มีบริษัทเรือเป็นสมาชิก มีที่ตั้งอยู่ประเทศมาเลเซีย

2.2 การปฏิบัติเมื่อเรือถูกโจมตี

เมื่อนายเรือเห็นว่า มีเป้าต้องสงสัยที่มีทิศทางเข้าหาเรือตนเองและมีพฤติกรรมต้องสงสัย หรือเป็นเรือที่ถูกประกาศให้เป็นเรือแม่โจรสลัด เมื่อนั้นนายเรือจะรีบตรวจสอบบุคคลต่างๆ ภายในเรือว่าอยู่ในตำแหน่งปลอดภัยหรือไม่ หากลูกเรือคนใดต้องปฏิบัติงานในพื้นที่ที่เป็นเป้าหมายของโจรสลัดจะให้ใส่อุปกรณ์ป้องกันตนเอง เช่น แวนนิรภัย หรือเสื้อเคพลาห์ (เสื้อเกราะที่ทำจากเส้นใยเคพลาห์) หลังจากนั้นจะเปลี่ยนทิศทางเรือ โดยนำเรือแล่นออกห่างโดยใช้ความเร็วสูงสุด เพื่อเป็นการยับยั้งไม่ให้เรือเล็กเข้าใกล้และไม่ให้กลุ่มโจรสลัดขึ้นมานบนเรือได้

2.3 การปฏิบัติขณะโจรสลัดขึ้นปล้นเรือ

นายเรือและลูกเรือ ก่อนที่โจรสลัด จะขึ้นมายังสะพานเดินเรือ เหตุการณ์ที่ผ่านมา นายเรือและลูกเรือจะตรวจสอบให้แน่ใจว่า ระบบส่งสัญญาณ SSAS และระบบ AIS ยังสามารถทำงานได้เป็นปกติอยู่ แต่มักพบปัญหา คือ ลูกเรือมักจะหวาดกลัวและตื่นตระหนก แต่นายเรือจะควบคุมสถานการณ์ให้ทุกคนบนเรือยังดำรงตนอย่างมีสติและไม่พยายามต่อสู้ขัดขืน ซึ่งในขณะที่ *กลุ่มโจรสลัดขึ้นมานบนเรือ* นายเรือและลูกเรือจะยึดหลักไม่ต่อต้านหรือกระทำการใดๆ อันเป็นการช่วยโจรสลัดในขณะที่อยู่บนสะพานเดินเรือ เพราะกลุ่มโจรสลัดมักแสดงพฤติกรรมที่ก้าวร้าว เพื่อเป็นการปลุกปั่นและเป็นการกระทำภายใต้ฤทธิ์ของยาเสพติดหรือยากระตุ้นประสาท ดังนั้นทุกคนบนเรือที่เผชิญเหตุ จะพยายามสร้างความสัมพันธ์



ที่ดีกับกลุ่มโจรสลัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่เรือถูกกลุ่มโจรสลัด ปล้น/ ยึด หรือกักเรือ เป็นเวลานาน ในบางครั้งอาจต้องฝืนกระทำการตามที่กลุ่มโจรสลัดเรียกร้อง แต่เพื่อเป็นการรักษาชีวิตลูกเรือ การอยู่ในความสงบและให้ความร่วมมือกับกลุ่มโจรสลัด จึงเป็นวิธีการหนึ่งที่จะช่วยลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อชีวิตของลูกเรือได้

บริษัทเจ้าของเรือ หากบริษัทเรือทราบว่าเรือของตนโดยปล้น จะมี การจัดตั้งทีม Crisis Management Team เพื่อเข้ามาแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ซึ่งใน ทีมดังกล่าวจะประกอบด้วย

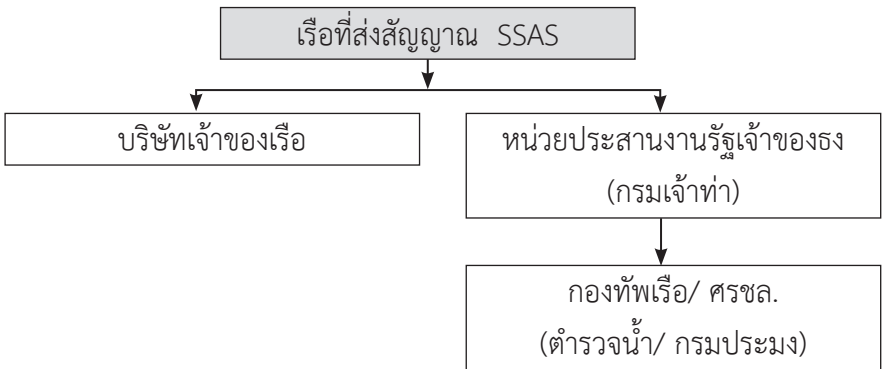
- **ทีมเจรจาต่อรองกับกลุ่มโจรสลัด** ซึ่งจะมีหน้าที่ในการเรียบเรียง ข้อมูล/ คำพูด เพื่อเจรจากับกลุ่มโจรสลัด รวมทั้งการกระจายข่าว และรับข่าวระหว่างเรือและทีมที่เกี่ยวข้องทราบ ซึ่งบริษัทถือว่าการกระทำดังกล่าวมีความจำเป็น เนื่องจากการสร้างความมั่นใจ ให้กับลูกเรือและญาติของคนประจำเรือ เพื่อให้มีขวัญและกำลังใจ รวมทั้งมีสติในการแก้ปัญหา
- **ทีมประเมินจิตวิทยาและการแพทย์ความเครียดของลูกเรือ** เพื่อรวบรวมประวัติลูกเรือแต่ละคนจากญาติ และจากการพูดคุย ของทีมเจรจาประเมินสุขภาพจิตของคนเรือแต่ละคน
- **ทีมบริหารจัดการด้านการเงินและการส่งมอบค่าไถ่** จะมีหน้าที่ ในการดำเนินการประสานหาช่องทางตัวกลางในการส่งมอบค่าไถ่ การดูแลสิทธิประโยชน์ของลูกเรือและการให้เงินพิเศษแก่คนประจำเรือ
- **ทีมกฎหมาย** การส่งกลับลูกเรือ กรณีเอกสารสูญหาย การจ่าย ค่าชดเชยกรณีลูกเรือเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ การจ้างผู้เชี่ยวชาญ เพื่อเป็นที่ปรึกษาในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ซึ่งในกรณีนี้ถ้า จำเป็นต้องดำเนินคดีต่อกลุ่มโจรที่มีการกระทำอันเป็นโจรสลัดและ การปล้นเรือโดยใช้อาวุธ หรือการเรียกร้องจากบริษัทประกันภัย



2.4 การประสานงานกับหน่วยงานและกองกำลังทางเรือที่อยู่ในพื้นที่เมื่อถูกโจมตี

การตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น หากเรือไม่สามารถหลีกเลี่ยงต่อการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธได้แล้ว นายเรือจะแจ้งเหตุขอความช่วยเหลือไปยังรัฐเจ้าของธงผ่าน Ship Security Alert System (SSAS) ตามข้อกำหนด ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code: ISPS Code) ที่ อีเมลล์ marsecinfo@md.go.th/marsecinfo@md.mail.go.th ดังแสดงในภาพที่ 11

ภาพที่ 11 การประสานงานกับหน่วยงานและกองกำลังทางเรือที่อยู่ในพื้นที่เมื่อถูกโจมตี



2.5 การปฏิบัติกรณีมีการเข้าช่วยเหลือจากภาครัฐ

จากกรณีการปล้นเรือที่ผ่านมา หากบริษัทเจ้าของเรือต้องขอรับความช่วยเหลือจากภาครัฐ ลูกเรือจะมีหลักปฏิบัติ ดังนี้ ในกรณีที่มีการใช้กำลังปฏิบัติการบนเรือ ลูกเรือจะต้องงดเว้นการใช้เพลิงขณะที่คล้ายกับไฟแฟลชกล้องถ่ายรูปเป็นอันตราย



และเมื่อสิ้นเสียงการใช้อาวุธ นายเรือและลูกเรือจะรอฟังคำสั่งจากกองกำลังที่ขึ้นปฏิบัติการ และเตรียมพร้อมตอบข้อซักถามและข้อมูลประวัติส่วนตัวในขั้นตอนการสืบสวนสอบสวนและแสดงตนอย่างชัดเจนเมื่อถูกซักถาม หลังจากนั้นจะปล่อยให้ เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่รัฐ

3. แนวทางการเพิ่มการประสานงาน ในการป้องกันและการแก้ไขปัญหาโจรสลัด ระหว่างผู้ประกอบการเดินเรือไทยกับหน่วยงานด้านความมั่นคง

3.1 ความต้องการของหน่วยงานความมั่นคง

3.1.1 ให้ผู้ประกอบการเดินเรือไทย รายงานแผนการเดินทางมายัง ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ก่อนออกเดินทาง

เนื่องจาก ศรชล. มีศูนย์ข้อมูลข่าวสารทางทะเล ภายใต้ศูนย์ปฏิบัติการ กองทัพเรือ หรือ ศขท.ศปก.ทร. (Maritime Information Sharing Center: MISC) ซึ่งเป็นศูนย์กลางในการรวบรวมข่าวสาร วิเคราะห์ และสนับสนุนการแลกเปลี่ยน ข่าวสารด้านความมั่นคงทางทะเล ที่ดำเนินการแลกเปลี่ยนผ่านเครือข่ายสารสนเทศ ระหว่างหน่วยงานภาครัฐ หรือหน่วยงานด้านความมั่นคงทางทะเลอื่นๆ ทั้งภายใน ประเทศและภายนอกประเทศ

ภารกิจของ ศขท.ศปก.ทร. ที่มีส่วนสำคัญในการป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด ได้แก่ การติดตามสถานการณ์ และประสานงาน การช่วยเหลือเรือพาณิชย์และเรือประมงไทย ที่เดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยงภัยจาก ปัญหาการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการก่อการร้ายทางทะเล ร่วมกับหน่วยงาน ภายในประเทศและภายนอกประเทศ โดย ศขท.ศปก.ทร. จะมีนายทหารเวรและ นายทหารประสานงาน ทำงานตลอด 24 ชั่วโมง โดยแลกเปลี่ยนข่าวสารผ่านระบบ อินเทอร์เน็ตเป็นหลัก และใช้โทรศัพท์ทางไกลเป็นระบบรอง



โดยจะรวบรวมข้อมูลการเดินทางเรือของเรือสินค้าไทย ที่จะเดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยงเพื่อส่งข้อมูลนี้ให้กองกำลังทางเรือต่างๆ ที่อยู่ในพื้นที่นั้นทราบ พร้อมขอรับการคุ้มครองเรือสินค้าไทย ในเวลาเดียวกัน กองกำลังทางเรือนานาชาติ จะแจ้งเที่ยวที่ของเรือรบนานาชาติที่จะให้การคุ้มกันเรือสินค้ามาให้ ศพท.ศปก.ทร. ทราบ หลังจากนั้น ศพท.ศปก.ทร. ก็จะแจ้งข้อมูลกลับไปยังบริษัทเจ้าของเรือ เพื่อจะได้นำเรือสินค้าไทยไปยังจุดนัดพบกับเรือรบนานาชาติที่ให้ความคุ้มครองต่อไป

แต่ปัญหาที่พบ คือ ผู้ประกอบการเดินเรือไทยส่วนใหญ่ มักจะไม่มีรายงานแผนการเดินทางมายัง ศพท.ศปก.ทร. ซึ่งจากสถิติพบว่า ผู้ประกอบการเดินเรือไทยรายงานแผนการเดินทางเข้ามาเพียง 1 ใน 10 หรือในหนึ่งวันมีเรือรายงานเข้ามาเพียงลำเดียวเท่านั้น โดยอาจมีสาเหตุสองประการ ได้แก่ *ประการแรก* ผู้ประกอบการเดินเรือไทยคิดว่าเรือของตนไม่ได้เป็นกลุ่มเป้าหมายของโจรสลัด และได้เลือกช่วงเวลาออกเดินทางที่ไม่เสี่ยงต่อการปฏิบัติการของโจรสลัดมากนัก *ประการที่สอง* เรือบางลำอาจมีสินค้าเถื่อนหรือแรงงานผิดกฎหมายอยู่บนเรือลำนั้น ทำให้ไม่ต้องการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐติดตามเรือของตน ซึ่งการไม่ให้ความร่วมมือของผู้ประกอบการเดินเรือไทยจะส่งผลกระทบต่อ กล่าวคือ ศพท.ศปก.ทร. ไม่มีข้อมูลเรือของผู้ประกอบการ ทำให้ไม่สามารถเฝ้าติดตามเรือลำนั้นได้หากเผชิญเหตุการณ์ปล้นเรือ ดังนั้น หน่วยงานความมั่นคงจึงต้องการการประสานงานอย่างใกล้ชิดในการแลกเปลี่ยนข้อมูลสาร ได้แก่

- ชื่อเรือ (Ship name)
- สัญชาติ (Flag)
- หมายเลข IMO (IMO Number)
- หมายเลขโทรศัพท์ผ่านดาวเทียมประจำเรือ (Tel Number)
- เวลา (Time)
- ตำแหน่งที่เรือ (Position)



- เชื่อมเส้นทาง (Course)
- ความเร็วเดินทาง (Passage Speed)
- ระยะความสูงกราบเรือ (Free board)
- ประเภทสินค้าที่บรรทุก (Cargo)
- เมืองท่าปลายทาง (Destination) และเวลาที่เดินทางถึง (Estimate Time of Arrival)
- ชื่อเจ้าของเรือ และผู้ทำหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยของบริษัท (Name and contact detail of Company Security Officer) พร้อมอีเมลล์
- สัญชาติของเรือ (National of Master and Crew)

และต้องการให้ผู้ประกอบการเดินเรือแจ้งแผนการเดินทางล่วงหน้าอย่างน้อย 5-10 วัน หรือในโอกาสแรกที่สามารถดำเนินการได้ เพื่อเป็นประโยชน์ในการกำหนดสถานะเป็นเป้าที่ต้องติดตามในระบบ (Contact of Interest: COI) หากต้องเดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยง และจะแจ้งข้อมูลนี้ให้กับศูนย์ควบคุมติดตามสถานการณ์ (Maritime Action Agencies) ของอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ซึ่งประเทศไทยได้ร่วมจัดกำลังลาดตระเวนทางเรือและทางอากาศตามกรอบความร่วมมือในช่องแคบมะละกา (Malacca Straits Patrol: MSP) หรือเครือข่ายอื่นๆ ทราบ เพื่อกำหนดให้เรือลำนั้นเป็นเป้าที่สมควรได้รับความสนใจ (Vessel of Interest: VOI) ในการให้การช่วยเหลือ อันจะทำให้เพิ่มประสิทธิภาพในการปราบปรามโจรสลัดของหน่วยงานความมั่นคงมากยิ่งขึ้น ดังบทสัมภาษณ์

“...ทางเราก็ต้องการให้ผู้ประกอบการเดินเรือหรือกัปตัน รายงานแผนการเดินทางมาให้เราทราบล่วงหน้าก่อนหลายๆ วัน เราจะได้เตรียมรับมือทัน เพราะถ้าเรือโดนปล้น แล้วเราระบุไม่ได้ว่าเรืออยู่ตรงไหน ก็จะทำให้การช่วยเหลือล่าช้าเข้าไปอีก...”



3.1.2 มีมาตรการด้านกฎหมาย กฎระเบียบ กฎข้อบังคับ ให้ผู้ประกอบการเดินเรือไทยต้องรายงานแผนการเดินทางให้กับ ศรชล. ทราบ

ปัจจุบันหน่วยงานความมั่นคงไม่มีกฎหมายในการบังคับให้ผู้ประกอบการเดินเรือต้องรายงานแผนการเดินทางมายัง ศชท.ศปก.ทร. ทราบทุกครั้งก่อนออกเดินทาง ทำได้เพียงแค่ขอความร่วมมือให้ปฏิบัติตามเท่านั้น ซึ่งผู้ประกอบการเดินเรือส่วนใหญ่ยังไม่ให้ความร่วมมือเท่าที่ควร อีกทั้งยังไม่มีกฎหมายในการตรวจสอบว่าเรือสินค้าจะต้องติดตั้งเครื่องมือเพื่อความปลอดภัยชนิดใดบ้าง เพื่อให้ได้มาตรฐานตามที่คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล (Maritime Safety Committee: MSC) กำหนดไว้ เช่น เครื่องช่วยเดินเรือ การต่อสร้างเรือและอุปกรณ์การประจำการคนประจำเรือที่ปลอดภัย กฎเกณฑ์สำหรับการป้องกันเรือโดนกัน การดำเนินการกับสินค้าอันตราย และประเด็นอื่นๆ ที่มีผลกระทบโดยตรงต่อความปลอดภัยทางทะเล เป็นต้น

โดยปัญหาของการไม่มีกฎหมายบังคับไว้ ทำให้เมื่อถึงเวลาที่หน่วยงานความมั่นคงจะเข้าตรวจสอบมาตรฐานของเครื่องมือที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางทะเล ผู้ประกอบการมักจะใช้วิธีเวียนอุกรณ์จากเรือลำหนึ่งไปอีกลำหนึ่งเพื่อให้ตรวจผ่านมาตรฐานเท่านั้น ดังนั้นหากเรือไม่มีอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยทางทะเลที่ดีเพียงพอ จะทำให้เรือไม่มีความพร้อมในการรับมือหากต้องเผชิญเหตุการณ์กระทำอันเป็นโจรสลัด และเรือลำดังกล่าวจะไม่ได้มาตรฐานในการเดินทางเข้าน่านน้ำประเทศอื่นได้ ดังบทสัมภาษณ์

“...ต่อไปในอนาคต ถ้าเรายังไม่มีกฎหมายควบคุม และผู้ประกอบการเดินเรือไทยยังไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของ IMO อาจประสบปัญหาการห้ามเรือไทยเข้าน่านน้ำประเทศอื่น เหมือนที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ห้ามสายการบินสัญชาติไทยเข้าประเทศอื่นก็ได้...”



3.1.3 ให้ผู้ประกอบการเพิ่มมาตรการในการป้องกันตนเองก่อนเดินทางเข้าพื้นที่เสี่ยงภัยให้มากยิ่งขึ้น

จากกรณีศึกษาในการสอบสวนหาสาเหตุของการปล้นเรือของหน่วยงานความมั่นคง พบว่า ผู้ประกอบการบางรายยังมีความหละหลวมต่อมาตรการการป้องกันตนเองก่อนเดินทางเข้าพื้นที่อันตราย โดยปัญหาที่พบบ่อย ได้แก่ 1) เรือไม่ติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันโจรสลัดขึ้นเรือและไม่ตรวจสอบความพร้อมของระบบป้องกันภัยโจรสลัด 2) ประตูกายนอกตัวเรือไม่ปิดล็อกให้เรียบร้อย 3) พนักงานเรดาร์ไม่ให้ความสำคัญกับเป้าหมายขนาดเล็กที่อาจเป็นเรือโจรสลัด 4) เมื่อเรือถูกควบคุม ลูกเรือต้องปฏิบัติตามคำสั่งของโจรสลัด

ทั้งนี้ บริษัทเดินเรือที่น่าจะเป็นต้นแบบของการป้องกันตนเองอย่างรัดกุม ได้แก่ บริษัทรับขนส่งน้ำมันของบริษัท ปตท. จำกัด เนื่องจาก ปตท. มีนโยบายว่าเรือขนส่งน้ำมันของบริษัทหากถูกโจรสลัดปล้นแล้วจะต้องไม่ถูกปล้นเป็นครั้งที่ 2 หรือต้องไม่ถูกปล้นซ้ำอีก ดังนั้นบริษัทรับขนส่งน้ำมันจึงมีแนวทางการปฏิบัติเพื่อป้องกันตนเองก่อนการเดินทางเข้าพื้นที่เสี่ยงอย่างรัดกุม โดยมีวิธีการปฏิบัติ คือ การติดตั้งระบบป้องกันภัยโจรสลัดประจำเรือ Long Range Identification and Tracing (LRIT) และระบบ Ship Security Alert System (SSAS) อย่างได้มาตรฐานและมีการตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์ที่ใช้ก่อนออกเดินทางทุกครั้ง รวมถึงการติดตั้งลวดหนามรอบตัวเรือ การมีแผนการรักษาความปลอดภัยเรือ การจัดตารางการเดินทางเรือเมื่อผ่านพื้นที่เสี่ยงในเวลากลางวัน พร้อมกับเพิ่มเวรยาม การมีมาตรการแจ้งเตือน/ขอความช่วยเหลือเมื่อถูกโจรสลัดปล้น และมีการซักซ้อมแผนเผชิญเหตุของเรืออย่างสม่ำเสมอ

อีกทั้ง บริษัทรับขนส่งน้ำมันของ ปตท. จะต้องรายงานตำแหน่งและแผนการเดินทางของเรือกลับมายัง ศขท.ศปก.ทร. ทุกๆ ชั่วโมง และถ้าใน 1 ชม. ไม่รายงานกลับมา ศขท.ศปก.ทร. จะสันนิษฐานว่าเรือลำนั้น



ตกเป็นเป้าหมาย และจะมีนายทหารเวรติดต่อกลับไป และหากติดต่อกไม่ได้ ก็จะมีการรายงานไปทาง ReCAAP ให้ติดตามค้นหาต่อไป ซึ่งวิธีดังกล่าวจะช่วยลดการถูกโจมตีจากโจรสลัดลงได้

นอกจากนี้ บริษัท ปตท. จำกัด ยังได้ขอความร่วมมือจาก ศพท.ศปก.ทร. ให้เป็นศูนย์กลางในการประสานงาน เพื่อแจ้งกำหนดการการขนส่งปิโตรเลียมของบริษัทฯ หากต้องเดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยง ให้กองกำลังผสมของนานาชาติทราบ ทั้งกำหนดเวลาเส้นทาง และตำแหน่งของเรือขนส่งปิโตรเลียม ดังบทสัมภาษณ์ที่ว่า

“...ล่าสุดเจ้าหน้าที่การจัดการขนส่งต่างประเทศ บริษัท ปตท. จำกัด และเจ้าหน้าที่บริษัท กาญจนามารีน จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทรับขนส่งน้ำมันของ ปตท. ร่วมตรวจสอบเรือลากิที่ถูกโจรสลัดปล้น น้ำมันเตากว่า 2,000 ตัน และน้ำมันดีเซล 5 ตัน เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2558 เพื่อประเมินความเสียหาย และเป็นกรณีศึกษาให้กับทาง ปตท. ต่อไป...”

“...ปตท. เค้าเขาจริง เข้มจริง ในเรื่องความปลอดภัยก่อนออกเดินทางผ่านพื้นที่ช่องแคบมะละกา เพราะเค้ารู้ว่าเค้าเป็นเรือน้ำมัน เป็นเป้าหมายหลักของโจรสลัดบริเวณนั้น นโยบายเค้าก็ชัดเจน หากเรือของเค้าโดนปล้นซ้ำเป็นครั้งที่สองก็เลิกจ้าง...”

3.1.4 ให้ผู้ประกอบการเดินเรือไทยติดตั้งระบบแจ้งข้อมูลเรืออัตโนมัติ (Automatic Identification System: AIS) มากกว่า 2 ตำแหน่ง

ระบบแจ้งข้อมูลเรืออัตโนมัติ หรือ ระบบ AIS (Automatic Identification System) เป็นระบบหรืออุปกรณ์แสดงตนอัตโนมัติที่ใช้ในกิจการเดินเรือภายในประเทศหรือระหว่างประเทศ โดยกำหนดให้เรือเดินทะเลระหว่างประเทศขนาดตั้งแต่ 300 ตันกรอส²¹ ขึ้นไป และเรือเดินทะเลที่ไม่ได้

²¹ การวัดขนาดเรือ: น้ำหนัก 1 ตัน (ตันกรอสส์) เท่ากับ 2.83 ลูกบาศก์เมตร หรือ 1 ตัน (ตันกรอสส์) เท่ากับ 100 ลูกบาศก์ฟุต. องค์ความรู้เจ้าท่า. http://oldweb.md.go.th/marine_knowledge/e-harbour.php.



เดินทางระหว่างประเทศขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ต้องติดตั้งระบบ AIS ซึ่งอยู่ภายใต้ข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2545

เครื่อง AIS เป็นระบบสอบถามและกระจายข่าวด้วยเทคโนโลยีพื้นฐานของ SOTDMA (Self Organization Time Division Multiple Access) ส่งกระจายสัญญาณภายใต้คลื่นวิทยุข่าย VHF Marine Band มีขีดความสามารถในการส่งข้อมูลต่างๆ ของเรือแบบ 4S System (Ship-to-Ship and Ship-to-Shore identification and communication system) กล่าวคือ เป็นระบบสื่อสารเพื่อการแจ้งแสดงตัวตนระหว่าง เรือกับเรือ และเรือกับสถานีฝั่ง เช่น ชื่อเรือ ตำแหน่งเรือปัจจุบัน เข็มเดินทาง ขนาดความยาวเรือ ความกว้างเรือ ประเภทของเรือ กินน้ำลึก ข้อมูลของสินค้าอันตรายที่บรรทุกอยู่ ความเร็วของเรือ วันเวลาผ่านสถานีนำร่อง สถานีที่เทียบหรือจอดเรือ กำหนดการเข้า - ออกของเรือสินค้าประจำวัน เป็นต้น โดยเครื่อง GPS ของเรือจะทำการส่งค่าพิกัดตำบลที่ LAT/ LONG รวมกับข้อมูลของเรือดังกล่าวจากเรือที่ติดตั้ง เครื่อง AIS ไปยังสถานีฝั่งหรือเรือที่อยู่ใกล้เคียง ซึ่งมีขีดความสามารถในการส่งข้อมูลได้มากถึง 1,000 ครั้งต่อนาที และจะ update ข้อมูลตลอดเวลา โดยประโยชน์ที่จะได้รับจาก เครื่อง AIS ได้แก่ *ด้านเศรษฐกิจ* เป็นหลักประกันในด้านความปลอดภัยในการเดินเรือตามระบบมาตรฐานสากล *ด้านความมั่นคง* เป็นการควบคุมเรือพาณิชย์และการตรวจการณ์ชายฝั่ง รวมทั้งควบคุมและตรวจสอบ

แต่ปัญหาที่พบ คือ เรือปิดเครื่อง AIS, เรือที่เครื่อง AIS ชัดข้อง, หรือเรือที่ไม่ได้ติดตั้งเครื่อง AIS ซึ่งกรณีนี้จะไม่ปรากฏภาพตำบลที่ และจะไม่ปรากฏข้อมูลเรือลำนั้นบนจอแสดงผลข้อมูลแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Charting Display Information System: ECDIS) และบนจอ AIS ของทุกสถานีที่กล่าวข้างต้น นอกจากนี้ เรือส่วนใหญ่จะติดตั้งระบบ AIS เพียงบริเวณสะพานเดินเรือจุดเดียวเท่านั้น ซึ่งไม่เพียงพอต่อการแจ้งเตือน เนื่องจาก



โจรสลัดจะรู้ว่าเรือติดตั้งเครื่อง AIS ไว้ตำแหน่งใด และเมื่อโจรสลัดยึดเรือได้แล้ว ก็จะเข้าไปตัดสัญญาณเครื่อง AIS และตัดสัญญาณเครื่องมือสื่อสารเป็นอันดับแรก ดังนั้นผู้ประกอบการควรเพิ่มจำนวนการติดตั้งเครื่อง AIS ให้มากกว่าสองจุด โดยอาจติดตั้งไว้ในบริเวณที่โจรสลัดคาดไม่ถึง หรือเป็นบริเวณที่ถูกเรือสามารถกดปุ่มสัญญาณได้ง่าย เพื่อให้ระบบการแจ้งเตือนมีประสิทธิภาพ และเพื่อการประสานการช่วยเหลือที่รวดเร็วยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทั้งผู้ประกอบการและหน่วยงานความมั่นคง ดังบทสัมภาษณ์

“...เราก็อยากให้บริษัทเรือลงทุนเพิ่มอีกหน่อย ติดเครื่อง AIS เพิ่มหลายๆ จุด ก็เข้าใจว่าต้นทุนมันต้องเพิ่มสูงขึ้น แต่ในเรื่องความปลอดภัยก็ถือว่าคุ้มค่า...”

3.1.5 ขอความร่วมมือให้บริษัทเจ้าของเรือที่ถูกปล้น รายงานหรือให้ข้อมูลที่ถูกต้องและเป็นจริงเพื่อเป็นกรณีศึกษาให้กับเรือลำอื่น

โดยปกติแล้วผู้ประกอบการที่ถูกปล้นมักจะไม่ให้ข่าว หรือพยายามปิดข่าวเรื่องการถูกปล้น เนื่องจากเกรงว่าบริษัทที่จ้างตนให้ขนส่งน้ำมันจะหันไปจ้างเรือสัญชาติอื่นแทน ซึ่งหน่วยงานความมั่นคงจำเป็นต้องใช้ข้อมูลจากผู้ประสบเหตุการณ์จริง เพื่อเป็นกรณีศึกษาในการหาแนวทางเตรียมรับมือกับกลุ่มโจรสลัดที่รุดกุมยิ่งขึ้น ดังนั้นจึงอยากให้ผู้ประกอบการเดินเรือไทยและหน่วยงานความมั่นคง ร่วมกันสังเกตการณ์เรือที่ถูกโจรสลัดปล้นเมื่อเดินทางกลับถึงประเทศไทย เพื่อเป็นกรณีศึกษาให้กับเรือพาณิชย์ลำอื่นๆ ต่อไป ดังบทสัมภาษณ์

“...บริษัทเจ้าของเรือมักจะปิดข่าวเรื่องการถูกปล้น ซึ่งเราอยากได้ข้อมูลในส่วนนี้มาเป็นกรณีศึกษามาเป็นบทเรียนให้กับบริษัทเรืออื่น...”

“...บริษัทเจ้าของเรือที่ถูกปล้นควรมีทีมบริหารด้านการข่าว เพื่อให้ข่าวและการสัมภาษณ์สื่อ รวมทั้งการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ญาติคนประจำเรือและผลกระทบต่อลูกเรือแต่ละคน ไม่ใช่โดนปล้นแล้วก็ปิดข่าวกันเงียบ...”



3.1.6 สร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน ในการพัฒนาระบบการลงทะเบียนเรือเพื่อการค้าให้มีประสิทธิภาพเพียงพอ

ในปัจจุบันหากต้องการลงทะเบียนเรือขนส่งในน่านน้ำนานาชาติค่อนข้างทำได้ง่าย เพียงแค่ส่งโทรสารข้อมูลเกี่ยวกับเรือขนส่ง เช่น ขนาด น้ำหนัก ชื่อเรือ หรือชื่อเจ้าของเรือก็สามารถลงทะเบียนได้ โดยไม่ได้มีการตรวจสอบว่าข้อมูลดังกล่าวถูกต้องหรือไม่ จึงเป็นช่องทางที่โจรสลัดสามารถเข้ายึดเรือและลงทะเบียนเรือใหม่ โดยเปลี่ยนชื่อและข้อมูลของเรือขนส่งลำนั้น ด้วยวิธีนี้จึงทำให้เจ้าหน้าที่ของรัฐตรวจสอบได้ยาก ดังนั้นในการแก้ไขปัญหาจึงควรทำให้กระบวนการลงทะเบียนมีขั้นตอนที่เป็นทางการ มีกฎ ระเบียบที่รัดกุมยิ่งขึ้น เพื่อเป็นอุปสรรคต่อการปลอมแปลงข้อมูลของโจรสลัด ดังบทสัมภาษณ์

“...เดี๋ยวนี้จะลงทะเบียนเรือทำได้ง่ายนิดเดียว แค่แฟกซ์ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับเรือขนส่งก็สามารถลงทะเบียนได้แล้ว และไม่ได้มีการตรวจสอบความถูกต้องอะไร โจรสลัดจึงปลอมข้อมูลได้ง่าย...”

3.2 ความต้องการของผู้ประกอบการเดินเรือไทย

3.2.1 ให้นำหน่วยงานความมั่นคง ขยายความร่วมมือของคณะทำงานการลาดตระเวนร่วมในช่องแคบมะละกา (Malacca Straits Patrol Joint Working Group: MSP JWG) เพื่อเพิ่มเรือลาดตระเวนในจุดเสี่ยงและในพื้นที่นอกเหนือกรอบความร่วมมือ

เนื่องจากจุดที่เรือไทยถูกปล้นส่วนใหญ่ มักจะเกิดขึ้นนอกเหนือเขตการแบ่งโซนพื้นที่รับผิดชอบในการลาดตระเวนของประเทศสมาชิก หรือเป็นจุดที่มีการลาดตระเวนไม่ถึง โดยเฉพาะบริเวณ One Fathom Bank ของประเทศมาเลเซียและกระโจมไฟฮอร์สเบิร์ก (Horsburg) ถึงเกาะทีโอแมน (Tioman) ของประเทศมาเลเซีย ตลอดจนบริเวณตอนเหนือของประเทศมาเลเซียและ



ทางตอนใต้ของสิงคโปร์ ซึ่งบริเวณดังกล่าวถือว่าเป็นจุดเสี่ยงและสร้างความกังวลใจให้ผู้ประกอบการเดินเรือไทยที่ต้องเดินทางผ่านพื้นที่บริเวณนั้น อีกทั้งกองทัพเรือไทยก็ไม่ได้มีหน้าที่รับผิดชอบการลาดตระเวนในพื้นที่ดังกล่าว²² ผู้ประกอบการเดินเรือไทยจึงต้องการการประสานงานระหว่างกองทัพเรือไทยกับกองทัพเรือต่างชาติ ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงในการเข้าช่วยเหลืออย่างทันท่วงที

นอกจากนี้ กองทัพเรือไทยได้ทำหน้าที่ในการเป็นผู้ประสานงานหลัก (Focal Point) ของกรอบความร่วมมือต่างๆ และมีการประชุมร่วมกันอยู่เป็นประจำ เช่น เครือข่ายการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการลาดตระเวนในช่องแคบมะละกา (Malacca Straits Patrol Information Sharing: MSP - IS), เครือข่ายแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารกรอบความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อต่อต้านการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย (ReCAAP) ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ดังนั้นผู้ประกอบการเดินเรือไทยจึงต้องการให้กองทัพเรือเป็นผู้ขับเคลื่อนสำคัญในการเพิ่มการประสานงานระหว่างกองทัพเรือมาเลเซียและกองทัพเรืออินโดนีเซีย ในการขยายความร่วมมือของกรอบข้อตกลงต่างๆ เพื่อเพิ่มมาตรการในการคุ้มกันที่รัดกุมยิ่งขึ้นในอนาคต ดังบทสัมภาษณ์

“...การสื่อสารระหว่างกองทัพต่อกองทัพ จะมีความรวดเร็วกว่าการประสานงานของผู้ประกอบการเดินเรือไทยดำเนินการเอง...”

“...การประสานงานกันระหว่างหน่วยงานทหาร โดยเฉพาะทหารเรือไทยกับอินโดนีเซียและมาเลเซียจะเป็นการง่ายอยู่แล้ว เพราะมีความร่วมมือต่างๆ มากมาย แต่ก็ยากให้ขยายการลาดตระเวนในพื้นที่เสี่ยงเพิ่มเติมเพื่อเป็นการเพิ่มการประสานงานระหว่างพื้นที่รอยต่อ และสร้างความรู้ลึกปลอดภัยให้บริษัทเดินเรือไทยที่จะต้องเดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยงมากยิ่งขึ้น...”

²² ในการร่วมเป็นคณะทำงานและการจัดกำลังทางเรือเข้าร่วมการลาดตระเวนในช่องแคบมะละกา (Malacca Straits Patrols) กับมาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย โดยประเทศไทยได้รับผิดชอบบริเวณปากทางเข้าช่องแคบมะละกาฝั่งทะเลอันดามัน (Sector 5) โดยจัดเรือและอากาศยานในการลาดตระเวนในพื้นที่รับผิดชอบ



3.2.2 การประสานงาน จากกองทัพเรือประเทศสมาชิกเครือข่าย

ในการจัดหมู่เรือคุ้มกันและเรือตรวจการณ์ให้กับเรือน้ำมัน/ เรือสินค้าที่เดินทางผ่านพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้

ผู้ประกอบการเดินเรือไทยต้องการความร่วมมือในการจัดหมู่เรือคุ้มกันให้กับเรือน้ำมัน/ เรือสินค้าที่เดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยง เช่นเดียวกับหมู่เรือปราบปรามโจรสลัดของกองทัพเรือที่เดินทางไปปฏิบัติภารกิจในพื้นที่อ่าวเอเดนและชายฝั่งโซมาเลีย ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวมีแนวทางปฏิบัติแบ่งออกเป็น 4 แบบ ดังนี้ 1) คุ้มกันกระบวนคอนวอย (CONVOY) เรือสินค้าไทยและนานาชาติ ในช่องทางแนะนำสำหรับการเดินเรือ (Internationally Recommended Transit Corridor: IRTC) โดยการจัดเรือคุ้มกันเดินทางผ่านอ่าวเอเดน 2) ปฏิบัติการร่วมกับกองกำลังผสมทางเรือนานาชาติ (CMF) โดยการจัดเรือลาดตระเวนในพื้นที่รับผิดชอบ ในช่องทางแนะนำสำหรับการเดินเรือ (IRTC) ในอ่าวเอเดน และพื้นที่ตามแนวชายฝั่งโซมาเลีย 3) คุ้มครองและช่วยเหลือเรือประมงไทย โดยการเยี่ยมเรือประมงไทยที่ได้รับสัมปทานการทำประมงกับประเทศต่างๆ และคุ้มกันเรือประมงไทยที่เดินทางผ่าน 4) ช่วยเหลือเรือประมงไทยจากการกระทำอันเป็นโจรสลัดและช่วยเหลือลูกเรือประมงที่ประสบภัยในทะเล รวมทั้งสกัดกั้นและขัดขวางการปฏิบัติการของโจรสลัด ทั้งนี้ แนวทางปฏิบัติในพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ ในมาตรการเร่งด่วนอาจจะเริ่มจากการจัดหมู่เรือคุ้มกันและการช่วยเหลือเรือน้ำมันและเรือสินค้าไทยจากการกระทำอันเป็นโจรสลัด ระยะทางประมาณ 330 ไมล์ทะเล รวมทั้งสกัดกั้นและขัดขวางการปฏิบัติการของโจรสลัดในเบื้องต้นก่อน ดังบทสัมภาษณ์

“...อยากได้หมู่เรือคุ้มกันให้กับเรือน้ำมัน/ เรือสินค้าที่เดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยง เหมือนกับหมู่เรือปราบปรามโจรสลัดโซมาเลีย เพื่อป้องกัน/ ขัดขวางการกระทำอันเป็นโจรสลัด และลดความสูญเสียของทรัพย์สินและชีวิตของลูกเรือ...” ดังแสดงในภาพที่ 12



ภาพที่ 12 ความต้องการการประสานงาน จากกองทัพเรือประเทศสมาชิกเครือข่าย ในการจัดหมู่เรือคุ้มกันให้กับเรือน้ำมัน/ เรือสินค้าที่เดินทางผ่านพื้นที่ ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้



3.2.3 ให้ ศรชล. มีระบบการแจ้งเตือนที่เป็น One Stop Service

เนื่องจากสภาวะแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเลที่เปลี่ยนแปลงไป และสถานการณ์การกระทำอันเป็นโจรสลัดบริเวณช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ ที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นผู้ประกอบการเดินเรือไทยจึงต้องการให้ ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) มีความพร้อมที่จะรับมือกับการกระทำอันเป็นโจรสลัดและภัยคุกคามทางทะเลมากยิ่งขึ้น โดยต้องเร่งยกระดับจาก “ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล” เป็น “ศูนย์อำนวยการในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล” เพื่อเป็นองค์กรในการอำนวยการ กำกับการ และประสานการปฏิบัติ ในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลกับหน่วยราชการอื่นๆ ของรัฐ และองค์กรหรือหน่วยงานด้านความมั่นคงทางทะเลระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องโดยเร็ว



โดยเฉพาะการแจ้งเตือนผู้ประกอบการเดินเรือให้ปฏิบัติตามคำแนะนำ และแนวทางปฏิบัติ สำหรับเรือไทยที่เดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยงภัยอย่างเคร่งครัด ซึ่งแนวทางปฏิบัติดังกล่าว จะเป็นการเพิ่มองค์ความรู้ในเรื่องการป้องกันตนเอง แก่ผู้ประกอบการที่ต้องเดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยง รวมทั้งเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูล ข่าวสารทางทะเล และการรวบรวมสถิติการปล้นเรือ ซึ่งจะทำให้เกิดการมีส่วนร่วม ระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนในการแก้ไขปัญหาโจรสลัดและภัยคุกคามทางทะเล ร่วมกัน

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการเดินเรือไทยยังมีความเห็นว่า ศรชล. ควรเพิ่มความรวดเร็วในการประสานงานกับศูนย์บูรณาการข้อมูลข่าวสาร (Information Fusion Center: IFC) และ ReCAAP ซึ่งยังมีการตอบสนองที่ล่าช้าต่อสถานการณ์ การปราบปรามโจรสลัด ดังนั้น ศรชล. จึงควรเพิ่มการตอบสนองในการติดต่อกับ นายทหารติดต่อนานาชาติ (International Liaison Officer: ILO) ของทหารเรือ ที่ประจำศูนย์บูรณาการข้อมูลข่าวสาร ประเทศสิงคโปร์ (RSN - IFC) เพื่อการ ประสานการช่วยเหลือและการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างผู้ประกอบการ เดินเรือไทยที่ประสบเหตุได้รวดเร็วมากยิ่งขึ้น ดังบทสัมภาษณ์

“...เวลาเรือเราโดนปล้น เราก็อยากให้การส่งความช่วยเหลือเข้ามา อย่างรวดเร็ว แต่บางครั้งการประสานงานก็มีความล่าช้า จะเป็นไปได้ไหมถ้า ศรชล. จะเพิ่มช่องทางหรือเพิ่มความรวดเร็วในการติดต่อสื่อสาร เพื่อให้เจ้าหน้าที่ เข้ามาถึงที่เกิดเหตุได้อย่างรวดเร็วมากยิ่งขึ้น เราจะได้ไม่สูญเสียและเสียหายมาก...”

3.2.4 พิจารณาความจำเป็นของการจัดหน่วยกำลังติดอาวุธ ป้องกันโจรสลัด (Armed Guard on Board) บนเรือพาณิชย์ไทย

ประเด็นการยอมรับของรัฐชายฝั่งในช่องแคบมะละกาในการใช้หน่วย Armed Guard บนเรือนั้น ทั้งอินโดนีเซียและไทยยังไม่ยอมรับในเรื่องนี้ ส่วนของ มาเลเซียยังไม่มีท่าทีที่ชัดเจนเกี่ยวกับการอนุญาตให้ใช้หน่วย Armed Guard บนเรือ สำหรับสิงคโปร์นั้น หน่วยงานทางทะเลและท่าเรือแห่งสิงคโปร์ (Maritime and Port



Authority of Singapore: MPA) ได้ให้การยอมรับและออกแนวทางปฏิบัติให้กับเรือสัญชาติของตนแล้ว ซึ่งในส่วนของผลกระทบจากรัฐชายฝั่งที่ไม่ยอมรับนั้นมีผลทำให้เรือสินค้าสัญชาติของตนไม่สามารถบรรจุกำลังหน่วย Armed Guard ลงบนเรือได้ ส่วนเรือสินค้าต่างชาติที่มีหน่วย Armed Guard อยู่บนเรือนั้น หากต้องการเข้าจอดเทียบท่าเรือของรัฐชายฝั่งเหล่านี้ โดยทั่วไปก็ต้องปฏิบัติตามกฎหมายภายในของรัฐเจ้าของท่าเรือโดยการแจ้งรายการยุทธโศปกรณ์บนเรือให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของรัฐเจ้าของท่าเรือทราบ และปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะข้อบังคับทางศุลกากรของรัฐเจ้าของท่าเรือต่อไป ไม่ว่าจะเคลื่อนย้ายอาวุธลงจากเรือหรือไม่ก็ตาม

ทั้งนี้ ปัจจุบันมีประเทศที่ยอมให้มีชุดรักษาความปลอดภัยติดอาวุธแล้ว 23 ชาติ อาทิ สิงคโปร์ เกาหลีใต้ สหรัฐฯ รัสเซีย อินเดีย จีน ศรีลังกา ญี่ปุ่น เบลเยียม ฝรั่งเศส เป็นต้น และจากกรณีตัวอย่างการจัดชุดคุ้มครองประจำเรือเพื่อป้องกันการขึ้นเรือของโจรสลัดโซมาเลีย ที่ผ่านมาสามารถแก้ปัญหาโจรสลัดได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากที่ผ่านมายังไม่มีเรือสินค้าที่มีหน่วย Armed Guard ลำใดถูกโจมตี หมายความว่าวิธีนี้เป็นการปราบปรามที่ได้ผล 100% ดังนั้นผู้ประกอบการเดินเรือไทย จึงมองว่าการจัดให้มีกำลังคุ้มกันตามที่เห็นพื้นที่อันตรายจากการปล้นเรือ หรือเขตอิทธิพลของโจรสลัด ตามที่หลายชาติได้เริ่มอนุญาตในการดำเนินการน่าจะเหมาะสมกับสถานการณ์ และประเทศไทยควรดำเนินการโดยเร็วที่สุด

ในส่วนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้น ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายภายในรองรับให้ใช้หน่วย Armed Guard บนเรือไทย มีแต่เพียงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเมื่อเรือสินค้าต่างชาติที่มีหน่วย Armed Guard บนเรือเดินทางเข้ามาในน่านน้ำไทย เช่น พ.ร.บ.ควบคุมอาวุธยุทธภัณฑ์ พ.ศ.2530 โดยการนำยุทธภัณฑ์เข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อผ่านออกไปนอกราชอาณาจักร หากมียุทธภัณฑ์อยู่บนยานพาหนะนั้นต้องแจ้งพนักงานศุลกากร ณ ด่านแรกที่มาถึง เพื่อควบคุมหรือ



เก็บรักษายุทธภัณฑ์นั้นไว้จนกว่ายานพาหนะนั้นจะออกราชอาณาจักร ซึ่งสอดคล้องกับ พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2469 ที่กำหนดวิธีการให้เรือทุกลำที่ผ่านเข้ามาในราชอาณาจักรต้องหยุดลอยลำ ณ ตำแหน่งที่กำหนดไว้เพื่อให้พนักงานศุลกากรขึ้นไปตรวจเรือ และให้นายเรือรายงานถึงยุทธภัณฑ์ที่มีอยู่ในเรือ และเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่สั่ง นายเรือจะต้องส่งมอบยุทธภัณฑ์ทั้งหมดให้อยู่ในความรักษาของพนักงานกำกับด่านตรวจ ทั้งนี้ เมื่อเรือลำนั้นออกจากท่าให้พนักงานเจ้าหน้าที่ส่งมอบอาวุธและวัตถุระเบิดใดๆ ที่ได้ไว้ไว้ในความรักษาของศุลกากรเมื่อเรือมาถึงนั้นให้คืนแก่เรือไป

สำหรับการพิจารณาความเป็นไปได้ในการใช้หน่วย Armed Guard บนเรือไทยนั้น ผู้ประกอบการเดินเรือไทยเห็นว่ามี ความจำเป็น และควรร่วมกันพิจารณาสภาพแวดล้อมและประเมินความเสี่ยงในพื้นที่อย่างรอบคอบ รวมถึงต้องร่วมกันกำหนดกฎหมายหรือแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องข้างต้น เพื่อควบคุมการใช้ อย่างเหมาะสมต่อไป ดังบทสัมภาษณ์

“...กองเรือสินค้าไทยเกินกว่าครึ่ง เป็นเรือสินค้าขนาดกลางที่มีระวางบรรทุกไม่เกิน 5,000 ตัน มีข้อจำกัดด้านความสูงของกราบเรือ และมีสภาพเก่า จึงอาจมีข้อจำกัดด้านความเร็ว ทำให้ในภาพรวมมีความล่อแหลมต่อการถูกโจมตี โดยเฉพาะเรือบรรทุกสินค้าเหลว และเมื่อพิจารณาถึงการกระทำอันเป็นโจรสลัดต่อเรือสินค้าไทยในห้วงปี พ.ศ.2557 ที่ผ่านมา พบว่า เรือที่ถูกปล้นมักจะเป็นเรือที่มีลักษณะล่อแหลม เช่น มีกราบเรือต่ำ ใช้ความเร็วไม่สูงนัก บรรทุกสินค้าที่สามารถนำไปขายต่อสร้างมูลค่าได้ง่าย โดยเฉพาะเรือที่บรรทุกน้ำมันขนาดกลาง ทำให้เสี่ยงต่อการถูกโจมตีจากโจรสลัด...”

“...เราเชื่อว่าหน่วย Armed Guard มีอุปกรณ์ที่ครบครันและได้รับการฝึกมาอย่างดีจะเป็นกุญแจสำคัญในการเดินเรือที่ปลอดภัย เพราะมันทำให้ลูกเรือสามารถให้ความสนใจไปที่ภารกิจปกติ และให้หน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยเป็นหน้าที่ของผู้เชี่ยวชาญ...”



3.2.5 การพิจารณาความเป็นไปได้ ที่จะให้มีการเตรียมจัดกำลังพลของหน่วยงานความมั่นคง เพื่อปฏิบัติหน้าที่ในการเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ (Vessel Protection Detachment: VPD) ในการสนับสนุนเรือไทยที่เดินทางผ่านพื้นที่ย่านอันตราย จากการกระทำอันเป็นโจรสลัดบริเวณช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้

แนวทางการแก้ไขปัญหาโจรสลัดในระยะยาว ทางผู้ประกอบการเดินเรือไทยเห็นว่า กองทัพเรือควรใช้เจ้าหน้าที่ทหารเรือปฏิบัติหน้าที่ในการเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ (VPD) เพื่อให้ความคุ้มครองเรือน้ำมัน/ เรือสินค้าที่ต้องเดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยงบริเวณช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ เช่นเดียวกับบริเวณอ่าวเอเดนและชายฝั่งโซมาเลีย ซึ่งอยู่ระหว่างการเห็นชอบของกระทรวงกลาโหม ดังนั้นการใช้เจ้าหน้าที่ทหารเรือ ตาม พ.ร.บ.ป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ.2534 เป็นชุดคุ้มครองเรือฯ จะเป็นหนทางปฏิบัติทางเดียวที่ทำได้และมีความเหมาะสมมากที่สุด ซึ่งถือเป็นการบังคับใช้กฎหมายบนเรือไทยอันเป็นการปฏิบัติการทางทหารนอกเหนือจากสงคราม เพื่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักร ตามพระราชบัญญัติจัดระเบียบราชการกระทรวงกลาโหม พ.ศ.2551 แต่อย่างไรก็ตาม การอนุญาตให้พลเรือนชาวต่างชาติติดอาวุธปฏิบัติงานบนเรือไทยยังขัดต่อกฎหมายไทย ดังบทสัมภาษณ์

“...ต้องย้ำว่าหนทางปฏิบัติที่ดีที่สุด คือ ใช้เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อให้ความคุ้มครองเรือน้ำมัน ก็เป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่เราจะไม่ต้องจ้าง Armed Guard ในราคาสูง ดังนั้นสำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม ควรริบดำเนินการคู่ขนานกับกระทรวงการต่างประเทศ เพื่อขออนุมัติหลักการต่อคณะรัฐมนตรี ให้กองทัพเรือสามารถจัดส่งกำลังพลและอาวุธยุทธโศปกรณ์ไปได้ ต่อจากนั้นเมื่อประเทศที่เป็นรัฐชายฝั่งอนุญาตแล้ว กองทัพเรือจะสามารถขออนุมัติจัดกำลังไปปฏิบัติงานได้อย่างรวดเร็วโดยทันที ไม่เสียเวลาสำหรับการดำเนินการทางด้านธุรการ



ซึ่งน่าจะเหมาะสมและมีผลโดยเร็ว รวมทั้งลดความเสี่ยงให้กับผู้ประกอบการเดินเรือไทย...”

“...ถ้าบนเรือบรรทุกสินค้ามีกองกำลังติดอาวุธอยู่ด้วยแล้ว ด้วยลักษณะกายภาพของเรื่อน้ำมัน/ เรือสินค้าที่อยู่สูงกว่าเรือของโจรสลัด ไม่มีทางที่โจรสลัดเหล่านั้นจะเข้าใกล้ได้ มีมาเท่าไรถูกยิงตกทะเลหมดแน่ๆ แต่บริษัทเจ้าของเรือส่วนใหญ่ไม่มีงบประมาณไปจ้างบริษัทเอกชนเป็น Armed Guard หรือกัมน้ำมันไม่คุ้มทุน บริษัทส่วนน้อยจะกล้าจ้าง ก็หวังว่ากองทัพเรือจะช่วยคุ้มกันเราหรือให้เราพอมีอาวุธอะไรไปสู้พวกโจรได้ แต่ก็อย่างว่า มันติดตรงกฎหมายของรัฐชายฝั่งด้วย...”

3.2.6 การพิจารณาความเป็นไปได้ในการปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการพกพาอาวุธให้เป็นสากลมากยิ่งขึ้น

โดยเฉพาะ พ.ร.บ.ควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ.2530, พ.ร.บ.ควบคุมการส่งออก ไปนอกราชอาณาจักรซึ่งอาวุธยุทธภัณฑ์และสิ่งที่ใช้ในการสงคราม พ.ศ.2495, และ พ.ร.บ.อาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน พ.ศ.2490 (การลักลอบขนอาวุธเถื่อนทางเรือ) เนื่องจากกฎหมายดังกล่าวห้ามมิให้ผู้ประกอบการเรือขนส่ง/ เรือสินค้าพกพาอาวุธหรือมีอาวุธบนเรือ ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรร่วมกันทบทวนกฎหมาย กฎระเบียบให้มีความเป็นสากลมากยิ่งขึ้น โดยให้ผู้ประกอบการเดินเรือสามารถพกพาอาวุธ เพื่อวัตถุประสงค์ในการปกป้องตนเองเมื่อเกิดเหตุอันตรายได้ ซึ่งหลายประเทศ เช่น สิงคโปร์ ญี่ปุ่น มาเลเซีย อนุญาตให้ผู้ประกอบการเดินเรือสามารถนำอาวุธขึ้นเรือได้ โดยเฉพาะญี่ปุ่น อนุญาตให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของเรือเอกชน สามารถมีอาวุธประจำเรือ หากต้องเดินทางเข้าพื้นที่เสี่ยงต่อการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือ ในขณะที่ประเทศฝรั่งเศส กำลังพิจารณาการอนุญาตให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือเอกชนสามารถติดอาวุธหรือมีอาวุธบนเรือด้วยเช่นกัน จะเห็นได้ว่าการที่เรือมีมาตรการรักษาความปลอดภัยให้กับเรือของตนเองที่เข้มแข็งและ



มีประสิทธิภาพ จะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการป้องกันตนเอง และอาจส่งผลให้เหตุการณ์การปล้นเรือในพื้นที่ดังกล่าวมีแนวโน้มลดลง ดังบทสัมภาษณ์

“...มาตรการในการป้องกันตนเอง จากการถูกปล้นเรือที่นิยมกระทำก็เพียงแค่ติดรั้วลวดหนาม ฉีดน้ำไล่ หรือถ้ารู้ตัวว่าจะถูกปล้นก็ปัดน้ำก็จะขับเรือเร่งความเร็วหนีได้เพียงอย่างเดียว แต่ก็จะไปไหนไม่ได้ไกล เพราะเรือของโจรสลัดมีขนาดเล็กและมีความเร็วมากกว่า แต่กฎหมายของไทยห้ามอย่างเด็ดขาดไม่ให้เรือบรรทุกสินค้ามีอาวุธหรือกองกำลังติดอาวุธอยู่บนเรือ ถ้าจะป้องกันตนเองก็ให้ใช้การต่อสู้ด้วยมือเปล่า หรือท่อนไม้ ท่อนเหล็กเท่านั้น แล้วเราจะเอาอาวุธที่ไหนมาป้องกันตนเอง...”

3.2.7 ขอความร่วมมือกับประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซีย ในการนำผู้กระทำผิดมาลงโทษ

ปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ เป็นอาชญากรรมระหว่างประเทศที่มีความรุนแรง และนานาชาติได้พยายามหาทางร่วมมือกันในพื้นที่จะป้องกันและปราบปราม โดยกระทำในรูปของอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายภายใน เนื่องจากโจรสลัดได้เกิดขึ้นมานานและมีวิวัฒนาการเรื่อยมาดังกล่าวแล้ว ความหมายของการกระทำอันเป็นโจรสลัดตามกฎหมายระหว่างประเทศในแต่ละยุคแต่ละสมัยก็มีความแตกต่างกันออกไป ลักษณะการกระทำที่ถือว่าเป็นความผิดฐานโจรสลัดในแต่ละรัฐนั้นจึงมีความแตกต่างกัน

โดยเฉพาะความไม่ชัดเจนของกฎหมายทะเล ที่ให้นิยามโจรสลัดไว้เพียงในทะเลหลวงเท่านั้น ไม่รวมถึงทะเลอาณาเขตและบริเวณท่าเรือ ทำให้ยังเพิ่มความยากลำบากในการดำเนินการด้านกฎหมายของประเทศต่างๆ ยกตัวอย่างเช่นกรณีเรือสินค้าจากประเทศหนึ่งจอดเทียบในประเทศที่สอง แต่ลูกเรือเป็นของประเทศที่สาม แต่โจรสลัดเป็นอีกประเทศหนึ่ง เป็นต้น ดังนั้นในทางปฏิบัติที่ผ่านมาทำได้เพียงตรวจค้น ยึดอาวุธ ทำให้หมดความสามารถในการปล้นแล้วปล่อยตัวไป เพราะประเทศที่จับโจรสลัดได้ไม่ต้องการเสียค่าใช้จ่ายในการดูแลโจรสลัด เนื่องจาก



ประเทศที่เป็นผู้ดำเนินการจำเป็นต้องไปขึ้นศาลที่ประเทศของตนเอง ดังนั้นจึงอยากขอความร่วมมือจากประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซีย ในการเพิ่มการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารด้านการสืบสวนสอบสวน เพื่อนำไปสู่การจับกุมผู้กระทำผิดต่อไป

“...เราก็ต้องดูความจริงใจของเค้า เพราะจับโจรมาก็เป็นคนอินโดคนมาเลยทั้งนั้น คนของเค้า เค้าก็ต้องปล่อยไป...”

3.2.8 การสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการเดินเรือไทยที่ต้องเดินทางผ่านพื้นที่อันตราย

โดยควรเพิ่มความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนเทคโนโลยีระหว่างกัน เนื่องจากระดับเทคโนโลยี รวมทั้งอุปกรณ์ต่างๆ ในเรือรบกับเรือพาณิชย์มีความแตกต่างกัน กล่าวคือ นอกจากเรือรบกับเรือพาณิชย์จะแตกต่างกันที่อาวุธแล้วยังมีความแตกต่างกันที่การป้องกันความเสียหาย และการทนต่อความเสียหาย ตัวอย่างเช่น เรือรบขนาดใหญ่ จะมีการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ เพื่อรองรับแรงกระแทกที่มากกว่าปกติ (แรงกระแทกจากการระเบิด) การเสริมความแข็งแรงของตัวเรือ และการกั้นห้องผนึกน้ำที่มากกว่าปกติ เพื่อให้เรือยังคงลอยตัวอยู่ในกรณีที่ตัวเรือทะเล นอกจากนี้ ยังมีการจัดวางระบบที่มีความซ้ำซ้อนเพื่อเพิ่มโอกาสในการอยู่รอด หรือแม้แต่เรือรบขนาดใหญ่บางลำ จะมีสะพานเดินเรือฉุกเฉินในกรณีที่สะพานเดินเรือได้รับความเสียหาย รวมถึงการจัดช่องทางเดินภายในเรือที่จะต้องมีช่องทางอย่างน้อย 2 ทางไปยังพื้นที่สำคัญ (เช่น ห้องเครื่องและห้องควบคุม) สำหรับชุดป้องกันความเสียหาย ซึ่งเรือพาณิชย์ไม่มีความจำเป็นต้องมี ความแตกต่างเหล่านี้ อาจทำให้เกิดความไม่สอดคล้องในหลักการปฏิบัติได้ ดังนั้นการแลกเปลี่ยนเทคโนโลยี หรือการถ่ายทอดความรู้ทางเทคโนโลยีระหว่างกันจึงมีความสำคัญดังบทสัมภาษณ์



“...เรือพาณิชย์เราไม่มีทรอกอาวุธหนักในการต่อสู้กับโจรสลัดขนาดอาวุธในการป้องกันตนเองหรือปืนสักกระบอกยังไม่มีเลย เทคโนโลยีก็ต่างกัน ถ้าทหารมีการแลกเปลี่ยนเทคโนโลยีกับเรือพาณิชย์ได้ก็จะดี ในการเสริมสร้างเชี่ยวชาญให้กับเราในการป้องกันตนเอง...”

3.2.9 ให้บริษัทเจ้าของเรือ/ ผู้ปฏิบัติงานบนเรือพาณิชย์ มีโทรศัพท์มือถือผ่านดาวเทียม ติดต่อกับ ศปก.ทร. โดยตรง ขณะเดินเรือผ่านพื้นที่เสี่ยงภัย

โดยปกติแล้วการแลกเปลี่ยนข่าวสารระหว่าง ผู้ประกอบการเดินเรือกับ ศขท.ศปก.ทร. จะใช้ระบบอินเทอร์เน็ตเป็นหลักและใช้โทรศัพท์ทางไกลเป็นระบบรอง ซึ่งบางครั้งอาจมีอุปสรรคคือความล่าช้าของระบบเทคโนโลยี ดังนั้นในอนาคตต้องการให้เรือลำที่ถูกโจมตีหรือเรือพาณิชย์ทั่วไปสามารถใช้โทรศัพท์มือถือผ่านดาวเทียมติดต่อประสานงานกับ ศขท.ศปก.ทร. ได้โดยตรงและใช้เป็นเครื่องมือหลักขณะเดินเรือผ่านพื้นที่เสี่ยงภัย เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการตอบสนอง และการช่วยเหลือติดตาม ดังบทสัมภาษณ์

“...ใช้โทรศัพท์มือถือผ่านดาวเทียมโทรสายตรงมาที่ ศรชล. เลยก็จะได้เพิ่มความรวดเร็วในการช่วยเหลือเรือลำที่โดนปล้น...”



ส่วนที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษา เอกสารศึกษาเฉพาะกรณี (Case Study) เรื่อง “การแก้ไขปัญหาโจรสลัดในพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ กรณีศึกษา การประสานงานเพื่อการป้องกันระหว่างผู้ประกอบการเดินเรือไทยกับหน่วยงานด้านความมั่นคง” สรุปได้ดังนี้

1. สถานการณ์/ การเผชิญเหตุ การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธของผู้ประกอบการเดินเรือไทย

1.1 หลักพิจารณาเบื้องต้นของเรือต้องสงสัย ได้แก่ 1) การที่เรือต้องสงสัยแล่นมาด้วยความเร็วสูง มีกลุ่มบุคคลพกพาอาวุธปืนอยู่ในเรือ ไม่มีการแจ้งวัตถุประสงค์และไม่สามารถติดต่อกับเรือลำนั้นได้ 2) เรือที่ถูกปล้นส่วนใหญ่จะเป็นเรือบรรทุกน้ำมันและต้องการน้ำมัน ส่วนทรัพย์สินของมีค่าอื่น ๆ ที่อยู่บนเรือมิได้อยู่ในเป้าหมายของกลุ่มโจรเหล่านี้ 3) สมาชิกส่วนใหญ่ของกลุ่มโจรเหล่านี้เคยเป็นชาวประมงมาก่อน จากนั้นจึงผันตัวเองมาเป็นโจรสลัด ซึ่งกลุ่มโจรเหล่านี้จะมีความเชี่ยวชาญในการเดินเรือเป็นอย่างดี และใช้วิธีการสังเกตขนาดของเรือเพื่อคำนวณหาปริมาณน้ำมันด้วยสายตาได้อย่างเชี่ยวชาญ 4) เรือที่ถูกปล้นมักจะเป็นเรือขนาดกลางที่ไม่มีหน่วยกำลังติดอาวุธป้องกันโจรสลัด (Armed Guard) บนเรือ และไม่มีระบบเทคโนโลยีในการป้องกันภัยที่มีประสิทธิภาพ

1.2 การประเมินภัยคุกคามจากการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ ของผู้ประกอบการเดินเรือไทย

1.2.1 มิติด้านภูมิศาสตร์ เส้นทางเดินเรือที่เสี่ยงภัยต่อผู้ประกอบการเดินเรือไทย ได้แก่ “กระโจมไฟ One Fathom Bank” (Lat 01 59.8 N



Long 104 25.4 E) บริเวณหน้า Port Klang ของประเทศมาเลเซีย และบริเวณ
กระโจิมไฟฮอร์สเบิร์ก (Horsburg) ถึงหมู่เกาะทีโอแมน (Tioman) ของประเทศมาเลเซีย

1.2.2 *มิติทางกายภาพของเรือ* สาเหตุที่เรือน้ำมัน (Tanker) ตกเป็น
เป้าหมายหลัก เนื่องจากเป็นเรือที่ใช้ความเร็วต่ำ โดยแล่นด้วยความเร็วไม่เกิน
12 น็อต (Knot) อีกทั้งโครงสร้างของเรือที่มีส่วนสูงนับจากแนวน้ำถึงดาดฟ้าต่ำ
(Freeboard) จึงง่ายต่อการถูกโจมตี

1.2.3 *มิติช่วงเวลาของการดำเนินการโจมตี/ ยึดเรือของกลุ่มโจรสลัด*
ระยะเวลาที่กลุ่มโจรสลัดใช้ปฏิบัติการปล้นเรือ ได้แก่ ช่วงเวลาประมาณ 2000 ถึง 0600
ซึ่งเป็นเวลากลางคืนถึงเช้าตรู่ และเป็นเวลาที่รอดพ้นจากสายตาของเจ้าหน้าที่

1.2.4 *มิติทางด้านกำลังคน อาวุธ และวิธีการที่ใช้* กลุ่มโจรสลัดมักใช้
เรือเล็กความเร็วสูง (Speed Boat) ในการปฏิบัติการ มีการทำงานเป็นทีมและมี
วิธีการปฏิบัติที่รวดเร็ว โดยอาวุธที่กลุ่มโจรสลัดใช้ส่วนใหญ่ ได้แก่ มีดสปาต้า ดาบ
และปืนพก จำนวนคนที่ใช้ในการปฏิบัติการประมาณ 5-10 คน และมีการทำเป็น
ขบวนการ

1.2.5 *มิติด้านความพร้อมของเครื่องมือสื่อสารในการแจ้งเหตุ*
เรือน้ำมันมีการติดตั้งระบบส่งสัญญาณที่เรียกว่า Ship Security Alert System
(SSAS) ระบบแจ้งเหตุผ่านดาวเทียม Inmarsat C และระบบโทรศัพท์ผ่านดาวเทียม
Mini M

1.2.6 *มิติทางด้านความพร้อมในการเผชิญเหตุการณ์ของลูกเรือ*
ลูกเรือโดยทั่วไปไม่เคยถูกฝึกอบรม เพื่อเผชิญกับเหตุการณ์ภายใต้สภาวะกดดัน
และการฝึกอบรมด้านการใช้กำลังในการต่อสู้ป้องกันตัว เนื่องจากไม่มีหลักสูตร
ที่บังคับในการฝึกอบรมสำหรับคนประจำเรือ



2. มาตรการในการแก้ไขปัญหาการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ ของผู้ประกอบการเดินเรือไทย

2.1 การเตรียมการก่อนออกเดินทาง บริษัทเจ้าของเรือ ในการปฏิบัติก่อนออกเดินทาง เรือทุกลำจะต้องปฏิบัติตาม “ข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO)” เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของเรือ ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 (SOLAS 1974) เพื่อให้บริษัทเจ้าของเรือหรือนายเรือจัดทำแผนและขั้นตอนการปฏิบัติที่สอดคล้องกับระดับการรักษาความปลอดภัยที่เปลี่ยนแปลงไป อีกทั้งบริษัทเจ้าของเรือจะส่งหนังสือเวียนจากคณะกรรมการความปลอดภัยของ IMO เกี่ยวกับมาตรการป้องกัน ยับยั้ง ถ่วงเวลา การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธให้แก่เรือและเจ้าของเรือ เพื่อแจ้งให้เรือและเจ้าของเรือทราบและยึดถือเป็นแนวทางปฏิบัติ ในส่วนของ นายเรือ จะมีการเตรียมความพร้อมก่อนการเดินทางเข้าสู่พื้นที่อันตราย เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ เช่น การตรวจสอบเส้นทางเบื้องต้น, การประเมินสถานการณ์ความเสี่ยงปัจจุบัน, การหาข้อมูลการข่าว, การเตรียมอุปกรณ์ใช้ตอบโต้ขณะเรือโจรสลัดเข้าใกล้เรือ เป็นต้น

2.2 การปฏิบัติเมื่อเรือถูกโจมตี เมื่อนายเรือเห็นว่ามียูเรอต้องสงสัย มีทิศทางมุ่งเข้าหาเรือตนเอง เมื่อนั้นนายเรือจะรีบตรวจสอบบุคคลต่างๆ ภายในเรือว่าอยู่ในตำแหน่งปลอดภัยหรือไม่ หากลูกเรือคนใดต้องปฏิบัติงานในพื้นที่ที่เป็นเป้าหมายของโจรสลัดจะให้ใส่อุปกรณ์ป้องกันตนเอง หลังจากนั้นจะเปลี่ยนทิศทางเรือ โดยนำเรือแล่นออกห่างโดยใช้ความเร็วสูงสุด เพื่อเป็นการยับยั้งไม่ให้เรือเล็กของกลุ่มโจรสลัดเข้าใกล้และขึ้นมาบนเรือได้



2.3 การปฏิบัติขณะโจรสลัดขึ้นปล้นเรือ ก่อนที่โจรสลัด จะขึ้นมายังสะพานเดินเรือ นายเรือและลูกเรือจะตรวจสอบให้แน่ใจว่าระบบส่งสัญญาณ Ship Security Alert System (SSAS) และเครื่อง AIS ยังสามารถทำงานได้เป็นปกติอยู่ และในขณะที่ *กลุ่มโจรสลัดขึ้นมาบนเรือ* นายเรือและลูกเรือจะยึดหลักไม่ต่อต้านหรือกระทำการใดๆ อันเป็นการยั่วยุโจรสลัดในขณะที่อยู่บนสะพานเดินเรือ *ส่วนบริษัทเจ้าของเรือ* หากทราบว่าเรือของตนโดยปล้นจะมีการจัดตั้งทีม Crisis Management Team เพื่อเข้ามาแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้น

2.4 การประสานงานกับหน่วยงานและกองกำลังทางเรือที่อยู่ในพื้นที่เมื่อถูกโจมตี หากเรือไม่สามารถหลีกเลี่ยงต่อการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธได้แล้ว นายเรือจะแจ้งเหตุขอความช่วยเหลือไปยังรัฐเจ้าของธงผ่าน Ship Security Alert System (SSAS) ตามข้อกำหนดประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ โดยการใช้การติดต่อทางอีเมล marsecinfo@md.go.th/marsecinfo@md.mail.go.th เป็นด้านแรก

2.5 การปฏิบัติกรณีมีการเข้าช่วยเหลือจากภาครัฐ หากบริษัทเจ้าของเรือต้องขอรับความช่วยเหลือจากภาครัฐ ลูกเรือจะมีหลักปฏิบัติ คือ งดเว้นการใช้ไฟลักษณะที่คล้ายกับไฟแฟลชกล้องถ่ายรูปเป็นอันตราย และเมื่อสิ้นเสียงการใช้อาวุธ นายเรือและลูกเรือจะรอฟังคำสั่งจากกองกำลังที่ขึ้นปฏิบัติการ และเตรียมพร้อมตอบข้อซักถาม และข้อมูลประวัติส่วนตัวในขั้นตอนการสืบสวนสอบสวน



3. แนวทางการเพิ่มการประสานงานในการป้องกัน และการแก้ไขปัญหาโจรสลัดระหว่างผู้ประกอบการเดินเรือไทยกับหน่วยงานด้านความมั่นคง

3.1 หน่วยงานความมั่นคง

3.1.1 ให้ผู้ประกอบการเดินเรือไทย รายงานแผนการเดินทางมายังศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ก่อนออกเดินทาง เนื่องจากภายใต้ ศรชล. มีศูนย์ข้อมูลข่าวสารทางทะเล (ศขท.ศปก.ทร.) ซึ่งเป็นศูนย์กลางในการรวบรวมข่าวสารผ่านเครือข่ายสารสนเทศระหว่างหน่วยงานภาครัฐหรือหน่วยงานด้านความมั่นคงทางทะเลอื่นๆ ทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศ ตลอด 24 ชั่วโมง โดยขอความร่วมมือให้ผู้ประกอบการเดินเรือไทยแจ้งแผนการเดินทางล่วงหน้าอย่างน้อย 15-30 วัน เพื่อเป็นประโยชน์ในการกำหนดสถานะเป็นเป้าที่ต้องติดตามในระบบ (COI) หากต้องเดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยง

3.1.2 มีมาตรการด้านกฎหมาย กฎระเบียบ กฎข้อบังคับ ให้ผู้ประกอบการเดินเรือไทยต้องรายงานแผนการเดินทางให้กับ ศรชล. ทราบทุกครั้งก่อนออกเดินทาง และมีกฎหมายในการตรวจสอบการติดตั้งเครื่องมือด้านความปลอดภัย เพื่อให้ได้มาตรฐานตามที่คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล (Maritime Safety Committee: MSC) กำหนด

3.1.3 ให้ผู้ประกอบการเพิ่มมาตรการในการป้องกันตนเองก่อนเดินทางเข้าพื้นที่เสี่ยงภัยให้มากยิ่งขึ้น และควรนำแนวทางของบริษัท ปตท. จำกัด มาเป็นกรณีศึกษาในการกำหนดแนวทางการป้องกันตนเองอย่างรัดกุมต่อไป

3.1.4 ให้ผู้ประกอบการเดินเรือไทย ติดตั้งระบบแจ้งข้อมูลเรืออัตโนมัติ (Automatic Identification System: AIS) มากกว่า 2 ตำแหน่ง เพื่อเป็นหลักประกันในด้านความปลอดภัยในการเดินเรือตามระบบมาตรฐานสากล และเพิ่มการประสานการช่วยเหลือที่รวดเร็วยิ่งขึ้น



3.1.5 ขอความร่วมมือให้บริษัทเจ้าของเรือที่ถูกปล้น รายงานหรือให้ข้อมูลที่ถูกต้องและเป็นจริงเพื่อเป็นกรณีศึกษาให้กับเรือลำอื่น ซึ่งหน่วยงานความมั่นคงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องใช้ข้อมูลจากผู้ประสบเหตุการณ์จริง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการเตรียมรับมือกับปัญหาโจรสลัดในอนาคตต่อไป

3.1.6 ควรร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและเอกชน ในการพัฒนาระบบการลงทะเบียนเรือเพื่อการค้าให้มีประสิทธิภาพเพียงพอ โดยควรทำให้กระบวนการลงทะเบียนมีขั้นตอนที่เป็นทางการ มีกฎ ระเบียบที่รัดกุมยิ่งขึ้น เพื่อเป็นอุปสรรคต่อการปลอมแปลงข้อมูลของโจรสลัด

3.2 ผู้ประกอบการเดินเรือไทย

3.2.1 ให้หน่วยงานความมั่นคงขยายความร่วมมือของคณะทำงานการลาดตระเวนร่วมในช่องแคบมะละกา (Malacca Straits Patrol Joint Working Group: MSP JWG) เพื่อเพิ่มเรือลาดตระเวนในจุดเสี่ยง และในพื้นที่นอกเหนือกรอบความร่วมมือ เนื่องจากจุดที่เรือไทยถูกปล้นส่วนใหญ่มักเกิดขึ้นนอกเหนือจากการแบ่งโซนพื้นที่รับผิดชอบในการลาดตระเวนของประเทศสมาชิก ซึ่งเป็นจุดที่มีการลาดตระเวนไม่ทั่วถึง

3.2.2 การประสานงานจากกองทัพเรือประเทศสมาชิกเครือข่ายในการจัดหมู่เรือคุ้มกันและเรือตรวจการณ์ให้กับเรือน้ำมัน/ เรือสินค้าที่เดินทางผ่านพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ โดยแนวทางปฏิบัติในมาตรการเร่งด่วนอาจเริ่มจากการจัดหมู่เรือคุ้มกัน เป็นระยะทางประมาณ 330 ไมล์ทะเล เพื่อการสกัดกั้นและขัดขวางการปฏิบัติการของโจรสลัด

3.2.3 ให้ ศรชล. มีระบบการแจ้งเตือนที่เป็น One Stop Service โดย ศรชล. ต้องเร่งยกระดับจาก “ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล” เป็น “ศูนย์อำนวยการในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล” เพื่อเป็นองค์กรในการอำนวยการ กำกับ การ และประสานการปฏิบัติ



ในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลกับหน่วยราชการอื่นๆ ของรัฐ และหน่วยงานด้านความมั่นคงทางทะเลระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องโดยตรง

3.2.4 พิจารณาความจำเป็น ของการจัดหน่วยกำลังติดอาวุธป้องกันโจรสลัด (Armed Guard on Board) บนเรือพาณิชย์ไทย โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรร่วมกันพิจารณาสภาพแวดล้อมและประเมินความเสี่ยงในพื้นที่อย่างรอบคอบ รวมถึงต้องร่วมกันกำหนดกฎหมาย หรือแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องเพื่อควบคุมการใช้ที่เหมาะสมต่อไป

3.2.5 การพิจารณาความเป็นไปได้ ที่จะให้มีการเตรียมจัดกำลังพลของหน่วยงานความมั่นคงเพื่อปฏิบัติหน้าที่ในการเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ (Vessel Protection Detachment: VPD) ในการสนับสนุนเรือไทยที่เดินทางผ่านพื้นที่ย่านอันตราย จากการกระทำอันเป็นโจรสลัดบริเวณช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ โดยการให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือตาม พ.ร.บ. ป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ.2534 เป็นชุดคุ้มครองเรือฯ ซึ่งถือเป็นการบังคับใช้กฎหมายบนเรือไทย อันเป็นการปฏิบัติการทางทหารนอกเหนือจากสงครามเพื่อความมั่นคง ตาม พ.ร.บ.จัดระเบียบราชการกระทรวงกลาโหม พ.ศ.2551

3.2.6 การพิจารณาความเป็นไปได้ ในการปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการพกพาอาวุธให้เป็นสากลมากยิ่งขึ้น โดยให้ผู้ประกอบการเดินเรือ สามารถพกพาอาวุธขึ้นเรือได้ เพื่อวัตถุประสงค์ในการปกป้องตนเองเมื่อเกิดเหตุอันตราย ซึ่งจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการป้องกันตนเอง และอาจส่งผลให้เหตุการณ์การปล้นเรือในพื้นที่ดังกล่าวมีแนวโน้มลดลง

3.2.7 ขอความร่วมมือกับประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซียในการนำผู้กระทำผิดมาลงโทษ ซึ่งแนวทางปฏิบัติที่ผ่านมาทำได้เพียง การตรวจค้น ยึดอาวุธ ทำให้หมดความสามารถในการปล้นแล้วปล่อยตัวไป ดังนั้นจึงต้องการขอความร่วมมือจากอินโดนีเซียและมาเลเซีย ในการแสดงความจริงใจในการแก้ไขปัญหาโจรสลัด และเพิ่มการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารด้านการสืบสวนสอบสวน เพื่อนำไปสู่การจับกุมผู้กระทำผิดต่อไป



3.2.8 การสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการเดินเรือไทย ที่ต้องเดินทางผ่านพื้นที่อันตราย โดยควรเพิ่มความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนเทคโนโลยีระหว่างกองทัพเรือกับบริษัทเจ้าของเรือให้มากยิ่งขึ้น เนื่องจากระดับเทคโนโลยีรวมทั้งอุปกรณ์ต่างๆ ในเรือรบกับเรือพาณิชย์มีความแตกต่างกันจึงอาจทำให้เกิดความไม่สอดคล้องในหลักการปฏิบัติได้

3.2.9 ให้บริษัทเจ้าของเรือ/ ผู้ปฏิบัติงานบนเรือพาณิชย์ มีโทรศัพท์มือถือผ่านดาวเทียม เพื่อติดต่อกับ ศปก.ทร. โดยตรง ขณะเดินเรือผ่านพื้นที่เสี่ยงภัย เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการตอบสนอง และช่วยเหลือติดตาม

4. ข้อเสนอแนะ

มาตรการเร่งด่วน

4.1 กำหนดมาตรการและแจ้งเตือน โดย ศรชล. ต้องออกกฎระเบียบหรือข้อบังคับให้บริษัทเจ้าของเรือแจ้งแผนการเดินทางของเรือที่จะเดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยงให้ ศรชล. ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 15 - 30 วัน เพื่อเป็นประโยชน์ในการกำหนดสถานะเป็นเป้าที่ต้องติดตามในระบบ (Contact of Interest: COI) หากต้องเดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยงภัย และกำหนดมาตรการให้ผู้ประกอบการเดินเรือไทยปฏิบัติตามคำแนะนำสำหรับเรือไทย ที่ต้องเดินทางผ่านพื้นที่ย่านอันตรายจากการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรืออย่างเคร่งครัด

4.2 เพิ่มระบบการสื่อสารให้มีประสิทธิภาพ โดยให้บริษัทเจ้าของเรือ/ ผู้ปฏิบัติงานบนเรือพาณิชย์ มีโทรศัพท์มือถือผ่านดาวเทียมติดต่อกับศูนย์ข้อมูลข่าวสารทางทะเล (ศขท.ศปก.ทร.) โดยตรง ขณะเดินเรือผ่านพื้นที่เสี่ยงภัย เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการช่วยเหลือและติดตาม



มาตรการระยะกลาง

4.3 การใช้ประโยชน์จากเรือที่ถูกโจรสลัดปล้น โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมสังเกตการณ์เรือที่ถูกโจรสลัดปล้นเมื่อเดินทางกลับถึงประเทศไทย ทั้งนี้หน่วยงานความมั่นคงต้องเป็นคลังความรู้ในประเด็นต่างๆ เช่น การทิ้งรอยการเคลื่อนที่ของเรือโดยการส่งสัญญาณผ่านเครื่องมือสื่อสาร การเก็บหลักฐานเพื่อการข่าว การให้ความรู้หรือฝึกอบรมแก่ลูกเรือในการสังเกตพฤติกรรมของกลุ่มโจรสลัด เพื่อเป็นกรณีศึกษาให้กับเรือพาณิชย์ลำอื่นต่อไป

4.4 การขยายความร่วมมือกับหน่วยงานความมั่นคง โดยเฉพาะคณะทำงานการลาดตระเวนร่วมในช่องแคบมะละกา (Malacca Straits Patrol Joint Working Group: MSP JWG) เพื่อเพิ่มเรือลาดตระเวนในจุดเสี่ยงและในพื้นที่นอกเหนือกรอบความร่วมมือ นอกจากนี้ กองทัพเรือควรนำกรณีของเรือบรรทุกน้ำมันที่ถูกปล้นไปหาหรือในที่ประชุมคณะทำงานการลาดตระเวนร่วมในช่องแคบมะละกา (Malacca Straits Patrol Joint Working Group: MSP JWG) เพื่อขยายความร่วมมือให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น

4.5 การพัฒนาขีดความสามารถของลูกเรือในการเผชิญเหตุ โดยภาครัฐควรมีการจัดหลักสูตรการฝึกอบรมสำหรับคนประจำเรือ ที่ต้องเดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยง เพื่อให้ลูกเรือมีความพร้อมในการเผชิญกับเหตุการณ์ภายใต้สภาวะกดดัน และการฝึกอบรมด้านการใช้กำลังในการต่อสู้ป้องกันตัว หากต้องเผชิญกับสถานการณ์ที่เลวร้าย

มาตรการระยะยาว

4.6 การใช้หน่วย Armed Guard บนเรือไทย เป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่มีประสิทธิภาพ เพื่อเสริมมาตรการในการป้องกันตนเองของเรือพาณิชย์ ดังนั้น หน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ควรพิจารณาร่วมกันอย่างรอบคอบในการศึกษาเงื่อนไขทางกฎหมาย โดยเฉพาะในประเด็นด้าน



ความมั่นคงและความกังวลของรัฐชายฝั่งเกี่ยวกับการแทรกซึมของกลุ่มก่อการร้ายหรือกองกำลังต่างชาติที่แฝงมาในรูปของหน่วย Armed Guard รวมทั้งภาระทางกฎหมายเมื่อมีผู้บริสุทธิ์ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการกระทำของหน่วย Armed Guard

4.7 *การทบทวนกฎหมาย* ทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนควรร่วมกันทบทวนกฎหมายเกี่ยวกับการพกพาอาวุธบนเรือให้มีความเป็นสากลมากยิ่งขึ้น โดยให้ผู้ประกอบการเดินเรือสามารถพกพาอาวุธตามที่รัฐกำหนดเพื่อวัตถุประสงค์ในการปกป้องตนเองเมื่อเกิดเหตุอันตราย

4.8 *การพิจารณาต้านกำลังพล* โดยกระทรวงกลาโหมควรเร่งพิจารณาความเป็นไปได้ที่จะให้มีการเตรียมจัดกำลังพลของหน่วยงานความมั่นคงในการปฏิบัติหน้าที่ในการเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ (Vessel Protection Detachment: VPD) เพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการเดินเรือไทยที่เดินทางผ่านพื้นที่ย่านอันตรายจากการกระทำอันเป็นโจรสลัดบริเวณช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ ซึ่งจะเป็นการพัฒนาขีดความสามารถให้กับหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบด้านการรักษาความมั่นคงทางทะเล ให้สามารถคุ้มครองและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลไว้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บทส่งท้าย

สถานการณ์การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธส่งผลกระทบต่อการค้า และการขนส่งทางทะเลของผู้ประกอบการเดินเรือไทยที่จำเป็นต้องใช้เส้นทางผ่านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงบริเวณช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้ โดยเฉพาะการมุ่งโจมตีเป้าหมายเรือสินค้าและเรือประมงไทยจนส่งผลกระทบต่อการค้าเดินกิจกรรมการค้า การขนส่งทางทะเล และเศรษฐกิจของประเทศไทยในระยะยาว และยังมีแนวโน้มจะยู่ติในระยะเวลายาวขึ้น ดังนั้นการสร้างสภาพแวดล้อมของเส้นทางคมนาคมขนส่งทางทะเลให้มีความปลอดภัย



ไม่สามารถดำเนินการได้โดยประเทศใดประเทศหนึ่ง ทราบเท่าที่ภัยคุกคามดังกล่าว ยังมีขีดความสามารถและมีองค์ประกอบการกระทำผิดที่เป็นลักษณะเครือข่าย (Organized Crime) จึงเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานความมั่นคงทางทะเลและผู้ประกอบการเดินเรือไทย ในการเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา ดังกล่าวอย่างจริงจัง เพื่อให้ประเทศไทยมีความมั่นคงทางทะเลและขยายไปสู่ความมั่นคงในภูมิภาคต่อไป



บรรณานุกรม

ภาษาไทย

1. กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ. คำแปลอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982. พิมพ์ครั้งที่ 1 กันยายน พ.ศ.2548. หน้า 45.
2. กองบังคับการตำรวจน้ำ. ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย (RECAAP). สืบค้นจาก <http://samuimarinepolice.go.th>.
3. การประชุมเชิงสัมมนาทางวิชาการศูนย์อาเซียนศึกษาฯ ครั้งที่ 3/2558 เรื่อง “ปัญหาโจรสลัดและผลประโยชน์ทางทะเลของอาเซียน”. วันพฤหัสบดีที่ 5 มีนาคม พ.ศ.2558 ณ ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์กองทัพไทย เฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา จว.ชลบุรี.
4. การประชุมเสวนาศูนย์วิจัยและผู้เชี่ยวชาญด้านอาเซียน (SSC ASEAN RESEARCH and EXPERT CENTRE: SAREC) ด้านความมั่นคงทางทะเล. วันพฤหัสบดีที่ 11 เมษายน พ.ศ.2558 ณ ห้องประชุมศูนย์วิจัยและผู้เชี่ยวชาญด้านอาเซียน ศศย.สปท.
5. การวัดขนาดเรือ: น้ำหนัก 1 ตัน (ตันกรอสส์) เท่ากับ 2.83 ลูกบาศก์เมตร หรือ 1 ตัน (ตันกรอสส์) เท่ากับ 100 ลูกบาศก์ฟุต. องค์กรความรู้เจ้าท่า. http://oldweb.md.go.th/marine_knowledge/e-harbour.php.



6. การเข้าเป็นภาคี UNCLOS 1982 ของไทย. นาวิกศาสตร์ ปีที่ 95 ฉบับวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2555. สืบค้นจาก <http://www.rtni.org/library/download/2555>.
7. เจมี เดทต์เมอร์. ความสำเร็จของมาตรการต่อต้านกลุ่มโจรสลัด. Asia-Pacific Defense Forum สืบค้นจาก <http://apdforum.com/th/article/rmiap/articles/online/features/2012/01/26/regional-piracy-report>.
8. นาวาเอก ดุลยวัฒน์ เชาวนดี ปัญหาข้อพิพาทหมู่เกาะในทะเลจีนใต้. สืบค้นจาก www.navedu.navy.mi.th.
9. นาวาเอก อนิรุธ สวัสดิ์. ปัญหาโจรสลัดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้: ผลกระทบการดำเนินการป้องกันและปราบปราม. สืบค้นจาก วารสารอินโดจีนศึกษา http://digital_collect.lib.buu.ac.th/ojs/index.php/asia/article/view/744.
10. บทความจากคอลัมน์ “ประธานคณะที่ปรึกษากองทัพเรือ เป็นประธานพิธีเปิดการประชุมหัวหน้าเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการของกองทัพเรือภูมิภาคแปซิฟิกตะวันตก (WPNS)” สืบค้นจาก กองประชาสัมพันธ์สำนักงานเลขาธิการกองทัพเรือ http://www3.navy.mi.th/index.php/main/detail/content_id/1928#sthash.5sYc5lUL.dpuf.
11. บทความจากคอลัมน์ “โจรสลัด ทำศก.โลกเสียหายกว่า 12,000 ล้านดอลลาร์”. สืบค้นจาก www.news.voicetv.co.th/world/2167.html.



12. บทความจากคอลัมน์ “Hot Issue : ข้อมูลชิ้นน่าน้ำอาเซียนสุดอันตราย
ชิ้นแทน “สวรรค์แห่งใหม่ของโจรสลัด” แทนที่โซมาเลีย”. สืบค้นจาก
<http://www.manager.co.th/Around/ViewNews.aspx?NewsID=957000011083>.
13. ผลการปฏิบัติงาน ศรชล. ประจำปี 2558. สืบค้นจาก <http://www.civil.navy.mi.th/sonchonindex.html>.
14. พันเอก วิชัย ชูเชิด. การก่อการร้ายทางทะเลกับโจรสลัดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
สถานการณ์และผลกระทบต่อเส้นทางการขนส่งทางทะเล. สืบค้นจาก
http://digital_collect.lib.buu.ac.th/ojs/index.php/asia/article/view/725.
15. ศรีณย์ เพ็ชรพิรุณ (2549). สมุทรกรณี .พิมพ์ครั้งที่ 1. สำนักพิมพ์
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. กรุงเทพฯ.

ภาษาอังกฤษ

16. Adam J. Young and Mark J. Valencia. “Conflation of Piracy and
Terrorism in South East Asia” Contemporary Southeast Asia.
25(2). 2003. P.270.
17. “Primer: Piracy in Asia”. The Virtual Information Centre at US.
Pacific Command. อ้างถึงใน นาวาเอก อนิรุช สุวัสถี. ปัญหาโจรสลัด
ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ : ผลกระทบการดำเนินการป้องกันและ
ปราบปราม. วารสารอินโดจีนศึกษา. http://digital_collect.lib.buu.ac.th/ojs/index.php/asia/article/view/744.



18. Report for April 2015. Appendices Definitions & Methodology in Classifying Incidents. www.recaap.org/AlertsReports/IncidentReports.aspx.
19. Sam Bateman. “Piracy and Maritime Terrorism”. Maritime Studies. November-December 1997: 23.



ภาคผนวก





ภาคผนวก ก

การประชุมเชิงสัมมนาทางวิชาการศูนย์อาเซียนศึกษาฯ ครั้งที่ 3/2558

เรื่อง “ปัญหาโจรสลัดและผลประโยชน์ทางทะเลของอาเซียน”

วันพฤหัสบดีที่ 5 มีนาคม พ.ศ.2558

ณ ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์กองทัพไทย เฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา จังหวัดชลบุรี



1. พิธีเปิดการประชุมเชิงสัมมนา เรื่อง “ปัญหาโจรสลัดและผลประโยชน์ทางทะเลของอาเซียน” โดย พลเอกสุรพันธ์ วงศ์ไทย ผู้บัญชาการสถาบันวิชาการป้องกันประเทศ



2. วิทยากรโดย ผศ.ดร.พรณชฎา ศิริวรรณบุศย์ อาจารย์ประจำคณะสังคมศาสตร์ และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล, น.อ.สุรศักดิ์ ประทานวรปัญญา (ร.น.) ผู้อำนวยการกองกิจการความมั่นคงทางทะเล กรมยุทธการทหารเรือ





3. วิทยากรโดย ดร.วศิน ยูวนะเตมีย์ คณบดีคณะเทคโนโลยีทางทะเล มหาวิทยาลัยบูรพา



4. เริ่มการประชุมเชิงสัมมนาในหัวข้อ เรื่อง “ปัญหาโจรสลัดและผลประโยชน์ทางทะเลของอาเซียน”





ภาคผนวก ข

การประชุมเสวนาศูนย์วิจัยและผู้เชี่ยวชาญด้านอาเซียน (SSC ASEAN RESEARCH and EXPERT CENTRE: SAREC)

“ด้านความมั่นคงทางทะเล”

วันพฤหัสบดีที่ 11 มิถุนายน พ.ศ.2558

ณ ห้องประชุมศูนย์วิจัยและผู้เชี่ยวชาญด้านอาเซียน ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ



1. การประชุมเสวนาในช่วงเวลา 1330 – 1630 น. เป็นการเสวนาในด้านความมั่นคงทางทะเล บรรยายโดย ผศ.ดร.พรณชฎา ศิริวรรณบุศย์ อาจารย์ประจำคณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ในการประชุมเสวนาครั้งนี้ นักวิจัยเข้าร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ โดยมี น.ส.ศิวสิย์ สิริโรจน์บริรักษ์ เป็นผู้ดำเนินการอภิปรายการเสวนา และเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบในด้านความมั่นคงทางทะเล





2. คณะนักวิจัยได้เข้าร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และร่วมซักถามถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ในด้านความมั่นคงทางทะเล ทั้งภาพรวมสถานการณ์ด้านสถิติการกระทำอันเป็นโจรสลัดบริเวณน่านน้ำทะเลจีนใต้ มูลเหตุจูงใจในการกระทำอันเป็นโจรสลัด และสิ่งที่อาเซียนจะต้องพิจารณาเกี่ยวกับปัญหาโจรสลัดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้





ภาคผนวก ค

การสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึก (In-depth Interview) กับสมาคมเจ้าของเรือไทย
ในประเทศไทย

“การแก้ไขปัญหาโจรสลัดในพื้นที่ช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้
กรณีศึกษา การประสานงานเพื่อป้องกันระหว่างผู้ประกอบการเดินเรือไทย
กับหน่วยงานด้านความมั่นคง”

วันพฤหัสบดีที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ.2558

ณ ห้องประชุมศูนย์ปฏิบัติการกองทัพเรือ (ศปก.ทร.)



1. นายภูมินทร์ หะรินสุต ประธานสมาคมเจ้าของเรือไทยและนักวิจัยได้เข้าเยี่ยมชม
ห้องศูนย์ยุทธการ ศรชล. โดยมี น.อ.จุมพล นาคบัว (ร.น.) เป็นผู้บรรยายสรุป





2. คณะสมาคมเจ้าของเรือไทยและนักวิจัย รับฟังข้อมูลการดำเนินงานของ ศรชล. ในประเด็นเรื่อง สถิติ และสถานการณ์การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือ โดยใช้อาวุธ บริเวณช่องแคบมะละกาและทะเลจีนใต้





3. นักวิจัย โดย น.ส.ศิวลีย์ สิริโรจน์บริรักษ์ ได้สัมภาษณ์เชิงลึกและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับนายภูมินทร์ หะรินสุต ประธานสมาคมเจ้าของเรือไทย, เรือตรีสุรพล มีเสถียร รองประธานสมาคมเจ้าของเรือไทย, นายโกวิท กุวานนท์ ที่ปรึกษาสมาคมเจ้าของเรือไทย, นายแพทย์วรวิทย์ วิศิษฐ์กิจการ เหนรัญญิก สมาคมเจ้าของเรือไทย, นายชาญณรงค์ ถึงฝั่ง และกัปตันสุชาติ นุชเจริญ กรรมการสมาคมเจ้าของเรือไทย ณ ห้องประชุมศูนย์ปฏิบัติการกองทัพเรือ (ศปก.ทร.)





ภาคผนวก ง

สรุปลสาระสำคัญของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 โดยสังเขป

อนุสัญญานี้ มีบทบัญญัติครอบคลุมเรื่องเกี่ยวกับกฎหมายทะเลอย่างกว้างขวาง ทั้งส่วนที่ซ้ำซ้อนกับอนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ.1958 และส่วนอื่นๆ ที่บัญญัติขึ้นใหม่รวมทั้งสิ้น 17 ภาค มีข้อบัญญัติ 320 ข้อ มีสาระสำคัญโดยสังเขป ดังนี้

ภาค 1 บทนำ (Introduction)

- การใช้ถ้อยคำ และขอบเขตกำหนดนิยามเฉพาะคำศัพท์ เช่น
- บริเวณพื้นที่ (Area)
- องค์กร (Authority)
- กิจกรรมในบริเวณพื้นที่ (Activities in the Area)
- ภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Pollution of the marine environment)
- การเททิ้ง (Dumping) เป็นต้น

ภาค 2 ทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง (Territorial Sea and Contiguous Zone)

- รัฐชายฝั่งมีอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตกว้าง 12 ไมล์ทะเล (1 ไมล์ทะเล = 1.852 กิโลเมตร) วัดจากเส้นฐานที่กำหนดตามอนุสัญญานี้
- เรือต่างชาติ (รวมทั้งเรือรบและเรือพาณิชย์) สามารถใช้ “สิทธิการผ่านโดยสุจริต” ในทะเลอาณาเขต การผ่านโดยสุจริต หมายความว่าไม่เสื่อมเสียต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง



- ในเขตต่อเนื่อง ถัดจากทะเลอาณาเขตออกมา 12 ไมล์ทะเล รัฐชายฝั่งสามารถควบคุม และลงโทษการฝ่าฝืนกฎหมายที่กระทำภายในอาณาเขตหรือทะเลอาณาเขต เกี่ยวกับการศุลกากร การคลัง การเข้าเมือง และการสุขาภิบาล

ภาค 3 ช่องแคบที่ใช้เพื่อการเดินเรือระหว่างประเทศ (Straits Used for International Navigation)

- เรือและอากาศยานทุกชาติ สามารถใช้สิทธิการเดินทางผ่านช่องแคบที่ใช้เพื่อการเดินเรือระหว่างประเทศ
- การเดินทางผ่าน หมายถึง เสรีภาพในการเดินเรือและการบินผ่านเพื่อมุ่งประสงค์จะผ่านช่องแคบอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว โดยปราศจากการคุกคามต่อรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบ
- รัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบ อาจออกกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือและอื่นๆ เกี่ยวกับการผ่าน

ภาค 4 รัฐหมู่เกาะ (Archipelagic States)

- รัฐที่ประกอบด้วยกลุ่มหนึ่ง หรือหลายกลุ่มของเกาะที่เกี่ยวข้องกันอย่างใกล้ชิด และน่านน้ำที่เชื่อมติดต่อระหว่างกันมีอธิปไตยเหนือพื้นที่ทางทะเล ที่ถูกปิดล้อมด้วยเส้นฐานตรงที่ลากเชื่อมต่อระหว่างจุดนอกสุดของเกาะ
- เรือของรัฐอื่น มีสิทธิการผ่านช่องทางทะเล ที่กำหนดโดยรัฐหมู่เกาะ (right of passage through sea lanes)

ภาค 5 เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone)

- รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตย (Sovereign right) เหนือเขต 200 ไมล์จากชายฝั่งเกี่ยวกับทรัพยากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และมีเขตอำนาจเกี่ยวกับการวิจัยทางวิทยาศาสตร์ และการคุ้มครองรักษาสิ่งแวดล้อม



- รัฐอื่นมีเสรีภาพในการเดินเรือ บินผ่าน วางสายเคเบิลและท่อใต้ทะเล
- ให้รัฐชายฝั่งร่วมมือกันในการอนุรักษ์ชนิดพันธุ์ที่ย้ายถิ่นอยู่เสมอ และสัตว์ทะเลที่เสี่ยงสูญพันธุ์
- รัฐไร้ฝั่งทะเลและรัฐที่เสียเปรียบทางภูมิศาสตร์ มีสิทธิใช้ทรัพยากรส่วนที่เหลือ (surplus) ของรัฐชายฝั่งในภูมิภาคเดียวกัน
- การกำหนดเขตทางทะเลระหว่างรัฐที่อยู่ตรงข้ามหรือประชิด ให้ทำความตกลงกันบนมูลฐานของกฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อให้บรรลุผลอันเที่ยงธรรม (equitable solution)

ภาค 6 ไหล่ทวีป (Continental Shelf)

- รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยเหนือไหล่ทวีป ในการแสวงผลประโยชน์จากทรัพยากรบนไหล่ทวีป (สิทธินี้ไม่กระทบน่านน้ำและอากาศ)
- เขตไหล่ทวีปขยายได้อย่างน้อย 200 ไมล์จากชายฝั่ง หรืออาจถึง 350 ไมล์ หรือไม่เกิน 100 ไมล์จากเส้นน้ำลึกเท่า 2,500 เมตร ขึ้นอยู่กับธรรมชาติและรูปร่างของขอบทวีป
- รัฐชายฝั่งต้องชำระเงินให้กับองค์กรพื้นที่ท้องทะเลระหว่างประเทศ (International Sea-Bed Authority) เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ทรัพยากรที่เกิน 200 ไมล์ออกไป
- คณะกรรมาธิการเขตไหล่ทวีป ทำหน้าที่แนะนำรัฐเกี่ยวกับการกำหนดเขตขอบนอกของไหล่ทวีป

ภาค 7 ทะเลหลวง (High Seas)

- รัฐทั้งปวงมีเสรีภาพในการเดินเรือ บินผ่าน วิจัย และทำการประมง ในทะเลหลวง ซึ่งเป็นบริเวณที่อยู่นอกเหนือเขตอำนาจของรัฐใด
- รัฐมีหน้าที่ร่วมมือกันใช้มาตรการอนุรักษ์ และจัดการทรัพยากรมีชีวิตในทะเลหลวง



ภาค 8 ระบอบของเกาะ (Regime of Islands)

- เกาะมี ทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ และไหล่ทวีปได้ โดยมีวิธีการกำหนดเขตเช่นเดียวกับอาณาเขตที่เป็นแผ่นดิน
- โขดหินที่ไม่สามารถเป็นที่อาศัยของมนุษย์ และไม่สามารถยังชีพทางเศรษฐกิจได้ (non-economic viability) ย่อมไม่มีทะเลอาณาเขต หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือไหล่ทวีปของตน

ภาค 9 ทะเลปิดหรือกึ่งปิด (Enclosed or Semi-Enclosed Sea)

- รัฐที่อยู่กับทะเลปิดหรือกึ่งปิด ควรร่วมมือกันในการจัดการทรัพยากรมีชีวิต ประสานนโยบายการวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ประสานงานด้านการคุ้มครองและการรักษาสัตว์แควดล้อม

ภาค 10 สิทธิของรัฐไร้ฝั่งทะเลที่จะออกไปสู่และเข้ามาจากทะเลและเสรีภาพในการผ่าน (Right of Access of Land-Locked State to and from the Sea and Freedom of Transit)

- ประชาชนและสินค้าของรัฐไร้ฝั่งทะเลต้องได้รับสิทธิที่จะออกไปสู่หรือเข้ามาจากทะเล ผ่านรัฐเพื่อนบ้านที่มีชายฝั่งทะเล โดยความตกลงระหว่างกัน

ภาค 11 บริเวณพื้นที่ (The Area)

- บริเวณพื้นที่ หมายถึง พื้นดินท้องทะเล (sea-bed) พื้นมหาสมุทร (ocean floor) และดินใต้ผิวดิน (subsoil) ที่อยู่พ้นขอบเขตของเขตอำนาจรัฐ
- กิจกรรมทั้งปวงในบริเวณพื้นที่ต้องถูกควบคุมโดยองค์กรพื้นดินท้องทะเลระหว่างประเทศ (International Sea-Bed Authority) ภายใต้หลักการที่ว่า บริเวณพื้นที่และทรัพยากรในบริเวณพื้นที่เป็นมรดกร่วมกันของมนุษยชาติ



- มีระบบในการสำรวจและแสวงประโยชน์ แร่ธาตุพื้นท้องทะเล ซึ่งดำเนินการโดยองค์กรและโดยรัฐภาคี (หรือรัฐวิสาหกิจ บุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลที่ถือสัญชาติรัฐภาคี) ดำเนินการร่วมกับองค์กรภายใต้สัญญาความร่วมมือ
- องค์กรฯ มีหน้าที่ กำหนดกฎเกณฑ์ ข้อบังคับ และวิธีการทำเหมืองแร่พื้นท้องทะเล
- องค์กรฯ ประกอบด้วย รัฐวิสาหกิจเพื่อการทำเหมืองแร่ (Enterprise for Mining), สมัชชา (Assembly), คณะมนตรี (Council) และสำนักเลขาธิการ (Secretariat)

ภาค 12 การคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Protection and Preservation of the Marine Environment)

- รัฐทั้งปวงมีพันธกรณีที่จะต้องใช่วิธีการที่พึงปฏิบัติได้ดีที่สุด ตามแต่จะเลือก เพื่อป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษทางทะเลจากแหล่งใดๆ
- รัฐทั้งปวงจะต้องร่วมมือกันในระดับโลก และระดับภูมิภาค ในการแจ้งให้รัฐอื่นทราบเกี่ยวกับความเสียหายที่ใกล้จะเกิดขึ้น หรือเกิดขึ้นจริง และต้องพัฒนาแผนฉุกเฉิน (contingency plan) เพื่อต่อต้านภาวะมลพิษ
- รัฐทั้งปวงจะส่งเสริมในด้านความช่วยเหลือทางเทคนิค การติดตาม ตรวจสอบและการประเมินด้านสิ่งแวดล้อม
- กฎเกณฑ์ระหว่างประเทศและกฎหมายของชาติ จะต้องนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล อันเกิดจากแหล่งทางบกและกิจกรรมของมหาสมุทรและพื้นดินท้องทะเล รวมถึงการทิ้งเท (dumping)



- การบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย เป็นความรับผิดชอบของ รัฐชายฝั่ง รัฐเจ้าของท่า และรัฐเจ้าของธง ขึ้นอยู่กับธรรมชาติ แหล่ง/ บริเวณที่เกิดการกระทำผิด
- มาตรการป้องกัน (Safeguards) สามารถใช้ได้ในกรณีที่วิธีการ ในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายไม่เหมาะสม
- บริเวณที่ปกคลุมด้วยน้ำแข็ง (ice-covered areas) อาจได้รับความคุ้มครองโดยเกณฑ์พิเศษเพื่อต่อต้านภาวะมลพิษจากเรือ
- รัฐทั้งปวงจะต้องรับผิดชอบ สำหรับความเสียหายอันเกิดจากการ ละเมิดพันธกรณีระหว่างประเทศ ในการต่อสู้ภาวะมลพิษ ทางทะเล
- พันธกรณีภายใต้อนุสัญญาอื่นๆ ว่าด้วยการคุ้มครองและ รักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลจะต้องไม่ถูกทำให้เสียโดยอนุสัญญานี้
- เรือรบได้รับการคุ้มกันอธิปไตย (sovereign immunity) จาก ข้อบังคับเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่บังคับใช้โดยรัฐอื่น แต่รัฐที่เป็น เจ้าของจะต้องประกันว่า เรือรบของตนกระทำการในลักษณะที่ สอดคล้องกับอนุสัญญาเท่าที่จะพึงปฏิบัติได้

ภาค 13 การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล (Marine Scientific

Research)

- รัฐทั้งปวงมีสิทธิในการทำวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล เฉพาะ เพียงเพื่อความมุ่งประสงค์ในทางสันติ
- การวิจัยในเขตเศรษฐกิจจำเพาะและบนไหล่ทวีป ต้องได้รับความยินยอมจากรัฐชายฝั่ง
- สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ทางวิทยาศาสตร์ ต้องไม่รบกวนเส้นทาง เดินเรือและต้องติดเครื่องหมาย และสัญญาณเตือนภัย
- รัฐและองค์การระหว่างประเทศ ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย ที่เกิดขึ้นจากการทำวิจัย



- รัฐที่ทำการวิจัยอาจร้องขอให้คณะกรรมการไกล่เกลี่ย (conciliation commission) ระงับข้อพิพาทเกี่ยวกับโครงการวิจัย

ภาค 14 การพัฒนาและการถ่ายทอดเทคโนโลยี (Development and Transfer of Marine Technology)

- รัฐทั้งปวงมีหน้าที่ส่งเสริมการพัฒนา และการถ่ายทอดเทคโนโลยีทางทะเลตามข้อกำหนดที่เป็นธรรมและตามสมควร โดยคำนึงถึงผลประโยชน์อันชอบธรรมทั้งผู้เป็นเจ้าของ ผู้ให้ และผู้รับเทคโนโลยี
- ส่งเสริมการจัดตั้ง และเสริมสร้างความแข็งแกร่งของศูนย์วิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติและภูมิภาค

ภาค 15 การระงับข้อพิพาท (Settlement of Disputes)

- รัฐภาคีมีพันธกรณีที่จะต้องระงับข้อพิพาทโดยสันติ
- กรณีไม่อาจระงับระดับทวิภาคี ต้องเสนอข้อพิพาทสู่วิธีการเชิงบังคับ โดยอาจเลือกวิธีพิจารณาข้อใดข้อหนึ่งจาก 1) ศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ (International Tribunal for the Law of the Seas) 2) ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ (International Court of Justice) 3) ศาลอนุญาโตตุลาการ (Arbitration) ตั้งขึ้นตามภาคผนวก 7 4) ศาลอนุญาโตตุลาการพิเศษ (Special arbitrations)
- การประมง (fisheries)
- การป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล (protection and preservation of marine environment)
- การวิจัยทางวิทยาศาสตร์ทางทะเล (marine scientific research)
- การเดินเรือ รวมถึงมลพิษจากเรือและการทิ้ง navigation (including pollution from vessels and dumping)



- ข้อพิพาทบางประเภทเสนอให้พิจารณาโดยไกล่เกลี่ย อันไม่มีผลผูกพันคู่กรณี
- รัฐมีข้อยกเว้น ไม่ยอมรับการพิจารณาเชิงบังคับเรื่องที่เปราะบาง เช่น การกำหนดเขตแดนทางทะเลและกิจกรรมทางทหาร (โดยต้องตั้งข้อสงวนต่อเลขาธิการสหประชาชาติ)

ภาค 16 บทบัญญัติทั่วไป (General Provisions)

- รัฐทั้งปวง ต้องปฏิบัติตามพันธกรณีที่อยู่ในอนุสัญญานี้ ด้วยความสุจริตและจะไม่ใช้สิทธิในทางที่ผิด และงดเว้นการคุกคามโดยใช้กำลัง อันขัดต่อกฎหมายระหว่างประเทศ
- รัฐไม่มีพันธกรณี ต้องเปิดเผยข้อสนทนาที่ขัดผลประโยชน์ด้านความมั่นคง
- รัฐชายฝั่งมีเขตอำนาจเหนือวัตถุโบราณคดี และทางประวัติศาสตร์ ที่พบในทะเลภายในเขตต่อเนื่อง (24 ไมล์ทะเลจากฝั่ง)

ภาค 17 บทบัญญัติสุดท้าย (Final Provisions)

- บทบัญญัติที่ไม่เกี่ยวกับพื้นดินท้องทะเล สามารถแก้ไขเพิ่มเติม และมีผลบังคับใช้ภายหลังจาก 1 ปี นับจากวันที่ 2/3 รัฐภาคีให้สัตยาบัน
- การแก้ไขบทบัญญัติเกี่ยวกับพื้นดินท้องทะเล ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะมนตรีและสมัชชา โดยจะมีการพิจารณา ทบทวนทุก 15 ปี
- อนุสัญญามีผลบังคับใช้ 1 ปี นับจากวันที่รัฐภาคีที่ 60 ให้สัตยาบันสารหรือภาคยานุวัติสาร







ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

62 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

โทร. 0 2275 5716 เว็บไซต์ www.sscthailand.org