

ภัยความมั่นคงทางทะเล: การกระทำอันเป็นโจรสลัดและ
การปล้นเรือด้วยอาวุธ

รุจิรัตน์ จิตตานนท์

**ภัยความมั่นคงทางทะเล: การกระทำอันเป็นโจรสลัดและ
การปล้นเรือด้วยอาวุธ**
**Piracy and Armed Robbery at Sea, a Non-Traditional Maritime
Security Threat**

รุจิรัตน์ จิตตานนท์*
Rujirat Chittanonda

บทคัดย่อ

ปัจจุบันภัยความมั่นคงทางทะเลรูปแบบใหม่ (Non-traditional Maritime Security) ได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นนอกเหนือไปจากภัยคุกคามรูปแบบเก่าที่มีลักษณะเป็นการใช้กำลังทางทหาร หรือความขัดแย้งระหว่างรัฐต่อรัฐ เช่น การก่อการร้ายทางทะเล อาชญากรรมข้ามชาติทางทะเล รวมถึงภัยโจรสลัดและการปล้นเรือด้วยอาวุธ ซึ่งจัดเป็นภัยคุกคามรูปแบบใหม่อันดับหนึ่งซึ่งส่งผลกระทบต่อการเดินเรือ การขนส่งสินค้า และการค้าโลก ตลอดจนส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและชีวิตของลูกเรือและผู้โดยสาร จนกลายเป็นปัญหาที่ได้รับความสนใจอย่างสูงจากประชาคมระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการก่อเหตุเข้ายึดเรือและจับตัวประกันเพื่อเรียกค่าไถ่บริเวณน่านน้ำอ่าวเอเดนทางชายฝั่งตะวันออกของโซมาเลีย ซึ่งมีความรุนแรงมากที่สุดในช่วงปี 2552 อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน ปัญหาโจรสลัดบริเวณโซมาเลียมีพัฒนาการที่ดีขึ้นและไม่มีการก่อเหตุสำเร็จเป็นเวลากว่า 3 ปี เนื่องจากการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศภายใต้กรอบต่าง ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาในทางกลับกัน ปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือในภูมิภาคเอเชียกลับมีแนวโน้มการก่อเหตุที่สูงขึ้น จนกลายเป็นบริเวณที่มีสถิติการก่อเหตุปล้นเรือสูงที่สุดในโลก แต่ไม่มีการก่อเหตุที่รุนแรงถึงชีวิต หรือการเข้ายึดเรือและจับลูกเรือเป็นตัวประกันเพื่อเรียกค่าไถ่อย่างในบริเวณโซมาเลีย

* นักการทูตปฏิบัติการ เจ้าหน้าที่รับผิดชอบด้านความมั่นคงทางทะเล กลุ่มงานความมั่นคงระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ

Abstract

Maritime safety and security is particularly vital to international trade and commerce, and it constitutes one of the key growth engines of the world economy. Protecting and safeguarding the Sea Lines of Communication (SLOCs) is thus crucial for countries, especially in view of the rise of non-traditional threats such as piracy attacks. Piracy incidents off the coast of Somalia and in the Gulf of Aden, which is the major route connecting Asia to Europe and the Middle East, reached their peak between 2008-2011. However, since 2012, the situation has significantly improved due to coordinated international cooperation. Instead, since 2012 the rise in incidents of piracy and armed robbery against ships in Asia, especially Southeast Asia, has become a great concern. To curb the rise of piracy in Southeast Asia, the coastal states need to step up their cooperation in this regard.

คำสำคัญ : ภัยความมั่นคงทางทะเลรูปแบบใหม่ การกระทำอันเป็นโจรสลัด
การปล้นเรือด้วยอาวุธ

Keywords : Non-traditional Maritime Security, Piracy, Armed robbery
against Ships

บทนำ

ภัยความมั่นคงทางทะเลในศตวรรษที่ 21 อาจจะได้มาในรูปแบบภัยคุกคามแบบดั้งเดิม (Traditional Threat) ซึ่งหมายถึงการเผชิญหน้าระหว่างกองทัพเรือระหว่างรัฐ แต่ขยายตัวออกไปสู่ภัยคุกคามในรูปแบบใหม่ (Non-traditional threat) ที่หมายรวมถึงภัยคุกคามต่อการเดินเรือและพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ สิ่งก่อสร้างนอกชายฝั่งทะเล ปัญหาโจรสลัด และการปล้นโดยใช้อาวุธ¹ การยึดเรือ การจับตัวประกัน การก่อการร้ายทางทะเล การแพร่กระจายของอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูงและการกระทำที่เป็นภัยต่อ่านน้ำอาทิ การลักลอบทำประมงผิดกฎหมาย การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ในปัจจุบัน ความมั่นคงทางทะเลเกี่ยวข้องกับการเดินเรือเพื่อการพาณิชย์เป็นหลัก โดยปัญหาโจรสลัดจัดเป็นภัยคุกคามรูปแบบใหม่อันดับหนึ่ง เนื่องจากส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและชีวิตของลูกเรือและผู้โดยสาร ตลอดจนส่งผลกระทบต่อการค้าโลก โดยเฉพาะปัญหาโจรสลัดโซมาเลีย ซึ่งได้เคยทวีความรุนแรงจนกลายเป็นปัญหาระดับโลกเนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างยุโรปกับเอเชียและแอฟริกา รวมทั้งเป็นแหล่งทรัพยากรประมงขนาดใหญ่ ส่วนรูปแบบการก่อเหตุที่น่าห่วงกังวลที่สุด คือ การเข้ายึดเรือ (Hijack) และจับลูกเรือเป็นตัวประกันเพื่อเรียกค่าไถ่ อย่างไรก็ตาม สถานการณ์โจรสลัดโซมาเลียได้บรรเทาลง และไม่มีรายงานการก่อเหตุได้สำเร็จนับตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2555 แต่ภูมิภาคเอเชียกลับกลายเป็นบริเวณที่มีการก่อเหตุมากที่สุด ในช่วงปี 2555 จนถึงปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม การก่อเหตุในเอเชียไม่รุนแรงถึงชีวิตหรือจับเป็นตัวประกันเช่นทางฝั่งแอฟริกา

¹ ถึงแม้จะมีความเห็นบางกลุ่มเห็นว่าภัยโจรสลัดเป็นปัญหาความมั่นคงที่มีมานานก่อนการเป็นรัฐชาติเสียอีก จึงน่าจะจัดอยู่ในประเภทภัยคุกคามแบบดั้งเดิม อย่างไรก็ตาม เป็นที่ยอมรับกันว่าภัยโจรสลัดจัดเป็นภัยคุกคามรูปแบบใหม่

1. คำนิยาม

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: UNCLOS) ได้ให้นิยามคำว่า “การกระทำอันเป็นโจรสลัด” (piracy) ใน Article 101² ว่าเป็นการใช้ความรุนแรงต่อผู้โดยสารหรือลูกเรือประจำเรือหรือเครื่องบินเพื่อวัตถุประสงค์ส่วนตัว (committed for private ends) ในทะเลหลวงหรือในที่อื่นใดนอกเขตอำนาจรัฐของรัฐใด อย่างไรก็ตาม UNCLOS ไม่ได้กล่าวถึงการใช้ความรุนแรงในลักษณะดังกล่าวในพื้นที่ทะเลอาณาเขต หรือพื้นที่ที่อยู่ภายใต้อำนาจของรัฐใดรัฐหนึ่ง จึงทำให้เกิดการสร้างนิยาม เพื่ออธิบายการโจมตีเรือในพื้นที่ทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ดังนี้

(1) องค์การระหว่างประเทศ หรือองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ International Maritime Organization (IMO)³ และ Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP)⁴ เรียกการโจมตีเรือในพื้นที่ทะเลอาณาเขตและพื้นที่ที่อยู่ภายใต้อำนาจของรัฐใดรัฐหนึ่งว่า

²UNCLOS 1982, Article 101, Definition of Piracy: Piracy consists of any of the following acts: (a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed: (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State; (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft; (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).

³IMO ได้รับการก่อตั้งเมื่อปี 2491 ภายใต้กรอบสหประชาชาติ โดยใช้ชื่อ Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) จนกระทั่งปี 2501 จึงได้เปลี่ยนเป็น IMO มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างรัฐกับบริษัทเดินเรือเพื่อพัฒนาความปลอดภัยในการเดินเรือและการรักษาสิ่งแวดล้อมอันอาจได้รับผลกระทบจากมลพิษจากการเดินเรือ

⁴ReCAAP เป็นความตกลงระดับรัฐซึ่งพัฒนาจากข้อเสนอของญี่ปุ่นต่อที่ประชุม ASEAN+3 มีเป้าหมายเพื่อต่อต้านปัญหาการปล้นเรือโดยใช้อาวุธและการกระทำอันเป็นโจรสลัดในเอเชียผ่านความร่วมมือด้าน capacity building และ information sharing ซึ่งจะได้กล่าวถึงต่อไป

“การปล้นเรือโดยใช้อาวุธ” (armed robbery)⁵ ทั้งนี้ ประเทศไทยได้ยึดถือแนวทางการนิยามถ้อยคำในลักษณะนี้เช่นกัน

(2) องค์การภาคเอกชน โดยเฉพาะ International Maritime Bureau (IMB) ซึ่งเป็นองค์กรประสานงานและประมวลข้อมูลเกี่ยวกับโจรสลัดที่ได้รับความเชื่อถือจากบริษัทเดินเรือ ให้ความหมาย “การกระทำความผิดเป็นโจรสลัด” (Piracy) ว่าเป็นการโจมตีเรือเพื่อผลประโยชน์ในทางเอกชนในทุกพื้นที่ ทั้งในทะเลหลวง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ และทะเลอาณาเขต

ทั้งนี้ การให้คำนิยามที่แตกต่างกันส่งผลให้ยอดรวมสถิติการกระทำความผิดเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือด้วยอาวุธแตกต่างกันด้วย

2. การกระทำความผิดเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในโซมาเลียและอ่าวเอเดน

ในโซมาเลียประกอบด้วยชนเผ่าต่าง ๆ หลายชนเผ่า ซึ่งแต่ละชนเผ่าใช้กฎหมายท้องถิ่น และกฎหมายอิสลาม (Sharia Law) ภายใต้ระบบชนเผ่า (tribal – based) ที่มีความผูกพันในกลุ่มเครือญาติ (clan) และระบบอาวุธอย่างแน่นแฟ้น จนเกิดการชิงอำนาจกันระหว่างชนเผ่า ในปี 2533 โซมาเลียประสบกับปัญหาสงครามกลางเมือง (Somalia Civil War) จนทำให้ประชาชนโซมาเลียเกิดภาวะขาดแคลนอาหารและยากจน สหประชาชาติพยายามเข้ามาช่วยเหลือ โดยคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ (United Nations Security Council: UNSC) ได้อนุมัติให้จัดตั้งภารกิจ United Nations Operation in Somalia 1 (UNOSOM 1) ในปี พ.ศ. 2535 และสหรัฐฯ ได้ส่งหน่วยกำลังทหาร Unified Task Force (UNITIF) เข้ามาในโซมาเลียทางตอนใต้ โดยมีภารกิจเพื่อปกป้องและรักษาสีทธิมนุษยชน ต่อมา กองกำลังทหาร

⁵Assembly Resolution A.1025 (26), “Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships of the International Maritime Organisation (IMO),” Definition, 2.2 “Armed robbery against ships” means any of the following acts:

1) any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State’s internal waters, archipelagic waters and territorial sea;

2) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above.

สหรัฐฯ ได้แปรสภาพของหน่วย UNITF มาเป็นการปฏิบัติการ United Nations Operation in Somalia 2 (UNOSOM 2) แต่แล้วในปี พ.ศ. 2538 สหประชาชาติจำเป็นต้องอนุมัติให้ถอนกำลังทหารออกจากโซมาเลีย เนื่องจากสหประชาชาติได้สูญเสียกำลังทหารรักษาสันติภาพจำนวนมากจากการโจมตีของกลุ่มต่อต้าน

ถึงแม้ว่าในปัจจุบัน โซมาเลียจะมีรัฐบาลรักษาการของโซมาเลีย (Transitional Federal Government: TFG) ซึ่งได้รับการสนับสนุนอย่างเป็นทางการจากสหประชาชาติและสหภาพแอฟริกา แต่ก็ยังไม่สามารถที่จะยุติปัญหาที่เกิดขึ้นได้ เนื่องจากรัฐบาลขาดเสถียรภาพและไม่มีศักยภาพในการดูแลรักษาความมั่นคงของประเทศ ซึ่งรวมถึงบริเวณชายฝั่งและทะเลอาณาเขต

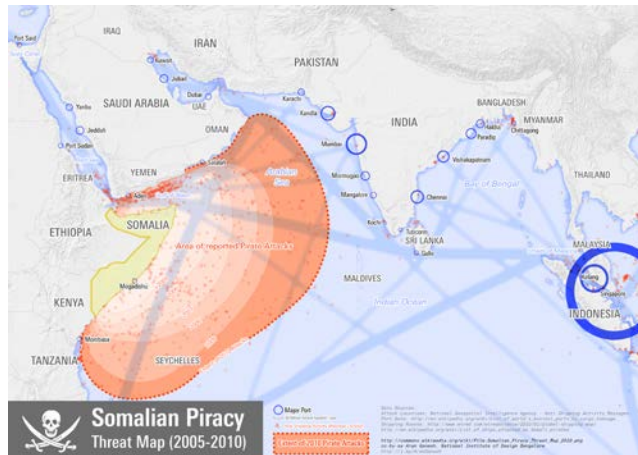
เมื่อประชาชนประสบกับภาวะอดอยากทำให้ชาวประมงและประชาชนจำนวนมากหันเหไปเป็นโจรสลัดโดยเฉพาะพื้นที่ตามแนวชายฝั่งของโซมาเลียนั้นได้กลายเป็นเขตอิทธิพลของโจรสลัดกลุ่มต่างๆ โดยโจรสลัดจะมีกลุ่มผู้มีอิทธิพลหรือนักการเมืองหนุนหลังเพื่อแลกเปลี่ยนกับการคุ้มครองและอำนวยความสะดวก ทำให้ปัญหาโจรสลัดโซมาเลียได้ทวีความรุนแรงจนกลายเป็นภัยคุกคามอันดับต้น ๆ ต่อความมั่นคงทางทะเลระหว่างประเทศ⁶ เนื่องจาก (1) บริเวณดังกล่าวเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งสำคัญระหว่างยุโรปกับเอเชียและแอฟริกา โดยเฉพาะการขนส่งน้ำมันและก๊าซจากตะวันออกกลาง (2) มีเรือแล่นผ่านประมาณ 30,000 ลำต่อปี และ (3) เป็นแหล่งทรัพยากรประมงขนาดใหญ่ ทั้งนี้ มีการคำนวณว่าปัญหาโจรสลัดโซมาเลียก่อให้เกิดความเสียหายแก่เศรษฐกิจโลกถึง 7-15 พันล้าน USD⁷ ทั้งต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากค่าใช้จ่ายในการรักษาความปลอดภัยของเรือ ค่าประกันระวางสินค้าที่สูงขึ้นในการเดินทางผ่านเส้นทางเสี่ยงภัยโจรสลัดและแม้แต่ค่าไถ่ที่จ่ายให้กับโจรสลัดเพื่อไถ่ถอนเรือและลูกเรือ ที่ถูกจับเป็นตัวประกัน

ปัญหาโจรสลัดโซมาเลียยังส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของไทยโดยตรง เนื่องจากเรือสินค้าไทยใช้เส้นทางเดินเรือบริเวณอ่าวเอเดนและชายฝั่งโซมาเลียขนส่งสินค้าและพลังงานเฉลี่ยเดือนละ 18 เที่ยว คิดเป็นมูลค่าสินค้าปีละประมาณ 70,000 ล้านบาท รวมทั้งเรือประมง

⁶ สถิติการปล้นเรือในบริเวณอ่าวเอเดนและนอกน่านน้ำโซมาเลียในปี พ.ศ. 2552 มีการก่อเหตุ 292 ครั้ง จาก 406 เหตุการณ์ทั่วโลก, ปี พ.ศ. 2553 มีการก่อเหตุ 233 ครั้ง จาก 445 ครั้ง, ปี พ.ศ. 2554 มีการก่อเหตุ 163 ครั้ง จาก 439 ครั้งปี พ.ศ. 2555 มีการก่อเหตุ 69 ครั้ง จาก 297 ครั้ง (ReCAAP)

⁷ International Maritime Organization, **Action Plan to Promote the 2011 World Maritime Day Theme – Piracy: Orchestrating the Response** (London: International Maritime Organization, 2011).

ไทยที่ทำการประมงนอกน่านน้ำเกือบ 100 ลำ ตลอดจนการขนส่งน้ำมันจาก ตะวัน- ออกกลางมายังประเทศไทย (คิดเป็นประมาณ 75 เปอร์เซ็นต์ ของมูลค่าการนำเข้า น้ำมันรวมจากต่างประเทศของไทย) ที่ผ่านมา เรือไทยถูกปล้นยึดโดยโจรสลัดโซมาเลียและ เรียกค่าไถ่ถึง 6 ครั้ง จำนวน 8 ลำ



การก่อเหตุโจรสลัดและการปล้นเรือบริเวณโซมาเลียและอ่าวเอเดนในช่วงปี พ.ศ. 2548 – 2553

ที่มา: https://en.wikipedia.org/wiki/File:Somalian_Piracy_Threat_Map_2010.png

2.1 การดำเนินการแก้ไขปัญหา

2.1.1 ความร่วมมือภายใต้กรอบขององค์การระหว่างประเทศ

เมื่อสถานการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อสันติภาพและความมั่นคงระหว่างประเทศและรัฐบาลรักษาการไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้ จึงจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างประเทศ คณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ (UNSC) จึงเข้ามามีบทบาทในการรักษาสันติภาพและความมั่นคงระหว่างประเทศต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้น โดยอาศัยอำนาจตามหมวด 7 กฎบัตรสหประชาชาติในการออกข้อมติเพื่อกำหนดมาตรการความร่วมมือในระดับระหว่างประเทศ ระดับภูมิภาคและทวิภาคีเพื่อแก้ไขปัญหาการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่เกิดขึ้นบริเวณอ่าวเอเดนและน่านน้ำนอกชายฝั่งประเทศโซมาเลียให้ยุติลง

ในปี 2551 และ 2552 ได้มีข้อมติ 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008) และ 1897 (2009) อนุญาตให้ประเทศสมาชิกที่มีขีดความสามารถส่งกองเรือรบ อาวุธ และอากาศยานทางทหารเพื่อสนับสนุนการปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด และการปล้นโดยใช้อาวุธบริเวณน่านน้ำนอกชายฝั่งโซมาเลีย ตลอดจนการยึด

เรือ อาวุธ และอุปกรณ์อื่น ๆ ที่ใช้ หรือมีหลักฐานที่เชื่อถือได้ว่าการใช้อุปกรณ์ดังกล่าวเพื่อ การกระทำความผิดเป็นโจรสลัดและการปล้นโดยใช้อาวุธบริเวณน่านน้ำนอกชายฝั่งโซมาเลีย โดย ขอให้รัฐสมาชิก UN แจ้งข้อมูลให้ UNSC และ UNSG ทราบ ทั้งนี้ การปฏิบัติการจะต้อง สอดคล้องกับข้อมติ UNSC อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล และกฎหมาย ระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องโดยกฎหมายระหว่างประเทศฉบับสำคัญที่สุด คือ UNCLOS 1982 และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อ ความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ. 1988 (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation: SUA) ซึ่งประเทศไทย คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการดำเนินการตามข้อมติดังกล่าวเมื่อ 9 ก.พ. 2553 และได้ส่ง กองกำลังเรือเข้าร่วมเช่นกัน ซึ่งจะได้กล่าวถึงต่อไป

ปัจจุบัน UNSC ได้รับรองข้อมติรวม 14 ฉบับ ได้แก่ 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008), 1897 (2009), 1918 (2010), 1950 (2010), 1976 (2011), 2015 (2011), 2020 (2011), 2077 (2012), 2125 (2013), 2184 (2014) และล่าสุด เมื่อ 11 พฤศจิกายน 2558 UNSC รับรองข้อมติที่ 2246 (2015) ขยายเวลาใน การอนุญาตให้ประเทศสมาชิก UN สามารถเข้าไปในน่านน้ำโซมาเลีย เพื่อวางกองกำลังเรือรบและเครื่องบินทหารและใช้มาตรการที่จำเป็นภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศเป็น เวลา 12 เดือน

นอกจากนี้ยังมีการประชุมหารือในกรอบองค์การระหว่างประเทศ เช่น ในกรอบองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO), Shared Awareness and Deconfliction: (SHADE)⁸, Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia: CGPCS⁹ เพื่อร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาโจรสลัดโซมาเลียและ

⁸ จัดตั้งเมื่อเดือน ธ.ค. 2551 ที่บาร์เรนเพื่อเป็นกลไกประสานงานทางทหารระหว่างประเทศ และองค์กรที่ปฏิบัติการทางทหารเพื่อต่อต้านการกระทำความผิดเป็นโจรสลัดในบริเวณอ่าวเอเดน อาทิ EU NATO จีน อินเดีย ญี่ปุ่น และรัสเซีย เพื่อให้ขั้นตอนการปฏิบัติของกองเรือต่างๆ สอดคล้องไปในทิศทาง เดียวกัน และหลีกเลี่ยงความขัดแย้งและการปะทะระหว่างกันเอง

⁹ UN จัดตั้ง CGPCS เมื่อ 14 ม.ค. 2552 ตาม ข้อมติ UNSC ที่ 1851 (2008) เพื่อเป็นกลไกหารือและประสานในการป้องกันและแก้ไขปัญหาโจรสลัดโซมาเลีย โดยมีประเทศ/องค์การระหว่างประเทศ ที่เข้าร่วม อาทิ ออสเตรเลีย จีน เดนมาร์ก จิบูตี อียิปต์ ฝรั่งเศส เยอรมนี กรีซ อินเดีย อิตาลี ญี่ปุ่น เคนยา เกาหลีใต้ เนเธอร์แลนด์ โอมาน รัสเซีย ซาอุดีอาระเบีย โซมาเลีย (รัฐบาลชั่วคราว) สิงคโปร์ สเปน ตุรกี สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ สหราชอาณาจักร สหรัฐฯ ไทย และเยเมน รวมทั้ง AU EU NATO และ IMO เพื่อมุ่งหาทางแก้ไขปัญหาโจรสลัดโซมาเลียอย่างรอบด้าน ทั้งการลาดตระเวน และการแก้ไขปัญหาด้านการเมือง และเสถียรภาพ เศรษฐกิจและการพัฒนาของโซมาเลีย รวมทั้งด้านกฎหมายในการดำเนินคดีโจรสลัดที่ถูกจับกุม

บริเวณอ่าวเอเดนอย่างจริงจัง และจากการหารือในกรอบความร่วมมือต่างๆ ได้มีการกำหนดพื้นที่ความเสี่ยงสูงต่อการกระทำอันเป็นโจรสลัด (High Risk Area: HRA) ขึ้นในปี 2553 เพื่อภาคอุตสาหกรรมเดินเรือใช้กำหนดเส้นทางในการเดินเรือ อย่างไรก็ตาม การกำหนดพื้นที่ความเสี่ยงสูงดังกล่าวส่งผลกระทบต่อราคาเบี้ยประกันภัย และค่าประกันระหว่างสินค้าของผู้ประกอบการค่อนข้างมาก ทำให้หลาย ๆ ประเทศ อาทิ อินเดีย อียิปต์ โอมาน สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ จิบูตี มอริเชียส เซเชลล์ บังคลาเทศ ปากีสถานพยายามเรียกร้องให้มีการทบทวนพื้นที่ HRA¹⁰ เนื่องจากไม่มีการก่อเหตุโจรสลัดหรือการปล้นเรือมาเป็นเวลากว่า 3 ปีแล้ว อย่างไรก็ตาม ล่าสุด CGPCS ได้ประกาศปรับลดขนาดพื้นที่ HRA ในส่วนของทะเลแดง อ่าวโอมาน และมหาสมุทรอินเดีย เนื่องจากการกระทำอันเป็นโจรสลัดลดลงมากและไม่มีการก่อเหตุสำเร็จในบริเวณดังกล่าวมานับตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2555 โดยพื้นที่ HRA ที่ปรับลดนี้จะมีผลบังคับใช้วันที่ 1 ธันวาคม 2558

2.1.2 ปฏิบัติการทางทหาร

สืบเนื่องจากข้อมติคณะมนตรีความมั่นคงที่อนุญาตให้ประเทศสมาชิกส่งกองเรือรบเข้าปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นได้ ประเทศสมาชิกจึงได้ร่วมส่งกองกำลังและการปฏิบัติการทางทหาร ดังนี้

(1) กองกำลังผสมทางเรือ (Combined Maritime Forces: CMF) เป็นกองกำลังทางเรือจากประเทศต่าง ๆ นำโดยสหรัฐอเมริกา ซึ่งการปฏิบัติการจะยึดถือตามมติของประเทศต่าง ๆ ร่วมกันในลักษณะการประสานการปฏิบัติ โดยมีภารกิจหลักเพื่อต่อต้านลัทธิหัวรุนแรงและเครือข่ายการก่อการร้าย การค้ายาเสพติด และการลักลอบค้าสิ่งผิดกฎหมาย ในพื้นที่ทางทะเลที่รับผิดชอบ โดยปฏิบัติงานร่วมกับประเทศพันธมิตรในภูมิภาคและภูมิภาคอื่นๆ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในภาพรวมของพื้นที่ทางทะเลที่รับผิดชอบ และให้มีเสถียรภาพทางทะเล

รวมทั้งการเตรียมความพร้อมในการตอบสนองต่อวิกฤตสิ่งแวดล้อมและวิกฤตการณ์ด้านมนุษยธรรม ซึ่งประเทศไทยโดยกองทัพเรือ ได้ส่งหมู่เรือปราบปรามโจรสลัด (มปจ.) เข้าร่วมลาดตระเวนและอารักขากองเรือสินค้าในน่านน้ำโซมาเลียและอ่าวเอเดนด้วย

¹⁰International Maritime Organization, **Report of the Maritime Safety Committee on its Ninety-Fifth Session** [Online], available URL: <http://www.gc.noaa.gov/documents/msc-95-22.pdf>, 2015 (June, 25).; European Union Delegation to the United Nations, **Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia Eighteen Plenary Session** [Online], available URL: http://euun.europa.eu/articles/en/article_16647_en.htm, 2015 (July, 10).

(2) Combined Task Force 151 (CTF 151) เป็นกองกำลังนานาชาติ นำโดยสหรัฐฯ เริ่มปฏิบัติการตั้งแต่เดือน มกราคม 2552 โดยเป็นหน่วยเรือรบที่ CMF ตั้งขึ้น โดยมีการกิจเฉพาะในการปราบปรามโจรสลัดในบริเวณอ่าวเอเดนและนอกชายฝั่งโซมาเลีย โดยครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 1.1 ล้าน ตร.ไมล์ และมีประเทศที่ส่งเรือเข้าร่วมปฏิบัติการ อาทิ สหรัฐฯ เกาหลีใต้ แคนาดา เดนมาร์ก ตุรกี ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ ปากีสถาน สิงคโปร์ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ สหราชอาณาจักร ไทย และญี่ปุ่น

(3) EUNAVFOR กลุ่มสหภาพยุโรปได้มีมติให้จัดส่งกองกำลังทางเรือเข้าปฏิบัติการในประเทศโซมาเลียตามข้อมติสหประชาชาติ อันเป็นส่วนหนึ่งของปฏิบัติการรักษาความมั่นคงของสหภาพยุโรป โดยกองกำลังทางเรือสหภาพยุโรปประจำประเทศโซมาเลียได้เริ่มปฏิบัติการเต็มรูปแบบเมื่อ 13 ธันวาคม 2551 มีภารกิจในการคุ้มครองเรือสินค้าที่ขนส่งอาหาร และความช่วยเหลือแก่ประเทศโซมาเลีย รวมถึงเรือสินค้าอื่น ๆ ที่มีความจำเป็นต่อการช่วยเหลือประเทศโซมาเลีย ตามโครงการ World Food Programme ป้องกันและปราบปราม การกระทำอันเป็นโจรสลัดในบริเวณชายฝั่งโซมาเลียภายใต้รหัส “ปฏิบัติการ Atalanta”

(4) NATO ได้จัดส่งกำลังทางเรือไปยังน่านน้ำประเทศโซมาเลีย ประกอบด้วยกองเรือจากประเทศแคนาดา เบลเยียม ฝรั่งเศส เยอรมัน ลิทัวเนีย เนเธอร์แลนด์ สเปน และสวีเดน เป็นต้น ทำหน้าที่คุ้มกันเรือลำเลียงอาหาร อีกทั้งประเทศต่าง ๆ จะหมุนเวียนการส่งเรือส่วนหนึ่งเข้าร่วมปฏิบัติการกับกองกำลังผสมทางเรือ (CMF)

(5) กองกำลังทางเรือจากประเทศต่างๆ ที่เข้าปฏิบัติการในลักษณะอิสระ เช่น รัสเซีย จีน มาเลเซีย อินเดีย เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น เป็นต้น

2.1.3 การใช้ชุดคุ้มครองเรือติดอาวุธ

ถึงแม้การลาดตระเวนของกองกำลังนานาชาติในพื้นที่เสี่ยงภัยจะถือว่าประสบความสำเร็จ แต่กองกำลังนานาชาติไม่สามารถจัดคุ้มครองย่อยให้กับเรือพาณิชย์ได้ทั้งหมด ทำให้ภาคเอกชนยังคงต้องหามาตรการในการปกป้องตัวเอง โดยหันมาใช้ชุดคุ้มครองเรือติดอาวุธเอกชน (Privately Contracted Armed Security Personnel) อย่างไรก็ตาม กฎหมายระหว่างประเทศยังไม่มีมติชัดเจนเกี่ยวกับเรื่องนี้ ดังนั้นการใช้ชุดคุ้มครองเรือติดอาวุธ เป็นดุลยพินิจของรัฐเจ้าของธงจึงควรมีนโยบายที่ชัดเจนและมีกฎหมายภายในรองรับ และจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งและรัฐเจ้าของท่าเรือที่เรือติดชุดคุ้มครองฯ ประสงค์จะแล่นผ่านหรือเข้าเทียบท่า¹¹ ทั้งนี้ เป็นไปตาม UNCLOS 1982

¹¹ รัฐเจ้าของท่าเรือที่อนุญาตให้เป็นจุดผลัดเปลี่ยนกำลังพลของชุดคุ้มครองเรือ เช่น จิบูตี ศรีลังกา โอมาน มอริเชียส เป็นต้น

รัฐชายฝั่งนั้น ๆ ย่อมมีอำนาจอธิปไตยในน่านน้ำภายในและในทะเลอาณาเขตของตน (ข้อ 2 ของ UNCLOS) เพราะถึงแม้เรือของรัฐทั้งปวงจะมีสิทธิในการผ่านโดยสุจริต (innocent passage) ในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง (ข้อ 17 ของ UNCLOS) ก็ตาม แต่การเดินทางผ่านของเรือที่มีชุดคุ้มครองเรือติดอาวุธอาจถูกตีความได้ว่าเป็นการทำให้เสื่อมเสียต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่งและขัดต่อหลักการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตได้ (ข้อ 19 (2) (f) ของ UNCLOS)

นอกจากนี้ องค์การระหว่างประเทศส่วนใหญ่ โดยเฉพาะ IMO ไม่สนับสนุนให้คนเรือติดอาวุธและไม่รับรองการใช้ชุดคุ้มครองเรือฯ แต่ก็ได้พยายามให้ความช่วยเหลือในการจัดระเบียบในเรื่องนี้ โดย (1) ออกแนวปฏิบัติชั่วคราวสำหรับเรือ (Interim Guidance to Ship owners, Ship Operators, and Shipmasters on the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area)¹² (2) คำแนะนำชั่วคราวสำหรับรัฐเจ้าของธง (Interim Recommendations of Flag States Regarding the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area)¹³ และ (3) ร่างคำแนะนำสำหรับรัฐชายฝั่งและรัฐเจ้าของท่าเรือ (Interim Recommendations for Port and Coastal States Regarding the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area)¹⁴

¹²International Maritime Organization, **Interim Guidance to Ship owners, Ship Operators, and Shipmasters on the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area** [Online], available URL: http://www.steamshipmutual.com/Downloads/Piracy/PCASP_MSC.1Circ.1405.pdf, 2015 (March, 8).

¹³International Maritime Organization, **Interim Recommendations of Flag States Regarding the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area** [Online], available URL: http://www.steamshipmutual.com/Downloads/Piracy/PCASP_MSC.1Circ.1406Rev2.pdf, 2015 (March, 11).

¹⁴International Maritime Organization, **Interim Recommendations for Port and Coastal States Regarding the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area** [Online], available URL: http://www.steamshipmutual.com/Downloads/Piracy/PCASP_MSC.1Circ.1408Rev.1.pdf, 2015 (March, 19).

2.1.4 การปฏิบัติตามคู่มือป้องกันตนเองของเรือ

IMO ได้แนะนำให้เรือที่จะผ่านพื้นที่เสี่ยงดำเนินการมาตรการเพื่อป้องกันตนจากภัยโจรสลัด อาทิ (1) ลงทะเบียนเรือที่จะเดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยงกับ Maritime Security Centre of the Horn of Africa (MSCHOA) ตลอดจนรายงานตำแหน่งเรือของตนทั้งก่อนและระหว่างเดินทาง (2) ใช้เส้นทาง IRTC ที่มีการจัดระเบียบและมาตรการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด โดยมีเรือรบจากกองกำลังนานาชาติคุ้มกัน (3) ติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันภัย อาทิ ลวดหนาม กระสอบทราย ระบบสื่อสารที่มีความรวดเร็วแม่นยำ สายฉีดน้ำแรงสูง และกล้องวงจรปิด (CCTV) เป็นต้น (4) ปฏิบัติตามแนวปฏิบัติอันเป็นเลิศ (Best Management Practices) ที่รวบรวมโดยภาคเอกชน อาทิ การแล่นเรือด้วยความเร็วที่เหมาะสม การพ่นสีเรือให้ดูเหมือนเรือรบ ติดตั้ง safe room สำหรับหลบภัยในเรือ เป็นต้น

2.2 บทบาทของไทยในการแก้ไขปัญหา

ประเทศไทยได้มีส่วนในการร่วมแก้ไขปัญหาดังกล่าวทั้งในระดับนโยบายโดยการประชุมหารือร่วมกับประเทศต่าง ๆ ในกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น IMO, CGPCS, SHADE เป็นต้น

ในด้านการทหาร คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้กองทัพเรือไทยส่งหมู่เรือปราบปรามโจรสลัด (มปจ.) ไปปฏิบัติการกิจร่วมกับกองกำลังผสมนานาชาติ CMF ในการปราบปรามโจรสลัดโซมาเลีย จำนวน 2 ชุด ในบริเวณอ่าวเอเดนและชายฝั่งโซมาเลีย ดังนี้ 1) มปจ. ชุดที่ 1 ปฏิบัติงานระหว่าง 8 กันยายน 2553–22 มกราคม 2554 และ 2) มปจ. ชุดที่ 2 ปฏิบัติงานระหว่าง 12 กรกฎาคม–28 พฤศจิกายน 2554

นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรียังมีมติอนุมัติให้ผู้แทนกองทัพเรือ (1) ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกองกำลังเรือ CTF 151 พร้อมทั้งจัดชุดเจ้าหน้าที่ทหารเรือเป็นฝ่ายอำนวยการ รวม 15 นาย ไปปฏิบัติงาน ภายใต้ CMF โดยกองทัพเรือได้แต่งตั้ง พลเรือตรี ธาณินทร์ ลิขิตวงศ์ อดีตผู้บังคับการหมู่เรือปราบปรามโจรสลัดของไทย (ผบ. มปจ.) ชุดที่ 2 ไปปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้บังคับบัญชากองกำลังเรือ CTF 151 ซึ่งคณะดังกล่าวได้เดินทางไปปฏิบัติหน้าที่ระหว่างวันที่ 11 มีนาคม - 14 กรกฎาคม 2555 ทั้งนี้ CTF 151 มีหน้าที่ในการคุ้มครองเรือพาณิชย์ที่แล่นผ่านในพื้นที่ช่องทางเดินเรือที่แนะนำ (the Internationally Recommended Transit Corridor: IRTC) ในบริเวณอ่าวเอเดนระหว่างบาห์เรนกับโซมาเลีย และ (2) ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 26 พฤศจิกายน 2557- 26 กุมภาพันธ์ 2558 โดยมี พลเรือตรี ปกรณ์ วานิช ผู้บัญชาการกองเรือยกพลขึ้นบกและยุทธบริการกองเรือ

ยุทธการ เป็นผู้บังคับบัญชา CTF 151¹⁵ ซึ่งการส่งกองกำลังเรือและเจ้าหน้าที่ไปปฏิบัติงานดังกล่าวเป็นการส่งเสริมบทบาทของไทยในเวทีโลกได้เป็นอย่างดี

2.3 การใช้ชุดคุ้มครองเรือติดอาวุธของไทย

ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นว่าการอนุญาตให้ใช้ชุดคุ้มครองเรือติดอาวุธ เป็นดุลยพินิจของรัฐเจ้าของธง ซึ่งประเทศไทยยังไม่อนุญาตให้มีการใช้ชุดคุ้มครองเรือดังกล่าว เนื่องจากพิจารณากฎหมายภายในที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติจัดระเบียบราชการกระทรวงกลาโหม พ.ศ. 2551 พระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ. 2530 และพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 นั้น กระทรวงกลาโหมไม่มีอำนาจหน้าที่ในการอนุญาตให้เรือไทยจ้างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเอกชนพร้อมอาวุธลงในเรือไทย และไม่มีอำนาจในการกำหนดระเบียบปฏิบัติให้เรือไทยและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเอกชนพร้อมอาวุธปฏิบัติตามกฎหมายต่างประเทศ และระเบียบปฏิบัติที่สากลยอมรับ ดังนั้น ประเทศไทยจึงยังไม่มีมติเห็นชอบในการอนุญาตให้เรือไทยจ้างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเอกชนพร้อมอาวุธลงในเรือไทย ผู้ประกอบการบางรายที่ต้องการมีชุดคุ้มครองเรือติดอาวุธจึงหันไปชักธงประเทศอื่นที่อนุญาตให้มีชุดคุ้มครองเรือดังกล่าวแทน

3. สถานการณ์โจรสลัดภูมิภาคแอฟริกากลางและแอฟริกาตะวันตกและอ่าวกินี

อ่าวกินีเป็นพื้นที่ที่น่าห่วงกังวลแห่งใหม่ การก่อเหตุของโจรสลัดในอ่าวกินีมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเป็นที่ห่วงกังวลว่า สถานการณ์ในอ่าวกินีจะร้ายแรงกว่าในโซมาเลีย เนื่องจากโจรสลัดในบริเวณนี้มักใช้ความรุนแรงในการปล้น และมักสังหารหรือทำร้ายลูกเรือ เนื่องจากเป็นธรรมชาติของโจรสลัดที่มีลักษณะก้าวร้าวรุนแรง ปัญหาสำคัญอีกประการของภัยโจรสลัดในแถบอ่าวกินีและแอฟริกาตะวันตก คือ การรายงานการก่อเหตุที่น้อยกว่าความเป็นจริง (underreported) โดยในปี 2557 มีการรายงานการก่อเหตุกว่า 40 ครั้ง และในครึ่งปีแรกของ 2558 (มกราคม-มิถุนายน) มีการรายงานการก่อเหตุเพียง 21 ครั้ง แต่ในความเป็นจริง แนวโน้มที่เหตุการณ์จะเพิ่มขึ้นเป็นกว่า 100 ครั้ง ในปี 2558

¹⁵ กองทัพเรือ, พลเรือตรี ปรกรณ์ วาณิช รับมอบการบังคับบัญชาเป็นผู้บัญชาการกองเรือเฉพาะกิจผสมที่ 151 (Combined Task Force 151 (CTF 151) [Online], available URL: http://www3.navy.mi.th/index.php/main/detail/content_id/6487#sthash.bC5uA2QB.dpuf, 2015 (November, 28).

ปัจจุบันรัฐชายฝั่งแอฟริกาตะวันตก อาทิ ไนจีเรีย ไนเจอร์ สามารถผลิตน้ำมันได้มาก ถึงวันละ ห้าล้านบาร์เรล ซึ่งถือได้ว่าเป็นปริมาณถึงหนึ่งในสิบของปริมาณน้ำมันที่ผลิตได้ต่อวันของทั้งโลก ปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือในภูมิภาคนี้จึงส่งผลกระทบต่อการส่งออกน้ำมัน ค่าประกันภัยและราคาสินค้า

ปัจจัยที่ทำให้การขยายตัวในการปฏิบัติการของโจรสลัดมายังพื้นที่อ่าวกินี คือ 1) ประเทศตะวันตกเริ่มนิยมใช้เส้นทางดังกล่าวในการขนส่งพลังงานจากชายฝั่งของแอฟริกาใต้และแอฟริกาตะวันออก อาทิ สหรัฐฯ ที่มีผลประโยชน์ในแถบตะวันออก และบางประเทศในแถบตะวันตก เช่น กาบอง โตโก ดังนั้น ในอนาคตจะมีเรือของสหรัฐฯ เดินทางไปฝั่งตะวันตกและตะวันออกโดยผ่านอ่าวกินีมากขึ้น จึงทำให้อ่าวกินีกลายเป็นพื้นที่ดึงดูดใจโจรสลัดให้เข้ามาปฏิบัติการ 2) การบังคับใช้กฎหมายมีจำกัด และประชาคมโลกยังไม่ได้ให้ความสำคัญมากพอกับปัญหาในพื้นที่ ซึ่งปัญหาประการสำคัญที่ประเทศรอบอ่าวกินีไม่มีการดำเนินการแก้ไขปัญหานี้อย่างจริงจังจึงเหมือนกับประเทศในแถบโซมาเลียและอ่าวเอเดน

การดำเนินการแก้ไขปัญหายาใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

(1) คณะมนตรีความมั่นคงได้มีข้อมติ 2018 (201) และ 2039 (2012) เรียกร้องให้ประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจแห่งรัฐแอฟริกากลาง (Economic Community of Central African States: ECCAS) ประชาคมเศรษฐกิจแห่งรัฐแอฟริกาตะวันตก (Economic



การก่อเหตุโจรสลัดและการปล้นเรือบริเวณอ่าวกินีและแอฟริกาตะวันตก

ที่มา: GISIS, IMO, UNITAR/UNOSAT, 2014

Community of West African States: ECOWAS) คณะกรรมการแห่งรัฐ ในอ่าวกินี (Gulf of Guinea Commission: GGC) รวมถึงรัฐเจ้าของธง และรัฐผู้ได้รับผลกระทบจากปัญหาดังกล่าว ร่วมกันแก้ไขปัญหา และจับกุม ดำเนินคดีกับผู้ก่อเหตุอย่างจริงจัง และประณามการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในอ่าวกินีและแอฟริกาตะวันตก และเรียกร้องให้ประเทศที่มีส่วนเกี่ยวข้องร่วมกันดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

(2) ภายใต้กรอบ IMO มีการจัดตั้ง IMO West and Central Africa Maritime Security Trust Fund เพื่อเป็นกองทุนในการจัดกิจกรรมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของรัฐชายฝั่งในแอฟริกาตะวันตกและแอฟริกากลาง เช่น หลักสูตรอบรมเจ้าหน้าที่กองทัพเรือ/หน่วยยามฝั่ง

(3) ความพยายามในการจัดจัดทำ Code of Conduct และมาตรการแก้ปัญหโจรสลัดในอ่าวกินี โดยมีการประชุมระดับผู้นำประเทศในแอฟริกาตะวันตกและแอฟริกากลาง เพื่อจัดทำ Code of Conduct รวมทั้งเห็นชอบให้มีการจัดตั้งศูนย์ประสานงานระหว่างภูมิภาคในเรื่องความปลอดภัยและความมั่นคงทางทะเลในน่านน้ำแอฟริกากลางและแอฟริกาตะวันตก โดยความร่วมมือระหว่างรัฐชายฝั่งและผู้แทนประเทศในภูมิภาคและองค์การระหว่างประเทศ เช่น ECCAS ECOWAS และ GGC ร่วมกันร่างข้อบังคับและการกำหนดกรอบเวลาในการจัดตั้งศูนย์ประสานงานดังกล่าว

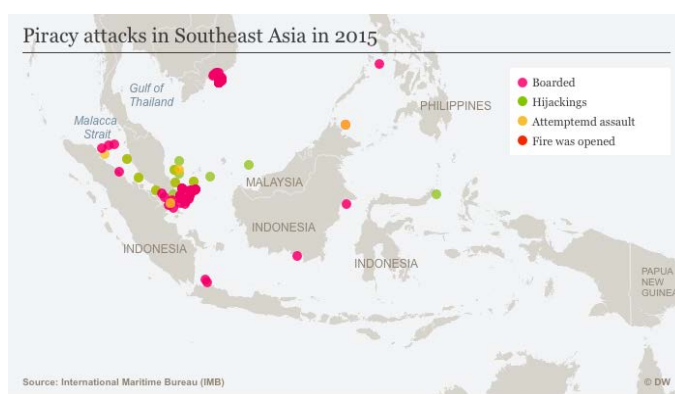
อย่างไรก็ดี ในภูมิภาคแอฟริกากลางและแอฟริกาตะวันตก ไม่มีข้อมติสหประชาชาติ และความยินยอมของรัฐชายฝั่งอนุญาตให้มีกองกำลังใด ๆ เข้าในพื้นที่ได้อย่างในพื้นที่บริเวณโซมาเลียและอ่าวเอเดน การปฏิบัติการทางทหารจึงไม่สามารถเกิดขึ้นได้ในพื้นที่บริเวณนี้ นอกจากนี้ ประเทศไทยยังไม่มีบทบาทใด ๆ ในการร่วมแก้ไขปัญหาการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือด้วยอาวุธในภูมิภาคแอฟริกากลางและแอฟริกาตะวันตก

4. โจรสลัดในเอเชีย

ปัญหาภัยโจรสลัดและการปล้นเรือในภูมิภาคเอเชีย โดยเฉพาะเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เริ่มทวีความรุนแรงมากขึ้นนับตั้งแต่ปี 2555 โดยการก่อเหตุในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มักเกิดขึ้นในบริเวณช่องแคบมะละกา ช่องแคบสิงคโปร์ และทะเลจีนใต้ตอนล่าง บริเวณนอกชายฝั่งสิงคโปร์ มาเลเซียและอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการเดินเรือของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นเส้นทางขนส่งน้ำมัน 1 ใน 4 ของโลก โดยรูปแบบของการก่อเหตุจะไม่ใช้การเข้ายึดเรือและเรียกค่าไถ่อย่างโจรสลัดในแถบโซมาเลีย ส่วนใหญ่ประสงค์เพียงทรัพย์สินบนเรือและของลูกเรือโดยไม่ทำอันตรายลูกเรือ อย่างไรก็ตาม ในระยะ

หลังเป้าหมายหลัก คือ เรือบรรทุกน้ำมันขนาดเล็กที่มีระยะทางการเดินเรือไม่ไกลนักและโจรสลัดมักจะมุ่งเป้าเป็นพิเศษต่อเรือที่เดินทางออกจากสิงคโปร์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าน้ำมันในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ในปี 2557 สถิติการก่อเหตุในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้สูงถึง 183 ครั้ง¹⁶ และเพียงครึ่งปีแรกของปี 2558 มีการก่อเหตุสูงถึง 106 ครั้ง¹⁷ ทำให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นบริเวณที่มีสถิติการก่อเหตุโจรสลัดและปล้นเรือโดยใช้อาวุธสูงที่สุดในโลก ปัญหาดังกล่าวจึงเป็นภัยคุกคามโดยตรงต่อความปลอดภัยในการเดินเรือในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการด้านการขนส่งพลังงานของไทย ทั้งนี้ นับจากปี 2556 จนถึงปัจจุบัน มีกรณีเรือน้ำมันสัญชาติไทยถูกปล้นถึง 11 ครั้ง



การก่อเหตุโจรสลัดและการปล้นเรือในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในปี พ.ศ. 2558

ที่มา: International Maritime Bureau (IMB)

¹⁶ReCAAP Information Sharing Centre, **PIRACY & ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN ASIA (2014)** [Online], available URL: http://www.recaap.org/Desktop Modules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core_Download&EntryId=381&PortalId=0&TabId=78, 2015 (July, 7).

¹⁷ReCAAP Information Sharing Centre, **Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia (January-June 2015)** [Online], available URL: http://www.recaap.org/Desktop Modules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core_Download&EntryId=410&PortalId=0&TabId=78, 2015 (July, 7).

4.1 ความร่วมมือรัฐชายฝั่งในการดำเนินการแก้ไขปัญหาและบทบาทของไทย

4.1.1 ภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมความมั่นคงทางทะเลหลายกรอบความร่วมมือ อาทิ ASEAN Maritime Forum (AMF) Expanded ASEAN Maritime Forum (EAMF) ASEAN Regional Forum (ARF) ASEAN Regional Forum Inter-Sessional Meeting on Maritime Security (ARF ISM on MS) ASEAN Foreign Ministers' Meeting (AMM) ASEAN Defence Ministers' Meeting - Plus (ADMM - Plus) ASEAN Senior Officials Meeting on Transnational Crime (SOMTC) ซึ่งประเทศไทยมีบทบาททั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

4.1.2 ปฏิบัติการทางทหาร

ในปี 2547 มาเลเซีย อินโดนีเซียและสิงคโปร์ ริเริ่มความร่วมมือการประสานการลาดตระเวนทางทะเลบริเวณช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์ (Malacca Straits Coordinated Patrol: MSCP) เพื่อรักษาความปลอดภัยและเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเล และต่อมาในปี 2548 ได้มีการขยายความร่วมมือการลาดตระเวนร่วมทางอากาศ (Eyes in the Sky) ต่อมา เมื่อ 22 มกราคม พ.ศ.2551 คณะรัฐมนตรีไทยมีข้อมติเห็นชอบ ให้กองทัพเรือไทย ได้เข้าร่วมการลาดตระเวน MSCP และ Eyes in the Sky ในปี 2551 และ 2552 ตามลำดับ โดยครอบคลุมพื้นที่ในการลาดตระเวน 14,000 ตารางไมล์ เป็นพื้นที่ในทะเลอาณาเขตของไทย 6,300 ตารางไมล์ อย่างไรก็ตาม การลาดตระเวนเป็นไปในลักษณะต่างคนต่างตระเวนในทะเลอาณาเขตของตน (Coordinated Patrol) โดยไม่มีการล่งล้ำเข้าทะเลอาณาเขตของรัฐอื่น

4.1.3 ด้านการแลกเปลี่ยนข้อมูล

ระหว่างการประชุม ASEAN + 3 ที่บรูไน เมื่อพฤศจิกายน 2544 นายกรัฐมนตรีของญี่ปุ่นได้เสนอให้มีกรอบความร่วมมือเพื่อเสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลโดยมุ่งเน้นการต่อต้านโจรสลัดและการกระทำผิดกฎหมายในทะเล เป็นความร่วมมือระหว่างชาติสมาชิกอาเซียนและอีก 6 ประเทศในเอเชีย ได้แก่ บังกลาเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีน อินเดีย ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และศรีลังกา

ต่อมา จึงได้มีการทำความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านการกระทำอันเป็นโจรสลัดและกปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia) และจัดตั้งศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลขององค์การความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อ

การต่อต้านการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย (ReCAAP Information Sharing Centre – ReCAAP ISC)¹⁸ ขึ้นที่สิงคโปร์ เพื่อบริหารองค์กร ซึ่งมีหน้าที่เป็นตัวกลางในการประสานข้อมูลเหตุการณ์โจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธให้กับรัฐภาคีที่เกี่ยวข้องทราบผ่านหน่วยประสานงาน¹⁹ (National Focal Points) เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถให้ความช่วยเหลือหรือป้องกันปราบปรามเหตุการณ์ได้อย่างทัน่วงที โดยหน้าที่ของรัฐภาคี คือ การดำเนินการทางกฎหมายและทางบริหารเพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย จับกุมโจรสลัดหรือผู้กระทำ ให้ความช่วยเหลือเรือและลูกเรือที่ประสบภัย รวมไปถึงการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลและกับรัฐภาคีอื่น ๆ เพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ และให้ความร่วมมือกับรัฐภาคีอื่น ๆ ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน และความร่วมมือในเรื่องทางอาญา นอกจากนี้ศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลฯ มีหน้าที่รวบรวมและวิจัยข้อมูล รวมถึงการจัดทำสถิติเพื่อประเมินความเสี่ยงภัยให้แก่หน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐภาคี ตลอดจนการจัดโครงการเสริมสร้างขีดความสามารถของหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายของรัฐภาคี เพื่อให้การป้องกันและปราบปรามมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ประเทศไทยมีบทบาทสำคัญใน ReCAAP ISC โดยในปัจจุบัน ผู้แทนไทย นายพรชัย ดำเนินวิวัฒน์ เอกอัครราชทูต ณ กรุงมัสกัต ได้รับเลือกให้ดำรงตำแหน่งประธาน ReCAAP ISC ต่ออีกวาระหนึ่ง (ปี 2558-2561) เป็นวาระที่ 3 และกองทัพเรือได้จัดนายทหารจากกองทัพเรือไปปฏิบัติหน้าที่ประจำศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลฯ ReCAAP ISC เป็นประจำทุกปี

4.2 ข้อจำกัดในการดำเนินการแก้ไขปัญหา

4.2.1 ภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างรัฐชายฝั่ง

(1) ในระดับนโยบาย ถึงแม้ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะมีกรอบความร่วมมือเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาคจำนวนหนึ่ง แต่เนื่องจากความหลากหลายของปัญหาในภูมิภาค ทำให้รัฐชายฝั่งมีความสนใจในปัญหาและการมุ่งแก้ปัญหาที่ต่างกัน เช่น อินโดนีเซียให้ความสนใจกับปัญหาการทำประมงผิดกฎหมาย มาเลเซียเน้นที่ปัญหาการก่อการร้าย ฟิลิปปินส์เน้นด้านปัญหาการอ้างสิทธิ์ทับซ้อนในทะเลจีนใต้เป็นหลัก

¹⁸ ปัจจุบัน มีรัฐภาคีจำนวน 20 รัฐ ได้แก่ ญี่ปุ่น ลาว สิงคโปร์ ไทย ฟิลิปปินส์ พม่า เกาหลีใต้ กัมพูชา เวียดนาม อินเดีย ศรีลังกา จีน บังคลาเทศ บรูไน นอร์เวย์ เนเธอร์แลนด์ เดนมาร์ก ออสเตรเลีย สหราชอาณาจักร และสหรัฐอเมริกา (มาเลเซียและอินโดนีเซีย ยังไม่ได้เป็นภาคี)

¹⁹ หน่วยประสานงานของไทยเมื่อเกิดเหตุ คือ กองทัพเรือ

นอกจากนี้ บางประเทศไม่ได้เห็นว่าปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือเป็นเรื่อง ‘เร่งด่วน’ ทำให้การแก้ไขปัญหามักกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือจึงยังไม่ปรากฏผลเป็นรูปธรรมเท่าที่ควรในภูมิภาคอาเซียน

นอกจากนี้ การที่มาเลเซียและอินโดนีเซียซึ่งเป็นประเทศที่มีรายงานการก่อเหตุสูงไม่ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของ ReCAAP ทำให้ขาดความร่วมมือทั้งด้านการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร การประสานในการติดตาม ให้ความช่วยเหลือเรือที่ประสบเหตุ และการประสานงานด้านการติดตามคดี

(2) ในส่วนของการปฏิบัติการทางทหาร ถึงแม้จะมีความร่วมมือของรัฐบาลฝั่งระหว่าง มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซียและไทย ในการลาดตระเวนทางทะเลและทางอากาศ แต่การลาดตระเวนเป็นไปในลักษณะการประสานการลาดตระเวนในพื้นที่ของตนโดยไม่มีการล่วงล้ำเข้าทะเลอาณาเขตของรัฐอื่น ซึ่งรวมไปถึงการไล่ตามเรือโจรสลัดตามสิทธิการไล่ตามติดพัน (Hot pursuit) จะต้องยุติลงเมื่อข้ามเข้าไปในทะเลอาณาเขตของรัฐอื่น นอกจากนี้ การลาดตระเวนยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ที่มักเกิดเหตุปล้นเรือในระยะหลัง ในบริเวณทะเลจีนใต้ตอนล่างแถบน่านน้ำระหว่างมาเลเซียกับอินโดนีเซีย ซึ่งในทางปฏิบัติ โจรสลัดมักหลบหนีการจับกุมโดยข้ามแดนไปมาในบริเวณดังกล่าวที่เป็นพื้นที่ทางทะเลทับซ้อนของหลายประเทศและประกอบด้วยเกาะแก่งจำนวนมากจึงทำให้เป็นอุปสรรคในการแก้ไขปัญหา จึงทำให้การลาดตระเวนที่มีอยู่ไม่ได้ประสิทธิผลเท่าที่ควร

4.2.2 ความซับซ้อนและช่องโหว่ทางกฎหมายในการดำเนินคดีและคุมขังผู้ต้องหาโจรสลัด

เมื่อมีการก่อเหตุเกิดขึ้นในทะเลหลวงหรือในทะเลอาณาเขตของรัฐอื่น กระบวนการยุติธรรมทางอาญาดำเนินการตามกฎหมายภายในแต่ละรัฐเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดช่องว่างในการปราบปรามโจรสลัดและผู้ก่อเหตุปล้นเรือ ทั้งปัญหาความร่วมมือในการสอบปากคำ การรวบรวมพยานหลักฐานโดยเฉพาะอย่างยิ่งการรวบรวมพยานหลักฐานนอกราชอาณาจักร ซึ่งโดยมากขาดการประสานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้เกิดความล่าช้าและไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร บางกรณีสามารถจับกุม ผู้ต้องสงสัยได้แต่ไม่สามารถนำตัวไปขึ้นศาลได้ และต้องปล่อยตัวไปในภายหลัง เนื่องจากขาดหลักฐานและพยานไม่สามารถมาให้ปากคำได้

4.3 การพิจารณาใช้ชุดคุ้มครองเรือติดอาวุธในเอเชีย

เมื่อสถานการณ์ภัยโจรสลัดและการปล้นเรือในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทวีความรุนแรงมากขึ้น ผู้ประกอบการของไทยจึงมีความประสงค์ที่จะนำวิธีการ

แก้ไขปัญหาโดยการใช้ชุดคุ้มครองเรือติดอาวุธอย่างในแถบโซมาเลียมาปรับใช้ อย่างไรก็ตาม แม้เรือไทยจะอุปโภคสิทธิในการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตสิงคโปร์ มาเลเซียและอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นบริเวณที่มักมีการก่อเหตุ ตาม UNCLOS แต่เรือไทยจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายภายในและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการผ่านในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง (ข้อ 21 ของ UNCLOS) อาทิ กฎหมายเกี่ยวกับการพกพาอาวุธปืน กฎหมายห้ามเรือที่มีอาวุธผ่านเข้ามาในทะเลอาณาเขต การขอใบอนุญาตผ่านสำหรับเรือพาณิชย์ที่มีชุดคุ้มครองเรือติดอาวุธ รวมทั้งกฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับการเทียบท่าของเรือที่มีชุดคุ้มครองเรือติดอาวุธ

นอกจากนี้ การใช้ชุดคุ้มครองเรือดังกล่าวอาจก่อให้เกิดความหวงกังวลในการแพร่กระจายของอาวุธทางทะเล และอาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น การใช้ชุดคุ้มครองเรือติดอาวุธในบริเวณช่องแคบมะละกา และทะเลจีนใต้เพื่อป้องกันภัยโจรสลัดและการปล้นเรืออาจยังไม่ใช่วิธีที่เหมาะสมนัก

4.4 ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหา

กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในปัจจุบัน อาทิ AMF, EAMF, ARF, ADMM – Plus, SOMTC, ReCAAP มีเพียงพอสำหรับการเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาคอยู่แล้ว แต่ควรมีการส่งเสริมให้มีความเชื่อมโยงในแต่ละกรอบความร่วมมือมากขึ้น (synergy) รวมทั้งการให้ความสำคัญกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร การพัฒนาปรับปรุงศูนย์ข้อมูลข่าวสารที่สามารถให้ข้อมูลที่ทันสมัย เทียบตรง ทันเวลา การส่งเสริมขีดความสามารถของหน่วยงานทางทะเลต่าง ๆ และที่สำคัญควรส่งเสริมความไว้วางใจระหว่างกัน

มาตรการที่สำคัญ คือ มาตรการทางกฎหมาย การดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดอย่างจริงจังและมีบทลงโทษจะช่วยลดจำนวนการก่อเหตุ จึงควรส่งเสริมความร่วมมือในกระบวนการยุติธรรมทางอาญา การสืบสวน สอบสวน ติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดกับรัฐชายฝั่ง เพื่อให้เกิดประสิทธิผลในการป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือ

บทสรุป

ปัญหาภัยโจรสลัดโซมาเลียและอ่าวเอเดนบรรเทาลง เกิดจากความร่วมมือของนานาชาติ รวมไปถึงการใช้กองกำลังทางเรือในการป้องกันและปราบปรามภัยโจรสลัด อย่างไรก็ตาม มาตรการทางทหารเป็นวิธีการแก้ปัญหาในระยะสั้นเท่านั้น เนื่องจากรากเหง้า

ของปัญหา คือ ความยากจน ความไร้เสถียรภาพของรัฐบาลและการรักษากฎหมาย หากกองกำลังนานาชาติถอนกำลังออกจากพื้นที่ในวันที่โซมาเลียและประเทศใกล้เคียงยังไม่มีความพร้อมในการรับมือกับปัญหา ภัยโจรสลัดก็จะกลับมาอีก ดังนั้น การดำเนินการที่มีประสิทธิภาพที่สุดคือการเร่งสร้างขีดความสามารถในการพัฒนา ทั้งระบบเศรษฐกิจ การเมืองและกฎหมายเพื่อการแก้ปัญหาที่ยั่งยืน

สำหรับปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นั้นมีลักษณะ ที่แตกต่างไปจากโจรสลัดในโซมาเลีย ทั้งสาเหตุ รูปแบบการก่อเหตุ และความรุนแรง ถึงแม้รัฐชายฝั่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะมีเสถียรภาพ แต่ปัญหาสำคัญ คือ การมองเห็นปัญหาที่ต่างกันและขาดความร่วมมืออย่างใกล้ชิดระหว่างรัฐ รวมไปถึงช่องโหว่ของกฎหมายในการดำเนินคดีต่อผู้กระทำความผิด ทำให้ไม่สามารถติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้ ดังนั้น การแก้ปัญหาที่สำคัญควรมีการเพิ่มความร่วมมือในด้าน การปราบปรามจับกุมสืบสวน สอบสวนและการดำเนินคดีต่อผู้กระทำความผิดเพื่อแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง

บรรณานุกรม

- กองทัพเรือ. พลเรือตรี ปกรณ์ วานิช รับมอบการบังคับบัญชาเป็นผู้บัญชาการกองเรือเฉพาะกิจผสมที่ 151 (Combined Task Force 151 (CTF 151) [Online]. Available URL: http://www3.navy.mi.th/index.php/main/detail/content_id/6487#sthash.bC5uA2QB.dpuf, 2015 (November, 28).
- European Union Delegation to the United Nations. **Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia Eighteen Plenary Session** [Online]. Available URL: http://euun.europa.eu/articles/en/article_16647_en.htm, 2015 (July, 10).
- International Maritime Organization, **Action Plan to Promote the 2011 World Maritime Day Theme– Piracy: Orchestrating the Response**. London: International Maritime Organization, 2011.
- _____. **Interim Guidance to Ship owners, Ship Operators, and Shipmasters on the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area** [Online]. AvailableURL: http://www.steamshipmutual.com/Downloads/Piracy/PCASP_MSC.1Circ.1405.pdf, 2015 (March, 8).
- _____. **Interim Recommendations for Port and Coastal States Regarding the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area** [Online]. Available URL: http://www.steamshipmutual.com/Downloads/Piracy/PCASP_MSC.1Circ.1408Rev.1.pdf, 2015 (March, 19).
- _____. **Interim Recommendations of Flag States Regarding the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area** [Online]. Available URL: http://www.Steamshipmutual.com/Downloads/Piracy/ASP_MSC.1Circ.1406Rev2.pdf, 2015 (March, 11).
- _____. **Report of the Maritime Safety Committee on its Ninety-Fifth Session** [Online]. Available URL: http://www.gc.noaa.gov/documents/msc_95-22.pdf, 2015 (June, 25).

ReCAAP Information Sharing Centre. **Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia (January-June 2015)** [Online]. Available URL: http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core_Download&EntryId=410&PortalId=0&TabId=78,2015 (July, 7).

_____. **PIRACY & ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN ASIA (2014)** [Online]. Available URL: http://www.recaap.org/DesktopModules/Bing2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core_Download&EntryId=381&PortalId=0&TabId=78,2015 (July, 7).

