

# เรือประมงไทยแจ้งผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริต

ชุตินา รัชชสุภา

กองประมงต่างประเทศ กรมประมง เกษตรกลาง เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

## บทคัดย่อ

การแจ้งขอเดินเรือผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริตเป็นมาตรการหนึ่งที่รัฐบาลไทยโดยกรมประมง กองทัพเรือ และกระทรวงการต่างประเทศ ได้ร่วมกันดำเนินการเพื่อให้ความช่วยเหลือและคุ้มครองเรือประมงไทยมาตั้งแต่ปลาย พ.ศ. 2538 เพื่อลดผลกระทบที่เรือประมงไทยต้องถูกทางการมาเลเซียจับ ปรับ ยึดเรือประมง เครื่องมือทำการประมง และลูกเรือถูกดำเนินคดี อันเป็นผลจากการที่รัฐบาลมาเลเซียได้ประกาศใช้กฎหมายเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เมื่อ พ.ศ. 2527 และประกาศใช้กฎหมายเกี่ยวกับการประมง เมื่อ พ.ศ. 2528 ผลจากการดำเนินการนี้ ได้ปรากฏให้เห็นได้อย่างชัดเจนว่า จำนวนเรือและลูกเรือที่ถูกทางการมาเลเซียจับกุมมีจำนวนลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยลดลงเฉลี่ยร้อยละ 43.39 ต่อปี และร้อยละ 28.57 ต่อปี สำหรับจำนวนเรือและจำนวนลูกเรือที่ถูกทางการมาเลเซียจับกุมตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับก่อนที่มีมาตรการนี้ แต่อย่างไรก็ตาม หากเปรียบเทียบกับจำนวนเรือประมงที่ได้แจ้งความประสงค์ต่อกรมประมง เพื่อขอผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริตในระหว่าง พ.ศ. 2546-2549 พบว่า พ.ศ. 2546 มีเพียง 2 ลำ พ.ศ. 2547 มี 86 ลำ พ.ศ. 2548 มี 38 ลำ และ พ.ศ. 2549 มี 25 ลำ ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับจำนวนเรือประมงไทยซึ่งมีประมาณ 1,050 ลำ และจำเป็นต้องเดินทางผ่านน่านน้ำมาเลเซียเฉลี่ยเฉลี่ยปีละประมาณ 11,000 เที่ยว ทั้งนี้ ความล่าช้าในการแจ้งความประสงค์ขอผ่านน่านน้ำมาเลเซียของภาคเอกชนและ/หรือเจ้าของเรือประมงนับเป็นอุปสรรคที่สำคัญอย่างยิ่งต่อการดำเนินการรับแจ้งการขออนุญาตผ่านน่านน้ำมาเลเซียของรัฐบาลไทย และยังส่งผลโดยตรงต่อภาคเอกชนและเจ้าของเรือประมง กรณีที่มีปัญหาใดๆ เกิดขึ้น เนื่องจากส่วนราชการที่เกี่ยวข้องไม่สามารถดำเนินการใดๆ ได้ทันกาล ดังนั้น การศึกษาการแจ้งขอเดินเรือผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริตของเรือประมงไทยในครั้งนี้ จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกรมประมงและภาคเอกชนและ/หรือเจ้าของเรือประมงไทย เพื่อนำไปพิจารณาทบทวนวิธีการดำเนินการร่วมกัน เพื่อให้การแจ้งผ่านน่านน้ำมาเลเซียของเรือประมงไทยนั้นเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในทางปฏิบัติสูงสุดเพื่อให้ความคุ้มครองเรือประมงไทยที่จำเป็นต้องผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริต

**คำสำคัญ:** การแจ้ง การผ่านโดยสุจริต น่านน้ำมาเลเซีย เรือประมง

\* ผู้รับผิดชอบ : เกษตรกลาง เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทร. 0 2579 7947

e-mail : [chutimat@fisheries.go.th](mailto:chutimat@fisheries.go.th)

## **Notification of Thai Fishing Vessels Passage Through Malaysian Waters**

**Chutima Tawachsupa**

Fisheries Foreign Affairs Division, Department of Fisheries, Kaset Klang, Chatujak, Bangkok 10900

### **ABSTRACT**

The notification of innocent passage through Malaysian fisheries waters is one of the measures that Thai Government by the Department of Fisheries, Thai Royal Navy and the Ministry of Foreign Affairs has taken in order to protect, help and preserve Thai fishing vessels since the end of B.E. 2538 (1995). The main objective of the measure is to reduce the impact on Thai fishers when they were arrested, fined and their vessels and fishing gears were seized by Malaysian authority according to the promulgation of the Exclusive Economic Zone (EEZ) Law in B.E. 2527 (1984) and Fisheries Law in B.E. 2528 (1985). The results from this study obviously revealed that the amount of fishing vessels and crew were arrested by enforcement of the Malaysian's law is continuously decreased about 43.39% and 28.57% per year, respectively comparing to before conducting this measure. However, it also was found that Thai fishing vessels had notified of innocent passage through Malaysian waters to DOF during B.E. 2546 – 2549 (2003 – 2006) were only 2, 86, 38 and 25 vessels, respectively. The aforementioned amounts are very low comparing to the total of 1,050 vessels which have passed through Malaysian fisheries waters 11,000 times a year on average. The delay of notifying their intention to pass through Malaysian fisheries waters of private sector/owner of the fishing vessel is the major obstacles which will affect directly to them because Thai government sector can not render its help to them promptly when they have confronted problems. Therefore, the study of notification of innocent passage through Malaysian fisheries waters will benefit to the related authorities, especially the Department of Fisheries, private sector/owner of the fisheries vessels and also is a tool to help us to review the procedure of the notification in order to provide a highest benefit and effectiveness of preservation to Thai fishing vessels innocent passing through Malaysian fisheries waters.

**Key words:** Notify, Innocent Passage, Malaysian Fisheries Water, Thai Fishing Vessels

\* Corresponding author : Kasetklang Jatujak Bangkok 10900 โทร. 0 2579 7947

email : [chutimat@fisheries.go.th](mailto:chutimat@fisheries.go.th)

## คำนำ

จากการที่ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่มีศักยภาพในการทำประมงมากที่สุดจนติดอันดับหนึ่งในสิบของโลกในช่วง 10 กว่าปีที่ผ่านมา ทั้งๆ ที่ประเทศไทยมีอาณาเขตทางทะเลจำกัดอยู่เพียง 378,000 ตารางกิโลเมตรเท่านั้น เป็นผลสืบเนื่องจากการพัฒนาของเรือประมงทะเลของไทยอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง แต่ขาดซึ่งการควบคุมเริ่มต้น ซึ่งเริ่มตั้งแต่มีการนำเครื่องมืออวนลากหน้าดินจากประเทศเยอรมันนี้เข้ามาใช้ครั้งแรกในประเทศไทยใน พ.ศ. 2503 จนทำให้แหล่งทรัพยากรทางทะเลเสื่อมโทรมลงอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดปัญหาการทำประมงเกินศักยภาพของการผลิตทดแทนในเขตน่านน้ำไทย จนต้องขยายแหล่งการประมงออกไปยังบริเวณทะเลหลวงนอกทะเลอาณาเขตของประเทศเพื่อนบ้านตั้งแต่ก่อนปี พ.ศ. 2508 เป็นต้นมา (วิชาญ, 2539)

จากการที่มีเรือประมงไทยประมาณ 4,000 ลำ ที่ต้องออกไปทำการประมงไกลจากชายฝั่ง และกระจายอยู่ในน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง มีเรือประมงเพียงประมาณ 2,000 ลำเท่านั้น ที่ทำการประมงอย่างถูกต้อง โดยทำการประมงในหลายพื้นที่ เช่นในน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้านในเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และแอฟริกา (กระทรวงการต่างประเทศ, 2551)

น่านน้ำในประเทศมาเลเซียเป็นอีกน่านน้ำหนึ่งที่มีอาณาเขตทางทะเลติดต่อกันทั้งด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน มีแหล่งทำการประมงร่วมกันในบริเวณเขตติดต่อบริเวณระหว่างประเทศทั้งสอง ซึ่งเป็นแหล่งที่ชาวประมงทั้งสองประเทศได้ใช้ประโยชน์ร่วมกันมาเป็นระยะเวลาช้านาน แต่ต่อมาเมื่อประเทศมาเลเซียได้ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ( Executive Economic Zone: EEZ) ระยะความกว้าง 200 ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2523 และหลังจากนั้นมาเลเซียได้ประกาศใช้กฎหมายเขตเศรษฐกิจจำเพาะดังกล่าว เมื่อ พ.ศ. 2527 และได้ประกาศใช้กฎหมายเกี่ยวกับการประมง เมื่อ พ.ศ. 2528 ตามลำดับ ทำให้เรือประมงไทยต้องสูญเสียพื้นที่ที่เคยทำการประมงในทะเลหลวงหรือน่านน้ำสากลไปกว่า 770,000 ตารางกิโลเมตร โดยคงเหลือเฉพาะพื้นที่ทำการประมงในประเทศไทยจำนวน 252,000 ตารางกิโลเมตร ซึ่งกฎหมายดังกล่าวนี้ได้ส่งผลกระทบต่อทำการประมงของประเทศไทยเป็นอย่างมาก

ผลกระทบส่วนใหญ่นี้ไม่ใช่แค่เพียงพื้นที่ทำการประมงของเรือประมงไทยที่ลดลงแต่เพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่ผลกระทบนี้ส่งผลโดยตรงต่อเรือประมงไทย ทั้งกรณีถูกจับกุม ถูกยึดเรือและอุปกรณ์การทำประมง ถูกปรับ และถูกนำตัวขึ้นศาลเพื่อดำเนินคดีในประเทศมาเลเซีย นอกจากนี้ จากปัญหาที่กฎหมายเขตเศรษฐกิจจำเพาะและกฎหมายประมงของมาเลเซียที่ยังมีบางส่วนไม่สอดคล้องกับการปฏิบัติระหว่างประเทศ ทำให้เรือประมงต่างชาติที่จะผ่านเข้าไปในน่านน้ำมาเลเซียจะต้องแจ้งให้ทางการมาเลเซียทราบล่วงหน้า ทั้งที่เรือประมงต่างชาติมีเสรีภาพในการเดินเรือ ( Freedom of Navigation) ผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และมีสิทธิในการเดินทางผ่านน่านน้ำโดยสุจริต (Right of Innocent Passage) ผ่านทะเลอาณาเขตประเทศอื่นๆ อยู่แล้ว แต่หากเมื่อใดที่เรือประมงไทยเดินทางผ่านเข้าไปในน่านน้ำมาเลเซียโดยไม่ได้มีการแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ก็อาจจะถูกจับกุมได้เช่นกัน ถึงแม้ว่าวัตถุประสงค์เป็นแค่เพียงต้องการผ่านน่านน้ำเท่านั้น ดังนั้น การศึกษา

ปัญหาระหว่างการประมงไทยและมาเลเซียที่เกิดขึ้นภายหลังกฎหมายเขตเศรษฐกิจจำเพาะและกฎหมายประมงของมาเลเซียมีผลบังคับใช้ ความพยายามของภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาเรือประมงเดินทางผ่านน่านน้ำมาเลเซีย และความสำเร็จและข้อจำกัดในการแจ้งสิทธิการเดินเรือผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริต (innocent passage) ที่ผ่านมาน่าจะนำมาซึ่งแนวทางในการปรับปรุงการดำเนินงานของกรมประมงหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในสังกัดกรมประมง กระทรวงการต่างประเทศ กองทัพเรือ และรวมถึงกองเรือประมงไทย เพื่อให้การแจ้งผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริตของกองเรือประมงไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นและทันท่วงทีก่อนที่จะได้มีการผ่านน่านน้ำมาเลเซียต่อไป

### วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาสถานภาพทางการประมงไทยและมาเลเซีย และผลกระทบจากการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะการดำเนินการทางกฎหมายของมาเลเซียต่อการประมงของไทย
2. เพื่อศึกษาความพยายามของกรมประมงและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาเรือประมงเดินทางผ่านน่านน้ำมาเลเซีย
3. เพื่อศึกษาความสำเร็จ ข้อจำกัด และแนวทางในการปรับปรุงการดำเนินงานเกี่ยวกับการแจ้งเรือประมงผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริต

### ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษา นี้จำกัดขอบเขต การศึกษาเฉพาะ การแจ้งเรือผ่านน่านน้ำ โดยสุจริตในประเทศ มาเลเซีย เท่านั้น ทั้งนี้ จะไม่รวมถึงการแจ้งผ่านน่านน้ำในประเทศอื่นๆ ที่กองเรือประมงไทยได้ทำการประมงอยู่ ในปัจจุบัน

### วิธีการดำเนินการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพจากข้อมูลและเอกสารต่างๆ (documentary research) โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิเป็นหลัก แล้วนำมาวิเคราะห์เชิงบรรยาย (descriptive analysis) เพื่อรายงานให้เห็นถึงภาพรวมของปัญหาที่เกิดขึ้นจากการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะและกฎหมายทางการประมงของมาเลเซีย และภาพรวมก่อนและหลังการกำหนดให้เรือประมงไทยที่ต้องการผ่านน่านน้ำมาเลเซียแจ้งผ่านมายังกรมประมง

ขั้นตอนของการวิจัยในครั้งนี้ประกอบด้วยการรวบรวมเอกสารงานวิจัย เอกสารประกอบการประชุม รายงานการประชุม มติ และข้อเสนอแนะต่างๆ ที่มีปรากฏใน website และเอกสารทางราชการต่างๆ

รวมถึงข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานราชการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงการต่างประเทศ กองทัพเรือ เป็นต้น จากนั้น จึงได้จัดระเบียบข้อมูลอย่างเป็นขั้นตอนเพื่อให้เข้าใจถึงลำดับเหตุการณ์ และ ภาพรวมของเรื่องที่ศึกษา รวมถึงนำข้อมูลมาวิเคราะห์เชิงคุณภาพเพื่อเสนอผลการศึกษาให้เป็นไปตาม วัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะ และสรุปผลการศึกษา

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ได้รับทราบถึงผลกระทบจากกฎหมายเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และกฎหมายอื่นๆ เกี่ยวกับการ ประมง ที่ประกาศใช้โดยประเทศมาเลเซียที่มีต่อการประมงของประเทศไทย
2. ทำให้ทราบถึงมาตรการของภาครัฐที่นำมาใช้ในการจัดการกับปัญหาที่เกิดขึ้นจากการประกาศใช้ กฎหมายเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และกฎหมายเกี่ยวกับการประมงของประเทศมาเลเซีย
3. ทำให้ได้รู้ข้อจำกัด และแนวทางในการปรับปรุงการดำเนินการร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน ต่อการดำเนินการแจ้งเรือผ่านน่านน้ำประเทศมาเลเซียโดยสุจริตเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูง ที่สุดต่อเรือประมงไทยในอนาคต

## ผลการศึกษา

### 1. สถานภาพปัญหาการประมงระหว่างไทยกับมาเลเซีย

#### 1.1 ภูมิหลังการประมงของไทยในประเทศมาเลเซีย

ด้วยสภาพภูมิประเทศของประเทศไทยและประเทศมาเลเซียที่มีอาณาเขตทางทะเลติดต่อกันทั้งด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน จึงทำให้มีแหล่งทำการประมงร่วมกันในบริเวณเขตติดต่อกันทั้งสองประเทศ ซึ่งเป็นแหล่งที่ชาวประมงทั้งสองฝ่ายได้ใช้ประโยชน์ร่วมกันมาเป็นระยะเวลาช้านาน และจากปัญหาทรัพยากรสัตว์น้ำไม่ว่าในอ่าวไทยและทะเลอันดามันที่ลดปริมาณลงเริ่มก่อตัวอย่างเห็นได้ชัด ทำให้กองเรือประมงของไทยต้องขยายตัวจากแหล่งทำการประมงดั้งเดิมนี้ไปยังแหล่งประมงในเขตทะเลสากลหรือทะเลหลวง (High Sea) มากขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ในขณะนั้น การพัฒนาการประมงทะเลของประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวเร็วกว่าของประเทศมาเลเซียอย่างมาก และในขณะเดียวกันอัตราการใช้ประโยชน์สัตว์น้ำในน่านน้ำของประเทศมาเลเซียยังต่ำกว่าศักยภาพในการผลิตกลับมาของทรัพยากรสัตว์น้ำ จึงทำให้ทรัพยากรสัตว์น้ำมีความอุดมสมบูรณ์จนเป็นแหล่งประมงหนึ่งที่ชาวประมงของไทยให้ความสนใจที่จะเข้าไปทำการประมงกันมากขึ้น ซึ่งโดยทั่วไปวิธีการเข้าไปทำการประมงในน่านน้ำต่างประเทศของกองเรือประมงไทย ไม่ว่าจะเป็นน่านน้ำมาเลเซีย หรือประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ จะมีวิธีการเข้าไปทำการประมงในน่านน้ำของประเทศต่างๆ ด้วยกันหลายวิธี ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

1. การขอสัมปทานทำการประมงสำหรับเรือต่างชาติ ( Foreign Licensing) วิธีนี้เป็นความร่วมมือที่สามารถ ถดถอยกันได้ระหว่างรัฐต่อรัฐ เอกชนต่อรัฐ หรือเอกชน ต่อเอกชน เรือประมง ที่ได้รับสัมปทานสามารถทำการประมงได้อย่างเปิดเผย เพราะฉะนั้นเวลาเกิดปัญหารัฐบาลสามารถเข้าไปเจรจาหรือช่วยเหลือได้ แต่ ปัญหาของการขอสัมปทานทำการประมงคือ ต้องจ่ายเงินค่าสัมปทานในจำนวนมากและมีอายุสัมปทานสั้น

2. การทำการประมงโดยการลงทุนร่วม ( Joint Venture) วิธีนี้เป็นการร่วมลงทุนระหว่างภาคเอกชนกับภาคเอกชน หรือรัฐวิสาหกิจของประเทศเจ้าของทรัพยากร โดยการทำสัญญาจัดตั้งบริษัทร่วมทุน ซึ่งเอกชนไทยมักใช้เรือเป็นทุน ในการร่วมทุนและ นำไปจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติของประเทศ เจ้าของทรัพยากร ส่วนคู่สัญญาจะทำหน้าที่ในการจัดหาใบอนุญาตทำการประมงและดำเนินการด้านธุรกิจ ธรรมต่างๆ การทำประมงวิธีนี้ เรือประมงไทยนิยมใช้กันมากในการทำประมงในน่านน้ำอินโดนีเซีย

3. การทำการประมงในลักษณะเรือเช่า ( Charter Vessel) ประเทศเจ้าของทรัพยากรจะอนุญาตให้เอกชนของตนเช่าเรือจากประเทศอื่นเข้าไปทำการประมง โดยเรือที่ถูกเช่าจะต้องนำไปจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติของประเทศที่เช่าก่อน แล้วจึงไปติดต่อขอรับใบอนุญาตทำการประมง

4. ก การทำการประมงของชาวประมงท้องถิ่น ( Local Fishing Vessel) บริเวณเขตแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ที่ชาวประมงท้องถิ่นของทั้งสองประเทศไว้วางใจกันหรือเป็นเครือญาติกัน จะนำเรือประมงของไทยไปจดทะเบียนต่อทางการของทั้งสองประเทศ เพื่อที่จะสามารถทำการประมงในน่านน้ำของทั้งสองฝ่ายได้

ในทางกลับกัน ลักษณะของการทำการประมงในน่านน้ำมาเลเซียในอดีตโดยทั่วไปมี 2 รูปแบบหลักๆ ด้วยกัน คือ

1. ชาวประมงไทยไปทำการประมงในทะเลอาณาเขตของมาเลเซียแต่เพียงฝ่ายเดียว
2. ทำการประมงในลักษณะเรือประมงสองสัญชาติ ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่าง

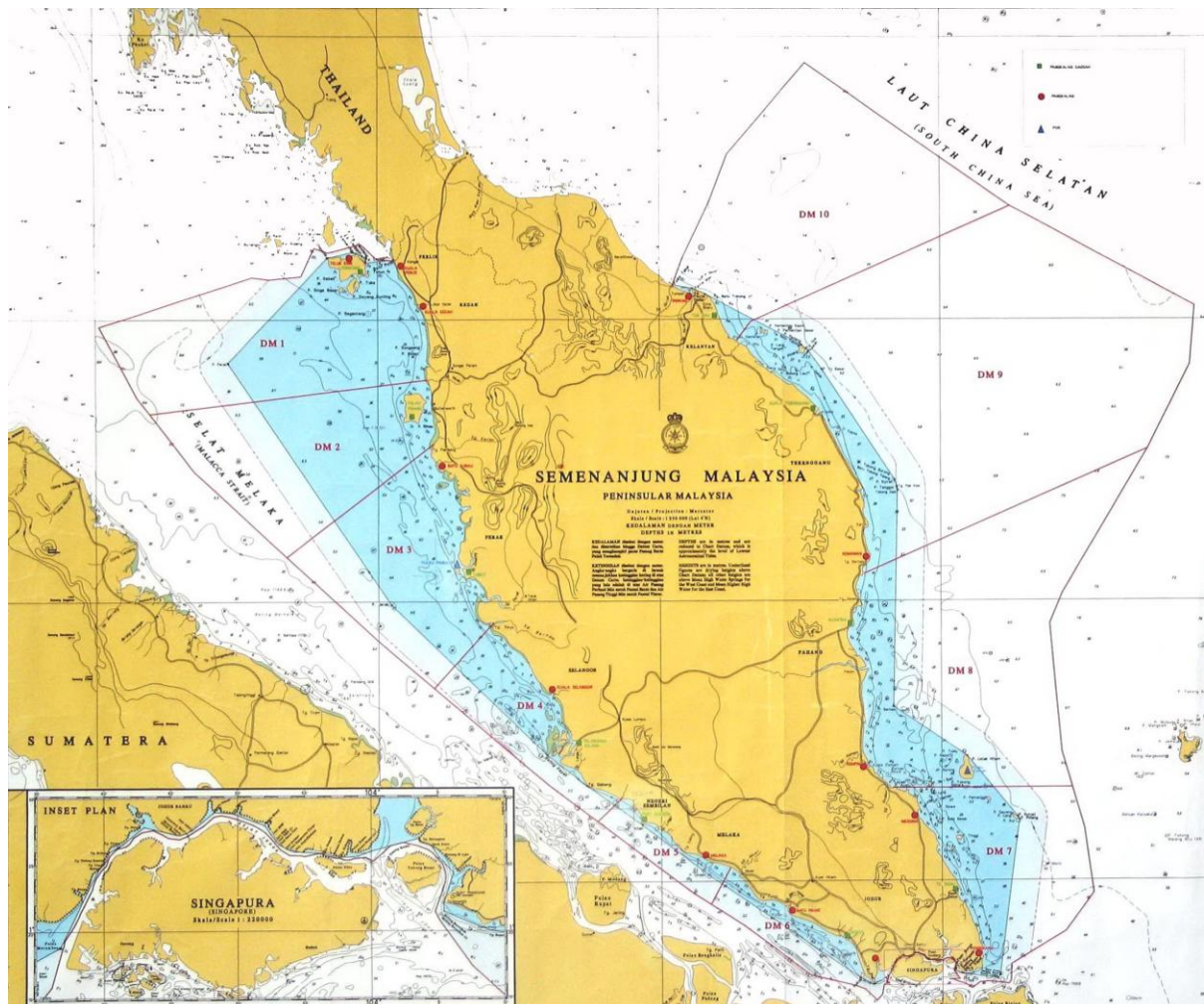
ชาวประมงไทยและชาวประมงมาเลเซียในบริเวณชายแดนระหว่าง 2 ประเทศ โดยเรือประมงจะจดทะเบียนทั้งในประเทศไทยและในประเทศมาเลเซีย มีใบอนุญาตทำการประมงที่ถูกต้อง ซึ่งสามารถทำการประมงได้ทั้งในน่านน้ำไทยและน่านน้ำมาเลเซียตามฤดูกาล

ที่ผ่านมา สาเหตุสำคัญที่ทำให้เรือประมงไทยต้องทำการประมงในน่านน้ำมาเลเซียในลักษณะดังกล่าว สืบเนื่องมาจาก ในช่วงก่อน พ.ศ. 2530 รัฐบาลไทยและรัฐบาลมาเลเซียยังไม่มีความร่วมมือกันในการประมง ประกอบกับความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรสัตว์น้ำในน่านน้ำไทยที่ลดน้อยลง และความก้าวหน้าในการพัฒนาการประมงของไทยที่สูงขึ้น จึงทำให้ชาวประมงไทยต้องเข้าไปทำการประมงในน่านน้ำมาเลเซียแต่เพียงอย่างเดียวในลักษณะของการลักลอบทำการประมง

## 1.2 ประเทศมาเลเซียกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะและกฎหมายเกี่ยวกับการประมงของมาเลเซีย

ใน พ.ศ.2525 ได้มีการประกาศใช้อนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 หรือ พ.ศ. 2525 (The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea) ทำให้รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตย (Sovereign rights)เหนือทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต ตลอดจนมีเขตอำนาจ (jurisdiction)เหนือกิจกรรมบางอย่างในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ดังที่ระบุไว้ในมาตรา 56 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ทั้งนี้ จุ่มพด ( 2531, 2551) ได้อธิบายเพิ่มเติมถึงความเกี่ยวพันต่ออนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ว่า อนุสัญญานี้ได้เปิดให้ลงนามรับรอง (Sign) ตั้งแต่ ค.ศ. 1982 หรือ พ.ศ. 2525 และไทยก็ได้ลงนามรับรองอนุสัญญานี้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว แต่ยังคงมิได้ให้สัตยาบัน ดังนั้น ทำให้จนถึงบัดนี้อนุสัญญานี้ยังไม่มีผลผูกพันไทย และในเวลาต่อมาภายหลังจากการประกาศใช้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 รัฐชายฝั่งโดยเฉพาะรัฐเพื่อนบ้านของประเทศไทย ก็ได้ประกาศอ้างสิทธิในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ 200 ไมล์ทะเล (Exclusive Economic Zone-EEZ) ประเทศมาเลเซียได้ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ 200 ไมล์ทะเล เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2523 (ภาพที่ 1 และ 2) เป็นผลทำให้แหล่งประมงนอกชายฝั่งมาเลเซีย ซึ่งเดิมเป็นเขตน่านน้ำสากลหรือทะเลหลวง ( High sea) ได้ตกอยู่ภายใต้สิทธิอธิปไตย (Sovereign rights) ของรัฐชายฝั่ง จนกลายเป็นเขตน่านน้ำเศรษฐกิจจำเพาะของมาเลเซียในที่สุด หลังจากนั้น ประเทศมาเลเซียก็ได้ ประกาศใช้กฎหมาย 2 ฉบับที่มีผลกระทบต่อเสรีภาพในการเดินเรือประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ คือ พระราชบัญญัติ ฉบับที่ 311 ว่าด้วยเขตเศรษฐกิจ

จำเพาะ ค.ศ.1984 (Act 311 on Exclusive Economic Zone) หรืออาจจะเรียกว่า “กฎหมายเขตเศรษฐกิจจำเพาะ” และพระราชบัญญัติฉบับที่ 317 ว่าด้วยการประมง ค.ศ.1985 (Act 317 on Fisheries) หรืออาจจะเรียกว่า “กฎหมายเกี่ยวกับการประมง ” และบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวอย่างเคร่งครัด จนเป็นเหตุให้ประเทศไทยเหลือพื้นที่ทำการประมงตามประกาศเศรษฐกิจจำเพาะเพียงในอ่าวไทยเพียง 252,000 ตารางกิโลเมตร ซึ่งในที่นี้เป็นเขตทับซ้อนระหว่างไทยกับมาเลเซียจากการประกาศเศรษฐกิจจำเพาะนี้ถึง 4,000 ตารางกิโลเมตร (สกุล และคณะ, 2550) และนอกจากนี้ ยังส่งผลกระทบต่อกอง เรือประมง ของไทยที่ต้องประสบปัญหาการทำประมงในน่านน้ำไกล (distant-water fisheries) ในน่านน้ำมาเลเซียเป็นอย่างมาก ทั้งนี้เนื่องจากพื้นที่ทำประมงซึ่งเดิมเคยเป็นเขตทะเลหลวงได้ตกอยู่ภายใต้สิทธิอธิปไตยและเขตอำนาจของรัฐบาลฝั่งของมาเลเซีย จนทำให้ชาวประมงไทยต้องเข้าไปทำการประมงในน่านน้ำของ มาเลเซีย โดยมิได้รับอนุญาต หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นการลักลอบทำการประมง (Illegal Fishing) หรือเป็นการเข้าไปทำการประมงโดยผิดกฎหมาย



ภาพที่ 1 แนวเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศมาเลเซีย

ที่มา: <http://www.mmea.gov.my/images/mapsem2.jpg>



จุมพต (2531) ยังได้วิเคราะห์ถึงสาเหตุหลักๆ ที่กองเรือประมงของไทยเข้าไปทำการประมงในน่านน้ำมาเลเซียหรือประเทศเพื่อนบ้านภายหลังจากการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของมาเลเซียซึ่งถือว่าเป็นการทำการประมงโดยมิได้รับอนุญาต ดังนี้

1. น่านน้ำของประเทศ มาเลเซีย เคยเป็นแหล่งทำการประมงของชาวประมงไทยมาก่อน และเมื่อมาเลเซียประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ จึงทำให้ชาวประมงไทยยังปรับตัวไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงสิทธิเหนือทรัพยากรธรรมชาติในทะเล ชาวประมงไทยบางส่วนจึงยังคงเข้าทำการประมงในเขตดังกล่าวอยู่ต่อไป
2. เนื่องจากการทำการประมงในน่านน้ำไทยนั้นหนาแน่นเกินไป ชาวประมงไทยบางส่วนจึงเล็งที่จะเข้าทำการประมงในเขตน่านน้ำของประเทศมาเลเซีย ซึ่งยังมีการทำประมงเบาบางและมีสัตว์น้ำชุกชุม
3. นับแต่ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านของไทยได้ประกาศขยายเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้เกิดปัญหาทางด้านสิทธิทับซ้อน และยังมีได้มีการเจรจากำหนดเขตแดนทางทะเลที่แน่นอน ด้วยเหตุนี้จึงมีการลู่ล้ำเขตแดนกันได้โดยง่าย เพราะชาวประมงไทยไม่ทราบถึงเส้นแบ่งเขตแดนทางทะเลที่แน่นอน
4. ความจำเป็น ที่เรือประมงไทยต้องผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศ มาเลเซีย เพื่อออกสู่ทะเลหลวง หรือผ่านช่องแคบมะละกาออกสู่มหาสมุทรอินเดีย
5. นอกจากนั้น อีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้กองเรือประมงของไทยเข้าไปทำการประมงในน่านน้ำมาเลเซียเป็นจำนวนมาก ก็เนื่องมาจาก ในขณะที่การพัฒนาการประมงทะเลของประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวเร็วกว่าของประเทศมาเลเซียมาก และในขณะเดียวกันอัตราการใช้ประโยชน์สัตว์น้ำในน่านน้ำของประเทศมาเลเซียยังต่ำกว่าศักยภาพการผลิตของทรัพยากร จึงทำให้ทรัพยากรสัตว์น้ำมีความอุดมสมบูรณ์จนเป็นแหล่งประมงหนึ่งที่ชาวประมงของไทยให้ความสนใจที่จะเข้าไปทำการประมงกันมากขึ้น

### 1.3 ผลกระทบจากการประกาศใช้กฎหมายว่าด้วยเขตเศรษฐกิจจำเพาะและกฎหมายประมงของมาเลเซีย

ผลกระทบต่อการใช้กฎหมายเขตเศรษฐกิจจำเพาะ 200 ไมล์ทะเลและประกาศกฎหมายเกี่ยวกับการประมงของประเทศมาเลเซียต่อการประมงของไทย มีหลากหลายประการ ซึ่งในที่นี้จะกล่าวถึงผลกระทบต่อภาพรวมของการทำประมงไทย หรือ ผลกระทบในระดับมหภาค ที่ทำให้อุตสาหกรรมประมงเสียหายไปทั้งระบบ ซึ่งผลกระทบต่อกองเรือประมงไทยโดยตรง ผลกระทบต่อสิทธิเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และผลกระทบอันเกิดจากการปฏิบัติของทางการมาเลเซีย ดังนี้

#### 1.3.1 ผลกระทบต่อภาพรวมการทำประมงของไทย

ประการที่ 1 คือ ทำให้ไทยต้องสูญเสียพื้นที่ทำการประมงไปถึง 3 แสนตารางไมล์ โดยประมาณ จากมาตรการเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศเพื่อนบ้าน และในที่นี้เป็นพื้นที่ทับซ้อนระหว่างไทยและมาเลเซีย 4,000 ตารางกิโลเมตร

ประการที่ 2 ผลกระทบต่อพันธุ์สัตว์น้ำในน่านน้ำไทย กล่าวคือ เมื่อชาวประมงไทยต้องสูญเสียพื้นที่ทำการประมงไปเพราะ การขยายเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง ทำให้ชาวประมงน่านน้ำไกลของไทยส่วนใหญ่ต้องกลับเข้ามาทำการประมงในเขตน่านน้ำไทย และการกลับเข้ามาทำการประมงในเขตน่านน้ำไทย ครั้งนี้ ทำให้การประมงในเขตน่านน้ำไทยซึ่งอยู่ในสภาพการทำการประมงเกินขนาด (Overfishing) อยู่แล้ว ต้องเผชิญกับสภาวะการทำการประมงเกินขนาดมากขึ้นไปอีก อันจะมีผลเสียหลายอย่างมากต่อพันธุ์สัตว์น้ำในเขตน่านน้ำไทย ซึ่งจากสถิติการทำการประมงในเขตอ่าวไทย พ.ศ. 2506 ระบุว่าการจับสัตว์น้ำโดยเฉลี่ยต่อ 1 ชั่วโมงเท่ากับ 231.6 กิโลกรัม แต่ ภายหลังจากการที่ประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงประเทศมาเลเซียได้อ้างสิทธิและประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ทำให้สถิติการทำประมง ใน พ.ศ. 2523 ปริมาณการจับสัตว์น้ำโดยเฉลี่ยต่อ 1 ชั่วโมงลดลงเหลือเพียง 38.9 กิโลกรัม และใน พ.ศ. 2527 เหลือเพียง 32 กิโลกรัมเท่านั้น ดังนั้น จึงส่งผลทำให้ ชาวประมงไทยถูกผลักดันให้กลับมาทำการประมงในเขตน่านน้ำไทยเพิ่มขึ้น แต่การทำประมงของ ชาวประมงไทยจำนวนไม่น้อย ที่กลับมาก็สวนทางกับจำนวนทรัพยากรสัตว์น้ำในน่านน้ำไทยที่มีอยู่ กล่าวคือ เป็นการทำการประมงโดยการ ใช้วนที่มีตาถี่กว่าปกติคือใช้วนที่มีตาขนาด 25 มิลลิเมตร ซึ่งถือว่ามีความถี่กว่ามาตรฐานสากล การใช้วนที่มีตาถี่เช่นนี้จะทำให้พันธุ์ปลาที่ยังโตไม่ได้ขนาดต้องติดอวนไปด้วย

ประการที่ 3 จำนวนเรือประมงของไทยลดลง เช่น ใน พ.ศ. 2522 หรือเป็นปีก่อนที่จะได้มีการอ้างสิทธิและประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ มีการประเมินว่ามีเรือประมงไทยราว 26,000 ลำ แต่ใน พ.ศ. 2526 ได้มีการประเมินอีกครั้งและพบว่า เรือประมงไทยมีจำนวนลดลงเหลือ 20,000 ลำ และใน พ.ศ. 2529 ลดลงเหลือ 18,000 ลำ ทั้งนี้ จำนวนของชาวประมงก็ลดลงตามส่วน ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ชาวประมงบางส่วนต้องเลิกอาชีพทำการประมงและเปลี่ยนอาชีพใหม่

ประการที่ 4 ทำให้ทรัพยากรประมงที่จะต้องมาป้อนอุตสาหกรรมประมงภายในประเทศไทย ขาดแคลนเป็นอย่างมาก และราคาสัตว์น้ำที่ใช้บริโภคภายในประเทศก็ถีบตัวสูงขึ้น ทำให้ทั้งภาคอุตสาหกรรมต่อเนื่องทางการประมง และประชาชนเดือดร้อน

ประการที่ 5 ผลกระทบที่น่าเป็นห่วงมากที่สุด ก็คือ ปัญหาความขัดแย้งระหว่างชาวประมงพื้นบ้านและชาวประมงขนาดเล็กตามชายฝั่งกับชาวประมงรายใหญ่ที่ต้องกลับมาทำการประมงในน่านน้ำไทย กล่าวคือ การที่ชาวประมงพื้นบ้าน และชาวประมงรายย่อยตามชายฝั่ง (small-scale fishermen) ต้องทำการประมงแข่งขันกับชาวประมงรายใหญ่ (large-scale or commercial-scale fishermen) ที่กลับเข้ามาทำการประมงในเขตน่านน้ำไทย ชาวประมงขนาดเล็กที่ทำการประมงอยู่ตามชายฝั่งของไทยนั้นไม่อาจจะแข่งขันกับชาวประมงขนาดใหญ่ที่มีเรือประมงและเครื่องมือทำการประมงที่ทันสมัยกว่าและมีประสิทธิภาพดีกว่า แม้ว่าทางรัฐบาลไทย จะได้สงวน พื้นที่ชายฝั่งในรัศมี 3 กิโลเมตร ไว้ให้ชาวประมงรายเล็กตามชายฝั่งแล้วก็ตาม แต่ก็ยังปรากฏว่ามีการลบล้างเขตสงวนของเรือประมงรายใหญ่อยู่เป็นประจำ ทั้งนี้เพราะการขาดเจ้าหน้าที่ที่จะตรวจตราให้มีการรุกล้ำ

ประการที่ 6 การประสบกับปัญหาภาวะการว่างงาน ซึ่งจากสำมะโนประมงใน พ.ศ. 2538 มีจำนวนชาวประมง สูงถึง 161,667 รายที่เป็นคนว่างงาน ด้วยจำนวนคนว่างงานที่สูงมากเช่นนี้ย่อมส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจของประเทศจากทรัพยากรบุคคลเหล่านั้น

ประการที่ 7 กองเรือประมงของไทยถูกทางการมาเลเซียจับกุม และเมื่อถูกจับไปแล้ว มาเลเซียก็จะดำเนินการตามกฎหมายเกี่ยวกับการประมง พ.ศ. 2528 กล่าวคือ เรือประมงและอุปกรณ์ในเรือประมงจะถูกทางการมาเลเซียยึดไว้ ส่วนลูกเรือจะถูกนำมาขึ้นศาลเพื่อพิจารณาคดีต่อไป โดยโทษทั่วไปสำหรับชาวประมงที่ละเมิดน่านน้ำมาเลเซีย คือ การปรับเป็นเงินไม่เกิน 1 ล้านบาทหรือจำคุกสำหรับผู้ควบคุมเรือ หรือได้ และไม่เกิน 1 แสนเหรียญริงกิตสำหรับลูกเรือ ทั้งนี้ ตั้งแต่ พ.ศ. 2524 จนถึงธันวาคม พ.ศ. 2538 ซึ่งเป็นระยะเวลาภายหลังจากการอ้างสิทธิและประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ 200 ไมล์ทะเล มีเรือประมงไทยถูกทางการมาเลเซียจับทั้งสิ้น 789 ลำ ลูกเรือประมงถูกจับกุม 7,442 คน โดยมีรายละเอียด ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 สถิติเรือและลูกเรือประมงไทยที่ถูกทางการมาเลเซียจับกุมตั้งแต่ พ.ศ. 2524-2538

พ.ศ.	จำนวนเรือถูกจับกุม (ลำ)	จำนวนลูกเรือถูกจับกุม (คน)
2524	18	96
2525	3	70
2526	9	99
2527	6	44
2528	1	18
2529	53	357
2530	83	894
2531	60	627
2532	71	927
2533	117	1,156
2534	95	1,062
2535	57	442
2536	55	399
2537	84	737
2538	77	514
รวม	789	7,442

ที่มา: กองประมงต่างประเทศ

เกี่ยวกับโทษจำคุกของลูกเรือไทยนั้น ทางกรมการมาเลเซียได้ระบุว่า ตามกฎหมายของมาเลเซีย ไม่มีโทษจำคุกสำหรับลูกเรือต่างชาติ มีแต่โทษปรับ แต่เมื่อใดที่ผู้ถูกลงโทษไม่ชำระค่าปรับ ก็ต้องถูกกักขังแทนค่าปรับโดยผลของกฎหมาย แต่การกักขังแทนค่าปรับนี้มีใช้โทษ หากมีผู้ใดชำระค่าปรับให้แทนผู้ถูกลงโทษ ผู้ถูกลงโทษนั้นจะได้รับการปล่อยตัวทันที

ประการที่ 8 ผลกระทบที่สูญเสียไปกับการทำประมงผิดกฎหมายคือ เปรียบเสมือนการทำลายชื่อเสียงของประเทศไทยต่อนานาชาติ โดยเฉพาะกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียน โดยประเทศไทยจะเป็นที่โง่งมกันที่ว่า มีความล้มเหลวในการที่จะควบคุมดูแลการดำเนินกิจการประมงของตนเอง

ประการที่ 9 นอกจากนี้ การเผชิญหน้าระหว่างรัฐบาลไทยและทางการมาเลเซียในเรื่องของการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะและกฎหมายประมงของมาเลเซียได้ทวีความรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2529 เนื่องจาก ทางการมาเลเซียได้ยิงเรือประมงไทยเป็นผลให้ ลูกเรือประมงไทยต้องเสียชีวิต 2 ราย โดยทางการมาเลเซียอ้างว่าเรือประมงไทยได้ล่องลำเข้าไปทำการประมงในน่านน้ำของมาเลเซีย

### 1.3.2 ผลกระทบต่อสิทธิเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

จุมพต ( 2551) กล่าวว่า เนื่องจาก กฎหมายประมงของมาเลเซียยังมีบางส่วนที่ไม่สอดคล้องกับการปฏิบัติระหว่างประเทศ ดังนั้น จึงส่งผลกระทบต่อสิทธิเสรีภาพในการเดินเรือประมงของไทยผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะของมาเลเซีย ดังนี้

#### ก. การปฏิบัติต่อ กองเรือประมงไทย ที่ผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะเสมือนหนึ่งเรื่อนั้นผ่านทะเลอาณาเขต

มาเลเซียได้ปฏิบัติต่อเรือประมงที่ผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะเสมือนหนึ่งว่าเรื่อนั้นได้ใช้สิทธิผ่านโดยสุจริต (innocent passage) ผ่านทะเลอาณาเขตของตน ซึ่งในกรณีเช่นนี้หากเรือประมงนั้นทำการประมงโดยมิได้รับอนุญาตในเขตเศรษฐกิจจำเพาะจริง ทางกรมการมาเลเซีย อาจถือว่าเรือประมงนั้นมิได้ใช้สิทธิผ่านโดยสุจริตและอาจห้ามเรือดังกล่าวผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตนได้ อย่างไรก็ตามการปฏิบัติต่อเรือประมงที่ผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะเสมือนหนึ่งเรื่อนั้นผ่านทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง ได้ก่อให้เกิดผลกระทบจากการปฏิบัติดังกล่าวหลายประการทั้งต่อกองเรือประมงไทยและเรือประมงต่างชาติอื่นๆ ดังนี้

- หากกองเรือประมงไทย ที่ผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และไม่ปฏิบัติตามกฎหมายของรัฐชายฝั่ง มาเลเซียยอมทำให้เรื่อนั้นเสียไปซึ่งสิทธิในการผ่านโดยสุจริต นอกจากนี้ ทางกรมการมาเลเซียอาจใช้มาตรการที่เข้มงวดหรือรุนแรงต่อเรือประมงที่ผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้ เช่น การจับ ปรับ หรือยึดเรือประมง เครื่องมือทำการประมงหรือปลาที่จับ มาได้โดยมิได้รับอนุญาต เป็นต้น ทั้งนี้ จากกฎหมายของรัฐชายฝั่งโดยทั่วไป จะระบุให้เรือประมงจัดเก็บเครื่องมือประมงให้เรียบร้อยในขณะที่ผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

- ทางกรมมาเลเซียอาจห้ามมิให้เรือประมงผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ โดยอ้างว่าจะเป็นการคุกคามต่อความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง โดย ทางกรมมาเลเซีย อาจถือการจับปลาโดยมิได้รับอนุญาตเป็นจำนวนมาก ๆ นั้น จะมีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจของรัฐชายฝั่ง

- การเดินเรือประมงผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะของมาเลเซีย จะต้องเป็นไปอย่างต่อเนื่อง (continuous) และรวดเร็ว (expeditious) ซึ่งหมายความว่า จะต้องไม่มีการหยุด เว้นแต่จะเป็นกรณีตามปกติแห่งการเดินเรือ ประมงนั้น หรือกรณีที่มีเหตุสุดวิสัย (force majeure) หรือกรณีที่เรือตกอยู่ในภาวะที่ต้องการความช่วยเหลือ

- อาจเป็นไปได้ว่าทางกรมมาเลเซียต้องการให้เรือที่ผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะต้องปฏิบัติตามกฎหมายทั้งหมดของรัฐชายฝั่งที่ใช้บังคับในทะเลอาณาเขต ซึ่งอาจจะรวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือ เกี่ยวกับมลภาวะ ความมั่นคงตลอดถึงการควบคุมทางศุลกากรด้วยก็ได้

#### ข. การ กำหนดให้เรือประมงที่จะผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะแจ้งให้ทราบถึงการผ่าน

จากอนุสนธิกฎหมายประมงฉบับใหม่ของมาเลเซียปี 2528 ( Fisheries Act 1985) ได้กำหนดให้เรือประมงต่างชาติที่แล่นผ่านน่านน้ำของประเทศมาเลเซียจะต้องแจ้งการผ่านน่านน้ำต่อทางกรมมาเลเซียโดยทางวิทยุ ตามรายละเอียดต่างๆ ที่ฝ่ายมาเลเซียกำหนด เช่น แจ้งชื่อเรือ สัญชาติเรือ ตำแหน่งของเรือ เส้นทางที่จะเดินเรือ เป้าหมายที่จะไป ชนิดและปริมาณสัตว์น้ำที่มีอยู่ในเรือ วัตถุประสงค์ในการผ่าน มาที่วิทยุความถี่ 5802.0 KHz หรือ 4390.2 KHz ซึ่งการแจ้งนี้สามารถแจ้งได้ตลอด 24 ชั่วโมง แต่อย่างไรก็ตาม ในกรณีฉุกเฉินอาจใช้คลื่นความถี่ 2182.0 KHz แทนได้ แต่ต้องใช้ภาษาอังกฤษหรือมาเลเซียเท่านั้น ทั้งนี้ เรือประมงไทยและต่างชาติที่ประสงค์ผ่านน่านน้ำมาเลเซียจะต้องแจ้งหรือขออนุญาตจากรัฐบาลมาเลเซียก่อนล่วงหน้าเป็นเวลา 7 วัน

จุมพต (2551) ยังได้รายงานว่า กฎหมายของบางประเทศรวมทั้งของมาเลเซีย ได้บัญญัติเป็นข้อสันนิษฐานเบื้องต้นว่า ปลาที่พบในเรือประมงต่างชาติที่ผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ให้ถือว่าเป็นปลาที่ได้มาโดยการจับที่ไม่ได้รับอนุญาตในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เว้นแต่เรือประมงนั้นจะได้แจ้งให้เจ้าหน้าที่ของรัฐชายฝั่งทราบล่วงหน้าถึงการผ่านนั้น ซึ่ง การบัญญัติเช่นนี้ไม่ถือว่าขัดต่ออนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ปี 1982 ทั้งนี้เพราะอาจถือได้ว่า รัฐชายฝั่งได้ใช้สิทธิอธิปไตยเพื่อคุ้มครองทรัพยากรธรรมชาติในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตนตามสมควร และในขณะที่เดียวกันเรือประมงที่จะผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะก็มิได้เสียเสรีภาพในการเดินเรือแต่ประการใด และในกรณีที่เรือประมงนั้นมีปลาอยู่ในเรือ การแจ้งให้รัฐชายฝั่งทราบถึงปริมาณปลาที่มีอยู่ในเรือ จะเป็นการตัดปัญหาเรื่องการพิสูจน์ว่าปลานั้นได้มาจากที่ใด

### ค. การกำหนดให้เรือประมงที่ผ่าน จัดเก็บเครื่องมือทำการประมงในขณะผ่าน

ตามข้อเท็จจริงแล้ว มาตรการนี้เป็นมาตรการที่ใช้กันทั่วไปโดยรัฐชายฝั่ง ทั้งนี้ เพราะถือได้ว่าเป็นมาตรการขั้นต่ำที่รัฐชายฝั่งจะกำหนดเพื่อคุ้มครองทรัพยากรธรรมชาติของตน โดยที่ไม่เป็นอุปสรรคแต่อย่างใดต่อการใช้เสรีภาพในการเดินเรือของเรือประมงต่างชาติ

แต่อย่างไรก็ดี การกำหนดให้เรือประมงต่างชาติจัดเก็บเครื่องมือทำการประมงในขณะผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง โดยเฉพาะมาเลเซีย นั้น อาจก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติได้ ทั้งนี้เพราะเรือประมงบางประเภทโดยเฉพาะเรือประมงขนาดใหญ่ที่จับปลาทูน่า ซึ่งต้องใช้ตาข่ายจำนวนมาก การจัดเก็บเครื่องมือจะทำได้ยาก ซึ่งถ้าหากทางการมาเลเซียเข้มงวดอย่างมากต่อการจัดเก็บเครื่องมือ อาจถือได้ว่าเป็นอุปสรรคต่อการใช้เสรีภาพของเรือประมง ของไทย อันเป็นการขัดต่ออนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเลปี 1982

#### 1.3.3 ผลกระทบอันเกิดจากการปฏิบัติของทางการมาเลเซีย

ถึงแม้ว่าจะมีผลกระทบจากการประกาศกฎหมายเขตเศรษฐกิจจำเพาะและกฎหมายเกี่ยวกับการประมงของมาเลเซียต่อการประมงของไทยมากมายดังที่ได้กล่าวมาแล้ว แต่ยังมีผลกระทบอันเกิดจากการปฏิบัติของทางการมาเลเซีย ซึ่งเป็นข้อเท็จจริงที่กองเรือประมงไทยได้เคยประสบ ดังนี้

ประการแรก ปัญหาจากกระบวนการยุติธรรมของมาเลเซียที่ส่งผลต่อเรือประมงไทยที่ถูกจับกุม

- เรือประมงไทยที่ถูกทางการมาเลเซียจับกุม จะถูกดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรมที่รวดเร็วและรวดเร็วนับอย่างมา ซึ่งส่วนใหญ่จะเสร็จสิ้นภายในเวลา 24 ชั่วโมง ตั้งแต่กระบวนการส่งฟ้องศาลจนถึงการพิจารณาคดี ทำให้เจ้าของเรือไม่มีโอกาสที่จะได้พบลูกเรือ และ/หรือหาทนายเพื่อแก้ต่างในการดำเนินการทางคดี จนเป็นเหตุให้ต้องสูญเสียเรือไปในที่สุด

- การพิจารณาของศาลมาเลเซีย จะใช้วิธีบังคับให้ลูกเรือไทยสารภาพ มิฉะนั้นจะเลื่อนการพิจารณาไปเรื่อยๆ โดยไม่ได้มีการไต่สวน จนลูกเรือทนอยู่ในคุกอย่างไร้โอกาสไม่ได้จึงตัดสินใจต้องสารภาพ ทำให้เจ้าของเรือต้องสูญเสียเรือไปในที่สุด โดยอาจไม่ได้กระทำความผิด

- กฎหมายประมงมาเลเซียมีบทบัญญัติที่เอาเปรียบโดยอนุญาติให้เจ้าหน้าที่สันนิษฐานว่า ปลาที่จับได้บนเรือประมงต่างชาติเป็นปลาที่จับในเขตการประมงของประเทศมาเลเซีย จนกว่าจะพิสูจน์ว่าไม่ใช่

ประการที่สอง ปัญหาจากการลดระดับของเรือรบมาเลเซียที่ส่งผลต่อเรือประมงไทย กล่าวคือ จากกฎหมายประมงมาเลเซียที่มีการประกาศความกว้างของทะเลอาณาเขตเกินกว่ากฎหมายระหว่างประเทศอนุญาติให้ ทำให้เจ้าหน้าที่บนเรือรบของมาเลเซียใช้เขตทะเลอาณาเขตนี้มาเป็นเกณฑ์แทนกฎหมายระหว่างประเทศอนุญาติให้

## 2. ความพยายามของภาครัฐในการแก้ไขปัญหาเรือประมงไทยเดินทางผ่านน่านน้ำมาเลเซีย

จากการที่ทางการมาเลเซียได้ประกาศใช้กฎหมายว่าด้วยเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เมื่อปี พ.ศ. 2527 และประกาศใช้กฎหมายประมง เมื่อปี พ.ศ. 2528 ตามลำดับ เป็นทางฝ่ายไทยที่เป็นผู้ได้รับผลกระทบจากการดำเนินการดังกล่าวของมาเลเซีย ดังนั้น การประชุมร่วมของคณะกรรมการประมงไทย-มาเลเซีย ซึ่งเป็นผลจากการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศไทยและมาเลเซียได้ร่วมลงนามในความตกลงจัดตั้งคณะกรรมการร่วมไทย-มาเลเซีย เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2530 และได้ร่วมลงนามแลกเปลี่ยนสัตยาบันระหว่างทั้งสองประเทศเมื่อวันที่ 18 กันยายน 2530 จึงเป็นเสมือนทางออกที่รัฐบาลไทยและมาเลเซียได้นำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาการประมงไทยและมาเลเซีย

ภายหลังจากการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมไทย-มาเลเซีย รัฐบาลไทยและมาเลเซียได้มีการประชุมร่วมกันเพื่อหารือในเรื่องปัญหาการประมงไทยและมาเลเซีย รวมถึงเรื่องอื่นๆ เป็นจำนวน 5 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 1 ในระหว่างวันที่ 3-4 กุมภาพันธ์ 2531 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

ครั้งที่ 2 ในระหว่างวันที่ 16-17 พฤษภาคม 2532 ณ กรุงเทพฯ ประเทศไทย

ครั้งที่ 3 ในระหว่างวันที่ 29-30 มิถุนายน 2533 ณ ปาลัว ปีนัง ประเทศมาเลเซีย

ครั้งที่ 4 ในระหว่างวันที่ 23-24 กุมภาพันธ์ 2534 ณ ภูเก็ต ประเทศไทย

ครั้งที่ 5 ในระหว่างวันที่ 15-16 กุมภาพันธ์ 2535 ณ ลังกาวิ ประเทศมาเลเซีย

ครั้งที่ 6 ในระหว่างวันที่ 6-9 กรกฎาคม 2536 ณ กรุงเทพฯ ประเทศไทย

จากผลการประชุมคณะกรรมการร่วมไทย-มาเลเซีย ครั้งที่ 1 ไม่สามารถหาข้อตกลงร่วมกันได้ ภายหลังจากที่ทางการมาเลเซียได้ชี้แจงให้ฝ่ายไทยทราบถึงกระบวนการในการแจ้งการจับกุมชาวประมงซึ่งจะดำเนินการแจ้งให้ฝ่ายไทยทราบอย่างรวดเร็วที่สุดเพื่อไม่ให้เสียเปรียบทางกฎหมาย และเรื่องการแจ้งสำหรับเรือประมงต่างชาติที่จะเดินเรือผ่านเขตการประมงของมาเลเซีย นอกจากนี้ฝ่ายมาเลเซียยังได้ชี้แจงเกี่ยวกับแผนที่แสดงเขตไหล่ทวีปของมาเลเซียว่าจัดทำขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ใช้ในการเดินเรือ

ผลการประชุมคณะกรรมการร่วมไทย-มาเลเซีย ครั้งที่ 2 ฝ่ายไทยได้แจ้งให้ฝ่ายมาเลเซียทราบถึงความกังวลต่อการปฏิบัติของฝ่ายมาเลเซียต่อลูกเรือประมงไทยที่ถูกจับกุม ซึ่งฝ่ายมาเลเซียก็ได้รับไปพิจารณาต่อ นอกจากนี้ ก็ได้มีการหารือถึงประเด็นที่ยังไม่สามารถตกลงกันได้ในการประชุมครั้งที่ 1 ซึ่งก็คือเรื่องการแจ้งล่วงหน้าของเรือประมงที่จะผ่านเขตการประมงของมาเลเซีย แต่ก็ยังคงยังไม่สามารถหาข้อตกลงกันได้

ผลการประชุมคณะกรรมการร่วมไทย-มาเลเซีย ครั้งที่ 3 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซียในปี พ.ศ. 2534 ก็ยังคงไม่ได้ข้อยุติ เนื่องจากทางมาเลเซียยังคงต้องการให้มีการแจ้งเรือผ่านน่านน้ำมาเลเซียของเรือประมงไทยและต่างชาติ แต่ฝ่ายไทยก็ยังยืนยันในท่าทีเดิมเช่นเดียวกันกับการประชุมร่วมคณะกรรมการประมงไทย-มาเลเซียทั้งสองครั้งที่ผ่านมาว่า ไม่ยอมรับกับการที่จะแจ้งการเดินทางผ่านน่านน้ำมาเลเซียของเรือประมงต่างชาติ ตามที่กำหนดในกฎหมายประมงฉบับใหม่ของมาเลเซีย เนื่องจากหลักการนี้ขัดต่อเสรีภาพในการเดินเรือตามอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ. 1982 นอกจากนี้ ยังได้มีการหารือถึง

แนวทางในการให้ความช่วยเหลือลูกเรือประมงไทยที่ถูกทางการมาเลเซียจับกุม โดยให้มีการแจ้งการจับกุม ชาวประมง โดยทันทีมายังศูนย์วิทยุประมงชายฝั่งสงขลา หรือสมาคมการประมงนอกน่านน้ำไทย ซึ่งมีศูนย์ ตั้งอยู่ที่สงขลา แทนการแจ้งไปยังสถานทูตหรือกงสุลไทย เพื่อให้การให้ความช่วยเหลือสามารถกระทำได้อย่างรวดเร็ว

ผลการประชุมคณะกรรมการร่วมไทย-มาเลเซีย ครั้งที่ 5 ฝ่ายมาเลเซียยอมรับในเสรีภาพการเดินเรือผ่านน่านน้ำเขตเศรษฐกิจจำเพาะของมาเลเซียของเรือประมงไทยและต่างชาติ แต่ฝ่ายมาเลเซียเองก็มีสิทธิที่จะออกกฎระเบียบในการจัดการการประมงในบริเวณดังกล่าว ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 แต่อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติ เป็นสิทธิของภาคเอกชนไทยที่จะแจ้งผ่านน่านน้ำมาเลเซียได้หลายแนวทาง โดยส่วนราชการไทยไม่ได้เกี่ยวข้องแต่อย่างใด และสำหรับการแจ้งการจับกุมเรือประมงไทย หากฝ่ายมาเลเซียจับกุมเรือประมงไทย ทางกรมการมาเลเซียจะแจ้งให้ฝ่ายไทยทราบผ่านทางสำนักงานร่วมคณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาคไทย-มาเลเซีย ( The Regional Border Committee Office-RBCO) แต่ฝ่ายไทยได้เสนอให้มีการแจ้งการจับกุมโดยทันทีผ่านทางศูนย์ประมงชายฝั่งสงขลา หรือศูนย์ของสมาคมการประมงนอกน่านน้ำไทย ที่ตั้งอยู่ที่จังหวัดสงขลาแทน และยังได้เสนอขอให้ทางฝ่ายมาเลเซียผ่อนปรนกระบวนการยุติธรรมในการดำเนินคดีกับลูกเรือประมงของไทยที่ถูกทางการมาเลเซียจับกุม นอกจากนี้ในเรื่องการบริหารทรัพยากรร่วมไทย-มาเลเซีย นั้น ทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบให้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรประมงร่วม ไทย-มาเลเซียในบริเวณพื้นที่พัฒนาร่วมกัน

ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2536 กระทรวงการต่างประเทศได้มีแถลงการณ์ยืนยันท่าทีในเรื่องสิทธิการผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริตในรูปของหนังสือเวียนของสหประชาชาติ ที่ A/48/90 ลงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2536 เพื่อเป็นการประท้วงทางการมาเลเซียถึงการจำกัดสิทธิในการผ่านโดยสุจริตและเสรีภาพในการเดินเรือของเรือต่างชาติในเขตน่านน้ำมาเลเซีย (ภาคผนวก ก) ซึ่งจากแถลงการณ์ดังกล่าวทำให้เห็นถึงท่าทีของฝ่ายไทยว่า ฝ่ายไทยยังคงไม่เห็นด้วยกับกฎหมายหรือข้อบังคับใดๆ ของทางการมาเลเซียที่มีลักษณะเป็นการจำกัดสิทธิและเสรีภาพการเดินเรือดังกล่าว ซึ่งเป็นเรื่องขัดกับหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ และยิ่งกว่านั้น ยังเป็นการขัดกับพันธกรณีที่รัฐนั้นๆ ยอมรับในขณะที่ยังคงนามในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 จึงเป็นสาเหตุให้รัฐบาลไทยจำเป็นต้องประกาศในแถลงการณ์ว่า จากกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ของทางการมาเลเซีย ประเทศไทยไม่ถือว่าถูกผูกพันโดยกฎหมายหรือข้อบังคับเหล่านี้ ในขณะเดียวกัน รัฐบาลไทยยังหวังว่าทางการมาเลเซียจะไม่ใช้ข้อบังคับเหล่านั้นในการดำเนินมาตรการใดๆ ที่จะขัดขวางหรือรบกวนการใช้สิทธิอันชอบธรรมในการผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติในทะเลอาณาเขตของมาเลเซีย การใช้สิทธิอันชอบธรรมในการผ่านช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ หรือการใช้เสรีภาพอันชอบธรรมในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตน

หลังจากนั้น ได้มีการประชุมคณะกรรมการร่วมไทย-มาเลเซีย ครั้งที่ 6 อีกครั้งหนึ่ง ซึ่งผลการประชุมด้านการประมง ฝ่ายไทยได้เน้นถึงสิทธิเสรีภาพในการเดินเรือของเรือประมงไทยที่จะผ่านในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของมาเลเซีย โดยฝ่ายมาเลเซียได้ยอมรับในหลักการของเสรีภาพในการเดินเรือในเขต

เศรษฐกิจจำเพาะ แต่อย่างไรก็ตาม ฝ่ายมาเลเซียก็ได้แจ้งว่ามาเลเซียมีสิทธิในการติดตามและจัดการด้านการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ภายใต้หลักการของกฎหมายทะเล นอกจากนี้ ยังได้มีการหารือถึงเรื่องการจับกุมเรือประมงไทย โดยฝ่ายไทยขอให้ทางการมาเลเซียแจ้งการจับกุมมายังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของไทย ภายใน 24 ชั่วโมง และเร่งดำเนินการพิธีการทางศาล สำหรับลูกเรือประมงไทยให้เร็วขึ้น ซึ่งฝ่ายมาเลเซียยินดีที่จะดำเนินการต่อไปเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม ในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2536 ภายหลังจากการประกาศแถลงการณ์ของกระทรวงการต่างประเทศ และการประชุมคณะกรรมการร่วมไทย-มาเลเซีย ครั้งที่ 6 ได้มีการประชุมหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องซึ่งประกอบด้วย กรมเอเชียตะวันออก กรมเศรษฐกิจ กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย ฝ่ายคุ้มครองและดูแลผลประโยชน์คนไทยในต่างประเทศ กองทัพเรือ และกรมประมง เพื่อร่วมกันพิจารณาถึงแนวทางการป้องกันตัวเองของเรือประมงไม่ให้ถูกดำเนินการทางกฎหมายหรือข้อบังคับของทางการมาเลเซียเกี่ยวกับการแจ้งผ่านน่านน้ำมาเลเซีย ภายหลังจากทราบแน่ชัดว่า ฝ่ายมาเลเซียจะขอใช้สิทธิในการติดตามและจัดการด้านการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ภายใต้หลักการของกฎหมายทะเล ด้วยตนเอง ซึ่งจากการประชุมครั้งนี้ได้ข้อสรุปว่า ถึงแม้เรือประมงไทยจะแจ้งผ่านน่านน้ำมาเลเซียแต่ก็มีใช้หลักประกันว่าจะไม่ถูกจับกุม หากชาวประมงไทยยังคงลักลอบทำการประมงก็อาจจะถูกจับกุมได้ ดังนั้น จึงควรแจ้งให้ภาคเอกชนและ/หรือเจ้าของเรือประมงไทยได้ทราบว่า เรือประมงที่ทำการประมงโดยสุจริต ควรจะทำการแจ้งผ่านน่านน้ำมาเลเซีย ส่วนผู้ที่ไม่ต้องการแจ้ง ควรจะเก็บอวนให้มิดชิดในขณะที่เดินทางผ่านน่านน้ำมาเลเซีย

ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2537 ได้มีการจัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาแนวปฏิบัติในกรณีที่มาเลเซียจะให้ทางการไทยมีส่วนเกี่ยวข้องกับการไต่ถอนเรือประมงไทยกลับคืนหากยังคงมีเรือประมงถูกจับกุม โดยในที่ประชุมได้มีมติเห็นว่าควรพยายามใช้สิทธิของไทยในการเข้าไปให้ความช่วยเหลือตามหลักการคุ้มครองคนชาติให้มากที่สุดภายในกรอบของกฎหมายระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ในการเข้าไปให้ความช่วยเหลือควรมีการทำข้อสงวนไม่ยอมรับความถูกต้องกฎหมายประมงของประเทศมาเลเซียด้วย

นอกจากนี้ ในช่วง 2 ไตรมาสสุดท้ายของ พ.ศ. 2537 กรมประมงได้ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมเอเชียตะวันออก กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย ฝ่ายคุ้มครองและดูแลผลประโยชน์คนไทยในต่างประเทศ กองทัพเรือ กรมเจ้าท่า กองบังคับการตำรวจน้ำ และอัยการสูงสุด ถึงสิทธิการเดินเรือผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริต เพื่อขอปรึกษาหารือถึงปัญหาและแนวทางแก้ไข ตลอดจนวางแนวทางปฏิบัติของชาติในเรื่องดังกล่าว ซึ่งจากข้อคิดเห็นและเสนอแนะจากทุกหน่วยงานได้เสนอตรงกันว่า เนื่องจากความจำเป็นของเรือประมงไทยที่จะต้องผ่านน่านน้ำมาเลเซียเพื่อออกไปจับปลานอกน่านน้ำไทย หรือเดินทางกลับ ดังนั้น การแจ้งผ่านน่านน้ำมาเลเซียจึงมีความจำเป็นที่เรือประมงไทยจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับของทางการมาเลเซียเพื่อให้ได้สิทธิในการผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริต ถึงแม้ว่ากฎหมายหรือข้อบังคับของทางการมาเลเซียอาจจะไม่สอดคล้องกับหลักการของการผ่านโดยสุจริตตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 19 (ภาคผนวก ข) แต่ประเทศไทยก็ยังไม่สามารถบังคับให้ทางการมาเลเซียแก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายหรือข้อบังคับต่างๆ ให้เป็นไปตามที่ประเทศไทยต้องการได้

ซึ่งการแจ้งผ่านน่านน้ำนี้ ควรให้ชาวประมงพิจารณาว่าประสงค์จะแจ้งหรือไม่แจ้งน่าจะดีที่สุด เนื่องจาก รัฐบาลไทยมีท่าทีเสมอมาว่า รัฐบาลไทยจะไม่เข้าไปยุ่งเกี่ยวกับเรื่องที่ชาวประมงแจ้งผ่านน่านน้ำมาเลเซีย เพราะอาจถือว่าเป็นการยอมรับความถูกต้องของข้อกำหนดกฎหมายมาเลเซียตามหลักกฎหมายปิดปาก (estoppel) หรือการยอมรับโดยการนิ่งเฉย (acquiescence) และไทยได้มีแถลงการณ์ยืนยันท่าทีในเรื่องนี้ในรูปของหนังสือเวียนของสหประชาชาติไปแล้ว ทั้งนี้ หากชาวประมงจะแจ้งหรือไม่แจ้งต่อทางการมาเลเซียก็ควรที่จะมีการเก็บเครื่องมือทำการประมงให้อยู่ในสภาพที่ไม่พร้อมจะใช้งานตลอดระยะเวลาการเดินทางผ่านน่านน้ำมาเลเซีย เพื่อแสดงเจตนาบริสุทธิ์และเป็นการป้องกันตัวเองก็น่าจะเป็นหลักประกันถึงความปลอดภัยจากการถูกจับกุมของทางการมาเลเซีย อย่างไรก็ตาม หลักประกันความปลอดภัยที่ดีที่สุดก็คือ การแจ้งผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริต ซึ่งการดำเนินการโดยการกำหนดหน่วยงานและสถานที่ที่จะรับผิดชอบอย่างชัดเจน รวมถึงการกำหนดระเบียบปฏิบัติให้ชัดเจนและสามารถปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก็น่าจะให้ผลตามความมุ่งหมายของรัฐบาลไทย ถึงแม้ว่า อาจจะเป็นปัญหายุ่งยากในทางปฏิบัติ

อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2538 ได้เกิดเหตุการณ์ลูกเรือประมงไทยถูกเจ้าหน้าที่เรือรบ (ตรวจ) มาเลเซียยิงจนเสียชีวิตจำนวน 2 ราย และจับกุมลูกเรืออีก 5 คน พร้อมทั้งเรือประมง ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวสำนักงานผู้ช่วยทูตฝ่ายทหารเรือ ประจำสถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์-บันดาร์เสรีเบกาวัน ได้เป็นผู้ติดตามเรื่องดังกล่าวและได้แจ้งว่า โดยวิธีปฏิบัติของเรือประมงไทยที่เข้ามาจับปลาในเขตน่านน้ำมาเลเซีย หรือเดินเรือผ่านน่านน้ำมาเลเซีย เมื่อพบกับเรือรบมาเลเซียจะพยายามหนีเข้าเขตน่านน้ำไทย จนเป็นเหตุให้เรือรบมาเลเซียต้องทำการยิง ซึ่งในที่นี้ อาจจะเป็นการยิงขู่ตามขั้นตอนของการเข้าจับกุมเรือที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งให้หยุด หรืออาจจะเป็นการเจตนาใช้กำลังรุนแรง เพื่อเป็นการปราบปราม การลักลอบเข้ามาทำการประมงในเขตน่านน้ำมาเลเซีย ก่อนที่จะได้ทำการสกัดเพื่อทำการจับกุมต่อไป จากการปฏิบัติของเรือประมงไทยดังกล่าวหากโชคดีหนีเข้าเขตไทยได้เรือรบมาเลเซียก็จะเลิกติดตาม จากเหตุการณ์ยังลูกเรือประมงไทยในครั้งนี้ ฯลฯ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้มอบหมายให้รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (นายสุวิทย์ คุณกิตติ) และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (นายมณฑล ไกรวัตนุสสรณ์) เดินทางไปประเทศมาเลเซีย เพื่อเข้าพบและหารือกับรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรมาเลเซีย อธิบดีกรมประมง และผู้อำนวยการกองเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กระทรวงการต่างประเทศมาเลเซีย ในเรื่องดังกล่าว ซึ่งทางการมาเลเซียได้กล่าวแสดงความเสียใจและยืนยันว่ารัฐบาลมาเลเซียไม่มีนโยบายที่จะใช้มาตรการรุนแรงกับปัญหาการทำประมงดังกล่าว แต่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นเรื่องที่เกิดจากการปฏิบัติงานในระดับเจ้าหน้าที่ อีกทั้งรัฐบาลมาเลเซียยังได้พิจารณาในเรื่องมนุษยธรรมเพื่อให้ความช่วยเหลือกับครอบครัวผู้เสียชีวิต และยังสามารถมอบเรือกลับคืนยังภาคเอกชน

### 3. ผลสำเร็จและข้อจำกัดในการแจ้งผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริต

แม้ว่าสิทธิของเรือประมงในการเดินเรือผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea : UNCLOS 1982)) จะสามารถใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในน่านน้ำหมู่เกาะได้ในกรณีที่รัฐหมู่เกาะมิได้กำหนดช่องทางจราจร ( Archipelagic Sea Lanes ) ไว้ โดยเรือทุกประเภท รวมทั้งเรือประมงของรัฐมีสิทธิเดินเรือผ่านโดยสุจริต ( innocent passage ) ในทะเลอาณาเขต ( territorial sea ) และมีเสรีภาพในการเดินเรือ ( freedom of navigation ) ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ( Exclusive Economic Zone: EEZ ) ของรัฐชายฝั่งใดโดยไม่จำเป็นต้องแจ้งการการผ่านน่านน้ำในลักษณะ innocent passage ให้รัฐชายฝั่งต้องทราบล่วงหน้า แต่อีกนัยหนึ่งที่จุ่มพต (2551) ได้รายงานไว้ คือ “โดยทั่วไปแล้วการที่รัฐชายฝั่งกำหนดให้เรือประมงต่างชาติที่จะผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะแจ้งให้รัฐชายฝั่งทราบถึงการผ่านนั้น ไม่ถือว่าเป็นการใช้สิทธิอธิปไตย (sovereign rights) ของรัฐชายฝั่งอันจะเป็นอุปสรรคต่อการใช้เสรีภาพในการเดินเรือแต่อย่างใด ทั้งนี้เพราะเรือประมงที่จะผ่านเพียงแจ้งให้รัฐชายฝั่งทราบถึงการผ่านเท่านั้น โดยมีต้องรอว่ารัฐชายฝั่งจะอนุญาตหรือไม่ เพราะหากรัฐชายฝั่งกำหนดให้เรือต่างชาติขออนุญาตผ่านก็จะเป็นการกระทำที่ขัดต่อเสรีภาพในการเดินเรือที่รับรอง โดยทั้งกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ และทั้งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982” ดังนั้น ความปลอดภัยและสวัสดิภาพของการเดินเรือประมงไทยในน่านน้ำมาเลเซีย รวมถึงภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นกับเรือประมงไทยเหล่านี้ จึงเป็นสิ่งที่ทั้งกรมประมง กองทัพเรือ และกระทรวงการต่างประเทศได้ตระหนักมากที่สุด แม้ว่าเรือประมงไทยจะมีสิทธิในการเดินเรือผ่านโดยสุจริตในน่านน้ำมาเลเซียหรือไม่ก็ตาม เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาที่เรือประมงต้องถูกจับ ปรับ หรือยึดเรือประมง ยึดเครื่องมือทำการประมงหรือปลา ลูกเรือถูกดำเนินคดี หรือถูกยิงโดยเรือรบของมาเลเซียหากก่อพฤติกรรมในทางลบหนีต่อไป

ตั้งแต่ปลาย พ.ศ. 2538 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน กรมประมงโดยกองประมงต่างประเทศจึงได้ดำเนินการเพื่อให้ความคุ้มครองกับเรือประมงของไทยที่มีความประสงค์ที่จะผ่านน่านน้ำประเทศมาเลเซีย โดยเป็นการประสานกับสำนักงานประมงจังหวัด 6 จังหวัด ดังนี้

1. สำนักงานประมงจังหวัดสงขลา
2. สำนักงานประมงจังหวัดปัตตานี
3. สำนักงานประมงจังหวัดนครศรีธรรมราช
4. สำนักงานประมงจังหวัดตรัง
5. สำนักงานประมงจังหวัดสตูล
6. สำนักงานประมงจังหวัดสุราษฎร์ธานี

เพื่อให้สำนักงานประมงจังหวัดทั้ง 6 แห่ง ข้างต้น เป็นหน่วยงานที่จะต้องประสานกับภาคเอกชน และเจ้าของเรือประมงต่างๆ ในการรับแจ้งการขอผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริต และดำเนินการส่งผลการแจ้งการขอ

ผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริตครั้งนี้ให้กองประมงต่างประเทศทราบต่อไป เพื่อกองประมงต่างประเทศ กรมประมง จะได้ดำเนินการแจ้งให้กองทัพเรือ และกระทรวงการต่างประเทศทราบ ซึ่งทั้งสองหน่วยงานนี้จะดำเนินการแจ้งไปยังสถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย ทราบอีกครั้งหนึ่ง เพื่อให้ความคุ้มครองแก่เรือประมงของไทยต่อไป ทั้งนี้ แผนผังการดำเนินการแจ้งผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริตมีรายละเอียดในภาคผนวก ก

จากการดำเนินการของกรมประมง กองทัพเรือ และกระทรวงการต่างประเทศ เพื่อเป็นการให้ความคุ้มครองแก่เรือประมงของไทยนั้น เห็นได้อย่างชัดเจนว่า จำนวนเรือและลูกเรือประมงที่ถูกทางการมาเลเซียจับกุมมีจำนวนลดลงอย่างเห็นได้ชัด ดังตารางที่ 2

**ตารางที่ 2** สถิติเรือและลูกเรือประมงไทยที่ถูกทางการมาเลเซียจับกุมระหว่าง พ.ศ. 2538-2550

พ.ศ.	จำนวนเรือถูกจับกุม (ลำ)	จำนวนลูกเรือถูกจับกุม (คน)
2538	82	549
2539	27	179
2540	25	153
2541	36	136
2542	27	334
2543	20	123
2544	23	115
2545	22	176
2546	11	25
2547	11	49
2548	-	-
2549	2	3
2550	2	8
รวม	288	1850

**ที่มา:** กองประมงต่างประเทศ กรมประมง

อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือประมงที่แจ้งความประสงค์ผ่านน่านน้ำมาเลเซียมายังกรมประมงในช่วง พ.ศ. 2546-2549 พบว่า มีเรือประมงไทยที่แจ้งความประสงค์ในช่วง พ.ศ. 2546-2549 ดังนี้ ปี 2546 มี 2 ลำ ปี 2547 มี 86 ลำ ปี 2548 มี 38 ลำ และปี 2549 มี 25 ลำ ตามลำดับ ซึ่งยังถือว่าเป็นจำนวนที่

น้อยมากเมื่อเทียบกับจำนวนเรือประมงไทยที่จำเป็นต้องเดินทางผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริตซึ่งมีจำนวน 11,000 เที่ยวต่อปี (ภาคผนวก ง) และแบ่งการเดินทางได้ ดังนี้

1. เรือประมงไทยที่เดินทางระหว่างอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน มีจำนวน 500 ลำ เดินทางลำละ 4 เที่ยว รวม 2,000 เที่ยว
2. เรือประมงไทยที่เดินทางระหว่างอ่าวไทยไปอินโดนีเซียและสิงคโปร์ มีจำนวน 300 ลำ เดินทางลำละ 20 เที่ยว รวม 6,000 เที่ยว
3. เรือประมงไทยที่เดินทางระหว่างอ่าวไทยไปประเทศอื่น มีจำนวน 100 ลำ เดินทางลำละ 1 เที่ยว รวม 100 เที่ยว
4. เรือประมงไทยที่เดินทางระหว่างทะเลอันดามันไปอินโดนีเซีย มีจำนวน 150 ลำ เดินทางลำละ 20 เที่ยว รวม 3,000 เที่ยว

แม้ว่าผลจากการดำเนินการร่วมกันระหว่างกรมประมง กองทัพเรือ และกระทรวงการต่างประเทศจะสามารถลดจำนวนเรือและลูกเรือประมงที่ถูกทางการมาเลเซียจับกุมได้อย่างเป็นรูปธรรมก็ตาม แต่ในรายละเอียดของการดำเนินการก็ยังมีข้อจำกัดที่เป็นปัญหาในการปฏิบัติงานอยู่บ้าง ซึ่งปัญหาใหญ่ๆ คือ ขั้นตอนที่กรมประมงจะได้รับแจ้งจากภาคเอกชนหรือเจ้าของเรือถึงการขอให้เรือประมงของตนผ่านน่านน้ำประเทศมาเลเซีย และได้ประสานให้กับกองทัพเรือและกระทรวงการต่างประเทศได้ทราบและดำเนินการแจ้งต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของสถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ได้ทราบ เพื่อให้ความคุ้มครองกับเรือประมงไทยได้อย่างทันท่วงทีนั้น เรือประมงเหล่านั้น ได้ออกจากท่าเรือไปแล้วเป็นเวลาหลายวัน และ/หรือกำลังเดินทางผ่านน่านน้ำมาเลเซียอยู่ หรือในหลายครั้งเรือประมงเหล่านั้น อาจเดินทางกลับถึงประเทศไทยแล้ว ซึ่งหากในกรณีที่เกิดปัญหาต่อเรือประมงดังกล่าว ทั้งกองทัพเรือและกระทรวงการต่างประเทศ และกรมประมง อาจจะไม่สามารถดำเนินการใดๆ ได้อย่างทันท่วงที หรือไม่สามารถดำเนินการใดๆ ได้เลย ดังนั้น แนวทางหนึ่งที่จะช่วยให้การดำเนินการดังกล่าวสามารถกระทำได้โดยทันทีที่กรมประมงได้นำมาใช้ ประกอบกับการยินดีที่จะให้ความคุ้มครองเรือประมงไทยของกองทัพเรือไทย ที่จะต้องทำการประสานกับกองทัพเรือมาเลเซียอยู่ตลอดเวลาของการลาดตระเวนในบริเวณรอยต่อน่านน้ำไทยและมาเลเซีย ก็คือ การแจ้งขอความร่วมมือไปยังสำนักงานประมงจังหวัดทั้ง 6 แห่ง ได้แก่ สำนักงานประมงจังหวัดสงขลา สำนักงานประมงจังหวัดปัตตานี สำนักงานประมงจังหวัดนครศรีธรรมราช สำนักงานประมงจังหวัดตรัง สำนักงานประมงจังหวัดสตูล และสำนักงานประมงจังหวัดสุราษฎร์ธานี ว่า หากมีเรือประมงที่ประสงค์จะผ่านน่านน้ำมาเลเซีย สามารถแจ้งรายละเอียดเรือประมงที่ขอผ่านน่านน้ำไปยังกองควบคุมเรือพาณิชย์กองทัพเรือ ได้โดยตรงทางโทรสารอีกทางหนึ่ง เพื่อเป็นการประสานงานล่วงหน้าให้กองทัพเรือทราบและเป็นข้อมูลสำหรับเรือรบตรวจการณ์ในทะเลจะได้ให้ความคุ้มครองและประสานกับทางเรือรบของมาเลเซียได้อย่างทันท่วงทีอีกช่องทางหนึ่ง

นอกจากนี้ ข้อจำกัดอีกประการหนึ่งในทางปฏิบัติที่นอกจากจะทำให้เกิดความล่าช้าที่ภาครัฐทั้งกรมประมง กองทัพเรือ และกระทรวงการต่างประเทศ จะเข้าไปให้ความช่วยเหลือได้อย่างทันท่วงที และยังก่อให้เกิดข้อสงสัยและความสับสนในการปฏิบัติงานของหน่วยงานทั้ง 3 แห่ง คือ การขาดเอกสารสำคัญเพื่อประกอบการแจ้งเรื่อผ่านน่านน้ำมาเลเซียจากภาคเอกชนและเจ้าของเรือประมง อาทิ

1. สำเนาทะเบียนเรือ
  2. สำเนาใบอนุญาตใช้เรือ
  3. สำเนาอาชญาบัตรเครื่องมือประมงที่ระบุ
  4. สำเนาใบรับรองการตรวจเรือ
  5. สำเนาใบอนุญาตที่ให้ทำการประมงได้ในประเทศที่สามที่จะจำเป็นต้องผ่านน่านน้ำมาเลเซีย
- ซึ่งในการดำเนินการที่ผ่านมารกรมประมงโดยกองประมงต่างประเทศได้เคยประสานแจ้งให้ทางสำนักงานประมงจังหวัดทั้ง 6 แห่ง ได้ทราบและถือปฏิบัติ เพื่อขอเอกสารเหล่านั้นจากภาคเอกชนและเจ้าของเรือประมงก่อนที่จะได้แจ้งให้กรมประมงได้ทราบและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป แต่ในทางปฏิบัติ ภาคเอกชนและเจ้าของเรือแทบจะไม่เคยส่งเอกสารประกอบการพิจารณาดังกล่าวมายังสำนักงานประมงจังหวัดทั้ง 6 แห่ง ประกอบกับการแจ้งขอผ่านน่านน้ำมาเลเซียที่ล่าช้า ทำให้กรมประมงไม่สามารถที่จะรวบรวมเอกสารประกอบข้างต้น เพื่อแจ้งให้กองทัพเรือ และกระทรวงการต่างประเทศได้ทราบต่อไป ซึ่งหากกรมประมงรวบรวมเอกสารประกอบต่างๆ ให้ครบ อาจจะยิ่งทำให้การแจ้งยังกองทัพเรือและกระทรวงการต่างประเทศล่าช้าลงไปอีก และอาจส่งผลกระทบต่อความคุ้มครองเรือประมงไทยในที่สุด นอกจากนี้จากการดำเนินการโดยปราศจากการส่งเอกสารประกอบต่างๆ ให้แก่กรมประมง กองทัพเรือ และกระทรวงการต่างประเทศได้พิจารณา จะทำให้เกิดเหตุการณ์ที่ภาคเอกชนใช้เหตุผลในทางเท็จแจ้งมายังกรมประมงเพื่อขอผ่านน่านน้ำมาเลเซียออกทำการประมงยังน่านน้ำสากลหรือน่านน้ำประเทศอื่นๆ อย่างเช่น จากกรณีที่เคยมีเรือประมงอ้างว่า จะขอผ่านน่านน้ำประเทศมาเลเซียเพื่อทำการประมงในประเทศบรูไน ทั้งๆ ที่รัฐบาลไทยและรัฐบาลบรูไนไม่ได้มีข้อตกลงการทำการประมงร่วมกัน

### สรุปและวิจารณ์

การรับแจ้งขอเดินเรือผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริตจากภาคเอกชนและ/หรือเจ้าของเรือประมงเป็นแนวทางหนึ่งที่รัฐบาลไทยโดยกรมประมง กองทัพเรือ และกระทรวงการต่างประเทศ ได้ร่วมกันดำเนินการเพื่อให้ความคุ้มครองเรือประมงไทยที่มีความประสงค์จะเดินทางผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริตมาตั้งแต่ปลาย พ.ศ. 2538 ซึ่งแนวทางการดำเนินการนี้เปรียบเสมือนเป็นการป้องกันไม่ให้เรือประมงไทยถูกทางการมาเลเซียจับกุมอันเป็นผลจากการที่ทางการมาเลเซียได้ประกาศใช้กฎหมายว่าด้วยเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เมื่อ พ.ศ. 2527 และประกาศใช้กฎหมายเกี่ยวกับการประมง เมื่อ พ.ศ. 2528 ตามลำดับ ซึ่งหากเปรียบเทียบกับก่อนหน้าที่กรมประมง กองทัพเรือ และกระทรวงการต่างประเทศ จะกำหนดแนวทางให้เรือประมงไทย

สามารถแจ้งผ่านน่านน้ำมาเลเซียได้นั้น จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าจำนวนเรือและลูกเรือที่ถูกทางการมาเลเซียจับกุมก่อนที่จะมีการกำหนดแนวปฏิบัติดังกล่าวมีจำนวนมาก เฉลี่ยปีละ 53 ลำ และจำนวนลูกเรือที่ถูกจับกุม 497 ราย ต่อปี ภายหลังจากที่มีความร่วมมือกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการรับแจ้งเรือประมงไทยผ่านน่านน้ำมาเลเซียแล้ว พบว่า จำนวนเรือและลูกเรือที่ถูกทางการมาเลเซียจับกุมลดจำนวนลงเหลือเพียงเฉลี่ย 23 ลำ และ 142 ราย ต่อปี คิดเป็นร้อยละ 43.39 และ 28.57 ต่อปี ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม หากเปรียบเทียบกับจำนวนเรือประมงที่ได้แจ้งความประสงค์ผ่านน่านน้ำมาเลเซียมายังกรมประมงในช่วง พ.ศ. 2546-2549 พบว่ามีเรือประมงไทยดำเนินการถูกต้องใน พ.ศ. 2546 จำนวน 2 ลำ พ.ศ. 2547 จำนวน 86 ลำ พ.ศ. 2548 จำนวน 38 ลำ และ พ.ศ. 2549 จำนวน 25 ลำ ตามลำดับ ซึ่งยังถือว่าเป็นจำนวนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับจำนวนเรือประมงไทยที่จำเป็นต้องเดินทางผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริตซึ่งมีจำนวน 11,000 เที่ยวต่อปี แบ่งการเดินทางได้ ดังนี้

1. เรือประมงไทยที่เดินทางระหว่างอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน มีจำนวน 500 ลำ ลำละ 4 เที่ยว รวม 2,000 เที่ยว
2. เรือประมงไทยที่เดินทางระหว่างอ่าวไทยไปอินโดนีเซียและสิงคโปร์ มีจำนวน 300 ลำ ลำละ 20 เที่ยว รวม 6,000 เที่ยว
3. เรือประมงไทยที่เดินทางระหว่างอ่าวไทยไปประเทศอื่น มีจำนวน 100 ลำ ลำละ 1 เที่ยว รวม 100 เที่ยว
4. เรือประมงไทยที่เดินทางระหว่างทะเลอันดามันไปอินโดนีเซีย มีจำนวน 150 ลำ ลำละ 20 เที่ยว รวม 3,000 เที่ยว

ทั้งนี้ สาเหตุหนึ่งที่ทำให้จำนวนเรือประมงที่แจ้งผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริตมีจำนวนน้อยลงอาจเนื่องมาจากปัญหาวิกฤตราคาน้ำมันที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง การขาดการประชาสัมพันธ์ให้ภาคเอกชนและเจ้าของเรือประมงได้ตระหนักและรับทราบขั้นตอนวิธีการแจ้งขอเดินเรือผ่านน่านน้ำมาเลเซีย ตลอดจนข้อจำกัดในการปฏิบัติงานที่มักจะมีปัญหาสำคัญ ๆ คือ ความล่าช้าในการแจ้งความประสงค์ของภาคเอกชนและ/หรือเจ้าของเรือ ซึ่งทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะได้รับแจ้งเรือประมงที่ประสงค์จะเดินเรือผ่านน่านน้ำมาเลเซียล่าช้าจนบางครั้งเรือประมงลำนั้นได้ออกจากท่าเรือไปแล้วเป็นเวลาหลายวัน ซึ่งจากข้อจำกัดนี้ส่งผลกระทบต่อภาคเอกชนและเจ้าของเรือประมงเอง ในกรณีที่เกิดปัญหาแก่เรือประมงดังกล่าว กรมประมง กองทัพเรือ และกระทรวงการต่างประเทศจะไม่สามารถดำเนินการใดๆ เพื่อเป็นการช่วยเหลือได้อย่างทันท่วงที หรือไม่สามารถดำเนินการใดๆ ได้เลย เป็นต้น

เพื่อให้แนวปฏิบัติในการแจ้งเรือประมงผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริตเป็นไปอย่างเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อการให้ความคุ้มครองเรือประมงที่จะผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริตมากขึ้น ในทางปฏิบัติหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนและ/หรือเจ้าของเรือต้องร่วมมือกันในการให้ความสำคัญต่อการแจ้งเรือประมงผ่านน่านน้ำมาเลเซีย และต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด ซึ่งผลจากการศึกษาครั้งนี้ ทำให้เห็นได้ว่า การดำเนินการดังกล่าวของกรมประมง กองทัพเรือ และกระทรวงการต่างประเทศ ได้

ดำเนินการอย่างถูกต้องแล้ว แม้ว่า ประเทศไทยจะมีสิทธิเดินเรือผ่านโดยสุจริตและมีเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของมาเลเซียอยู่แล้ว ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea) แต่ความปลอดภัยของเรือประมงไทยและลูกเรือเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดที่ทั้งกรมประมง กองทัพเรือ และกระทรวงการต่างประเทศจะต้องตระหนัก ดังนั้น การปรับปรุงวิธีการทำงานร่วมกันทั้งภาครัฐและเอกชนและ/หรือเจ้าของเรือในอนาคต เพื่อให้การแจ้งความประสงค์ในการผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริตเป็นไปอย่างรวดเร็วและเกิดประสิทธิผล น่าจะเป็นสิ่งที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรที่จะได้นำไปพิจารณาทบทวนอีกครั้ง เพื่อให้ปัญหาที่เรือและลูกเรือประมงที่ถูกทางการมาเลเซียจับกุมลดน้อยลงหรือหมดสิ้นไปในอนาคต

### เอกสารอ้างอิง

กระทรวงการต่างประเทศ. 2551. <http://www.mfa.go.th>

วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์. 2538. ยุทธศาสตร์การประมงทะเลของไทย. เอกสารวิจัยส่วนบุคคลในลักษณะวิชา  
เศรษฐกิจ. วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน. 420 หน้า.

จุมพต สายสุนทร. 2531. ผลกระทบของการขยายเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งต่อการประมงของไทย ;  
วารสารนิติศาสตร์, ธรรมศาสตร์ ปีที่ 18 ฉบับที่ 4 ธันวาคม 2531, น. 13.

สกุล ไพรัตน์, สุชาติ บุญน้อย และสุทธิพงษ์ จันท์คง . 2550. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประมง กฎกระทรวง  
ประกาศและระเบียบของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์. <http://flaw2-49-2.blogspot.com/>

จุมพต สายสุนทร. 2551 . การใช้สิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเพื่อจำกัดเสรีภาพในการเดินเรือประมงในเขต  
เศรษฐกิจจำเพาะ : ข้อเสนอเกี่ยวกับกฎหมายของมาเลเซียและอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมาย  
ทะเล. <http://www.lawthai.org/read/acharnjumpot4.doc>

**ภาคผนวก ก**

**Statement of the Ministry of Foreign Affairs of Thailand**  
**แถลงการณ์ของกระทรวงการต่างประเทศแห่งราชอาณาจักรไทย**





## (คำแปล)

## แถลงการณ์ของกระทรวงการต่างประเทศแห่งราชอาณาจักรไทย

โดยที่กระทรวงการต่างประเทศตระหนักว่าปัจจุบันนี้มีหลายประเทศที่ออกกฎหมายหรือข้อบังคับต่าง ๆ ซึ่งมีผลในทางจำกัดสิทธิในการผ่านโดยสุจริตและเสรีภาพในการเดินเรือของเรือต่างชาติในเขตทางทะเลของตน ดังนั้น กระทรวงการต่างประเทศจึงขอประกาศท่าทีของรัฐบาลไทยในเรื่องดังกล่าวให้ทราบทั่วกัน ดังนี้

1. ตามหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศและทางปฏิบัติของรัฐที่ได้รับการยอมรับและประมวลไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 เรือทุกละประเภทของทุกรัฐมีสิทธิในการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของรัฐอื่น มีสิทธิในการผ่านช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ และมีเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐอื่น
2. เรือต่างชาติทุกละประเภท รวมทั้งเรือรบ เรือพาณิชย์ และเรือประมง สามารถใช้สิทธิและเสรีภาพดังกล่าวได้โดยไม่จำเป็นต้องแจ้งล่วงหน้า หรือได้รับอนุญาต อนุมัติหรือคำยินยอมล่วงหน้าจากรัฐชายฝั่งที่เรือนั้นๆ ประสงค์จะเดินทางผ่าน
3. ดังนั้น กฎหมายและข้อบังคับใดๆ ที่มีลักษณะเป็นการจำกัดสิทธิและเสรีภาพดังกล่าว จึงขัดกับหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ และยิ่งกว่านั้นยังขัดกับพันธกรณีที่รัฐนั้นๆ ยอมรับในขณะที่ลงนามในอนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982
4. จากเหตุผลข้างต้น รัฐบาลไทยจึงจำเป็นต้องประกาศว่าประเทศไทยไม่ถือว่าถูกผูกพันโดยกฎหมายหรือข้อบังคับเหล่านี้ ในขณะที่เดียวกันรัฐบาลไทยก็หวังว่าประเทศที่ออกกฎหมายหรือข้อบังคับเหล่านั้นจะไม่ดำเนินมาตรการใดๆ ที่ขัดขวางหรือรบกวนการใช้สิทธิอันชอบธรรมในการผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติในทะเลอาณาเขตของตน การใช้สิทธิอันชอบธรรมในการผ่านช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ หรือการใช้เสรีภาพอันชอบธรรมในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตน

กระทรวงการต่างประเทศ

วังสราญรมย์

กุมภาพันธ์ พ.ศ.

2536 (1993)

ภาคผนวก ข

ความหมายของการผ่านโดยสุจริต

ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 19

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

ข้อ 19

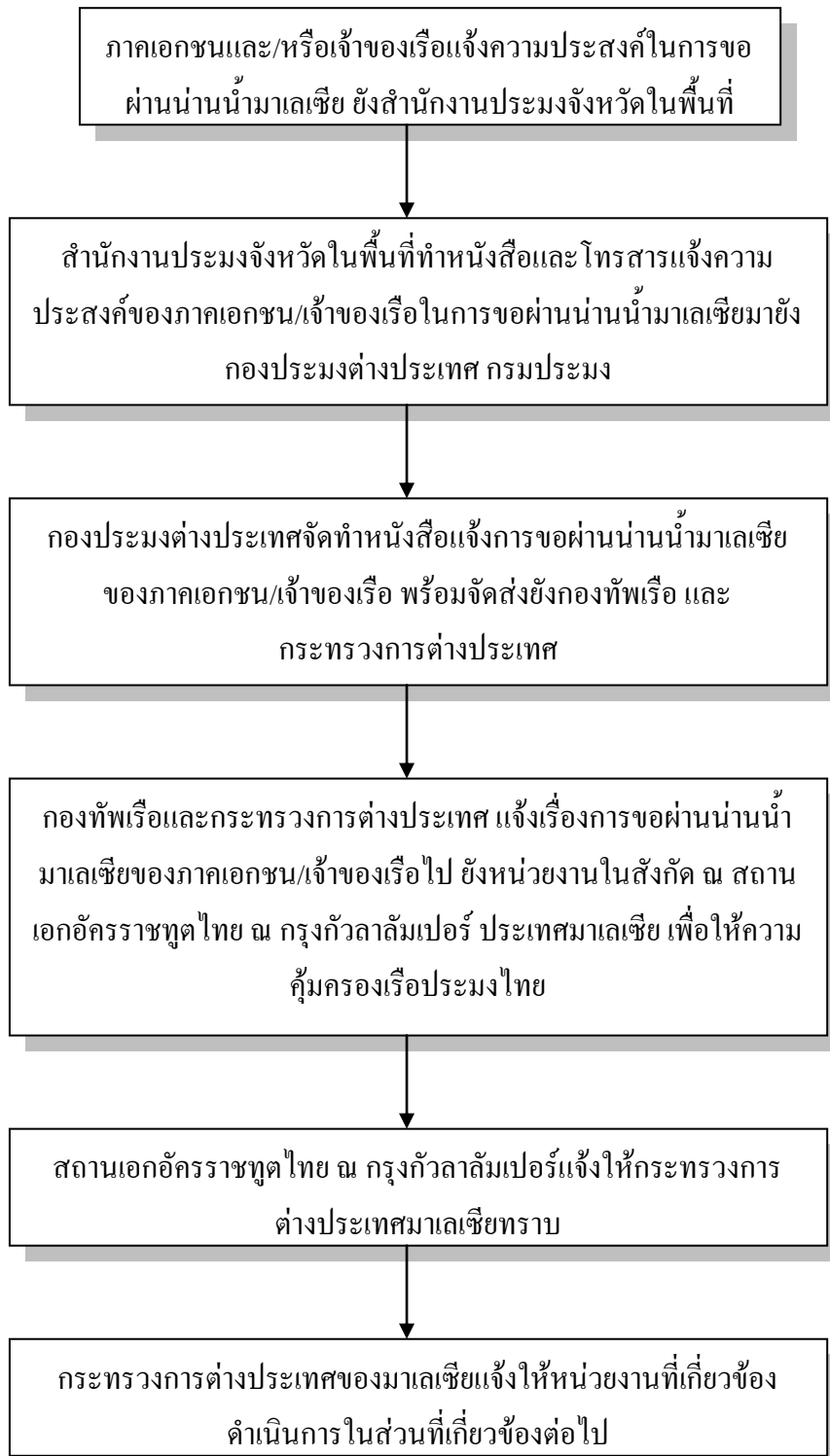
ความหมายของการผ่านโดยสุจริต

1. การผ่านจะสุจริตตราบเท่าที่ไม่เป็นการเสื่อมเสียต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อยหรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง การผ่านเช่นว่านั้นให้กระทำโดยเป็นไปตามอนุสัญญานี้ และกฎเกณฑ์อื่นๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ
2. การผ่านของเรือต่างชาติให้ถือว่าเป็นการเสื่อมเสียต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง หากเรือต่างชาตินั้นกระทำการกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง ดังต่อไปนี้ในทะเลอาณาเขต
  - (ก) การคุกคาม หรือการใช้กำลังใดๆ ต่ออำนาจอธิปไตย บูรณภาพแห่งดินแดน หรือเอกราชทางการเมืองของรัฐชายฝั่ง หรือโดยลักษณะอื่นใดที่เป็นการฝ่าฝืนหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่ระบุไว้ในกฎบัตรสหประชาชาติ
  - (ข) การซ้อม หรือการฝึกใดๆ ด้วยอาวุธชนิดใดๆ
  - (ค) การกระทำการใดๆ ที่มุ่งประสงค์ในการรวบรวมข้อสนเทศที่เป็นการเสื่อมเสียต่อการป้องกันหรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง
  - (ง) การกระทำการโฆษณาชวนเชื่อใดที่มุ่งประสงค์ให้กระทบต่อการป้องกัน หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง
  - (จ) การส่งขึ้นสู่อากาศ การลงสู่พื้น หรือการนำขึ้นบนเรือซึ่งอากาศยานใดๆ
  - (ฉ) การปล่อยขึ้นสู่อากาศ การลงสู่พื้นหรือการนำขึ้นบนเรือซึ่งกลอุปกรณ์ทางทหารใดๆ
  - (ช) การขนลง หรือการขนขึ้นจากเรือซึ่ง โทกกันซ์ เงินตรา หรือบุคคลใดๆ ที่ขัดต่อกฎหมายและข้อบังคับทางศุลกากร รัษฎากร การเข้าเมือง หรือการสุขาภิบาลของรัฐชายฝั่ง
  - (ซ) การกระทำใดๆ โดยเจตนาที่ก่อให้เกิดภาวะมลพิษอย่างร้ายแรงอันเป็นการขัดต่ออนุสัญญานี้
  - (ฌ) กิจกรรมประมงใดๆ
  - (ญ) การดำเนินกิจกรรมวิจัยหรือสำรวจ
  - (ฎ) การกระทำใดๆ ที่มุ่งประสงค์เพื่อแทรกแซงระบบสื่อสารใดๆ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกหรือสิ่งติดตั้งอื่นใดของรัฐชายฝั่ง
  - (ฏ) กิจกรรมอื่นใดซึ่งไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการผ่าน

ภาคผนวก ก

ขั้นตอนการดำเนินการแจ้งผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริต

### ขั้นตอนการดำเนินการแจ้งผ่านน่านน้ำมาเลเซียโดยสุจริต



ภาคผนวก ง

ข้อเท็จจริงจำนวนเรือประมงไทยที่เดินทางผ่านน่านน้ำประเทศมาเลเซียโดยสุจริต



