



นายทหารเรือ

กับความรับผิดชอบ



* พลเรือเอก ไพศาล นภสินธุ์ *

อารัมภบท หลายคนยังคงจำเหตุการณ์ปี พ.ศ.๒๕๔๔ เมื่อเรือดำน้ำโจมตีนิวเคลียร์

USS Greenville (SSN - 772) ของสหรัฐฯ ๑ ชนกับเรือประมงญี่ปุ่น Ehime Maru ซึ่งดูเหมือนเป็นเรื่องปกติเพราะเหตุการณ์ทำนองนี้เคยเกิดขึ้นมาหลายครั้ง แต่ครั้งนี้เป็นที่ฮือฮาในหมู่นายทหารเรืออเมริกันมาก และยกย่องให้ถือเป็นแบบอย่างของนายทหารเรือในเรื่องความรับผิดชอบเป็นอย่างดีของการยกระดับมาตรฐานความรับผิดชอบของนายทหารเรือให้สูงขึ้น ประเด็นสำคัญของเรื่องนี้ก็คือภายหลังที่เกิดเหตุการณ์ในระหว่างการสอบสวน นาวาโท Scott Waddle ผู้บังคับการเรือตัดสินใจลาออกจากราชการด้วยความสมัครใจ ทั้ง ๆ ที่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นการกระทำของผู้ใต้บังคับบัญชาที่ผู้เขียนนำเรื่อง “นายทหารเรือกับความรับผิดชอบ” มาเสนอเพื่อจะวิเคราะห์ว่า “ความรับผิดชอบ” นั้น มีความหมายและขอบเขตเพียงใด นอกเหนือจากที่มีกำหนดไว้ในกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ฯลฯ แล้วยังมีในทีอื่น ๆ เช่น จาริด ประเพณี วัฒนธรรมขององค์กร บ้างหรือไม่ ประการสุดท้ายเพื่อให้ผู้อ่านได้ใช้วิจารณญาณเปรียบเทียบว่านายทหารเรือไทยมีมาตรฐานความรับผิดชอบอยู่ในระดับใดพอที่จะโชว์ในระดับสากลได้หรือไม่

นายทหารเรือในที่นี้จะจำกัดเพียง
นายทหารสัญญาบัตรที่ทำหน้าที่เป็นผู้บังคับ
หน่วย มีอำนาจบังคับบัญชาหน่วยทหารโดย

เฉพาะกำลังรบเท่านั้น

ก่อนจะกล่าวถึงเรื่อง “ความรับผิดชอบ” ขอให้มาพิจารณาดู “นายทหาร”



เสียก่อน ในทางสังคมโดยทั่วไป “นายทหาร” เป็นบุคคลที่นับตั้งแต่เมื่อได้รับการโปรดเกล้าฯ ได้รับพระราชทานยศเป็นนายทหารสัญญาบัตร (Commissioned) เขาจะมีสถานะทางสังคมเปลี่ยนไปในทางบวกหลาย ๆ ด้าน สังคมให้การยอมรับนายทหารมากกว่ากลุ่มอาชีพอื่น ๆ โดยเฉพาะด้านความเป็นผู้นำ ความมีระเบียบวินัย ความกล้าหาญ เด็ดขาด อดทน ตลอดจนความจงรักภักดีต่อชาติและสถาบันพระมหากษัตริย์

ถ้าถามว่าทำไมสังคมจึงคาดหวังในตัวนายทหารมากถึงขนาดนั้น คำตอบอาจมีปัจจัยต่าง ๆ แต่ที่สำคัญที่สุดที่สังคมยอมรับนับถือ คือ “ความรับผิดชอบ” ของผู้เป็นนายทหารนั่นเอง และความรับผิดชอบนี้ก็เกิดจาก **คุณธรรม และเกียรติยศ** ในตัวนายทหารนั้น ความยอมรับนับถือกลับจะลดคุณค่าลงไปถ้านายทหารผู้นั้นเกิดขาดคุณธรรมและเกียรติยศในเรื่องความรับผิดชอบ

ความหมายของ “ความรับผิดชอบ” ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.๒๕๒๕ บอกไว้สั้น ๆ ว่า “การยอมตามผลที่ดีหรือไม่ดีในกิจการที่ได้กระทำไป” เป็นที่น่าสังเกตว่าได้ให้ความหมายจำกัดอยู่ที่การกระทำของผู้นั้น เป็นการให้ความหมายอย่างกว้าง ๆ

สำหรับนายทหารความรับผิดชอบเกินความลึกมากกว่าความหมายของ

พจนานุกรม ความรับผิดชอบของนายทหารมีลักษณะ “**เป็นพิเศษ**” (exceptional) และจะ “**ละเลยเสียมิได้**” (unremitting) ซึ่งถือเป็นข้อผูกมัดต่อนายทหารและจะต้องกระทำด้วยความจริงใจ สิ่งที่สังคมเรียกร้องเกี่ยวกับความรับผิดชอบของนายทหาร “**เป็นพิเศษ**” มีใช้จำกัดผูกมัดเพียงการกระทำของนายทหารผู้นั้นโดยลำพังเท่านั้น แต่ยังขยายขอบเขตออกไปถึงการกระทำของผู้อื่นที่เกี่ยวข้องกับนายทหารนั้นด้วย ทั้งนี้เพราะทหารเป็นผู้ถืออาวุธ นายทหารอาจสั่งให้ผู้ใต้บังคับบัญชากระทำการที่เสี่ยงอันตรายต่อชีวิตหรือให้ฆ่าศัตรูก็ได้ และนี่เป็นเหตุผลที่ถือว่าเป็นหัวใจสำคัญของความรับผิดชอบที่ “**เป็นพิเศษ**” และเป็นเอกลักษณ์ของกรอบความนึกคิด

ข้อเรียกร้องของสังคมที่มีต่อนายทหารจะมีน้ำหนักและความสำคัญมากขึ้นตามชั้นยศ นอกจากนั้นยังเรียกร้องให้ยืนหยัดและอดทนต่อภาวะความรับผิดชอบทั้งทางด้านจิตวิญญาณและด้านศีลธรรม ดังนั้นเมื่อสังคมคาดหวังต่อนายทหารค่อนข้างสูงจึงทำให้ความรับผิดชอบเป็นสิ่งที่จะ “**ละเลยเสียมิได้**”

เรามักจะคุ้นเคยกับวลี “**จิตวิญญาณหรือจิตสำนึกของความรับผิดชอบ**” ซึ่งสามารถเข้าใจได้ไม่ยาก แต่สิ่งที่ยากก็คือจะทำให้ให้นายทหารมีจิตวิญญาณถือจิตสำนึกของความรับผิดชอบได้อย่างไร



ต่างหาก เราไม่สามารถอบรมสั่งสอนนายทหารได้ในทุกเรื่อง แต่ละครกรณีมีลักษณะแตกต่างกันไป จึงไม่มีสูตรสำเร็จที่จะยึดถือเป็นระเบียบปฏิบัติ นายทหารจำเป็นต้องได้รับการปลูกฝังทางด้านจิตวิญญาณให้มีมโนธรรมเป็นนายทหารที่มีภาวะผู้นำที่เพียบพร้อมไปด้วยคุณธรรมและจริยธรรม

กรณีศึกษาเรื่องความรับผิดชอบ

ตามที่ได้กล่าวตอนต้นว่าความรับผิดชอบของนายทหารนั้นมีความหมายลึกกว่าที่คิด เพื่อให้เข้าใจง่ายขึ้นขอยกเอาเรื่องนาวิกโยธินสหรัฐ ฯ (Marine Corps) ซึ่งเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นจริง นำมาศึกษาและพิจารณา

เรือเอก โจนส์ นายทหารนาวิกโยธินสหรัฐ ฯ ตำแหน่งผู้บังคับกองร้อยปืนเล็กยว่นากองร้อยของเขาไปฝึกในบริเวณพื้นที่ทะเลทราย ในระหว่างที่ทำการฝึกวันหนึ่งผู้ใต้บังคับบัญชาคนหนึ่งซึ่งได้รับมอบหมายจากเขาให้ทำหน้าที่คอยดูแลนายทหารนาวิกโยธินที่นำไปฝึก ได้รายงานให้เขารายหลังจากจบการฝึกประจำวันว่าเหตุการณ์เรียบร้อย จำนวนทหารมียอดครบ แต่หลังจากนั้นหนึ่งวันเต็มปรากฏว่ามีพลทหารหายไป ๑ นาย ทันทีที่ทราบเขาสั่งให้มีการค้นหา พบศพพลทหารนาวิกโยธินห่างจากตำบลที่ครั้งสุดท้ายที่มีเพื่อนทหารเห็นเขาไกลออกไปหลายร้อยหลา เขาเสียชีวิตเนื่องจากความร้อนระอุของทะเลทราย

เรื่องนี้ถูกนำขึ้นพิจารณาในศาลทหารเรือเอก โจนส์ ถูกตัดสินจำคุก ๔ เดือน และถูกไล่ออกจากราชการ

ขอบเขตความหมายของความรับผิดชอบ

๑. ในแง่ของบทบาท (Role)

บทบาทของผู้บังคับบัญชา Weber ได้ให้คำจำกัดความว่า “พฤติกรรมของผู้บังคับบัญชาที่ถูกผู้อื่นคาดหวังว่าจะต้องแสดงออกให้สอดคล้องเหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่การงานของบุคคลนั้น”

ความรับผิดชอบในแง่ของบทบาทมีความหมายเน้นตรงที่ **หน้าที่และพันธะ** ซึ่งนับว่าเป็นหัวใจสำคัญที่สุดของความรับผิดชอบโดยเฉพาะสำหรับนายทหารแล้วครอบคลุมทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของเขา ความสำคัญของหน้าที่และพันธะดูได้จากคำปฏิญาณของทหารที่คั่นหูพวกเราคือ “**ตายเสียดีกว่าที่จะละทิ้งหน้าที่**”

ในกรณีของ เรือเอก โจนส์ ก็เช่นกัน เขาต้องรับผิดชอบต่อทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของเขา ซึ่งเป็นความหมายที่มีขอบเขตอย่างกว้าง ๆ ที่สังคมคาดหวังต่อเขา

ความหมายของความรับผิดชอบในแง่ของบทบาทเป็นความรับผิดชอบที่มีลักษณะเป็นพิเศษและจะละเอียดเสียมิได้ นายทหารอาชีพจะต้องปฏิบัติหน้าที่ของตน



ด้วยความเต็มใจและมุ่งมั่นโดยไม่เสื่อมคลาย ทราบเท่าที่เขายังรับราชการอยู่ หน้าที่และพันธะของนายทหารบางครั้งอาจมีลักษณะเฉพาะที่ชัดเจนและประกอบด้วยรายละเอียดมากมาย แต่ในบางโอกาสนายทหารอาจได้รับหน้าที่และพันธะที่มีเพียงนัย จำเป็นต้องอาศัยการตีความ จำเป็นต้องมีความคิดริเริ่มเอง แต่อย่างไรก็ตามไม่ว่าจะเป็นลักษณะใดนายทหารจะต้องปฏิบัติหน้าที่และพันธะที่ค้ำนึ่งถึงผู้อื่น โดยเฉพาะต่อผู้ใต้บังคับบัญชา ก่อนในกรณีที่บุคลากรของหน่วยต้องการความช่วยเหลือดูแล

๒. ในแง่ของคุณธรรม

ความรับผิดชอบในความหมายนี้เล็งไปที่พฤติกรรมของผู้บังคับบัญชาที่แสดงออกมาในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ การกระทำทุกอย่างของนายทหารจะต้องละเอียดรอบคอบ ที่สำคัญคือต้องค้ำนึ่งถึงผลที่จะตามมาอยู่ตลอดเวลา ไม่ว่าจะอยู่ในระหว่างการฝึก หรือการรบจริงทั้งในที่ลับและที่แจ้งทั้งนี้เพราะความคิดและการกระทำจะสะท้อนออกมาให้เห็นถึงมาตรฐานและความมีคุณธรรมในการทำหน้าที่ของนายทหารผู้นั้น พฤติกรรมของนายทหารจะบ่งบอกถึงผลกระทบที่มีต่อตัวของเขาเองต่อหน่วยต่อกองทัพเรือและประเทศชาติในที่สุด

พฤติกรรมของ เรือเอก โจนส์ ในการปฏิบัติหน้าที่มีผลกระทบต่อชีวิตของพลทหารนาวิกโยธินของเขาหรือไม่

นายทหารอื่น ๆ ในกองพันของเขามองว่าเขาปฏิบัติหน้าที่ที่ไม่เหมาะสมขาดความรอบคอบและขาดความรับผิดชอบหรือไม่ ถึงแม้ว่าจะไม่มีใครที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ครั้งนี้คิดว่าการกระทำของเขาเป็นการเจตนาให้เกิดผลร้ายต่อผู้อื่น แต่ครอบครัวของพลทหารที่เสียชีวิต นาวิกโยธินตลอดจนสังคมรับรู้ว่าได้มีโศกนาฏกรรมขึ้นแล้วอย่างที่ไม่น่าจะเกิดขึ้น

๓. ในแง่ที่เนื่องมาจากเหตุ

ในบริบทของกฎหมาย ความรับผิดชอบในฐานะที่เป็นผู้ก่อเหตุกินความรวมถึงองค์วัตถุและองค์บุคคล ในกรณีนี้อะไรหรือใครเป็นสาเหตุแห่งการเสียชีวิตของพลทหารนาวิกโยธิน หรือถ้าจะกล่าวโดยรวมแล้วใครคือผู้รับผิดชอบที่แท้จริงเป็นที่แน่ชัดว่าความร้อนระอุของทะเลทรายคือสาเหตุทางกายภาพโดยตรง แต่บุคคลใดเป็นผู้กระทำหรือละเว้นการกระทำ (สาเหตุเนื่องจากองค์บุคคล) ของกลุ่มทหารที่เดินทางไปด้วยกันเป็นสาเหตุโดยอ้อมที่เกิดจากการละทิ้งเขาจนทำให้เขาต้องเสียชีวิต

๔. ในแง่ที่เป็นผู้กระทำและให้ผู้อื่นกระทำ

ความรับผิดชอบที่จริงแล้วมีความหมายในตัวของมันเองค่อนข้างชัดเจน กล่าวคือ รับผิดชอบหรือรับโทษ (Punishment) กับรับความชอบหรือรางวัล (Reward) สิ่งสำคัญสำหรับนายทหารก็คือต้อง



ทำความเข้าใจหรือความสัมพันธ์ของความรับผิดชอบในแง่ของบทบาทและในแง่ที่เนื่องมาจากเหตุให้ต้องแก้

ถ้าหากว่า เรือเอก โจนส์ เป็นผู้ออกคำสั่งให้พลทหารนาวิกโยธินนั้นปฏิบัติงานอยู่ในทะเลทรายข้ามวันข้ามคืน โดยไม่ตรวจสอบว่ามีอาหาร น้ำดื่ม หรือที่กำบังแดดในตอนกลางวัน เราสามารถตัดสินได้โดยไม่ต้องลังเลเลยว่าการกระทำของเขาเป็นเหตุให้พลทหารนาวิกโยธินเสียชีวิต เขาต้องรับผิดชอบอย่างไม่มีทางเลี่ยง แต่ในกรณีที่เขามีใช้ผู้กระทำโดยตรง พลทหารนาวิกโยธินเสียชีวิตเนื่องจากหัวหน้าชุดซึ่งอยู่ใกล้ชิดกับเขามีความสะเพร่าไม่ตรวจสอบจำนวนคนให้แน่นอน ปล่อยให้หลงอยู่ในทะเลทรายเพียงลำพัง มีคำถามตามมาว่าเรือเอก โจนส์ ซึ่งรับผิดชอบในแง่ของบทบาทควรต้องรับผิดชอบต่อการเสียชีวิตของพลทหารนาวิกโยธินด้วยหรือ

แน่นอนที่สุด ตามที่กล่าวในตอนต้นแล้วว่านายทหารต้องมีความรับผิดชอบ “เป็นพิเศษและจะละเลยเสียมิได้” มากกว่าคนในอาชีพอื่น ๆ

หน้าที่และพันธะ (ความรับผิดชอบในแง่ของบทบาท) ถือว่าเป็นปัจจัยหนึ่งของภารกิจของหน่วย มีความหมายรวมไปถึงการดูแลเอาใจใส่ต่อการฝึก อาวุธยุทโธปกรณ์ และการบรรลุมารึกของหน่วย ถ้าหากมีอะไรก็ตามภายใต้การบังคับบัญชา

ของเขาบกพร่อง ไม่ได้มาตรฐานที่ทางราชการกำหนดไว้ นายทหารที่เป็นผู้บังคับบัญชาหน่วย หาได้พ้นความรับผิดชอบไม่ว่าตัวเขาจะเป็นผู้ทำให้เกิดปัญหาดังกล่าวหรือไม่ก็ตาม

ในเรื่องนี้ภายหลังการฝึกเรือเอก โจนส์ ได้รับรายงานจากผู้ใต้บังคับบัญชาของเขาว่าทหารมีจำนวนครบถ้วนความจริงแล้วเขาน่าจะลอยตัว ควรจะเป็นความรับผิดชอบของผู้ใต้บังคับบัญชาคนที่รายงาน แต่ศาลทหารได้วินิจฉัย เรือเอก โจนส์ ไม่พ้นความรับผิดชอบแม้จะเป็นความบกพร่องของผู้ใต้บังคับบัญชา ความเสียหายของหน่วยจึงตกอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของ เรือเอก โจนส์ ในฐานะที่เป็นนายทหารและเป็นผู้บังคับกองร้อย เขาจึงสมควรถูกตำหนิและได้รับโทษสำหรับโศกนาฏกรรมครั้งนี้

การมอบหมายความรับผิดชอบ

อาจมีคำถามจากผู้ที่ไม่ได้เป็นทหารว่าทำไม เรือเอก โจนส์ ต้องประสบชะตากรรมเช่นนั้นในเมื่อเขาได้มอบหมายความรับผิดชอบ (หน้าที่) ให้แก่ผู้ใต้บังคับบัญชาไปแล้ว คำตอบคือการมอบอำนาจ (Delegation) ให้ผู้อื่นไม่ได้ทำให้เขาพ้นความรับผิดชอบ (บทบาท)

ผู้ใต้บังคับบัญชาได้รับมอบเฉพาะอำนาจหน้าที่ (Authority) ให้กระทำการสิ่งใดสิ่งหนึ่งในนามของผู้บังคับบัญชาเท่านั้น



ซึ่งเขาเองก็มีส่วนร่วมในการรับผิดชอบนั้นด้วยเช่นกัน แต่การที่นายทหารมอบหมายรับผิดชอบ (หน้าที่) ให้ผู้อื่นจะไม่ทำให้ปัญหาของนายทหารผู้นั้นหมดไป

นายทหารจะต้องมีความรับผิดชอบ (หน้าที่) อย่างสมบูรณ์ตลอดเวลาสำหรับทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่ภายใต้การดูแลของเขา โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและความยุติธรรมของผู้ใต้บังคับบัญชา หรือจะกล่าวอีกนัยหนึ่งว่านายทหารต้องรับภาระและชะตากรรมสำหรับปัญหาและความผิดพลาดในการปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยของเขา ไม่ว่าจะเป็นผู้กระทำเองหรือกระทำโดยผู้ใต้บังคับบัญชา

ตอนต้นของบทความนี้ได้อ้างอิงความหมายของ “ความรับผิดชอบ” จากพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.๒๕๒๕ ว่าจำกัดอยู่เฉพาะ “การยอมตามผลที่ดีหรือไม่ดีในกิจการที่ได้กระทำไป” แต่ฉบับล่าสุด ปี พ.ศ.๒๕๕๒ ล่วงมาเกือบ ๒๐ ปี ได้ให้ความหมายเพิ่มเติมว่า “...หรือที่อยู่ในความดูแลของตน” มีความหมายถึงความรับผิดชอบทั้งที่ตนเองเป็นผู้กระทำหรือการกระทำที่เกิดจากผู้ใต้บังคับบัญชา สอดคล้องกับความหมายของขอบเขตความรับผิดชอบที่กล่าวมาข้างต้นนี้

**จิตวิญญาณหรือจิตสำนึกของ
ความรับผิดชอบ**

เรื่องราวของ นาวาโท Scott

Waddle ผู้บังคับการเรือดำน้ำ USS Greenville และ เรือเอก โจนส์ ที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น หากพิจารณาด้านความรับผิดชอบแล้ว จะเห็นว่าทั้งสองคนปฏิบัติค่อนข้างตรงข้ามกัน คนแรกแสดงสปิริตลาออกจากราชการในระหว่างสอบสวน โดยอ้างความรับผิดชอบในฐานะผู้บังคับการเรือ คนหลังปล่อยให้กระบวนการยุติธรรมเป็นผู้ตัดสิน ไม่ได้แสดงความรับผิดชอบในฐานะที่เป็นนายทหารและผู้บังคับบัญชา

อะไรคือแนวทางปฏิบัติสำหรับผู้บังคับบัญชาเพื่อประกอบการตัดสินใจว่าจะต้องรับผิดชอบอะไร เมื่อไร อย่างไร เรื่องนี้คงเป็นเรื่องยากในการให้คำตอบที่ชัดเจน แม้บางกองทัพเรือ เช่น ราชนาวิกโยธิน มีกฎเกณฑ์ มาตรฐานความประพฤติ/หลักเกียรติยศ (Code of conduct/honour) แต่ไม่ได้ให้รายละเอียดชัดเจนนัก และไม่ได้ครอบคลุมทุก ๆ กรณี ไม่ได้เป็นสูตรสำเร็จสิ่งที่จะช่วยในการตัดสินใจของนายทหารผู้ทำหน้าที่บังคับบัญชา คือ จิตวิญญาณหรือจิตสำนึกของความรับผิดชอบกองทัพเรือคงต้องปลูกฝังให้แก่นายทหารเรือตั้งแต่เป็นนายทหารชั้นผู้น้อยและย้อนไกลไปจนถึงเป็นนักเรียนนายเรือ นายทหารชั้นผู้ใหญ่ต้องปฏิบัติตนให้เป็นตัวอย่าง แสดงความรับผิดชอบต่อให้นายทหารในกองทัพเรือได้เห็นอย่างไม่ต้องสงสัยเมื่อตนได้กระทำการใด ๆ ที่เกิดความเสียหายแก่กองทัพเรือด้วยความ



เต็มใจ ด้วยสปิริตของนายทหารเรือ และมีชกกล่าวแต่เพียงวาจาว่า “ผมขอรับผิดชอบเอง” ฟังดูก็เพราะหุติ แต่ถ้าคำกล่าวนั้นออกจากปากของผู้บังคับบัญชาที่จะเกิดผลตามมาในระยะยาว ผู้สั่งกำลังจะเกษียณจากกองทัพเรือ อาจทำให้ผู้ใต้บังคับบัญชาตีความว่าขาดความรับผิดชอบได้

กฎเกณฑ์มาตรฐานความประพฤติ/หลักเกียรติยศ

เกี่ยวกับเรื่องนี้ขอยกตัวอย่างการ แสดงออกถึงความรับผิดชอบของ นาวาเอก Hans Langsdorff ผู้บังคับการเรือ Panzerschiff (Armoured Ship) Graf Spee ของเยอรมนีสมัยสงครามโลกครั้งที่สอง เรือลำนี้ เป็นเรือรบความเร็ว ๑๒,๐๐๐ ตัน ทำความเร็วได้ ๒๖ นอต ทหารประจำเรือ ๑,๑๒๔ คน กองทัพเรือสั่งให้ออกไปล่า ทำลายเรือสินค้าอังกฤษตั้งแต่ก่อนจะเกิดสงคราม โดยมีพื้นที่ปฏิบัติการบริเวณ แอตแลนติกใต้กองทัพเรืออังกฤษส่งเรือ HMS Exeter, Ajax และ Achilles ออกตามล่า Graf Spee เกิดปะทะกันแบบ ๓ รุม ๑ ที่บริเวณปากแม่น้ำ Plate นอกเมืองหลวงมอนเตวิเดโอ ของประเทศอุรุกวัย ซึ่งขณะนั้นเป็นชาติเป็นกลาง เมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๑๙๓๙ ผลการต่อสู้เสียหายด้วยกันทั้งสองฝ่าย Graf Spee หลบเข้าจอดที่มอนเตวิเดโอ เพื่อซ่อมทำส่วนที่เสียหาย ตามอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ.๑๙๐๗ คู่สงครามสามารถเข้า

จอดในเมืองท่าของชาติเป็นกลางได้ ไม่เกิน ๒๔ ชั่วโมง เว้นแต่เมื่อเรือนั้นได้รับความเสียหายอาจขอรับการซ่อมทำได้นานกว่านั้น แต่ต้องซ่อมทำให้เพียงสามารถต่อสู้กับคลื่นลมได้เท่านั้น ไม่ใช่ซ่อมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรบ นาวาเอก Langsdorff ขอซ่อมทำ ๑๕ - ๑๗ วัน เพื่อให้สามารถเดินทางกลับเยอรมนี แต่ทางฝ่ายอังกฤษ ซึ่งมีรัฐมนตรี Millington - Drake และ ผู้ช่วยทูต ฝ่ายทหารเรือประจำกรุงมอนเตวิเดโอ นาวาเอก Mc Call คัดค้าน อ้างว่า Graf Spee อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทางกลับเยอรมนีได้ ทีมเทคนิคของอุรุกวัยเข้าตรวจสอบ Graf Spee ต่อมา รัฐบาลอุรุกวัยแจ้งให้ นาวาเอก Langsdorff ทราบว่าอนุญาตให้จอดได้เพียง ๗๒ ชั่วโมงเท่านั้น

นาวาเอก Langsdorff ภายหลัง จากได้ปรึกษาหารือกับผู้บังคับบัญชาชั้นสูงของกองทัพเรือ และ Adolf Hitler แล้ว เขามีอิสระที่จะเลือกทางใดทางหนึ่งใน ๓ ทางเลือก กล่าวคือ

๑. ยอมจำนนต่อฝ่ายอังกฤษ เพื่อรักษาชีวิตของทหารประจำเรือ และแน่นอนว่าทั้งเขาและทหารประจำเรือต้องตกเป็นเชลยศึก

๒. แหกวงล้อม (ซึ่งคงต้องปะทะกับกองเรือของอังกฤษทั้งสามลำ และที่กำลังเดินทางมาสมทบอีกหลายลำ) เพื่อเดินทางเข้าจอดในเมืองท่าของอาร์เจนตินา



ซึ่งเป็นกลางเช่นเดียวกัน แต่ค่อนข้างเอนเอียงเข้าข้างฝ่ายเยอรมนี

๓. วางระเบิดทำลายเรือ

หนทางแรกเล็กคิดได้เลย เพราะถือว่าเป็นสิ่งน่าอัศจรรย์น่าละอายและไร้เกียรติ นาวาเอก Langsdorff ได้ปรึกษากับผู้บังคับบัญชาก่อนตัดสินใจ การแหกวงล้อมดูเหมือนแทบทุกคนพอใจมากที่สุด รองลงมาคือการระเบิดทำลายเรือ

ฝ่ายอังกฤษพยายามถ่วงเวลาให้ Graf Spee ออกซ้างไปอีกเมื่อทราบว่าจะออกเรือ โดยส่งเรือสินค้า SS Asworth ออกจากท่าทันที ทั้งนี้เพราะตามอนุสัญญากรุงเฮก ฯ Graf Spee จะออกก็ต่อเมื่อเรือสินค้าของชาติคู่สงครามออกจากท่าไปแล้วอย่างน้อย ๒๔ ชั่วโมง อังกฤษต้องการดึงเวลาให้เรือรบบริเวณใกล้เคียง เข้ามาสมทบ เช่น เรือรบบรรทุกเครื่องบิน Ark Royal เรือลาดตระเวนสงคราม Renown เรือลาดตระเวน Neptune รวมทั้ง Cumberland, Dorsetshire และ Shropshire

สถานการณ์ที่เปลี่ยนไปกดดันให้นาวาเอก Langsdorff คิดหนัก ถ้า Graf Spee ออกไปสู่กับอังกฤษที่มีจำนวนเรือมากกว่าหลายลำ เขาเชื่อว่าเมื่อแล่นด้วยความเร็วสูงในบริเวณที่ตื้นปากแม่น้ำ Plate ระบบระบายความร้อนของเครื่องจักรใหญ่คงมีปัญหาแน่ ท่อน้ำอาจอุดตัน เครื่องจักรใหญ่อาจหยุดทำงาน Graf Spee จะกลายเป็น

เป้านิ่ง (Sitting Duck) ทันที แต่ถ้าประคองแล่นด้วยความเร็วต่ำ จำนวนเรือศัตรูที่รอรุมกินโต๊ะนอกอ่าวมอนเตวิเดโอ และที่สมทบมาจากที่อื่นอีก คงจะทำลายเรือและทหารของเขาได้โดยใช้เวลาไม่นานนัก

เขาจึงเลือกหนทางที่ ๓ ในตอนเช้ามืดของวันที่จะออกเรือ เขาให้ทหารขนของมีค่าออกจากเรือ เพื่อนำไปเก็บไว้ที่สถานทูต เอกสารสำคัญและอุปกรณ์บางอย่างถูกทำลาย ลำเลียงทหารประจำเรือราว ๓๐๐ คนขึ้นไปอยู่บนเรือสินค้าของเยอรมนีชื่อ Tacoma เวลาเย็น Graf Spee ถอนสมอ เมื่อออกไปได้ราว ๔ ไมล์ (ทะเลอาณาเขตของอุรุกวัยกว้าง ๓ ไมล์ห่างจากฝั่ง) ซึ่งอยู่ในทะเลหลวง หลังจากวางระเบิดเวลาในที่ต่าง ๆ ภายในเรือแล้ว ทหารที่เหลือลงเรือเล็กออกจาก Graf Spee เกิดระเบิดสนั่นดังท้าวอ่าวเมื่อเวลา ๒๒๐๐ เรือมิได้จมเนื่องจากน้ำตื้น บางส่วนโผล่พ้นน้ำ และเป็นซากให้เห็นต่อมาอีกหลายปี (เมื่อปี ค.ศ. ๑๙๖๖) ผู้เขียนได้ไปกับเรือฝึกของเยอรมนี เข้าแวะจอดที่มอนเตวิเดโอ ซากของ Graf Spee ยังอยู่ที่ปากแม่น้ำ Plate เรือฝึกได้นำเก้าอี้ผู้บังคับการเรือกลับสู่เยอรมนี เพื่อนำไปเก็บไว้ที่พิพิธภัณฑ์ทหารเรือ)

ก่อนที่ระเบิดซึ่งวางไว้จะทำงาน นาวาเอก Langsdorff ได้อำลาทหารประจำเรือ เขากลับมาที่ห้องผู้บังคับการเรือ เขียนจดหมายถึงภรรยา บิดามารดา และ



ทูตเยอรมนี นำธงรบ (Battle Ensign) ของเรือ Graf Spee มาปูลาดก่อนที่จะนอนลงบนธงนั้น แล้วใช้ปืนพกของเขายิงตัวตาย

ในจดหมายถึงทูตเยอรมนี เขาเขียนว่าเขายอมรับผิดชอบอย่างเต็มที่ต่อการทำลายเรือของเขาเอง ในจดหมายบรรยายไว้ว่า “...ภายใต้สถานการณ์แวดล้อม ผมไม่มีทางเลือกอื่น เมื่อผมได้นำเรือมาติดกับดักของศัตรูที่มอนเตวิเดโอ สรรพาวุธที่เหลืออยู่ค่อนข้างน้อยมาก การที่พยายามต่อสู้เพื่อฝ่าวงล้อมของศัตรูออกสู่ทะเลลึกดูแล้วแทบจะไม่มีทางรอดเป็นการนำเรือและทหารประจำเรือของผมไปสู่อันตราย และอาจตกอยู่ในมือข้าศึกได้ถึงแม้จะต่อสู้อย่างกล้าหาญก็ตาม ผมจึงตัดสินใจใช้วิธีทำลายอุปกรณ์ที่สำคัญและระเบิดทำลายเรือเสียเอง เพื่อสงวนชีวิตของทหารประจำเรือ สำหรับผมเองใครจะเรียนว่าการตัดสินใจครั้งนี้เป็นที่ชัดเจนว่าได้กระทำอย่างมีจิตสำนึกในความรับผิดชอบ ไม่อยากให้มีการแปรเจตนาผิด ๆ จากผู้ที่ไม่รู้เรื่องราวภายหลัง ผมจึงตัดสินใจตั้งแต่โอกาสแรกแล้วว่า จะยอมรับผิดชอบทุกประการต่อผลที่ตามมาจากการตัดสินใจของผม”

“ในฐานะผู้บังคับการเรือที่ยังพร้อมด้วยสติ จิตสำนึกของความรับผิดชอบและเกียรติยศ จึงไม่จำเป็นต้องกล่าวว่าจะตากรรมของผู้บังคับการเรือและเรือ

ของเขาไม่สามารถแยกออกจากกันได้”

บทวิจารณ์กรณีการตัดสินใจของ นาวาเอก Langsdorff

ความจริงแล้วไม่ว่า นาวาเอก Langsdorff จะเลือกการสู้แบบสุนัขจนตรอกหรือระเบิดทำลายเรือ Graf Spee ตัวเขาเองมีผลลัพธ์ไม่ต่างกันนัก คือ เสียชีวิตเหมือนกัน บางคนอาจคิดว่าไหน ๆ เมื่อต้องตาย ทำไมไม่ไว้ลายเสียบ้าง อาจทำความเสียหายให้แก่เรืออังกฤษได้ถึงไม่มากนักน้อย แต่สถานการณ์ที่ต้องเผชิญกับศัตรูที่เหนือกว่าแทบไม่มีประตูสู้ คงหนีไม่พ้นถูกทำลายผู้ใต้บังคับบัญชาของเขาคงเสียชีวิตจำนวนไม่น้อย จิตสำนึกของความรับผิดชอบ ประกอบกับมโนธรรม ทำให้ นาวาเอก Langsdorff ตระหนักดีว่าความสูญเสียโดยไร้ประโยชน์เป็นสิ่งที่น่าละอาย อนุชนรุ่นหลังคงสาปแช่ง

มีคนเยอรมันจำนวนไม่น้อยที่ชมเชยการตัดสินใจของ นาวาเอก Langsdorff การรักษาชีวิตของทหารประจำเรือไว้ โดยส่วนใหญ่ตั้งรกรากอยู่ในอาร์เจนตินา มีบางส่วนแอบกลับสู่ประเทศเยอรมนีไปทำการรบกับฝ่ายอังกฤษต่อไปอีก เช่น ผู้บังคับการเรือ U-162 ซึ่งสามารถจมเรือสินค้าที่ระวางขับน้ำได้มากกว่าสองเท่าของ Graf Spee คือราว ๘๖,๐๐๐ ตัน

นักวิจารณ์ฝรั่ง เช่น Martin Stephen ชมเชย นาวาเอก Langsdorff ว่า



“เขาเป็นนายทหารที่น่าทึ่งคนหนึ่ง เป็นนายทหารฝีมือชั้นยอดของกองทัพเรือเยอรมัน ผลงานของเขาสามารถจมเรือพันธมิตรได้ถึง ๘๐% ของเรือทั้งหมดที่จมลง ในปี ค.ศ.๑๙๓๙ และการปฏิบัติการเป็นเรือรังควานของ Graf Spee ก็กระทำอย่างมีมนุษยธรรม”

นักวิจารณ์คนเดียวที่กล่าวว่าการที่ นาวาเอก Langsdorff ระเบิดทำลายเรือของตน หากเป็นนายทหารอังกฤษตาม Naval Code of Conduct ผู้บังคับการเรือคงไม่ตัดสินใจทำเช่นนั้น นายทหารเรืออังกฤษที่อยู่ภายใต้สถานการณ์ซึ่งมีความยุ่งยากลำบากในการตัดสินใจ ถูกคาดหวังว่าคงจะเสียที่จะสู้และพยายามหลบหนี แม้ต้องสู้กับข้าศึกที่เหนือกว่า คือ เหนือกว่าด้านปริมาณแต่อาจด้อยกว่าทางด้านคุณภาพ ผู้วิจารณ์คงฝังใจกับการต่อสู้ของ Nelson ที่มีกำลังน้อยกว่าของฝ่ายฝรั่งเศสและสเปน แต่สามารถนำชัยชนะมาให้อังกฤษได้

กฎเกณฑ์มาตรฐานความประพฤติ/หลักเกียรติยศ ตามที่ได้กล่าวแล้วว่าการตัดสินใจรับผิดชอบของนายทหารขึ้นอยู่กับแต่ละสถานการณ์ หากท่านพอจะนึกได้เกี่ยวกับ นาวาเอก Lindemann ผู้บังคับการเรือประจัญบาน Bismarck จะเห็นว่าแตกต่างอย่างสิ้นเชิงกับ นาวาเอก Langsdorff ในสถานการณ์ของเรือ Bismarck ที่ทางเลือขัดข้องไม่สามารถบังคับเรือได้อยู่กลางมหาสมุทรแอตแลนติก

เมื่อถูกรุมกินโต๊ะจากกองเรืออังกฤษ ไม่มีทางเลือกอื่นสำหรับผู้บังคับการเรือ ผู้จนวาระสุดท้ายต้องสูญเสียทั้งเรือและทหารประจำเรือส่วนใหญ่ นาวาเอก Lindemann แม้จะรอดจากการสู้รบแต่ด้วยจิตสำนึกของความรับผิดชอบและ Naval Code of Conduct ที่มีได้กำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษร เขายอมสละชีวิตเพื่อรักษาเกียรติยศชั่วคราวกับ นาวาเอก Langsdorff ที่กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ว่า “ในฐานะของผู้บังคับการเรือที่ยังพร้อมด้วยสติและจิตสำนึกของความรับผิดชอบและเกียรติยศ จึงไม่จำเป็นต้องกล่าวอีกว่าชะตากรรมของผู้บังคับการเรือและเรือของเขาไม่สามารถแยกออกจากกันได้” แต่การเสียชีวิตของเขามีวิธีการแตกต่างกัน คือ เขายืนตรง ทำความเคารพแบบทหารเรือ (ใช้วันทยหัตถ์แทนการชูมือขวาไปข้างหน้าแบบนาซี) ต่อธงรบของเยอรมนี แล้วค่อย ๆ จมพร้อมกับ Bismarck

ผู้อ่านอาจหาว่าตัวอย่างดี ๆ ของไทยไม่มีบ้างหรือ มีครับ มีไม่น้อยเหมือนกัน ขอยกตัวอย่างสัก ๑ เรื่อง ที่คนไทยแทบทุกคนรู้จักกันดี คือ เรื่องของพันท้ายนรสิงห์

ในสมัยของสมเด็จพระพุทธเจ้าเสือ พระองค์ทรงโปรดการประพาสทั้งสถลมารคและชลมารค ครั้งหนึ่งในคราวเสด็จชลมารค มีพันท้ายนรสิงห์ ถือท้ายเรือพระที่นั่งเสด็จประพาสทรงเบ็ด ณ ปากน้ำเมืองสาครบุรี ครั้นเรือพระที่นั่งถึงตำบลโคกขาม คลอง



ที่นั่นคิดเคี้ยวมาก พันท้ายนรสิงห์คัดแก้ไขเรือไม่ทัน หัวเรือไปชนต้นไม้ใหญ่เข้าเต็มรัก หัวเรือพระที่นั่งหักตกลงน้ำ พันท้ายนรสิงห์เป็นผู้มีจิตสำนึกในความรับผิดชอบ มีความจงรักภักดีและเคารพพระราชกำหนดกฎหมายบ้านเมืองยิ่งนัก จึงกระโดดขึ้นฝั่งและกราบทูลขอพระราชอาญาตามพระราชกำหนดบทพระอัยการ แต่พระพุทธเจ้าเสือไม่เอาโทษเพราะทรงเห็นว่าเป็นเรื่องเล็กน้อย พันท้ายนรสิงห์ไม่ยอม ในที่สุดพระองค์จำต้องให้ตัดศีรษะพันท้ายนรสิงห์ด้วยความอาลัยอาวรณ์เป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้เพื่อไม่ให้เป็นที่เย้ยอย่างแก่คนที่ล่วงพระราชกำหนดทั้งหลาย พระพุทธเจ้าเสือโปรดให้สร้างศาลเพียงตาไว้ที่ตำบลโคกคามเมืองสาครบุรี ดังปรากฏอยู่จนทุกวันนี้ เพื่อประดิษฐานศีรษะพันท้ายนรสิงห์กับหัวเรือพระที่นั่งที่หักนั้น พันท้ายนรสิงห์ได้รับการยกย่องว่าเป็นยอดผู้ซื่อสัตย์

บทส่งท้าย ในสังคมทหารเรือไทย เมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือโศกนาฏกรรมขึ้นมา เรามักจะได้ยินควบคู่กับเหตุการณ์บางครั้งว่า

เป็นเหตุสุดวิสัย หรือไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ในสังคมเอื้ออาทร สังคมอุปถัมภ์ บางกรณีทำให้ผู้รับผิดชอบรอดพ้นชะตากรรมได้อย่างง่ายดาย มีตัวอย่างให้เห็นบ่อยครั้ง เช่น เครื่องบินหรือเฮลิคอปเตอร์ตก นอกจากทรัพย์สินของทางราชการสูญเสียแล้ว บางครั้งยังมีทหารเสียชีวิต ผลของการสอบสวนมักจะลงเอยด้วยเหตุสุดวิสัย ผู้รับผิดชอบรอดตัวไป หรือทำเรือเสียหาย ผู้บังคับการเรือนอกจากจะไม่ได้รับโทษแล้วกลับมีรางวัลชมเชย อ้างว่าผู้บังคับหน่วยมีความสามารถที่ทำให้ความเสียหายไม่ขยายขอบเขตไปมากกว่านั้น ตอบแทนกันด้วยบำเหน็จสองชั้นหรือบางคนถูกเนรเทศไปอยู่ต่างประเทศชั่วคราว ต่อมารับราชการเป็นใหญ่เป็นโตก็มีให้เห็นกัน

อาจมีคำถามว่าถ้าแบบนี้แสดงว่ามาตรฐานความรับผิดชอบของนายทหารเรือไทยต่ำใช่หรือไม่ ผู้เขียนไม่บังอาจตัดสินได้ ขอให้ผู้อ่านใช้วิจารณญาณตอบคำถามนี้เองก็แล้วกัน



KRABURI