



อาเซียนและความมั่นคงทางทะเล (ASEAN and Maritime Security)

คณะทำงานด้านประชาคมอาเซียน
สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

อาเซียนและความมั่นคงทางทะเล (ASEAN and Maritime Security)

ปีที่จัดทำ 2558
จำนวนหน้า 61 หน้า
จัดทำโดย คณะทำงานด้านประชาคมอาเซียน สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
ถนนอุทองไฉ่ เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300
โทรศัพท์ 0-2244-2065 โทรสาร 0-2244-2074
Website: <http://www.parliament.go.th/library>

สามารถดูเอกสารรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ที่ <http://www.parliament.go.th/library>

คำนำ

ในวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จะเป็นวันที่ประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ ก้าวเข้าสู่ความเป็นประชาคมอาเซียน หน่วยงานทุกภาคส่วนทั้งในภาครัฐและภาคเอกชนของไทยได้ร่วมมือกันสร้างเครือข่ายและประสานความร่วมมือเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น รัฐสภาไทยในฐานะองค์กรนิติบัญญัติของประเทศ ได้ตระหนักถึงการเตรียมความพร้อมเพื่อก้าวสู่ประชาคมอาเซียนเช่นกัน โดยได้มีการเตรียมการมาอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2555 เรื่อยมาจนกระทั่งในปีงบประมาณ 2558 สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ได้มีการดำเนินการตามยุทธศาสตร์คุ้มครองการปฏิบัติราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 มิติที่ 1 มิติด้านประสิทธิภาพการปฏิบัติราชการ ตามตัวชี้วัดที่ 1.3 ระดับความสำเร็จของการดำเนินการของสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎรในด้านประชาคมอาเซียน

เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร สำนักวิชาการได้ดำเนินการแต่งตั้ง “คณะทำงานด้านประชาคมอาเซียน” ตามตัวชี้วัดที่ 1.3 ตามคุ้มครองการปฏิบัติราชการของสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 เพื่อดำเนินการจัดทำเอกสารวิชาการและเผยแพร่ข้อมูลความรู้ที่เกี่ยวข้องกับประชาคมอาเซียน ในครั้งนี้ คณะทำงานฯ ได้ดำเนินการจัดทำเอกสารวิชาการด้านประชาคมอาเซียน เรื่อง “อาเซียนและความมั่นคงทางทะเล (ASEAN and Maritime Security)” เพื่อเผยแพร่ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับความมั่นคงทางทะเลและการดำเนินการของอาเซียนในด้านดังกล่าวให้แก่บุคคลในวงงานรัฐสภา สำหรับเนื้อหาในเอกสารวิชาการฉบับนี้ ประกอบด้วย ที่มา และความสำคัญของความมั่นคงทางทะเลกับอาเซียน สภาพปัญหาทางทะเลในภูมิภาค กลไกความร่วมมือทางทะเลของอาเซียน ในปัจจุบัน รวมถึงการนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องโดยสังเขป

คณะทำงานด้านประชาคมอาเซียน สำนักวิชาการ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าเอกสารวิชาการฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อผู้อ่านและผู้สนใจเรื่องความมั่นคงทางทะเล ทั้งในด้านเนื้อหาเชิงวิชาการ หรือการนำไปประยุกต์ใช้ในการทำงานหรือดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง หากมีข้อผิดพลาดประการใดคณะทำงานฯ ขออภัยมา ณ ที่นี้ และยินดีน้อมรับคำติชม รวมไปถึงข้อเสนอแนะอื่น ๆ เพิ่มเติม

คณะทำงานด้านประชาคมอาเซียน

สำนักวิชาการ

กันยายน 2558

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	ข
สารบัญ	ค
บทที่ 1 บทนำ	1
บทที่ 2 ความสำคัญของทะเลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	3
บทที่ 3 ปัญหาภัยคุกคามที่เกิดขึ้นต่อผลประโยชน์ทางทะเลของอาเซียน	5
บทที่ 4 กลไกความร่วมมือทางทะเลของอาเซียนในปัจจุบัน	13
บทที่ 5 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางทะเล	29
บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	44
บรรณานุกรม	49
ภาคผนวก	53

อาเซียนและความมั่นคงทางทะเล (ASEAN and Maritime Security)

บทนำ

สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรืออาเซียน (The Association of Southeast Asian Nations: ASEAN) เป็นกลุ่มความร่วมมือระดับภูมิภาคที่ก่อตั้งขึ้นในบริบทของยุคสงครามเย็น อันเป็นช่วงเวลาประเทศมหาอำนาจกำลังแข่งขันกันทางอุดมการณ์ มีการทดลอง พัฒนา สะสม และครอบครองอาวุธ เพื่อสนับสนุนกลุ่มประเทศพันธมิตรในการทำสงครามตัวแทน (proxy war) โครงสร้าง ความมั่นคงในเวลานั้นจึงมีความเกี่ยวข้องกับอุดมคติทางทหาร ซึ่งมีอิทธิพลไม่น้อยต่อภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อาเซียนในช่วงแรกเริ่มจึงมีเป้าหมายหลักคือการยับยั้งภัยคุกคามจากลัทธิคอมมิวนิสต์ และการร่วมมือกับประเทศมหาอำนาจทางทหารเพื่อค้ำประกันความมั่นคงของประเทศสมาชิก และการธำรงรักษาสันติภาพของภูมิภาค แต่ปัจจุบันภายใต้ระเบียบโลกหลังสงครามเย็น โครงสร้าง ความมั่นคง มีความหลากหลายและมีความเชื่อมโยงกับประเด็นทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ภัยคุกคาม จึงไม่ได้เป็นในลักษณะการต่อสู้ทางทหาร การรุกรานดินแดน หรือภัยสงครามอย่างเช่นในอดีต แต่เป็นการเผชิญภัยรูปแบบใหม่ (non-traditional threats) ที่มีลักษณะข้ามพรมแดนมากขึ้น เช่น ภัยจากการเปลี่ยนแปลง ภูมิอากาศ ภัยจากการแข่งขันแย่งชิงทรัพยากร ภัยจากโรคระบาด และภัยจากอาชญากรรมข้ามชาติ เป็นต้น ภัยคุกคามเหล่านี้มีแนวโน้มจะทวีความรุนแรงและขยายเป็นวงกว้างมากขึ้นด้วยกระแสโลกาภิวัตน์และความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสารสนเทศ

สำหรับอาเซียนแล้ว ภัยคุกคามรูปแบบใหม่ของโลกในศตวรรษที่ 21 ย่อมมีความเกี่ยวพันกับกิจกรรมทางทะเลทั้งการคมนาคมขนส่ง และการแสวงหาประโยชน์จากทะเล ด้วยเหตุที่ทะเลครอบคลุมพื้นที่ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ประมาณร้อยละ 80 และภูมิภาคนี้มีตำแหน่งที่ตั้งอยู่ระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดีย อาเซียนจึงกลายเป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างสองมหาสมุทร และเป็นเส้นทางคมนาคมหลักในการขนส่งสินค้าที่เชื่อมโลกตะวันตกและตะวันออกเข้าด้วยกัน ทั้งยังเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ และเป็นแหล่งผลิตสินค้าทางการเกษตรที่สำคัญของโลกอีกด้วย ในขณะเดียวกัน ความขัดแย้งเหนือพื้นที่ทับซ้อนทางทะเล ภัยคุกคามและการกระทำความผิดกฎหมายทางทะเลทุกรูปแบบในภูมิภาคนี้ ได้ส่งผลกระทบต่อภารกิจทางทะเลในวงกว้าง ไม่เพียงแต่กระทบต่อความมั่นคงและผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศใดประเทศหนึ่ง หรือจำกัดเฉพาะอยู่ในภูมิภาคนี้เท่านั้น แต่ยังส่งผลกระทบต่อเนื่องในภาพรวมถึงประเทศในภูมิภาคอื่น ๆ ที่เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับอาเซียนด้วย

ผู้นำอาเซียนได้ตระหนักถึงภัยคุกคามรูปแบบใหม่และสถานการณ์โลกในยุคปัจจุบัน จึงเห็นพ้องให้มีการยกระดับการรวมตัวกันของอาเซียนให้มีความเป็นเอกภาพและแข็งแกร่งมากขึ้น โดยการจัดตั้ง “ประชาคมอาเซียน” (ASEAN Community: AC) ภายใต้ประชาคมสามเสาหลัก คือ ประชาคมการเมืองและ

ความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political-Security Community: APSC) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) และประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Community: ASCC) ซึ่งมีเป้าหมายการรวมตัวกันของประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศอย่างเป็นทางการในวันที่ 31 ธันวาคม 2558

สำหรับความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเล ได้มีการกำหนดไว้ในแผนการจัดตั้งประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political-Security Community Blueprint: APSC Blueprint) เพื่อบูรณาการความร่วมมือด้านความมั่นคง ส่งเสริมให้มีการพิจารณาประเด็นปัญหาภัยคุกคามทางทะเลร่วมกัน ตลอดจนการพัฒนาปรับปรุงกลไกความร่วมมือ กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดการกับภัยทางทะเลและลดทอนความขัดแย้งเรื่องเขตแดนระหว่างประเทศสมาชิกและประเทศภายนอกภูมิภาค อย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์ของอาเซียนที่มีลักษณะหลวม ๆ และการใช้วิถีอาเซียน (ASEAN way) เป็นพื้นฐานในกระบวนการตัดสินใจและการกำหนดนโยบาย ได้กลายเป็นข้อกั่วงวลถึงความสามารถของอาเซียนในการผลักดันความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเลไปสู่การปฏิบัติให้ผลสำเร็จได้ตามเป้าหมาย

เอกสารวิชาการฉบับนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อนำเสนอข้อมูลด้านความมั่นคงทางทะเลของอาเซียนเป็นเบื้องต้น โดยกล่าวถึงความสำคัญของทะเลที่มีต่อภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภัยคุกคามทางทะเลของไทยและภัยคุกคามร่วมที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาค กลไกความร่วมมือและกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประเด็นความก้าวหน้าและอุปสรรคในการจัดการกับภัยคุกคามทางทะเลของไทยและของอาเซียน เพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะในภาพรวม อันจะเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาและความขัดแย้งทางทะเลของไทยและอาเซียนต่อไป

บทที่ 2

ความสำคัญของทะเลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีประเทศที่เกี่ยวข้องและพึ่งพาทะเลทั้งการขนส่งวัตถุดิบโดยเฉพาะน้ำมันจากตะวันออกกลาง และขนส่งสินค้าออกไปขายยังคู่ค้าที่สำคัญ คือ สหรัฐอเมริกา และยุโรป นอกจากนี้ ประเทศนอกภูมิภาคก็มีส่วนในการใช้ประโยชน์ทางทะเลของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้ภูมิภาคนี้มีการจราจรทางทะเลที่คับคั่งแห่งหนึ่งของโลก นอกจากความสำคัญในการเป็นเส้นทางคมนาคมที่เป็นตั้งเส้นเลือดใหญ่ที่หล่อเลี้ยงประเทศแล้ว ทะเลในภูมิภาคนี้เป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต อาทิ น้ำมันดิบ และก๊าซธรรมชาติ โดยเฉพาะในพื้นที่อ่าวไทยและทะเลจีนใต้ ซึ่งจากการสำรวจทางธรณีวิทยาพบว่าบริเวณตะวันออกของอ่าวไทยเป็นแหล่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่สำคัญ เป็นที่ตั้งของแอ่งน้ำมัน Pattani Basin, Panjang Basin, Khmer Trough และ Unname Basin³ ที่ไทยและกัมพูชาต่างอ้างสิทธิ์ แต่ยังไม่สามารถตกลงกันได้ ส่วนบริเวณด้านใต้ของอ่าวไทย นอกชายฝั่งเขตแดนไทย - มาเลเซีย มีแหล่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่ทั้งสองประเทศได้มีการเจรจาตกลงแสวงประโยชน์ร่วมกันเรียบร้อยแล้ว นอกจากนี้พื้นที่บริเวณหมู่เกาะสแปรตลีย์ (Spratly Islands) ที่ 6 ชาติ ได้แก่ จีน มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ ไต้หวัน บรูไน และเวียดนามอ้างกรรมสิทธิ์ โดยเชื่อว่าเป็นบริเวณที่อุดมไปด้วยน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจำนวนมาก จึงเป็นสาเหตุของความขัดแย้งระหว่างประเทศ สำหรับทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นแหล่งพลังงานนั้น ประเทศในภูมิภาคต่างก็ได้ดำเนินการแสวงประโยชน์ในอาณาเขตทางทะเลของตนอย่างต่อเนื่อง จะเห็นได้จากแท่นขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่ปัจจุบันตั้งเรียงรายอยู่ในอาณาเขตทางทะเลของแต่ละประเทศนั้นมีอยู่เป็นจำนวนมาก เช่น อินโดนีเซียมี 500 แท่น ไทยมี 265 แท่น มาเลเซียมี 240 แท่น บรูไนมี 160 แท่น และเวียดนามมี 45 แท่น เป็นต้น (อ้างใน ภูงศ์ประดิษฐ์ธีระ, ม.ป.ป.ก, น. 3)

ในภูมิภาคนี้มีทะเลที่สำคัญคือ ทะเลอันดามัน (Andaman Sea) และทะเลจีนใต้ (South China Sea) โดยทะเลอันดามันเป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรอินเดียด้านตะวันออกเชื่อมต่อกับภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เข้าด้วยกัน ครอบคลุมอาณาเขตทางทะเลของประเทศเมียนมาร์ อินโดนีเซีย ไทย และมาเลเซีย ส่วนทะเลจีนใต้เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิก เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญของภูมิภาคและของโลก และเป็นเส้นทางจราจรทางทะเลที่คับคั่งที่สุดเป็นอันดับสองของโลก ในภูมิภาคนี้มีช่องแคบสำคัญที่เป็นเส้นทางคมนาคม ได้แก่ ช่องแคบมะละกา (Strait of Malacca) ซึ่งถือเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการคมนาคมทางทะเลในภูมิภาค เป็นเส้นทางหลักระหว่างทะเลอันดามันกับทะเลจีนใต้ เป็นช่องแคบที่มีเรือแล่นผ่านหนาแน่นที่สุดแห่งหนึ่งของโลก นอกจากช่องแคบมะละกาแล้วยังมีช่องแคบลอมบอก (Lombok Strait) ซึ่งอยู่ทางปลายเกาะชวาด้านตะวันออกในอาณาเขตทางทะเลของประเทศอินโดนีเซีย ช่องแคบนี้มีความกว้างและลึกมาก จึงเป็นเส้นทางเดินเรือสำรองที่สำคัญเพราะมีความปลอดภัยสูง แต่เรือสินค้าส่วนใหญ่จะใช้ช่องแคบนี้น้อยกว่าช่องแคบมะละกา

และอีกช่องแคบหนึ่งคือ ช่องแคบซุนดา (Sunda Strait) อยู่ระหว่างเกาะสุมาตรากับเกาะชวา มีกระแสน้ำแรงแต่มีความลึกไม่มากนัก มีเกาะแก่งจำนวนมากและค่อนข้างอันตราย เรือสินค้าใช้ช่องแคบนี้้น้อยมาก โดยเฉพาะเรือที่มีขนาดใหญ่ 100,000 ตัน จะไม่ใช่ช่องแคบนี้ ช่องแคบซุนดาอยู่ในอาณาเขตทางทะเลของประเทศอินโดนีเซียเช่นเดียวกับช่องแคบลอมบอก (กุงค์ ประดิษฐ์ธีระ, ม.ป.ป.ก, น. 2)

นอกจากนี้ พื้นที่ในเขตทะเลจีนใต้ยังมีความสำคัญในเชิงยุทธศาสตร์ เนื่องจากคาดว่าในบริเวณนี้มีแหล่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ และมีหลายประเทศที่ต้องใช้พลังงานจำนวนมาก และการใช้พลังงานโดยเฉพาะน้ำมันจะเพิ่มขึ้นทุกปี เฉลี่ยร้อยละ 3 ต่อปี โดยที่เกือบครึ่งหนึ่งจะมาจากประเทศจีน ซึ่งจะทำให้ปริมาณการใช้พลังงานเพิ่มขึ้นจากระดับ 12 ล้านบาร์เรลต่อวันใน พ.ศ. 2543 เป็นกว่า 20 ล้านบาร์เรลต่อวัน ภายใน พ.ศ. 2563 หรือเพิ่มขึ้นถึง 2 ใน 3 ของระดับการใช้พลังงานในปัจจุบัน อย่างไรก็ตามความต้องการใช้น้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นนี้ ยังคงต้องพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันจากแถบตะวันออกกลางและแอฟริกา ซึ่งการขนส่งน้ำมันรวมทั้งการขนส่งสินค้าอื่น ๆ เข้าสู่ภูมิภาคนี้ ส่วนใหญ่จะต้องผ่านทางช่องแคบมะละกา แล้วต่อไปยังพื้นที่ส่วนอื่นของทะเลจีนใต้ ก่อนขนส่งต่อไปยังประเทศต่าง ๆ ในเอเชีย-แปซิฟิก ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของทะเลจีนใต้ต่อภูมิภาคเป็นอย่างยิ่ง

จากข้างต้น จึงเห็นได้ว่าพื้นที่ทะเลจีนใต้มีความสำคัญทั้งในเชิงเศรษฐกิจ และเชิงยุทธศาสตร์ ความมั่นคงด้านพลังงานของอาเซียนและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ออกเป็นอย่างมาก โดยประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อีกยังคงต้องพึ่งพาการใช้พลังงานที่ขนส่งผ่านเส้นทางนี้สูงมาก (ประมาณร้อยละ 60 ของความต้องการพลังงานในประเทศนั้น) ในขณะที่ประเทศอาเซียนหรือประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อีกก็ต้องพึ่งพารายได้จากการค้าขายทรัพยากรพลังงานที่ขุดพบได้ในอาณาบริเวณของประเทศตนด้วยผลประโยชน์อันมหาศาลนี้เอง จึงนำไปสู่ความขัดแย้งที่นับวันจะทวีความรุนแรงขึ้นระหว่างประเทศที่อ้างสิทธิทางทะเลที่คาบเกี่ยวกัน ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการจัดตั้งกระบวนการเจรจาไกล่เกลี่ยโดยสันติวิธี และจัดทำระเบียบปฏิบัติที่ยอมรับร่วมกัน รวมทั้งต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อไม่ให้กระทบต่อความสัมพันธ์ทวิภาคีในวงกว้าง อีกทั้งรัฐหรือประเทศที่มีสภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ติดกับทะเลก็สามารถใช้ประโยชน์จากทะเลได้ ทั้งเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่ง และแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, 2544; ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ, 2556, น. 3) ภายใต้สภาวะแวดล้อมที่เชื่อมโยงกันทั่วโลก ความท้าทายและปัญหาทางทะเลจึงไม่อาจจัดการได้โดยรัฐชายฝั่งรัฐใดรัฐหนึ่งได้ตามลำพัง จำเป็นต้องการความร่วมมือระหว่างกันภายในอาเซียน และต้องการคู่เจรจาโดยมีกลไกที่ดี เพื่อให้สามารถรับมือและการแก้ไขปัญหาทางทะเลได้อย่างเป็นรูปธรรม และทำให้การดำเนินกิจกรรมทางทะเลในภูมิภาคเป็นไปอย่างเสรีและปลอดภัย

บทที่ 3

ปัญหาภัยคุกคามที่เกิดขึ้นต่อผลประโยชน์ทางทะเลของอาเซียน

ความมั่นคงทางทะเลเป็นส่วนหนึ่งของความมั่นคงของประเทศ ภูมิภาค และโลก และมีผลต่อการพัฒนาและเสถียรภาพในมิติอื่น ๆ ด้วย ความมั่นคงทางทะเลจึงเป็นประเด็นที่อาเซียนให้ความสนใจและสร้างความร่วมมือระหว่างกัน รวมทั้งขยายความร่วมมือกับประเทศและองค์กรภายนอกภูมิภาค เพื่อแก้ไขปัญหาภัยคุกคามทางทะเล และรับมือกับความท้าทายใหม่ ๆ ที่จะเกิดขึ้นในภูมิภาค

ในบทนี้ ขอนำเสนอปัญหาภัยคุกคามที่สำคัญทางทะเลที่เกิดขึ้นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และมีผลต่อเสถียรภาพและการพัฒนาของอาเซียน ดังนี้

1. ปัญหาความขัดแย้งเรื่องเขตแดนทางทะเลของประเทศในภูมิภาค (territorial disputes)

ความขัดแย้งเรื่องเขตแดนทางทะเลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยมากเกี่ยวข้องกับ ความขัดแย้งในการอ้างกรรมสิทธิ์เหนือหมู่เกาะต่าง ๆ หรือพื้นที่ชายฝั่งทะเล ซึ่งส่งผลให้เกิดความตึงเครียดในภูมิภาค โดยความขัดแย้งนี้มีทั้งกรณีที่เป็นความขัดแย้งกันเองระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนและความขัดแย้งระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนกับประเทศอื่น ๆ ตัวอย่างความขัดแย้งทางทะเลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่กำลังเป็นที่จับตามอง ได้แก่ ปัญหาความขัดแย้งระหว่างประเทศที่อ้างกรรมสิทธิ์เหนือหมู่เกาะสแปรตลีย์ (Spratly Islands)

หมู่เกาะสแปรตลีย์เป็นหมู่เกาะที่สำคัญในทะเลจีนใต้ โดยประกอบด้วยเกาะกว่า 200 เกาะ ซึ่งคาดว่าจะมีทรัพยากรธรรมชาติเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะน้ำมัน นอกจากนี้ หมู่เกาะสแปรตลีย์ยังมีความสำคัญในเชิงยุทธศาสตร์เนื่องจากอยู่ใกล้เส้นทางคมนาคมหลักที่เป็นทางผ่านระหว่างมหาสมุทรอินเดีย (ผ่านช่องแคบมะละกา) กับมหาสมุทรแปซิฟิก หมู่เกาะสแปรตลีย์จึงเป็นทางผ่านของเส้นทางการเดินเรือที่สำคัญเป็นอันดับสองของโลก หรือประมาณร้อยละ 25 ของการขนส่งทางทะเลในโลก ทั้งยังเป็นเส้นทางเดินเรือที่มีความสำคัญมากต่อจีน เพราะเป็นเส้นทางลำเลียงส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางมายังจีน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 80 ของน้ำมันที่จีนนำเข้า เช่นเดียวกับญี่ปุ่น ซึ่งใช้เส้นทางนี้นำเข้าน้ำมันถึงร้อยละ 70 และเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญของญี่ปุ่นด้วย (ประภัสสร เทพชาตรี, 2553) ดังนั้น หากประเทศใดได้กรรมสิทธิ์เหนือหมู่เกาะนี้ทั้งหมด ย่อมจะมีอาณาเขตทางทะเล (maritime zone) ที่กว้างออกไปอีก 200 ไมล์ทะเลรอบ ๆ หมู่เกาะ เป็นพื้นที่มหาศาลเกือบครอบคลุมพื้นที่ทะเลจีนใต้ทั้งหมด ด้วยเหตุนี้ ประเทศที่ใกล้เคียง ได้แก่ จีน ไต้หวัน ฟิลิปปินส์ เวียดนาม มาเลเซีย และบรูไน ต่างอ้างกรรมสิทธิ์เหนือเกาะ ซึ่งนำมาสู่ความขัดแย้งจนเกิดการเผชิญหน้า โดยแต่ละประเทศได้ให้เหตุผลของการอ้างกรรมสิทธิ์ ดังนี้ (ฤชงค์ ประดิษฐ์ธีระ, ม.ป.ป.ช)

สาธารณรัฐประชาชนจีน

อ้างเหตุผลทางประวัติศาสตร์ ซึ่งจีนอ้างว่าได้ค้นพบหมู่เกาะนี้ตั้งแต่สมัยโบราณเมื่อ 2000 กว่าปีมาแล้ว โดยในสมัยราชวงศ์ฮั่น (Han Dynasty) ในศตวรรษที่ 2 ก่อนคริสตกาล และใน พ.ศ. 1835 เรือ

สินค้าของจีนได้แล่นผ่านหมู่เกาะนี้ รวมทั้งมีหลักฐานปรากฏอยู่บนแผนที่โดยนักเดินเรือชาวจีนชื่อ Cheng Ho ซึ่งได้เขียนแผนขึ้นเมื่อช่วง พ.ศ. 1968 - 1973 หลังจากนั้น จีนได้อ้างว่าหมู่เกาะนี้อยู่ภายใต้การปกครองของจีน (Chinese Administration) ตั้งแต่ช่วงเวลานั้นเป็นต้นมา ปัจจุบันสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ขึ้นไปครอบครองและสร้างสิ่งปลูกสร้างบนเกาะด้วย

ไต้หวัน

อ้างเหตุผลทางประวัติศาสตร์เช่นเดียวกับจีน เนื่องจากสมัยก่อนไต้หวันยังไม่ได้แยกตัวออกมาจากจีน และไต้หวันยังอ้างว่าในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ญี่ปุ่นได้มอบเกาะสแปรตลีย์ให้ไต้หวันดูแล (ขณะนั้นเรียกว่า จีนคณะชาติ) ปัจจุบันไต้หวันได้ประกาศครอบครองเกาะที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของหมู่เกาะนี้ชื่อเกาะ Ita Abu

ฟิลิปปินส์

อ้างเหตุผลว่าเป็นผู้ค้นพบบางส่วนของหมู่เกาะนี้ และเหตุผลทางภูมิศาสตร์ที่ว่าหมู่เกาะนี้อยู่ใกล้ฟิลิปปินส์มากที่สุด ใน พ.ศ. 2490 รัฐบาลฟิลิปปินส์ประกาศว่าเกาะต่าง ๆ ที่ครอบครองโดยญี่ปุ่นในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ญี่ปุ่นได้มอบให้ฟิลิปปินส์ และในระหว่าง พ.ศ. 2490 - 2499 นักสำรวจชาวฟิลิปปินส์ได้ค้นพบและครอบครองเกาะเล็ก ๆ และโขดหินประมาณ 50 เกาะ และตั้งชื่อเป็น The Kalayaan หรือ Freedom Land Group หลังจากนั้นจึงได้ขายสิทธิของเกาะเหล่านี้ให้รัฐบาลฟิลิปปินส์ ต่อมาใน พ.ศ. 2515 รัฐบาลฟิลิปปินส์ได้ผนวกหมู่เกาะเหล่านี้ให้อยู่ในอาณาเขตทางทะเลของจังหวัดหนึ่งของฟิลิปปินส์ชื่อ Palawan จนถึงปัจจุบัน

เวียดนาม

อ้างเหตุผลทางประวัติศาสตร์เช่นเดียวกับจีน และไต้หวัน แต่มีข้อสังเกตคือ ก่อนสงครามเวียดนามใน พ.ศ. 2499 เฉพาะเวียดนามใต้เท่านั้นที่อ้างกรรมสิทธิ์เหนือหมู่เกาะสแปรตลีย์ ส่วนเวียดนามเหนือได้ประกาศยอมรับว่าหมู่เกาะนี้เป็นของจีน แต่หลังจากสงครามเวียดนาม ใน ค.ศ. 1975 ซึ่งเวียดนามใต้ได้ล่มสลายไป ปัจจุบันเวียดนามซึ่งก็คือเวียดนามเหนือเดิมกลับเปลี่ยนจุดยืน และประกาศว่าสแปรตลีย์เป็นของเวียดนาม ต่อมาใน พ.ศ. 2520 รัฐบาลเวียดนามได้ประกาศว่าหมู่เกาะสแปรตลีย์อยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตนเอง

มาเลเซีย

อ้างเหตุผลทางภูมิศาสตร์ คือ มีพื้นที่บางส่วนทางตอนใต้ของหมู่เกาะ อยู่ในเขตไหล่ทวีปของรัฐซาราวัก (Sarawak) แต่มาเลเซียไม่ได้อ้างกรรมสิทธิ์เหนือหมู่เกาะสแปรตลีย์ทั้งหมด โดยพื้นที่ที่มาเลเซียประกาศครอบครองมีเพียงโขดหินและเกาะขนาดเล็กที่ยังไม่ได้เรียกว่าเกาะแต่อย่างใด ใน พ.ศ. 2526 รัฐบาลมาเลเซียได้สร้างรีสอร์ตและที่พักทหารบนเกาะ (โขดหิน) Swallow Reef พร้อมกับส่งทหารขึ้นไปอยู่ประมาณ 70 คน ปัจจุบันที่แห่งนี้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวพักผ่อนของบุคคลสำคัญในรัฐบาลมาเลเซีย

บรูไน

เหตุผลเช่นเดียวกับมาเลเซีย คือ อ้างว่าบางพื้นที่ของหมู่เกาะนี้อยู่ในเขตไหล่ทวีปของบรูไน แต่บรูไนยังไม่ได้ไปครอบครองเกาะใดเกาะหนึ่งแต่อย่างใด

อย่างไรก็ตาม ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ การอ้างอธิปไตยของประเทศต่าง ๆ เหล่านี้ ยังไม่มีข้อสรุปเพราะยังไม่มีเหตุผลที่สนับสนุนหนักแน่นพอ เนื่องจากไม่มีการใช้อำนาจอธิปไตยโดยไม่มีการโต้แย้งจากรัฐอื่นได้อย่างสงบและนานพอ ดังนั้น เมื่อไม่ได้ข้อสรุปในเรื่องอำนาจอธิปไตย ความขัดแย้งจึงเกิดขึ้นอย่างยืดเยื้อเพราะต่างฝ่ายต่างอ้างกรรมสิทธิ์ ถึงขั้นมีการทำสงครามกันใน พ.ศ. 2517 อีกทั้งใน พ.ศ. 2531 จีนได้รบกับเวียดนามเพื่อแย่งชิงหมู่เกาะพาราเซล นอกจากนั้น จีนกับฟิลิปปินส์ก็ขัดแย้งกันหลายครั้งจนเกือบถึงขั้นกลายเป็นสงคราม ต่อมาใน พ.ศ. 2535 อาเซียนได้ประกาศปฏิญญาการแก้ไขปัญหาหมู่เกาะสแปรตลีย์อย่างสันติวิธี และได้เรียกร้องให้จีนยอมรับปฏิญญาดังกล่าว แต่จีนก็มีท่าทีแข็งกร้าวมาโดยตลอด และอ้างกรรมสิทธิ์อธิปไตยเด็ดขาดเหนือหมู่เกาะสแปรตลีย์ นอกจากนี้ ยังมีความขัดแย้งกันระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยกัน เช่น ใน พ.ศ. 2531 เวียดนามได้ยิงเรือประมงของฟิลิปปินส์ใกล้กับเกาะ Pigeon Reef โดยเวียดนามอ้างว่าเรือประมงดังกล่าวเข้าไปในเขตของเวียดนาม (ภุขงค์ ประดิษฐธีระ, ม.ป.ป.ช) เป็นต้น

เมื่อ พ.ศ. 2545 จีนได้ยอมทำปฏิญญา Code of Conduct เพื่อแก้ไขปัญหาย่างสันติวิธี และดูเหมือนว่าปัญหานี้มีแนวโน้มจะทุเลาเบาบางลง (ประกัสสร เทพชาตรี, 2553) อย่างไรก็ตาม หลังจากที่จีนได้ขึ้นมาเป็นหนึ่งในประเทศมหาอำนาจของโลก ท่าทีของจีนต่อปัญหาหมู่เกาะสแปรตลีย์ก็เริ่มแข็งกร้าวขึ้นอีก เช่น มีการคุกคามบริษัทหุตเจาะน้ำมันตะวันตกที่เข้าไปสำรวจน้ำมันในหมู่เกาะสแปรตลีย์ เพิ่มกองทัพเรือเข้าไปในหมู่เกาะ ห้ามเรือประมงของประเทศอื่นเข้าไปจับปลาในเขตหมู่เกาะ เป็นต้น

นอกจากนี้ ปัญหาความขัดแย้งเริ่มรุนแรงขึ้นหลังจากที่นางฮิลลารี คลินตัน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงต่างประเทศของสหรัฐอเมริกา ได้ประกาศท่าทีของสหรัฐอเมริกาต่อปัญหาดังกล่าวในระหว่างการประชุมอาเซียนว่าด้วยความร่วมมือด้านการเมืองและความมั่นคงในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก หรือ ASEAN Regional Forum ครั้งที่ 17 ที่กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2555 โดยเปลี่ยนจากเดิมที่ไม่เข้ามายุ่งเกี่ยวโดยตรง เป็นจะเข้ามามีบทบาทในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว หลังจากนั้นจีนได้มีการจัดการซ้อมรบโดยนำเรือรบออกมาซ้อมรบในบริเวณหมู่เกาะสแปรตลีย์ และได้ประกาศจุดยืนอย่างแข็งกร้าวว่า จีนมีอธิปไตยเหนือหมู่เกาะสแปรตลีย์อย่างเด็ดขาด จึงทำให้เกิดการกระชับความสัมพันธ์ทางทหารระหว่างสหรัฐอเมริกา เวียดนาม และฟิลิปปินส์ (ประกัสสร เทพชาตรี, 2553) โดยสหรัฐอเมริกาได้มีการลงมติในสภาเรื่องการรับประกันความปลอดภัยของฟิลิปปินส์ตามข้อตกลงด้านความมั่นคงที่สองประเทศลงนามร่วมกัน โดยมีผลบังคับใช้ออกมาในรูปแบบของการฝึกซ้อมทางทหารร่วมกันในพื้นที่พิพาททะเลจีนใต้ ทั้งกับฟิลิปปินส์และเวียดนาม เพื่อเป็นการรับประกันความปลอดภัยและเสรีภาพในการเดินเรือเหนือ่านน้ำทะเลจีนใต้ อีกทั้งในที่ประชุมด้านความมั่นคงแห่งเอเชีย หรือ the Shangri - La Dialogue (SLD) ที่จัดขึ้นเมื่อเดือน มิถุนายน พ.ศ. 2554 นั้น นายโรเบิร์ต มิคาล เกทส์ อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมของ

สหรัฐอเมริกาได้ประกาศว่าจะส่งเรือโจมตีชายฝั่ง (Littoral Combat Ship: LCS) ที่เป็นเรือโจมตีรุ่นใหม่ล่าสุดของกองทัพเรือสหรัฐอเมริกามาประจำการที่สิงคโปร์ และยังมีโครงการที่จะมอบเรือรุ่นดังกล่าวให้เป็นของขวัญแก่ประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อีกด้วย (วิลาสณี ฉายรัตน์ตระกูล, ม.ป.ป. น. 3) เหตุการณ์นี้ทำให้มีความเป็นไปได้สูงขึ้นที่สหรัฐอเมริกากับจีนจะเผชิญหน้ากัน ซึ่งอาจก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อประเทศใกล้เคียงรวมถึงประเทศไทยด้วย

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่าเมื่อเกิดความขัดแย้งระหว่างประเทศขึ้น แต่ละประเทศก็จะเสริมสร้างกำลังทางทหารของตน เนื่องจากเกรงว่าปัญหาดังกล่าวจะเป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคงของประเทศ การกระทำดังกล่าวแม้ว่าจะมีเหตุผลเพื่อปกป้องอธิปไตยของประเทศ แต่ก็อาจทำให้เกิดความไม่ไว้วางใจกัน และส่งผลต่อความมั่นคงของภูมิภาคในภาพรวมได้ (ภุชงค์ ประดิษฐธีระ, 2555, น. 43)

2. การก่อการร้ายทางทะเล (maritime terrorism)

ภัยจากการก่อการร้ายทางทะเลมีความสำคัญไม่แพ้ภัยในรูปแบบอื่น ผู้ก่อการร้ายหันมาให้ความสำคัญกับการโจมตีเรือรบและเรือพาณิชย์ หรือใช้เรือพาณิชย์ในการขนส่งอาวุธที่มีพลังทำลายล้างสูงเพื่อนำไปใช้ในการปฏิบัติการ หรือนำไปจำหน่ายต่อกลุ่มผู้ก่อการร้ายที่มีฐานปฏิบัติการอยู่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น กลุ่ม Jemaah Islamiyah (JI) และกลุ่ม Abu Sayyaff (ASG) เป็นต้น เมื่อ พ.ศ. 2547 กลุ่ม Abu Sayyaf ได้ลอบวางระเบิดเรือโดยสาร MU Superferry ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต 116 คน ซึ่งถือเป็นการก่อการร้ายที่รุนแรงที่สุดในภูมิภาคนี้ ต่อมาใน พ.ศ. 2548 กลุ่มดังกล่าวได้ลอบวางระเบิดเรือโดยสารอีกครั้ง มีผู้เสียชีวิต 30 คน ในขณะที่รัฐบาลสิงคโปร์สามารถเปิดโปงแผนการลอบโจมตีเรือรบสหรัฐอเมริกาซึ่งอยู่ระหว่างการเยือนสิงคโปร์เมื่อ พ.ศ. 2544 ได้ โดยผู้ก่อการร้ายวางแผนจะใช้ระเบิดหลายลูกในการโจมตีพร้อม ๆ กัน รวมถึงการเปิดโปงแผนการที่ผู้ก่อการร้ายตั้งใจจะโจมตีสถานทูตสหรัฐอเมริกาและอิสราเอลในสิงคโปร์ (ทางการไทยสามารถยับยั้งแผนการลอบวางระเบิด สถานทูตอิสราเอลในกรุงเทพฯ ได้เช่นเดียวกัน) กลุ่มผู้ก่อการร้ายประกาศว่า ประเทศที่เป็นพันธมิตรกับสหรัฐอเมริกาจะตกเป็นเป้าหมายของการโจมตีทางทะเล ซึ่งได้แก่ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย สิงคโปร์ และเกาหลีใต้ โดยเฉพาะในการโจมตีเรือรบเรือพาณิชย์ และท่าเรือที่กลุ่มผู้ก่อการร้ายสามารถแทรกซึมเข้าไปได้ (ปวิณ ชัชวาลพงศ์พันธ์, 2550)

ในช่วงเวลาที่ผ่านมาเหตุการณ์การก่อการร้ายทางทะเลในภูมิภาคนี้ยังไม่ปรากฏเด่นชัดนัก แต่ภูมิภาคนี้มีเส้นทางคมนาคมหลัก คือ ช่องแคบมะละกา ที่เชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดีย ทะเลจีนใต้ และมหาสมุทรแปซิฟิก ดังนั้นหากมีการก่อการร้ายทางทะเล เช่น การระเบิดเรือสินค้าจมในช่องทางเดินเรือสำคัญ หรือการนำเรือสินค้าขนาดใหญ่พุ่งชนท่าเรือในรูปแบบเดียวกันกับการใช้เครื่องบินพุ่งชนตึกในเหตุการณ์ 9/11 ก็จะทำให้เกิดความเสียหายอย่างมหาศาล นอกจากนี้ แหล่งขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในทะเลที่มีอยู่เป็นจำนวนมากก็เป็นเป้าหมายล่อแหลมต่อการถูกโจมตีจากกลุ่มผู้ก่อการร้ายต่าง ๆ อีกด้วย (ภุชงค์ ประดิษฐธีระ, 2555, น. 44)

3. ปัญหาโจรสลัด และการปล้นในทะเล

ปัญหาโจรสลัด และการปล้นในทะเล เป็นภัยคุกคามต่อการเดินเรือในภูมิภาค โดยพื้นที่ที่เกิดเหตุการณ์โจรสลัดบ่อยครั้ง ได้แก่ ช่องแคบมะละกา ซึ่งมีเรือสินค้าแล่นผ่านเป็นจำนวนมาก รวมถึงน่านน้ำของอินโดนีเซีย อย่างไรก็ตาม สถิติการเกิดโจรสลัดในช่องแคบมะละกามีแนวโน้มลดลงหลังจากมีการร่วมลาดตระเวน (coordinated patrol) ของประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย สิงคโปร์ และไทย แต่การเกิดโจรสลัดและการปล้นเรือกลับไปเกิดขึ้นมากในน่านน้ำของอินโดนีเซีย นอกจากนี้ ปัญหาโจรสลัดโซมาเลียก็นับว่าเป็นอีกหนึ่งปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของชาติในอาเซียน เนื่องจากเรือสินค้าของหลายประเทศในอาเซียนที่แล่นผ่านบริเวณอ่าวเอเดน และชายฝั่งโซมาเลียก็ถูกคุกคามจากโจรสลัดโซมาเลียเช่นเดียวกัน (ภุชงค์ ประดิษฐธีระ, 2555, น. 45)

อย่างไรก็ตาม จากรายงานของประเทศมาเลเซีย พบว่าในช่วงระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2558 โจรสลัดได้ปล้นเรือในน่านน้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรือบรรทุกน้ำมันขนาดเล็กที่แล่นใกล้ชายฝั่ง รวมทั้งหมด 38 ครั้ง หรือคิดเป็นร้อยละ 70 ของทั่วโลก นอกจากนี้ สิ่งที่น่าเป็นกังวลคือ น่านน้ำในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีปัญหาโจรสลัดเพิ่มมากขึ้นในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา โดยน่านน้ำอินโดนีเซียอันตรายที่สุด ซึ่งนับว่าน่านน้ำในแถบอาเซียนเป็นเขตอันตรายแทนที่น่านน้ำนอกชายฝั่งประเทศโซมาเลียและในอ่าวเอเดน ซึ่งทั้งสองแห่งนี้ไม่มีการปล้นเกิดขึ้นแม้แต่ครั้งเดียวในช่วงสามเดือนแรกของ พ.ศ. 2558 เนื่องจากปฏิบัติการลาดตระเวนของกองเรือนานาชาติ ซึ่งประสบผลสำเร็จอย่างต่อเนื่อง (“โจรสลัดน่านน้ำอาเซียนอาละวาดหนักขึ้น”, 2558)

4. การใช้แรงงาน/การเข้าเมืองผิดกฎหมาย

การใช้แรงงานต่างด้าวผิดกฎหมายยังคงเป็นอีกหนึ่งปัญหาหลักของอาเซียน เนื่องจากการขาดแคลนแรงงานระดับล่าง หรือในกิจการบางประเภท ประกอบกับปัญหาทางการเมืองภายในประเทศ และปัญหาเศรษฐกิจความยากจนของบางประเทศ รวมทั้งผู้ประกอบการยังคงนิยมใช้วิธีลักลอบใช้แรงงานต่างด้าวอย่างผิดกฎหมายเนื่องจากต้นทุนราคาถูก ทั้งนี้ มักลักลอบเข้ามาทางทะเลเนื่องจากยากต่อการตรวจจับ ดังนั้น ทะเลจึงเป็นทั้งแหล่งทำงาน เป็นทางผ่านเข้ามาและออกไปสู่ประเทศที่สาม นำมาสู่การบังคับใช้แรงงานและการค้ามนุษย์ ซึ่งอาจนำไปสู่การแพร่กระจาย หรือก่ออาชญากรรมต่าง ๆ หรือกระทำความผิดโดยที่ไม่รู้กฎหมายภายในของประเทศนั้น ๆ ทำให้ยากต่อการตรวจพบและจับกุม นอกจากนี้ อาจมีอาชญากรข้ามชาติแอบแฝงเข้ามา และเป็นทางผ่านของยาเสพติด หรืออาวุธสงครามได้ (ปพน หาญไพบูลย์, 2554, น. 21)

5. การค้าของผิดกฎหมายทางทะเล

จากการที่ทะเลเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะเปิด ประกอบกับการขาดประสิทธิภาพในการควบคุมทะเล ทำให้ทะเลเป็นพื้นที่ที่มีการกระทำผิดกฎหมายมาก โดยเฉพาะการค้าของผิดกฎหมาย อย่างเช่น การลักลอบขนส่งสิ่งผิดกฎหมาย สินค้าหนีภาษี น้ำมันเถื่อน ยาเสพติด การค้ามนุษย์ การลักลอบขนส่งอาวุธ

(สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2558, น. 84) สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นปัญหาและภัยคุกคามต่อประเทศในภูมิภาคเป็นอย่างมาก เกิดขึ้นมานานแต่ก็ยังไม่แก้ไขไม่ได้ เพราะพื้นที่ทางทะเลไม่สามารถเฝ้าตรวจระวังได้ครอบคลุมทั่วพื้นที่ได้ตลอดเวลา ดังนั้น การตรวจพบหรือจับกุมเป็นไปได้ยาก ปัญหาช่องว่างของข้อกำหนดที่ไม่ครอบคลุมพื้นที่ทางทะเลทั้งหมด ทำให้ไม่สามารถเอาผู้กระทำผิดมาลงโทษได้ โดยเฉพาะการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงนอกเขตบังคับใช้กฎหมาย ทั้งที่จำหน่ายให้เรือประมงและลักลอบขึ้นฝั่ง (พจนานุกรมกฎหมาย, 2554, น. 22) ซึ่งจากสภาพการณ์ของปัญหาจึงจำเป็นที่ภาครัฐจะต้องปรับตัวอย่างเร่งด่วน เพื่อให้การควบคุมทะเลเป็นไปอย่างรัดกุมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

6. ความมั่นคงของสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรทางทะเล

ความมั่นคงของสิ่งแวดล้อมทางทะเลนั้น เป็นเรื่องที่กำลังได้รับความสนใจเป็นอย่างมาก เนื่องจากโลกกำลังเผชิญกับสภาวะโลกร้อนและภัยพิบัติทางธรรมชาติเพิ่มขึ้น โดยประเด็นสำคัญที่สุดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลคือความปลอดภัยในการเดินเรือและความมั่นคงด้านสิ่งแวดล้อมของช่องแคบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ โดยเฉพาะแล้วมีเรือชนิดต่าง ๆ มากกว่า 200 ลำเดินทางผ่านช่องแคบนี้ทุกวัน ได้แก่ เรือขนาดใหญ่ซึ่งกินน้ำลึกคือ เรือบรรทุกน้ำมันดิบขนาดใหญ่ (very large crude carrier: VLCC) เรือสินค้า เรือรบ และเรือประมง สภาพความหนาแน่นของการเดินเรือดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดเรือจมขวางเส้นทางเดินเรือและเรือชนกันมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมันและมลพิษในทะเล นอกจากน้ำมันดิบและน้ำมันเชื้อเพลิงที่รั่วไหลแล้ว มลพิษในทะเลยังเกิดจากกิจกรรมที่มีพื้นฐานบนฝั่ง ได้แก่ อุตสาหกรรม เกษตรกรรม การใช้ที่ดินและการก่อสร้างบริเวณชายฝั่ง การปล่อยน้ำเสีย การกำจัดขยะแข็ง และการกำจัดขยะที่มีพิษ แม้ว่าอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมทางทะเลหลายฉบับได้ถูกร่างขึ้นโดยองค์การต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องภายใต้การสนับสนุนของสหประชาชาติ แต่ความเห็นพ้องต้องกันระหว่างรัฐในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อให้สัตยาบันต่ออนุสัญญาเหล่านั้นกลับมีน้อยมาก เนื่องจากความแตกต่างของระบบกฎหมายในแต่ละรัฐ ความแตกต่างของการตีความอนุสัญญาเหล่านั้น ความแตกต่างของผลประโยชน์ ตลอดจนความแตกต่างของมุมมองที่มีต่อสถานการณ์ที่เป็นอยู่และเงื่อนไขของความมั่นคงด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเล

ขณะเดียวกัน ประเด็นเรื่องความมั่นคงทางทรัพยากรทางทะเล เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นับว่าเป็นภูมิภาคที่อุดมไปด้วยทรัพยากรก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน และแร่ธาตุ ด้วยเช่นกัน อุปกรณ์ติดตั้งที่เกี่ยวข้องกับพลังงานนอกชายฝั่งเป็นจำนวนมากกำลังปฏิบัติงานอยู่ในหลายประเทศในภูมิภาค การนำน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และทรัพยากรธรรมชาติอื่น ๆ จากทะเลขึ้นมาใช้ประโยชน์โดยบริษัทต่าง ๆ ต้องอาศัยแท่นขุดเจาะนอกชายฝั่ง หรือทำเรือตามแนวชายฝั่ง ซึ่งทรัพยากรจากทะเลที่ถูกนำมาใช้ประโยชน์ได้ถูกขนส่งทางทะเลไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ทั่วโลก แหล่งทรัพยากรแร่ธาตุเหล่านั้น รวมทั้งบ่อน้ำมันและก๊าซธรรมชาติเป็นจำนวนมากในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจน้อยหรืออยู่ในพื้นที่ที่มีสภาพทางการเมืองเปราะบาง ในบางพื้นที่ก็ยังคงมีความขัดแย้งถึงขั้นใช้อาวุธอยู่ ดังนั้น

การแสวงประโยชน์ในพื้นที่ดังกล่าวจะเป็นไปได้ก็ต่อเมื่อมีการเตรียมการด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพไว้ล่วงหน้า

นอกจากนั้น ประเด็นความมั่นคงของทรัพยากรที่เป็นปัญหาอีกประเด็นหนึ่งคือ การประมง เพราะการประมงเป็นแหล่งกำเนิดพื้นฐานของความมั่นคงด้านอาหารในภูมิภาค ซึ่งความต้องการอาหารและรายได้ทางเศรษฐกิจเป็นเหตุให้ปริมาณสำรองของปลาตามธรรมชาติที่มีอยู่ในภูมิภาคลดลงอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอ่าวไทย เขตเศรษฐกิจจำเพาะและเขตอำนาจตามกฎหมายของรัฐหมู่เกาะซึ่งกำหนดขึ้นโดยอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ทำให้พื้นที่ทะเลหลวงในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ลดลง พื้นที่ท้องทะเลสำหรับการประมงตามจารีตประเพณีหลายแห่งที่สามารถทำการประมงได้โดยเสรีในอดีต ได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของน่านน้ำหมู่เกาะหรืออยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งรัฐชายฝั่งมีอำนาจตามกฎหมายแต่เพียงผู้เดียวในการแสวงประโยชน์จากทรัพยากรที่มีชีวิต แม้ว่าอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลดังกล่าวได้เรียกร้องให้รัฐชายฝั่งและรัฐหมู่เกาะเคารพในสิทธิการทำประมงตามจารีตประเพณี แต่ก็ยังไม่มีข้อกำหนดที่เหมาะสมในน่านน้ำของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ส่งผลให้ชาวประมงที่ทำการประมงบนพื้นท้องทะเลตามจารีตประเพณีถูกกล่าวหาว่าทำการประมงอย่างผิดกฎหมายอยู่บ่อยครั้ง นอกจากนี้ ยังมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับกรณีพิพาทในการทำประมง ได้แก่ การเดินเรือประมงผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่สามอีกด้วย ซึ่งประเทศไทยมีปัญหาดังกล่าวมากมายกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มาเลเซีย พม่า กัมพูชา และอินโดนีเซีย อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมามาจนถึงปัจจุบันยังไม่มีการระดับภูมิภาคที่ช่วยระงับกรณีพิพาทดังกล่าว (วชิรพร วงศ์นครสว่าง, ม.ป.ป., น. 5)

7. การทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเล

การกระทำที่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศน์ทางทะเล ได้แก่ การลักลอบตัดไม้ตามเกาะหรือบริเวณชายฝั่ง การทำประมงผิดประเภท การลักลอบขุดปะการัง และการเกิดน้ำมันรั่วไหลในทะเล โดยส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากเรือล่ม เรือจม เรือโดนกัน และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายในเรือ การสูบลำน้ำมันในท่าเรือหรือในทะเล และการปล่อยน้ำมันและของเสียลงทะเล รวมทั้งกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในทะเล เช่น การท่องเที่ยว การดำน้ำ การตกปลา เป็นต้น ซึ่งปัญหาเหล่านี้ล้วนมีผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของทรัพยากรสัตว์น้ำและความสวยงามของทะเล มีผลโดยตรงต่ออุตสาหกรรมประมง และการท่องเที่ยว (ปพน หาญไพบูลย์, 2554, น. 22)

8. ปัญหาภัยธรรมชาติ อุบัติภัยทางทะเล

ปัญหาภัยธรรมชาติ และอุบัติเหตุทางทะเล ยังคงเป็นอีกปัญหาที่นานาประเทศต่างให้ความสนใจ โดยแนวโน้มของการเกิดภัยพิบัติจากพายุและคลื่นลมจะยังคงปรากฏต่อไป รวมถึงภัยพิบัติขนาดใหญ่อย่างกรณีภัยพิบัติที่เกิดจากสึนามิ และพายุไต้ฝุ่นนาทิง ก็ยังคงมีโอกาสที่จะเกิดขึ้นได้อีก (ภุขงค์ ประดิษฐ์ธีระ, 2555, น. 45) ทั้งนี้ เนื่องจากสภาพภูมิอากาศของอาเซียนตั้งอยู่ระหว่างแหล่งกำเนิดของพายุหมุนเขตร้อนทั้งสองด้าน ทั้งระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย สภาวะความแปรปรวนของบรรยากาศโลก

และแนวเปลือกโลกที่เคลื่อนตัว ภูเขาไฟ ส่งผลให้เกิดภัยธรรมชาติทางทะเลที่มีความรุนแรง เช่น ภัยจากภูเขาไฟ แผ่นดินไหว สึนามิ คลื่นพายุซัดฝั่ง (storm surge) พายุไต้ฝุ่น พายุไซโคลน เป็นต้น อันจะส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประกอบอาชีพทางทะเล และผู้ที่อาศัยอยู่ตามแนวชายฝั่ง ตลอดจนอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ ที่ดำเนินอยู่ในทะเล ดังนั้น การเตรียมความพร้อมในการช่วยเหลือเมื่อเกิดภัยต่าง ๆ เหล่านี้อย่างทันเวลาจะช่วยทำให้ประชาชนผู้ใช้ประโยชน์จากทะเลเกิดความรู้สึกปลอดภัย (ปพน หาญไพบุลย์, 2554, น. 22)

ปัญหา ภัยคุกคาม และความเสียหายทางทะเลที่ประเทศสมาชิกอาเซียนกำลังเผชิญอยู่นั้น ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อเพียงประเทศใดประเทศหนึ่งเท่านั้น แต่ผลกระทบที่เกิดขึ้นมีลักษณะข้ามชาติ ซึ่งประเทศในอาเซียนจำเป็นต้องบูรณาการความร่วมมือเพื่อจัดการกับปัญหาและภัยคุกคามเหล่านั้น รวมทั้งต้องเตรียมความพร้อมและสร้างกลไกเพื่อรับมือกับความท้าทายใหม่ ๆ ที่มาพร้อมกับความทันสมัยรวดเร็วของโลกไร้พรมแดน ดังนั้น อาเซียนจึงต้องวิเคราะห์กลไกทางทะเลที่มีอยู่ว่ามีเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และทำให้อาเซียนบรรลุวัตถุประสงค์หรือไม่ ขณะเดียวกันนโยบายและกรอบความร่วมมือที่มีอยู่จะต้องได้รับการทบทวนเพื่อปรับปรุงให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างจริงจังและเข้มแข็งด้วย

บทที่ 4

กลไกความร่วมมือทางทะเลของอาเซียนในปัจจุบัน

ความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเลเป็นส่วนหนึ่งของกรอบประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน ที่มีรากฐานมาจากการนำสนธิสัญญาและความร่วมมือด้านการเมืองและความมั่นคงที่มีอยู่เดิมมายกระดับให้เกิดผลเป็นรูปธรรมและมีแบบแผนมากยิ่งขึ้น ได้แก่ สนธิสัญญาว่าด้วยภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นเขตแห่งสันติภาพ เสรีภาพ และความเป็นกลาง (Declaration on the Zone of Peace, Freedom and Neutrality: ZOPFAN) สนธิสัญญาไมตรีและความร่วมมือในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia: TAC) และสนธิสัญญาเขตปลอดอาวุธนิวเคลียร์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Treaty on the Southeast Asia Nuclear Weapon Free Zone: SEANWFZ)

ตาราง 1 สนธิสัญญาและความร่วมมือด้านการเมืองและความมั่นคงของอาเซียน

สนธิสัญญา	สาระสำคัญ
สนธิสัญญาว่าด้วยภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นเขตแห่งสันติภาพ เสรีภาพ และความเป็นกลาง (ZOPFAN) พ.ศ. 2514	แสดงเจตนารมณ์ของประเทศสมาชิกที่จะทำให้ภูมิภาคนี้ปลอดจากการแทรกแซงจากภายนอกเพื่อเป็นหลักประกันต่อสันติภาพและความมั่นคงของภูมิภาค
สนธิสัญญาไมตรีและความร่วมมือในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (TAC) พ.ศ. 2519	กำหนดแนวทางการปฏิบัติในการดำเนินความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในภูมิภาคที่มุ่งเน้นการสร้างสันติภาพและความมั่นคง ความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจและความร่วมมือระหว่างกัน
สนธิสัญญาเขตปลอดอาวุธนิวเคลียร์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEANWFZ) พ.ศ. 2537	ห้ามมิให้ประเทศภาคีผลิต ครอบครอง ขนย้าย หรือทดลองอาวุธนิวเคลียร์ในภูมิภาค รวมทั้งได้ริเริ่มการประชุมอาเซียนว่าด้วยความร่วมมือด้านการเมืองและความมั่นคงในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก (ARF) อันประกอบด้วยประเทศสมาชิกอาเซียน ประเทศคู่เจรจา และประเทศผู้สังเกตการณ์ของอาเซียน เพื่อเป็นเวทีในการเสริมสร้างความไว้วางใจกันระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก

ทั้งนี้ ในแผนงานการจัดตั้งประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political-Security Community Blueprint: APSC Blueprint) ได้กำหนดให้มีการส่งเสริมความร่วมมือทางทะเล โดยกำหนดกิจกรรมดังนี้ 1) จัดการประชุมเวทีหารืออาเซียนเรื่องความร่วมมือทางทะเล 2) ประยุกต์ใช้แนวทางรอบด้านที่ให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ และประเด็นความมั่นคงในระดับภูมิภาค ซึ่งเป็นข้อห่วงกังวลร่วมกันของประชาคมอาเซียน 3) รวบรวมประเด็นความมั่นคงทางทะเลและระบุความร่วมมือทางทะเลร่วมกันระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และ 4) ส่งเสริมความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางทะเล การค้นหาและการช่วยชีวิตผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การแลกเปลี่ยนข้อมูล ความร่วมมือด้านเทคโนโลยีและการเยือนระหว่างกันของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง (แผนการจัดตั้งประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน, 2553, น. 14)

นอกจากนี้ อาเซียนยังยึดหลักการตามกฎบัตรอาเซียน และดำเนินการตามข้อผูกพันต่าง ๆ อาทิ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: UNCLOS) และปฏิญญาว่าด้วยแนวปฏิบัติในทะเลจีนใต้ (Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea: DOC) ตลอดจนข้อมติตามกลไกความร่วมมือในระดับต่าง ๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและเสริมสร้างความไว้วางใจระหว่างกันในการร่วมกันป้องกัน/แก้ไขปัญหาคูคลองคอกคอกที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงและผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศสมาชิก รวมทั้งขยายความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเลไปยังภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกด้วย

สำหรับการส่งเสริมความร่วมมือทางทะเล อาเซียนได้ดำเนินการผ่านกลไกต่าง ๆ เพื่อรักษาความมั่นคงทางทะเล ดังต่อไปนี้

1. กลไกความร่วมมือระดับโลก และนอกภูมิภาค

ประเทศสมาชิกอาเซียนมีความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับทะเลในระดับโลกและนอกภูมิภาคที่สำคัญ ดังนี้

1. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ หรือ IMO เป็นทบวงการชำนัญพิเศษขององค์การสหประชาชาติ ซึ่งได้จัดตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2502 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเวทีในการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกในการกำหนดมาตรฐานและแนวปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมทั้งเพื่อเป็นกลไกในการสร้างความร่วมมือทางวิชาการระหว่างประเทศสมาชิก ปัจจุบัน IMO มีประเทศสมาชิกรวมทั้งสิ้น 171 ประเทศ และมีสมาชิกสมทบ ได้แก่ หมู่เกาะฟาโร มาเก๊า และฮ่องกง สำหรับสำนักงานใหญ่ IMO ตั้งอยู่ ณ กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร

ประเทศไทยเข้าเป็นสมาชิก IMO เมื่อวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2516 และในฐานะสมาชิก ประเทศไทยมีสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบตามและข้อผูกพันต่าง ๆ อาทิ การชำระเงินอุดหนุนประจำปี รวมทั้งการสนับสนุนงานของ IMO โดยสมัครใจ อย่างเช่น การจัดงานวันทางทะเลโลกประจำปี และการเข้าร่วมการประชุมสมัชชา คณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ รวมทั้งการได้รับความช่วยเหลือทางวิชาการเพื่อพัฒนามาตรฐานการขนส่งทางทะเลของประเทศจาก IMO

ปัจจุบันประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญา พิธีสาร และข้อแก้ไขของ IMO จำนวน 13 ฉบับ และมีอนุสัญญาที่อยู่ในระหว่างการดำเนินการเข้าเป็นภาคี อีกจำนวน 2 ฉบับ จากจำนวนทั้งหมดมากกว่า 50 ฉบับ

อนุสัญญาที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีแล้ว จำนวน 13 ฉบับ ได้แก่

- 1) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ.1948 (IMO 1948)
- 2) ข้อแก้ไข ค.ศ. 1991 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendment 1991 to IMO Convention)
- 3) ข้อแก้ไข ค.ศ. 1993 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendments 1993 to IMO Convention)
- 4) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. 1972 (COLREG 1972)
- 5) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (SOLAS 1974)
- 6) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ ค.ศ. 1965 (FAL 1965)
- 7) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 (LL 1966)
- 8) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ (INMARSAT 1976)
- 9) ความตกลงด้านการปฏิบัติการเกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ (INMARSAT OA 1976)
- 10) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ ค.ศ. 1969 (TONNAGE 1969)
- 11) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐาน การฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 ตามที่แก้ไข ค.ศ. 1995 (STCW 78/95)
- 12) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกัน และขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1990 (OPRC 1990)
- 13) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 (MARPOL 73/78)

อนุสัญญาที่อยู่ในระหว่างการดำเนินการเข้าเป็นภาคี

- 1) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1969 (CLC 1969)
- 2) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1971 (FUND 1971) (กลุ่มงานองค์การระหว่างประเทศและสหประชาชาติ สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ, 2553)

2. ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia: ReCAAP)

ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย หรือ ReCAAP เกิดจากข้อเสนอของนายกรัฐมนตรีญี่ปุ่นในระหว่างการประชุม ASEAN+ 3 ที่ประเทศบรูไน เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2544 โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อเสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเล โดยมุ่งเน้นการต่อต้านโจรสลัดและการกระทำผิดกฎหมายในทะเล จนถึงปัจจุบันมีประเทศที่ลงนามและให้สัตยาบันทั้งหมด 20 ประเทศ ได้แก่ บรูไน กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย เวียดนาม บังกลาเทศ จีน อินเดีย ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ศรีลังกา ออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร รัสเซีย นอร์เวย์ เนเธอร์แลนด์ และเดนมาร์ก ส่วนมาเลเซียและอินโดนีเซียเป็นเพียงสองประเทศในอาเซียนที่ยังไม่ได้ให้สัตยาบันความตกลงดังกล่าว ทั้งนี้ ReCAAP มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 4 กันยายน 2549 (ReCAAP ISC Secretariat, n.d.)

สำหรับเป้าหมายของความตกลง ReCAAP คือ การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อร่วมกันป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด และการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่เพิ่มขึ้นในเอเชีย โดยกำหนดให้ศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูล (The ReCAAP Information Sharing Centre: ReCAAP ISC) ที่สิงคโปร์เป็นสื่อกลางในการติดต่อสื่อสารและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างรัฐภาคี พัฒนาคุณภาพของสถิติ รวมทั้งจัดทำรายงานเกี่ยวกับโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในภูมิภาคเอเชีย รวมถึงการเสริมสร้างสมรรถนะระหว่างรัฐภาคี เพื่อนำไปสู่การป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ และเพื่อประกันความปลอดภัยของเรือและลูกเรือให้ดียิ่งขึ้น

หน้าที่ของรัฐภาคี ได้แก่

- 1) ดำเนินมาตรการทางกฎหมายและทางบริหารเพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย
- 2) จับกุมโจรสลัดหรือบุคคลผู้กระทำความผิดฐานปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย
- 3) ยึดเรือหรืออากาศยานที่นำไปใช้ในการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธยึดเรือที่ถูกใช้ หรืออยู่ภายใต้การควบคุมของโจรสลัด หรือบุคคลที่กระทำความผิดฐานปล้นเรือโดยใช้อาวุธและยึดทรัพย์สินที่อยู่บนเรือ
- 4) ช่วยเหลือเรือที่ตกเป็นเหยื่อ รวมทั้งเหยื่อของการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ
- 5) ให้ความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลและกับรัฐภาคีอื่น ๆ เพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ
- 6) ให้ความร่วมมือกับรัฐภาคีอื่น ๆ ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน และความร่วมมือในเรื่องทางอาญา

ในการนี้ ประเทศไทยได้มีการปรับปรุงกฎหมายเพื่อรองรับความตกลง ReCAAP จำนวน 3 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติส่งผู้ร้ายข้ามแดน พ.ศ. 2472 และพระราชบัญญัติความร่วมมือระหว่างประเทศว่าด้วยความช่วยเหลือซึ่งกันและกันในเรื่องทางอาญา พ.ศ. 2535 (พิรมล ชัยวุฒิ, ม.ป.ป.)

3. สมาคมแห่งภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย (Indian Ocean Rim Association: IORA)

สมาคมแห่งภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย หรือ IORA จัดตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2538 ประกอบด้วยสมาชิกในภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย 20 ประเทศ ได้แก่ ออสเตรเลีย คอโมโรส อินเดีย แอฟริกาใต้ เคนยา สิงคโปร์ เซเชลส์ โอมาน มอริเชียส อินโดนีเซีย มาดากัสการ์ มาเลเซีย โมซัมบิก ศรีลังกา แทนซาเนีย เยเมน บังกลาเทศ อิหร่าน สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และไทย และมีประเทศคู่เจรจา ได้แก่ อียิปต์ ญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร จีน ฝรั่งเศส และกาตาร์

IORA จัดตั้งขึ้นเพื่อสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืนและสมดุล และเสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจร่วมกันในสาขาที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศสมาชิกผ่านการทำงานในลักษณะไตรภาคี คือ ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการ ได้แก่ การอำนวยความสะดวกการค้า การส่งเสริมการลงทุนระหว่างประเทศ การแลกเปลี่ยนความรู้ทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การท่องเที่ยว และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและทรัพยากรมนุษย์ โดยที่ผ่านมามีโครงการความร่วมมือด้านการประมง การจัดการทรัพยากรทางทะเล การเดินเรือ และการป้องกันแก้ไขปัญหาโจรสลัดในภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย ทั้งนี้ ในกฎบัตรสมาคมแห่งภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย (Charter of IORA) ได้ระบุให้การดำเนินงานของ IORA ยึดแนวทางของหลักฉันทามติในการตัดสินใจ (consensus-based) การไม่แทรกแซงซึ่งกันและกัน (non-intrusive) และการวิวัฒนาการ (evolutionary) ซึ่งเป็นการพัฒนาทั้งระบบอย่างต่อเนื่อง

ประเทศไทยเข้าร่วมเป็นสมาชิกของ IORA เนื่องจากเล็งเห็นว่า ภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง มีพื้นที่ครอบคลุมตั้งแต่ภูมิภาคแอฟริกาใต้และแอฟริกาตะวันออก ตะวันออกกลาง เอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และออสเตรเลีย รวมทั้งประเทศเกาะในมหาสมุทรอินเดีย โดยมีจำนวนประชากรรวมมากถึง 2,500 ล้านคน มีมูลค่าการค้ารวมร้อยละ 10 ของการค้าโลก และเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ ด้วยศักยภาพทางเศรษฐกิจดังกล่าว ภูมิภาคนี้จะเป็นตลาดการค้าและแหล่งวัตถุดิบที่สำคัญของไทยแห่งใหม่ อีกทั้งในระยะยาวประเทศไทยอาจจะเชื่อม IORA เข้ากับโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคใต้ของไทย ซึ่งจะส่งผลให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ การค้า การเงินและการคมนาคมระหว่างประเทศในอนาคตได้ นอกจากนี้ IORA เป็นเวทีที่ไทยสามารถแสดงบทบาทในการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศกำลังพัฒนาได้ดีอีกเวทีหนึ่ง

อย่างไรก็ดี ในช่วงที่ผ่านมา IORA ไม่มีความก้าวหน้าเท่าที่ควร เนื่องจากการประสานงานระหว่างกลไกการทำงานระหว่างภาครัฐ ภาคธุรกิจ และภาคเอกชน รวมถึงการประสานงานด้านข้อมูลข่าวสารระหว่างสำนักงานเลขาธิการกับประเทศสมาชิกยังไม่ค่อยมีประสิทธิภาพ จึงทำให้มีการกำหนดหัวข้อโครงการศึกษาซ้ำซ้อนและไม่เอื้อประโยชน์ต่อกัน ไม่สามารถดำเนินการให้มีผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรมได้

รวมทั้งประสบปัญหาด้านเงินทุน ประกอบกับกับอิทธิพลยังถูกคว่ำบาตรจากสหประชาชาติ อีกทั้งประเทศสมาชิกส่วนใหญ่ไม่ค่อยให้ความสำคัญกับกรอบความร่วมมือนี้มากนัก โดยจะไม่ค่อยส่งผู้แทนระดับสูง เข้าร่วมการประชุมที่สำคัญ ทำให้โครงการความร่วมมือส่วนใหญ่ไม่มีความคืบหน้า และหลายโครงการต้องเลื่อนออกไปเนื่องจากความพร้อมของประเทศเจ้าภาพ หรือการขาดความสนใจของประเทศสมาชิกที่จะเข้าร่วม (กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ, 2557)

4. กรอบการประชุมกองทัพเรือภูมิภาคมหาสมุทรแปซิฟิกตะวันตก (Western Pacific Naval Symposium: WPNS)

กรอบการประชุมกองทัพเรือภูมิภาคมหาสมุทรแปซิฟิกตะวันตก หรือ WPNS เป็นผลสืบเนื่องมาจากการประชุม "The International Sea Power Symposium (ISS)" ครั้งที่ 9 ซึ่งกองทัพเรือของสหรัฐอเมริกาจัดขึ้นที่มลรัฐโรดไอแลนด์ สหรัฐอเมริกา เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2530 โดยมีความมุ่งหมายให้ผู้แทนกองทัพเรือระดับสูงของประเทศต่าง ๆ จากทุกภูมิภาคของโลกได้มีโอกาสพบปะพูดคุยถึงปัญหาและส่งเสริมความร่วมมือระหว่างกัน ในการประชุมครั้งนั้นผู้แทนกองทัพเรือจากภูมิภาคแปซิฟิกตะวันตกมีความเห็นพ้องกันว่า ควรจัดให้มีการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ประสบการณ์และความร่วมมือกันอย่างใกล้ชิดระหว่างกองทัพเรือในภูมิภาคแปซิฟิกตะวันตกในลักษณะเดียวกับที่กองทัพเรือของสหรัฐอเมริกาจัด โดยให้จัดเป็นลักษณะการประชุมทางวิชาการที่ไม่เกี่ยวกับการเมืองทุก 2 ปี สลับกับการประชุมที่สหรัฐอเมริกาจัดขึ้น รวมทั้งมีความคิดเห็นร่วมกันเป็นพื้นฐานว่า การประชุมที่จะจัดขึ้นนี้แม้จะตกลงอะไรกันไม่ได้ก็ไม่เป็นไร เพราะการที่ผู้ในระดับสูงของกองทัพเรือแต่ละประเทศได้มีโอกาสพบปะพูดคุยแลกเปลี่ยนความคิดเห็นซึ่งกันและกัน ก็น่าจะเป็นผลดีต่อภูมิภาคแปซิฟิกตะวันตกเป็นอย่างมากแล้ว ข้อตกลงในครั้งนั้น ส่งผลให้เกิดการประชุม WPNS และการประชุม Western Pacific Naval Symposium Workshop สืบเนื่องกันมาตั้งแต่ พ.ศ. 2531 จนถึงปัจจุบัน โดยการประชุม WPNS จัดขึ้นทุก 2 ปี และการประชุม WPNS Workshop จัดขึ้นทุกปี

อนึ่ง การประชุม WPNS มีความมุ่งหมายที่จะเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างกองทัพเรือของนานาประเทศในภูมิภาคแปซิฟิกตะวันตก โดยการจัดให้มีเวทีการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนทัศนคติและแนวความคิดกันในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับทะเล ทั้งประเด็นในระดับภูมิภาคและระดับโลก รวมทั้งส่งเสริมให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ระหว่างบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญของกองทัพเรือแต่ละประเทศ อันจะนำไปสู่ความเข้าใจอันดีต่อกัน และอาจรวมถึงการบรรลุข้อตกลงความร่วมมือในประเด็นต่าง ๆ อีกด้วย การดำเนินงานของ WPNS ที่ผ่านมา กล่าวได้ว่าประสบผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่ได้ตั้งไว้เป็นอย่างดี โดยผลจากการประชุมแลกเปลี่ยนทัศนคติตลอดจนความรู้และประสบการณ์ซึ่งกันและกันนั้น ได้ก่อให้เกิดความร่วมมือรวมทั้งความคิดริเริ่มเพื่อพัฒนาความร่วมมืออย่างเป็นรูปธรรมหลากหลายประการที่สำคัญ ได้แก่ การจัดการฝึกร่วมของกองทัพเรือ การจัดการสัมมนาเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของกองทัพเรือ การจัดการกิจกรรมเพื่อกระชับความไว้วางใจระหว่างกัน และการเสริมสร้างขีดความสามารถของกำลังทางเรือของประเทศสมาชิกเพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติงานร่วมกันในอนาคต อาทิ

การร่วมกันจัดทำตารางข้อมูลความสามารถในการปฏิบัติการร่วม (interoperability matrix) ซึ่งระบุชนิดและจำนวนของเรือและอากาศยานที่กองทัพเรือแต่ละประเทศมีใช้ในราชการ และได้ทำการปรับแต่งแก้ไขข้อมูลในตารางดังกล่าวให้ถูกต้องและทันสมัยอยู่เสมอ เป็นต้น (ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ทหารเรือ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง, 2546)

5. กรอบการประชุมกองทัพเรือภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย (Indian Ocean Naval Symposium: IONS)

กรอบการประชุมกองทัพเรือภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย หรือ IONS เป็นความริเริ่มของกองทัพเรืออินเดียเมื่อ พ.ศ. 2551 โดยมีแนวความคิดคล้ายกับ WPNS คือ มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความรู้ด้านการคมนาคมขนส่งทางทะเลในมหาสมุทรอินเดีย และเสริมสร้างความร่วมมือในการปฏิบัติงานระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่มีที่ตั้งบนชายฝั่งทะเลและเขตเศรษฐกิจจำเพาะในมหาสมุทรอินเดีย โดยกองทัพเรืออินเดียได้เชิญผู้บัญชาการทหารเรือของประเทศในแถบภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย รวม 35 ประเทศ ซึ่งในจำนวนนี้มีประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เข้าร่วมด้วย 6 ประเทศ คือ อินโดนีเซีย มาเลเซีย เมียนมาร์ สิงคโปร์ ไทย และติมอร์-เลสเต รวมทั้งมีบุคลากรจากภาครัฐบาล ภาคเอกชน และองค์กรต่าง ๆ ของอินเดียเข้าร่วมงานด้วย สารระสำคัญประกอบด้วย 3 ส่วนหลัก ได้แก่ การสัมมนาเพื่อเสริมสร้างความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการเดินเรือและพาณิชย์นาวีในมหาสมุทรอินเดีย และการสัมมนาเพื่อเสริมสร้างความร่วมมือด้านการปฏิบัติของกองทัพเรือชาติต่าง ๆ ในการรักษาความปลอดภัย เกี่ยวกับการเดินเรือและพาณิชย์นาวีในมหาสมุทรอินเดีย (ภุขงค์ ประดิษฐ์ธีระ, ม.ป.ป.ก, น. 8)

6. สภาความร่วมมือด้านความมั่นคงในเอเชีย-แปซิฟิก (Council for Security Cooperation in Asia Pacific: CSCAP)

สภาความร่วมมือด้านความมั่นคงในเอเชียแปซิฟิก หรือ CSCAP ได้ก่อตั้งเมื่อ พ.ศ. 2535 มีสมาชิกทั้งหมด 21 ประเทศ และมี Pacific Islands Forum Secretariat เป็นสมาชิกสมทบ CSCAP ได้ตระหนักถึงปัญหาภัยคุกคามทางทะเลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชีย-แปซิฟิกมาตั้งแต่ พ.ศ. 2538 โดยได้ตั้งคณะทำงานจัดทำเอกสาร ข้อเสนอแนะ ระเบียบปฏิบัติและข้อบังคับเกี่ยวกับความร่วมมือในการต่อต้านภัยคุกคามทางทะเล ได้แก่ CSCAP Memorandum No .4 - Guidelines for Regional Maritime Cooperation and CSCAP Memorandum No.5 - Cooperation for Law and Order at Sea นอกจากนี้ CSCAP ยังมีการจัดประชุมสัมมนาทางวิชาการเกี่ยวกับความมั่นคงทางทะเลอยู่เป็นประจำ โดยมุ่งเน้นในเรื่องการพัฒนาความร่วมมือเกี่ยวกับการใช้กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่อยู่นอกเหนือกฎหมายภายในประเทศในประเด็นที่ไม่ขัดกับหลักกฎหมายสากล (ภุขงค์ ประดิษฐ์ธีระ, ม.ป.ป.ก, น. 7)

7. การประชุมอาเซียนว่าด้วยความร่วมมือด้านการเมืองและความมั่นคงในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก (ASEAN Regional Forum: ARF)

การประชุมอาเซียนว่าด้วยความร่วมมือด้านการเมืองและความมั่นคงในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก หรือ ARF เป็นผลสืบเนื่องมาจากมติของที่ประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศอาเซียนครั้งที่ 26 เมื่อ พ.ศ. 2536 ที่ประเทศสิงคโปร์ เพื่อแยกการหารือด้านความมั่นคงกับประเทศคู่เจรจาในกรอบ ASEAN Post Ministerial Conferences (PMC) ออกไปเป็นอีกเวทีหนึ่งสำหรับการหารือด้านการเมืองและความมั่นคงในภูมิภาคโดยเฉพาะ เพื่อให้สามารถหารือในรายละเอียดและได้เป็นผลรูปธรรมยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการประชุมระดับรัฐมนตรีครั้งแรกจัดขึ้นที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ. 2537 ปัจจุบัน ARF มีประเทศเข้าร่วม 26 ประเทศกับ 1 กลุ่มประเทศ ประกอบด้วยสมาชิกอาเซียน 10 ประเทศ ประเทศคู่เจรจาของอาเซียน (Dialogue Partners) 9 ประเทศกับอีก 1 กลุ่มประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา แคนาดา ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ จีน ญี่ปุ่น สาธารณรัฐเกาหลี รัสเซีย อินเดีย สหภาพยุโรป ผู้สังเกตการณ์พิเศษของอาเซียน (special observer) 1 ประเทศ ได้แก่ ปาปัวนิวกินี และประเทศอื่นในภูมิภาค 6 ประเทศ ได้แก่ มองโกเลีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนเกาหลี ปากีสถาน ติมอร์-เลสเต บังคลาเทศ และศรีลังกา

ARF เป็นเวทีและกลไกที่อาเซียนจัดตั้งขึ้นมาเพื่อเป็นช่องทางปฏิสัมพันธ์กับประเทศสำคัญนอกภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีผลประโยชน์พื้นที่ที่เป็นขอบเขตทางภูมิศาสตร์ (geographical footprint) ของ ARF (เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ และโอเชียเนีย) เพื่อส่งเสริมเสถียรภาพและสันติภาพในพื้นที่ดังกล่าว ในการนี้ อาเซียนมอง ARF เป็นส่วนสำคัญของยุทธศาสตร์อาเซียนที่จะคงไว้ซึ่งบทบาทของอาเซียนในการขับเคลื่อนกระบวนการความร่วมมือต่าง ๆ เพื่อให้เกิดสันติภาพและเสถียรภาพในภูมิภาค อีกทั้งเป็นเสาหลักอันหนึ่งในสถาปัตยกรรมความมั่นคงในภูมิภาค (regional security architecture)

อนึ่ง การดำเนินงานในกรอบ ARF เพื่อนำไปสู่เสถียรภาพในภูมิภาคมี 3 ขั้นตอน ได้แก่

- 1) มาตรการเสริมสร้างความไว้วางใจ (Confidence Building Measures: CBMs) Stage 1
- 2) การทูตเชิงป้องกัน (Preventive Diplomacy: PD) Stage 2
- 3) แนวทางเรื่องปัญหาความขัดแย้ง (Approaches to Conflict) Stage 3

ปัจจุบันถือว่า ARF อยู่ในขั้นตอน Stage 1.5 คือ ได้เริ่มมีการหารือเรื่องของการทูตในเชิงป้องกัน แต่ยังไม่ถึงขั้นดำเนินการเรื่องการทูตเชิงป้องกัน (preventive diplomacy) นอกจากนี้ ARF ยังส่งเสริมความร่วมมือเชิงปฏิบัติในบางด้านที่มีผลประโยชน์ร่วมกัน ซึ่งปัจจุบันดำเนินการอยู่ 4 ด้านหลัก คือ (1) การบรรเทาทุกข์ภัยพิบัติ (2) การต่อต้านการก่อการร้ายและอาชญากรรมข้ามชาติ (3) ความมั่นคงทางทะเล และ (4) การลดอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง อันเป็นความร่วมมือในลักษณะการแลกเปลี่ยนวิธีการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (best practice) และประสบการณ์ในเรื่องดังกล่าว เพื่อนำไปสู่การทำการกิจกรรมที่เป็นรูปธรรม เช่น การจัดทำมาตรฐานการปฏิบัติงาน หรือแนวทางปฏิบัติ เป็นต้น นอกจากนี้ การปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้เชี่ยวชาญในบริบทของการช่วยแก้ปัญหาพร้อมกันยังเป็นการช่วยส่งเสริมความไว้วางใจระหว่างกัน ในอีกทางหนึ่งด้วย (กองอาเซียน 1 กรมอาเซียน, 2555ก, น. 1-2)

2. กลไกระดับอาเซียน

อาเซียนมีกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับทะเลในระดับภูมิภาค ดังนี้

1. การประชุมรัฐมนตรีกลาโหมอาเซียน (Asean Defence Minister's Meeting: ADMM) และการประชุมรัฐมนตรีกลาโหมอาเซียนกับประเทศคู่เจรจา (Asean Defence Minister's Meeting-Plus: ADMM-Plus)

การประชุมรัฐมนตรีกลาโหมอาเซียน หรือ ADMM เป็นการประชุมระดับรัฐมนตรีกลาโหมของประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคง ซึ่งถือเป็นกลไกหลักในการผลักดันความร่วมมือด้านการทูตทหารให้เกิดความสำเร็จและบรรเทาความขัดแย้ง ทั้งยังแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นได้ในอนาคต นอกจากนี้ ในกรอบการประชุม ADMM ยังสามารถกำหนดให้มีการประชุมรัฐมนตรีกลาโหมอาเซียนอย่างไม่เป็นทางการ (ADMM-Retreat) ขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้รัฐมนตรีกลาโหมของประเทศสมาชิกอาเซียน มีโอกาสได้หารือและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในบรรยากาศที่ผ่อนคลายเพื่อสร้างความคุ้นเคยระหว่างกัน

ADMM ถือเป็นก้าวสำคัญในการยกระดับความร่วมมือทางทหารของอาเซียนให้เทียบเท่าความร่วมมือในด้านการต่างประเทศและเศรษฐกิจ ซึ่งการประชุม ADMM ได้ริเริ่มขึ้นในที่ประชุมสุดยอดอาเซียน (ASEAN Summit Meeting) ครั้งที่ 10 เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2547 ณ กรุงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยที่ประชุมได้รับรองแนวความคิดเรื่องการจัดให้มีการประชุมรัฐมนตรีกลาโหมอาเซียน ซึ่งต่อมาเมื่อวันที่ 8 – 9 พฤษภาคม พ.ศ. 2549 มาเลเซียในฐานะประธานอาเซียนได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม ADMM ขึ้นเป็นครั้งแรก ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย โดยมีฉันทามติที่จะจัดขึ้นเป็นประจำทุกปี สำหรับประเทศไทย สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักนโยบายและแผนกลาโหม ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินการจัดประชุมในกรอบ ADMM และมีหน้าที่ดำเนินการด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ความร่วมมือด้านความมั่นคงระดับกระทรวงกับหน่วยงานภายในประเทศ รวมทั้งกับกระทรวงกลาโหมมิตรประเทศ และองค์การระหว่างประเทศในกิจการที่เกี่ยวข้องกับอาเซียน

วัตถุประสงค์ของการประชุมรัฐมนตรีกลาโหมอาเซียน (ADMM)

- 1) เพื่อเสริมสร้างสันติภาพและความมั่นคงในภูมิภาค ผ่านกลไกการหารือและความร่วมมือด้านความมั่นคง
- 2) เพื่อให้คำแนะนำและแนวทางต่อเวทีการหารือและความร่วมมือที่มีอยู่แล้วของเจ้าหน้าที่ระดับสูงภายในกลุ่มประเทศอาเซียนและระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียนกับประเทศอื่น ๆ
- 3) เพื่อสนับสนุนความไว้วางใจ และความเชื่อมั่นระหว่างกัน โดยการสร้างความโปร่งใสและเปิดเผย

4) เพื่อเป็นแนวทางสำหรับการจัดตั้งประชาคมความมั่นคงอาเซียน ตามที่ระบุไว้ในปฏิญญาว่าด้วยความร่วมมืออาเซียนฉบับที่ 2 (Declaration of ASEAN Concord II หรือ Bali Concord II) และเพื่อสนับสนุนแนวทางตามแผนปฏิบัติการที่ประกาศไว้ที่เวียงจันทน์

นอกจากนี้ กรอบความร่วมมือ ADMM ได้พยายามให้ความสำคัญต่อการเพิ่มปฏิสัมพันธ์กับประเทศต่าง ๆ ในทุกระดับ เพื่อสร้างฐานรากของความร่วมมือให้แข็งแกร่ง ซึ่งจะช่วยส่งเสริมความเป็นประชาคมอาเซียน ภายใต้เสาหลักด้านประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน โดยขยายสาขาความร่วมมือไปยังกรอบการประชุมรัฐมนตรีกลาโหมอาเซียนกับประเทศคู่เจรจา (ASEAN Defence Minister's Meeting-Plus: ADMM-Plus) เพิ่มเติม

ADMM – Plus มีขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ ADMM ที่จะส่งเสริมให้ประเทศนอกภูมิภาคเข้ามาเกี่ยวข้องกับอาเซียนทั้งในลักษณะที่เป็นมิตรและเป็นประเทศคู่เจรจา เพื่อขยายความร่วมมือกับประเทศนอกภูมิภาคในการนำทรัพยากรและความสามารถที่มีอยู่มาพัฒนาประเทศสมาชิกร่วมกัน โดยริเริ่มความร่วมมือใน 5 ด้าน และเห็นชอบที่จะผลักดันให้เกิดความร่วมมือที่เป็นรูปธรรมอย่างแท้จริง คือ 1) การให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมและการบรรเทาภัยพิบัติ 2) ความมั่นคงทางทะเล 3) การแพทย์ทางทหาร 4) การต่อต้านการก่อการร้าย และ 5) การปฏิบัติการรักษาสันติภาพ

ทั้งนี้ การดำเนินความร่วมมือทั้งในกรอบ ADMM และ ADDM – Plus ยึดตามหลักการอาเซียน คือ ไม่แทรกแซงกิจการภายใน ใช้การตัดสินใจตามหลักฉันทามติ มีความยืดหยุ่นทั้งในระดับชาติและระดับภูมิภาค เคารพซึ่งอำนาจอธิปไตยของรัฐ โดยให้ระลึกไว้ว่า ADMM และ ADDM – Plus นี้ เป็นเวทีหารือในด้านการป้องกันและความมั่นคงร่วมกัน มิใช่ลักษณะของวงภาคีแบบพันธมิตรทางทหาร (พรพจน์ เมธาวุฒินันท์, 2555, น. 3)

2. การประชุมว่าด้วยประเด็นทางทะเลอาเซียน (ASEAN Maritime Forum: AMF) และการประชุมว่าด้วยประเด็นทางทะเลอาเซียนกับประเทศนอกภูมิภาค (Expanded ASEAN Maritime Forum: EAMF)

การประชุมว่าด้วยประเด็นทางทะเลอาเซียน หรือ AMF เป็นกิจกรรมความร่วมมือที่มีการจัดตั้งขึ้นมาตามแผนงานการจัดตั้งประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (APSC Blueprint) ที่กำหนดให้มีการส่งเสริมความร่วมมือทางทะเล โดยเป็นการจัดตั้งเวทีการประชุมหารือเรื่องความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเลของอาเซียน เนื่องจากประเด็นปัญหาทางทะเลเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นข้ามเขตแดนทางทะเลของประเทศต่าง ๆ อยู่เสมอ

ดังนั้น การแก้ปัญหาทางทะเลจึงต้องร่วมมือกันในระดับภูมิภาคและต้องแก้ไขเชิงบูรณาการเป็นองค์รวม ซึ่งตามแผนงานของ APSC Blueprint และกรอบเวที AMF ได้มุ่งเน้นความร่วมมือให้ครอบคลุมความมั่นคงทางทะเลรูปแบบใหม่ รวมถึงการต่อต้านภัยคุกคามรูปแบบใหม่ เช่น การก่อการร้าย การค้าของเถื่อน โจรสลัด การประมงที่ผิดกฎหมาย ยาเสพติด การเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย การค้ามนุษย์ และการให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมและบรรเทาสาธารณภัย รวมทั้งการพิทักษ์สิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยในการเดินเรือ

ซึ่งเป็นงานที่เรียกว่า งานยามฝั่งและการรักษากฎหมายในทะเล โดยการประชุม AMF ครั้งแรกจัดขึ้นเมื่อวันที่ 28 – 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2553 ณ เมืองสุราบายา ประเทศอินโดนีเซีย (กองการเมืองและความมั่นคงกรมาเซีย, 2558)

วัตถุประสงค์ของการประชุมว่าด้วยประเด็นทางทะเลอาเซียน (AMF)

- 1) เพื่อส่งเสริมความร่วมมือทางทะเลโดยการหารือในประเด็นทางทะเลที่เป็นที่สนใจหรือเป็นข้อกังวลร่วมกัน
- 2) เพื่อส่งเสริมและพัฒนาความเข้าใจร่วมกันระหว่างสมาชิกอาเซียนในประเด็นทางทะเลในระดับภูมิภาคและระดับนานาชาติ
- 3) เพื่อช่วยนำไปสู่การเสริมสร้างความไว้วางใจและการทูตเชิงป้องกัน
- 4) เพื่อเป็นเวทีแลกเปลี่ยนความเห็นและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง
- 5) เพื่อจัดการฝึกอบรมหรือให้ความรู้ทางทะเลระหว่างสมาชิกอาเซียน

สำหรับการดำเนินงานของการประชุมว่าด้วยประเด็นทางทะเลอาเซียน (AMF) ที่ผ่านมามีประเด็นสำคัญ อาทิ

- ให้มีการดำเนินการระงับข้อพิพาทและเขตแดนทางทะเลตามขั้นตอนและกรอบกฎหมายระหว่างประเทศและกลไกในกรอบอาเซียนโดยปราศจากการใช้ความรุนแรง และเห็นว่าอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (UNCLOS) เป็นพื้นฐานในการบริหารจัดการเกี่ยวกับประเด็นความมั่นคงทางทะเล ซึ่งครอบคลุมทั้งในเรื่องเสรีภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือ การอนุรักษ์ทรัพยากรและระบบนิเวศทางทะเล ตลอดจนสิทธิและหน้าที่ในกรณีที่เกิดความขัดแย้ง โดยประเทศที่เป็นภาคีของ UNCLOS ควรปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เพื่อส่งเสริมสันติภาพและความมั่นคงในภูมิภาค

- ให้มีการขยายความร่วมมือในการแบ่งปันแลกเปลี่ยนข้อมูลและประสบการณ์ระหว่างประเทศสมาชิก องค์กรระหว่างประเทศ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงการจัดการอบรมและการประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถและความไว้วางใจระหว่างกัน

- ให้มีการขยายความร่วมมือเกี่ยวกับเส้นทางการขนส่งทางน้ำที่เป็นเส้นทางสำคัญในอาเซียน โดยเฉพาะการขนส่งสินค้า เช่น การแก้ไขปัญหาโจรสลัด และการปล้นสะดม

- ให้มีการส่งเสริมและแลกเปลี่ยนแนวปฏิบัติที่ดีในการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล การพัฒนาชายฝั่ง การเพิ่มขีดความสามารถด้านการจัดการประมง เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยใช้กลไกในระดับภูมิภาคที่มีอยู่ การอนุรักษ์แนวปะการัง เพื่อคงความหลากหลายทางชีวภาพและความมั่นคงทางอาหาร

นอกจากเวทีการประชุม AMF เป็นความร่วมมือภายในสมาชิกอาเซียนแล้ว ต่อมาญี่ปุ่นได้มีข้อเสนอให้มีการจัดตั้งการประชุมว่าด้วยประเด็นทางทะเลอาเซียนกับประเทศนอกภูมิภาค (Expanded ASEAN Maritime Forum: EAMF) ซึ่งเป็นการจัดการประชุมในรูปแบบ Track 1.5 Maritime Forum โดยเป็นการใช้กลไกของการประชุม AMF ที่มีอยู่ให้มีปฏิสัมพันธ์กับประเทศนอกภูมิภาคในกรอบการประชุมผู้นำเอเชียตะวันออก (East Asia Summit: EAS) ได้แก่ จีน สาธารณรัฐเกาหลี ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา รัสเซีย อินเดีย

ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ โดยการประชุม EAMF ครั้งแรกจัดขึ้น เมื่อวันที่ 3 – 5 ตุลาคม พ.ศ. 2555 ณ กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ (กองอาเซียน 1 กรมอาเซียน, 2555ช, น. 2)

วัตถุประสงค์ของการประชุมว่าด้วยประเด็นทางทะเลอาเซียนกับประเทศนอกภูมิภาค (EAMF)

- 1) เพื่อเป็นเวทีสำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนในการมีปฏิสัมพันธ์ในประเด็นทางทะเลที่สำคัญกับผู้มีส่วนได้เสีย ประเทศคู่เจรจา และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง
- 2) เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือทางทะเลในกรอบอาเซียน โดยเฉพาะการประชุม AMF
- 3) เพื่อพัฒนาความร่วมมือทางทะเลอย่างเป็นรูปธรรมอันจะส่งเสริมการสร้างประชาคมอาเซียน
- 4) เพื่อสนับสนุนการเสริมสร้างขีดความสามารถอันจะนำไปสู่การสร้างประชาคมอาเซียน

สำหรับการดำเนินงานของการประชุมว่าด้วยประเด็นทางทะเลอาเซียนกับประเทศนอกภูมิภาค (EAMF) ที่ผ่านมา มีประเด็นสำคัญ อาทิ

- ข้อเสนอเกี่ยวกับทิศทางในอนาคตของ AMF และ EAMF โดยมีการเสนอให้แบ่งกลุ่มความร่วมมือทางทะเลเป็น 8 ด้าน คือ

1. การสร้างความไว้วางใจ (confidence building measures: CMBs) และการทูตในเชิงป้องกัน (preventive diplomacy)
2. การเสริมสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกัน (enhanced connectivity)
3. การส่งเสริมกรอบข้อมูลข่าวสารและการแบ่งปันข้อมูล (enhanced domain awareness and information sharing)
4. ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมและการบรรเทาภัยพิบัติ (humanitarian assistance and disaster relief: HADR) การค้นหาช่วยเหลือผู้ประสบภัยหรือผู้รอดชีวิต (search and rescue: SAR)
5. อาชญากรรมข้ามชาติและปัญหาข้ามพรมแดน (transnational crimes and cross border issues)
6. สิ่งแวดล้อม (environment)
7. การอนุรักษ์ทรัพยากร (conservation of resources)
8. การพัฒนาบรรทัดฐานร่วมกัน (norms)

- ข้อเสนอให้ AMF และ EAMF เป็นเวทีหารือในลักษณะ Track 1.5 ซึ่งเน้นการหารือในประเด็นยุทธศาสตร์ทางทะเลและการแก้ไขประเด็นคาบเกี่ยวต่าง ๆ ข้อเสนอเรื่องการจัดตั้งสถาบัน (institutionalization) ของ EAMF ผ่านโครงการฝึกอบรมหรือโครงการสัมมนาต่าง ๆ เป็นต้น

- ข้อเสนอเรื่องการจัดตั้ง ASEAN Coast Guard Forum เพื่อเป็นเวทีหารือสำหรับหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายทางทะเลในกรอบอาเซียน

- ให้มีความร่วมมือด้านการช่วยเหลือทางมนุษยธรรม การบรรเทาภัยพิบัติ และการค้นหาและกู้ภัย (HADR และ SAR)

- มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินการตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (UNCLOS) โดยเฉพาะพันธกรณีเรื่องการระงับข้อพิพาทโดยสันติวิธี ประสพการณ์ และกรณีศึกษาในการกำหนดขอบเขตของเขตเศรษฐกิจจำเพาะ หน้าที่ของรัฐในการเจรจา กำหนดขอบเขตหน้าที่ และความร่วมมือในทะเลเปิดหรือกึ่งปิด (กองการเมืองและความมั่นคง กรมอาเซียน, 2558)

3. กลไกความร่วมมือทางทะเลอื่น ๆ

นอกจากกลไกความร่วมมือในระดับโลกและระดับภูมิภาคแล้ว ประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีพื้นที่ทางทะเลยังแสวงหาความร่วมมืออื่น ๆ ระหว่างกัน เพื่อส่งเสริมความไว้วางใจ สร้างกลไก และดำเนินกิจกรรมความร่วมมือในด้านต่าง ๆ เพื่อต่อต้านภัยคุกคาม และการกระทำผิดกฎหมายทางทะเล อาทิ

1. ความร่วมมือในการร่วมลาดตระเวนในช่องแคบมะละกา (Malaca Straits Patrol: MSP) ซึ่งเป็นความร่วมมือของรัฐชายฝั่งช่องแคบมะละกา อันประกอบด้วยประเทศไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย และสิงคโปร์ ในการร่วมกันส่งเรือและอากาศยานไปลาดตระเวนในช่องแคบมะละกา รวมทั้งการสนับสนุนแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร เพื่อร่วมกันรักษาความมั่นคง และสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้สัญจรผ่านช่องแคบมะละกา ความร่วมมือดังกล่าวยังเป็นการแสดงถึงความรับผิดชอบของรัฐชายฝั่งช่องแคบมะละกา ในการดูแลรักษาความปลอดภัยของช่องแคบดังกล่าวด้วย (สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ, 2558, น. 91)

2. ความร่วมมือด้านความมั่นคงในระดับทวิภาคี อาทิ การลาดตระเวนร่วมของไทยกับมาเลเซีย และไทยกับเวียดนาม รวมทั้งการจัดประชุม Navy to Navy Talks ระหว่างกองทัพเรือของแต่ละประเทศ ซึ่งเป็นการเสริมสร้างความเข้าใจอันดี เป็นการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และขยายความร่วมมือในด้านต่าง ๆ รวมทั้งปรึกษาหารือและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นร่วมกัน (ภุชงค์ ประดิษฐ์ธีระ, ม.ป.ป.ก, น.7)

3. กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้นำทางทหารของอาเซียน (ASEAN Military Leaders Interactions) อาทิ การประชุมผู้บัญชาการทหารสูงสุดของอาเซียน การประชุมพหุภาคีระหว่างผู้บัญชาการทหารบกของอาเซียน การประชุมผู้บัญชาการทหารเรือของอาเซียน การประชุมผู้บัญชาการทหารอากาศของอาเซียน การประชุมด้านข่าวกรองทางทหารของอาเซียน และการพบปะกันของผู้ยิงปืนในกองทัพของอาเซียน (วชิรพร วงศ์นครสว่าง, ม.ป.ป., น. 64) สำหรับการประชุมผู้บัญชาการทหารเรือของอาเซียนนั้น ได้จัดให้มีขึ้นเป็นครั้งที่ 8 เมื่อเดือนสิงหาคม 2557 ที่กรุงเทพฯ ซึ่งในการประชุมดังกล่าว กองทัพเรือของทุกประเทศได้เห็นพ้องที่จะมีการฝึกกำลังร่วมกันเพื่อทำให้ภูมิภาคมีความมั่นคง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจัดการกับภัยคุกคามจากโจรสลัด การลักลอบค้ามนุษย์ทางทะเล และการช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล (“ผบ.ทร.เผยผลประชุมทหารเรืออาเซียนลุล่วง ไทยขอเป็นเจ้าภาพอีกครั้งปี 60 ครอบรอบ 50 ปีอาเซียน”, 2557)

4. บทวิเคราะห์

ปัจจุบัน อาเซียนมีกลไกความร่วมมือทางทะเลในระดับต่าง ๆ ทั้งแบบพหุภาคีและทวิภาคีหลายกรอบความร่วมมือ แต่กลไกความร่วมมือที่เป็นพหุภาคีนั้น จะมีประเทศนอกภูมิภาค ซึ่งรวมถึงประเทศมหาอำนาจร่วมอยู่ด้วย เนื่องจากทะเลในภูมิภาคนี้มีความสำคัญ เพราะเป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก สำหรับประเด็นที่ว่า กลไกความร่วมมือที่อาเซียนมีอยู่ในขณะนี้เพียงพอแล้วหรือไม่นั้น จากตัวอย่างกลไกความร่วมมือข้างต้นน่าจะสามารถตอบได้ว่ามีกลไกเพียงพอแล้ว แต่ผลสำเร็จของความร่วมมือต่าง ๆ นั้นยังมีข้อสงสัย ซึ่งมีนักวิเคราะห์หลายรายตั้งข้อสังเกตว่าความร่วมมือในระดับพหุภาคีจะประสบผลสำเร็จน้อยกว่าความร่วมมือในระดับทวิภาคี (ภุขงค์ ประดิษฐ์ธีระ, ม.ป.ป.ก, น. 10) นอกจากนี้ ในหลาย ๆ กิจกรรมความร่วมมือ โดยเฉพาะกิจกรรมที่เป็นลักษณะการประชุมสัมมนาในระดับพหุภาคี มักจะเกิดผลสำเร็จน้อย เนื่องจากแต่ละประเทศขาดความจริงจังในการนำผลหรือข้อตกลงของการประชุมไปปฏิบัติให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

ในที่นี้จะขอกล่าวถึงข้อจำกัดและอุปสรรคสำคัญที่เป็นสาเหตุทำให้ความร่วมมือในระดับพหุภาคีเกิดผลสำเร็จน้อย ดังนี้

1. ความอ่อนไหวต่อเรื่องอธิปไตย

นับตั้งแต่ยุคก่อตั้งจนถึงปัจจุบัน อาเซียนยังคงยึดมั่นในหลักการและวัฒนธรรมทางการทูตแบบวิถีอาเซียน ซึ่งได้แก่ 1) การเคารพในอำนาจอธิปไตยของประเทศสมาชิก และการไม่แทรกแซงกิจการภายในซึ่งกันและกัน 2) การใช้หลักฉันทามติในการตัดสินใจ ซึ่งเป็นการให้ความสำคัญกับการปรึกษาหารือ และการเห็นพ้องต้องกันในการตัดสินใจ และ 3) การระงับข้อพิพาทโดยสันติวิธี โดยไม่ใช้การรุกรานข่มขู่ หรือการใช้กำลังในการแก้ไขปัญหา หลักการและวัฒนธรรมทางการทูตในลักษณะนี้มีส่วนอย่างยิ่งในการสร้างความร่วมมือให้เกิดขึ้นระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และระหว่างอาเซียนกับประเทศภายนอกภูมิภาค โดยเฉพาะกับประเทศที่มีความอ่อนไหวทางการเมืองอย่างเช่นจีน แต่ในอีกด้านหนึ่งวิถีอาเซียนเป็นแนวทางที่ประเทศสมาชิกอาเซียนจะอ้างเพื่อละทิ้งการปฏิบัติตามข้อตกลงเมื่อเห็นว่ากระทบต่ออำนาจอธิปไตยหรือขัดต่อผลประโยชน์แห่งชาติ

แม้ว่าปัญหาของโลกยุคใหม่ซึ่งมีลักษณะข้ามพรมแดนและส่งผลในวงกว้าง ได้สะท้อนให้ผู้นำของอาเซียนเห็นว่าวิถีอาเซียนที่เปรียบเสมือนหัวใจของการดำเนินความร่วมมือนั้น ได้กลายเป็นอุปสรรคต่อการรวมกลุ่มในเชิงลึกและการดำเนินความร่วมมือในกรอบต่าง ๆ ของอาเซียน อันรวมถึงด้านความมั่นคงทางทะเลด้วย แต่การจะให้ประเทศอาเซียนละทิ้งอำนาจอธิปไตยของตนและหลักการไม่แทรกแซงกิจการภายในที่ยึดถือมานานกว่าสี่ทศวรรษ ย่อมไม่ใช่เรื่องง่าย เพราะประเทศสมาชิกอาเซียนยังคงมีความเป็นชาตินิยม และคำนึงถึงประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ ทั้งยังไม่พร้อมให้ประเทศอื่น ๆ เข้ามายุ่งเกี่ยวกับอำนาจและกิจการภายในอีกด้วย (อรณิช รุ่งธิพานนท์, 2557, น. 40-53) อันจะเห็นได้จากตัวอย่างของประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซีย ที่ระมัดระวังในการเข้าร่วมกิจกรรมความร่วมมือที่จะเกี่ยวข้องกับพื้นที่ช่องแคบมะละกา โดยไม่เข้าร่วมเวที ReCAAP เป็นต้น (ภุขงค์ ประดิษฐ์ธีระ, ม.ป.ป.ก, น. 10)

2. ข้อจำกัดเรื่องงบประมาณ

ประเทศในอาเซียนต่างมีข้อจำกัดเรื่องงบประมาณที่นำมาใช้ในกิจกรรมความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเล บางกิจกรรมไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในจำนวนที่เพียงพอ และบางกิจกรรมมีการใช้งบประมาณในการดำเนินการค่อนข้างสูง ทำให้ประเทศในภูมิภาคอาเซียนไม่สามารถดำเนินกิจกรรม หรือพัฒนาความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ได้ รวมทั้งทำให้เกิดข้อจำกัดด้านการสนับสนุนทั้งทางทรัพยากรบุคคลและกำลังทางเรือในการเข้าร่วมกิจกรรมความร่วมมือต่าง ๆ เช่น การประชุมทางวิชาการ และการจัดให้มีปฏิบัติการทางทหารร่วมกัน (การฝึกทหารผสม การลาดตระเวนทางทหารร่วมกัน การซ้อมรบ การปฏิบัติการกิจปราบปรามโจรสลัดหรือยาเสพติด) เป็นต้น (ภุชงค์ ประดิษฐ์ธีระ, ม.ป.ป.ก, น. 10) ซึ่งตามปกติแล้วประเทศที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับสูงสามารถจัดสรรงบประมาณเพื่อกิจกรรมความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลได้มาก อย่างไรก็ตาม ถ้าเกิดปัญหาเศรษฐกิจขึ้น อาจทำให้มีการปรับลดงบประมาณลง

ทั้งนี้ เป็นที่น่าสังเกตว่า ในขณะที่งบประมาณด้านความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาคมีอยู่อย่างจำกัด แต่งบประมาณด้านการทหารของบางประเทศในอาเซียนยังมีสัดส่วนในระดับสูง โดยการทุ่มงบประมาณทางการทหารเป็นไปเพื่อป้องกันเขตอำนาจอธิปไตยของประเทศ หรือเพื่อเสริมสร้างแสนยานุภาพทางการทหาร ซึ่งเป็นการสะท้อนให้เห็นว่า การจัดสรรงบประมาณเพื่อความมั่นคงของประเทศยังมีความสำคัญสูงสุด ส่วนงบประมาณเพื่อรักษาสันติภาพในภูมิภาคยังคงมาในลำดับรอง โดยจะเห็นได้จากกรณีการเสริมสร้างกองทัพเรือของมาเลเซีย สิงคโปร์ และเวียดนาม ที่เสริมสร้างกองทัพเรือโดยจัดให้มีกองกำลังเรือดำน้ำ พร้อมกับการเสริมกำลังทางอากาศ อันทำให้ขาดสมดุลของความมั่นคง (unbalancing of navy power) และอาจนำไปสู่ความขัดแย้งในอนาคตได้ (ธนิต โสรัตน์, 2555, น. 12)

3. ชีตความสามารถ

ชีตความสามารถด้านกำลังทางเรือของแต่ละประเทศที่แตกต่างกันย่อมบั่นทอนต่อความไว้วางใจระหว่างประเทศในภูมิภาค เนื่องจากการที่ประเทศเพื่อนบ้านบางประเทศที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดี หรือได้รับการสนับสนุนจากประเทศมหาอำนาจนอกภูมิภาคอาจทำให้มีการเสริมสร้างกำลังทางเรืออย่างต่อเนื่อง เช่น มาเลเซีย เมียนมาร์ และเวียดนาม ซึ่งหากประเทศเหล่านี้เห็นว่า กองทัพเรือของประเทศตนเองมีศักยภาพมากพอก็อาจจะคุกคาม หรือกดดันประเทศที่มีศักยภาพทางกองทัพเรือที่ด้อยกว่าเพื่อรักษาผลประโยชน์ของชาติตนเอง ซึ่งอาจทำให้เกิดภาวะการเผชิญหน้าด้วยกำลังทางเรือได้ นอกจากนี้ปัญหาด้านบุคลากร ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย จำเป็นต้องมีการเตรียมความพร้อมและฝึกอบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ให้ตรงภารกิจ และคุ้นเคยกับการประสานงานและปฏิบัติงานร่วมกันในระดับระหว่างประเทศ แต่ด้วยข้อจำกัดเรื่องภาษาในการสื่อสารระหว่างกัน อาจส่งผลให้เกิดการผิดร่วมนในลักษณะเชิงบูรณาการน้อย ทำให้บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานความมั่นคงทางทะเลขาดการฝึกซ้อม ขาดประสบการณ์ และขาดความชำนาญในการปฏิบัติงานร่วมกัน (सानนท์ เปล่งขำ, 2550, น. 88-90)

4. เหตุผลเรื่องความมั่นคงของชาติ

เหตุผลเรื่องความมั่นคงของชาติและความปลอดภัยของชาติเป็นข้อจำกัดหนึ่งของกิจกรรมความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเล เนื่องจากบางประเทศในอาเซียนมีกฎหมายระเบียบข้อบังคับ และวัฒนธรรม ที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการเข้าร่วมกิจกรรมความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเล เช่น เมียนมาร์ มีลักษณะทางวัฒนธรรมทางทหารที่ค่อนข้างปิดกั้น (closed military culture) ดังนั้น จึงเข้าร่วมกิจกรรมความร่วมมือทางทหารกับประเทศอื่น ๆ ค่อนข้างน้อย นอกจากนี้ ความขัดแย้งระหว่างประเทศในอาเซียนด้วยกัน ได้ส่งผลต่อสถานการณ์ความมั่นคงของกลุ่มประเทศในภูมิภาค โดยเฉพาะเรื่องพื้นที่เหลื่อมทับหรือทับซ้อน และพื้นที่ที่ยังไม่มีการปักปันเขตแดน (demarcation) ที่ชัดเจน เช่น กรณีข้อพิพาทบริเวณหมู่เกาะสแปรตลีย์ (Spratly Islands) หมู่เกาะพาราเซล (Paracel Islands) และเกาะอื่น ๆ ในบริเวณทะเลจีนใต้ ที่มีทรัพยากรน้ำมันและก๊าซธรรมชาติอันมหาศาลใต้ท้องทะเล ทำให้มีการอ้างสิทธิการเป็นเจ้าของเหนือดินแดนและการอ้างสิทธิในน่านน้ำใกล้เคียง ซึ่งนำไปสู่ปัญหาการใช้กำลังเพื่อแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรในพื้นที่ทางทะเล ทำให้บางประเทศในอาเซียนมีความจำเป็นต้องพัฒนาขีดความสามารถของกำลังรบ เพื่อป้องกันการรุกรานพื้นที่ทางทะเล และปกป้องการมีอำนาจอธิปไตยเหนือพื้นที่ทางทะเล หรือทรัพยากรทางทะเลจากประเทศคู่แข่งอย่างต่อเนื่อง จึงนับว่าเป็นเหตุผลหนึ่งที่สนับสนุนความมั่นคงของชาติ แต่กลายเป็นข้อจำกัดของกิจกรรมความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเล (ภุชงค์ ประดิษฐธีระ, ม.ป.ป.ก, น. 10)

บทที่ 5

กฎหมายที่เกี่ยวกับความมั่นคงทางทะเล

ในบทนี้ ขอนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมายบางส่วนที่มีความเกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางทะเล โดยนำเสนอเป็นสองส่วน คือ ส่วนที่หนึ่ง กฎหมายระหว่างประเทศ และส่วนที่สอง กฎหมายภายในประเทศ ดังนี้

ส่วนที่ 1 กฎหมายระหว่างประเทศ จำนวน 2 ฉบับ

1. อนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1958
2. อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: UNCLOS 1982)

ส่วนที่ 2 กฎหมายภายในประเทศ จำนวน 16 ฉบับ

1. พระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490
2. พระราชบัญญัติเพิ่มอำนาจตำรวจในการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางน้ำ พ.ศ. 2496
3. พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534
4. พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการค้าประเวณี พ.ศ. 2539
5. พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการค้ามนุษย์ พ.ศ. 2551
6. พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ. 2542
7. พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามยาเสพติด พ.ศ. 2519
8. พระราชบัญญัติฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติด พ.ศ. 2545
9. พระราชบัญญัติมาตรการในการปราบปรามผู้กระทำผิดเกี่ยวกับยาเสพติด พ.ศ. 2534
10. พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522
11. พระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. 2518
12. พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดียาเสพติด พ.ศ. 2550
13. พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน พ.ศ. 2490
14. พระราชบัญญัติควบคุมการส่งออกใบอนุญาตออกนอกราชอาณาจักรซึ่งอาวุธยุทโธปกรณ์และสิ่งที่ใช้ในการสงคราม พ.ศ. 2495
15. พระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ. 2530
16. พระราชกำหนดป้องกันการใช้อาวุธระเหย พ.ศ. 2533

ส่วนที่ 1 กฎหมายระหว่างประเทศ

พื้นที่ทางทะเลเป็นพื้นที่จำนวนมหาศาลครอบคลุมพื้นที่เป็นบริเวณกว้างถึงร้อยละ 71 ของพื้นที่ทั้งโลก เป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่มีความสำคัญ เป็นเส้นทางติดต่อคมนาคม และมีผลกระทบต่อความมั่นคงของรัฐ รัฐต่าง ๆ จึงมีความพยายามอย่างเต็มที่ในการขยายเขตอำนาจเพื่อควบคุมพื้นที่อาณาเขตทางทะเลให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะสามารถทำได้

แนวความคิดเกี่ยวกับกฎหมายทะเล มีวิวัฒนาการมาจากการใช้อำนาจเหนืออาณาเขตทางทะเลของรัฐ 2 กลุ่ม คือ 1) กลุ่มรัฐที่ต้องการขยายอำนาจตนเพื่อควบคุมอาณาเขตทางทะเล เป็นกลุ่มที่สนับสนุนแนวความคิดของการปิดทะเล (Close Sea หรือ Mare Clausum) ยึดถือแนวความคิดว่า รัฐต่าง ๆ สามารถเข้าครอบครองอาณาเขตทางทะเลได้เพราะเป็นการใช้สิทธิตามธรรมชาติ โดยอำนาจของรัฐจะขยายไปได้เท่าที่รัฐนั้นจะมีความสามารถ หรือประสิทธิภาพที่จะควบคุมท้องทะเลได้ ทำให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันในการกำหนดอาณาเขตทางทะเลของแต่ละรัฐ และ 2) กลุ่มซึ่งสนับสนุนหลักเสรีภาพในการเดินเรือและเสรีภาพในการทำประมงซึ่งสนับสนุนแนวความคิดในการเปิดทะเล (Open Sea หรือ Mare Liberum) หรือแนวความคิดเรื่องเสรีภาพในการใช้ท้องทะเล (freedom of the seas doctrine) โดยเห็นว่า ทะเลเป็นสมบัติของมวลมนุษยชาติทั้งปวง ไม่อาจตกเป็นทรัพย์สินของรัฐใด รัฐจึงไม่อาจใช้อำนาจอธิปไตยเหนือท้องทะเลได้ (จุมพต สายสุนทร, 2541, น.1-3) หลักเสรีภาพในการใช้ท้องทะเลนี้ได้กลายเป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศซึ่งได้ถูกประมวลและขยายความไว้ในอนุสัญญาหลายฉบับ (จตุรนต์ ธีระวัฒน์, 2550, น. 645)

แนวความคิดในการปิดทะเลนี้ ก็ยังคงได้รับการผลักดันจากรัฐมหาอำนาจให้นำมาใช้ในการกำหนดอาณาเขตทางทะเลอยู่ ดังจะเห็นได้จากการที่ประธานาธิบดี Harry S Truman ของสหรัฐอเมริกาได้ประกาศขยายเขตอำนาจรัฐเหนือทรัพยากรธรรมชาติบนไหล่ทวีป และยังได้อ้างสิทธิเหนือเขตการทำประมงในทะเลหลวงบางแห่งใน พ.ศ. 2488 ซึ่งการประกาศของสหรัฐอเมริกาได้กระตุ้นให้รัฐชายฝั่งในกลุ่มประเทศลาตินอเมริกาประกาศขยายเขตอำนาจรัฐเหนือไหล่ทวีป และบางประเทศได้มีการขยายเขตอำนาจรัฐออกไปถึง 200 ไมล์ทะเล ส่งผลกระทบต่อเสรีภาพในการใช้ท้องทะเลของรัฐอื่นด้วย ด้วยเหตุนี้สหประชาชาติจึงได้ให้ความสำคัญกับการขยายอำนาจของรัฐเหนืออาณาเขตทางทะเลมากขึ้น เนื่องจากแนวทางปฏิบัติของแต่ละรัฐยังมีความลักลั่นกันอยู่ โดยพยายามรวบรวมจารีตประเพณีระหว่างประเทศว่าด้วยการใช้ทะเลให้อยู่ในรูปอนุสัญญา (จุมพต สายสุนทร, 2541, น.3-6) และได้มีการจัดทำอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเลขึ้น 2 ฉบับ คือ อนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1958 (1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea) และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (The United Nations Convention on the Law of the Sea: UNCLOS 1982)

อนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1958

อนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1958 เกิดจากการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ครั้งที่ 1 (The First United Nations Conference on the Law of the Sea: UNCLOS I) ซึ่งได้จัดขึ้นระหว่างวันที่ 24 กุมภาพันธ์ - 27 เมษายน พ.ศ. 2501 (ค.ศ. 1958) ณ กรุงเจนีวา ประเทศ

สวีตเซอร์แลนด์ โดยมีผู้แทนจาก 86 ประเทศเข้าร่วมประชุม ที่ประชุมมีมติเห็นชอบ (adopt) อนุสัญญา 4 ฉบับที่รวมเรียกว่า “อนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1958” ซึ่งประกอบด้วยอนุสัญญา ดังนี้

1. อนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง (Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone: CTS)
2. อนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง (Convention on the High Seas: CHS)
3. อนุสัญญาว่าด้วยการทำประมงและการอนุรักษ์ทรัพยากรที่มีชีวิตในทะเลหลวง (Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas: CFCLR)
4. อนุสัญญาว่าด้วยไหล่ทวีป (Convention on the Continental Shelf: CCS)

สำหรับประเทศไทยได้ลงนาม (signature) อนุสัญญาฯ ทั้ง 4 ฉบับ เมื่อวันที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2501 (ค.ศ. 1958) และได้ให้สัตยาบัน (ratification) อนุสัญญาฯ ทั้ง 4 ฉบับ เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2511 และตามข้อ 29 วรรค 2 ข้อ 34 วรรค 2 ข้อ 18 วรรค 2 และข้อ 11 วรรค 2 ของอนุสัญญาฯ ทั้ง 4 ฉบับ ตามลำดับ อนุสัญญาฯ ทั้ง 4 ฉบับ มีผลบังคับต่อประเทศไทยเมื่อพ้น 30 วันนับแต่วันที่ได้มอบสัตยาบันแล้ว ดังนั้น อนุสัญญาฯ ทั้ง 4 ฉบับ จึงมีผลใช้บังคับต่อประเทศไทยในวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2511 (ประทีป มีคดีธรรม, 2557)

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

ในการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลครั้งที่ 3 (The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: UNCLOS III) ซึ่งเป็นการประชุมที่ใช้ระยะเวลานานเกือบ 9 ปี ระหว่างค.ศ. 1973 - 1982 มีผู้แทนจาก 159 ประเทศเข้าร่วมประชุม มีการประชุมทั้งสิ้น 11 สมัยประชุม และที่ประชุมมีมติเห็นชอบและรับรอง “อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982” UNCLOS เป็นอนุสัญญาใหม่ที่มีบทบัญญัติทำนองเดียวกันกับอนุสัญญากรุงเจนีวา ทั้ง 4 ฉบับข้างต้น แต่มีได้หมายความว่าอนุสัญญากรุงเจนีวาทั้ง 4 ฉบับนั้นจะสิ้นผลบังคับโดยอัตโนมัติแต่ประการใด อนุสัญญากรุงเจนีวาทั้ง 4 ฉบับ ยังคงมีผลใช้บังคับระหว่างประเทศไทยกับประเทศอื่น ๆ ที่มีได้เป็นภาคีของ UNCLOS อยู่ต่อไป แต่สำหรับประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญากรุงเจนีวาดังกล่าว และเป็นภาคีของ UNCLOS ด้วย ก็จะใช้บทบัญญัติของ UNCLOS นี้บังคับแก่ประเทศเหล่านั้นตามข้อ 311 ของ UNCLOS ที่ว่าให้ใช้ UNCLOS บังคับระหว่างรัฐภาคีเหนืออนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทะเลลงวันที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2501 (ประทีป มีคดีธรรม, 2557)

สำหรับประเทศไทยได้ให้สัตยาบันใน UNCLOS เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2554 และมีผลบังคับใช้กับประเทศไทยวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ. 2554 ตามข้อกำหนดในอนุสัญญาฉบับดังกล่าว โดยประเทศไทย เข้าเป็นภาคีสมาชิกลำดับที่ 162 และ UNCLOS มีผลบังคับกับไทยตั้งแต่วันที่ 14 มิถุนายน 2555 เป็นต้นมา (“อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ”, 2553) ในการนี้ ประเทศไทยได้ทำคำประกาศตามข้อ 310 ของ UNCLOS ว่าประเทศไทยจะทบทวนกฎหมายและข้อบังคับภายในของตนเพื่อให้สอดคล้องกับบทบัญญัติของ UNCLOS อย่างค่อยเป็นค่อยไป และได้แสดงท่าทีเพื่อรักษาสีทิวเกี่ยวกับเรื่องอื่น ๆ และ

ตามข้อ 298 ของ UNCLOS ว่าประเทศไทยไม่ยอมรับวิธีดำเนินการภาคบังคับที่มีผลบังคับเกี่ยวกับข้อพิพาทบางเรื่อง เช่น ข้อพิพาทเกี่ยวกับการตีความ UNCLOS การกำหนดขอบเขตทางทะเลข้อพิพาทเกี่ยวกับกิจกรรมทางทหาร เป็นต้น (ประทีป มีคดิธรรม, 2557)

อาณาเขตทางทะเลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดอาณาเขตทางทะเลออกเป็น 6 เขต คือ

1. น่านน้ำภายใน (internal water) คือ น่านน้ำทางด้านแผ่นดินของเส้นฐาน (baselines) แห่งทะเลอาณาเขต เช่น อ่าว แม่น้ำ ปากแม่น้ำ และทะเลสาบ ซึ่งรัฐชายฝั่ง (coastal state) มีอำนาจอธิปไตย (sovereignty) โดยสมบูรณ์เหนือน่านน้ำภายใน ในทำนองเดียวกับที่รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดน (territory) เรือต่างชาติที่จะเข้ามาในน่านน้ำภายในจะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐชายฝั่งก่อน

2. ทะเลอาณาเขต (territorial sea) คือ อาณาเขตทางทะเลซึ่งอยู่ถัดออกไปจากฝั่งทะเล หรือ ถัดออกไปจากน่านน้ำภายในหากรัฐชายฝั่งนั้นมีน่านน้ำภายใน มีความกว้างไม่เกิน 12 ไมล์ทะเลโดยวัดจากเส้นฐาน รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขต ห้วงอากาศ (air space) เหนือทะเลอาณาเขต พื้นดินท้องทะเล (sea bed) และดินใต้ผิวดิน (subsoil) แห่งทะเลอาณาเขตโดยสมบูรณ์เช่นเดียวกับน่านน้ำภายใน แต่มีข้อยกเว้นว่า เรือต่างชาติสามารถใช้สิทธิผ่านโดยสุจริต (right of innocent passage) เข้าไปในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งได้

3. เขตต่อเนื่อง (contiguous zone) คือ อาณาเขตทางทะเลของรัฐชายฝั่งที่อยู่ประชิดและถัดออกไปจากทะเลอาณาเขต มีความกว้างไม่เกิน 24 ไมล์ทะเลโดยวัดจากเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต รัฐชายฝั่งมีอำนาจเหนือเขตต่อเนื่องในการควบคุม ป้องกันปราบปราม และลงโทษการฝ่าฝืนกฎหมายและข้อบังคับของรัฐชายฝั่งว่าด้วยการศุลกากร (customs) การเข้าเมือง (immigration) การคลัง (fiscal) และการสุขาภิบาล (sanitary) ที่เกิดขึ้นในดินแดนหรือทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง

4. เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (exclusive economic zone: EEZ) คืออาณาเขตทางทะเลซึ่งอยู่ประชิดกับทะเลอาณาเขตและถัดออกไปในทะเล มีความกว้างไม่เกิน 200 ไมล์ทะเลโดยวัดจากเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต

เขตเศรษฐกิจจำเพาะเกิดขึ้นจากการที่รัฐชายฝั่งต้องการขยายเขตอำนาจออกไปในทะเลเพื่อการสำรวจและการใช้สอยทรัพยากรธรรมชาติในบริเวณนั้นเป็นสำคัญ โดยต้องไม่กระทบกระเทือนถึงเสรีภาพของรัฐอื่นทั้งเสรีภาพในการเดินเรือ เสรีภาพในการบินผ่าน เสรีภาพในการวางสายเคเบิลและท่อใต้ทะเล (จุมพต สายสุนทร, 2546 น. 92)

รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตย (sovereign rights) ในการสำรวจ (exploration) การแสวงประโยชน์ (exploitation) การอนุรักษ์ (conservation) และการจัดการ (management) ทรัพยากรธรรมชาติทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิตที่อยู่ทั้งที่พื้นดินท้องทะเล ดินใต้ผิวดินของพื้นดินท้องทะเล ห้วงน้ำเหนือพื้นดินท้องทะเล และ การใช้ทะเลเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจอื่น ๆ มีอำนาจทางกฎหมายจำเพาะในการสร้างเกาะเทียม สิ่งก่อสร้าง

ในทะเล การค้นคว้าวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล และการป้องกันรักษาภาวะแวดล้อมทางธรรมชาติบริเวณ เกาะเทียม หรือสถานีขุดเจาะน้ำมันในทะเล และรัฐชายฝั่งมีสิทธิกำหนดเขตปลอดภัยรวมสิ่งก่อสร้างตาม ความเหมาะสมทางภูมิศาสตร์ กว้างสุดไม่เกินระยะ 500 เมตร (แพติมศักดิ์ จารยะพันธุ์ และคณะ, 2550, น. 10)

5. ไหลทวีป (continental shelf) คือ พื้นดินท้องทะเลและดินใต้ผิวดินของบริเวณใต้ทะเลซึ่งขยาย ออกไปนอกทะเลอาณาเขตของรัฐตลอดแนวทอดยาวตามธรรมชาติ (natural prolongation) จากแผ่นดิน จนถึงริมนอกของขอบทวีป (continental margin) หรือจนถึงระยะ 200 ไมล์ทะเลจากเส้นฐานที่ใช้วัด ความกว้างของทะเลอาณาเขต ในกรณีที่ริมนอกของขอบทวีปขยายไปไม่ถึง 200 ไมล์ทะเล

ไหลทวีปอาจขยายออกไปได้อีกไม่เกิน 150 ไมล์ทะเล ในกรณีที่ความลาดชันของไหลทวีป มีความต่อเนื่องออกไปในทะเลและน้ำไม่ลึกเกินกว่า 2,500 เมตร แต่หากน้ำลึกเกินกว่านี้ ให้ขยายออกไปได้ อีกไม่เกิน 100 ไมล์ทะเลนับจากขอบนอกสุดของบริเวณที่น้ำลึก 2,500 เมตร แต่ไม่ว่ากรณีใด ๆ ก็ตาม ไหล ทวีปจะมีความกว้างรวมทั้งสิ้นเกินกว่า 350 ไมล์ทะเลนับจากเส้นฐานไม่ได้ (จตุรนต์ ธิระวัฒน์, 2550, น. 655)

รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยในการสำรวจและแสวงประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติทั้งที่มีชีวิตและ ไม่มีชีวิตซึ่งอยู่ติดกับที่บนพื้นดินใต้ท้องทะเลและใต้พื้นดินใต้ท้องทะเลบริเวณไหลทวีป

6. ทะเลหลวง (high seas) คือ ส่วนของทะเลซึ่งไม่ได้รวมอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ในทะเล อาณาเขต หรือในน่านน้ำภายในของรัฐ หรือในน่านน้ำหมู่เกาะ ไม่มีรัฐใดอาจอ้างเอาส่วนหนึ่งส่วนใดของ ทะเลหลวงมาอยู่ในอำนาจอธิปไตยของตนได้ รัฐต่าง ๆ สามารถใช้เสรีภาพแห่งทะเลหลวงได้ภายใต้เงื่อนไข ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา เช่น เสรีภาพในการเดินเรือ เสรีภาพในการบิน เสรีภาพในการวางสายเคเบิลและ ท่อใต้ทะเล เสรีภาพในการสร้างเกาะเทียมและสิ่งติดตั้งอื่น ๆ และเสรีภาพในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์

สำหรับประเทศไทย มีอาณาเขตทางทะเล (maritime zone) กว่า 350,000 ตารางกิโลเมตร ซึ่งมากกว่า 2 ใน 3 ของอาณาเขตทางบกที่มีอยู่ประมาณ 513,000 ตารางกิโลเมตร โดยมีความยาวของ ชายฝั่งทะเล ทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน รวมถึงช่องแคบมะละกาตอนเหนือ รวมความยาวชายฝั่งทะเลไทย ทั้งสิ้นกว่า 2,815 กิโลเมตร ครอบคลุม 23 จังหวัด ซึ่งคนไทยสามารถใช้ประโยชน์จากทะเลได้ทั้งในเขตทาง ทะเลของประเทศ และนอกเขตทางทะเลของประเทศด้วย (สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย, 2558)

ส่วนที่ 2 กฎหมายภายในประเทศ

ในส่วนนี้จะได้กล่าวถึงกฎหมายภายในประเทศ เพื่อให้ทราบถึงสภาพความมีอยู่ของกฎหมายความ มั่นคงทางทะเลของประเทศไทย และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการวิเคราะห์ แนวโน้มทางกฎหมายในเบื้องต้นที่มีผลกระทบต่อการใช้กฎหมายของไทยต่อไป ซึ่งในที่นี้จะขอ นำเสนอพระราชบัญญัติและพระราชกำหนดบางส่วนที่เกี่ยวกับความมั่นคงทางทะเล จำนวน 16 ฉบับ โดยเป็น การสรุปสาระสำคัญจากกฎหมายที่ได้จากค้นคว้าจากเว็บไซต์ข้อมูลทางกฎหมายของสำนักงานคณะกรรมการ กฤษฎีกา ดังนี้

1. พระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490 มีสาระสำคัญดังนี้ ให้มีการปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับการลักลอบนำข้าวและสินค้าอื่นบางอย่างออกทางทะเลให้ได้ผลดียิ่งขึ้น ในกรณีมีเหตุสงสัยว่ามีการกระทำความผิดเกี่ยวกับการนำข้าวหรือสินค้าอื่น หรือยาเสพติดออกไปนอก หรือเข้ามาในราชอาณาจักร หรือการที่คนต่างด้าวเข้ามา หรือนำคนต่างด้าวเข้ามาในราชอาณาจักร ให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจสืบสวนและสอบสวนได้ และมีอำนาจทำการหรือสั่งให้ทำการเท่าที่จำเป็น เช่น ตรวจ ค้น จับเรือ ยึดเรือที่จับไว้ และจับและควบคุมผู้ต้องหาว่ากระทำความผิดไว้ได้ไม่เกิน 7 วัน

ในส่วนของพระราชบัญญัติฉบับนี้มีการแก้ไขทั้งสิ้น 3 ครั้ง สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1.1 พระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำผิดบางอย่างทางทะเล (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522 มีสาระสำคัญคือ ให้ขยายอำนาจทหารเรือออกไปเพื่อให้มีอำนาจปราบปรามการลักลอบการนำข้าวหรือสินค้าอื่นออกทางลำน้ำที่ติดต่อกับต่างประเทศและทางลำน้ำที่ออกสู่ทะเลได้ด้วย

1.2 พระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำผิดบางอย่างทางทะเล (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2524 มีสาระสำคัญคือ ให้ขยายอำนาจทหารเรือออกไปเพื่อให้มีอำนาจปราบปรามการลักลอบการนำข้าวหรือสินค้าอื่นเข้ามาหรือการที่คนต่างด้าวเข้ามาหรือนำคนต่างด้าวเข้ามาในราชอาณาจักรโดยตรงทางทะเลหรือทางลำน้ำด้วย ซึ่งจะกระทบกระเทือนต่อความมั่นคงและความปลอดภัยของประเทศ

1.3 พระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำผิดบางอย่างทางทะเล (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2534 มีสาระสำคัญคือ ให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำความผิดต่อกฎหมายเกี่ยวกับยาเสพติด และกฎหมายเกี่ยวกับการประมงทางทะเลได้

2. พระราชบัญญัติเพิ่มอำนาจตำรวจในการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางน้ำ พ.ศ. 2496 มีสาระสำคัญดังนี้ เนื่องด้วยมีการจัดตั้งกองตำรวจน้ำขึ้นเพื่อทำหน้าที่ปราบปรามและป้องกันการกระทำความผิดทางอาญาในน่านน้ำไทยในความผิดเกี่ยวกับกฎหมายศุลกากร การเดินเรือ การประมง และการเข้าเมือง จึงต้องให้มีกฎหมายเพิ่มอำนาจบางอย่างไว้เพื่อให้การปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญาในน่านน้ำไทย ในเรือ หรือเรือเดินทะเล หรือในบริเวณท่าเรือสำหรับเรือซึ่งออกไปสู่หรือเข้ามาจากทะเลเป็นไปโดยมีประสิทธิภาพ

3. พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 มีสาระสำคัญดังนี้ เนื่องจากกองทัพเรือได้รับมอบหมายให้ดำเนินการปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดหรือการปล้นทรัพย์ทางทะเลทั้งในน่านน้ำอาณาเขต เขตเศรษฐกิจจำเพาะและทะเลหลวง ดังนั้น เพื่อให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจในการป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดและเป็นการสอดคล้องกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศและทางปฏิบัติของนานาประเทศ

4. พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการค้าประเวณี พ.ศ. 2539 มีสาระสำคัญดังนี้ การค้าประเวณีมีสาเหตุสำคัญมาจากสภาพเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งผู้กระทำการค้าประเวณีส่วนมากเป็นผู้ซึ่งด้อยสติปัญญาและการศึกษา จึงสมควรลดโทษให้กับบุคคลดังกล่าวและเปิดโอกาสให้ได้รับการคุ้มครอง

และพัฒนาอาชีพ เช่น การให้การอบรมฟื้นฟูจิตใจ การบำบัดรักษาโรค การฝึกอบรมและพัฒนาอาชีพ ตลอดจนพัฒนาคุณภาพชีวิต ในขณะเดียวกันเพื่อคุ้มครองเด็กและเยาวชนที่อาจถูกล่อลวงหรือชักพาไปเพื่อค้าประเวณี จึงต้องมีการกำหนดโทษบุคคลซึ่งกระทำความผิดในสถานการค้าประเวณี

5. พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการค้ามนุษย์ พ.ศ. 2551 มีสาระสำคัญดังนี้ มีการกำหนดลักษณะความผิดให้ครอบคลุมการกระทำเพื่อแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบจากบุคคลที่มีได้จำกัด แต่เฉพาะหญิงและเด็ก เช่น การนำบุคคลเข้ามาค้าประเวณีในหรือส่งไปค้านอกราชอาณาจักร บังคับใช้แรงงาน บริการหรือขูดรีด บังคับตัดอวัยวะเพื่อการค้าหรือการแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบประการอื่น ซึ่งได้กระทำในลักษณะองค์การอาชญากรรมข้ามชาติมากขึ้น โดยประเทศไทยได้ลงนามอนุสัญญาสหประชาชาติเพื่อต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติที่จัดตั้งในลักษณะองค์การ และพิธีสารเพื่อป้องกันปราบปรามและลงโทษการค้ามนุษย์โดยเฉพาะผู้หญิงและเด็ก รวมทั้งปรับปรุงการช่วยเหลือและคุ้มครองสวัสดิภาพผู้เสียหายให้เหมาะสมเพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้เสียหาย

6. พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ. 2542 มีสาระสำคัญดังนี้ มีการกำหนดมาตรการต่าง ๆ ให้สามารถดำเนินการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงินได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อปราบปรามการกระทำความผิดกฎหมาย โดยการนำเงินหรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดนั้น มากระทำการในรูปแบบต่าง ๆ อันถือเป็นการฟอกเงิน

ในส่วนของพระราชบัญญัติฉบับนี้มีการแก้ไขทั้งสิ้น 4 ครั้ง ดังนี้

6.1 พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ. 2542 พ.ศ. 2546 มีสาระสำคัญคือ เนื่องจากมีการแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายอาญากำหนดความผิดเกี่ยวกับการก่อการร้ายและการสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้าย ซึ่งเป็นการสนับสนุนทำให้การก่อการร้ายรุนแรงยิ่งขึ้น อันเป็นการกระทบต่อความมั่นคงของประเทศ คณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติได้ขอให้ทุกประเทศร่วมมือดำเนินการป้องกัน และปราบปรามการก่อการร้าย เพื่อแก้ปัญหาการก่อการร้ายให้ยุติลง จึงมีการกำหนดให้ความผิดฐานก่อการร้ายเป็นความผิดมูลฐานเพื่อนำมาตรการตามกฎหมายมาใช้ควบคู่กัน ซึ่งจะทำการบังคับใช้ประมวลกฎหมายอาญาในเรื่องนี้เป็นไปอย่างได้ผล เป็นกรณีฉุกเฉินที่มีความจำเป็นรีบด่วนอันมิอาจหลีกเลี่ยงได้ในการที่จะรักษาความปลอดภัยของประเทศและความปลอดภัยสาธารณะ

6.2 พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 มีสาระสำคัญคือ เพื่อให้การตรวจราชการประกอบอาชญากรรมเป็นไปอย่างได้ผลตามที่กฎหมายกำหนดไว้ และให้กระบวนการบังคับใช้กฎหมายป้องกันและปราบปรามการฟอกเงินสามารถดำเนินการไปด้วยความเรียบร้อย รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ จึงได้มีการกำหนดให้การกระทำความผิดอาชญาฐานอื่นที่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน หรือต่อความมั่นคงแห่งรัฐ หรือความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นความผิดมูลฐานนอกเหนือจากแปดความผิดมูลฐานที่ได้มีการกำหนดไว้ก่อนแล้ว

6.3 พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2552 มีสาระสำคัญคือ มีการกำหนดให้ผู้ประกอบอาชีพบางประเภทมีหน้าที่ต้องรายงานการทำธุรกรรมต่อสำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน และกำหนดมาตรการเกี่ยวกับการแสดงตน และการตรวจสอบเพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับลูกค้าของสถาบันการเงิน และผู้ประกอบอาชีพบางประเภทให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล

6.4 พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2556 มีสาระสำคัญคือ เห็นควรให้มีการกำหนดความผิดมูลฐานเพิ่มเติมและกำหนดกรอบของความผิดมูลฐานให้ชัดเจนเพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชนและมีการกำหนดอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน และสำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงินที่จะกำหนดนโยบายในการประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการฟอกเงินและเสนอแนะแนวทางเพื่อป้องกันความเสี่ยง และมีการกำหนดมาตรการคุ้มครองพยานเรื่องตำแหน่งที่มีเหตุพิเศษที่จะได้รับเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบข้าราชการพลเรือน และให้กรมสอบสวนคดีพิเศษสนับสนุนการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด หรือการดำเนินการกับทรัพย์สินเกี่ยวกับการกระทำความผิด รวมทั้งกำหนดให้มีคณะกรรมการเปรียบเทียบปรับ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

7. พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามยาเสพติด พ.ศ. 2519 มีสาระสำคัญดังนี้ กำหนดให้มีกฎหมายเพื่อกำหนดมาตรการ และให้อำนาจในการดำเนินการป้องกันและปราบปรามให้ได้ผลโดยเด็ดขาด และมีประสิทธิภาพ

ในส่วนของพระราชบัญญัติฉบับนี้มีการแก้ไขทั้งสิ้น 3 ครั้ง ดังนี้

7.1 พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามยาเสพติด (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2534 มีสาระสำคัญคือ เพื่อให้การป้องกันและปราบปรามผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับยาเสพติด และการดำเนินการเพื่อตรวจสอบทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

7.2 พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามยาเสพติด (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2543 มีสาระสำคัญคือ ให้นายกรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี มีอำนาจกำหนดมาตรการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดในสถานประกอบการได้เป็นการเฉพาะ และให้คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด มีอำนาจสั่งปิดสถานประกอบการ หรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตเป็นการชั่วคราว และให้อำนาจกรรมการเลขาธิการ รองเลขาธิการ และเจ้าพนักงานในการตรวจหรือทดสอบ หรือสั่งให้รับการตรวจ หรือทดสอบว่าบุคคลหรือกลุ่มบุคคลใด ๆ มีสารเสพติดอยู่ในร่างกายหรือไม่ได้ด้วย

7.3 พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามยาเสพติด (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2545 มีสาระสำคัญคือ มีการกำหนดเหตุให้ค้นได้โดยไม่ต้องมีหมายค้นไว้ชัดเจนตามมาตรา 238 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 และให้แก้ไขของค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด มีการกำหนดการบังคับบัญชา และอำนาจหน้าที่ในสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด และกำหนดให้คณะกรรมการที่ปรึกษา หรือ

คณะอนุกรรมการมีอำนาจทำการใด ๆ แทนคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดได้ และให้ผู้ซึ่งเจ้าพนักงานได้ขอให้ช่วยเหลือในการปฏิบัติหน้าที่มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการตรวจค้น จับ หรือตรวจ หรือทดสอบ หรือสั่งให้รับการตรวจ หรือทดสอบว่าบุคคล หรือกลุ่มบุคคลใด ๆ มีสารเสพติดในร่างกายหรือไม่ เพราะมีการกำหนดมาตรการพิเศษให้เจ้าพนักงานสามารถได้มาซึ่งข้อมูลข่าวสารในสิ่งสื่อสารที่ถูกใช้เพื่อประโยชน์ในการกระทำความผิดเกี่ยวกับยาเสพติด

8. พระราชบัญญัติฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติด พ.ศ. 2545 มีสาระสำคัญดังนี้ สมควรให้ขยายขอบเขตของการฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติดให้ครอบคลุมถึงผู้เสพและมีไว้ในครอบครอง และเพื่อจำหน่ายสมควรให้ขยายสถานที่เพื่อการตรวจพิสูจน์การเสพ หรือการติดยาเสพติด และสถานที่เพื่อการฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติดให้กว้างขวางขึ้น และสมควรรวมทรัพยากร เพื่อการฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติดเข้าด้วยกัน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

9. พระราชบัญญัติมาตรการในการปราบปรามผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับยาเสพติด พ.ศ. 2534 มีสาระสำคัญดังนี้ เพื่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการปราบปรามผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ในส่วนของพระราชบัญญัติฉบับนี้มีการแก้ไขทั้งสิ้น 1 ครั้ง ดังนี้

9.1 พระราชบัญญัติมาตรการในการปราบปรามผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับยาเสพติด (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2543 มีสาระสำคัญคือ ให้มีการปรับปรุงระยะเวลาในการยื่นคำร้องขอให้ศาลสั่งยึดทรัพย์สิน และการประกาศ และการกำหนดค่าใช้จ่ายในการประกาศคำร้องขอให้ศาลริบทรัพย์สินดังกล่าวเพื่อเอื้อประโยชน์ต่อการปฏิบัติราชการให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

10. พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522 มีสาระสำคัญดังนี้ ให้มีการปรับปรุงกฎหมาย เพื่อให้การปราบปรามและควบคุมยาเสพติดให้โทษเป็นไปโดยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และให้สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ

ในส่วนของพระราชบัญญัติฉบับนี้มีการแก้ไขทั้งสิ้น 4 ครั้ง ดังนี้

10.1 พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2528 มีสาระสำคัญคือ มีการกำหนดให้ฝิ่นเป็นยาเสพติดให้โทษ นอกจากนี้ยังกำหนดให้ยาเสพติดให้โทษประเภทพืชกระท่อมเป็นยาเสพติดให้โทษที่มีอันตรายน้อยกว่ายาเสพติดให้โทษประเภทกัญชา โดยกำหนดบทลงโทษของยาเสพติดให้โทษประเภทพืชกระท่อมให้ต่ำลง

10.2 พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2530 มีสาระสำคัญคือ มีการแก้ไขเพิ่มเติมนิยามถ้อยคำในพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522 ให้มีความชัดเจนขึ้น และแก้ไขบทบัญญัติเกี่ยวกับความหมาย และการจำหน่ายยาเสพติดให้โทษในประเภท 3 และการยึดยาเสพติดให้โทษให้มีความเหมาะสมตรงกับการปฏิบัติมากยิ่งขึ้น โดยเพิ่มบทกำหนดโทษในกรณีนี้ มีการปรับปรุงอัตรา

ค่าธรรมเนียมเพื่อให้สามารถเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตยาเสพติดให้โทษในประเภท 3 และใบอนุญาตมีไว้ครอบครองซึ่งยาเสพติดให้โทษในประเภท 4

10.3 พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2543 มีสาระสำคัญคือ มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522 ให้กระทรวงสาธารณสุขหรือผู้ซึ่งกระทรวงสาธารณสุขมอบหมายมีอำนาจทำลายยาเสพติดให้โทษที่ศาลชั้นต้นมีคำพิพากษาหรือมีคำสั่งให้ริบ หรือนำยาเสพติดให้โทษดังกล่าวไปใช้ประโยชน์ได้

10.4 พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2545 มีสาระสำคัญคือ ให้มีการแก้ไขโทษในความผิดเกี่ยวกับการมีไว้ในครอบครอง มีไว้ในครอบครองเพื่อจำหน่าย และจำหน่ายยาเสพติดให้โทษจำนวนเล็กน้อยให้มีโทษขั้นสูงสุดลดลง เพื่อให้มีความเหมาะสมกับความผิดและให้บุคคลซึ่งต้องท้าวเสพยาเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูสมรรถภาพตามกฎหมายว่าด้วยการฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติด และให้ศาลสามารถลงโทษได้เมื่อมีคำรับสารภาพโดยพนักงานอัยการไม่ต้องสืบพยานประกอบเสมอไปและให้ศาลสามารถใช้มาตรการรอกการกำหนดโทษหรือรอกการลงโทษได้กว้างขวางขึ้น และให้มีมาตรการให้ทางราชการสามารถขออนุญาตการผลิต นำเข้า ส่งออก จำหน่ายหรือมีไว้ครอบครอง ซึ่งยาเสพติดให้โทษเพื่อประโยชน์ในการป้องกันและปราบปรามอีกทั้งมีการเพิ่มมาตรการโดยการให้มีการค้นได้โดยไม่ต้องมีหมายค้น การให้มีอำนาจสั่งตรวจหรือทดสอบว่าบุคคลหรือกลุ่มบุคคลใดมียาเสพติดให้โทษอยู่ในร่างกายหรือไม่ เพิ่มขอบเขตให้ผู้เสพและมีไว้ครอบครองเพื่อจำหน่าย หรือผู้เสพหรือจำหน่ายซึ่งยาเสพติดให้โทษที่มีจำนวนเล็กน้อยมีโอกาสสมัครใจเข้ารับการบำบัดรักษาได้กว้างขวางขึ้น รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษให้ลดหลั่นกันตามความร้ายแรงของการกระทำความผิดและใช้มาตรการโทษปรับเป็นหลักในการลงโทษผู้กระทำความผิดที่มุ่งหมายทางเศรษฐกิจ มีการกำหนดมาตรการควบคุมการครอบครองเพื่อจำหน่ายยาทั่วไปซึ่งมีส่วนผสมของยาเสพติดให้โทษและกำหนดวิธีการ และการควบคุมการโฆษณาเกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษ การบำบัดรักษา สถานพยาบาลและผู้ประกอบวิชาชีพในสถานพยาบาลให้อยู่ในขอบเขตที่เหมาะสม

11. พระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. 2518 มีสาระสำคัญดังนี้ จากการศึกษาที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2514 ที่ประเทศออสเตรีย เพื่อเป็นการร่วมมือกับประเทศภาคีอื่น ๆ ในการควบคุมการผลิต การขาย การนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน หรือการมีไว้ในครอบครอง ซึ่งวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาททั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศมิให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของบุคคลและสังคม

ในส่วนของพระราชบัญญัติฉบับนี้มีการแก้ไขทั้งสิ้น 3 ครั้ง ดังนี้

11.1 พระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2528 มีสาระสำคัญคือ มีการกำหนดให้เภสัชกรขายวัตถุออกฤทธิ์ในประเภท 3 หรือประเภท 4 ให้กับกระทรวง ทบวง กรม สภากาชาดไทย องค์การเภสัชกรรมและสถาบันอื่นของทางราชการตามที่รัฐมนตรีประกาศในราชกิจจานุเบกษาได้ และแก้ไขหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขเกี่ยวกับการนำเข้าซึ่งวัตถุออกฤทธิ์ในประเภท 3 และเกี่ยวกับ

วิธีการส่งออกซึ่งวัตถุออกฤทธิ์ในประเภท 3 เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติยิ่งขึ้นอีกทั้งได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทกำหนดโทษให้ถูกต้อง

11.2 พระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535 มีสาระสำคัญคือ ให้มีบทบัญญัติเพื่อกำหนดปริมาณการครอบครองหรือใช้ประโยชน์ซึ่งวัตถุออกฤทธิ์ในประเภท 1 หรือประเภท 2 รวมทั้งให้มีบทบัญญัติห้ามเสพวัตถุออกฤทธิ์ในประเภท 1 หรือประเภท 2 เว้นแต่เป็นการเสพวัตถุออกฤทธิ์ในประเภท 2 ตามคำสั่งของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรม หรือผู้ประกอบโรคศิลปะแผนปัจจุบัน และให้มีบทบัญญัติห้ามมิให้ใช้อุบายหลอกลวงหรือขู่เข็ญให้ผู้อื่นเสพวัตถุออกฤทธิ์ และยังให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทกำหนดโทษให้มีความเหมาะสม เนื่องจากไม่มีบทยกเว้นสำหรับอุตสาหกรรมยาภายในประเทศที่ผลิตเพื่อการส่งออก และส่งออกซึ่งวัตถุออกฤทธิ์ในประเภท 2 ไปจำหน่ายในต่างประเทศ

11.3 พระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2543 มีสาระสำคัญคือ มีการกำหนดให้ในกรณีที่มีการยึดวัตถุออกฤทธิ์ตามพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นในกรณีที่ไม่มีการฟ้องคดีต่อศาลและไม่มีผู้ใดมาอ้างเป็นเจ้าของภายในเวลาที่กำหนดให้ตกเป็นของกระทรวงสาธารณสุข และหากมีการฟ้องคดีต่อศาลเมื่อศาลชั้นต้นมีคำพิพากษาหรือมีคำสั่งให้รับของกลางให้กระทรวงสาธารณสุขหรือผู้ซึ่งกระทรวงสาธารณสุขมอบหมายให้ทำลายหรือนำไปใช้ประโยชน์ได้โดยไม่ต้องรอให้คดีถึงที่สุด และมีการแก้ไขเพิ่มเติมให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ริบบรรดาวัตถุออกฤทธิ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ ยานพาหนะ หรือวัตถุอื่นเพื่อให้สอดคล้องเพิ่มเติมตามที่กฎหมายบัญญัติ

12. พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความเสพติด พ.ศ. 2550 มีสาระสำคัญดังนี้ ให้มีกฎหมายว่าด้วยวิธีพิจารณาความเสพติดโดยเฉพาะ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การสืบสวนสอบสวนโดยใช้เทคนิคการสืบสวนสอบสวนพิเศษ และกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับวิธีพิจารณาในศาลชั้นต้น การอุทธรณ์ ฎีกา และอายุความ และมีการกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับการบังคับชำระค่าปรับตามคำพิพากษาเพื่อให้ศาลพิจารณาพิพากษาและบังคับโทษคดีความเสพติดได้อย่างมีประสิทธิภาพ

13. พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน พ.ศ. 2490 มีสาระสำคัญดังนี้ ให้มีการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิดและดอกไม้เพลิง กับควบคุมสิ่งเทียมอาวุธปืน

ในส่วนพระราชบัญญัติฉบับนี้มีการแก้ไขทั้งสิ้น 8 ครั้ง ดังนี้

13.1 พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2491 มีสาระสำคัญคือ ได้มีการบัญญัติกำหนดเวลาในการขอรับใบอนุญาตใหม่ เมื่อใบอนุญาตเดิมสิ้นอายุลงและมีการกำหนดระวางโทษในกรณีที่ไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

13.2 พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2501 มีสาระสำคัญคือ มีการกำหนดให้แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายให้มีความชัดเจนขึ้น

และให้รัฐมนตรีมีอำนาจกำหนดว่าสิ่งใดเป็นอาวุธที่ใช้ในการสงคราม ซึ่งถือว่าเป็นอาวุธร้ายแรงที่ประชาชนไม่ควรจะมีไว้ในครอบครอง และเปิดโอกาสให้มีการจดทะเบียนการขอรับใบอนุญาตเพื่อให้ถูกต้องตามกฎหมาย และมีการกำหนดโทษให้เหมาะสมสำหรับผู้ที่ไม่มาจดทะเบียนตามกฎหมาย

13.3 พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2510 มีสาระสำคัญคือ มีการเปิดโอกาสให้บุคคลที่มีอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิดโดยมิชอบด้วยกฎหมายมาขอรับใบอนุญาตเพื่อให้ถูกต้องตามกฎหมายภายในระยะเวลาที่กำหนด และมีการแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษที่ใช้ลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดให้มีความเหมาะสม

13.4 พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2517 มีสาระสำคัญคือ ให้ศาลใช้ดุลพินิจในการพิพากษาคดีเกี่ยวกับบทลงโทษผู้มีเครื่องกระสุนปืนเพียงเล็กน้อยให้ได้รับโทษโดยความเป็นธรรม

13.5 พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2518 มีสาระสำคัญคือ มีการเปิดโอกาสให้บุคคลที่มีอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน และวัตถุระเบิดโดยมิชอบด้วยกฎหมายนำอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน และวัตถุระเบิดดังกล่าวมาขอรับอนุญาตให้ถูกต้องตามกฎหมายภายในระยะเวลาที่กำหนด

13.6 พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2522 มีสาระสำคัญคือ สมควรให้ประชาชนผู้ให้ความร่วมมือกับทหารและตำรวจในงานราชการเพื่อป้องกันและรักษาความมั่นคงของประเทศ และความสงบเรียบร้อยของประชาชน สามารถมีและใช้อาวุธบางประเภท และสามารถพาติดตัวไปได้ตามความเหมาะสม โดยไม่จำเป็นต้องอยู่ในกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับสำหรับประชาชนโดยทั่วไป และมีการแก้ไขเพิ่มเติมกำหนดโทษทางอาญาให้มีความเหมาะสมแก่ความร้ายแรงแห่งการกระทำความผิด และมีการกำหนดหลักเกณฑ์การมีและใช้อาวุธสำหรับเอกชนตลอดจนการให้กระทรวง ทบวง กรม และรัฐวิสาหกิจต่าง ๆ มีและใช้อาวุธได้ในกรณีที่มีความสำคัญต่อความมั่นคงของประเทศ และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมเข้ามามีส่วนในการควบคุมกิจการดังกล่าวโดยเป็นผู้รักษาการตามกฎหมายนี้ด้วย

13.7 พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2530 มีสาระสำคัญคือ มีการเปลี่ยนแปลงบทกำหนดโทษและยกเว้นโทษให้กับผู้มีอาวุธดังกล่าวตามกฎหมาย ในการที่จะนำอาวุธนั้นมามอบให้แก่นายทะเบียนท้องที่ภายในเวลาที่กฎหมายกำหนด

13.8 พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2543 มีสาระสำคัญคือ มีการแก้ไขอัตราธรรมเนียมใบอนุญาตให้มีและใช้อาวุธปืน และใบอนุญาตให้มีอาวุธปืนติดตัวให้มีความเหมาะสมกับสภาวการณ์ในปัจจุบัน

14. พระราชบัญญัติควบคุมการส่งออกปืนอกราชอาณาจักรซึ่งอาวุธยุทธภัณฑ์และสิ่งที่ใช้ในการสงคราม พ.ศ. 2495 มีสาระสำคัญดังนี้ สมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการส่งออกป

นอกราชอาณาจักร์ ซึ่งอาวุธยุทธภัณฑ์และสิ่งที่ใช้ในการสงครามเพื่อความปลอดภัยของประเทศและอำรงคไว้ซึ่งสันติภาพและความมั่นคงระหว่างประเทศ

15. พระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ. 2530 มีสาระสำคัญดังนี้ ให้มีการปรับปรุงกฎหมายฉบับนี้ให้มีความสอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน

16. พระราชกำหนดป้องกันการใช้อาวุธทะเล พ.ศ. 2533 มีสาระสำคัญดังนี้ ให้มีการกำหนดแนวทางการป้องกันการใช้อาวุธทะเลให้เป็นไปในทางที่ถูกต้องเพื่อรักษาไว้ซึ่งความปลอดภัยสาธารณะ

สรุปและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกฎหมายความมั่นคงทางทะเล

ประเทศไทยมีกฎหมายที่ใช้บังคับในเขตพื้นที่ทางทะเลเขตต่าง ๆ อันได้แก่ ทะเลอาณาเขต (territorial sea) เขตต่อเนื่อง (contiguous zone) ทะเลหลวง (The High Seas) ไหล่ทวีป (continental shelf) น่านน้ำภายใน (internal water) และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (executive economic zone) ทั้งที่เป็นกฎหมายภายในประเทศและกฎหมายระหว่างประเทศ โดยบังคับใช้ในเขตพื้นที่ที่ไทยมีเขตอำนาจ (jurisdiction) แต่อย่างไรก็ตาม ไทยยังมีเขตอำนาจเหนือการกระทำความผิดเพื่อความร่วมมือกันในการปราบปรามการกระทำความผิดรวม 5 ประการ คือ การค้าทาสหรือการค้ามนุษย์การปราบปรามโจรสลัด การกระจายเสียงโดยผิดกฎหมาย และการปราบปรามยาเสพติด โดยกฎหมายดังกล่าวได้กำหนดหลักการให้สอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศ ได้แก่ อนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1958 และมีการพัฒนาจนกลายเป็นอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 รวมทั้งพันธกรณีอย่างอื่นตามอนุสัญญาและบันทึกความร่วมมือ (MoU) ที่เกี่ยวกับความมั่นคงทางทะเลและความปลอดภัยในการเดินเรือ การรักษาสัตว์เลี้ยง การทำประมงโดยผิดกฎหมายและจรรยาบรรณในการทำประมงอย่างรับผิดชอบ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษากฎหมายความมั่นคงทางทะเลที่ได้กล่าวมาข้างต้น พบว่า ประเทศไทยยังมีความจำเป็นต้องพัฒนากฎหมายให้มีความทันสมัยเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน จากการค้าคว่ำรวบรวม และวิเคราะห์สภาพความพร้อมของกฎหมายความมั่นคงทางทะเล เพื่อสามารถนำไปวิเคราะห์ และสรุปได้ว่ามีกฎหมายและความร่วมมือระหว่างประเทศที่ไทยจำเป็นต้องปฏิบัติตาม โดยเฉพาะอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งไทยเพิ่งเข้าเป็นภาคีเมื่อ พ.ศ. 2554 และจะมีผลกระทบอย่างมากต่อระบบกฎหมายภายในประเทศของไทยที่ต้องมีการอนุวัติให้สอดคล้องกัน นอกจากนี้การพัฒนาบุคลากร และองค์ความรู้โดยเฉพาะในด้านกฎหมาย รวมทั้งอาจมีความจำเป็นต้องปรับโครงสร้างภายในของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะดังนี้

1. ควรมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายความมั่นคงทางทะเลให้เป็นฉบับเดียว หรือเป็นไปในแนวทางเดียวกัน เนื่องจากสภาพปัจจุบันการมีกฎหมายใช้บังคับจำนวนมากทำให้เกิดการซ้ำซ้อนกันของกฎหมายแต่ละฉบับและยังส่งผลกระทบให้เกิดการทับซ้อนในเรื่องอำนาจหน้าที่ในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ เนื่องจาก

กฎหมายแต่ละฉบับจะให้อำนาจกับเจ้าหน้าที่ต่างหน่วยงานกันตามความเหมาะสมของขอบเขตภารกิจและอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายจัดตั้งองค์กรบัญญัติไว้ และในกรณีที่กฎหมายแต่ละฉบับให้อำนาจในการปฏิบัติแก่หน่วยงานมากกว่าสองหน่วยงานขึ้นไปเป็นผู้ปฏิบัติก็ยิ่งทำให้เกิดความซ้ำซ้อนในทางปฏิบัติเพิ่มขึ้นอีก

นอกจากนี้ กฎหมายที่มีวัตถุประสงค์การกำหนดลักษณะความผิดและโทษที่แตกต่างหรือซ้ำซ้อนกันเป็นจำนวนมาก หากมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายความมั่นคงทางทะเลให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน หรือมีแนวทางเดียวกัน โดยมีการกำหนดลักษณะการกระทำผิด การลงโทษ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจเพื่อไม่ให้เกิดการซ้ำซ้อน ตลอดจนกำหนดวิธีการที่จะนำตัวผู้ต้องสงสัยว่ากระทำความผิดมาลงโทษ ไม่ว่าจะกระทำโดยหน่วยงานใดก็ตาม ก็จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและบังคับใช้กฎหมายทางทะเลได้เป็นอย่างดี ยิ่งไปกว่านั้นกฎหมายบางฉบับที่ใช้อยู่ปัจจุบันมีความล้าสมัย ไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ อีกทั้งยังไม่มีมีการแก้ไข ปรับปรุงให้ทันสมัยกับสถานการณ์ปัจจุบัน รวมทั้งบางฉบับยังจัดสรรอำนาจให้แก่หน่วยงานอย่างไม่เหมาะสม เนื่องจากมีการปรับหรือจัดส่วนราชการใหม่

2. ควรมีการดำเนินการจัดตั้งหน่วยงานรักษามลประโยชน์ของชาติทางทะเลในลักษณะของหน่วยเฉพาะกิจ โดยจัดทำเป็นคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ทั้งนี้โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 มาตรา 9 ซึ่งคาดว่าจะสามารถแก้ปัญหาของการขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานได้ในระดับที่น่าพอใจ ส่วนปัญหาความไม่พอเพียงของอำนาจหน้าที่นั้น ก็อาจแก้ไขโดยการให้หน่วยงานที่รับผิดชอบกฎหมายที่ตนเองรักษาการ ได้จัดทำคำสั่งหรือหนังสือมอบอำนาจหรือแต่งตั้งให้เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นใหม่นั้นเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายที่ตนยึดถือด้วยตามที่กฎหมายจะเปิดช่องอนุญาตให้กระทำได้พร้อมกับกำหนดอำนาจหน้าที่โดยให้มีอำนาจหน้าที่เฉพาะการช่วยเหลือประชาชนทางทะเลการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและ การบังคับใช้กฎหมายเฉพาะในพื้นที่ทางทะเล ส่วนอำนาจหน้าที่ในการอนุญาต อนุมัติออกกฎหรือคำสั่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทะเลรวมทั้งการบังคับใช้กฎหมายบนบก และในลำน้ำให้คงเป็นหน้าที่อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่บังคับใช้กฎหมายอยู่ตามเดิม แต่ในขณะเดียวกันก็มีข้อเสียของการตั้งหน่วยงานรักษามลประโยชน์ของชาติทางทะเลโดยอาศัยคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี คือเป็นการจัดตั้งหน่วยงานในลักษณะที่ไม่มีกฎหมายรองรับ ซึ่งจะเป็นการง่ายที่จะถูกแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกในอนาคต (กรมยุทธศึกษาทหารเรือ, 2554, น. 217)

3. รัฐบาลจะต้องเร่งแก้ปัญหาและเจรจาให้บรรลุข้อตกลงโดยเร็ว หรือกำหนดนโยบายที่ชัดเจนให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติในระหว่างการเจรจา ในกรณีที่มีการอ้างสิทธิพื้นที่ทับซ้อน (overlapping claim area) ในพื้นที่ด้านทะเลอันดามัน ในทะเลอาณาเขต บริเวณจังหวัดระนองกับพม่าและการอ้างสิทธิในเขตทางทะเลทับซ้อนระหว่างไทยกับกัมพูชาด้านอ่าวไทย ก็เป็นปัจจัยภายนอกที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายกระทำได้อย่างไม่เต็มที่ โดยต้องคำนึงถึงความสัมพันธ์และการเมืองระหว่างประเทศด้วย

4. ควรให้มีการจัดอบรมเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มพูนทักษะและองค์ความรู้ทางกฎหมายให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานต่าง ๆ ปัญหาการขาดความรู้ความเข้าใจของผู้สอบสวนดำเนินคดี ซึ่งส่วนใหญ่คือ พนักงานสอบสวนประจำสถานีตำรวจในพื้นที่ทางบกต่าง ๆ ที่ไม่คุ้นเคยกับคดีความผิดทางทะเล ซึ่งมีลักษณะพิเศษต่างจากกฎหมายทั่วไป เช่น ประมวลกฎหมายอาญา เป็นต้น (กรมยุทธศึกษาทหารเรือ, 2554, น. 214) เหล่านี้ทำให้กระบวนการสอบสวนและรวบรวมหลักฐานไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร จึงนับว่าเป็นปัญหาที่สำคัญอีกประการหนึ่ง ซึ่งสมควรจะได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมไม่ว่าจะเป็นรายฉบับหรือรวมเป็นฉบับเดียวกันก็ตาม เนื่องจากการมีกฎหมายใช้บังคับเพื่อให้ครอบคลุมเรื่องที่เกี่ยวข้องของทางทะเลตามที่มีกฎหมายอนุญาตให้กระทำได้ทั้งโดยกฎหมายภายในประเทศและระหว่างประเทศ ไม่สามารถดำเนินการได้เพียงหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง ซึ่งสามารถแก้ไขได้โดยการเสริมสร้างเรื่ององค์ความรู้ทางกฎหมาย ให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติที่ขาดความรู้ ทางกฎหมาย เนื่องจากต้องรับผิดชอบกฎหมายที่มีความสลับซับซ้อนจำนวนมากดังกล่าว รวมทั้งข้อจำกัดของรัฐธรรมนูญที่คุ้มครองสิทธิและเสรีภาพเพิ่มมากขึ้น จึงทำให้เจ้าหน้าที่เกิดความไม่แน่ใจ ในการปฏิบัติบางครั้งอาจตัดสินใจไม่ปฏิบัติ เพราะกลัวว่าจะถูกฟ้องร้อง และเรียกค่าเสียหาย

บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีพื้นที่ทางทะเลประมาณร้อยละ 80 ของพื้นที่ทั้งหมดในภูมิภาค และภูมิภาคนี้มีตำแหน่งที่ตั้งอยู่ระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งเป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างสองมหาสมุทร และเป็นเส้นทางคมนาคมหลักในการขนส่งสินค้าที่เชื่อมโลกตะวันตกและตะวันออกเข้าด้วยกัน ทั้งยังเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ รวมทั้งเป็นแหล่งผลิตสินค้าทางการเกษตรที่สำคัญของโลก ขณะเดียวกันการกระทำผิดทางทะเลหรือความขัดแย้งเกิดขึ้นในภูมิภาคนี้ย่อมส่งผลกระทบต่อ การดำเนินกิจกรรมทางทะเลในวงกว้าง ไม่เพียงแต่กระทบต่อความมั่นคงและผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศใดประเทศหนึ่ง หรือจำกัดเฉพาะอยู่ในภูมิภาคนี้เท่านั้น แต่ยังส่งผลกระทบต่อในภาพรวมถึงประเทศในภูมิภาคอื่น ๆ ที่เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับภูมิภาคนี้และอาเซียนด้วย

ดังนั้น เพื่อธำรงไว้ซึ่งความความมั่นคงและความสงบสุขของภูมิภาคนี้ อาเซียนจึงให้ความสำคัญกับการสร้างความร่วมมือทางทะเลระหว่างประเทศสมาชิก ทั้งในลักษณะการแบ่งปันแลกเปลี่ยนข้อมูลและประสบการณ์เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถและความไว้วางใจระหว่างกัน การส่งเสริมความร่วมมือในการแก้ไขและป้องกันปัญหาภัยคุกคามที่มีผลกระทบต่อความมั่นคง และผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศสมาชิกอาเซียน รวมทั้งส่งเสริมความร่วมมือด้านทรัพยากรทางทะเล การเพิ่มขีดความสามารถด้านการจัดการประมงเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน การรักษาสัตว์เลื้อยคลานทางทะเล การพัฒนาชายฝั่ง การอนุรักษ์แนวปะการัง เพื่อคงความหลากหลายทางชีวภาพและความมั่นคงทางอาหาร การส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากเครือข่ายศูนย์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนสนับสนุนแนวทางการแก้ไขปัญหาข้อพิพาททางทะเลโดยการเคารพกฎหมายระหว่างประเทศ เช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (United Nations Convention on the Law of the Sea: UNCLOS) เป็นต้น

ในส่วนของแผนการจัดตั้งประชาคมอาเซียน ความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเลได้มีการกำหนดไว้ในแผนการจัดตั้งประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political-Security Community Blueprint: APSC Blueprint) เพื่อบูรณาการความร่วมมือด้านความมั่นคง ส่งเสริมให้มีการพิจารณาประเด็นปัญหาภัยคุกคามทางทะเลร่วมกัน ตลอดจนการพัฒนาปรับปรุงกลไกความร่วมมือ กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดการกับภัยทางทะเลและลดทอนความขัดแย้งเรื่องเขตแดนระหว่างประเทศสมาชิกและประเทศภายนอกภูมิภาค นอกจากนี้ อาเซียนยังได้ขยายความร่วมมือที่เกี่ยวข้องทางทะเลกับภายนอกภูมิภาค โดยดำเนินการผ่านกลไกต่าง ๆ เพื่อรักษาความมั่นคงทางทะเลทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค อาทิ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย (ReCAAP) กรอบการประชุมกองทัพเรือภูมิภาคมหาสมุทรแปซิฟิกตะวันตก (WPNS) และการประชุมอาเซียนว่าด้วยความร่วมมือด้านการเมืองและความมั่นคงในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก (ARF) เป็นต้น

จากข้างต้น อาเซียนมีกลไกความร่วมมือทางทะเลในระดับต่าง ๆ พอสมควรแล้ว แต่ผลสำเร็จของความร่วมมือต่าง ๆ นั้นยังเป็นที่สงสัย โดยมีข้อสังเกตว่าความร่วมมือในระดับพหุภาคีประสบผลสำเร็จน้อยกว่าความร่วมมือในระดับทวิภาคี โดยเฉพาะกิจกรรมที่เป็นลักษณะการประชุมสัมมนาในระดับพหุภาคีมักจะเกิดผลสำเร็จน้อย เนื่องจากแต่ละประเทศขาดความจริงจังในการนำข้อตกลงของการประชุมไปปฏิบัติให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

สำหรับประเทศไทย ในฐานะที่เป็นสมาชิกของอาเซียน และมีข้อผูกพันภายใต้ข้อตกลงระหว่างประเทศทางทะเล อาทิ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (UNCLOS) ประเทศไทยย่อมมีพันธกรณีที่ต้องปฏิบัติตาม และนำไปปฏิบัติให้บรรลุผลสำเร็จภายในประเทศ โดยเป็นการดำเนินการในรูปของการกำหนดนโยบาย จัดทำแผนงาน ปรับปรุงโครงสร้าง และภารกิจของหน่วยงานภาครัฐ รวมทั้งจัดให้มีการแก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับข้อผูกพันระหว่างประเทศด้วย

ข้อเสนอแนะ

ในที่นี้ ขอนำเสนอข้อเสนอแนะในภาพรวมสำหรับการดำเนินงานด้านความมั่นคงทางทะเลในระดับประเทศและระหว่างประเทศ ดังนี้ (सानนท์ เปล่งข้า, 2550, น. 90-95)

1. ข้อเสนอแนะภายในประเทศ

1.1 การผลักดันให้นโยบายความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลมีความเป็นเอกภาพ เพื่อแสดงทิศทางในภาพรวมด้านความมั่นคงทางทะเลของประเทศให้ทั้งกองทัพเรือและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสามารถใช้เป็นพื้นฐานในการปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวข้องได้อย่างครอบคลุมและสอดคล้องกัน ทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติ

นโยบายความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลเปรียบเสมือนยุทธศาสตร์ของประเทศในการดำเนินการเพื่อปกป้อง ค้ำครอง และรักษาสิทธิอำนาจอธิปไตยทางทะเล และเพื่อให้เกิดความสงบเรียบร้อยปลอดภัย ตลอดจนมีบรรยากาศที่เอื้ออำนวยต่อการใช้ประโยชน์จากทะเล ทั้งนี้ นโยบายความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลควรมีการกำหนดกรอบทิศทาง การปฏิบัติที่ชัดเจน เพื่อให้หน่วยปฏิบัติสามารถนำไปใช้เป็นเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ของหน่วยแล้วจึงกำหนดยุทธศาสตร์หรือแผนกลยุทธ์ในระดับหน่วย ซึ่งหากมีการประเมินปัจจัยผลกระทบต่าง ๆ อย่างเป็นระบบและครอบคลุมทุกมิติ จะทำให้ได้นโยบายความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลที่เหมาะสม สอดคล้องกับสถานการณ์และสถานะของประเทศจนสามารถแปรไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมมากที่สุด ปัจจุบัน สำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ (สมช.) เป็นหน่วยงานหลักในการกำหนดนโยบายความมั่นคงทางทะเล ซึ่งมีเนื้อหาเป็นกรอบที่มีลักษณะค่อนข้างเปิดกว้าง เพื่อให้ครอบคลุมความต้องการของหน่วยปฏิบัติและหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้นโยบายขาดการจัดลำดับความสำคัญ และให้อิสระแก่หน่วยปฏิบัติในการกำหนดทิศทาง การปฏิบัติของแต่ละหน่วยเองค่อนข้างมาก ทำให้เกิดทิศทาง การปฏิบัติงานที่ไม่สอดคล้องกัน หรืออาจซ้ำซ้อนได้ จึงควรปรับปรุงกระบวนการในการจัดทำ หรือ กำหนดนโยบายความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลให้รัดกุม และมีทิศทางที่ชัดเจนขึ้น

1.2 การประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานทางทะเลต่าง ๆ ในประเทศ เพื่อให้เกิดการบูรณาการขีดความสามารถของหน่วยปฏิบัติต่าง ๆ อย่างแท้จริง ลดความซ้ำซ้อน เพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรในภาพรวมของประเทศ

การจัดการด้านความมั่นคงทางทะเลของไทยที่ผ่านมา มีศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) เป็นหน่วยงานหลักในการประสานความร่วมมือในการปฏิบัติของ 5 หน่วยปฏิบัติการหลัก ได้แก่ กองทัพเรือ กรมศุลกากร กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กรมประมง และกองตำรวจน้ำ ตลอดจนหน่วยปฏิบัติการร่วมอีกเป็นจำนวนมากที่ครอบคลุมหน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรักษากฎหมายและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล รวมถึงหน่วยงานและองค์กรภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในฐานะผู้ใช้ประโยชน์จากทะเล ดังนั้น ในฐานะที่ ศรชล. เป็นหน่วยงานหลักของการดูแลความมั่นคงทางทะเล จึงควรมีการเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งหมดของหน่วยงานทางทะเลต่าง ๆ มาที่ระบบของ ศรชล. นอกจากนี้ควรต้องพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสารและการช่างกรองของหน่วยงานทางทะเลอื่น ๆ ให้เข้าสู่ระบบ ศรชล. อย่างเป็นอัตโนมัติ เพื่อให้ ศรชล. สามารถทำหน้าที่ในลักษณะศูนย์รวบรวม วิเคราะห์ และกระจายข่าวทางทะเล (Maritime Information Sharing Center: MISC) ซึ่งจะสามารถบูรณาการข้อมูลข่าวสารและการช่างกรองทั้งหน่วยงานภายในประเทศ และเป็นช่องทางในการเชื่อมโยงข้อมูลกับองค์การระหว่างประเทศ ตลอดจนหน่วยงานด้านความมั่นคงทางทะเลของต่างประเทศได้อย่างเป็นรูปธรรม อีกทั้งเพื่อเป็นการเพิ่มการรับรู้ข่าวสารและการปฏิบัติงานของ ศรชล. ต่อประชาชนและองค์กรทั้งภาครัฐและเอกชน จึงควรพัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์ด้านความมั่นคงทางทะเลโดย ศรชล. ผ่านทางสื่อต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานต่าง ๆ ได้รับรู้และใช้ประโยชน์จากข้อมูลข่าวสารได้อย่างรวดเร็ว

1.3 ควรเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการปรับปรุงกฎหมายด้านความมั่นคงทางทะเล โดยการบูรณาการกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดและความมั่นคง รวมทั้งด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลให้เป็นกฎหมายฉบับเดียว ที่ครอบคลุมอำนาจการตรวจค้น จับกุมและดำเนินคดี อันจะส่งผลให้ทุกหน่วยงานสามารถปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายทดแทนกันได้ ซึ่งเท่ากับเป็นการบูรณาการขีดความสามารถของทุกหน่วยงานด้านความมั่นคงทางทะเล

2. ข้อเสนอแนะระดับระหว่างประเทศ

2.1 การประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการรับมือกับปัญหาที่มีลักษณะข้ามชาติ ที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางทะเลของไทย

ความร่วมมือระหว่างประเทศเป็นสิ่งสำคัญอีกประการหนึ่ง เนื่องจากปัญหาความมั่นคงทางทะเลเป็นปัญหาที่มีลักษณะข้ามชาติ และเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เช่น ความขัดแย้งในเรื่องผลประโยชน์ทางทะเลหรือการกระทำผิดกฎหมายทางทะเลในประเทศหนึ่ง โดยบุคคลหรือกลุ่มบุคคลอีกประเทศหนึ่ง ด้วยเรือหรือยานพาหนะที่จดทะเบียนในอีกประเทศหนึ่ง และเป้าหมายที่ถูกกระทำอาจเป็นเรือหรือบุคคลอีกประเทศหนึ่งก็ได้ ซึ่งความยุ่งยากซับซ้อนเหล่านี้ เป็นคุณลักษณะเฉพาะของปัญหา

ความมั่นคงทางทะเลที่ต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างประเทศในการกำหนดบรรทัดฐานและความเข้าใจที่ตรงกันในการจัดการกับปัญหาดังกล่าว

ที่ผ่านมา ความร่วมมือระหว่างประเทศในด้านความมั่นคงทางทะเลจะเน้นในการยอมรับสิทธิ และอำนาจอธิปไตยตามกรอบของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 มาตรการความปลอดภัยในการใช้ทะเลขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ รวมถึงอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการประทำผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ค.ศ. 1988 ส่วนในระดับภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก ได้มีความพยายามในการร่วมมือด้านความมั่นคงในลักษณะ cooperative security เพื่อส่งเสริมความไว้วางใจและโปร่งใสในแนวทางต่าง ๆ โดยเฉพาะกรอบการประชุมอาเซียนว่าด้วยความร่วมมือด้านการเมืองและความมั่นคงในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก (ARF) และกรอบการประชุมกองทัพเรือภูมิภาคมหาสมุทรแปซิฟิกตะวันตก (WPNS) ที่มีหัวข้อสำคัญในการส่งเสริมความร่วมมือทางทะเลด้วย

ในส่วนของประเทศไทย ความร่วมมือระหว่างประเทศดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ถือเป็นความร่วมมือในระดับนโยบายของประเทศ มีหน่วยงานหลักในการดำเนินการ คือ กระทรวงการต่างประเทศ ซึ่งจะพิจารณากำหนดท่าทีหรือจุดยืนของประเทศร่วมกับสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ และหน่วยปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง เช่น กองทัพเรือ กรมศุลกากร กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กรมประมง และกองตำรวจน้ำ เป็นต้น สำหรับความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับปฏิบัติ ส่วนใหญ่เป็นความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่มีอำนาจบังคับใช้กฎหมายในทะเลโดยเฉพาะกองทัพเรือ ซึ่งมีความร่วมมือทั้งในกรอบทวิภาคีและพหุภาคี โดยเป็นความร่วมมือในด้านการฝึกและการลาดตระเวนร่วมกับบางประเทศ การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างกัน และการปฏิบัติการร่วมกันในบางกรณี ซึ่งที่ผ่านมา มีผลการปฏิบัติจนเป็นที่ยอมรับในประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นการส่งเสริมองค์การความร่วมมือทางทะเลในระดับภูมิภาคมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

2.2 การดำเนินการตามมาตรการสร้างความไว้วางใจและความร่วมมือทางทะเล เพื่อให้เกิดแนวทางการใช้กำลังทางเรือในลักษณะที่เป็นมิตรในการแสวงประโยชน์ร่วมกันในเขตทับซ้อนทางทะเล ลดความขัดแย้งและเพิ่มความรับผิดชอบต่อความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้านร่วมกัน อาทิ

- ทำความเข้าใจกับประเทศเพื่อนบ้านให้เห็นความจำเป็นที่กำลังทางเรือของกองทัพเรือต้องปฏิบัติตามกฎหมายในพื้นที่เขตทับซ้อนทางทะเล และชักจูงให้เห็นถึงความสำคัญของการลาดตระเวนร่วมเพื่อรักษาความมั่นคงทางทะเลร่วมกันในพื้นที่ที่ยังคงมีปัญหา ด้วยการจัดทำบันทึกความเข้าใจ (memorandum of understanding: MoU) และระเบียบปฏิบัติประจำว่าด้วยการจัดระเบียบทางทะเลและการลาดตระเวนร่วม รวมทั้งการติดตั้งช่องทางสื่อสารในระดับต่าง ๆ เพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการป้องกันวงนอก (outer ring defense) ต่อไป

- จัดให้มีการแลกเปลี่ยน การเยี่ยมเยือนระหว่างผู้นำกองทัพเรือและผู้บังคับบัญชาระดับสูง รวมทั้งผู้บังคับบัญชาของหน่วยงานในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องทั้งของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้มีโอกาส

เสริมสร้างความเข้าใจ และความสัมพันธ์อันดีอันจะนำไปสู่การเจรจาปรองดองในการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นระหว่างประเทศ

- จัดให้มีการฝึกและการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างกองทัพเรือไทยกับกองทัพเรือประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้สามารถร่วมกันในการแก้ไขปัญหาการกระทำผิดกฎหมายทางทะเลให้สามารถดำเนินการไปในแนวทางเดียวกันและเป็นไปตามหลักปฏิบัติที่นานาชาติได้รับรองไว้แล้ว เช่น การป้องกันและปราบปรามขบวนการลำเลียงยาเสพติดทางทะเล หรือการกระทำอันเป็นโจรสลัด เป็นต้น

- จัดให้มีการเยี่ยมเยือนของกำลังทางเรือและอากาศยานระหว่างกองทัพเรือกับกองทัพเรือประเทศเพื่อนบ้านอย่างสม่ำเสมอ

พื้นที่ทางทะเลและกิจกรรมที่เกิดขึ้นในท้องทะเลของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีความสำคัญต่ออาเซียนในหลากหลายด้าน ทั้งด้านความมั่นคง เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการพัฒนา ประเทศอาเซียนแต่ละประเทศจำเป็นต้องทบทวนนโยบาย กฎหมาย มาตรการ และการปฏิบัติที่ใช้อยู่ในปัจจุบันไปอย่างมีประสิทธิภาพและสนับสนุนความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาคหรือไม่ ในขณะเดียวกันแต่ละประเทศในฐานะสมาชิกของอาเซียน จำเป็นต้องบูรณาการความร่วมมือให้มีความเข้มแข็งและเข้มข้นมากขึ้น เพื่อให้กิจกรรมทางทะเลของภูมิภาคเป็นไปอย่างราบรื่นและก้าวหน้า รวมทั้งมีกลไกที่ดีที่สามารถแก้ไขปัญหาทางทะเลลดทอนความขัดแย้ง ตลอดจนรับมือกับความท้าทายใหม่ ๆ ที่จะเกิดขึ้นจากการรวมตัวกันเป็นประชาคมอาเซียนในอนาคต ทั้งนี้ คงจะปฏิเสธไม่ได้ว่าความเข้มแข็งของอาเซียนก็คือความเข้มแข็งของภูมิภาค ความเข้มแข็งของภูมิภาคก็คือความเข้มแข็งของโลก ในยุคโลกาภิวัตน์ แม้จะทำให้โลกมีความใกล้ชิดกันมากขึ้น แต่เมื่อประเทศใดประเทศหนึ่งอ่อนแอ ภูมิภาคใดภูมิภาคหนึ่งอ่อนแอ ก็ย่อมส่งผลกระทบต่อเนื่องไปยังพื้นที่อื่น ๆ ของโลกเช่นกัน ดังนั้น ความร่วมมือทางทะเลของประเทศอาเซียน จึงไม่ใช่เป็นเพียงประโยชน์สำหรับประเทศใดประเทศหนึ่งหรือภูมิภาคเท่านั้น แต่เป็นประโยชน์สำหรับโลกด้วย

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ. (มกราคม 2557).

สมาคมแห่งภูมิภาคมหาสมุทรอินเดีย. สืบค้น 7 พฤษภาคม 2558 จาก

<http://www.mfa.go.th/IORA>

กรมยุทธศึกษาทหารเรือ. (2554). แนวโน้มเทคโนโลยีและความมั่นคงทางทะเล: แรงขับเคลื่อนเพื่อการ

พัฒนาสมุทธานุภาพไทย. สืบค้น 6 พฤษภาคม 2558 จาก

[http://www.navedu.navy.mi.th/stg/databasestory/data/Situation-](http://www.navedu.navy.mi.th/stg/databasestory/data/Situation-sea/maunkongtalae/DTI-Maritime Protection/Layout_P198-217.pdf)

[sea/maunkongtalae/DTI-Maritime Protection/Layout_P198-217.pdf.](http://www.navedu.navy.mi.th/stg/databasestory/data/Situation-sea/maunkongtalae/DTI-Maritime Protection/Layout_P198-217.pdf)

กรมอาเซียน กองการเมืองและความมั่นคง. กระทรวงการต่างประเทศ. ข้อมูลกลไกความร่วมมือ ADDM และ

AMF. (30 เมษายน 2558). ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์.

กรมอาเซียน กองอาเซียน 1. (2555ก). การประชุมอาเซียนว่าด้วยความร่วมมือด้านการเมืองและความ

มั่นคงในภูมิภาคเอเชีย - แปซิฟิก (ASEAN Regional Forum – ARF). สืบค้น 7 พฤษภาคม

2558 จาก <http://www.led.go.th/asean/pdf/4/4-3.pdf>

_____. (2555ข). ความร่วมมือทางทะเลในกรอบอาเซียน. สืบค้น 7 พฤษภาคม 2558 จาก

[http://www.mfa.go.th/asean/contents/files/asean-media-center-20121218-094916-](http://www.mfa.go.th/asean/contents/files/asean-media-center-20121218-094916-956965.pdf)

[956965.pdf](http://www.mfa.go.th/asean/contents/files/asean-media-center-20121218-094916-956965.pdf)

การทูตทหารอาเซียน กลไกสูงสุดด้านความมั่นคง: ADMM Asean Defence Minister's Meeting.

(31 มกราคม 2556). สืบค้น 7 พฤษภาคม 2558 จาก

[http://www.siamintelligence.com/military-diplomacy-on-asean-defence-ministers-](http://www.siamintelligence.com/military-diplomacy-on-asean-defence-ministers-meeting-admm/)

[meeting-admm/](http://www.siamintelligence.com/military-diplomacy-on-asean-defence-ministers-meeting-admm/)

การทูตทหารอาเซียน: จาก ADMM ถึง ADMM-Plus ภายใต้ร่มการเมืองความมั่นคงอาเซียน.

(31 มกราคม 2556). สืบค้น 7 พฤษภาคม 2558 จาก

[http://www.siamintelligence.com/military-diplomacy-on-asean-from-admm-to-admm-](http://www.siamintelligence.com/military-diplomacy-on-asean-from-admm-to-admm-plus/)

[plus/](http://www.siamintelligence.com/military-diplomacy-on-asean-from-admm-to-admm-plus/)

จตุรนต์ ธีระวัฒน์. (2550). กฎหมายระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

จุมพต สายสุนทร. (2541). คำอธิบายหลักกฎหมายทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติธรรม.

_____. (2546). กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 2. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สถาบันวิจัยทรัพยากรทางน้ำ. (2558). อาณาเขตทางทะเล. สืบค้น 10 กันยายน 2558 จาก <http://mrpolicy.trf.or.th/%E0%B8%AD%E0%B8%B2%E0%B8%93%E0%B8%B2%E0%B9%80%E0%B8%82%E0%B8%95%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%97%E0%B8%B0%E0%B9%80%E0%B8%A5/tabid/59/Default.aspx#1>
- “โจรสลัดนำน้ำอาเซียนอาละวาดหนักขึ้น”. (22 เมษายน 2558). เติลนิวส์ออนไลน์. สืบค้น 7 พฤษภาคม 2558 จาก <http://www.dailynews.co.th/foreign/316073>
- ถนอม เจริญลาภ. (2548). กฎหมายทะเลและเขตทางทะเลของประเทศไทย. วารสารอินโดจีนศึกษา. 5 - 6 (มกราคม 2547-ธันวาคม 2548). 14-37.
- ธนิศ โสรรัตน์. (2555). ความมั่นคงทางทะเล. สืบค้น 30 เมษายน 2558 จาก <http://www.tanitsorat.com/file/สมุททานุภาพทางทะเล.ppt>
- ปพน หาญไพบูลย์. (กรกฎาคม 2554). องค์การรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางทะเลภายใต้บริบทประชาคมความมั่นคงอาเซียน. สืบค้น 2 พฤษภาคม 2558 จาก http://digital_collect.lib.buu.ac.th/dcms/files/53921060/chapter2.pdf
- ประชาคมการเมือง-ความมั่นคงอาเซียน: ASEAN Political-Security Community Blueprint. (31 มกราคม 2556). สืบค้น 7 พฤษภาคม 2558 จาก <http://www.siamintelligence.com/asean-political-security-community-apscc-blueprint/>
- ประทีป มีคิตธรรม. (2557). อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982. สืบค้น 10 กันยายน 2558 จาก <http://www.lrc.go.th/tools/?p=350>
- ประภัสสร เทพชาตรี. (2553). ความขัดแย้งในหมู่เกาะสแปรตลีย์. สืบค้น 30 เมษายน 2558 จาก http://thepchatree.blogspot.com/2010/08/blog-post_849.html
- ปวิน ชัชวาลพงศ์พันธ์. (2550). มหันตภัยจากการก่อการร้ายทางทะเล. สืบค้น 30 เมษายน 2558 จาก <http://news.thaieurope.net/content/view/2185/141/>
- “ผบ.ทร.เผยผลประชุมทหารเรืออาเซียนลู่วง ไทยขอเป็นเจ้าภาพอีกครั้งปี 60 ครบรอบ 50 ปีอาเซียน”. (27 สิงหาคม 2557). มติชนออนไลน์. สืบค้น 7 พฤษภาคม 2558 จาก <http://www.manager.co.th/Politics/ViewNews.aspx?NewsID=9570000098243>
- เผด็จศึกดี จารย์พันธ์ และคณะ. (2550). ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล สถานการณ์ และข้อเสนอแนะ. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนงานวิจัย.
- แผนการจัดตั้งประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน. (2553). สืบค้น 30 เมษายน 2558 จาก <http://www.mfa.go.th/asean/contents/files/customize-20121218-093016-720346.pdf>
- พรพจน์ เมธาวุฒินันท์. (2555). บทบาทของทหารในการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมอาเซียน. สืบค้น 7 พฤษภาคม 2558 จาก <http://opsd1.mod.go.th/ddcs/pdf/pornpoj.doc>

พริมล ชัยวุฒิ. (ม.ป.ป.) ReCAAP ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย. สืบค้น 7 พฤษภาคม 2558 จาก

<https://www.l3nr.org/posts/217265>

ภุขงค์ ประดิษฐ์ธีระ. (ม.ป.ป.ก). 2015 ประชาคมอาเซียน: ความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเล.

สืบค้น 1 พฤษภาคม 2558 จาก

<http://www.rta.mi.th/ojag/Images/PDF/%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A2%E0%B8%81%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%AD%E0%B8%B2%E0%B9%80%E0%B8%8A%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B8%A2%E0%B8%99.pdf>

_____. (ม.ป.ป.ช). หมูเกาะสแปรตลีย์: จุดวาบไฟของสงครามความขัดแย้งในทะเลจีนใต้.

สืบค้น 4 มิถุนายน 2558 จาก <http://www.attachehanoi.org/index.php/component/content/article/79-2012-10-28-06-02-20/72-2012-10-24-21-55-10>

_____. (2555).ประชาคมอาเซียน 2558: ความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเล.

สืบค้น 28 เมษายน 2558 จาก <http://www.oper.navy.mi.th/doc/Article/ASEAN2015.pdf>

วชิรพร วงศ์นครสว่าง.(ม.ป.ป.). ความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลในอาเซียน: ความท้าทายและ

ความคาดหวัง. สืบค้น 2 พฤษภาคม 2558 จาก http://58.97.114.34:8881/academic/index.php/site_content/download/539/2505/25.html

วิลาสณี ฉายรัตน์ตระกูล. (ม.ป.ป.). บทบาทและปัญหาที่ต้องแก้ไขของญี่ปุ่นต่อกรณีพิพาททะเลจีนใต้

(South China Sea: SCS). สืบค้น 7 พฤษภาคม 2558 จาก http://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/admin_souvane/ewt_dl_link.php?nid=304&filename=research

สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ทหารเรือ. (2546). WPNS อีกหนึ่งบทบาทของ

กองทัพเรือในการเสริมสร้างมิตรภาพและความร่วมมือในภูมิภาคแปซิฟิกตะวันตก. สืบค้น 7

พฤษภาคม 2558 จาก <http://www.navy.mi.th/navic/document/861104a.html>

สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์. (2556). การประชุมเชิงสัมมนาวิชาการศูนย์อาเซียน

ศึกษา ครั้งที่ 2/2556 เรื่อง “ความร่วมมือด้านความมั่นคงของอาเซียน ความมั่นคงทางทะเลของอาเซียนกับปัญหาเขตทับซ้อนทางทะเลระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน”. สืบค้น 8

พฤษภาคม 2558 จาก http://www.sscthailand.org/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=128&Itemid=521

सानนท์ เปล่งขำ. (2550). บทบาทของกองทัพเรือในการรักษากฎหมายและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

(พ.ศ. 2548-2553). วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยบูรพา,

วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ, สาขาวิชานโยบายสาธารณะ.

สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ กลุ่มงานองค์การระหว่างประเทศและสหประชาชาติ. (กุมภาพันธ์ 2553).

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ. สืบค้น 7 พฤษภาคม 2558 จาก

<http://vigcollab.mot.go.th/gm/document->

1.9.9011/%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%84%E0%B9%8C%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%97%E0%B8%B0%E0%B9%80%E0%B8%A5%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%AB%E0%B8%A7%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B8%A8.doc

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. พระราชบัญญัติ/พระราชกำหนด. สืบค้น พฤษภาคม 2558

จากฐานข้อมูลห้องสมุดกฎหมาย.

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ. (2544). ทะเลจีนใต้ และหมู่เกาะสแปรตลีย์

ชนวนแห่งความขัดแย้งด้านสิทธิครอบครอง. สืบค้น 1 พฤษภาคม 2558

จาก <http://www.eppo.go.th/vrs/VRS51-07-Spratly.html>

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ. (2558). แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ.๒๕๕๘ – ๒๕๖๔).

สืบค้น 1 พฤษภาคม 2558 จาก <http://www.nsc.go.th/>

“อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ”. (2553). ฐานข้อมูลความรู้ทางทะเล. สืบค้น 10 กันยายน

2558 จาก <http://www.mkh.in.th/index.php/2010-03-22-18-03-43>

อรณิข รุ่งธิพานนท์. (2557). ภูมิภาคนิยมกับอาเซียน. กรุงเทพฯ: สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการ

สภาผู้แทนราษฎร

ภาษาอังกฤษ

ReCAAP ISC Secretariat. (n.d.). About ReCAAP. Retrieved 11 May 2015 from

<http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>

ภาคผนวก



คำสั่งสำนักวิชาการ

ที่ ๒๒ / ๒๕๕๘

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการด้านประชาคมอาเซียน

ตามคำรับรองการปฏิบัติราชการของสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ตัวชี้วัดที่ ๑.๓ ระดับความสำเร็จของการดำเนินการของสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ในด้านประชาคมอาเซียน เพื่อนำประเทศเข้าสู่ประชาคมอาเซียน สำนักวิชาการจึงเตรียมความพร้อมในการผลักดันยุทธศาสตร์ด้านต่างประเทศ สำหรับปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๐ ว่าด้วยการให้รัฐสภามีบทบาทนำในเวทีประชาคมอาเซียนและรัฐสภาระหว่างประเทศ

ในการนี้ เพื่อให้การดำเนินงานตามแผนงานยุทธศาสตร์ และตามคำรับรองการปฏิบัติราชการของสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สำนักวิชาการจึงเห็นสมควรแต่งตั้งคณะกรรมการ ประกอบด้วย

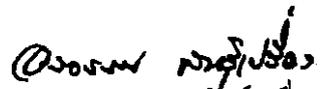
๑. นางอรพรรณ พันธุ์เป็รื่อง	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๒. นางสาววิภา พลพิชน์	ประธานคณะกรรมการ
๓. นายทองศักดิ์ สุระคำแหง	รองประธานคณะกรรมการ
๔. นางมาลินี คงรีน	รองประธานคณะกรรมการ
๕. นางสาวอุษา ไชยิตตระกูล	รองประธานคณะกรรมการ
๖. นายสุเทพ เอี่ยมคง	คณะกรรมการ
๗. นายวิริยะ คล้ายแดง	คณะกรรมการ
๘. นางสาวสิตาวีร์ อีร์วิรุฬห์	คณะกรรมการ
๙. นายยุทธพงศ์ ปิ่นอนงค์	คณะกรรมการ
๑๐. นายยอดชาย วิถีพานิช	คณะกรรมการ
๑๑. นางอรณิชา รุ่งธิพานนท์	คณะกรรมการ
๑๒. นางบุศรา เข้มทอง	คณะกรรมการ
๑๓. นางสาวพิรุวรรณ กิตติคุณ	คณะกรรมการ
๑๔. นางสาวชัชฎาภรณ์ ประยูรวงษ์	คณะกรรมการและเลขานุการ
๑๕. นางสาวปรียวรรณ สุวรรณสุนย์	คณะกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
๑๖. นางรติมา คชนันท์	คณะกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
๑๗. นายรณชัย โตสมภาค	คณะกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
๑๘. นางสาวดวงรัตน์ ประจักษ์ศิลป์ไทย	คณะกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

ให้คณะกรรมการ...

ให้คณะทำงานมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. กำหนดแนวทางและแผนงานการดำเนินงานของคณะทำงานด้านประชาคมอาเซียน
 ๒. จัดทำเอกสารวิชาการที่เกี่ยวข้องกับประชาคมอาเซียน เพื่อสนับสนุนเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ด้านประชาคมอาเซียนของสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
 ๓. พัฒนาทรัพยากรบุคคลในสำนักวิชาการ ให้มีความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ตามยุทธศาสตร์สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
 ๔. จัดทำรายงานสรุปผลการปฏิบัติงาน พร้อมข้อเสนอแนะ และอุปสรรคการปฏิบัติงานของคณะทำงาน เสนอผู้อำนวยการสำนักวิชาการเพื่อรับทราบ
 ๕. ปฏิบัติงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามที่ได้รับมอบหมาย
- ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๗ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๘


(นางอรอรณ พันธุ์เปรื่อง)
ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ



คำสั่งสำนักวิชาการ

ที่ ๑๕/๒๕๕๘

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการด้านประชาคมอาเซียน (เพิ่มเติม)

ตามที่ได้มีคำสั่งสำนักวิชาการ ที่ ๒/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๒๓ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๘ เรื่อง แต่งตั้ง
คณะกรรมการด้านประชาคมอาเซียน เพื่อให้การดำเนินงานตามคำรับรองการปฏิบัติราชการของสำนักงาน
เลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ตัวชี้วัดที่ ๑.๓ ระดับความสำเร็จของการ
ดำเนินการของสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ในด้านประชาคมอาเซียน นั้น

ในการนี้ เพื่อให้การทำงานตามแผนงานยุทธศาสตร์ และตามคำรับรองการปฏิบัติราชการของ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สำนักวิชาการจึงเห็นสมควร
แต่งตั้งคณะกรรมการ (เพิ่มเติม) ดังนี้

๑. นางสาวอุไร ธรรมเพชร

คณะกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

๒. นางสาวดาวรัตน์ สมจิตร

คณะกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๘

อรพรรณ พันธุ์เป็ร็อง
(นางอรพรรณ พันธุ์เป็ร็อง)
ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ