

“เรือมืด” กับอาชญากรรมทางน้ำ: ปัญหาและแนวทางการพัฒนาระบบ
การเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลางของกองบังคับการตำรวจน้ำ

“Dark Fleet” and Marine Crime: Problems and Guideline Development
for the Storage and Disposal of Seized Vessels of Marine Police Division

ธรากร เลิศพรเจริญ¹

สาขาวิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา, คณะรัฐศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
254 ถนนพญาไท, แขวงวังใหม่, เขตปทุมวัน, กรุงเทพมหานคร 10330, ประเทศไทย
อีเมลติดต่อ: 6581014624@student.chula.ac.th

Tarakorn Lertporncharoen²

Major of Sociology and Anthropology, Faculty of Political Science, Chulalongkorn University
254 Phayathai Road, Wangmai, Pathumwan, Bangkok 10330, Thailand
Email: 6581014624@student.chula.ac.th

สุนททรัพย์ จิตสว่าง³

สาขาวิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา, คณะรัฐศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
254 ถนนพญาไท, แขวงวังใหม่, เขตปทุมวัน, กรุงเทพมหานคร 10330, ประเทศไทย
อีเมลติดต่อ: Sumonthip99@hotmail.com

Sumonthip Chitsawang⁴

Major of Sociology and Anthropology, Faculty of Political Science, Chulalongkorn University
254 Phayathai Road, Wangmai, Pathumwan, Bangkok 10330, Thailand
Email: Sumonthip99@hotmail.com

Received: February 9, 2025 **Revised:** May 28, 2025 **Accepted:** May 30, 2025

¹ พ.ต.อ., นักวิจัยอิสระด้านอาชญาวิทยาและกระบวนการยุติธรรม.

² Pol. Col., Independent Researcher in Criminology and Justice.

³ รองศาสตราจารย์, อาจารย์.

⁴ Associate Professor, Lecturer.

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ปัญหาและนำเสนอแนวทางการพัฒนาระบบการเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลางของกองบังคับการตำรวจน้ำเพื่อลดความเสี่ยงในการนำเรือของกลางกลับไปใช้ในการกระทำความผิดทางน้ำในลักษณะ “เรือมืด” ซึ่งไม่สามารถตรวจสอบหรือติดตามตำแหน่งได้ ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางทะเลและกระบวนการยุติธรรม โดยอาศัยกรอบแนวคิดทฤษฎีการกระทำที่เป็นกิจวัตร และทฤษฎีหน้าต่างแตกในการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา

จากการศึกษาพบว่า เรือของกลางจำนวน 3 ลำในคดีอาญาที่ 102/2567 ซึ่งสูญหายจากจุดทอดสมอในพื้นที่ตำรวจน้ำสตึก พบว่าเกิดจากข้อบกพร่องในการควบคุมดูแลเรือของกลาง เช่น การอนุญาตให้ผู้ต้องหาที่ได้รับการประกันตัวเข้าใช้เรือโดยไม่มีมาตรการเฝ้าระวังที่เพียงพอ ขาดเทคโนโลยีติดตามและระบบแจ้งเตือนแบบเรียลไทม์ รวมถึงการละเลยต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่เก็บเรือ นำไปสู่การลักลอบนำเรือไปใช้ขนถ่ายของกลางน้ำมันเชื้อเพลิงผิดกฎหมายและหลีกเลี่ยงการตรวจจับโดยอำนาจข้อมูลการเดินเรือ และเสนอแนวทางการพัฒนาระบบการจัดการเรือของกลาง โดยใช้หลักการของทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมผ่านการออกแบบสภาพแวดล้อมอาทิ การควบคุมการเข้าถึง การเฝ้าระวังผ่านระบบเทคโนโลยี การส่งเสริมความรู้สึกเป็นเจ้าของพื้นที่ การจัดกิจกรรมสนับสนุนในพื้นที่เสี่ยง การเสริมความมั่นคงของเป้าหมาย และการดูแลรักษาสภาพแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง เพื่อยกระดับความปลอดภัย เพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมเรือของกลาง และสร้างความเชื่อมั่นต่อมาตรฐานกระบวนการยุติธรรมของประเทศไทย

คำสำคัญ: เรือมืด; การเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลาง; กองบังคับการตำรวจน้ำ; อาชญากรรมทางน้ำ

Abstract

This research article aims to study the challenges in managing seized vessels by the Marine Police Division and proposes solutions to prevent their misuse in marine crimes as “dark fleet.” Using Routine Activity Theory and Broken Windows Theory, the research analyzes the Criminal Case No. 102/2567 where three seized vessels, carrying smuggled diesel oil, went missing under lax supervision and were used for illegal transport.

The study has shown that structural and operational weaknesses, including inadequate surveillance, lack of tracking systems, and unclear procedures. The study recommends adopting Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) principles such as access control, surveillance, and environmental maintenance to enhance security, prevent future incidents, and reduce the risk of seized vessels being transformed into untraceable dark ships.

Keywords: Dark fleet; Marine Crime; The Storage and Disposal of Seized Vessels, Marine Police Division

1. บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กองบังคับการตำรวจน้ำ (Marine Police Division) เป็นหน่วยงานในสังกัดกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง (Central Investigation Bureau) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (Royal Thai Police) ที่ปฏิบัติการตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: UNCLOS) และพระราชบัญญัติเพิ่มอำนาจตำรวจในการป้องกันปราบปรามการกระทำผิดทางน้ำ พ.ศ. 2496 อย่างไรก็ตาม กองบังคับการตำรวจน้ำเผชิญกับปัญหาและอุปสรรคในกระบวนการปฏิบัติงาน โดยเฉพาะการเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลาง ปรากฏชัดจากกรณีเรือของกลางในคดีอาญาที่ 102/2567 จำนวน 3 ลำ สูญหายไปจากจุดจอดทอดสมอ ห่างจากสะพานท่าเทียบเรือ สถานีตำรวจน้ำ 3 กองกำกับการ 5 กองบังคับการตำรวจน้ำ ณ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี (ตำรวจน้ำสัตหีบ) ประมาณ 100 เมตร เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน พ.ศ. 2567 เรือของกลางทั้งสามลำ ประกอบด้วย 1) เรือ เจ.พี. บรรจุของกลางน้ำมันเชื้อเพลิงดีเซลเบสออยล์ ซึ่งเป็นน้ำมันที่ไม่มีจำหน่ายในประเทศไทย หากนำเข้ามาในราชอาณาจักรโดยไม่ผ่านพิธีการทางศุลกากร ถือว่าเป็นการลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงเข้ามาในราชอาณาจักร ประมาณ 80,000 ลิตร พร้อมลูกเรือ จำนวน 7 คน, 2) เรือกำไรเงิน บรรจุของกลางน้ำมันเชื้อเพลิงดีเซลเบสออยล์ ซึ่งเป็นน้ำมันที่ไม่มีจำหน่ายในประเทศไทย หากนำเข้ามาในราชอาณาจักรโดยไม่ผ่านพิธีการทางศุลกากร ถือว่าเป็นการลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงเข้ามาในราชอาณาจักร ประมาณ 150,000 ลิตร พร้อมลูกเรือจำนวน 6 คน และ 3) เรือดาวรุ่ง บรรจุของกลางน้ำมันเชื้อเพลิงดีเซลเบสออยล์ ซึ่งเป็นน้ำมันที่ไม่มีจำหน่ายในประเทศไทย หากนำเข้ามาในราชอาณาจักรโดยไม่ผ่านพิธีการทางศุลกากร ถือว่าเป็นการลักลอบนำน้ำมันเชื้อเพลิงเข้ามาในราชอาณาจักร ประมาณ 100,000 ลิตร พร้อมลูกเรือจำนวน 5 คน จากการสืบสวน

ผลการตรวจสอบข้อเท็จจริงระบุว่า การสูญหายของเรือทั้งสามลำเกิดขึ้นเนื่องจากผู้ต้องหาต้องการนำของกลางน้ำมันเชื้อเพลิงดีเซลเบสออยล์ไปจำหน่ายยังประเทศกัมพูชา โดยหลีกเลี่ยงการรายงานข้อมูลเกี่ยวกับตัวตนของเรือ ประเภทเรือ ตำบลที่เรือทิศทางการเดินเรือ ความเร็ว สถานะการเดินเรือ และข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยอื่น ๆ ของเรือผ่านระบบสำแดงข้อมูลเรืออัตโนมัติ (Automatic Identification Systems: AIS) และไม่ซิงค์ในขณะเดินเรือ ตลอดจนอำพรางเปลี่ยนแปลงสีเรือเพื่อหลีกเลี่ยงการตรวจสอบ พฤติการณ์ดังกล่าวส่งผลให้เรือทั้งสามลำกลายเป็น “เรือมืด” หรือเรือที่ไม่สามารถตรวจสอบหรือติดตามข้อมูลผ่านระบบการติดตามเรือได้ ซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงอย่างยิ่งต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ทั้งต่อตนเองและเรือลำอื่นที่สัญจรในเส้นทางเดียวกัน เหตุการณ์การสูญหายของเรือของกลางในคดีอาญาที่ 102/2567 จำนวนสามลำได้สะท้อนให้เห็นถึงความซับซ้อนและความท้าทายที่กองบังคับการตำรวจน้ำต้องเผชิญในการเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลาง แม้ว่าจะมีระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการเก็บรักษาและการจำหน่ายของกลาง พ.ศ. 2565 เป็นกรอบแนวทางหลักในการกำกับดูแลและดำเนินการเกี่ยวกับเรือของกลางดังกล่าว แต่ในทางปฏิบัติยังคงปรากฏข้อจำกัดบางประการที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพและความต่อเนื่องของการดำเนินงานด้านการเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลางการขาดรายละเอียดที่ชัดเจนเกี่ยวกับแนวทางการดำเนินงาน ขั้นตอน และมาตรฐานในการเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลางอย่างเป็นระบบ ยังคงเป็นปัญหาสำคัญที่ควรได้รับการพัฒนาอย่างเร่งด่วน เพื่อป้องกันไม่ให้เรือของกลางถูกนำกลับไปใช้ในการกระทำความผิดทางน้ำอื่น ๆ ในลักษณะเรือมืด (marine crime)

ด้วยเหตุนี้ การศึกษาวิจัยเรื่อง “เรื้อมีด” กับอาชญากรรมทางน้ำ ปัญหาและแนวทางการพัฒนาระบบการเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลางของกองบังคับการตำรวจน้ำจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง การศึกษานี้มีเป้าหมายเพื่อยกระดับประสิทธิภาพและความเข้มแข็งของระบบการเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลางรวมถึงการป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำผิดซ้ำในลักษณะเดียวกับกรณีเรือของกลางในคดีอาญาที่ 102/2567 ที่สูญหายจำนวนสามลำ ตลอดจนลดความเสี่ยงจากการลักขโมยเรือของกลางไปใช้ในลักษณะเรื้อมีดในอนาคต นอกจากนี้ ผลการศึกษายังคาดหวังที่จะสร้างประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดูแลและจัดการเรือของกลาง และมีบทบาทสำคัญในการเสริมสร้างความเชื่อมั่นของประชาชนและนานาชาติต่อความน่าเชื่อถือและมาตรฐานของกระบวนการยุติธรรมของประเทศไทยต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 เพื่อศึกษาเกี่ยวกับ“เรื้อมีด” กับอาชญากรรมทางน้ำ: ปัญหาและแนวทางการพัฒนาระบบการเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลางของกองบังคับการตำรวจน้ำ

1.2.2 เพื่อวิเคราะห์เกี่ยวกับ“เรื้อมีด” กับอาชญากรรมทางน้ำ: ปัญหาและแนวทางการพัฒนาระบบการเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลางของกองบังคับการตำรวจน้ำ

1.2.3 เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาระบบการเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลางของกองบังคับการตำรวจน้ำ

1.3 ขอบเขตการวิจัย

การศึกษานี้ มุ่งศึกษาเชิงเนื้อหาในการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาและนำเสนอแนวทางการพัฒนาระบบการเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลางของกองบังคับการตำรวจน้ำเพื่อลดความเสี่ยงในการนำเรือของกลางกลับไปใช้ในการกระทำความผิดทางน้ำในลักษณะ “เรื้อมีด” ซึ่งไม่สามารถตรวจสอบหรือติดตามตำแหน่งได้ ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางทะเลและกระบวนการยุติธรรม โดยอาศัยกรอบแนวคิดทฤษฎีการกระทำที่เป็นกิจวัตร และทฤษฎีหน้าตาต่างในการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา

1.4 ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษานี้ เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้วิธีการศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร (Documentary Research) เพื่อวิเคราะห์ปัญหาและนำเสนอแนวทางการพัฒนาระบบการเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลางของกองบังคับการตำรวจน้ำเพื่อลดความเสี่ยงในการนำเรือของกลางกลับไปใช้ในการกระทำความผิดทางน้ำในลักษณะ “เรื้อมีด” ซึ่งไม่สามารถตรวจสอบหรือติดตามตำแหน่งได้ ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางทะเลและกระบวนการยุติธรรม โดยอาศัยกรอบแนวคิดทฤษฎีการกระทำที่เป็นกิจวัตร และทฤษฎีหน้าตาต่างในการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ทราบเกี่ยวกับ“เรื้อมีด” กับอาชญากรรมทางน้ำ: ปัญหาและแนวทางการพัฒนาระบบการเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลางของกองบังคับการตำรวจน้ำ

1.5.2 ทราบผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับ“เรือมิด” กับอาชญากรรมทางน้ำ: ปัญหาและแนวทางการพัฒนาระบบการเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลางของกองบังคับการตำรวจน้ำ

1.5.3 แนวทางการพัฒนาระบบการเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลางของกองบังคับการตำรวจน้ำ

2. ผลการศึกษาวิจัย

จากการศึกษาเรื่อง“เรือมิด” กับอาชญากรรมทางน้ำ: ปัญหาและแนวทางการพัฒนาระบบการเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลางของกองบังคับการตำรวจน้ำ ผู้เขียนพบประเด็นดังต่อไปนี้

2.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับ“เรือมิด” กับอาชญากรรมทางน้ำ: ปัญหาและแนวทางการพัฒนาระบบการเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลางของกองบังคับการตำรวจน้ำ

2.1.1 ทฤษฎีการข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence Theory)

ทฤษฎีการข่มขู่ยับยั้งมีรากฐานความคิดจากกลุ่มแนวคิดของสำนักอาชญาวิทยาตั้งเดิม (Classical School of Criminology) โดยเชื่อว่าผู้กระทำความผิดล้วนแต่พิจารณาผลเสียที่เกิดขึ้นจากการกระทำความผิดก่อนการกระทำความผิดและเกรงกลัวต่อการถูกลงโทษ จึงทำให้การป้องกันอาชญากรรมสามารถทำได้จากการลงโทษตามกฎหมายของกระบวนการยุติธรรมทางอาญาอย่างมีประสิทธิภาพ โดยอิงจากแนวคิดที่ซีซาร์ เบคคาเรีย (Caesar Beccaria) บิดาแห่งอาชญาวิทยาตั้งเดิมในผลงานทางวิชาการชื่อ The Essay on Crime and Punishment ที่ระบุเอาไว้ว่าการลงโทษ (Punishment) ที่จะสามารถข่มขู่ยับยั้ง (Deter) อาชญากรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ จะต้องประกอบไปด้วย 3 องค์ประกอบ ได้แก่ 1) ความรวดเร็ว (Swiftness) โดยการลงโทษต้องเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วหลังจากการกระทำความผิดเพื่อให้ผู้กระทำความผิดสามารถเชื่อมโยงผลการกระทำกับบทลงโทษได้อย่างชัดเจนและเกิดความกลัวต่อผลที่ตามมา, 2) ความเคร่งครัดและรุนแรง (Severity) โดยการลงโทษต้องมีความรุนแรงเพียงพอที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดรู้สึกถึงความสูญเสียที่ไม่คุ้มค่าเมื่อเทียบกับประโยชน์ที่ได้รับจากการทำผิด และ 3) ความแน่นอน (Certainty) โดยการลงโทษต่อผู้กระทำความผิดจะต้องเกิดขึ้นอย่างแน่นอนเมื่อเกิดการกระทำความผิดโดยไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้⁵

หลักการสำคัญของทฤษฎีการข่มขู่ยับยั้งแบ่งออกเป็น 2 หลักการ ได้แก่ 1) การยับยั้งป้องกันทั่วไป (General Deterrence) หมายถึง การที่กระบวนการยุติธรรมดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายที่ทำให้สมาชิกในสังคมทุกคนเกรงกลัวต่อการถูกลงโทษจากการกระทำความผิด จึงตัดสินใจไม่กระทำความผิด อาจกล่าวได้อีกนัยหนึ่งว่าการยับยั้งป้องกันทั่วไปถือเป็นการสร้างตัวอย่างให้ทุกคนในสังคมได้เห็นบทลงโทษที่ตามมาจากการกระทำความผิด จนทำให้เกรงกลัวต่อการกระทำความผิดและไม่กล้ากระทำความผิด และ 2) การยับยั้งป้องกันเฉพาะหรือแบบเจาะจง (Special Deterrence) หมายถึง การที่กระบวนการยุติธรรมดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายที่ทำให้บุคคลที่เคยถูกลงโทษมาแล้ว ไม่กระทำความผิดซ้ำเนื่องจากกลัวว่า

⁵ Kelli D. Tomlinson, “An Examination of Deterrence Theory: Where Do We Stand,” *Federal Probation* 80, no. 3 (December 2016): 33-38.

จะถูกลงโทษอีก ถือเป็นการตัดโอกาสการกระทำผิดซ้ำ การยึดทรัพย์สิน (Asset Forfeiture) ถือเป็นวิธีการหนึ่งของหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายสำหรับใช้ในการยับยั้งการกระทำความผิดและลงโทษผู้กระทำผิดที่อิงจากแนวคิดของทฤษฎีการข่มขู่ยับยั้ง เช่น สำนักงานสอบสวนกลาง (Federal Bureau of Investigation: FBI) ของสหรัฐอเมริกาจะบ่งชี้การยึดทรัพย์สินทางอาญา (Criminal Forfeiture) นอกจากจะเป็นการยึดเครื่องมือที่ใช้ในการกระทำความผิดจากอาชญากร (Remove the Tools of the Trade from Criminals) แล้ว สาเหตุสำคัญอีกหลายประการในการยึดทรัพย์สินทางอาญาของสำนักงานสอบสวนกลางยังรวมถึงการยับยั้งกิจกรรมผิดกฎหมาย (Deter Illegal Activity) การลงโทษอาชญากร (Punish Criminals) และการขัดขวางองค์กรอาชญากรรม (Disrupt Criminal Organizations)⁶

2.1.2 ทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมโดยการออกแบบสภาวะแวดล้อม (Crime Prevention Through Environmental Design)

ทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมโดยการออกแบบสภาวะแวดล้อมอธิบายว่า สภาพแวดล้อมทางกายภาพถือเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถสร้างอิทธิพลและแรงจูงใจให้บุคคลตัดสินใจประกอบอาชญากรรม เช่น โจรถูกกระตุ้นความอยากกระทำผิดเมื่อพบเห็นบ้านที่ตั้งอยู่ในซอยที่ไม่ค่อยมีผู้คนสัญจรผ่านไปมา เป็นต้น ดังนั้น การออกแบบและปรับเปลี่ยนสภาพแวดล้อมทางภาพที่เหมาะสมจะสามารถลดโอกาสในการเกิดอาชญากรรมได้ กล่าวคือ เป็นการลดปัจจัยเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอาชญากรรม ซึ่งทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมโดยการออกแบบสภาวะแวดล้อมประกอบด้วย 6 หลักการสำคัญดังนี้

1) หลักการการควบคุมการเข้าถึง (Access Control) หลักการการควบคุมการเป็นหลักการลดโอกาสในการเข้าถึงเหยื่อหรือสถานที่ทางกายภาพของผู้กระทำผิด ผ่านการออกแบบสถานที่ทางกายภาพที่ทำให้ยากต่อการเข้าถึง เพื่อทำให้ผู้กระทำผิดรู้สึกว่าเป็นพื้นที่ส่วนบุคคลที่ได้รับการหวงแหนและมีความปลอดภัยสูงจนเกิดความรู้สึกกังวลและไม่ปลอดภัยว่าจะถูกตรวจสอบหากบุกรุกเข้าไปยังสถานที่ดังกล่าว เช่น การออกแบบทางเข้าและทางออกที่ลัดจุดอับที่ผู้กระทำผิดสามารถใช้เป็นทางหลบหนี การใช้ประตูที่มีระบบกันคนแปลกหน้าเข้าออกสถานที่ การจัดวางเฟอร์นิเจอร์ให้มีระยะห่างที่เหมาะสมเพื่อไม่ให้มีพื้นที่ว่างให้ผู้กระทำผิดซ่อนตัว เป็นต้น

2) หลักการการเฝ้าระวัง (Surveillance) เป็นหลักการที่ส่งสัญญาณเตือนให้ผู้กระทำผิดรู้สึกว่าถูกมองเห็นหรือโดนจับตาการกระทำอยู่ตลอดเวลา เพื่อทำให้ผู้กระทำผิดรู้สึกไม่มั่นใจและลังเลที่จะก่อเหตุเป็นการลดแรงจูงใจในการกระทำความผิด โดยสามารถทำผ่านหลักการเฝ้าระวัง 3 ลักษณะ ได้แก่ 1) การเฝ้าระวังแบบเป็นทางการ (Formal) มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันอาชญากรรมโดยการจัดให้มีบุคคลหรือเทคโนโลยีที่ทำหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัย ณ สถานที่ที่ต้องการรักษาความปลอดภัย อาทิ การเพิ่มการตรวจตราโดยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (Guardianship) การติดตั้งกล้องวงจรปิด การติดตั้งไฟส่องสว่างให้เพียงพอใน

⁶ Derek Johnson and Thomas J. Miceli, *Asset Forfeiture and Criminal Deterrence* (USA, University of Connecticut: 2013), 1-24.

บริเวณที่ต้องการความปลอดภัย โดยเฉพาะในเวลากลางคืน เป็นต้น, 2) การเฝ้าระวังแบบไม่เป็นทางการ (Informal/ Natural) วัตถุประสงค์เพื่อป้องกันอาชญากรรมโดยการทำให้สถานที่ที่มีความปลอดภัยตามธรรมชาติโดยไม่จำเป็นต้องใช้การควบคุมจากเจ้าหน้าที่หรือเทคโนโลยีพิเศษ อาทิ การตัดแต่งต้นไม้ให้โปร่งเพื่อลดจุดบังตา และเพิ่มการมองเห็น เป็นต้น และ 3) หลักการการเสริมสร้างความรู้สึกเป็นเจ้าของพื้นที่หรืออาณาเขต (Territoriality) เป็นการสร้างสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่แสดงอาณาเขตให้เห็นชัดเจนว่าพื้นที่ใดเป็นของใคร และใครไม่ควรเข้ามาในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว เพื่อกีดกันไม่ให้ผู้กระทำความผิดเข้ามาในบริเวณนั้น

3) หลักการการเสริมสร้างความรู้สึกเป็นเจ้าของพื้นที่หรืออาณาเขต (Territoriality) สิ่งกีดขวางเชิงสัญลักษณ์ (Symbolic Barriers) นำสัญลักษณ์มาแสดงความเป็นเจ้าของในบริเวณพื้นที่ เช่น การติดป้ายพื้นที่ส่วนบุคคลห้ามเข้า (Private Property) การติดป้ายเฝ้าระวังอาชญากรรมในชุมชน (Neighborhood Crime Watch) และ สิ่งกีดขวางที่แท้จริง (Real Barriers) นำอุปกรณ์ที่แสดงถึงการเป็นเจ้าของพื้นที่ในรูปแบบทางกายภาพเพื่อแยกระหว่างพื้นที่ส่วนตัวและพื้นที่สาธารณะ เช่น รั้ว (Fences), ทางเท้าส่วนตัว (Private Sidewalk)

4) หลักการการมีกิจกรรมสนับสนุน (Activity Support) ส่งเสริมให้เกิดการใช้พื้นที่สาธารณะของชุมชนโดยคนในชุมชน ซึ่งจะช่วยเพิ่มการสอดส่องความปลอดภัยและลดอาชญากรรมได้ในอีกแง่หนึ่ง (Eyes on the Street)

5) หลักการทำให้เป้าหมายมีความมั่นคงแข็งแรง (Target Hardening) ทำให้เป้าหมายมีความมั่นคงแข็งแรงเพิ่มความลำบากให้แก่ผู้กระทำความผิดในระหว่างการประกอบอาชญากรรม เช่น การติดลูกกรงที่หน้าต่าง

6) หลักการการบำรุงรักษาสภาพแวดล้อม (Image/ Maintenance) การทะนุบำรุงสถานที่ให้เป็นระเบียบ ซึ่งจะช่วยให้การดูแลรักษาความปลอดภัย (Guardianship) และเสริมสร้างความรู้สึกที่พื้นที่นั้นได้รับการปกป้องเป็นอย่างดีและลดโอกาสในการเกิดอาชญากรรมได้⁷

ในการเก็บรักษาเรือของกลางอย่างมีประสิทธิภาพสามารถนำทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมโดยการออกแบบสภาวะแวดล้อมมาประยุกต์ใช้ในการจัดการกับสถานที่ทางกายภาพในบริเวณเขตริมน้ำเพื่อช่วยลดความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดการลักขโมยเรือของกลางได้ ทั้งนี้ เมื่อปี ค.ศ. 2016 ระบุว่าจัดการกับสถานที่ทางกายภาพในบริเวณเขตริมน้ำจะสามารถช่วยลดอาชญากรรมที่เกิดขึ้น ณ บริเวณริมน้ำได้ เช่น เพิ่มการมีกิจกรรมสนับสนุน (Activity Support) อาทิ ตลาดกลางคืน ร้านอาหาร สวนสาธารณะเพื่อเพิ่มการสอดส่องความปลอดภัยโดยผู้คนที่มาเยือนบริเวณริมน้ำ เพิ่มการทะนุบำรุงสถานที่ริมน้ำให้เป็นระเบียบ เช่น ปรับปรุงรั้วกันริมน้ำให้โปร่ง และเพิ่มการเฝ้าระวังแบบเป็นทางการ เช่น การติดสัญญาณเตือนภัย การมีป้ายเตือนความปลอดภัย เป็นต้น⁸

⁷ Carri Casteel and Corinne Peek-Asa, "Effectiveness of Crime Prevention through Environmental Design in Reducing Robberies," *American Journal of Preventive Medicine* 18, no. 4 (May 2000): 99-115.

⁸ Zarina Isnin and Zaharah Yahya, "Enlivening the Waterfront: Crime Prevention through Design," *Environment-Behaviour Proceedings Journal* 1, no. 3 (July 2016): 43-52.

2.1.3 ทฤษฎีการกระทำที่เป็นกิจวัตร (Routine Activity Theory)

ทฤษฎีการกระทำที่เป็นกิจวัตร (Routine Activity Theory) ถูกพัฒนาโดย Lawrence E. Cohen และ Marcus Felson เมื่อปี ค.ศ. 1979 โดยมุ่งอธิบายว่าอาชญากรรมจะเกิดขึ้นได้เมื่อมีองค์ประกอบสำคัญ 3 องค์ประกอบที่เกิดขึ้นพร้อมกันในช่วงเวลาและสถานที่เดียวกัน ไม่สามารถตัดองค์ประกอบใดองค์ประกอบหนึ่งออกไป ทำให้มักจะถูกนิยามว่าทั้ง 3 องค์ประกอบที่เกิดขึ้นนั้นเปรียบเสมือนสามเหลี่ยมอาชญากรรม (Crime Triangle) ที่ขาดมุมใดมุมหนึ่งไปไม่ได้ ซึ่งองค์ประกอบทั้ง 3 ได้แก่

1) ผู้ที่มีแรงจูงใจจะกระทำความผิด (A Motivated Offender) หมายถึง บุคคลที่มีแรงจูงใจหรือความตั้งใจในการประกอบอาชญากรรม ซึ่งอาจเกิดขึ้นจากปัจจัยหลายประการ เช่น ปัญหาทางการเงิน ความโลภ ความต้องการแก้แค้น หรือแรงกดดันทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่กระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมผิดกฎหมาย

2) เป้าหมายที่เหมาะสม (A Suitable Target) หมายถึง สิ่งที่สามารถตกเป็นเป้าหมายของอาชญากร เช่น ทรัพย์สินที่มีค่าและมีความสะดวกในการเคลื่อนย้าย หรือบุคคลที่อยู่ในสถานการณ์ที่เสี่ยงที่จะตกเป็นเหยื่อ เช่น เรือของกลางที่ไม่ได้รับการป้องกันหรือดูแลอย่างเพียงพอ

3) การขาดการควบคุมไม่ให้เกิดอาชญากรรม (An Absence of Capable Guardians) หมายถึง การขาดบุคคลหรือระบบที่สามารถป้องกันหรือเฝ้าระวังไม่ให้เกิดอาชญากรรม เช่น การขาดระบบรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ การใช้เทคโนโลยีแจ้งเตือนเหตุการณ์ผิดปกติ การจัดเก็บเรือในพื้นที่ที่ไม่เข้มงวด และการขาดการดูแลจากเจ้าหน้าที่ตำรวจน้ำหรือระบบรักษาความปลอดภัยที่ไม่เพียงพอในการป้องกันการลักขโมยเรือของกลาง เป็นต้น⁹

จากคำนิยามของ 3 องค์ประกอบ สามารถอธิบายได้ว่าอาชญากรรมจะไม่เกิดขึ้นโดยสำเร็จหากองค์ประกอบใดองค์ประกอบหนึ่งขาดไป ดังนั้นในเหตุการณ์การลักขโมยเรือของกลางซึ่งเป็นสิ่งของที่มีค่าและสามารถเคลื่อนย้ายได้จึงตกเป็นเป้าหมายของอาชญากรที่มีแรงจูงใจในการลักขโมยเรือของกลางเพื่อนำน้ำมันเชื้อเพลิงดีเซลเบสออกขาย การป้องกันอาชญากรรมที่เหมาะสมตามทฤษฎีการกระทำที่เป็นกิจวัตรจึงต้องเป็นการลดการให้ผู้ที่มีแรงจูงใจจะกระทำความผิดเข้าถึงเป้าหมาย ซึ่งในกรณีนี้คือ ผู้กระทำความผิดที่มีความรู้เกี่ยวกับระบบรักษาความปลอดภัยของเรือและเส้นทางการขนส่งเรือของกลาง ทำให้สามารถวางแผนและก่อเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพิ่มการป้องกันหรือเฝ้าระวังไม่ให้เกิดอาชญากรรมโดยการลาดตระเวนของเจ้าหน้าที่กองบังคับการตำรวจน้ำผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยเรือของกลาง

2.1.4 ทฤษฎีหน้าต่างแตก (Broken Window Theory)

ทฤษฎีหน้าต่างแตกถูกพัฒนาโดย James Q. Wilson และ George L. Kelling เมื่อปี ค.ศ. 1982 เน้นความสำคัญในการดูแลและบำรุงรักษาสภาพแวดล้อมทางกายภาพให้เป็นระเบียบเพื่อป้องกันการกระทำผิดที่อาจเกิดขึ้นในสถานที่นั้น ๆ เพราะสภาพแวดล้อมของสถานที่ที่ไม่เป็นระเบียบและถูกปล่อยปละละเลย

⁹ Danladi Kwayi Tukura, Tino Nashuka Tukura and Solomon Paul, "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Security Governance Question," *Interdisciplinary Journal Of African & Asian Studies* 10, no. 3 (2024): 188-196.

แม้เพียงเล็กน้อยก็สามารถสื่อความหมายได้ว่าขาดการดูแล จึงดึงดูดให้ผู้กระทำผิดมีความกล้ากระทำความผิดมากขึ้น เนื่องจากมีความรู้สึกว่าคุณภาพที่นั่นไม่ได้รับการสนใจ ไม่มีการควบคุม ทำให้ผู้กระทำผิดไม่ถูกจับตามองขณะประกอบอาชญากรรม เช่น การปล่อยให้น้ำต่างที่แตกหรือเสียหายในอาคารไม่ได้รับการดูแลซ่อมแซม รอยแตกของหน้าต่างสามารถเป็นสัญญาณให้กับผู้กระทำผิดว่าอาคารนั้นไม่ได้รับการดูแลและจัดระเบียบ ทำให้ผู้กระทำผิดตัดสินใจเข้ามาใช้อาคารดังกล่าวเพื่อเป็นที่รวมตัวของการนัดหมายของกลุ่มอาชญากร ดังนั้นการดูแลและการบำรุงรักษาสภาพแวดล้อมทางกายภาพให้เป็นระเบียบมีความเกี่ยวข้องอย่างสมบูรณ์ จะทำให้ผู้กระทำผิดเองรู้สึกว่ามีตราบัวจะถูกรับตามองระหว่างกระทำผิดจนไม่กล้ากระทำความผิด¹⁰

ทฤษฎีหน้าต่างแตกสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการทำความเข้าใจเหตุการณ์การลักขโมยเรือของกลางเพื่อนำน้ำมันเชื้อเพลิงดีเซลเบสออยส์ไปขายได้ ด้วยการขาดเจ้าหน้าที่กองบังคับการตำรวจน้ำ ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยเรือของกลาง การไม่มีระบบกล้องวงจรปิดหรือระบบสัญญาณเตือนภัย การไม่จัดให้มีการติดตั้งระบบสำแดงข้อมูลเรืออัตโนมัติระหว่างการรักษาเรือของกลาง ถือเป็นการส่งสัญญาณให้ผู้ต้องการกระทำความผิดว่าเรือของกลางไม่มีการควบคุมจึงตัดสินใจประกอบอาชญากรรมลักขโมยเรือของกลางเพื่อนำน้ำมันเชื้อเพลิงดีเซลเบสออยส์ไปขาย ดังนั้นการเน้นให้ความสำคัญกับการจัดระเบียบพื้นที่เก็บเรือ การบำรุงรักษา และการเฝ้าระวังที่เหมาะสมจะเป็นวิธีการที่เหมาะสมในการป้องกันการลักขโมยเรือของกลางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. สรุปผล และข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเรื่อง “เรือมิด” กับอาชญากรรมทางน้ำ: ปัญหาและแนวทางการพัฒนาระบบการเก็บรักษาและจำหน่ายเรือของกลางของกองบังคับการตำรวจน้ำ ผู้เขียนจึงมีข้อสรุปและข้อเสนอแนะดังนี้

3.1 สรุปผล

ผลการศึกษาสามารถสรุปได้ว่า ปัญหาการนำ “เรือมิด” ไปใช้ในการประกอบอาชญากรรมทางน้ำมีรากฐานมาจากข้อบกพร่องเชิงโครงสร้างและเชิงปฏิบัติในการจัดการเรือของกลาง โดยเฉพาะการขาดมาตรการควบคุมดูแลที่มีประสิทธิภาพภายหลังจากที่เรือเข้าสู่กระบวนการในฐานะทรัพย์สินค้ากลางของคดีอาญา กรณีศึกษาที่ปรากฏชี้ให้เห็นถึงการอนุญาตให้บุคคลซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับคดี เช่น ผู้ต้องหาที่ได้รับการประกันตัว เข้าถึงเรือของกลาง โดยไม่มีการควบคุมที่เหมาะสม ทั้งในด้านบุคลากร เทคโนโลยี และกระบวนการเฝ้าระวัง ส่งผลให้เกิดการลักลอบนำเรือไปใช้เป็นเครื่องมือในการกระทำความผิดซ้ำในลักษณะ “เรือมิด” อันส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางทะเลและกระบวนการยุติธรรมโดยรวม

ภายใต้กรอบทฤษฎีการกระทำที่เป็นกิจวัตร ปรากฏการณ์นี้สามารถอธิบายได้ผ่านองค์ประกอบ 3 ประการ ได้แก่ 1) ผู้กระทำที่มีแรงจูงใจ, 2) เป้าหมายที่เหมาะสม และ 3) การขาดผู้พิทักษ์ที่มีประสิทธิภาพ โดยการปล่อยให้ผู้ต้องหาเข้าถึงเรือของกลาง ซึ่งยังบรรทุกของกลางประเภทน้ำมันไว้ และการไม่มีระบบติดตามหรือการควบคุมอย่างเข้มงวด ถือเป็นการสร้างเงื่อนไขที่เหมาะสมต่อการกระทำความผิด

¹⁰ Ling Ren, Jihong Solomon Zhao and Ni He, “Broken Windows Theory and Citizen Engagement in Crime Prevention,” *Justice Quarterly* 36, no. 1 (September 2017): 1-30.

ขณะเดียวกัน เมื่อวิเคราะห์จากกรอบทฤษฎีหน้าต่างแตก การละเลยและไม่บำรุงรักษาสภาพแวดล้อมของสถานที่เก็บเรือ รวมถึงการไม่แสดงสัญญาณทางกายภาพของการควบคุมอย่างจริงจัง มีผลทางจิตวิทยาในการลดความยับยั้งชั่งใจของผู้มีแนวโน้มจะกระทำความผิด และสร้างบรรยากาศที่เอื้อต่ออาชญากรรม

สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นยังสะท้อนถึงความท้าทายใน 7 มิติหลัก ได้แก่ 1) ด้านกายภาพของจุดเก็บเรือ, 2) ด้านเวลาการปฏิบัติงาน, 3) ด้านเทคโนโลยีและอุปกรณ์สนับสนุน, 4) ด้านจำนวนบุคลากร, 5) ด้านกระบวนการจัดเก็บ, 6) ด้านศักยภาพบุคลากร และ 7) ด้านการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการควบคุมและป้องกันการนำเรือของกลางไปใช้ในการกระทำความผิด

3.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาในประเด็นปัญหาเกี่ยวกับการประทุษร้ายต่อคนอีसानที่ปรากฏในสื่อสังคมออนไลน์ไทย โดยเฉพาะในสื่อเฟซบุ๊กนั้น เพื่อให้ปัญหาดังกล่าวสามารถคลี่คลายและแก้ปัญหาได้อย่างยั่งยืน เพื่อป้องกันไม่ให้นำไปสู่การประกอบอาชญากรรมที่รุนแรงมากขึ้นต่อไป ผู้เขียนจึงมีข้อเสนอแนะ

เห็นควรพัฒนาระบบการควบคุมภายใต้กรอบแนวคิดการป้องกันอาชญากรรมโดยการออกแบบสภาพแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย การควบคุมการเข้าถึงพื้นที่เก็บเรือ (Access Control) การเฝ้าระวังผ่านระบบกล้องและการจัดเวรยาม (Surveillance) การส่งเสริมความรู้สึกเป็นเจ้าของพื้นที่ (Territorial Reinforcement) การส่งเสริมกิจกรรมของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ (Activity Support) การเสริมความมั่นคงของทรัพย์สินเป้าหมาย (Target Hardening) และการบำรุงรักษาสภาพแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง (Image and Maintenance) โดยการออกแบบเชิงระบบเช่นนี้จะช่วยลดปัจจัยเสี่ยงที่เอื้อต่อการเกิดอาชญากรรม และยกระดับประสิทธิภาพการจัดการเรือของกลางอย่างยั่งยืนในระยะยาว

References

- Casteel, Carri and Corinne Peek-Asa. "Effectiveness of Crime Prevention through Environmental Design in Reducing Robberies." *American Journal of Preventive Medicine* 18, no. 4 (May 2000): 99-115.
- Isnin, Zarina and Zaharah Yahya. "Enlivening the Waterfront: Crime Prevention through Design." *Environment-Behaviour Proceedings Journal* 1, no. 3 (July 2016): 43-52.
- Johnson, Derek and Thomas J. Miceli. *Asset Forfeiture and Criminal Deterrence*. USA, University of Connecticut: 2013.
- Ren, Ling, Jihong Solomon Zhao and Ni He. "Broken Windows Theory and Citizen Engagement in Crime Prevention." *Justice Quarterly* 36, no. 1 (September 2017): 1-30.

Tomlinson, Kelli D. “An Examination of Deterrence Theory: Where Do We Stand.” *Federal Probation* 80, no. 3 (December 2016): 33-38.

Tukura, Danladi Kwayi, Tino Nashuka Tukura and Solomon Paul. “Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Security Governance Question.” *Interdisciplinary Journal Of African & Asian Studies* 10, no. 3 (2024): 188-196.