

ประเด็นการเมือง ฉบับที่ E27	23 พ.ค. 68	วิทยาลัยการทัพบก
ประเด็น ภัยเงียบในน่านน้ำอาเซียน	ภัยเงียบในน่านน้ำอาเซียน: รัฐบาลไทยเผชิญความท้าทายด้านความมั่นคงทางทะเล	
ประเด็นสำคัญ	- ปัญหาการละเมิดอธิปไตยเรือและธงสะดวก: ความท้าทายในการบังคับใช้กฎหมายทางทะเล - ปัญหาการใช้เรือประมงในการขนส่งยาเสพติด: เจตนาหลักหรือภารกิจพ่วง - สถิติการจับกุมและแนวโน้มการลักลอบขนยาเสพติดทางทะเลในภูมิภาค - บทบาทของ ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) และความร่วมมือระหว่างประเทศ และข้อจำกัดที่สำคัญของ ศรชล. - พัฒนาการของการแก้ไขปัญหาโดยรัฐบาลไทย - ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านความมั่นคงทางทะเลของไทย	



ภัยเงียบในน่านน้ำอาเซียน: รัฐบาลไทยเผชิญความท้าทายด้านความมั่นคงทางทะเล

การจับกุมเรือประมงขนยาเสพติดในน่านน้ำอินโดนีเซียที่เกิดขึ้นล่าสุด เปิดประเด็นคำถามสำคัญเกี่ยวกับความมั่นคงทางทะเลและการลักลอบค้ายาเสพติดข้ามชาติในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นายกรัฐมนตรีแพทองธาร ชินวัตร ในฐานะผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ได้รับทราบรายงานกรณีเรือประมง "Aungtoetoe99" ถูกจับขนยาเสพติดที่อินโดนีเซีย โดยยืนยันว่าเรือที่ถูกจับกุมไม่ปรากฏในฐานข้อมูลเรือประมงไทย

ปัญหาการละเมิดอธิปไตยเรือและธงสะดวก (Flag of Convenience): ความท้าทายในการบังคับใช้กฎหมายทางทะเล

ประเด็นสำคัญที่เกิดขึ้นจากกรณีนี้คือความยากลำบากในการระบุสัญชาติที่แท้จริงของเรือที่ทำผิดกฎหมาย ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการที่เรือลำดังกล่าวอาจใช้ "ธงความสะดวก" (Flag of Convenience) หมายถึง การที่เรือสินค้าจดทะเบียนในประเทศที่แตกต่างจากประเทศที่เจ้าของเรืออยู่หรือถือสัญชาติ การจดทะเบียนภายใต้ธงสะดวกมักมีวัตถุประสงค์เพื่อหลีกเลี่ยงต้นทุนการดำเนินงานหรือหลีกเลี่ยงกฎระเบียบบางอย่างของประเทศเจ้าของเรือ ซึ่งในการดำเนินกิจกรรมผิดกฎหมาย ธงสะดวกเป็นการจดทะเบียนเรือในประเทศที่ไม่ใช่ประเทศที่เป็นเจ้าของเรือที่แท้จริง โดยมักเลือกประเทศที่มีการควบคุมหรือการบังคับใช้กฎหมายที่หย่อนยาน ซึ่งเอื้อต่อการหลีกเลี่ยงการตรวจสอบและการบังคับใช้กฎหมาย

ตามข้อมูลที่ปรากฏ กรณีของเรือ "Aungtoetoe99" นั้นมีความซับซ้อนเนื่องจากมีการชักธงชาติไทย แต่เมื่อมีการตรวจสอบพบว่าเรือลำดังกล่าวไม่ได้จดทะเบียนในฐานะข้อมูลเรือประมงของไทย นอกจากนี้ ได้ก่เรือที่อ้างว่าเป็นคนไทย ชื่อ "บ่าวพร กิ่งแก้ว" ก็ไม่พบการจดทะเบียนในระบบทะเบียนราษฎรของไทย โดยได้ก่เรือว่าเกิดที่เมียนมา มีพ่อหรือแม่เป็นคนเมียนมา พักอาศัยอยู่ที่ระนอง และอ้างว่ามีบัตรประชาชนของทั้งเมียนมาและไทย



การระบุสัญชาติของเรือที่แท้จริงเป็นไปตามหลักการของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS) ที่กำหนดให้ต้องมี "ความเกี่ยวข้องอย่างแท้จริง" (genuine link) ระหว่างรัฐกับเรือที่ชักธงของรัฐนั้น แต่ในทางปฏิบัติ มีหลายประเทศที่อนุญาตให้จดทะเบียนเรือโดยไม่ได้ตรวจสอบประวัติของเรืออย่างเข้มงวด ทำให้เกิดช่องว่างในการบังคับใช้กฎหมายทางทะเล

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการทำประมงและความมั่นคงทางทะเลของไทยรวมถึงพระราชกำหนดการประมง พ.ศ. 2558 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 รวมทั้งกฎระเบียบการป้องกัน ยับยั้งและจัดการทำการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงานและไร้การควบคุม (IUU Fishing) ซึ่งทั้งหมดนี้มีเป้าหมายในการควบคุมการทำประมงที่ผิดกฎหมาย และกิจกรรมผิดกฎหมายทางทะเลอื่นๆ

ปัญหาการใช้เรือประมงในการขนส่งยาเสพติด: เจตนาหลักหรือภารกิจพ่วง



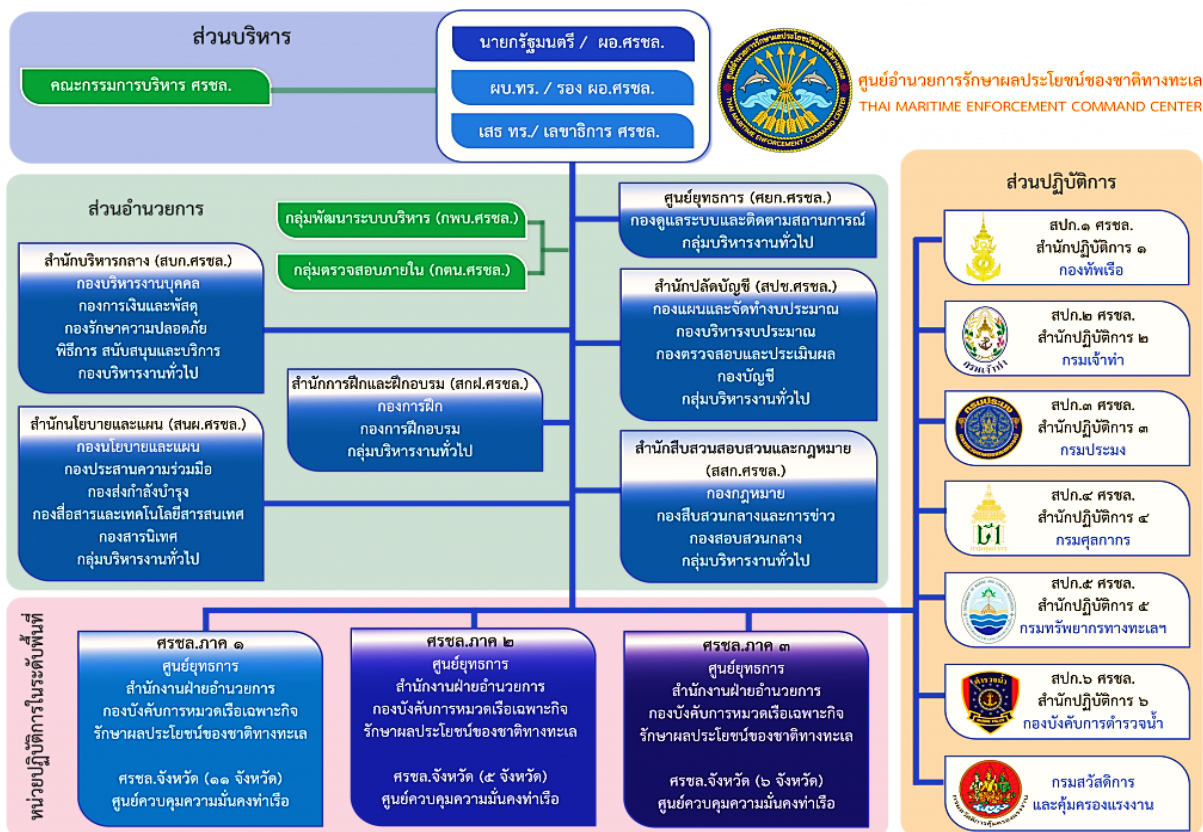
กรณีนี้สะท้อนให้เห็นว่าการขนส่งยาเสพติดทางทะเลโดยใช้เรือประมงเป็นพาหนะเป็นวิธีการที่องค์กรอาชญากรรมข้ามชาตินิยมใช้ เนื่องจากเรือประมงสามารถเดินทางในน่านน้ำได้โดยไม่ต้องดึงดูดความสนใจมากนัก และมีความคล่องตัวในการหลบเลี่ยงการตรวจจับ จากการวิเคราะห์รูปแบบการดำเนินการและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง มีความเป็นไปได้ว่าเรือที่ถูกจับกุมนี้มีเจตนาหลักในการขนส่งยาเสพติดโดยตรง ไม่ใช่เพียงการพ่วงกิจกรรมผิดกฎหมายไปกับการทำประมงตามปกติ เนื่องจากเมื่อทางการอินโดนีเซียตรวจค้นพบว่าเรือไม่มีอุปกรณ์จับปลาและไม่มีปลาบนเรือ แต่กลับพบยาเสพติดจำนวนมาก ซึ่งประกอบด้วยเมทแอมเฟตามีน (ยาบ้า) 705 กก. และโคเคน รวมน้ำหนักประมาณ 1.9 ตัน มูลค่ากว่า 1.4 หมื่นล้านบาท

องค์การสหประชาชาติว่าด้วยยาเสพติดและอาชญากรรม (UNODC) รายงานว่าภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะบริเวณสามเหลี่ยมทองคำที่ติดกับพรมแดนของประเทศไทย เมียนมา และลาว เป็นหนึ่งในเส้นทางค้ายาเสพติดที่ใหญ่ที่สุดในโลก โดยยาเสพติดสังเคราะห์ประเภทเมทแอมเฟตามีนมีการผลิตและการค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง กรณีการจับกุมเรือประมงขนยาเสพติดของอินโดนีเซียล่าสุดนี้สอดคล้อง

กับแนวโน้มดังกล่าว โดยเรือลำนี้ถูกจับกุมในขณะที่แล่นอยู่ในน่านน้ำใกล้กับจังหวัดหมู่เกาะรีเว ซึ่งเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคได้

บทบาทของศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ศรชล. และความร่วมมือระหว่างประเทศ

ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ภายใต้การนำของนายกรัฐมนตรีแพทองธารมีบทบาทสำคัญในการประสานงานกับหน่วยงานความมั่นคงทั้งในและระหว่างประเทศ การที่นายกรัฐมนตรีเน้นย้ำถึงความร่วมมือกับทุกประเทศในการจัดการกับผู้กระทำความผิดสะท้อนให้เห็นถึงแนวทางนโยบายที่มุ่งแก้ไขปัญหายาอย่างเป็นระบบ ในกรณีนี้ ศรชล. ได้ประสานการตรวจสอบกับหน่วยงานต่างประเทศและหน่วยงานภายในประเทศเพื่อระบุสัญชาติของเรือ โดยสถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงจาร์กาตา กำลังประสานงานกับกระทรวงการต่างประเทศอินโดนีเซียเพื่อตรวจสอบสัญชาติของผู้ควบคุมเรือ



ความท้าทายสำคัญ คือ การพัฒนากลไกความร่วมมือระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเฉพาะการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารอย่างรวดเร็วและเหมาะสม การตรวจสอบเรือต้องสงสัย และการดำเนินการทางกฎหมายกับผู้กระทำความผิด ในระดับภูมิภาค มีความพยายามในการสร้างความร่วมมือผ่านกลไกต่างๆ เช่น ASEAN Seaport Interdiction Task Force และ Forum on Maritime Trafficking Routes – Southeast Asia (MTR-SEA) ซึ่งเป็นเวทีให้หน่วยงานบังคับใช้กฎหมายได้เสริมสร้างการประสานงานกับหน่วยงานระดับภูมิภาค อย่างไรก็ตาม ความท้าทายยังคงมีอยู่ในการทำให้ความร่วมมือนี้มีประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ

ข้อจำกัดที่สำคัญของ ศรชล.

1. การขาดกำลังปฏิบัติการโดยตรง จากเนื้อหาในเอกสารพบว่า ศรชล. ทำหน้าที่หลักเป็น "ศูนย์ประสานงาน" มากกว่าหน่วยปฏิบัติการ ซึ่งแตกต่างจากหน่วยยามฝั่ง (Coast Guard) ของประเทศอื่นที่มีกำลังและอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายโดยตรง ทำให้ต้องพึ่งพาการประสานงานกับหน่วยงานอื่น เช่น กองทัพเรือ กรมเจ้าท่า และตำรวจ

2. ความท้าทายด้านการบูรณาการ แม้ว่าเอกสารจะกล่าวถึงการ "บูรณาการ" แต่ในทางปฏิบัติการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ยังมีข้อจำกัด เนื่องจากแต่ละหน่วยงานมีภารกิจและวัฒนธรรมองค์กรที่แตกต่างกัน

พัฒนาการของการแก้ไขปัญหาโดยรัฐบาลไทย

ยุคแรก (พ.ศ. 2543-2553) การวางรากฐานระบบการตรวจตรา ดำเนินการจัดตั้งศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ในปี 2540 การทำงานยังมีข้อจำกัดด้านอำนาจตามกฎหมายและทรัพยากร เน้นการแก้ปัญหาตามสถานการณ์มากกว่าการป้องกันเชิงรุก ขาดการบูรณาการข้อมูลข่าวสารระหว่างหน่วยงาน ซึ่งยังมีข้อจำกัดด้านเทคโนโลยีในการเฝ้าระวังทางทะเล

ยุคที่สอง (พ.ศ. 2554-2563) การปฏิรูปกฎหมายและการบังคับใช้ ออกพระราชกำหนดการประมง พ.ศ. 2558 เพื่อแก้ปัญหการทำประมงผิดกฎหมาย จัดตั้งศูนย์ควบคุมการแจ้งเรือเข้า-ออก (PIPO) ตราพระราชบัญญัติการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. 2562 ยกระดับ ศรชล. เริ่มนำเทคโนโลยีมาใช้มากขึ้น เช่น ระบบติดตามเรือ (VMS) และอากาศยานไร้คนขับ โดยเพิ่มความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร แต่ยังมีข้อจำกัด

ยุคปัจจุบัน (พ.ศ. 2564-ปัจจุบัน) การบูรณาการและเทคโนโลยีสมัยใหม่ รัฐบาลนายกฯ แพทองธาร ชินวัตร เน้นการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ บูรณาการการทำงานผ่านกลไกของ ศรชล. พัฒนาระบบฐานข้อมูลเรือและบุคคลที่ทันสมัยและเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลระหว่างประเทศ ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น ระบบตรวจจับอัตโนมัติ (AIS), ระบบเฝ้าระวังทางทะเลแบบบูรณาการ (MDA) มีการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data Analytics) รวมถึงยังมีความท้าทายในการติดตามเรือที่ไม่จดทะเบียนหรือใช้ธงสะดวก และการระบุตัวตนที่แท้จริง



ความท้าทายด้านโครงสร้างองค์กร: ศรชล. ในฐานะหน่วยประสานงานยังขาดกำลังปฏิบัติการโดยตรงแตกต่างจากหน่วยยามฝั่ง (Coast Guard) ของประเทศอื่น เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น หรือเกาหลีใต้ ที่มีเรืออากาศยาน และเจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมายเป็นของตนเอง ทำให้การตอบสนองต่อเหตุการณ์ฉุกเฉินล่าช้าเนื่องจากต้องรอการประสานงาน

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านความมั่นคงทางทะเลของไทย

สถานการณ์ปัจจุบัน ปัญหาการลักลอบขนยาเสพติดทางทะเลและภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเลอื่นๆ ยังคงเป็นความท้าทายสำคัญของประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กรณีการจับกุมเรือประมง "Aungtoetoe99" ในน่านน้ำอินโดนีเซียสะท้อนให้เห็นถึงความซับซ้อนของปัญหาที่เชื่อมโยงกับอาชญากรรมข้ามชาติและช่องว่างในการบังคับใช้กฎหมายทางทะเล ซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาแบบบูรณาการ ประกอบด้วย

การบูรณาการข้อมูลข่าวกรอง (Intelligence Data Integration) ด้วยการพัฒนากระบวนการข้อมูลและกลไกการแลกเปลี่ยนข่าวกรองระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพ เชื่อมโยงข้อมูลเกี่ยวกับเรือต้องสงสัยและเครือข่ายการค้ายาเสพติด และการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่ในการวิเคราะห์รูปแบบและแนวโน้มของอาชญากรรมทางทะเล



การแก้ไขปัญหาธงความสะดวก (Flag of Convenience)

หมายถึง การที่เรือสินค้าจดทะเบียนใน ประเทศที่แตกต่างจากประเทศที่เจ้าของเรืออยู่หรือถือสัญชาติ โดยประเทศที่เรือจดทะเบียนนี้เรียกว่า "รัฐธง" (Flag State) โดยจัดทำมาตรการเข้มงวดในการตรวจสอบการจดทะเบียนเรือ (Vessel Registration Verification) และการใช้ธงชาติ (Flag Usage)

สร้าง "ความเชื่อมโยงอย่างแท้จริง" (Genuine Link) ระหว่างรัฐกับเรือตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS) และเสริมสร้างการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือ (International Vessel Registration Information Exchange) เพื่อตรวจสอบความถูกต้องและป้องกันการปลอมแปลง

การเพิ่มขีดความสามารถในการเฝ้าระวัง (Surveillance Capability Enhancement) ด้วยการลงทุนในเทคโนโลยีการเฝ้าระวังที่ทันสมัย (Modern Surveillance Technology) เช่น ระบบติดตามเรือ (Vessel Monitoring System - VMS) ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่ใช้ในการติดตามตำแหน่งและเส้นทางการเดินเรือแบบเรียลไทม์ ระบบตรวจจ็อบัตโนมัติ (Automatic Identification System - AIS) ซึ่งเป็นระบบที่ช่วยในการระบุตัวตนและตำแหน่งของเรือโดยอัตโนมัติผ่านการส่งสัญญาณวิทยุ รวมถึง อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aerial Vehicles - UAVs) สำหรับการลาดตระเวนและเฝ้าระวังในพื้นที่ทางทะเล และพัฒนาระบบเฝ้าระวังแบบบูรณาการที่ครอบคลุมพื้นที่เสี่ยง

การปรับปรุงกรอบกฎหมาย (Legal Framework Improvement) ด้วยการทบทวนและปรับปรุงกฎหมายด้านความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security Laws) ให้ทันสมัยและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล (International Standards) เพิ่มบทลงโทษ (Penalties) สำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการใช้เรือในการกระทำความผิดเกี่ยวกับยาเสพติด ร่วมกับการพัฒนาความร่วมมือด้านกฎหมายระหว่างประเทศ เช่น การส่งผู้ร้ายข้ามแดน และความช่วยเหลือซึ่งกันและกันทางกฎหมาย (Mutual Legal Assistance - MLA)

การส่งเสริมความร่วมมือระดับภูมิภาค (Regional Cooperation Enhancement)

ในการเสริมสร้างกลไกความร่วมมือระดับภูมิภาค (Regional Cooperation Mechanisms) เช่น ASEAN Maritime Forum และ ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime (AMMTC) พัฒนากลไกการแจ้งเตือนเร็ว (Early Warning System - EWS) เพื่อให้ประเทศในภูมิภาคสามารถตอบสนองต่อเหตุการณ์ต้องสงสัยได้อย่างทันท่วงที และการจัดการฝึกซ้อมร่วม และแลกเปลี่ยนแนวปฏิบัติที่ดีระหว่างหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายทางทะเล

การพัฒนาขีดความสามารถปฏิบัติการของ ศรชล. ด้วยการจัดตั้งหน่วยปฏิบัติการเฉพาะกิจ (Task Force) ภายใต้ ศรชล. ที่มีเรือลาดตระเวนเฉพาะกิจ และอากาศยานไร้คนขับ พัฒนาศูนย์บัญชาการร่วม (Joint Operations Center) ที่สามารถสั่งการหน่วยงานต่างๆ ได้ในเวลาเดียวกัน และเพิ่มอำนาจตามกฎหมายให้ ศรชล. ในการสั่งการเคลื่อนไหวนายกในสถานการณ์ฉุกเฉิน

การเรียนรู้จากต่างประเทศ เช่น โมเดล Coast Guard ของสหรัฐอเมริกาที่ผสมผสานภารกิจด้านความมั่นคงและการช่วยเหลือพลเรือน หรือ Japan Coast Guard ที่มีความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีการเฝ้าระวัง

การเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านกฎหมาย ควรปรับปรุงกฎหมายให้ ศรชล. มีอำนาจในการจับกุมผู้ต้องสงสัยในน่านน้ำไทยโดยตรง ยึดเรือและทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิด และเข้าถึงข้อมูลทางการเงินเพื่อตรวจสอบแหล่งที่มาของเงินทุน

การปรับปรุงเหล่านี้จะช่วยให้ ศรชล. มีประสิทธิภาพมากขึ้นในการรับมือกับภัยคุกคามทางทะเลที่ซับซ้อนและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในปัจจุบัน ซึ่งในการแก้ไขปัญหาการลักลอบขนยาเสพติดทางทะเล และภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเลอย่างยั่งยืนต้องอาศัยแนวทางแบบองค์รวมที่เชื่อมโยงทุกมิติของปัญหานอกเหนือจากการปรับปรุงกฎหมาย เทคโนโลยี และความร่วมมือระหว่างประเทศ ยังจำเป็นต้องทบทวนและปรับเปลี่ยนกระบวนการทัศน์ในการมองปัญหา เพื่อสร้างระบบนิเวศความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security Ecosystem) ที่ยั่งยืนสำหรับประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

พ.อ.หญิง จันทิรา นาคบุญนำ

อจ.กก.กม.สมย.วทบ.

เอกสารอ้างอิง

1. ไทยโพสต์. (2568). นายกฯ รับรายงาน อินโดฯ จับเรือประมง 'Aungtoetoe99' ขนยาเสพติด ยันไม่ใช่เรือไทย. 19 พฤษภาคม 2568 เวลา 10:43 น.
Retrieved from <https://www.thaipost.net/general-news/791653/>
2. มติชน. (2568). อินโดนีเซีย จับเรือติดธงไทย พร้อม 5 ลูกเรือ ลอบขนยาบ้า-โคเคน เกือบ 2 ตัน มูลค่ากว่า 1.4 หมื่นล้านบาท Retrieved from https://www.matichon.co.th/foreign/news_5187307
3. สำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดิน. (2567). การศึกษาปัญหาและผลกระทบของการทำประมงภายใต้กฎหมายประมง. Retrieved from <https://www.ombudsman.go.th/new/news670104/>