

กองกำลังทางเรือ ASEAN

โดย

พลเรือตรี วินัย วิรัชกุล

รองเจ้ากรมกำลังพลทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๓

ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๕๓ – ๒๕๕๔

บทคัดย่อ

เรื่อง กองกำลังทางเรือ ASEAN

ลักษณะวิชา การเมือง

ผู้วิจัย พลเรือตรี วินัย วิรัชกุล หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๕๗

การรวมตัวกันของชาติสมาชิกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อการเป็นประชาคมอาเซียนใน พ.ศ.๒๕๕๘ นับได้ว่าเป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญ ที่จะนำไปสู่การจัดตั้งกองกำลังทางเรือของ อาเซียนรองรับต่อสถานการณ์ด้านความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาค ซึ่งมีองค์ประกอบทั้งการมีผลประโยชน์จากทะเลร่วมกัน การมีภัยคุกคามร่วมกันทั้งที่เป็นภัยคุกคามตามรูปแบบเก่าและภัยคุกคามรูปแบบใหม่ ซึ่งเกินขอบเขตที่รัฐใดรัฐหนึ่งเพียงลำพังจะสามารถรับมือได้ รวมทั้งยังมีแรงขับเคลื่อนจากภายนอกภูมิภาค ทั้งบทบาทของชาติมหาอำนาจ บทบัญญัติและข้อตกลงตามแนวทางของกฎหมาย ระหว่างประเทศและกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับต่างๆ และเมื่อได้ผนวกกับ ความสัมพันธ์อันใกล้ชิดระหว่างชาติสมาชิกภายใต้คำขวัญ “วิสัยทัศน์เดียว อัตลักษณ์เดียว และประชาคม เดียว” แล้ว โอกาสและความสำเร็จในการจัดตั้งกองกำลังทางเรือที่เป็นกองกำลังร่วมของภูมิภาค จึงมี ความเป็นไปได้มากขึ้นในอนาคตอันใกล้ โดยกองกำลังทางเรือของ ASEAN นี้ จะรองรับต่อภารกิจใน การรักษาเสถียรภาพของทะเลจีนใต้ และรับมือกับภัยคุกคาม โดยเฉพาะในรูปแบบใหม่ลักษณะต่างๆ ที่มี แนวโน้มจะเกิดมากขึ้นในภูมิภาคนี้ สำหรับแนวทางในการจัดตั้งกองกำลังทางเรือ ที่จะตอบสนองต่อ ความต้องการของชาติสมาชิกนั้น จำเป็นจะต้องได้รับการยอมรับ และเป็นฉันทามติของผู้นำทุกชาติใน ระดับการประชุมผู้นำอาเซียน หลังจากนั้นจึงส่งต่อถึงคณะทำงานร่วมจากหน่วยงานที่รับผิดชอบในด้าน มั่นคงทางทะเล หน่วยงานด้านการต่างประเทศ และหน่วยงานที่จะต้องรับผิดชอบในการจัดส่งกองกำลังและกำลังพลเข้าร่วม เพื่อประสานการปฏิบัติให้เป็นรูปธรรมต่อไป เพื่อให้ในท้ายที่สุดแล้วกองกำลังทาง เรือที่จัดตั้งขึ้นจะมีทั้งองค์ประกอบ และรูปแบบการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน พร้อมปฏิบัติตามเจตนารมณ์ ในการเสริมสร้างและรักษาความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาคได้

คำนำ

ทะเลซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของโลก และเป็นแหล่งผลประโยชน์ที่สำคัญของมนุษย์ ทั้งการเป็นแหล่งทรัพยากร และการเป็นเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อประสานให้ทุกภูมิภาคของโลกสามารถเชื่อมโยงถึงกัน ได้ทำให้ทะเลเพิ่มพูนความสำคัญ ทั้งในแง่ของเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และการเมือง ประกอบกับประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้มีร่วมมือกันในการจัดตั้งเป็นประชาคมอาเซียน(ASEAN Community) ในปี ค.ศ.๒๐๑๕ นี้ ทำให้ทะเลได้ทวีความสำคัญและต้องการเสถียรภาพความมั่นคง และความปลอดภัยมากขึ้น ทั้งนี้ ในความร่วมมือด้านความมั่นคง และการเมืองตามกรอบความร่วมมือของประชาคมอาเซียนได้มองเห็นถึงความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเล เป็นส่วนหนึ่งที่จะต้องพัฒนาและส่งเสริมให้มีความแนบแน่นมากขึ้น โดยความร่วมมือของหน่วยงานหลายหน่วยโดยเฉพาะกระทรวงการต่างประเทศ และกระทรวงกลาโหม โดยกองทัพเรือ

ผู้วิจัย ได้เคยมีประสบการณ์จากการปฏิบัติงานและศึกษาในประเด็นความมั่นคงของชาติ ตระหนักดีว่าการรวมตัวกันของชาติเล็ก ๆ ให้เป็นประชาคมอาเซียน ภายใต้คำขวัญที่ว่า “วิสัยทัศน์เดียว อัตลักษณ์เดียว ประชาคมเดียว “นั้น นับเป็นโอกาสอันดีที่จะพัฒนาความร่วมมือของกลุ่มประเทศสมาชิก เพื่อสร้างความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาค ในการที่จะตอบสนองกับภัยคุกคามทั้งรูปแบบเก่า และภัยคุกคามในรูปแบบใหม่ ที่ปรากฏชัดเจนมากขึ้นในปัจจุบัน ประกอบกับความเชื่อมโยงของการมีผลประโยชน์ร่วมกันในเวทีโลก และความเข้มแข็งขององค์การระหว่างประเทศ ได้เข้ามามีบทบาทและเพิ่มโอกาสให้เกิดความร่วมมือในด้านความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาค ด้วยการจัดตั้งเป็นกองกำลังทางเรือของอาเซียนมีความเป็นไปได้มากขึ้น นอกจากนั้น กองทัพเรือ และหน่วยงานที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับกิจกรรมทางทะเลของประเทศสมาชิก แม้ว่าจะยังมีความแตกต่างทางเศรษฐกิจและข้อจำกัดด้านงบประมาณอยู่บ้าง แต่เมื่อรวมตัวกันในหมู่ประเทศสมาชิกแล้ว จะเป็นกองกำลังที่มีขีดความสามารถเพียงพอต่อการปฏิบัติการกิจ เพื่อความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาค และภายนอกภูมิภาคได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อรองรับต่อภัยคุกคามตามรูปแบบใหม่ที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งต้องการความร่วมมืออย่างใกล้ชิดของประเทศสมาชิก ทั้งนี้ในส่วนของประเทศไทย และหน่วยปฏิบัติอย่างกองทัพเรือเอง ควรต้องให้ความสำคัญและมีการเตรียมการล่วงหน้า ทั้งด้านองค์วัตถุ องค์บุคคล และรูปแบบของการดำเนินการ

ก

เอกสารวิจัยฉบับนี้ สามารถสำเร็จได้ด้วยความกรุณาจากผู้ทรงคุณวุฒิหลาย ๆ ท่านที่ได้ให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ และสนับสนุนข้อมูลต่าง ๆ ในการวิจัย ซึ่งผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งและขอขอบคุณอย่างสูง ณ โอกาสนี้ รวมทั้งผู้วิจัยหวังว่าเอกสารฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อบุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลในการเป็นฐานข้อมูลเพื่อใช้ประโยชน์ต่อไป

พลเรือตรี

(วินัย วิรัชกุล)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๕๗

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
คำนำ	ข
สารบัญ	ง
สารบัญแผนภาพ	ฉ
บทที่ ๑	
บทนำ	
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๒
ขอบเขตของการวิจัย	๒
วิธีดำเนินการวิจัย	๓
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	๓
บทที่ ๒	
สถานะแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเล	๔
ความหมายของความมั่นคงของทะเล	๔
แนวคิดและวิวัฒนาการในการเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเล	๕
การรวมกลุ่มระหว่างประเทศเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงร่วม	๑๖
องค์ประกอบที่เป็นแรงขับเคลื่อนให้มีการรวมกลุ่มประเทศเพื่อสถาปนา	
ความมั่นคงร่วม	๒๓
แนวคิดการปฏิบัติการทางเรือในรูปแบบพหุภาคี	๒๕
รูปแบบของความร่วมมือทางเรือ	๓๓
ตัวอย่างการจัดตั้งกองกำลังร่วมเพื่อความมั่นคง	๓๖
สรุป	๓๘

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ ๓	
บทบาทและความร่วมมือในด้านความมั่นคงของทางทะเล ASEAN	๓๕
ภูมิยุทธศาสตร์ทางทะเลของกลุ่มประเทศ ASEAN	๓๕
สถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางทะเล ASEAN	๔๒
ขีดความสามารถของกำลังทางเรือในกลุ่มประเทศ ASEAN	๔๖
ปัจจัยส่งเสริมความร่วมมือทางทะเลของกลุ่ม ASEAN	๔๘
ความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเลในกรอบประชาคมอาเซียน	๕๑
นโยบายด้านความมั่นคงของทะเลไทย	๕๓
สรุป	๕๕
บทที่ ๔	
การจัดตั้งกองกำลังทางเรือ ASEAN	๕๗
องค์ประกอบที่นำไปสู่ความร่วมมือของกำลังทางเรือ ASEAN	๕๗
รูปแบบของกองกำลังทางเรือ ASEAN	๖๓
ขีดความสามารถต้องการ	๖๕
แนวทางการจัดตั้งกองกำลัง	๖๗
บทบาทของประเทศไทย	๖๘
การเตรียมการของกองทัพเรือ	๗๐
สรุป	๗๒
บทที่ ๕	
สรุปและข้อเสนอแนะ	๗๔
สรุป	๗๔
ข้อเสนอแนะ	๗๖
บรรณานุกรม	๗๗
ประวัติย่อผู้วิจัย	๘๓

สารบัญแผนภาพ

	หน้า
แผนภาพที่	
๒ – ๑ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อระเบียบที่ดีในทะเล	๑๑
๒ – ๒ กรอบความร่วมมือของกองทัพเรือ	๓๒
๓ – ๑ อาณาเขตผลประโยชน์ทางทะเลของชาติอาเซียน	๔๐
๓ – ๒ แนวทางความร่วมมือระหว่างประเทศ	๕๔

บทที่ ๑

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สมาคมอาเซียน (ASEAN) ได้ถูกก่อตั้งขึ้นเพื่อความร่วมมือในการเพิ่มอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ การพัฒนาสังคม วัฒนธรรมในกลุ่มประเทศสมาชิก และการธำรงรักษาสันติภาพ และความมั่นคงในภูมิภาค อันเนื่องมาจากความกังวลร่วมกันต่อการแพร่ขยายของคอมมิวนิสต์ ตั้งแต่ พ.ศ.๒๕๑๐ ครอบคลุมกระทั่งปัจจุบัน นับเวลาผ่านไปแล้ว ๔๘ ปี ซึ่งวันเวลาที่ผ่านไปตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง ได้ทำให้เกิดข้อตกลง! จัดตั้งประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) เพื่อรวมตัวเป็นประชาคมหรือชุมชนเดียวกันให้สำเร็จภายใน พ.ศ.๒๕๕๘ (ค.ศ.2015) โดยจะเป็นประชาคมที่ประกอบด้วย ๓ เสาหลัก ได้แก่ ประชาคมความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Security Community – ASC) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community – AEC) และประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio - Cultural Community – ASSC) โดยในส่วนของประชาคมความมั่นคงอาเซียน ซึ่งต่อมาได้เพิ่มเติมเรื่องของการเมืองเข้าไปด้วย เรียกว่า ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political and Security Community – APSC) มีวัตถุประสงค์ให้ประเทศในภูมิภาคอยู่ร่วมกันอย่างสันติ มีเสถียรภาพอย่างรอบด้าน มีกรอบความร่วมมือ เพื่อรับมือกับภัยคุกคามต่อความมั่นคงทั้งรูปแบบเดิมและรูปแบบใหม่ เพื่อให้ในประชาคมมีความปลอดภัยและมั่นคง โดยมีหลักการดำเนินการคือ ไข้กลไกทางการเมือง และกลไกของอาเซียนที่มีอยู่แล้ว และริเริ่มใหม่ในการเสริมสร้างความมั่นคงและกำหนดรูปแบบใหม่สำหรับความร่วมมือ รวมทั้งส่งเสริมความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเล

APSC ได้จัดทำแผนงานการจัดตั้งประชาคมการเมือง และความมั่นคงอาเซียน (APSC Blueprint) ซึ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทะเลร่วมกันและการเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเล ได้มีแผนในการส่งเสริมความร่วมมือ ทั้งในการจัดตั้งเวทีการประชุมหรือ การประยุกต์ใช้แนวทางรอบด้านในเรื่องความปลอดภัยในการเดินเรือความมั่นคงทางทะเลซึ่งมีกิจกรรมทั้งการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร และการร่วมกันป้องกันภัยคุกคามรูปแบบใหม่ มากกว่าการปฏิบัติการทางทหารตามรูปแบบเดิม อาทิ การกระทำผิดกฎหมายในทะเล อาชญากรรมข้ามชาติ การก่อการร้ายทางทะเล การกระทำอันเป็นโจรสลัดและภัยพิบัติทั้งจากมนุษย์และธรรมชาติ

จากวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งประชาคมอาเซียน และพัฒนาการของความร่วมมือที่ผ่านมามีให้เห็นว่ามีปัจจัยหลายประการ ที่สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติความร่วมมือด้านความมั่นคงในสหภาพยุโรป (EU) และสหภาพแอฟริกัน (AU) ประกอบกับแนวโน้มภัยคุกคามของภูมิภาคในปัจจุบัน ซึ่งประกอบด้วย ภัยด้านความมั่นคงของมนุษย์ ภัยพิบัติจากธรรมชาติ และการแผ่ขยายอำนาจของประเทศมหาอำนาจนอกภูมิภาค ได้เข้ามามีบทบาท และส่งอิทธิพลต่อประเทศใน ASEAN มากขึ้น ปัญหาดังกล่าว เป็นสิ่งที่กองทัพของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน ต้องเตรียมการรับมืออย่างมีประสิทธิภาพเป็นหนึ่งเดียว โดยในส่วนของการใช้ทะเลร่วมกันและปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางทะเล ประเทศไทยควรต้องมีบทบาทนำในการเสนอให้จัดตั้งกองกำลังทางเรือ ASEAN (ASEAN Naval Force : ASEAN NAVFOR) ที่มีเรือรบจากหลายประเทศเดินทางมาปฏิบัติงานร่วมกัน ภายใต้ข้อกำหนด หรือ Procedure ที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งภาพของการดำเนินการนี้ ประเทศไทย หรือกองทัพเรือ ต้องมีการเตรียมการให้พร้อมและเป็นสากล ตั้งแต่ววันนี้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. ทราบสถานะแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยเฉพาะ ที่มีผลต่อการรวมตัวกันเป็นประชาคมอาเซียน
๒. ทราบบทบาทและความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลของประชาคมอาเซียน
๓. ใต้แนวทางในการจัดตั้ง กองกำลังทางเรือ ASEAN และแนวทางบริหารจัดการกองกำลังในภาพกว้าง

ขอบเขตของการวิจัย

ศึกษาเฉพาะในกรอบของประชาคมการเมืองและความมั่นคงของอาเซียน เพื่อนำไปสู่ความร่วมมือในการจัดตั้งกองกำลังทางเรือ ASEAN ภายใต้ภารกิจที่เป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคงร่วมกันทางทะเลของกลุ่มประเทศสมาชิก สำหรับรูปแบบของการจัดการกองกำลัง จะเป็นเพียงการเสนอแนวคิดหรือหลักการในภาพกว้าง โดยที่ไม่ลงลึกในรายละเอียดถึงผังการจัดและการบริหารการจัดการกองกำลัง

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยศึกษาวิเคราะห์จากข้อมูลที่เป็นรายงาน ตำรา เอกสารของทางราชการ และเครือข่ายอินเทอร์เน็ต กับประสบการณ์ที่ผู้วิจัยได้รับจากปฏิบัติงานมา วิเคราะห์ และสังเคราะห์ให้เห็นถึงแนวทาง และบทบาทที่ประเทศไทยและกองทัพเรือต้องเร่งดำเนินการ

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. ทราบสภาพแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดดย เฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน
๒. ทราบบทบาทและความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลของประชาคมอาเซียน
๓. ได้แนวทางในการจัดตั้ง กองกำลังทางเรือ ASEAN และแนวทางบริหารจัดการ กองกำลัง

บทที่ ๒

สถานะแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเล

ความหมายของความมั่นคงทางทะเล

ความมั่นคงทางทะเล เป็นที่คำค่อนข้างใหม่ ในการให้นิยามความหมาย เนื่องจากความเป็นสถานะที่เป็นนามธรรม ส่งผลให้มีการนิยามความหมายที่แตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับว่าใครเป็นผู้ใช้ หรือกำลังใช้อยู่ในบริบทใด^๑ บ้างก็ระบุว่าเป็นผลประโยชน์ด้านความมั่นคงที่สัมพันธ์กับพื้นที่ทางทะเลและการใช้ทะเล ซึ่งล้วนมีนัยยะที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ด้านการทหารของรัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแง่ของการป้องกันอธิปไตยของรัฐหรือในการใช้กำลังอำนาจต่อรัฐอื่น นอกจากนี้ยังรวมถึง การสร้างความมั่นใจว่าพื้นที่บริเวณแนวชายฝั่งของรัฐจะไม่ถูกใช้ไปในทางที่อาจส่งผลกระทบต่อ บูรณภาพแห่งดินแดน เอกราช หรือทรัพยากรเศรษฐกิจของรัฐ น่านน้ำภายใน และทะเลอาณาเขตของรัฐ โดยการพัฒนาศักยภาพของกำลังทางเรือจะมีความสัมพันธ์กับผลประโยชน์ด้านความมั่นคงทางทะเลที่รัฐต้องการ ตัวอย่างเช่น สหรัฐฯ ได้กำหนดเป้าหมายของ ความมั่นคงทางทะเลว่า เป็นการสร้างความมั่นใจในเสรีภาพการเดินเรือ การไหลเวียนของการค้า การปกป้องทรัพยากรในมหาสมุทร รวมถึงการสร้าง ความมั่นคงในขอบเขตพื้นที่ทางทะเลให้ปลอดภัยจากภัยคุกคาม ทั้งที่เป็นรัฐ และการก่อการร้าย การลักลอบค้ายาเสพติด และอาชญากรรมข้ามชาติในรูปแบบอื่น ๆ การกระทำอันเป็นโจรสลัด การทำลายสิ่งแวดล้อม และการอพยพเข้าเมืองทางทะเลโดยผิดกฎหมาย^๒ หรือในส่วนของภาคเอกชน ผู้ประกอบการที่ใช้ประโยชน์จากทะเล จะให้ความหมายของความมั่นคงทางทะเลที่มุ่งเน้นไปที่ระบบการขนส่งทางทะเล ซึ่งสัมพันธ์กับความปลอดภัยของสินค้าที่จุดหมายปลายทาง โดยปราศจากการรบกวนหรือเป็นเป้าหมายของการก่ออาชญากรรม^๓ และบางตำราอาจหมายถึงมาตรการที่เหล่าเจ้าของกิจการ หรือผู้บริหารจัดการเรือสินค้า สิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่าเรือ แผ่นขูดเจาะกลางทะเล ตลอดจนองค์กรทางทะเลต่าง ๆ ได้กำหนด

^๑ Catherine Z. Raymond and Arthur Morrien, “Security in the Maritime Domain and Its Evolution since 9/11” in Rupert Herber – Burns, Sam Bateman, and Peter Lehr (eds), *Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security*. (CRC Press, London 2008), pp.3-4.

^๒ US Cooperative Strategy

^๓ Ibid.

มาเพื่อปกป้องอันตรายจากการยึด การก่อวินาศกรรม การกระทำอันเป็นโจรสลัด การลักลอบ การรบกวน หรือการจู่โจมต่อฐานการผลิต^๔

ด้วยความหลากหลายของมุมมองดังกล่าว สามารถแยกประเด็นได้เป็นมุมมองของคำว่า “ความมั่นคงทางทะเล” กับ “ความปลอดภัยทางทะเล” ซึ่งไม่อาจแยกกันอย่างเด็ดขาดได้อย่างไรก็ตาม องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ได้ แสดงความแตกต่างไว้ว่า ความปลอดภัยทางทะเล หมายถึง การป้องกันหรือทำให้โอกาสในการเกิดอุบัติเหตุในทะเลเหลือน้อยที่สุด โดยอุบัติเหตุเหล่านั้นอาจมีเหตุมาจากเรือหรือมีคุณลักษณะต่ำกว่ามาตรฐาน ลูกเรือที่ขาดคุณสมบัติ หรือความบกพร่องจากผู้ปฏิบัติ ในขณะที่ความมั่นคงทางทะเลมีความสัมพันธ์กับการปกป้องจากการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งทั้งสองคำนี้มีส่วนส่งเสริมซึ่งกันและกัน และมีวัตถุประสงค์ร่วมกัน ดังนั้นด้วยความหลากหลายในบริบทดังกล่าว จึงมีการเน้นย้ำในเวทีการประชุมว่า “มุมมองที่แตกต่างกันไม่ควรเป็นอุปสรรคในการเสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเล เนื่องจากชาติต่าง ๆ ต้องพึ่งพาอาศัยกันและกัน โดยเฉพาะเรื่องที่เป็นปัญหาร่วมกัน เช่น เสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation) ความปลอดภัยและความมั่นคงของเส้นทางคมนาคมทางทะเล (Safety and Security of Sea Lines of Communication) การปกป้องผลประโยชน์ของชาติในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Protection of Economic Exclusive Zone) และการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล^๕” ซึ่งในประเด็นความเห็นของ IMO นี้เป็นที่ยอมรับ และทุกชาติแสดงเจตนารมณ์ ที่จะเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเลร่วมกัน

แนวคิดและวิวัฒนาการในการเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเล

แนวคิดในการเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเล มีมาตั้งแต่อดีตที่มนุษย์เล็งเห็นประโยชน์และแสวงหาหนทางที่จะได้มาซึ่งผลประโยชน์จากทะเล โดยในอดีตมุ่งเน้น การเสริมสร้างสมุทธานุภาพ (Sea Power) เพื่อเป็นเครื่องมือในด้านการควบคุมทะเล การค้าระหว่างประเทศ การแสวงหาทรัพยากร และการใช้กำลังทางเรือในการสงคราม จนกระทั่งปัจจุบันได้ก้าวสู่ยุคของการสร้างความมั่นคงทางทะเล เพื่อแสวงประโยชน์ร่วมกัน และในอนาคตอาจต้องแสวงหากฎระเบียบ เพื่อการสร้างความมั่นคงร่วมกัน โดยในเอกสารนี้จะสรุปแนวคิดของนักคิดที่มีชื่อเสียงและทรงคุณค่าต่อการศึกษา ดังนี้

^๔ loc.cit.

^๕ กรมยุทธการทหารเรือ, “บันทึกข้อความ ที่ กท ๐๕๐๕/๑๕๓๑ เรื่อง รายงานผลการประชุมคณะทำงานผู้เชี่ยวชาญด้านความมั่นคงทางทะเลในกรอบ ADMM – Plus”, ลงวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๔

๑. อัลเฟรด เทเยอร์ มาฮาน (Alfred Thayer Mahan) นักยุทธศาสตร์ทางทะเลของสหรัฐฯ มองว่ากำลังอำนาจทางทะเลเป็นองค์ประกอบสำคัญสำหรับความยิ่งใหญ่ ความมั่งคั่ง

และความรุ่งเรืองของชาติ นอกจากนี้ มาฮานเน้นย้ำว่า ความมั่งคั่งและยิ่งใหญ่ของชาติใด ๆ จะเกิดมาจากผลผลิต การขนส่ง อาณานิคมและตลาด (Production, Shipping, Colonies and Market) ที่รวมเรียกว่า กำลังอำนาจทางทะเล ซึ่งแนวคิดทางยุทธศาสตร์ของมาฮานนี้จะใช้กองทัพเรือในลักษณะที่เป็นเครื่องมือเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ทางการเมือง ด้วยเหตุผลที่ มาฮานเห็นว่า กองทัพเรือเป็นกำลังที่สามารถออกไปปกป้องผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลได้ทุกที่ในโลก ในขณะที่กองทัพบกไม่สามารถไปถึง กองทัพเรือสามารถทำให้เกิดเส้นทางเดินเรือสินค้า (Lines of Communications) และปกป้องรักษาไว้ให้สามารถใช้ได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์ทางทะเลข้ามชาติ (Transmarine interests) ซึ่งเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างมาก ต่อประเทศ ทั้งนี้ องค์กรประกอบที่จำเป็นสำหรับประเทศที่จะเป็นมหาอำนาจทางเรือ ๕ ประการ ได้แก่ ภูมิศาสตร์ เช่น การเป็นประเทศที่เป็นเกาะ (Island Nation) มีลักษณะทางกายภาพที่มีท่าเรือที่ปลอดภัย (Physical, with safe ports) มีเขตแดนที่กว้างขวางแต่ต้องสามารถป้องกันได้ มีประชากรจำนวนมากที่คุ้นเคยกับการทำงานในทะเล และมีรัฐบาลที่สนใจให้ความสำคัญต่อนโยบายที่เกี่ยวข้องกับกองทัพเรือ^๖ ทฤษฎียุทธศาสตร์ทางเรือของมาฮานนี้มีอิทธิพลต่อการโน้มน้าว ทางแนวความคิดต่อผู้บริหารประเทศของสหรัฐฯ ที่ว่ากำลังอำนาจทางทะเล (Sea Power) ดีกว่ากำลังอำนาจบก (Continental Power) โดยได้ยกตัวอย่างประกอบข้อคิดเห็นจากความยิ่งใหญ่ในทะเลของอังกฤษ (Maritime Predominance of Great Britain) ล้วนเกิดขึ้นมาจากการที่อังกฤษประสบความสำเร็จในการพัฒนากองทัพเรือ จนสามารถเอาชนะมหาอำนาจทางบกอย่างฝรั่งเศสได้^๗ ด้วยการบีบบังคับและปิดกั้นทรัพยากรและสินค้าเข้าออกฝรั่งเศส ด้วยกำลังทางเรือที่เหนือกว่า (Naval Blockade)

มาฮานได้ให้คำจำกัดความต่อกำลังอำนาจทางทะเลในทางอ้อมไว้สองแนวคิด คือ การครองทะเลจากการมีกองทัพเรือที่เหนือกว่า และจากการรวมการค้าทางทะเล การครอบครอง ดินแดนนอกประเทศ การได้สิทธิพิเศษในการเข้าถึงตลาดการค้าต่างประเทศที่จะทำให้ได้มาซึ่ง ความมั่งคั่งและความยิ่งใหญ่ของชาติ^๘ เห็นได้ว่าแนวความคิดทั้งสองจะเหลื่อมทับกันระหว่างการ ใช้กองทัพเรือและการค้าขาย แต่เป็นความพยายามที่ชัดเจนของมาฮานในการที่จะโยนเอากำลังอำนาจ

^๖ Geiffrey Till, *Sea Power : A Guide for the twenty – First Century*. (London : Frank Cass, 2004), P.31.

^๗ Philip A. Crowl, “Alfred Thayer Mahan : The Naval Histerian in Pefer Paret, (ed.) *Markers of Modern Sfrategy : from Machiavelli to the nuelear age*. (New Jersey : Prineefon University Press, 1986

^๘ *A.T. Mahan, The Influenes of Sea Power upon Hiotory, 1660- 1780, (New York : Dover Publications, 1887) p.71.*

๒. เซอร์ จูเลียน สแตฟฟอร์ด คอร์เบตต์ (Sir Julian Stafford Corbett)

อาจารย์สอน วิชาประวัติศาสตร์ทางเรือและยุทธศาสตร์ วิทยาลัยการทัพสหรัฐฯ มีแนวคิดที่แตกต่าง จาก มาฮาน โดยมองว่ากองทัพเรือไม่ได้เป็นเครื่องมือเพียงอย่างเดียว ที่จะทำให้นโยบาย ระดับยุทธศาสตร์ ประสบความสำเร็จ โดยเห็นว่ากำลังอำนาจทางทะเลจะต้องประสานกับกำลังอำนาจ ทางทหาร อื่น ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ได้มาซึ่งวัตถุประสงค์ทางการเมือง^๙ สำหรับทฤษฎี กำลังอำนาจ ทางทะเลของคอร์เบตต์นั้น คอร์เบตต์ เชื่อว่ากำลังอำนาจทางทะเลเป็นสิ่ง ที่ สำคัญ สำหรับรัฐที่มีชายฝั่งติดทะเล (Maritime States) ตัวอย่างเช่น อังกฤษ แต่กำลังอำนาจทาง ทะเล จะมีประสิทธิภาพมาก ถ้าถูกเชื่อมต่อย่างเหมาะสมกับกำลังอำนาจทางบก เศรษฐกิจ และการทูต (Land, Economic and Diplomatic Power) โดยแนะนำว่ายุทธศาสตร์ทะเลไม่ควรจะมุ่งแต่กองเรือรบของข้าศึก เส้นทางขนส่งทางทะเล หรือ การครองทะเลแต่เพียงอย่างเดียว (the Enemy's fleets, Sea Lines of Communications or the Command of the Sea) แต่ยังคงเกี่ยวข้องกับ ความสัมพันธ์ ระหว่าง นโยบายกองทัพเรือ (Naval Policy) การดำเนินการทางการทูต (Diplomatic Action) และความพยายามทางทหารด้านอื่น ๆ^{๑๐} นอกจากนี้กำลังอำนาจทางทะเล ควรจะมีขีดความสามารถที่จะทำให้เกิดอิทธิพลสืบเนื่องไปยังการปฏิบัติการบนฝั่งด้วย

แนวคิดอีกประการหนึ่งในทฤษฎีของคอร์เบตต์ คือ กำลังอำนาจทางทะเลให้ประสิทธิผล ในการใช้ต้นทุน (Cost Effectiveness) ที่สูงกว่ากำลังอำนาจทางทหารรูปแบบอื่นๆ เพราะกำลัง อำนาจทางทะเลมีคุณลักษณะพิเศษเฉพาะตัวที่มีความอ่อนตัว (Flexibility) ความคล่องตัว (Mobility) และการควบคุมที่เชื่อถือได้ (Controllability) ดังนั้น การใช้กองทัพเรือในยุทธศาสตร์เชิงรับ (Defensive Strategy) จะทำให้สามารถจำกัดค่าใช้จ่ายทางสงคราม รวมทั้งลดการสูญเสียชีวิตของ กำลังพลมากกว่าการโจมตีอย่างเด็ดขาดรุนแรงโดยกำลังทางทหารขนาดใหญ่ และ ยุทธศาสตร์ใน ลักษณะเช่นนี้จะสอดคล้องกับหลักการ การก้าวกายแบบจำกัด (Principle of Limited Intervention) ซึ่งหมายถึง การจำกัดทั้งจุดมุ่งหมาย ขอบเขต กำลังทางทหาร และเวลา (Aim, Scope, Military and Time)

^๙ Geoffery Till, "Sir Julian Corbett and the twenty – First Century : Ten Maritime Commentments" in Mike Lawrence Smith and Matthew R.W. Uttley, (eds.) *The changing of Maritime Power*, (London : Macmillan Press, 1999), pp.28 - 29

^{๑๐} Bassy D. Hunt, "The strategic thought of Sir Julian S. Corbett" in J.B. Hattendorf and R.S. Jordan (eds), *Maritime Strategy and the Balance of Power : Britoin and America in the Twentieth century*. (London : 1989),pP.129

ดังเห็นได้จากการที่อังกฤษสามารถจำกัดการเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับสงครามแบบไม่จำกัด (Unlimited Wars) ของ พันธมิตรทางบก (Continental Allies) ด้วยการเสนอความช่วยเหลือการปฏิบัติการทางเรือและกำลัง

ทางบกอีกเล็กน้อย^{๑๑} ซึ่งทำให้อังกฤษสูญเสียกำลังพลเพียงเล็กน้อยใน สงครามโลกครั้งที่หนึ่ง ก่อนที่ นโยบายการก้าวร้าวแบบจำกัด ได้ถูกเปลี่ยนไปเป็นการเข้าร่วมสงครามอย่างเต็มตัว

จากการที่คอร์เบตต์ได้ศึกษาประวัติศาสตร์ของอังกฤษ จึงได้สรุปเป็นทฤษฎีได้ว่า หน้าที่ของกองทัพเรือ คือ “การสนับสนุนหรือการขัดขวางความพยายามทางการทูตและเพื่อการ ป้องกันหรือทำลายการค้าขาย รวมถึงการส่งเสริมหรือขัดขวางการปฏิบัติการทางทหารบนบก”^{๑๒} ทั้งนี้ วัตถุประสงค์หลักของสงครามทางเรือคือ เพื่อให้ได้การครองทะเลและไม่ให้ฝ่ายศัตรูสามารถครอง ทะเลได้ อย่างไรก็ตาม การครองทะเลไม่ใช่วัตถุประสงค์สุดท้ายหรือวัตถุประสงค์สูงสุด แต่เป็นเพียง วิธีการอย่างหนึ่งเพื่อการบรรลุวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ โดยจะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ทาง การเมืองโดยอัตโนมัติ เมื่อสามารถควบคุมทะเลได้ นอกจากนี้แม้ว่ายุทธศาสตร์ทางเรือ สามารถ ดำเนินจนประสบความสำเร็จโดยที่กองทัพเรือสามารถควบคุมทะเลได้ก็ตาม ยังมีวัตถุประสงค์อื่นที่ จะต้องจัดการต่อไปอีก เช่น การโจมตีดินแดนของข้าศึก เป็นต้น^{๑๓}

๓. มุมมองด้านความมั่นคงทางทะเลของ Chris Rahman^{๑๔} Dr. Chris Rahman นักวิชาการชาวออสเตรเลียได้เสนอมุมมองด้านความมั่นคงทางทะเล และการใช้ประโยชน์ จากทะเล ๕ ด้าน ได้แก่

๓.๑ ความมั่นคงทางทะเล ในฐานะ “ความมั่นคงของทะเล” การปกป้องสภาพ แวดล้อมทางทะเล และการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลทั้งที่มีชีวิต และไม่มีชีวิต เป็นเรื่องที่สำคัญที่สุดในแง่ของการสร้างความมั่นคงทางทะเล ทั้งนี้ เนื่องจากการมีระบบเชิงนิเวศน์ทางทะเล ที่สมบูรณ์จะส่งเสริมให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีของมนุษย์ ซึ่งรวมถึงผลดีที่จะเกิดขึ้นต่อการเปลี่ยนแปลง ของสภาพอากาศอีกด้วย แนวคิดนี้จึงนำไปสู่การดำเนินการใด ๆ ก็ตามในทะเล ต้องคำนึงถึง ความสัมพันธ์ระหว่างสิ่งมีชีวิตและสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญ ซึ่งวิธีการที่ดีที่สุดคือมนุษย์ ไม่ควรเข้าไปแทรกแซงสิ่งที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ ซึ่งนักวิชาการบางท่านมองว่าเป็นแนวคิดที่ไม่อยู่บน

^{๑๑} Geoffery Till, *op.cit*, pp.21 – 30

^{๑๒} Hunt, *op.cit*,p.120

^{๑๓} B.mitchell Simpson , ed, *The Deuelopment of Navdl Thought. (Rhode Islan : Naval War College Press, 1977, p.xvii,*

^{๑๔} Chris Rahman, “Conecept of Mavitime Security : A Stratgic perspeetive on alternative visions for good order and security at sea, with policy implications for New Zealand”, (Discussion Pager No. 07/09, Centre for Strategic Studies : New Zealand, Victoria Umiveroity of Wellington), pp.31-32

พจนานุกรมของกรมแม่แบบจวง ขงทกเกิตชนแลจจะเบนยูปสวคศคเคยตยททวสวจกมแม่วมมยวระทวง ประเทศในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในทะเล แต่ในอีกทางหนึ่งอาจมองได้ว่ากระแสของการอนุรักษ์

ทรัพยากรธรรมชาติ ได้ทวีความสำคัญในการกำหนดและดำเนินนโยบาย อันเนื่องมาจากผลกระทบจากภัยธรรมชาติ ที่สืบเนื่องมาจากสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลง

๓.๒ **ความมั่นคงทางทะเล ในฐานะ “สมุทรภิบาล”** คำว่า “Ocean Governance” หรือ “สมุทรภิบาล” เป็นแนวคิดที่อยู่บนฐานของการส่งเสริมระบอบความมั่นคงทางทะเลให้มีเสถียรภาพด้วยหลักการที่กำหนดไว้ใน อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล หรือ LOSC (Law of the Sea Convention or Law of the Sea Conference) ตัวอย่างเช่น การประชุมกฎหมายทะเลของ สหประชาชาติ ซึ่งประกาศใช้เป็นอนุสัญญาสหประชาชาติ (The United Nations Convention on the Law of the Sea) การบริหารจัดการทะเลให้เป็นไปตามกรอบกฎหมายฯ จึงเป็นหัวใจหลักของแนวคิดนี้ ทั้งนี้ ไม่ได้หมายความว่า การดำเนินการจะต้องยึดโยงอยู่กับกฎหมายโดยไม่อาจเปลี่ยนแปลง เนื่องจากตัวกฎหมายเองมีความซับซ้อน รวมถึงวิวัฒนาการอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งกฎหมายยังเป็นเพียงแค่กรอบ ไม่ได้เป็นปัจจัยที่ทำให้ความมั่นคงเกิดขึ้น ดังนั้น การพิจารณา แนวโน้มจากแนวคิดนี้ ควรพิจารณาการเปลี่ยนแปลงและบังคับใช้กฎหมายในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายความมั่นคงทางทะเลที่เกี่ยวกับการใช้กำลังทางทหาร และกฎหมายความมั่นคงทางทะเลไม่เกี่ยวกับการใช้กำลังทางทหาร เช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.๑๙๘๒ (United Nations Convention on the Law Of the Sea : UNCLOS 1982) และกฎหมายความมั่นคงทางทะเล เป็นต้น

๓.๓ **ความมั่นคงทางทะเลในฐานะ “การปกป้องอาณาเขตทางทะเล”** แรงขับเคลื่อนหลักของแนวคิดนี้ มาจากความต้องการดำรงอำนาจอธิปไตยและสิทธิอธิปไตยทางทะเลของรัฐชายฝั่งตามกรอบ LOSC โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้สิทธิรัฐชายฝั่งในการแสวงประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากทะเลได้จนถึงระยะ ๒๐๐ ไมล์ทะเล นำมาซึ่งความขัดแย้งและเกิดข้อพิพาทระหว่างรัฐอยู่บ่อยครั้ง นอกจากนั้น การทวีความสำคัญและมูลค่าแบบก้าวกระโดดของทรัพยากรน้ำมันหรือก๊าซที่มีในทะเลทั่วโลก ส่งผลให้รัฐต้องร่วมมือกันพัฒนาหาแนวทางปกป้องฐานเขตเจาะให้อยู่รอดปลอดภัยจากภัยโจรสลัด การก่อการร้าย อุบัติเหตุ และภัยธรรมชาติ หลักการในแนวคิด “การปกป้องอาณาเขตทางทะเล” จึงเป็นการปกป้องอำนาจอธิปไตย สิทธิอธิปไตย และผลประโยชน์ในพื้นที่ทางทะเลของชาติ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากธรรมชาติของพื้นที่ทางทะเลที่มีลักษณะเปิดกว้าง ยากต่อการสร้างสิ่งกีดขวาง ดังนั้น การปกป้องอาณาเขตทางทะเลให้มีประสิทธิภาพ โดยรัฐชายฝั่งเพียงรัฐเดียว จึงยากที่จะกระทำได้

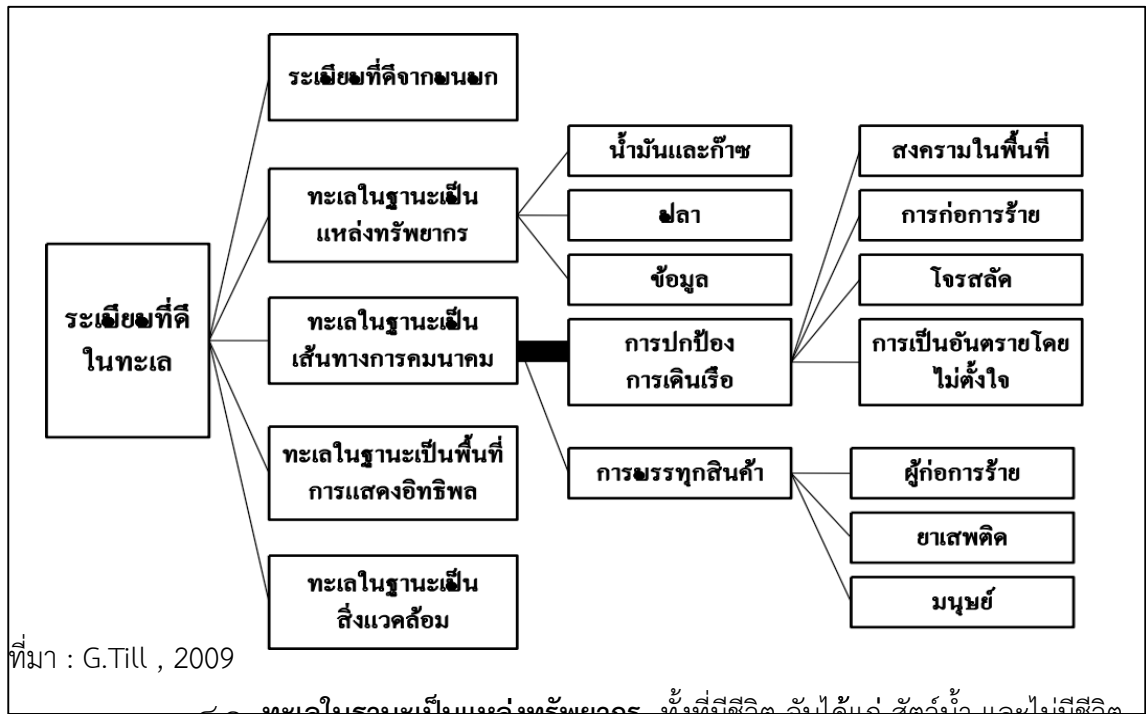
๓.๔ **ความมั่นคงทางทะเล ในฐานะ “กิจกรรมทางทหารในทะเล”** แนวคิดนี้อยู่บนพื้นฐานการคิดแบบความมั่นคงร่วม โดยมุ่งเน้นไปที่การให้ทะเลเป็นพื้นที่จำกัดหรือลดอาวุธ แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ ไม่เคยมีการดำเนินการดังกล่าวต่อเรือรบ โดยเฉพาะจากประเทศมหาอำนาจทางทะเลด้วยเหตุผลหลายประการ กล่าวคือ **ประการแรก** เรือรบเป็นอุปกรณ์ที่มีราคาสูง จึงมีจำนวน

จำกัด การเจรจาเพื่อลดจำนวนเรือรบลงไปอีก จึงยากกว่าการลดจำนวนรถถังหรือปืนใหญ่ **ประการที่สอง** การที่มหาสมุทรล้วนเชื่อมต่อกัน ในขณะที่เรือของกองทัพสามารถเคลื่อนที่ไปได้ทั่ว ซึ่งหมายความว่า การควบคุมอาวุธของเรือรบ จึงไม่สามารถจำกัดให้อยู่ในยุทธบริเวณหนึ่ง ๆ ได้ **ประการที่สาม** เรือรบพิวน้ำเป็นยานที่มีความอ่อนตัว สามารถแสดงบทบาทได้หลากหลาย ทั้งในด้านการต่อสู้สงครามและในด้านอื่น เช่น การทูต การค้นหาและช่วยเหลือ และการทำหน้าที่ตำรวจ การรวมขีดความสามารถทั้งหมดให้อยู่ในเรือลำเดียวจึงมีความคุ้มค่าเป็นอย่างยิ่ง **ประการที่สี่** ความต้องการเรือรบที่มากอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน ในการปฏิบัติการปกป้องอาณาเขตทางทะเลและสมุทรชาติบาล และ **ประการที่ห้า** ประสบการณ์ในอดีตที่แสดงให้เห็นว่าการครอบครองหรือใช้อาวุธจะลดลงได้ เมื่อมีความสัมพันธ์ทางการเมืองที่ดี ไม่ใช่การควบคุมอาวุธจะสามารถลดอันตรายของวิกฤติทางการเมืองหรือ ความขัดแย้งระหว่างกันได้ จากที่กล่าวมา แนวคิดนี้มุ่งเน้นส่งเสริมให้เกิดการควบคุมอาวุธ ด้วยมาตรการสร้างความไว้วางใจ (Confidence-Building Measures : CBMs) ซึ่งอาจแบ่งได้เป็น ๓ กลุ่มใหญ่ ได้แก่ การแจ้งให้ทราบ (Declaratory) ความโปร่งใส (Transparency) และการยับยั้งชั่งใจ (Constraint)

๓.๕ **ความมั่นคงทางทะเล ในฐานะ “กฎระเบียบด้านความมั่นคงของระบบการขนส่งทางทะเล”** เหตุการณ์โจมตีตึกเวิลด์เทรด เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ค.ศ.๒๐๐๑ ได้เปลี่ยนโฉมหน้ากฎระเบียบสำหรับการขนส่งสินค้าทางเรือไปตลอดกาล กล่าวคือ โลกมองว่าการขนส่งสินค้าทางเรือ มีความเสี่ยงจากการถูกก่อการร้าย ส่งผลให้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้พิจารณามาตรการป้องกันใหม่ ๆ ออกมา เช่น การรักษาความปลอดภัยของเรือและ สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ (International Ship and Port Facility Security Code : ISPS Code) โดยเพิ่มเข้าไปในผนวก (Annex) ความมั่นคงทางทะเล ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea : SOLAS Convention) นอกจากนี้ยังมีอนุสัญญาว่าด้วยการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ.๑๙๘๘ (Convention for Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1988 : SUA Convention) และระบบติดตามและพิสูจน์ทราบระยะไกล (Long Range Identification and Tracking System : LRIT)

๔. **ศาสตราจารย์ แจฟฟรีย์ ทิลล์ (Geoffrey Till)** แห่งสถาบันศึกษายุทธศาสตร์ สหรัฐฯ ได้แสดงแนวคิดการสร้าง ความมั่นคงทางทะเลลงในรายละเอียดระดับปฏิบัติการของหน่วย กำลังทางทะเล ซึ่งประกอบด้วย กองทัพเรือ หน่วยยามฝั่ง ตำรวจน้ำ และหน่วยตรวจคนเข้าเมือง โดย มุ่งเน้นนำเสนอแนวคิดในระดับที่เกี่ยวข้องกับการใช้กำลังเพื่อรับมือหรือจัดการปัญหาหรือผลกระทบที่ส่งผลต่อความมั่นคงทางทะเลหรือระเบียบที่ดีในทะเล (Good Order at Sea)^{๑๕} มีโครงสร้างแนวคิดตามแผนภาพที่ ๒ - ๑ สรุปได้ดังนี้

แผนภาพที่ ๒ - ๑ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อระเบียบที่ดีในทะเล



๔.๑ ทะเลในฐานะเป็นแหล่งทรัพยากร ทั้งที่มีชีวิต อันได้แก่ สัตว์น้ำ และไม่มีชีวิต

อันได้แก่ น้ำมันและก๊าซ ซึ่งกองทัพเรือและหน่วยกำลังทางเรืออื่นเพิ่มพูนการมีส่วนร่วมในการปกป้อง รวมทั้งมีแนวโน้มว่าความรับผิดชอบนี้จะขยายตัวในอนาคต

๔.๑.๑ น้ำมันและก๊าซ ด้วยการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมน้ำมัน และก๊าซ ส่งผลให้มีการลงทุนในด้านการป้องกันด้วยกำลังทางทหารมากขึ้น ในภารกิจการควบคุมพื้นที่บริเวณแท่นขุดเจาะตั้งอยู่นั้น มีความเป็นไปได้ที่จะถูกผู้ก่อการร้ายโจมตี ทำให้หลายประเทศ พัฒนาหน่วยรบพิเศษสำหรับกิจที่ต้องเข้าไปถึงจุดแหล่งกำเนิดปัญหาและรับมือกับภัยคุกคามได้ อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ในภาวะสงคราม กองเรือพันธมิตรที่มีภารกิจในการป้องกันแท่นขุดเจาะจากการ ก่อความไม่สงบและการลักลอบค้าน้ำมัน

^{๑๕} G. Till, *Sea Power*, pp.289 – 300

ใช้เครื่องมือจับปลาที่ไม่ได้มาตรฐาน นอกจากนี้ยังมีปัญหาเรือประมงเข้าไปจับปลาในน่านน้ำที่ยังมี ปัญหาการอ้างสิทธิทับซ้อนระหว่างประเทศ จนเป็นเหตุให้เกิดการใช้กำลังของกองทัพเรือสองฝ่าย การนี้ทางออกหรือหนทางแก้ปัญหา ได้แก่ การยอมรับวิกฤติการณ์ที่เกิดขึ้นก่อนที่จะสายเกินไป และ ร่วมมือกันสร้างกลไกและกฎเกณฑ์ที่เหมาะสม รวมถึงหาแนวทางในการลดขนาด กองเรือประมงในอนาคต แต่ในทางปฏิบัติ การดำเนินการดังกล่าวเป็นเรื่องยาก เพราะหน่วยกำลังรบ

ทางเรือ ยังต้องปกป้องทั้งทรัพยากรสัตว์น้ำและชาวประมงของตนเอง รวมทั้งยังมีบทบาทด้านการรักษากฎหมาย ซึ่งบางครั้งอาจขยายความรุนแรงเป็นความขัดแย้งระหว่างประเทศได้

๔.๒ ทะเลในฐานะที่เป็นสื่อในการคมนาคม การดำรงการคมนาคมขนส่งสินค้า ให้สามารถดำเนินไปได้อย่างเสรี เป็นเป้าหมายสำคัญ แต่การค้าทางทะเลยังคงเผชิญกับความเสี่ยง จึงต้องมีหน่วยงานทางทะเลที่พร้อมต่อการเข้าควบคุมภัยคุกคาม ซึ่งมีทั้งการกระทำด้วยเจตนาและไม่เจตนา

๔.๒.๑ ภัยคุกคามที่มีต่อการเดินเรือโดยเจตนา ประกอบด้วย ผลกระทบจากสงครามหรือความขัดแย้งในพื้นที่ การก่อการร้าย และการกระทำอันเป็นโจรสลัด ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ไม่ว่าจะเป็นเรือสินค้า ท่าเรือ ถนน และทางรถไฟ ซึ่งต้องการการปกป้องจากการถูกคุกคาม ดังนั้นการตอบสนองในประเด็นนี้จึงเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับความมั่นคงของท่าเรือ และการตรวจตราสินค้า

๔.๒.๑.๑ การก่อการร้าย การปกป้องการเดินเรือจากผู้ก่อการร้าย เป็นความต้องการที่ค่อนข้างใหม่ เริ่มตั้งแต่เรือบรรทุกน้ำมันของฝรั่งเศส ชื่อ Limburg ถูกโจมตีนอกอ่าวเอเดน เมื่อตุลาคม ค.ศ.๒๐๐๒ นอกจากนี้เรือซึ่งแล่นผ่านหมู่เกาะของอินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ล้วนมีความเสี่ยงต่อการถูกโจมตี ซึ่งนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในตัวบทกฎหมายหลายฉบับตามทีราห์แมน (Chris Rahman) แสดงไว้ในข้อ ๓.๕ ข้างต้น

๔.๒.๑.๒ โจรสลัด การปฏิบัติของหน่วยกำลังรบทางเรือ มีความแตกต่างกันโดยบางประเทศมีสิทธิหรือหน้าที่ในการจับกุมและลงโทษโจรสลัดในทะเลหลวงได้ แต่หลายประเทศไม่มี เช่น เรือรบสหรัฐฯ สามารถเข้าดำเนินการต่อเรือโจรสลัดเพียงในกรณีที่มีเหตุให้เชื่อว่าชีวิตอยู่ในอันตราย เรือรบออสเตรเลียสามารถเข้าดำเนินการในทะเลอาณาเขตของต่างประเทศภายใต้ข้อตกลง SOLAS Convention นอกจากนี้ยังมีความจำเป็นที่จะต้องร่วมแบ่งปันข้อมูล จัดทำ

ข้อตกลงหรือกฎเกณฑ์ที่ได้รับการยอมรับ จัดให้มีการปฏิบัติการผสมระหว่างกองกำลัง เช่น การลาดตระเวนคุ้มครองเรือสินค้าในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง

๔.๒.๒ ภัยคุกคามต่อการเดินเรือโดยไม่เจตนา ความหนาแน่นของเรือในช่องแคบที่นับวันยิ่งเพิ่มพูน อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุและเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโดยเรือบรรทุกเตรียมการในภารกิจค้นหาและช่วยเหลือ หรือเป็นเครื่องมือหลักในการจัดการกับผลกระทบที่เกิดจากสงครามในอดีต โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้นหาและกำจัดทุ่นระเบิดทางทะเลที่ตกค้าง

๔.๒.๒.๑ การบรรทุกสินค้าที่เป็นอันตราย ประกอบด้วย การขนส่งสินค้าของผู้ก่อการร้าย ใน ๓ ลักษณะได้แก่ ผู้ก่อการร้ายอาจใช้เรือสินค้าในการเคลื่อนย้ายคนและอาวุธจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง การใช้เรือสินค้าในการเป็นอาวุธสงครามโจมตีสะพานหรือท่าเรือ หรือ

แม้แต่โจมตีเรือรบ เช่น กรณีของเรือรบสหรัฐฯ ชื่อ USS Cole ในอ่าวเอเดน ทั้งนี้ กิจหลักของ กองทัพเรือในการตอบสนองได้แก่ การลาดตระเวนตรวจการณ์ และการเสริมสร้างระบบป้องกันเรือที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

๔.๒.๒.๒ การค้ายาเสพติด นับเป็นภัยคุกคามอย่างยิ่งต่อความมั่นคง และเสถียรภาพของรัฐและนานาชาติประเทศ ทั้งนี้ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้แสดง บทบาทนำในการจัดให้มี แนวทางในการจัดการกับภัยคุกคามนี้ โดยกระตุ้นให้หน่วยงานทั้งหมดของประเทศสมาชิก ซึ่งเป็นที่ชัดเจนว่าความร่วมมือเป็นสิ่งจำเป็นต่อการรับมือกับสิ่งที่เกิดขึ้น โดยเขตแดนของรัฐเป็นเพียง “ความไม่สะดวกสบายเพียงเล็กน้อยเท่านั้น” บทบาทของกำลังทางเรืออาจเป็นเพียง แค่การเฝ้าระวัง และไล่ติดตามเรือต้องสงสัย ในการเป็นส่วนหนึ่งในการต่อสู้กับการค้ายาเสพติด กองทัพเรือ และหน่วยยามฝั่งจำเป็นต้องเข้าถึงข้อมูลข่าวกรองจากความร่วมมือในการติดตาม ระดับโลก ระบบตรวจการณ์ด้วยเรดาร์และอากาศยาน ยานแบบพิเศษที่มีความเร็วและคล่องตัวสูง ทักษะและขีดความสามารถในการปฏิบัติการร่วมกับกำลังที่รักษากฎหมาย

๔.๒.๒.๓ การอพยพย้ายถิ่นโดยผิดกฎหมาย อัตราการอพยพย้ายถิ่นฐาน ที่เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะจากพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากสงคราม ความล้มเหลวของสังคม รวมถึง ภัยพิบัติทางธรรมชาติ ได้เพิ่มขึ้นสู่ระดับซึ่งหลายรัฐไม่สามารถรับมืออพยพเหล่านั้นได้ หรืออาจสัมพันธ์ กับกลุ่มอาชญากรรมข้ามชาติ ซึ่งหารายได้จากการลักลอบส่งผู้อพยพเหล่านั้นเข้าภายในรัฐ กองกำลังทางเรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับการป้องกันและปราบปรามการค้ามนุษย์ และแม้ว่า การตรวจ การณ์กับความร่วมมือระหว่างประเทศจะเป็นประโยชน์ในลักษณะเดียวกันกับการรับมือกับการลักลอบ ค้ายาเสพติดก็ตาม บางครั้งเรือของผู้อพยพสามารถทนคลื่นลมแรงได้ แต่การนำเรือยนต์ประจำ

เรือรบของกองทัพเรือที่เล็กกว่าเข้าเทียบเรือของผู้อพยพ เป็นเรื่องยากลำบาก และเมื่อขึ้นเรือแล้ว หน่วยปฏิบัติมักถูกกดดันหรือโจมตีโดยผู้หญิง เด็ก และคนชรา ด้วยท่อนเหล็ก น้ำร้อน หรือ ท่อน้ำ ซึ่ง การรับมือกับสิ่งเหล่านี้ต้องการการฝึกอย่างมาก เพื่อให้สามารถควบคุมสถานการณ์ โดยลดการ บาดเจ็บให้เหลือน้อยที่สุด

๔.๓ ทะเลในฐานะเป็นสื่อการเพิ่มพูนและแลกเปลี่ยนข้อมูล แม้การแลกเปลี่ยน ข้อมูลจะเป็นการพึ่งพาอินเทอร์เน็ต ทะเลยังคงเป็นแหล่งความรู้ที่สำคัญอย่างยิ่งเกี่ยวกับ ดาวเคราะห์ ที่เราพำนักและประวัติศาสตร์ของมนุษย์ ซึ่งทะเลยังเป็นแหล่งความรู้ที่มนุษย์ยังไม่รู้ อีก เป็นจำนวนมาก ยิ่งเรียนรู้เกี่ยวกับทะเลมากขึ้นเท่าใดก็必将ใช้ประโยชน์จากทะเลได้มากขึ้นเท่านั้น ซึ่งเป็นคำอธิบายที่ชัดเจนว่าทำไมจึงมีการวิจัยทางทะเลเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ในบางประเทศ กองทัพเรือมีหน้าที่ดูแลพื้นที่ประวัติศาสตร์ใต้น้ำที่มีเรือจม หรือมีหน้าที่สนับสนุนการสำรวจทาง

วิทยาศาสตร์ใต้ทะเล เพื่อในที่สุดแล้วผลลัพธ์ที่ได้อาจกลับมาเป็นองค์ความรู้ให้แก่กองทัพเรือเอง เช่น การค้นพบซากเรือจมนำมาสู่การศึกษาเรื่อง การออกแบบตัวเรือในสมัยก่อน เป็นต้น

๔.๔ ทะเลในฐานะเป็นพื้นที่สำหรับแผ่ขยายอิทธิพล ความพยายามในการครอบครองทะเล มีมาช้านาน ในลักษณะเดียวกันกับความต้องการมีอำนาจหรืออิทธิปไตยเหนือดินแดน นอกจากนี้อิทธิปไตยทางทะเลเป็นได้ทั้งบางสิ่งซึ่งประเทศต้องการในการแสวงประโยชน์จาก ทะเลในด้านทรัพยากร หรือเป็นสัญลักษณ์ของอำนาจหรือคุณค่าของรัฐ ซึ่งจำเป็นต้องแสดงอำนาจ ในการปกป้องอาณาเขตทางทะเลและพลเมืองจากศัตรูทั้งภายในและภายนอกประเทศ การกำเนิด UNCLOS 1982 มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกรอบให้รัฐมีอำนาจตามกฎหมายเกณฑ์ที่ยอมรับร่วมกันโดยรัฐชายฝั่งทั้งหมด ๑๕๑ รัฐ จะมีสิทธิอิทธิปไตยเหนือทะเล และไหล่ทวีปที่ติดกับรัฐตน มี ๕๔ รัฐที่สามารถอ้างสิทธิมากกว่า ๒๐๐ ไมล์ทะเลจากขอบฝั่ง ซึ่งนำไปสู่ปัญหาอีกเป็นจำนวนมาก ทั้งข้อพิพาทในพื้นที่อ้างสิทธิทับซ้อน โดยเฉพาะอย่างยิ่งทะเลจีนใต้ได้กลายเป็นพื้นที่พิพาทที่มีความซับซ้อนและอันตรายมากที่สุดในโลก โดย UNCLOS 1982 ไม่สามารถยุติการพิพาท โดยทำได้เพียงการให้แนวทางแก่คู่กรณีในการแก้ปัญหาด้วยการร่วมตกลงจากทุกฝ่าย และเนื่องจากเป็นหลักการของกฎหมายระหว่างประเทศว่า รัฐจำเป็นต้องแสดงและใช้สิทธิเพื่อการยอมรับในอิทธิปไตยของตน เปรียบเทียบได้ เช่นการตรวจสอบแนวรั้ว ขั้วใล่ผู้รุกราน หมั่นตรวจตราและแสดงให้เห็นว่ามีการตรวจตรา สร้างความมั่นใจว่าทรัพย์สินถูกใช้เป็นประโยชน์สูงสุดของเจ้าของ ซึ่งหลายประเทศ ประสบปัญหาการแสดงและใช้สิทธิอิทธิปไตยทางทะเล โดยความต้องการประการแรกได้แก่ รัฐควรรู้ว่าเกิดอะไรขึ้นในพื้นที่อิทธิปไตยของตน ในกรณีที่มีพื้นที่มีขนาดใหญ่เกินกว่าจะสามารถตรวจตราอย่างทั่วถึง ได้ รัฐจำเป็นต้องใช้เครื่องมืออื่นในการทำหน้าที่ดังกล่าว ทั้งนี้ การที่รัฐขาดเครื่องมือในการแสดงอำนาจและสิทธิ

อิทธิปไตยทางทะเล อาจนำไปสู่ข้อจำกัดทางการเมืองในด้านเสรีภาพการปฏิบัติอย่างรุนแรง ตัวอย่างที่ชัดเจนเช่น ความยากลำบากในการตอบสนองของ ฟิลิปปินส์ ต่อการเข้ายึดครองแนวหินใต้น้ำมิสซีฟ (Mischief Reef) ของจีน แสดงให้เห็นถึงความเสี่ยงของรัฐที่ไม่สามารถแสดงขีดความสามารถในการปกป้องการอ้างสิทธิอิทธิปไตยของตน

๔.๕ ทะเลในฐานะของสิ่งแวดล้อม ถึงแม้ว่ามนุษย์จะเป็นสัตว์บกโดยธรรมชาติ แต่ทะเลเป็นองค์ประกอบของสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ โดยเป็นส่วนหนึ่งในการลดผลกระทบจากสภาวะโลกร้อน อันเนื่องมาจากคุณสมบัติความเฉื่อยต่อความร้อน และขีดความสามารถในการดูดซับ คาร์บอนจากบรรยากาศ ระดับน้ำ แนวปะการัง รวมทั้งจำนวนสัตว์น้ำ ล้วนเป็นเครื่องแสดง ให้เห็นถึงสุขภาพทางกายภาพของโลกนี้ทั้งหมด ดังนั้น ด้วยการตระหนักถึงความสำคัญดังกล่าว สหประชาชาติ จึงได้จัดตั้ง คณะกรรมาธิการอิสระเกี่ยวกับมหาสมุทรโลก (Independent Commission on the World Oceans : IWCO) เพื่อสำรวจ ตรวจสอบภัยคุกคามต่อทรัพยากรทางทะเล และหาหนทางใน

การปกป้อง ปรากฏผลการสำรวจเมื่อปี ค.ศ.๑๙๙๘ ว่าการเกิดวิกฤติในมหาสมุทร มีสาเหตุมาจากมลภาวะเป็นพิษ ข้อพิพาททางกฎหมาย การใช้ประโยชน์ที่เกินขอบเขต และการ เหมินเฉยต่อการใช้ประโยชน์ดังกล่าว ทั้งนี้ IWCO ได้เสนอแนะแนวทางที่ก่อให้เกิดการพัฒนา อย่างมาก ตัวอย่างเช่น เรือที่เคยเป็นแหล่งมลพิษได้ปรับเปลี่ยนการปฏิบัติบางอย่าง เช่น การล้างถังน้ำมันในทะเล และอื่น ๆ แม้ว่าหน่วยงานภาคพลเรือนจะมีส่วนรับผิดชอบต่อการปกป้องสภาพแวดล้อมทางทะเลเป็นหลัก แต่กองทัพเรือก็ยังคงมีบทบาทในการมีส่วนร่วมการปฏิบัติกับ หน่วยงานพลเรือน ด้วยขีดความสามารถในการวิจัยและการปกป้องสภาพแวดล้อม นอกจากนี้กองทัพเรือ และหน่วยยามฝั่งอาจมีบทบาทในการเป็นตัวกลางในการไกล่เกลี่ยระหว่างกลุ่มผู้ใช้ทะเลและปราบปรามกลุ่มอาชญากรต่อสภาพแวดล้อม นอกจากนี้ด้วยความสามารถเฉพาะของกำลังทางเรือบางประเภท อาจนำไปใช้ในการลดการก่อให้เกิดมลพิษ หรือการอนุรักษ์ ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล เช่น แนวปะการัง เป็นต้น

๕. แนวความคิดในการเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเลในอนาคต

นอกจากที่ได้แสดงไว้แล้ว ศาสตราจารย์ Till ยังได้แสดงให้เห็นถึงแนวทางการสร้างความมั่นคงทางทะเลในอนาคต ประกอบด้วย^{๑๖}

^{๑๖} *Ibid.*, pp.306 - 314

๕.๑) การส่งเสริมสุขภาพของประชาชนและการพัฒนา
ระดับของความตระหนักรู้ นโยบายที่มีประสิทธิภาพ และการบูรณาการความพยายามทั้งหลายให้เกิดขึ้น ทั้งกับกองทัพเรือ หน่วยยามฝั่ง และหน่วยงานทางทะเลอื่น ๆ ให้มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนนโยบาย

๕.๒) **เพิ่มพูนความตระหนักรู้ทางทะเล** มหาสมุทรอาจเป็นกุญแจสำคัญต่ออนาคต เฉกเช่นเดียวกับการให้ความเข้าใจในอดีต ซึ่งยังมีข้อมูลจำนวนมากที่มนุษย์ยังไม่สามารถก้าวไปให้ถึงอย่างชัดเจน ครบถ้วน และมนุษย์ยังคงทำได้เพียงการคาดคะเนเกี่ยวกับกระบวนการทาง กายภาพ เคมี และชีวภาพ ซึ่งเกิดขึ้นในระบบความสัมพันธ์ของมหาสมุทร โลก และบรรยากาศ กองทัพเรือล้วนมีส่วนเกี่ยวข้องกับการสำรวจมหาสมุทร และสามารถเป็นเครื่องมือสำคัญในการ เผยแพร่ ความสำคัญของทะเลต่อรัฐบาลและประชาชน ซึ่งโดยมากมักขาดความเข้าใจในทะเล ภัยคุกคามที่ยิ่งใหญ่ที่สุดต่ออนาคตของทะเล อาจเป็นการละเลยหรือปฏิเสธความสำคัญของทะเล จากประชาชนหรือรัฐบาล ทั้งนี้ เหล่านักวิเคราะห์ทางทะเลและนักประวัติศาสตร์ทางเรือล้วนยอมรับว่าเรื่องราวเกี่ยวกับทะเลเลี้ยงขาดความสนใจในระบบการศึกษาการเมืองระหว่างประเทศและ

ประวัติศาสตร์ในมหาวิทยาลัย กองทัพเรืออยู่ในฐานะที่ดีในการช่วย “ขาย” ทะเลในทุกด้าน ทั้งด้านยุทธศาสตร์ ด้านการค้า และด้านสิ่งแวดล้อม

๕.๓ การพัฒนานโยบายทางทะเล ระเบียบที่ดีทางทะเลมักถูกคุกคามด้วยความขัดแย้งของผู้ใช้ทะเล เช่น การขัดผลประโยชน์ระหว่างการขุดเจาะน้ำมันกับการประมง น้ำมันที่รั่วไหลจากฐานขุดเจาะอาจทำให้เกิดมลพิษต่อชายหาด ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ตัวอย่างเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นที่ต้องคิดถึงมหาสมุทรในฐานะของระบบโลกที่มีความเชื่อมโยงและส่งผลกระทบต่อถึงกันและกันอย่างไม้อาจแบ่งแยก ในขณะที่เดียวกันจำเป็นต้องหาวิธีการที่เหมาะสมในการบูรณาการเข้ากับระบบที่อยู่บนแผ่นดิน ออสเตรเลียเป็นตัวอย่างที่ดีในการพัฒนา นโยบายทางทะเล โดยกำหนดกรอบเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการวางแผน การบริหารจัดการ และการพัฒนาการประมง การเดินเรือ การท่องเที่ยว พิโตรเลียม ก๊าซ และทรัพยากรใต้ท้องทะเลที่ยั่งยืน ในขณะที่เดียวกันกับการสร้างความมั่นคงในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล

๕.๔ การพัฒนาการกำกับดูแลทางทะเลแบบบูรณาการ หน่วยงานทางทะเล และพลเรือน เมื่อมองหากการดำรงระเบียบที่ดีในทะเล จำเป็นต้องพัฒนาแนวทางการบริหารจัดการแบบบูรณาการ โดยต้องคิด พุด วางแผน และปฏิบัติด้วยกัน กับทั้ง ควรนำไปใช้ทั้งในระดับนานาชาติและภายในประเทศ นอกจากนี้รายงานของ IWCO ได้เน้นย้ำความจริงที่ว่าปัญหาของทะเลจำนวนมาก ไม่สามารถแก้ไขได้ในระดับชาติ การควบคุมมลภาวะ การปฏิบัติการต่อต้านยาเสพติด การควบคุมการ

ลักลอบขนและค้ามนุษย์ และอื่น ๆ ต้องการความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งในกรณีนี้ การยืนยันในอธิปไตยของรัฐแบบเดิมจะเป็นอุปสรรคต่อความก้าวหน้า รวมทั้งความร่วมมือระหว่างหน่วยกำลังทางเรือจะช่วยให้เกิดพัฒนาการในด้านการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ด้านความมั่นคงอีกทางหนึ่ง

การรวมกลุ่มระหว่างประเทศเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงร่วม

โดยทั่วไปแล้วรูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างประเทศด้านความมั่นคง แบ่งออกเป็นแบบทวิภาคี และแบบพหุภาคี ซึ่งต้องทำความเข้าใจให้ชัดเจนก่อน ดังนี้

๑. การรวมกลุ่มแบบทวิภาคี (Bilateralism) ประกอบด้วย ความสัมพันธ์ทางการเมือง เศรษฐกิจ หรือวัฒนธรรม ระหว่างสองรัฐ เช่น ข้อตกลงการค้าเสรีซึ่งลงนามโดยสองรัฐ เป็นตัวอย่างของสนธิสัญญาแบบทวิภาคี ซึ่งแตกต่างจาก พหุภาคีที่ หมายถึงการดำเนินนโยบาย ทางการค้า โดยรัฐหรือหลายรัฐ

๒. การรวมกลุ่มแบบพหุภาคี (Multilateralism) คือการที่หลายประเทศทำงาน ร่วมกันในประเด็นที่กำหนด โดยหลักการสำคัญที่ตรงกันข้ามกับความร่วมมือแบบ

ทวิภาคีซึ่งเชื่อว่า เป็นการเพิ่มพูนอำนาจของรัฐมหาอำนาจเหนือรัฐที่อ่อนแอและมักนำไปสู่ความขัดแย้งระหว่าง ประเทศ ในปี ค.ศ.๑๙๙๐ นายโรเบิร์ต โคเฮน (Robert Keohane) อาจารย์มหาวิทยาลัยที่มีชื่อเสียง หลายสถาบันของสหรัฐฯ ให้ความหมายว่า เป็นการปฏิบัติของการประสานนโยบายแห่งชาติใน กลุ่มรัฐตั้งแต่ ๓ รัฐขึ้นไป ด้วยธรรมชาติของการรวมกลุ่มจากหลายประเทศ นโยบายแบบพหุภาคี เป็นนโยบายทางการทูตที่มีความซับซ้อน แต่มีศักยภาพของผลตอบแทนสูง^{๑๗}

ด้วยหลักการตามที่กล่าวข้างต้นทำให้เกิดข้อถกเถียงถึงข้อดีและข้อเสียของทั้งสองระบบ โดยแม้ระบบแบบพหุภาคีจะประสบผลสำเร็จอย่างมากในปัจจุบัน แต่ความจริงคือข้อตกลงแบบทวิภาคียังคงดำรงอยู่ โดยนาย Rubig ผู้แทนสหรัฐฯ ในองค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO) ให้ข้อคิดว่า “คงเป็นเรื่องไร้เดียงสาหากจะคาดว่าระบบพหุภาคีจะเข้ามาแทนที่ระบบทวิภาคี ในทางตรงกันข้าม สิ่งที่เราควรจะได้แก่ความเป็นไปได้ในการเปลี่ยนคำถามจากแนวทางไหนดีที่สุด เป็นคำถามที่สร้างสรรค์กว่า เช่น ทำอย่างไรให้แนวทางทั้งสองสนับสนุนซึ่งกันและกัน

^{๑๗} <http://usforeignpolicy.about.com/od/introtoforeignpolicy/a/What-Is-Multilateralism.htm>

ได้อย่างดีที่สุด”^{๑๘} อย่างไรก็ตาม ในการศึกษาครั้งนี้ได้มุ่งเน้นประเด็นด้านความมั่นคงร่วม แบบพหุภาคีเป็นสำคัญ จึงได้ทำการทบทวนแนวคิดความร่วมมือในรูปแบบพหุภาคี ประกอบด้วย ความมั่นคงร่วมแบบ Collective (Collective Security) ความมั่นคงร่วมแบบ Comprehensive (Comprehensive Security) และความมั่นคงร่วมแบบ Cooperative (Cooperative Security) ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงความเข้าใจที่สับสน เนื่องจากยังไม่มีคำแปลที่ชัดเจน จึงจะใช้คำศัพท์ภาษาอังกฤษ ในการนำเสนอ

๒.๑ ความมั่นคงร่วมแบบ Collective มีการให้นิยามความมั่นคงแบบ Collective ว่าเป็น “ข้อตกลงซึ่งแต่ละรัฐในระบบ ให้การยอมรับว่าความมั่นคงของรัฐใดเป็นความเกี่ยวเนื่องกับ รัฐทั้งหมด และตกลงที่จะตอบสนองร่วมกันต่อการคุกคามนั้น”^{๑๙} บนแนวคิดที่ว่าเป็น “ระบบบน พื้นฐานของภาระผูกพันของทุกชาติในการร่วมเป็นกองกำลังเพื่อต่อต้านรัฐผู้รุกราน ในทันทีที่การ กระทำนั้นได้รับการยืนยันว่าเป็นการรุกรานตามกฎหมายที่กำหนด”^{๒๐} ทั้งนี้ การทำความเข้าใจตรรกะของความมั่นคงแบบ Collective จำเป็นต้องทราบความแตกต่างของการถ่วงดุลอำนาจ (Balance of Power) และรัฐบาลโลก (Global Government) กล่าวคือ การถ่วงดุลอำนาจ เป็นการแสดงออกของรัฐแบบกระจายอำนาจในการจัดการความสัมพันธ์ที่ไม่ได้อยู่ภายใต้หน่วยงานกลางใด ๆ ดังนั้น ไม่ว่าจะป็นรัฐเดี่ยวหรือหลายรัฐซึ่งมองหาวิธีการแสดงอิทธิพลเพื่อให้ได้ผลประโยชน์ ที่ต้องการ เช่น การรวมกลุ่มเป็นพันธมิตรเพื่อการป้องกันประเทศขององค์การนาโต้ ใน

การต่อต้านภัยคุกคามจากภายนอกจะอยู่ภายใต้แนวคิดนี้ ในขณะที่แนวคิด รัฐบาลโลก เป็นระบบการรวมศูนย์อำนาจที่ขึ้นอยู่กับองค์กรเดียวซึ่งมีอำนาจและขีดความสามารถในการใช้กำลัง เพื่อสถาปนาระเบียบ และเสถียรภาพของสังคมโลก รัฐบาลโลกจึงเป็นวิสัยทัศน์เชิงอุดมคติ (Idealist) ของสังคมนานาชาติ ระหว่างประเทศภายใต้กฎหมายเดียวกัน ซึ่งจนถึงปัจจุบันยังไม่ประสบผลสำเร็จ^{๒๑} แนวคิดความมั่นคงแบบ Collective อยู่ระหว่างแนวคิดทั้งสอง จึงมีลักษณะเป็นระบบซึ่งรวมทั้งการรวมศูนย์อำนาจในการใช้กำลังซึ่งรัฐถูกลดสิทธิในการใช้กำลังของตนและยินยอมที่ปฏิบัติตามกฎที่กำหนด โดยองค์การระหว่างประเทศซึ่งมีอำนาจในการประเมินแนวทางการใช้กำลัง รวมทั้งการใช้กำลัง บนความร่วมมือของรัฐ

^{๒๑} P. Rubig, "Multilateralism in the Midst of Rising Tide of Bilateral and Regional Trade Pacts", (Discussion paper, Annual 2011 session of the parliamentary conference on the WTO, Geneva 21 - 22 March 2011

^{๒๒} A. Roberts and B.Kingsbury, "Introduction: The UN's Role in International Society since 1945", in A. Roberts and B. Kingsbury (eds.) *United Nations, Divided World*, (Oxford : Clarendon Press, 1993),p.30

^{๒๓} H. C. Johnson and G. Niemeyer, "Collective Security: The validity of an Ideal," *International Organization*, Vol.8(1954), pp. 19-20

^{๒๔} L. Mwangabi, *The Theory of Collective Security and Its Limitations in Explaining International Organization. (A Critical Analysis)*.

กล่าวหาว่าความเข้มแข็งนั้น ประการที่สอง รัฐที่เป็นส่วนในความเข้มแข็งเหล่านั้นต้องมีแนวคิดเดียวกันในด้านการป้องกันประเทศ ประการที่สาม รัฐเหล่านั้นต้องยอมรับว่าผลประโยชน์ของส่วนรวม จะอยู่เหนือผลประโยชน์ของตน ซึ่งในทางปฏิบัติแล้วข้อจำกัดดังกล่าว ยังคงเป็นอุปสรรคที่ยังไม่อาจก้าวข้ามได้^{๒๒} จนกระทั่งมีคำกล่าวที่ว่า ความมั่นคงแบบ Collective เป็นแนวคิด ที่แสดงให้เห็นถึงความปรารถนาในสันติภาพและระเบียบโลกในฐานะเป้าหมาย มากกว่าเป็นทฤษฎีที่สามารถใช้เป็นเครื่องมือที่เป็นไปได้ในการนำไปสู่จุดมุ่งหมายที่ต้องการ อย่างไรก็ตาม แนวคิดนี้ยังคงมีอิทธิพลต่อการดำเนินงานเพื่อสันติภาพขององค์การระหว่างประเทศ

๒.๒ ความมั่นคงร่วมแบบ Comprehensive (Comprehensive Security)^{๒๓}

คือการดำเนินงานเพื่อมุ่งไปสู่ความมั่นคงที่ยั่งยืนในทุกสาขาทั้งบุคคล การเมือง เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม การทหาร สิ่งแวดล้อม ทั้งภายในและภายนอกกลุ่มผ่านทางความร่วมมือ โดยภัยคุกคาม ที่มีต่อมนุษย์ สังคม และรัฐ ไม่ว่าจะมาจากภายนอกหรือภายในรัฐ ถือว่าเป็นภัยคุกคามของความมั่นคงทั้งสิ้น หากพิจารณาในประเด็นด้านการทหาร ภัยคุกคามจากการรุกราน การปกป้องทรัพยากรในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ความขัดแย้งเหนือดินแดน ความมั่นคงของเส้นทางเดินเรือ การแพร่กระจายอาวุธนิวเคลียร์และอาวุธที่มีอำนาจทำลายล้างสูง รวมทั้งการเร่งพัฒนากำลังทหาร จะถือได้ว่าเป็น ภัยคุกคามทางการทหารของแนวคิดนี้

๒.๒.๑ ข้อจำกัดของหลักการ ได้แก่ เส้นแบ่งที่ชัดเจนว่าสิ่งใดเป็นปัญหาหรือไม่เป็นปัญหา บ้างว่าจะเป็นปัญหาเมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่ามีลักษณะหรือมีศักยภาพเป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคงซึ่งเป็นผลประโยชน์หลักหรือคุณค่าหลักของบุคคล สังคม หรือรัฐ

๒.๒.๒ หลักการพึ่งพาซึ่งกันและกัน แนวคิดนี้จะเน้นหลักการพึ่งพาซึ่งกันและกันในด้านความมั่นคงทั้งด้าน การเมือง เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม และกายภาพ ความมั่นคงของรัฐไม่อาจเกิดขึ้นได้โดยปราศจากความมั่นคงในทุกมิติ ความสงบสุขและเสถียรภาพภายในประเทศ ไม่อาจดำรงอยู่ได้โดยปราศจากความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การพัฒนาทางเศรษฐกิจ ไม่สามารถดำเนินไปได้ในระยะยาวถ้าสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรม ส่งผลถึงความเจ็บป่วยของสังคม อันจะทำให้ความสามารถในการป้องกันประเทศตกต่ำ และแน่นอนที่รัฐที่มีกำลังทหารอ่อนด้อย จะประสบความยากลำบากในการปกป้องผลประโยชน์แห่งชาติทั้งด้านเขตแดน การเมือง เศรษฐกิจ จากภัยคุกคามต่าง ๆ

^{๒๒} *J. Morgenthau, Politics Among Nations : Struggle for Power and Peace, 7th Ed. (Boston McGraw Hill, 2006), p.435*

^{๒๓} *CSCAO Memorandum No.3*

เทคโนโลยี การสื่อสาร เครือข่ายผลผลิตระหว่างประเทศ การไหลเวียนของการค้าการลงทุน ทั้งนี้ แม้แนวคิดนี้ จะไม่ปฏิเสธความไม่เท่าเทียมกันในการกระจายอำนาจ แต่ยังคงแฝงหลักการแห่ง ความเสมอภาคและการเคารพซึ่งกันและกันในบริบทของความร่วมมือ ซึ่งถูกมองว่าเป็นหลักที่ทำให้ความร่วมมือมีความยั่งยืนและก่อให้เกิดผลผลิตที่ดี ดังนั้นกระบวนการความร่วมมือจึงต้องอยู่บนพื้นฐานของการสร้างดุลยภาพในผลประโยชน์ของทุกฝ่าย และหลีกเลี่ยงการยืนยันความประสงค์ของตนซึ่งอาจทำ ความเสียหายแก่รัฐอื่น

๒.๒.๔ หลักการพึ่งพาตนเอง ในขณะที่ความร่วมมือด้านการป้องกันประเทศ เป็นส่วนประกอบใน CMS (Content Management System) หลักการพึ่งพาตนเองในการป้องกันประเทศยังคงมีประโยชน์ในสถานการณ์หลังยุคสงครามเย็นที่ภัยคุกคามทางการทหารลดลงอย่างมาก

๒.๒.๕ หลักการมีส่วนร่วม กระบวนการทำงานร่วมกัน มีความสำคัญในแนวคิดนี้ ซึ่งหมายถึง การหลีกเลี่ยงที่จะกีดกันบางประเทศไม่ให้เข้ามีส่วนร่วม ความร่วมมือของภูมิภาคสำหรับความมั่นคงไม่ควรเป็นไปเพื่อต่อต้านรัฐใด ๆ ซึ่งสอดคล้องกับสถานการณ์หลังยุคสงครามเย็น

๒.๒.๖ หลักการเกี่ยวข้องอย่างสันติ แนวคิดนี้เน้นการใช้วิธีการที่ไม่ใช่การใช้กำลังทหารในการปกป้องผลประโยชน์และคุณค่า โดยผลประโยชน์หลายด้าน ซึ่งไม่เกี่ยวข้อง

ข้อก้ำบทหำร เช่น ควำมมั่นคงด้ำนล่ำงแ้วดล่ำม ซึ่งควำมมั่นคงแบบ Comprehensive จะเน้นย้ำการสร้ำงควำมไว้เนื้อเชื่อใจ การทุดเช็งป้อกกัน และการแก้ปัญหาควำมขัดแย้งและควำมแตกต้ำงด้วยสันติวิธี ชีดควำมสมำรถทหำรคว่ำจกัด้ยอยู่ท้ำการป้อกกันและไม่วคูกควำม การคว่ำคควำมอวุธและมำตรกำรที่แสดงควำมโปรงใส ล้วนเป็นองค์ประกอบสำคัญ

๒.๒.๗ หลักกำรเป็นพลเมืองที่ดี แนวคิดนี้เรียกร้องควำมเป็นพลเมืองที่ดีของรฐที่มีต่อสันติสุขและควำมมั่งคั่งของภูมิภาคและของโลก ควำมเป็นเพื่อนบ้ำนที่ดี และหลักปฏิบัติตลอดจนหลักกำรของสันติภำพและพหุติกรรมระหว่างประเทศที่พึงประสงค คว่ำเป็น สิ่งคว่ำคควำมสัมพันธ์ระหว่างรฐ

๒.๒.๘ ควำมมั่นคงทงทะเลแบบ Comprehensive^{๒๔} เนื่องจกัธรรมชาติของทะเลที่มีลักษณะของการเชื่อมต้อกันโดยไม่มีเส้นเขตแดนระหว่างรฐที่เป็นรูปธรรมและในบงพื้นที่ เช่น เอเชียตะวันออกเฉียงที่มีลักษณะเป็นทะเลเปิดหรือทะเลกึ่งปิดทำใหเกิดพื้นที่ร่วมน (Shared Spaces) ซึ่งผู้ก่อการร้ายหรืออชญำกรไม่เพียงแต่ปฏิเสธเส้น “เขตแดนในน้” เท่านั้น แต่กลับใช้ประโยชน์จกัควำมซับซ้อนด้ำนเขตแดนทงทะเล ใหกลายเป็นข้อได้เปรียบของตนเอง และด้วยปัญหำดั่งกล่ำว ร่วมนทั้งข้อจกัด้ในกำรบังคับใช้กฎหมายทะเล การลาดตระเวนตรวจกำรณและ ชีดควำมสมำรถในกำรบังคับใช้กฎหมายของรฐชายฝั่ง โดยเฉพาะอย่ำยิ่งในประเทศก้ำล้งพัฒนาควำมมั่นคงแบบ Comprehensive อาจเป็นหนทงที่เหมำสมต่อกำรสร้ำงควำมมั่นคงในภูมิภาค บนพื้นฐานของควำมร่วมนมือภำยใต้กฎหมายทะเล การป้อกกันควำมขัดแย้งในทะเล การปกป้องและดูแลรักษำเส้นทงคมนาควมทงทะเล การแบ่งปันข้อมูลการลาดตระเวนทงทะเล ควำมร่วมนมือของก้ำล้งทงเรือ (เพื่อวัตถุประสงค์ในกำรสร้ำงควำมเชื่อมั่น) กำรค้นหำและช่วยเหลือ ควำมปลอดภัยทงทะเล กำรบริหำรจัดกำรภัยพิบัติธรรมชาติจกัทะเล (รวมถึงกำรช่วยเหลือด้ำนมนุษยธรรม) กฎ และระเบียบต้ำง ๆ ที่เกี่ยวข้องก้ำบทะเล การปกป้องและสงวนไว้ซึ่งล่ำงแ้วดล่ำมทงทะเล แห่ล่งทรพยำกรทงน้ กำรวิจัยเชิงวิทยาศาสตร์ทงน้ กำรสร้ำงควำมสมำรถและควำมร่วมนมือทงเทคนิค และกำรฝึกหัดศึกษา อย่ำงไรก็ตมดูเหมื่อนว่ำในปัจจุบันยังไม่มีกำรนำแนวคิดนี้ไปสู่กำรปฏิบัติหรือแม้แต่แสดงให้เห่นว่ำระบบของภูมิภาคสำหรับควำมมั่นคงทงทะเลแบบ Comprehensive จะมีรูปร้ำงหน้ทงออย่ำงไร

๒.๓ ควำมมั่นคงร่วมนแบบ Cooperative มีกำรสรूपแนวคิดกำรสร้ำงควำมมั่นคงแบบ Cooperative^{๒๕} ว่ำได้ชยำยไปเกินขอบเขตนิยำนของ กำรป้อกกันโดยใช้ก้ำล้งทหำร กำรใช้กองก้ำล้งร่วมนนำนชชาติ และกำรสนับสนุนเป้ำประสงคของนำนชประเทศ โดยร่วมนไปถึงกำรรับรู้ของ

ประเทศในด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงสถานะแวดล้อมโลกด้วยโลกาภิวัตน์ในเศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ ระเบียบเชิงสังคมและข้อมูล เป็นโอกาสของการผลักดันแนวคิด ความมั่นคงแบบ Cooperative โดยรัฐสามารถให้คำนิยามภัยคุกคาม ต่อความมั่นคงทั้งในด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคม อย่างไรก็ตาม การให้ความสำคัญต่อสิ่งท้าทาย ต่อความมั่นคงในรูปแบบใหม่นี้ ไม่อาจลบความกังวลของรัฐจากภัยคุกคามทางทหารแบบดั้งเดิมได้ นอกจากนี้ อำนาจของรัฐที่ถดถอยในหลายพื้นที่ของโลก มีส่วนเกี่ยวข้องกับหลายประการ กับความมั่นคงแบบ Collective ได้แก่

^{๒๔} Chris Rahman, *op.cit*, pp. 31 - 32

^{๒๕} M. Moodie, “Cooperative Security : Implications for National Security and International Relations”, *Cooperative Monitoring Center Occasional Paper/14, January 2000*

ความร่วมมือกับรัฐเพื่อนบ้าน

๒.๓.๒ กลุ่มเชื้อชาติที่ไม่ใช่รัฐอาจอยู่คร่อมเส้นพรมแดน ซึ่งทำให้รัฐมีความยากลำบากให้การควบคุม

๒.๓.๓ การสูญเสียอำนาจรัฐทำให้เกิดความลำบากในการปฏิบัติตามพันธะสัญญาจากการขัดขวางโดยกลุ่มต่าง ๆ

ปัจจัยที่ชะลอความร่วมมือแบบ Cooperative ได้แก่ ความแตกต่างด้านมุมมองของตัวแสดงสำคัญ ๆ เช่น รัฐหนึ่งอาจรู้สึกถึงการคุกคามหลายทิศทางจากประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศ ทำให้เกิดความลังเลที่จะสร้างความมั่นคงร่วม เนื่องจากขณะที่ความพยายามในการดำเนินการดังกล่าวอาจทำให้บางสถานการณ์ดีขึ้น ในขณะที่เดียวกันอาจก่อให้เกิดผลกระทบในบางด้าน ในแนวคิดนี้ มีข้อเสนอว่า รัฐต้องตระหนักว่าความมั่นคงที่เกิดจากการแข่งขันหรือการเผชิญหน้า ไม่สามารถนำไปสู่สันติภาพหรือการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืน อีกทั้งยังต้องตระหนักอีกว่าความมั่นคงไม่จำเป็นต้องมีลักษณะของเกมส์ที่เหลือนคนเล่นคนสุดท้ายคือผู้ชนะหรือผู้ชนะกินรวบ (Zero-Sum Game) การสร้างเสถียรภาพในภูมิภาคจะสร้างโอกาสในการส่งเสริมสถานการณ์ด้านเศรษฐกิจที่ดีกว่าเดิมสำหรับทุกรัฐในภูมิภาค และรัฐจำเป็นต้องยอมรับผลตอบแทนที่ไม่เท่าเทียมกันในการเจรจาข้อตกลง โดยบางรัฐอาจต้อง “ทำมากกว่า” เพื่อสร้างความเชื่อมั่นว่าผลที่เกิดขึ้น จะตอบ สนองต่อผลประโยชน์ของทุกประเทศ ดังนั้น แนวคิดนี้จึงไม่สามารถตอบคำถามของคำว่า “ความยุติธรรม” แต่เป็นเป้าหมายที่ไปถึงของความมั่นคงแห่งชาติ ข้อตกลงความร่วมมือควรอยู่บนพื้นฐาน “ความต้องกร่วมกันของรัฐ” มากกว่า “สิทธิที่รัฐพึงได้” ในการเปลี่ยนแนวทางของรัฐ ในด้านความมั่นคง จำเป็นต้องเปลี่ยนแนวทางในการปฏิบัติ รวมถึงการสร้างบรรทัดฐานและ ขั้นตอนที่เป็นไปได้ เช่น การสร้างมาตรการความไว้วางใจ ด้วยการแสดงให้เห็นถึงความ โปร่งใส การแลกเปลี่ยนขั

อุมูลข่าวสาร และอื่น ๆ รัฐจำเป็นต้องสร้างขีดความสามารถเพื่อที่จะสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ รัฐจำเป็นต้องมีขีดความสามารถในการปฏิบัติตามข้อตกลง ระหว่างประเทศ ในการสร้างประชาคม การรับมือกับภัยคุกคามข้ามชาติ การป้องกันหรือแก้ปัญหา ความขัดแย้ง และการสร้างสังคมที่ดีของ พลเมืองร่วมกัน นอกจากนี้ควรเข้าใจว่า เป้าหมายของ แนวคิดนี้ ไม่ใช่การทุ่มเททรัพยากรทุกอย่าง เพื่อสร้างเสถียรภาพ แต่เป็นการสร้างสรรค์ระเบียบทาง การเมืองทั้งภายในและระหว่างประเทศอย่าง ถูกต้องตามกฎหมายและได้รับการยอมรับในวงกว้าง รัฐและประชาชนมีโอกาสในการกำหนดเป้าหมาย โดยไม่ก่อให้เกิดความเป็นภัยคุกคามต่อกันและกัน รวมทั้งสามารถแก้ปัญหาได้โดยไม่ใช้กำลังทางทหาร อย่างไรก็ตาม คงเป็นไปได้ที่ความขัดแย้งทาง

ทหารจะหมดไปจากสถานะแวดล้อมระหว่างประเทศ รัฐและระบอบที่ก้าวร้าวจะยังคงเป็นแหล่ง ความรุนแรง แต่ด้วยการสร้างความเข้มแข็งให้กับ ความมั่นคงแบบ Cooperative จะเป็น ปัจจัยที่ จำกัดจำนวนของรัฐเหล่านั้น รวมทั้งผลกระทบที่เกิดขึ้นในอนาคต

ในส่วนของความมั่นคงร่วมทางทะเลแบบ Cooperative นั้น นาย Rahman เริ่มด้วย การแยกแยะความแตกต่างของ Cooperative Security และ Security Cooperation โดยให้ คำอธิบายว่า Security Cooperation เป็นพื้นฐานการปฏิบัติที่สำคัญก่อน Cooperative Security แต่ความร่วมมือ สามารถเกิดขึ้นนอกรอบ Cooperative Security โดย Security Cooperation ซึ่ง หมายรวมถึงความ ร่วมมือทางเรือ ไม่ว่าจะเป็นในระดับทวิภาคีหรือพหุภาคี ภายใต้ความร่วมมือแบบ พันธมิตรกองกำลังร่วม หรืออื่นๆ ล้วนสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือแบบพหุภาคี ตามแนวคิดการสร้าง ความ มั่นคงร่วม อย่างไรก็ตาม ตรรกะดังกล่าวอาจแสดงให้เห็นถึงความไม่สอดคล้องต่อประเด็น คำถาม ที่ว่า ทำไมความร่วมมือแบบพหุภาคีจึงควรเป็นเป้าหมาย หรือแม้แต่ความจำเป็นต่อการเกิดขึ้น หรือ ดำรงอยู่ของสันติภาพในภูมิภาค หรือความร่วมมือแบบพหุภาคีเป็นคำตอบสำหรับการจัดการ ปัญหา ที่เกิดจากภัยคุกคามแบบใหม่หรือไม่ หรือตัวอย่างเช่น เมื่อข้อสงสัยที่เกิดขึ้นต่อแนวคิดพหุภาคี ยังคงมีพลังแสดงให้เห็นถึงความร่วมมือแบบพหุภาคียังคงอ่อนแอ ตัวอย่างเช่น รัฐชายฝั่งอย่าง สาธารณรัฐอินโดนีเซียและ สหพันธรัฐมาเลเซียยืนยันว่าทั้งสองประเทศมีความรับผิดชอบหลัก สำหรับ ความมั่นคงในเขตทางทะเลของตน และระบบความมั่นคงที่รวมอยู่ด้วย มีแนวโน้มที่ถูกทำให้อ่อนแอ มา กกว่าเข้มแข็ง โดยการขาดภัยคุกคามร่วม ซึ่งข้อยกเว้นที่ชัดเจนในจุดนี้ได้แก่ประโยชน์ ของการแบ่งปันข้อมูลความตระหนักรู้เกี่ยวกับทะเล (Maritime Domain Awareness: MDA)^{๒๖}

**องค์ประกอบที่เป็นแรงขับเคลื่อนให้มีการรวมกลุ่มประเทศเพื่อสถาปนา
ความมั่นคงร่วม**

การตรวจสอบองค์ประกอบที่เป็นแรงขับเคลื่อนการรวมกลุ่มของประเทศเพื่อสถาปนาความมั่นคง เพื่อให้สามารถวิเคราะห์แนวโน้มการรวมกลุ่มระหว่างประเทศในภูมิภาค จากการตรวจสอบเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในห้วงเวลาที่ผ่านมา พบว่าองค์ประกอบที่เป็นแรงขับเคลื่อนทั้งในด้านการส่งเสริมหรือเป็นอุปสรรคต่อการเกิดความร่วมมือ ประกอบด้วย การมีผลประโยชน์ร่วม การมีภัยคุกคามร่วม บทบาทชาติสมาชิกที่เป็นผู้นำ บทบาทของชาติมหาอำนาจ กรอบกฎหมายและกลไกระหว่างประเทศ และขีดความสามารถของชาติสมาชิกในการให้ความร่วมมือ มีรายละเอียดดังนี้

^{๒๖} *Chris Rahman, op.cit, pp. 42 - 45*

๑. การมีผลประโยชน์ร่วม

การที่พื้นผิวโลกถูกปกคลุมด้วยทะเลมากกว่า ๒ ใน ๓ ส่งผลให้ทะเลกลายเป็นเส้นทางหลักในการคมนาคมขนส่งสินค้าของโลกที่มีจำนวนมากกว่าร้อยละ ๙๐ เกือบทุกประเทศทั่วโลกจึงให้ความสำคัญต่อระบอบทางทะเลที่มีเสถียรภาพ มีการค้าทางทะเลที่เสรี และไม่มี อุปสรรคขัดขวาง โดยประเทศต่าง ๆ สามารถแสวงผลประโยชน์จากทะเลและบริหารจัดการ ทรัพยากรทางทะเลภายใต้หลักการของกฎหมายระหว่างประเทศ^{๒๗} หากย้อนไปในอดีตพบว่า การ แสวงประโยชน์จากทะเลมักนำไปสู่การแข่งขันและความขัดแย้ง จนถึงขั้นมีการใช้กำลังทางทหาร แต่ด้วยการเปลี่ยนแปลงในสภาวะแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเล อันทำให้เกิดความร่วมมือ อย่างมาก และในปัจจุบัน การแสวงผลประโยชน์จากทะเลของรัฐที่มีลักษณะคล้ายกัน ได้กลายเป็นประเด็นในการสร้างผลประโยชน์ร่วม ทั้งนี้ เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่าผลประโยชน์ทางทะเลที่เกือบทุกชาติ ต้องการ ได้แก่ การดำรงเสถียรภาพของการคมนาคมขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งเปิดโอกาสให้นานาประเทศยกระดับความร่วมมือจนถึงขั้นการปฏิบัติการร่วม^{๒๘} โดยตัวอย่างที่ชัดเจน ได้แก่แนวคิดของ สหรัฐฯ ในการสร้างหุ้นส่วนทางทะเลของหน่วยงานทางทะเลทั่วโลก หรือที่รู้จักกันดีในชื่อว่า Thousand Ship Navy ซึ่งปรากฏในยุทธศาสตร์ทะเลในปี ค.ศ.๒๐๐๗ ซึ่งไม่อาจเกิดขึ้นได้ หากขาดสิ่งที่เรียกว่า “ผลประโยชน์ร่วม” ทั้งนี้ ที่ปรึกษาด้านความมั่นคงของประเทศอินเดีย นายชิฟแชงการ์ มินอน (Shiv Shankar Menon) ได้แสดงทัศนะไว้ว่า ความมั่นคงของเส้นทางคมนาคมทางทะเล จะเป็นจุดเริ่มต้นสำหรับความพยายามในการสร้างความมั่นคงแบบ Collective ในภูมิภาค^{๒๙}

๒. การมีภัยคุกคามร่วม

ในสภาวะการณ์ความขัดแย้งด้านอุดมการณ์การปกครองระหว่างโลกเสรีกับโลกคอมมิวนิสต์ที่ทวีความรุนแรงหลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ ได้ก่อให้เกิดการรวมกลุ่มประเทศในฐานะพันธมิตรทางทหารเพื่อการป้องกันภัยคุกคามจากอีกฝ่ายหนึ่ง อันได้แก่ NATO และ WARSAW Pact

การดังกล่าวแสดงให้เห็นชัดเจนถึงแรงขับเคลื่อนการรวมกลุ่มประเทศที่เกิดจากการมีภัยคุกคามร่วมกัน ภายหลังสงครามเย็นสิ้นสุด ภัยคุกคามทางการทหารแบบดั้งเดิมได้ลดความสำคัญลงอย่างมาก

^{๒๓} *CSCAP Mem8, p.2*

^{๒๔} *R.Henry, C.Osowski, P.Chalk, Jt.Bartis, "Promoting International Energy Security", Volume 3, Sea-Lanes to Asia, Project Air Force, RAND, 2012, pp.39-40*

^{๒๕} *Menon, Shiv Shankar, "The Evolving Balance of Power in Asia", paper presented to the 7th IISS Global Strategic Review : The New Geopolitics, Geneva, September 13, 2009. As of June 4, 2010, p.6. <http://www.iiss.org/conferences/global-strategic-review/global-strategic-review-2009/plenary-sessions-and-speeches-2009/fifth-plenary-session-shiv-shankar-menon/>*

ภายในรัฐใดรัฐหนึ่งและเป็นที่แน่นอนว่ารัฐต่างๆ ต้องให้ความร่วมมือในการตอบสนอง แต่ในโลกปัจจุบันภัยคุกคามข้ามชาติ ได้กลายเป็นตัวแสดงที่ดึงให้รัฐเข้ามารวมตัวกัน โดยสหประชาชาติได้กำหนดภัยคุกคามข้ามชาติที่มีต่อความมั่นคงทางทะเล โดยแบ่งเป็น ๗ ประเภท ได้แก่ ๑. การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือ ซึ่งเป็นอันตรายอย่างยิ่งต่อสวัสดิภาพของนักเดินเรือ และความมั่นคงของการเดินเรือและการค้า ๒. การก่อการร้ายต่อการขนส่งสินค้า แทนจุดเจาะกลางทะเล และผลประโยชน์ทางทะเลอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการก่อการร้ายด้วยอาวุธที่มีอำนาจทำลายล้างสูง ซึ่งแม้จะมีความเป็นไปได้ต่ำ แต่หากเกิดขึ้นผลกระทบจะสูงมาก ๓. การลักลอบค้าอาวุธ และอาวุธที่มีอำนาจทำลายล้างสูงอย่างผิดกฎหมาย ๔. การลักลอบค้ายาเสพติดและสารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท ๕. การลักลอบค้ามนุษย์ ๖. การทำประมงผิดกฎหมาย และ ๗. การทำลายสิ่งแวดล้อม^{๓๐} ตัวอย่างการสร้างกลไกความร่วมมือที่เกิดจากภัยคุกคามร่วมทางทะเลในห้วงเวลาที่ผ่านมา เช่น The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation ("SUA") 1988 (the Rome Convention) ซึ่งเป็นเครื่องมือในการรับมือกับการก่อการร้ายทางทะเล โดยได้ขยายขอบเขตให้ครอบคลุมถึงการรักษาความปลอดภัยให้กับแทนจุดเจาะในบริเวณเขตไหล่ทวีป ได้แก่ the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf ("SUAPLOT")

๓. บทบาทชาติสมาชิกที่เป็นผู้นำ

หลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ ชาติสมาชิกองค์การนาโต้ โดยเฉพาะประเทศ ฝรั่งเศส และสหราชอาณาจักรต้องประสบกับความยากลำบากอย่างรุนแรง แต่ด้วยความช่วยเหลือจากประเทศสหรัฐฯ ผ่านแผนการมาร์แชล จึงทำให้ชาติทั้งสองผ่านวิกฤติของชาติครั้งสำคัญมาได้ การวิเคราะห์ว่าการที่สหรัฐฯ แสดงบทบาทความเป็นผู้นำทั้งในด้านการเมือง และเศรษฐกิจต่อประเทศยุโรปตะวันตก เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้องค์การนาโต้ถือกำเนิดขึ้น^{๓๑} อาเซียนก็เช่นเดียวกัน ประเทศไทย ได้แสดงบทบาทนำในการนำเสนอแนวคิดความร่วมมือระหว่างประเทศในภูมิภาค ซึ่งนำไปสู่ การ

จัดตั้งอาเซียนเมื่อปี พ.ศ.๒๕๑๐ ตัวอย่างการแสดงบทบาทนำของรัฐเหล่านี้ บ้างอยู่ในฐานะที่เป็น “ผู้ให้” เนื่องจากมีความเข้มแข็งทั้งด้านการเมือง เศรษฐกิจ และการทหารเหนือชาติสมาชิกอื่น เช่น สหรัฐฯ บ้างก็อยู่ในฐานะการเป็น “ผู้นำแนวคิด” ซึ่งสอดคล้องกับความต้องการของชาติสมาชิกอื่น เช่น ประเทศไทย สรุปได้ว่า บทบาทของชาติสมาชิกที่เป็นผู้นำจึงเป็นองค์ประกอบสำคัญต่อการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศให้เกิดขึ้น

^{๓๐} *The United Nations Secretary-General, “Report on Oceans and the Law of the Sea, 2008”.*

^{๓๑} *K.Tiansuwan, “ASEAN: A Regional Collective Security Strategy : Will the NATO Model Work”, Naval War College, 1997, p.12.*

เป็นชาติมหาอำนาจ จึงสามารถแสดงบทบาทความเป็นผู้นำในการสร้างความร่วมมือทั้งแบบทวิภาคี และพหุภาคีให้เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ด้วยการสนับสนุนหน่วยกำลังด้านความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาคทั้งด้านการถ่ายทอดองค์ความรู้ เครื่องมืออุปกรณ์ และงบประมาณ ตัวอย่างเช่น การสนับสนุนงบประมาณแก่ศูนย์ต่อต้านการก่อการร้ายในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งมีฐานอยู่ที่กัวลาลัมเปอร์ การให้ความช่วยเหลือสนับสนุนเรือตรวจการณ์จำนวน ๑๕ ลำ แก่ตำรวจน้ำอินโดนีเซีย และการสนับสนุนด้านการเงินแก่รัฐชายฝั่งช่องแคบมะละกาเพื่อพัฒนาขีดความสามารถด้านความตระหนักรู้เกี่ยวกับทะเล^{๓๓} นอกจากนี้สหรัฐฯ ยังมีความพยายามในการจัดตั้งกองกำลังผสมทางเรือในเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือโดยรวมญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และสหรัฐฯ นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอของสหรัฐฯ ในการสร้างความสัมพันธ์ด้านความมั่นคงแบบพหุภาคีระหว่าง สหรัฐฯ กับชาติพันธมิตรหลักในแปซิฟิกทั้ง ออสเตรเลีย เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น^{๓๔}

ชาติมหาอำนาจที่มีบทบาทในการก่อให้เกิดความร่วมมือในภูมิภาคอีกประเทศหนึ่ง ที่ควรกล่าวไว้ ณ ที่นี้ได้แก่ ญี่ปุ่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยเรือยามฝั่ง ซึ่งแสดงบทบาทนำในกิจกรรมความมั่นคงทางทะเลจำนวนมาก เช่น การฝึกซ้อมแบบทวิภาคีกับหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายของประเทศในอาเซียนอย่างน้อย ๖ ประเทศ นอกจากนี้ ญี่ปุ่นยังมีความร่วมมืออย่างแนบแน่นกับ มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ ในการฝึกปราบโจรสลัด ทั้งยังออกแบบหลักสูตรการฝึกให้แก่หน่วยยามฝั่งของฟิลิปปินส์และให้คำแนะนำมาเลเซียในการจัดตั้งหน่วยยามฝั่งของตนเอง เมื่อปี ค.ศ. ๒๐๐๐ หน่วยยามฝั่งญี่ปุ่นได้ริเริ่มการประชุมหน่วยยามฝั่งของแปซิฟิกเหนือในการกระชับความร่วมมือ แบบพหุภาคีระหว่างหน่วยยามฝั่งของภูมิภาคในด้านความมั่นคงทางทะเล ความตระหนักรู้เกี่ยวกับ ทะเล และประเด็นที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ข้อเสนอของญี่ปุ่นที่ประสบความสำเร็จอย่างยิ่ง ได้แก่การ

^{๓๒} Sam J. Tangredi (ed), "Globalization and Maritime Power". Institute for National Strategic Studies, National Defense University, Chapter 24)

^{๓๓} R.Henry, C.Osowski, P.Chalk, J.T.Bartis, "Promoting International Energy Security", Volume 3, Sea-Lanes to Asia, Project Air Force, RAND, 2012, pp.21-22.

^{๓๔} Micool Brooke, "Japan's Strategic Interests in the Asia-Pacific", Asian Defence Journal, 6/2001, p.4.

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia: ReCAAP) โดยกระทรวงการต่างประเทศญี่ปุ่นได้ให้ความช่วยเหลือในด้านการสร้างขีดความสามารถผ่านทางหน่วยงานนี้ อย่างไรก็ตาม แม้ชาติมหาอำนาจจะมีบทบาทในการก่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศจำนวนมากตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ในอีกทางหนึ่งการแสดงบทบาทของชาติมหาอำนาจเหล่านั้น กลับทำให้ภูมิภาคต้องเผชิญกับห้วงเวลาของการแข่งขันเชิงยุทธศาสตร์อย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน นำไปสู่สถานการณ์ที่เป็นอันตรายต่อความมั่นคงของภูมิภาคทั้งหมด รวมถึงแผ่ขยายไปยังมหาสมุทรอินเดีย ความขัดแย้งของมหาอำนาจในภูมิภาคอาจขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และทำให้ความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลมีความซับซ้อนมากขึ้น ซึ่งโดยมากจะขึ้นอยู่กับธรรมชาติ ความสัมพันธ์ระหว่างชาติมหาอำนาจในภูมิภาคอย่าง จีน ญี่ปุ่น อินเดีย รัสเซีย และสหรัฐฯ^{๓๕}

๕. กรอบกฎหมายและกลไกระหว่างประเทศ

กฎหมายและกลไกระหว่างประเทศ เป็นเครื่องมือที่สำคัญในการสนับสนุนความร่วมมือระหว่างประเทศให้เกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกซึ่งมีภูมิยุทธศาสตร์ที่ซับซ้อน อันประกอบด้วย ช่องแคบจำนวนมาก ซึ่งใช้สำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศ รัฐชายฝั่ง และรัฐหมู่เกาะหลายรัฐซึ่งอ้างสิทธิ์ในพื้นที่เศรษฐกิจจำเพาะ โดยตัวอย่างกฎหมายที่เกี่ยวกับความมั่นคงทางทะเล เช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.๑๙๘๒ การรักษาความปลอดภัยของเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ (International Ship and Port Facility Security Code : ISPS Code) มติคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ (UNSCR) ที่ ๑๕๔๐ ว่าด้วยการไม่แพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง และสนธิสัญญาไม่แพร่ขยายอาวุธนิวเคลียร์ (Nuclear Non-Proliferation Treaty : NPT) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ.๑๙๘๘ (Convention for Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1988) พิธีสาร ค.ศ.๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของแท่นที่ติดตั้งอยู่กับที่บนไหล่ทวีป (Protocol for the Suppression on Unlawful Acts against the Safety of Fixed

Platforms located on the Continental Shelf 1988 : SUA Protocol 88) และระบบติดตามและ
พิสูจน์ทราบระยะไกล

^{๗๕} Sam Bateman, “Regional and International Frameworks for Maritime Security Cooperation”,
Presented in CSCAP Conference.

ขัดแย้งกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นการขยายอำนาจตามกฎหมายของรัฐ ให้ครอบคลุมเขต
เศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งใน UNCLOS 1982 ได้ให้อำนาจรัฐชายฝั่งในการทำวิจัยด้านวิทยาศาสตร์ทาง
ทะเล หากแต่ไม่ระบุรายละเอียดเกี่ยวกับการสำรวจเชิงอุทกศาสตร์ ทำให้บางรัฐบ่งคับว่าการสำรวจด้
านอุทกศาสตร์ของรัฐอื่นสามารถกระทำได้โดยไม่ต้องได้รับความยินยอมเท่านั้น ในขณะที่บางรัฐ ยังมี
แนวคิดว่าการสำรวจทางอุทกศาสตร์สามารถกระทำโดยอิสระในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ^{๗๖} กลไกระหว
างประเทศที่จัดตั้งขึ้นจำนวนมากในโลกปัจจุบัน นอกจากจะมีบทบาทในเชิงสร้างสรรค์ ข้อตก
ลงความร่วมมือใหม่ ๆ แล้ว ยังคงมีบทบาทในการเป็นเวทีเจรจาเพื่อหาทางออกในประเด็นที่มีความ
คิดเห็นไม่ตรงกัน ไม่ให้ขยายตัวบานปลายไปสู่ความขัดแย้ง การปรับเปลี่ยนที่สำคัญได้แก่ แม
งค์การระหว่างประเทศที่มุ่งเน้นในเรื่องเศรษฐกิจ เช่น กลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่าง เขต
เศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย - แปซิฟิก หรือเอเปก (Asia-Pacific Economic Cooperation : APEC)
ได้ให้ความสำคัญในประเด็นความมั่นคงทางทะเล เนื่องจากความปลอดภัยของทะเลจะส่งผลถึงการค
าและระบบเศรษฐกิจของโลกเป็นอย่างมาก

๖. ชีตความสามารถของชาติสมาชิกในการให้ความร่วมมือ

เป็นอีกองค์ประกอบหนึ่งที่สำคัญในการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศให้เกิดขึ้น
เพราะหากชาติสมาชิกมีความแตกต่างกันอย่างมาก ทั้งในด้านเทคโนโลยี สถานภาพทางเศรษฐกิจ
ทักษะของทรัพยากรมนุษย์ และระบบการกำกับดูแล การปฏิบัติตามกรอบความร่วมมือต่าง ๆ อาจไม่
สามารถกระทำได้ และหากความแตกต่างดังกล่าวเกิดขึ้นอย่างมากระหว่างประเทศที่พัฒนา แล
วกับประเทศกำลังพัฒนา โดยเฉพาะเครื่องมือหรือกลไกใหม่ ๆ สำหรับความมั่นคงของการเดินเรือล้า
นออกแบบมาสำหรับชาติพัฒนาแล้ว ในขณะที่ชาติกำลังพัฒนาต้องให้ความสำคัญในการยกระดับความ
ยากจนก่อนเสริมสร้างขีดความสามารถในการให้ความร่วมมือที่สำคัญ ได้แก่ การเตรียมการด้านองค์
กร ทรัพยากรบุคคล งบประมาณ และกรอบกฎหมาย ทั้งนี้ การเตรียมความ พร้อมขององค์กร
รวมถึงการริเริ่มวางแนวทางความร่วมมือและการประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และ

ประชาชน ในทำนองเดียวกันกับการสร้างลักษณะนิสัยของความร่วมมือ และการเจรจากับหน่วยงาน ในลักษณะเดียวกันของต่างประเทศ^{๓๖} ในด้านความร่วมมือเพื่อความมั่นคง

^{๓๖} คณะทำงานการศึกษา, “กฎหมายทะเล” ใน แนวโน้มของเทคโนโลยีและความมั่นคงทางทะเล : แรงขับเคลื่อนเพื่อการพัฒนาสมุทรานาภาพของไทย, ผลงานทางวิชาการความร่วมมือระหว่างกองทัพเรือกับสถาบัน เทคโนโลยีเพื่อการป้องกัน, หน้า 218.

^{๓๗} CSCAP Memorandum6, “The Practice of the Law of the Sea in the Asia Pacific”, p.3.

การศึกษาล้วน เป็นเครื่องมือที่สำคัญในการพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศให้เกิดขึ้น อย่างไรก็ตาม ในระดับปฏิบัติการก็มีความขัดแย้งระหว่างแนวคิดการปฏิบัติการต่อต้านยาเสพติด และการฝึกเตรียมการในปฏิบัติการทำสงคราม ซึ่งหมายความว่าเวลาที่หน่วยทหารใช้ในการปฏิบัติการต่อต้าน ยาเสพติดที่เพิ่มขึ้น จะส่งผลโดยตรงให้การเตรียมการเพื่อทำสงครามที่ลดลง หรือหากพิจารณาว่าในการปราบปรามยาเสพติด จำเป็นต้องใช้การลาดตระเวนตรวจการณ์ พิสูจน์ทราบ และกำหนดเป้าหมาย เช่นเดียวกันกับการรบ เพียงแต่ปราศจากการใช้อาวุธ ดังนั้น ปฏิบัติการต่อต้านยาเสพติด ก็สามารถนับเป็นการฝึกกำลังพลในสถานการณ์จริงที่ยอดเยียม มากกว่าจะเป็นการงดเว้นไปจากการเตรียมความพร้อมในการทำสงคราม^{๓๘} หรือบางประเทศอาจมีความเคลือบแคลงในขีดความสามารถ และความตั้งใจของประเทศเพื่อนบ้าน และปัญหาจะยิ่งเพิ่มพูนมากขึ้นด้วยวิวัฒนาการด้านเทคโนโลยี โดยประเทศ ที่กองทัพเรือยังอ่อนด้อยด้านเทคโนโลยี อาจหลีกเลี่ยงความร่วมมือเพื่อไม่ให้ความอ่อนด้อยดังกล่าวถูกเปิดเผยระดับ และการใช้ระบบข้อมูลทางการรบเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ความแตกต่างปรากฏขึ้น นอกจากนี้ภาษาอาจเป็นอีกปัญหาหนึ่งที่เป็นสิ่งสำคัญต่อความร่วมมือซึ่งจะต้องอยู่บนความเข้าใจร่วมกันว่าอะไรเป็นสิ่งที่ควรพูดหรือไม่ควรพูด^{๓๙} และอีกปัญหาหนึ่ง ได้แก่ กิจกรรมความร่วมมืออาจถูกใช้ในการหาข้อขีดความสามารถของอีกประเทศอื่น ซึ่งเป็นที่ทราบกันดีว่า แม้แต่การเยี่ยมชมเมืองท่าก็ล้วนเป็นโอกาสในการรวบรวมข่าวกรองทั้งประเทศผู้รับและผู้เยือน

แนวคิดการปฏิบัติการทางเรือในรูปแบบพหุภาคี

การปฏิบัติการทางเรือแบบพหุภาคีเป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเล โดยมีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาความมั่นคงในภูมิภาค” ซึ่งสามารถแบ่งเป็นระดับต่าง ๆ ที่ขึ้นอยู่กับระดับความสัมพันธ์ทางการเมือง และระดับของความเกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ทางการเมือง

^{๓๘} CSCAP Memo 8, p.4.

^{๓๙} Thachuk and Tangredi “Transnation Threats and Maritime Responses”, in Sam J. Tangredi (ed) Globalization and Maritime Power, Institute for National Strategic Studies, (National Defense University), Chapter4, p.2 of 20.

^{๔๐} Sam Beteman, p.9

เหลื่อมทับกัน โดยไม่สามารถแยกจากกันได้โดยอิสระและสามารถแบ่งเป็น ๔ ระดับ^{๔๑} ดังนี้

๑. พันธมิตร (Alliances)

เป็นระดับความร่วมมือที่มีความผูกพันและคำมั่นสัญญาทางการเมืองสูงสุด ความร่วมมือทางเรือภายใต้ พันธมิตรอาจครอบคลุมปฏิบัติการทางทะเลในเกือบทุก สถานการณ์ ตั้งแต่ยามสงบจนถึงการทำสงคราม โดยกองกำลังของชาติพันธมิตรนั้น ต้องมี ความเห็นชอบร่วมกันทั้งระเบียบปฏิบัติประจำ (Standard Operating Procedure : SOP) และหลัก นิยม (Doctrine) ของทั้งสองฝ่ายเสียก่อน จึงมีผลต่อการปฏิบัติการทั้งปวง ตัวอย่างที่ชัดเจน ได้แก่ องค์การสนธิสัญญา ป้องกันแอตแลนติกเหนือหรือนาโต (North Atlantic Treaty Organization : NATO) ซึ่งมีการพัฒนาหลักนิยมและขั้นตอนการปฏิบัติทั้งในระดับปฏิบัติการและ การฝึก การนี้ความสัมพันธ์ของพันธมิตร แบบทวิภาคีระหว่างสหรัฐฯ กับญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และ ออสเตรเลีย เป็นอีกตัวอย่างของพันธมิตร ซึ่งเป็นฐานของการฝึกและพัฒนาหลักนิยม

๒. กองกำลังผสม (Coalition)

ความร่วมมือในระดับนี้ต้องการพันธะสัญญาทางการเมืองร่วมกันบนพื้นฐานที่ชาติ สมาชิกอาจไม่จำเป็นต้องมีวัตถุประสงค์ทางการเมืองที่เหมือนกัน กองกำลังผสมจะมีขอบเขตการ ปฏิบัติที่จำกัดกว่าพันธมิตร และโดยมากจะอยู่ภายใต้กรอบหลายระดับ ตั้งแต่ในลักษณะของ สนธิสัญญาอย่างเป็นทางการ ไปจนถึงความสัมพันธ์อย่างไม่เป็นทางการ อาจมีหลายรูปแบบ เช่น เป็น กองกำลังผสมแบบหลวมๆ ของหลายรัฐที่จะร่วมมือกันในห้วงระยะเวลาหนึ่ง แต่มีระดับพันธะ ผูกพันทางการเมืองที่น้อยกว่าการเป็นพันธมิตร เป็นข้อตกลงที่ส่งเสริมความร่วมมือทางทหาร เช่น การใช้ฐานทัพท่าเรือ หรือเป็นกองกำลังผสมเฉพาะกิจในวัตถุประสงค์บางอย่าง ซึ่งมักจะมีห้วงเวลา ที่ จำกัด ทั้งนี้ กองกำลังผสมอาจเกิดจากการจัดตั้งโดยข้อตกลงสนธิสัญญา เช่น ข้อตกลงป้องกัน ห้าชาติ (Five Power Defence Arrangements : FPDA) และคำมั่นของสหรัฐฯ ที่มีต่อความมั่นคง ภายนอกของประเทศไทย และฟิลิปปินส์ หรือมีความเป็นทางการน้อยกว่า ด้วยการตกลงทาง การเมืองในระดับที่ต่ำกว่าการปฏิบัติการทางเรือโดยรูปแบบกองกำลังผสมอาจมีลักษณะเฉพาะกิจ (ad hoc) เช่น ปฏิบัติการของกองกำลังนานาชาติรักษาสันติภาพสหประชาชาติในติมอร์ตะวันออก The United Nations, the International Force for East Timor : UN INTERFET) และ ปฏิบัติการ

^{๔๑} Sam Bateman, Regional and International Frameworks for maritime security cooperation, p.4

ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสงครามต่อต้านการก่อการร้าย ในการปฏิบัติการนั้น เรืออาจไม่ต้องรวมกัน เป็นกองกำลังเดียวกัน ซึ่งต้องการขีดความสามารถในการปฏิบัติการร่วมในระดับสูง แต่ค่อนข้างไปทาง “รูปแบบเฉพาะ” ซึ่งอาจเป็นไปได้ กับกองทัพเรือหรือกลุ่มของกองทัพเรือที่แตกต่างกันในการแสดง ขีดความสามารถเฉพาะ ตัวอย่างเช่น กองทัพเรือที่มีเทคโนโลยีต่ำหรือมีข้อจำกัดทางการเมือง อาจสนับสนุนในกิจด้านส่งกำลังบำรุง หรือลาดตระเวน ในขณะที่การเผชิญกับภัยคุกคามจะเป็น กิจของกองทัพเรือที่มีขีดความสามารถสูง ปฏิบัติการรักษาสันติภาพทางเรือเป็นตัวอย่างของปฏิบัติการ กองกำลังผสม ภายใต้อาณัติของสหประชาชาติ

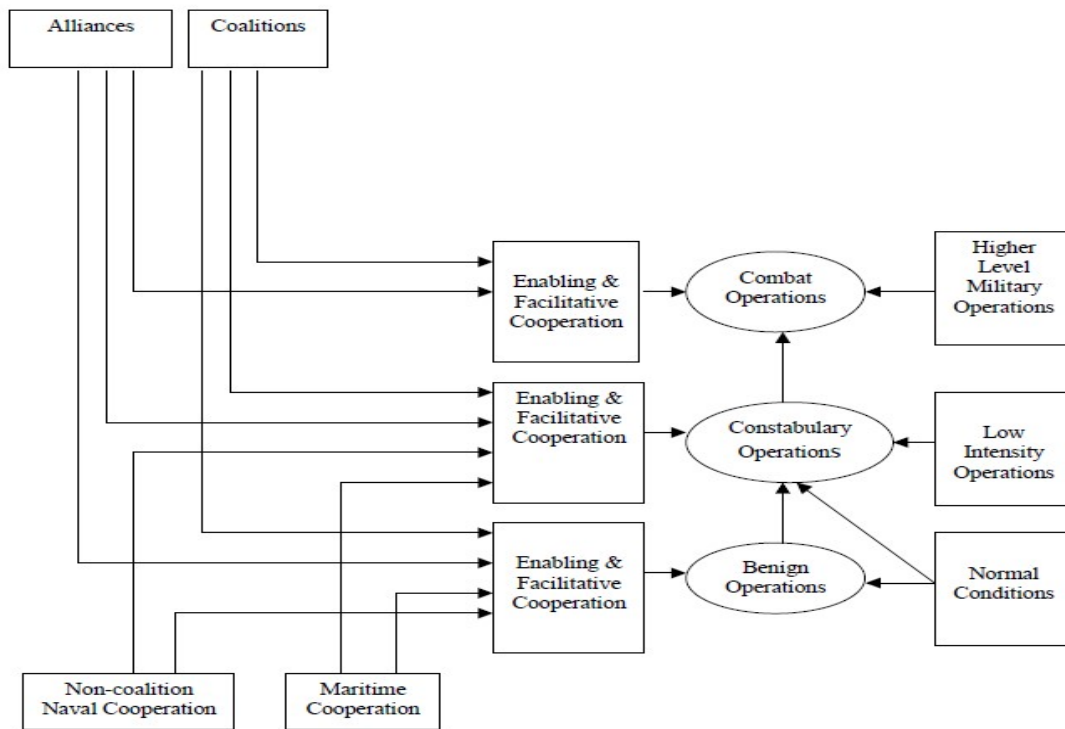
๓. ความร่วมมือทางเรือแบบไม่ใช่กองกำลังผสม (Non - coalition Naval Cooperation) ความร่วมมือทางเรือในแบบนี้ ประกอบไปด้วยความร่วมมือระหว่าง กองทัพเรือ ซึ่งเกิดขึ้นภายนอกบริบทของกองกำลังผสมหรือพันธมิตร และไม่สะท้อนให้เห็นถึง วัตถุประสงค์ทางการเมืองหรือยุทธศาสตร์มากไปกว่าเป็นมาตรการสร้างความเชื่อมั่น ความร่วมมือใน ระดับนี้มีขอบเขตอันจำกัด และอยู่บนพื้นฐานของการหลีกเลี่ยงประเด็นที่อาจก่อให้เกิดความเห็นแย้ง หรือบนความต้องการที่จะปฏิบัติการร่วมกันในการสนับสนุนความร่วมมือในปฏิบัติการด้านการรักษา กฎหมาย หรือการให้ความช่วยเหลือ ตัวอย่างที่ชัดเจน ได้แก่ ความร่วมมือในเวที Western Pacific Naval Symposium (WPNS) โดยในทางทฤษฎีความร่วมมือแบบนี้อาจถูกมองว่าเป็นกิจกรรมการ สร้างกองกำลังผสม การสร้างแนวทางการปฏิบัติร่วมกันและการผสมผสานการปฏิบัติระหว่าง กองทัพเรือ อาจเป็น การสร้างรากฐานที่สำคัญ สำหรับเตรียมความพร้อมไปสู่การยกระดับความสัมพันธ์ในยามที่สภาวะ ทางการเมืองหรือความมั่นคงเอื้ออำนวย อย่างไรก็ตาม การเมืองจะเป็นตัวกำหนดศักยภาพการสร้าง กองกำลังผสม ซึ่งอาจเป็นไปได้เพียงรัฐบางกลุ่ม บางประเทศ และเป็นที่น่าอนว่าจะไม่ใช่ความ ร่วมมือทางเรืออย่างลึกซึ้งระหว่างกองทัพเรือทั้งหมดของภูมิภาค

๔. ความร่วมมือทางทะเล (Maritime Cooperation)

ความร่วมมือในลักษณะนี้ จะอยู่ในกลุ่มของความร่วมมือทางทะเล ซึ่งหมายรวมถึง กองทัพเรือและกองกำลังทางทะเลอื่นๆ เช่น กองเรือยามฝั่งซึ่งมีภารกิจด้านการรักษากฎหมายและ ช่วยเหลือประชาชนในสภาวะการณ์ปกติ แต่ความร่วมมือทั้งหมดในหัวข้อนี้ยังคงมีความเชื่อมโยง ต่ อการปฏิบัติของกองทัพเรือหรือปฏิบัติการทางเรือ และแม้ว่าระดับของพันธะผูกพันทางการเมืองอยู่ใน ระดับต่ำก็ตาม ในทางตรงกันข้าม ระดับของความร่วมมือทางการเมืองอาจสูงกว่าความร่วมมือทางเรือ แบบไม่ใช่กองกำลังผสม เนื่องจากการง่ายที่มองเห็นร่วมกัน ในประเด็นที่ไม่เกี่ยวข้องกับการใช้

กำลังทางทหาร อีกทั้งความร่วมมือระหว่างหน่วยงานทางทะเล (ซึ่งไม่รวมกองทัพเรือ) ของรัฐมักจะเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องอีกด้วย

แผนภาพที่ ๒-๒ กรอบความร่วมมือของกองทัพเรือ (A Framework for Regional Naval Cooperation)



ที่มา Chris Rahman , หน้า ๑๕

กล่าวโดยสรุปได้ว่าความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลในระดับที่ต่ำลงมา เช่น ความร่วมมือทางเรือแบบไม่ใช่กองกำลังผสม (Non-coalition Naval Cooperation) และความร่วมมือทางทะเล (Maritime Cooperation) ซึ่งจะเป็นกรอบในการกำหนดกิจกรรมความร่วมมือระหว่างประเทศโดยที่ไม่จำเป็นต้องมีวัตถุประสงค์ทางการเมืองหรือทางยุทธศาสตร์เฉพาะมากไปกว่าผลประโยชน์ร่วมในการสร้างความไว้วางใจ การทูตเชิงป้องกัน หรือกฎระเบียบในทะเล โดยความร่วมมือในระดับนี้จะมุ่งเน้นในประเด็นที่ไม่นำไปสู่ความขัดแย้ง รวมทั้งความต้องการปฏิบัติการร่วมขั้นพื้นฐาน เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในกิจกรรมบางอย่าง เช่น การค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย และการบรรเทาสาธารณภัย ทั้งนี้ วัตถุประสงค์ของความร่วมมือทางทะเลประกอบด้วย ๒ ประการ คือ ประการแรกเป็นองค์ประกอบขั้นต้นสำหรับเสถียรภาพในภูมิภาค โดยการผ่อนคลายความตึงเครียดและลดความเสี่ยงของความขัดแย้งในทะเล ประการที่สอง คือ ช่วยส่งเสริมระบอบทางทะเลในภูมิภาคที่มีความเป็นเสถียรภาพ ด้วยการเคลื่อนย้ายอย่างเป็นอิสระของการค้า

ทางทะเลและชาติต่าง ๆ สามารถแสวงผลประโยชน์ทางทะเลซึ่งเป็นไปตามหลักการของกฎหมายระหว่างประเทศ^{๔๒}

^{๔๒} Sam Bateman, p.7

พื้นฐานต่าง ๆ รวมทั้งต้องมีการกำหนดแนวทางการปฏิบัติร่วมกัน ความร่วมมือในระดับนี้ต้องมีกิจกรรมการฝึกซ้อมอย่างจริงจังและแลกเปลี่ยนกำลังพลอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ความเข้มข้นของการเตรียมการและการปฏิบัติ เช่น การจัดทำหลักนิยม การควบคุมสั่งการ และความสอดคล้องประสานของอาวุธยุทธโปกรณ์ต่าง ๆ จะขึ้นอยู่กับความซับซ้อนของภารกิจที่ต้องการปฏิบัติร่วมกัน รายการความร่วมมือทางเรือต่อไปนี้จะสามารถแสดงให้เห็นถึงขอบเขตการปฏิบัติที่มีรูปแบบครอบคลุมตั้งแต่การเป็นเพียงมาตรการสร้างความเชื่อมั่น จนถึงปฏิบัติการผสมที่มีความซับซ้อน

๑. ปฏิบัติการรบ

เป็นการปฏิบัติการใช้กำลังทางเรือในทะเลหรือจากทะเล เป็นการปฏิบัติการทางเรือโดยทั่วไปที่ต้องการความร่วมมือในระดับพันธมิตร หรือระหว่างชาติที่เป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ อยางเป็นทางการและแบบเฉพาะกิจ ในสภาวะการณ์ความขัดแย้งที่มีความรุนแรงสูงหรือสงคราม

๒. ปฏิบัติการด้านการรักษากฎหมาย กำลังทางเรือมีขีดความสามารถปฏิบัติการสนับสนุนได้หลายบทบาท ได้แก่

๒.๑ การรักษาสันติภาพ (Peace Keeping) กำลังทางเรือสามารถให้การสนับสนุนปฏิบัติการรักษาสันติภาพ ด้วยการลาดตระเวนชายฝั่ง ปฏิบัติการสะเทินน้ำสะเทินบก และให้กำลังกำลังบำรุงโดยส่วนมากการรักษาสันติภาพจะเกิดขึ้นภายใต้อาณัติของสหประชาชาติ โดยที่กองกำลังจากชาติต่าง ๆ มักมีข้อจำกัดด้านความคุ้นเคยระหว่างกันและการปฏิบัติในสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกัน

๒.๒ การสร้างสันติภาพ (Peace Enforcement) ปฏิบัติการสร้างสันติภาพอาจรวมถึง ปฏิบัติการสะเทินน้ำสะเทินบกและการคุ้มครองในสภาพแวดล้อมอันเป็นปฏิปักษ์ ความร่วมมือที่มีประสิทธิภาพจะประกอบด้วย การมีมาตรฐานร่วมในระดับสูงซึ่งมักพบในความร่วมมือในรูปแบบพันธมิตรหรือกองกำลังผสม และเนื่องจากธรรมชาติของปฏิบัติการสร้างสันติภาพที่มักมีข้อโต้แย้งระหว่างกัน จึงมีความเป็นไปได้น้อยสำหรับกองทัพเรือที่ไม่มีการฝึกซ้อมกันอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งแตกต่าง จาก

ความร่วมมือของกองกำลังทางบกซึ่งสามารถแบ่งความรับผิดชอบตามพื้นที่ได้ง่ายกว่า ทั้งนี้ปฏิบัติการสร้างสันติภาพไม่จำกัดเพียงการตรวจการณ์ การลาดตระเวน ปฏิบัติการสะเทินน้ำสะเทินบก การคุ้มครองและการสนับสนุนการใช้อาวุธร่วมกับกำลังทางบกเท่านั้น แต่ยังคงรวมถึงการส่งกำลังบำรุง การบริหารจัดการและการสร้างความมั่นคงในบริเวณพื้นที่ทำเรื่องด้วย

๒.๓ การต่อต้านทุ่นระเบิด (Mine Counter Measure : MCM) แม้ว่าการต่อต้านทุ่นระเบิดส่วนใหญ่จะอยู่ในปฏิบัติการรบก็ตาม อาจพิจารณาว่าเป็นรูปแบบความร่วมมือในสภาวะการณ์ปกติหรือที่มีความรุนแรงต่ำ เช่น ความร่วมมือของรัฐต่างๆ ในการกำจัดทุ่นระเบิดที่หลงเหลือภายหลังเหตุการณ์ความขัดแย้งในอดีต หรือที่ถูกวางโดยผู้ก่อการร้าย โจรสลัด โดยเฉพาะในบริเวณช่องแคบและน่านน้ำหมู่เกาะที่สำคัญ ด้วยวัตถุประสงค์ดังกล่าว จึงอาจจัดให้ปฏิบัติการต่อต้านทุ่นระเบิดเป็นรูปแบบหนึ่งของภารกิจการปกป้องเส้นทางคมนาคมและการขนส่งสินค้าทางทะเลในสภาวะการณ์ที่ไม่ใช่สงครามได้

๒.๔ การบังคับใช้มาตรการแทรกแซงเพื่อการลงโทษ (Sanction) มีลักษณะการปฏิบัติคล้ายกับการสร้างสันติภาพ โดยประเทศที่มีความต้องการทางการเมืองคล้ายกันภายใต้อาณัติของสหประชาชาติ ที่ผ่านมามีปฏิบัติการการบังคับใช้มาตรการแทรกแซงเพื่อการลงโทษทางทะเล เช่น ปฏิบัติการทางทะเลของสหประชาชาติในการแทรกแซงเพื่อการลงโทษประเทศอิรักในอ่าวเปอร์เซีย และปฏิบัติการของนาโต้ในการบังคับใช้มาตรการห้ามการขนส่งสินค้าของเซอร์เบีย ในทะเลเอเดรียติก

๒.๕ การเฝ้าตรวจและการแบ่งปันการข่าวกรอง การเฝ้าตรวจร่วมกันทางทะเลเป็นรูปแบบความร่วมมือระหว่างกองทัพเรือที่สำคัญ เช่นเดียวกับเหล่าทัพและหน่วยงานของรัฐ อื่น ๆ การเฝ้าตรวจร่วมกันอาจดำเนินการในห้วงเวลาหนึ่งสำหรับปฏิบัติการเฉพาะหรืออาจเป็นกิจกรรมต่อเนื่อง การเฝ้าตรวจมีความเกี่ยวเนื่องกับปฏิบัติการทางทะเลจำนวนมาก ซึ่งรวมถึงความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมายและภารกิจการให้ความช่วยเหลือต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปกป้องทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลและการดูแลให้ดำเนินกิจกรรมทางทะเลได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายระเบียบที่กำหนด เช่นเดียวกับกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารและการข่าวกรองระหว่างกองทัพเรือและหน่วยงานทางทะเลอื่น ๆ ซึ่งได้กลายเป็นการปฏิบัติที่มีการดำเนินการโดยทั่วไป

๒.๖ การปกป้องทรัพยากรธรรมชาติ ในอดีตความร่วมมือเพื่อปกป้องทรัพยากรธรรมชาติมักจำกัดอยู่ที่การเฝ้าตรวจและแลกเปลี่ยนข้อมูล สำหรับในอนาคตมีความเป็นไปได้ที่อาจมีการขยายการบังคับใช้กฎหมายการประมงในทะเลหลวงในแปซิฟิกตะวันตกและแปซิฟิกกลางระหว่างรัฐที่ลงนามในอนุสัญญาว่าด้วยการจับปลาพูนาในแปซิฟิกกลางและตะวันตก

๒.๗ การต่อต้านโจรสลัดและการลาดตระเวนในขอบเขตพื้นที่ทางทะเล

การลาดตระเวนร่วมกันในภารกิจปราบปรามโจรสลัดและการปล้นสะดมในทะเลเป็นรูปแบบความร่วมมือในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงจากการโจมตีของโจรสลัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่องแคบและน่านน้ำหมู่เกาะ การลาดตระเวนในทะเลหลวงอาจเป็นรูปแบบหนึ่งในการปกป้องเส้นทางคมนาคมทางทะเลในยามสงบ นอกจากนี้ยังมีความร่วมมือในการจัดการกับการกระทำผิดกฎหมายในทะเลอื่น เช่น การลักลอบค้าอาวุธ มนุษย์ และยาเสพติด

๓. ปฏิบัติการให้ความช่วยเหลือ กองทัพเรือมีบทบาทที่สำคัญ ๓ ประการ ได้แก่

๓.๑ ปฏิบัติการอพยพประชาชน กองทัพเรือสามารถแสดงบทบาทสำคัญในปฏิบัติการอพยพประชาชนจากพื้นที่เสี่ยงภัย การดำเนินการดังกล่าวต้องมีการฝึกซ้อมกันทั้งในด้านการอพยพ การบรรเทาภัยพิบัติ และปฏิบัติการสันติภาพบางรูปแบบ ซึ่งรวมถึงขีดความสามารถปฏิบัติการสะเทินน้ำสะเทินบก ความร่วมมือและการฝึกผสม และการปฏิบัติการเช่นนี้มีความสัมพันธ์อย่างมากกับกิจกรรมการสร้างกองกำลังผสมสำหรับปฏิบัติการรักษาสันติภาพและการสร้างสันติภาพที่มีความซับซ้อนและความเสี่ยงสูงกว่า

๓.๒ การให้ความช่วยเหลือทางด้านมนุษยธรรมและการบรรเทาภัยพิบัติ ความร่วมมือระหว่างเหล่าทัพ ซึ่งรวมถึงกองทัพเรือ ในการช่วยบรรเทาภัยพิบัติและเหตุฉุกเฉินที่มีต่อพลเรือน เป็นอีกภารกิจหนึ่งที่สามารถสร้างความร่วมมือกันได้โดยมีข้อโต้แย้งน้อยมาก บนพื้นฐานของการยอมรับความช่วยเหลือจากรัฐที่ประสบภัย ในปฏิบัติการนี้ กองทัพเรือมีบทบาทสำคัญในด้านการอพยพประชาชน ส่งกำลังบำรุงและให้ความช่วยเหลือด้านการแพทย์

๓.๓ การค้นหาและช่วยเหลือ ปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเป็นรูปแบบความร่วมมือพื้นฐานระหว่างกองทัพเรือ กองทัพอากาศ กองเรือยามฝั่ง และหน่วยงานทางทะเลที่เกี่ยวข้อง บนพื้นฐานของหลักปฏิบัติระหว่างประเทศ สำหรับกองทัพเรือ การค้นหาและช่วยเหลือ อาจรวมถึงปฏิบัติการช่วยเหลือเรือดำน้ำอีกด้วย

๔. องค์ประกอบขับเคลื่อน/สนับสนุนความร่วมมือ การปฏิบัติการทางเรือมีความยุ่งยากซับซ้อน และหลายมิติ จึงต้องมีการฝึกในระดับต่างๆ และมีเอกสารอ้างอิงที่ชัดเจน โดยเฉพาะ เมื่อต้องปฏิบัติการร่วมกันเป็นกองเรือหรือร่วม/ผสมกับกองทัพอากาศอื่นๆ ซึ่งมีองค์ประกอบและเครื่องมือสนับสนุนที่สำคัญ ดังนี้

๔.๑ การฝึก การฝึกผสมเป็นรูปแบบพื้นฐานสำหรับความร่วมมือทางเรือ ซึ่งจำเป็นต่อทุกปฏิบัติการตั้งแต่พื้นฐานที่สุด เช่น การฝึกขณะเดินทางผ่านน่านน้ำ (Passing Exercise : PASSEX) จนถึงปฏิบัติการในสภาวะสงครามที่ต้องการขีดความสามารถในการปฏิบัติการร่วมสูงสุด

๔.๒ ระเบียบปฏิบัติประจำ (SOP) และหลักนิยมนร่วม การพัฒนานโยบายปฏิบัติประจำและหลักนิยมนร่วม มีความจำเป็นต่อการสร้างความร่วมมือที่มีประสิทธิภาพ ตั้งแต่การฝึกจนถึง การ

ปฏิบัติโดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาระเบียบปฏิบัติประจำสำหรับการควบคุมสั่งการ การประสานงาน และการวางแผนการปฏิบัติ

๔.๓ ฐานข้อมูลทางทะเล การจัดทำฐานข้อมูลร่วมกัน เป็นตัวอย่างหนึ่งของความร่วมมือทางการเมือง ซึ่งสนับสนุนมาตรการสร้างความเชื่อมั่นที่แทบไม่มีข้อโต้แย้ง ความร่วมมือรูปแบบนี้อาจรวมถึงหน่วยงานพลเรือนและองค์กรเอกชนต่างๆ

๔.๔ การวิจัยด้านวิทยาศาสตร์ทางทะเล กองทัพเรืออาจแสดงบทบาทของการขยายองค์ความรู้ด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเล ผ่านทางความร่วมมือเพื่อรวบรวมและกระจายข้อมูลการวิจัยด้านวิทยาศาสตร์ทางทะเล เช่น ข้อมูลทางอุทกศาสตร์ สมุทรศาสตร์ การจัดทำแผนที่ และข้อมูลด้านอนุภูมิภาควิทยา ความร่วมมือในรูปแบบนี้ แม้ดูเหมือนเป็นปฏิบัติการเชิงสร้างสรรค์ แต่อาจถูกจำกัด ด้วยความอ่อนไหวทางการเมืองที่เกี่ยวข้องกับอธิปไตยของชาติ ความมั่นคงของข้อมูลการข่าวกรอง และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับปฏิบัติการรบ

๔.๕ การจัดหาอาวุธยุทโธปกรณ์ องค์ประกอบสำคัญในการสนับสนุนความร่วมมือ ของกองทัพเรือที่มีงบประมาณน้อย คือแนวคิดการจัดหาอาวุธยุทโธปกรณ์ ตั้งแต่การจัดหาเรือ จนถึงอุปกรณ์ให้ความช่วยเหลือ เช่น อุปกรณ์ผจญเพลิง หรือคู่มือการฝึกหัดศึกษา ผ่านทางโปรแกรมความร่วมมือหรือความช่วยเหลือด้านการจัดหาอาวุธ ทั้งนี้กองทัพเรือ (หรือหน่วยงานความมั่นคงทางทะเลอื่น) ซึ่งขาดขีดความสามารถพื้นฐาน จะไม่สามารถให้ความร่วมมือในการปฏิบัติร่วมกับ กองทัพเรืออื่นได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเข้ากันได้ของอุปกรณ์สื่อสารซึ่งเป็นขีดความสามารถที่สำคัญยิ่งต่อการฝึกหรือความร่วมมือด้านยุทธการ

๔.๖ การแลกเปลี่ยนกำลังพล การศึกษา และการฝึกอบรม การแลกเปลี่ยนกำลังพล ระหว่างกองทัพเรือ เป็นอีกรูปแบบหนึ่งของความร่วมมือระหว่างประเทศที่มีความสัมพันธ์ระดับ พันธมิตร ส่วนในระดับที่มีความสัมพันธ์ทางการเมืองที่ต่ำกว่า ยังคงมีการมีแลกเปลี่ยนทั้งด้านการ ฝึกอบรมและการศึกษาระหว่างกำลังพลกองทัพเรือ ทั้งนี้ กองทัพเรือที่มีความก้าวหน้ามักเสนอการ ฝึกอบรมและการศึกษาให้แก่ประเทศอื่นๆ เป็นส่วนใหญ่

ตัวอย่างการจัดตั้งกองกำลังร่วมเพื่อความมั่นคง

๑. กองกำลังป้องกันร่วมของยุโรป

สหภาพยุโรป (European Union) พัฒนาการมาจากประชาคมยุโรป ซึ่งเป็นการรวมตัวภายหลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ และมีความเป็นปึกแผ่นมากขึ้นทั้งในด้านสถาบันและนโยบาย จนกระทั่งยุคหลังสงครามเย็น (Post - Cold War) กลุ่มประเทศในประชาคมยุโรป จำเป็นต้องประสานความร่วมมือทั้งด้านการเมืองและนโยบายต่างประเทศภายในกลุ่มให้มากขึ้น จนนำไปสู่การยอมรับและการพัฒนาการของนโยบายความมั่นคง และการป้องกันร่วมกันภายในกรอบ CFSP (Common Foreign and Security Policy) โดยสาระสำคัญของนโยบายประกอบด้วย

- การปกป้องค่านิยมร่วมกัน ผลประโยชน์พื้นฐาน เอกราช บูรณาการของสหภาพยุโรปสอดคล้องกับหลักการของสหประชาชาติ
- สร้างความแข็งแกร่งให้กับระบบความมั่นคงของสหภาพยุโรป
- รักษาสันติภาพและความมั่นคงระหว่างประเทศให้สอดคล้องกับกฎบัตรสหประชาชาติ
- ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ
- พัฒนาและส่งเสริมประชาธิปไตย นิติรัฐ การเคารพสิทธิมนุษยชน และเสรีภาพ

พื้นฐาน

ในทางปฏิบัตินั้นในการประชุมสุดยอดที่เฮลซิงกิ (Helsinki) ประเทศฟินแลนด์ เมื่อเดือนธันวาคม ค.ศ.๑๙๙๙ ผู้นำประเทศสหภาพยุโรปได้ตกลงกันที่จะจัดตั้ง กองกำลังปฏิบัติการเร็ว ภายใต้การนำของสหภาพยุโรป จำนวน ๕๐,๐๐๐ - ๖๐,๐๐๐ คน ภายในเวลา ๖๐ วัน และสามารถรักษาสถานภาพไว้ได้นานอย่างน้อย ๑ ปี และต่อมาในการประชุมสุดยอดที่เมืองไซรา (Seira) เมื่อเดือน มิถุนายน ค.ศ.๒๐๐๐ ผู้นำประเทศสมาชิกได้ตกลงกันที่จะจัดตั้งกองกำลังตำรวจพลเรือน ในกรณีเกิดวิกฤติภายใน ๓๐ วัน และจะจัดตั้งกลไกตอบโต้อย่างรวดเร็ว (Rapid Reaction Mechanism) เพื่อให้ความช่วยเหลือพลเรือนในกรณีที่เกิดวิกฤติ แต่ทั้งนี้แนวคิดดังกล่าว ได้ถูกเปลี่ยนแปลงไปจากสาเหตุหลายประการ คงเป็นเพียงการก่อตั้งเป็นกองกำลังป้องกันร่วมยุโรปในลักษณะของกองกำลังเฉพาะกิจ ในการรักษาสันติภาพตามพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งในบอสเนีย ซาด คองโก รวมทั้งกองกำลังทางเรือ EU ในการร่วมป้องกันและปราบปรามโจรสลัดในพื้นที่อ่าวเอเดน ซึ่งเน้นในเรื่องของการรักษาความมั่นคงและสันติภาพเป็นหลัก

๒. สหภาพแอฟริกา (African Union : AU)

เป็นองค์กรระหว่างประเทศในทวีปแอฟริกา ซึ่งพัฒนามาจากองค์การเอกภาพแอฟริกา โดยมีเป้าหมายเพื่อการพัฒนาภายในทวีปแอฟริกา ให้มีความเข้มแข็ง และมีบทบาททั้งใน

ด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองระหว่างประเทศ ทั้งนี้ การดำเนินการด้านความมั่นคงของ AU ได้มีบทบาทสำคัญในการรักษาสันติภาพในทวีปแอฟริกา โดยได้มีการจัดตั้งกองกำลังร่วมเพื่อแก้ไขวิกฤตการณ์ในหลายประเทศของภูมิภาค เช่น ในดินแดนดาร์ฟูร์ คอโมโรส โซมาเลีย และสาธารณรัฐประชาธิปไตย คองโก บุรุนดี โกตดิวัวร์ โดยจัดตั้งเป็นกองกำลังรักษาสันติภาพของสหภาพแอฟริกา ร่วมกับกองกำลังรักษาสันติภาพของสหประชาชาติ เป็นต้น

สรุป

ในบทนี้ได้แสดงให้เห็นว่าความมั่นคงทางทะเลเป็นสถานะที่จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องร่วมกันสถาปนาให้เกิดขึ้น เนื่องจากผลประโยชน์จากทะเลเป็นสิ่งที่จำเป็นต่อทุกชาติในการใช้ประโยชน์ร่วมกัน จากการที่ทะเลเป็นสะพานเชื่อมทุกส่วนของโลกเข้าด้วยกัน และภัยคุกคามต่อการใช้ประโยชน์จากทะเลเป็นสิ่งที่ไม่มีประเทศใดประเทศหนึ่งสามารถรับมือหรือจัดการได้เพียงลำพัง ประกอบกับสถานะแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของโลกในปัจจุบันมีแนวโน้มที่จะหันมาสู่ความร่วมมือกันมากขึ้นในทุกบริบทของความสัมพันธ์ ตามปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ คุณค่าของผลประโยชน์ร่วม หรือภัยคุกคามร่วม บทบาทของชาติสมาชิกที่เป็นผู้นำ บทบาทของชาติมหาอำนาจ กลไกและกฎหมายระหว่างประเทศ รวมทั้งขีดความสามารถของกำลังทางเรือของแต่ละประเทศ ทั้งนี้แนวคิดในรูปแบบของการปฏิบัติการทางเรือในลักษณะต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ยังมีส่วนช่วยในการสนับสนุนความร่วมมือในการพัฒนาความมั่นคงทางทะเล ของภูมิภาคให้สามารถปรากฏเป็นรูปธรรมมากขึ้นด้วย ดังมีตัวอย่างที่ปรากฏขึ้นในหลายกรณีในอดีต เช่น การปฏิบัติการของกองกำลังของ EU และ AU เป็นต้น

บทที่ ๓

บทบาทและความร่วมมือในด้านความมั่นคงทางทะเลของ ASEAN

ภูมิยุทธศาสตร์ทางทะเลของกลุ่มประเทศ ASEAN

การรวมตัวของ ASEAN ในการเป็นประชาคม เพื่อทั้งแสวงหาประโยชน์จากโอกาส และลดความเสี่ยงจากภัยคุกคามที่ยากต่อการรัฐชาติสมาชิกจะรับมือได้โดยลำพังกำลังจะแน่นอน ขึ้นในเวลาอันใกล้นี้ อย่างไรก็ตามความร่วมมือที่จะเกิดขึ้นนี้ จะต้องคำนึงถึงสภาพภูมิยุทธศาสตร์ของภูมิภาค ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศที่มีชายขอบติดกับทะเล ยกเว้น สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เท่านั้นที่ไม่ติดทะเล โดยกลุ่มประเทศ ASEAN ๑๐ ประเทศ มีเนื้อที่รวมกันประมาณร้อยละ ๓ ของโลก มีประชากรรวมกันถึง ๕๐๐ ล้านคน คิดเป็นร้อยละ ๑๔ ของ ทวีปเอเชีย หรือร้อยละ ๕ ของโลก ประกอบด้วยประชาชนหลากหลายชาติพันธุ์ ภาษา ศาสนา และวัฒนธรรมเป็นแบบผสมผสานระหว่างอินเดีย และจีนกับวัฒนธรรมตะวันตก

จากตำบลที่ตั้งและความหลากหลายของ ASEAN ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อ และเป็นปมคมนาคม ระหว่างมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก ทำให้เกิดโอกาสในการสร้างผลประโยชน์ โดยเฉพาะผลประโยชน์จากทะเล และเกิดความล่อแหลมต่อการเผชิญกับภัยคุกคามและสิ่งท้าทายที่ฉาบฉวยเข้ามาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยควรต้องคำนึงถึงด้านต่าง ๆ ดังนี้

๑. ด้านการเป็นแหล่งทรัพยากร

สภาพแวดล้อมทางทะเลของภูมิภาค ASEAN มีความสลับซับซ้อน และมีธรรมชาติท้องทะเลที่ประกอบไปด้วยป่าชายเลน แนวปะการัง ป่าหญ้าทะเล ซึ่งรองรับการเจริญเติบโตของสัตว์ และพืช ที่เป็นห่วงโซ่อาหาร ซึ่งถือได้ว่ามีความหลากหลายที่สุดในโลกแห่งหนึ่ง อีกทั้งยังคาดการณ์กันว่าจะเป็นแหล่งน้ำมันและก๊าซจำนวนมาก^๑ ทั้งนี้ขอบเขตพื้นที่ของชาติใน ASEAN ได้ถูกประกาศอ้างสิทธิการครอบครอง และการแสวงหาประโยชน์เพิ่มขึ้นในพื้นที่เขตเศรษฐกิจจำเพาะ และพื้นที่ไหล่ทวีปตามอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ปี ค.ศ.๑๙๘๒ (UNCLOS 1982) โดยเพิ่มขึ้นจากอดีตเป็นจำนวนมาก จนทำให้อาณาเขตของผลประโยชน์ทางทะเลของชาติ ASEAN รวมกันใหญ่กว่าพื้นที่ครอบครองบนบกไม่น้อยกว่า ๒ เท่า^๒ (ดูตาราง ๓ - ๑) และมีภาพรวมของมูลค่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ได้รับจากทะเลไปน้อยกว่า ๑๕.๔ พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ๆ หรือ

^๑ Sam Bateman, Joshua Ho, Jane Chan, “Good Order at Sea in Southeast Asia”, RSIS Policy Paper, 2009, p.14

^๒ Mark J. Valencia and James B. Marsh, “Southeast Asia: Marine Resources Extended Maritime Jurisdiction and Development”, Marine Resource Economics, Volume 3, Number 1, 1986. P.4.

ประมาณร้อยละ ๘.๕ ของ GDP โดยรวม นอกจากนี้การที่พื้นที่ท้องทะเลในภูมิภาคถูกคาดการณ์ว่า จะมีปริมาณน้ำมันและก๊าซจำนวนมาก ชนิดต่าง ๆ จึงพยายามพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับพลังงานอย่างต่อเนื่อง โดยเห็นได้จากการเคลื่อนไหว เพื่อสำรวจและขุดเจาะน้ำมัน – ก๊าซธรรมชาติ ได้ทวีความรุนแรงขึ้นตามลำดับ

ตารางที่ ๓ - ๑ อาณาเขตผลประโยชน์ทางทะเลของชาติอาเซียน

ประเทศ	ความยาวขอบฝั่ง (ไมล์ทะเล)	พื้นที่เขตเศรษฐกิจ จำเพาะ (ตร.ไมล์ทะเล)	อัตราส่วนของพื้นที่ เขตเศรษฐกิจจำเพาะ ต่อพื้นที่ทางบก	พื้นที่ เขตไหล่ทวีป (ตร.ไมล์ทะเล)
บรูไน ๑	๑๐๐	๗,๑๐๐	๓.๒	๒,๘๐๐
กัมพูชา	๒๗๕	๑๖,๒๐๐	๐.๒	๑๖,๒๐๐
อินโดนีเซีย	๓๕,๓๘๔	๑,๕๗๗,๓๐๐	๒.๑	๘๐๕,๖๐๐
ลาว	๐	๐	๐	๐
มาเลเซีย	๒,๘๕๕	๑๓๘,๗๐๐	๒.๓	๑๐๘,๕๐๐
เมียนมาร์	๑,๘๕๗	๑๔๘,๐๐๐	๐.๖	๖๖,๕๐๐
ฟิลิปปินส์	๑๓,๕๗๕	๕๒๐,๗๐๐	๔.๕	๕๒,๐๐๐
สิงคโปร์	๑๒๐	๑๐๐	๐.๔	๑๐๐
ไทย	๑,๕๕๖	๕๔,๗๐๐	๐.๕	๗๕,๑๐๐
เวียดนาม	๒,๘๒๘	๒๑๐,๖๐๐	๑.๓	๑๑๗,๘๐๐

ที่มา : Alexander (1982,21); Borgese and Ginsburg (1980,690-694); Morgan and Valencia (1983); Tangsubkul (1982); Office of the Geographer, U.S. Department of State (1984). In Mark J. Valencia and James B. Marsh, Southeast Asia : Marine Resources Extended Maritime Jurisdiction and Development, Marine Resource Economics, Volume 3, Number 1, 1986. p.5.

๒. ด้านการเป็นทางคมนาคม

เนื่องจากพื้นที่ทะเลของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เต็มไปด้วยทะเลและเกาะแก่ง จึงก่อให้เกิดช่องทางเดินเรือ ที่มีความสำคัญด้านยุทธศาสตร์และระบบเศรษฐกิจของโลก โดยใช้เป็นเส้นทางเดินเรือในการขนส่งสินค้า และเชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิก โดยมีเส้นทางเดินเรือที่เป็นช่องแคบ และท่าเรือที่สำคัญ ประกอบด้วย

๒.๑ ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ เป็นเส้นทางเดินเรือที่มีความยาว ๔๓๕ ไมล์ทะเล เป็นช่องทางเดินเรือเชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิก ปัจจุบันเป็นช่องทางการขนส่งสินค้า และน้ำมัน มีปริมาณคิดเป็นหนึ่งในสี่ของสินค้า และน้ำมันที่ขนส่งทาง

ทะเล จากสถิติที่ผ่านมาจะมีเรือสินค้าผ่านช่องแคบนี้ประมาณ ๓๕,๕๑๐ ลำต่อปี มีมูลค่าการขนส่ง ๓๕๐ พันล้านดอลลาร์สหรัฐ^๗ ดังนั้นการจราจรในช่องแคบจึงมีความหนาแน่นมาก และยังมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น โดยจากการประมาณการ คาดว่าในปี ค.ศ.2020 จำนวนเรือสินค้าที่ผ่านช่องแคบอาจเพิ่มขึ้นถึง ๑๔๑,๐๐๐ เทียบ/ปี และมีปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นเป็น ๖.๔ พันล้านตัน^๗ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพเศรษฐกิจของโลก

๒.๒ ช่องแคบลอมบี้ออกกับช่องแคบมากัสซาร์ ช่องแคบลอมบี้ออกมีความสำคัญต่อการเดินเรือระหว่างออสเตรเลียและสิงคโปร์ รวมทั้งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากมีความลึกของน้ำทะเลและมีความแออัดของการเดินเรือที่น้อยกว่า โดยช่วงที่แคบที่สุดมีความกว้าง ๑๐ ไมล์ทะเล และมีความลึกมากกว่า ๑๕๐ เมตร สามารถผ่านไปยังช่องแคบมากัสซาร์ ผ่านทะเลเซเลเบส ทางตอนเหนือเข้าสู่ทะเลจีนใต้

๒.๓ ช่องแคบซุนดา อยู่ระหว่างเกาะชวา และเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย เชื่อมทะเลชวากับมหาสมุทรอินเดีย มีความยาว ๔๕ ไมล์ทะเล จุดที่แคบที่สุดมีความกว้าง ๑๓ ไมล์ทะเล และมีอุปสรรคต่อการเดินเรือในเรื่องของกระแสน้ำเชี่ยว และแท่นขุดเจาะน้ำมันตามแนวชายฝั่ง จึงมีเรือสินค้าขนาดใหญ่ใช้เส้นทางจำนวนไม่มากนัก

๒.๔ ช่องแคบฟิลิปปินส์ เป็นเส้นทางการค้าทางทะเลผ่านออกจากทั้งมหาสมุทรแปซิฟิก หรือช่องแคบมากัสซาร์ไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และแปซิฟิก

๒.๔.๑ เส้นทางที่ผ่านทะเลซูลูและโบฮอล ระหว่างช่องแคบซุริเกาและช่องแคบมาลาบัก ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และแปซิฟิก

๒.๔.๒ เส้นทางจากช่องแคบมากัสซาร์ผ่านทะเลซูลูไปยังช่องแคบปินโดโร ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างมหาสมุทรอินเดีย – ออสเตรเลีย และทะเลจีนใต้

๒.๔.๓ เส้นทางผ่านระหว่างเกาะมินโดโรและเกาะลูซอน ทอดผ่านช่องแคบเบอร์นาร์ดีโน ไปทางตะวันออกเฉียงเหนือของซามาร์

๒.๕ ทะเลจีนใต้ เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญในภูมิภาค ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญในการค้าขายทางทะเล (Seaborne Trade) และเส้นทางเดินเรือขนส่งน้ำมันของโลก โดยเป็นพื้นที่ผ่านเข้าออกจากช่องแคบมะละกา ซุนดา และลอมบี้ออก โดยเรือทุกลำที่จะผ่านไปยังภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จะต้องเดินทางผ่านทะเลจีนใต้ มุ่งขึ้นเหนือผ่านหมู่เกาะสแปรตลีย์ ทั้งนี้ทะเลจีนใต้ เป็นเส้นทางผ่านของเรือขนส่งน้ำมันที่สำคัญยิ่งของโลกเส้นทางหนึ่ง

^๗ ช่องทางการเดินเรือที่สำคัญของโลกในปัจจุบัน ได้แก่ ช่องแคบฮอร์มุซ ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ คลองปานามา คลองสุเอซ, Bab el-Mandab และช่องแคบบอสฟอรัสและเดอริกซ์

เนื่องจากเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับช่องแคบสำคัญของโลก ผ่านไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ถึง ๓ แห่ง คือ คลองสุเอซ (Suez Canal) ช่องแคบฮอร์มุซ (Strait of Hormuz) ช่องแคบบับเอลมันเดบ (Bab el Mandeb) สามารถเชื่อมต่อกับภูมิภาคตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา

สถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางทะเลของ ASEAN

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ถือเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทั้งด้านยุทธศาสตร์ เศรษฐกิจ และวัฒนธรรมพื้นที่หนึ่งของโลก โดยมีการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์อย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยจำแนกได้เป็นดังนี้

๑. สถานการณ์ที่เป็นภัยคุกคาม

๑.๑ ความขัดแย้งด้านอาณาเขตทางทะเล ด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์ทางกายภาพของภูมิภาคที่มีความสลับซับซ้อน และประวัติศาสตร์การสร้างชาติที่แตกต่างกัน รวมถึงขีดความสามารถของแต่ละชาติที่มีความเหลื่อมล้ำ ทำให้เกือบทุกชาติที่มีอาณาเขตติดทะเลมีปัญหาคความขัดแย้งในเรื่องพื้นที่ทับซ้อน โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังจากประกาศอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ (UNCLOS 1982) ซึ่งทำให้แต่ละรัฐประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และพื้นที่ไหล่ทวีปเพิ่มขึ้น จนเกิดความซ้ำซ้อน และเป็นปัญหาที่ยากจะตกลงกันได้ ในระยะเวลาอันใกล้ ประกอบกับการเกิดขึ้นของรัฐชาติต่าง ๆ ภายหลังจากได้รับอิสรภาพจากประเทศเจ้าอาณานิคม ซึ่งยังคงมีการอ้างสิทธิ์เหนือพื้นที่หมู่เกาะและเขตแดนตามแนวชายฝั่งที่ยังไม่ชัดเจนและไม่สามารถตกลงหาข้อยุติได้

๑.๒ การกระทำอันเป็นโจรสลัด การกระทำอันเป็นโจรสลัด (Piracy) และการปล้นในทะเล (Armed Robbery at Sea) เป็นภัยคุกคามต่อการเดินเรือในภูมิภาค จากสถิติการเกิดอาชญากรรมที่รวบรวมโดยสำนักทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Bureau : IMB) พบว่าเหตุการณ์การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นในทะเลในห้วงปี พ.ศ. ๒๕๔๕ – ๒๕๕๕ เกิดขึ้นในภูมิภาคถึงร้อยละ ๕๐ ของเหตุการณ์ทั่วโลก โดยมีเหตุการณ์มากที่สุดในน่านน้ำอินโดนีเซีย^๔ โดยภายหลังการมีมาตรการสร้างความปลอดภัยผ่านทางการแลกเปลี่ยนข่าวกรองและความร่วมมือในการลาดตระเวนร่วมของรัฐชายฝั่งช่องแคบมะละกาแล้ว จึงมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง

^๔ ICC International Maritime Bureau (IMB), available at <http://www.icc-ccs.org/main/news.php?newsid=76>

ฟิลิปปินส์ มีกลุ่มก่อการร้ายที่สำคัญ ๓ กลุ่ม ประกอบด้วย กลุ่มอาบูซายาฟฟ์ (Abu Sayyaff Group) เจมาห์อิสลามียาห์ (Jemaah Islamiyah) และเกรากันอเซเมอร์เดกา (Gerakan Aceh Merdeka) ซึ่งยังคงมีบทบาทสูงและนักวิเคราะห์หลายคนเชื่อว่ารากฐานและการสนับสนุนด้านการเงินของกลุ่มก่อการร้ายต่าง ๆ เหล่านี้มาจากแหล่งเดียวกัน^๕ ดังนั้นเมื่อช่องแคบและเส้นทางเดินเรือในภูมิภาคมีความสำคัญต่อยุทธศาสตร์ และระบบเศรษฐกิจของโลกแล้ว จุดเชื่อมโยงเหล่านี้ก็ยังคงมีความเสี่ยงและล่อแหลมต่อการถูกโจมตีของกลุ่มผู้ก่อการร้ายอยู่ต่อไป

๑.๔ การทำประมงผิดกฎหมาย การทำประมงที่เกินขอบเขตเป็นวิกฤติในเกือบทุกพื้นที่ของโลก โดยได้รับผลกระทบที่รุนแรงจากปริมาณสัตว์น้ำที่ลดลงอย่างมาก ทั้งที่พื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เอง นอกจากจะเป็นพื้นที่ผลิตหลักของโลกแล้ว ยังเป็นผู้บริโภคที่สำคัญของโลก เช่นเดียวกัน การจับปลาที่เกินกว่าการทดแทนตามธรรมชาติ รวมทั้งความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อมล้วนเป็นองค์ประกอบสำคัญของการลดลงของปริมาณสัตว์น้ำ

๑.๕ การลักลอบทางทะเล เนื่องจากความกว้างใหญ่ของพื้นที่ทะเล ซึ่งสวนทางกับขีดความสามารถ และงบประมาณในการตรวจการณ์ และควบคุมของรัฐชายฝั่ง ดังนั้น พื้นที่ทะเลจึงเป็นที่ที่ปรากฏการกระทำผิดในลักษณะการลักลอบอยู่เสมอ ทั้งการลักลอบขน – ค้ายาเสพติด การขนย้ายมนุษย์ รวมทั้งการลักลอบขนย้ายอาวุธยุทโธปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อเป็นปัจจัยสนับสนุนการก่ออาชญากรรมทางทะเล ทั้งการกระทำอันเป็นโจรสลัด และการปล้นเรือ

๑.๖ การก่อมลพิษในทะเล รัฐชายฝั่งในภูมิภาคโดยเฉพาะอินโดนีเซีย และมาเลเซีย มีความกังวลและแสวงหาความร่วมมือในการปกป้องสิ่งแวดล้อมในทะเลทั้งจากการทิ้งขยะในทะเล และมลพิษจากเรือ ซึ่งถือเป็นภัยคุกคามอย่างมากต่ออุตสาหกรรมประมง การท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมต่อเนื่องต่าง ๆ ตัวอย่างที่สำคัญคือในปี พ.ศ.๒๕๔๐ เมื่อเกิดเหตุเรื่อน้ำมันชนกันในช่วงแคบสิงคโปร์ ส่งผลให้มีปริมาณน้ำมันรั่วไหลลงทะเลกว่า ๒๘,๕๐๐ ตัน และในปี พ.ศ.๒๕๔๗ เมื่อเกิดการรั่วไหลของน้ำมันบริเวณชายฝั่งของมาเลเซีย หรือแม้กระทั่งการเกิดการรั่วไหลของน้ำมันบริเวณชายฝั่งตะวันออกของประเทศไทยในปี พ.ศ.๒๕๕๖ เป็นต้น

๑.๗ ภัยพิบัติจากธรรมชาติ ภัยจากธรรมชาติ ทั้งจากลมพายุ แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด น้ำท่วม หรือการเกิดซึนามิ ได้ส่งผลกระทบต่อธรรมชาติ และต่อเนื่องถึงสภาพแวดล้อมของทะเลและใต้ทะเล โดยเฉพาะเมื่อสภาวะแวดล้อมทางธรรมชาติเปลี่ยนแปลงไป ทำให้ขนาดของภัยพิบัติที่ความรุนแรงขึ้นตามลำดับ

^๕ Rommel C. Banlaoi, “Maritime Terrorism in Southeast Asia.” Pp.64-65.

๒. สถานการณ์ที่เป็นความท้าทาย

๒.๑ การแข่งขันสะสมอาวุธ การเสริมสร้างกำลังรบของประเทศในภูมิภาค เริ่มมีการแข่งขันกันมากขึ้น เนื่องจากสันยุคสงครามเย็น และหลายประเทศต้องการจัดหาอาวุธที่มีความทันสมัยทดแทนอาวุธเก่า อันเนื่องมาจากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และความต้องการในการปกป้องผลประโยชน์และการแสวงหาประโยชน์จากทะเลมากขึ้น โดยเฉพาะภายหลังการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะและเขตไหล่ทวีปเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการเข้ามามีอำนาจในภูมิภาคมากขึ้นของจีน ทั้งนี้จากการประเมินแนวโน้มการเสริมสร้างขีดความสามารถของกำลังทางเรือในภูมิภาค ดังนี้^๖

๒.๑.๑ เรือผิวน้ำ ในห้วงทศวรรษที่ผ่านมา เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้จัดซื้อจัดหาตามแนวโน้มของโลกโดยการจัดหาเรือตรวจการณ์ไกลฝั่ง (Offshore Patrol Vessel : OPVs/PVs) และจากข้อมูลของสถาบันทางทหารเอเชีย (Asia Military Institute : AMI) ปรากฏว่า เอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะมีเรือ OPVs/PVs ใหม่ประมาณ ๑๔๕ ลำจนถึงปี พ.ศ.๒๕๖๓ หรือคิดโดยเฉลี่ย ๗ – ๑๐ ลำต่อปี โดยบางประเทศจะมองไปยังเรือคอร์เวต (Corvet) และเรือฟริเกต (Frigate) สำหรับปฏิบัติการต่อต้านเรือดำน้ำ ซึ่งการใช้เรือฟริเกตจะมีค่าใช้จ่ายคิดเป็น ๔ เท่าของเรือ OPV s/PVs

๒.๑.๒ เรือดำน้ำ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้เพิ่มพูนการให้ความสำคัญต่อการจัดหาเรือดำน้ำไว้ประจำการ ทั้งที่เรือดำน้ำเป็นยานสำหรับการทำสงครามเป็นหลัก โดยเรือดำน้ำประเภทหลักที่จัดหาคือ เรือดำน้ำตามแบบ (Submarine Conventional: SSK) ซึ่งมีความเหมาะสมต่อปฏิบัติการใกล้ฝั่ง และยังเหมาะสมสำหรับการตรวจการณ์ภายในน่านน้ำชายฝั่งอีกด้วย

๒.๑.๓ การตรวจการณ์ทางอากาศ บางประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ลงทุนด้านการบินสำหรับลาดตระเวนตรวจการณ์ทางอากาศ เช่น เวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ ในขณะที่บางประเทศ เช่น ฟิลิปปินส์ กำลังมองหาการเพิ่มพูนขีดความสามารถพื้นฐาน

๒.๑.๔ การตรวจการณ์ทางทะเลด้วยฐานบนบก เป็นความสำคัญลำดับต้นสำหรับรัฐหมู่เกาะและช่องแคบ ซึ่งติดต่อกับเส้นทางคมนาคมทางทะเล (ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย สิงคโปร์ มาเลเซีย)

การพัฒนากำลังทางเรืออาจเป็นไปได้ทั้งปัจจัยส่งเสริมหรือขัดขวางความร่วมมือของภูมิภาค โดยการนำไปสู่ขีดความสามารถใหม่ เช่น การขยายพื้นที่ปฏิบัติการ การล่องหน เป็นต้น

^๖ Guan Graham, Jakarta

๒.๒ การแสดงบทบาทของมหาอำนาจ ความมั่นคงของทะเลส่งผลต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและการค้าของโลกเป็นอย่างยิ่ง และด้วยตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเชื่อมโยงระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย และอยู่ระหว่างประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจของโลกในอนาคตอันใกล้อย่างจีนและอินเดีย ในขณะที่ยังคงมีความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดกับสหรัฐ ฯ และญี่ปุ่น จะส่งผลให้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต้องพบกับความท้าทายจากการแสดงบทบาทของชาติมหาอำนาจอย่างรุนแรง

๒.๒.๑ บทบาทในอดีต ที่ผ่านมาชาติมหาอำนาจนอกภูมิภาคแสดงบทบาททั้งในการพัฒนาและการชะลอความร่วมมือภายในภูมิภาคเป็นอย่างมาก เช่น รัชชาลัยฝั่งช่องแคบมะละกา ได้รับความช่วยเหลือจากสหรัฐ ฯ ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ในการพัฒนาขีดความสามารถของกำลังพล การฝึกหัดศึกษา การฝึกร่วม/ผสม การถ่ายทอดเทคโนโลยีและอุปกรณ์ การแลกเปลี่ยนข้อมูล ทั้งนี้ตลอดปลายศตวรรษที่ ๒๐ ญี่ปุ่นพยายามเพิ่มพูนความร่วมมือในภูมิภาคด้านความมั่นคง โดยสนับสนุนการฝึกอบรมและความช่วยเหลือต่าง ๆ แก่รัชชาลัยฝั่ง และได้เสนอในที่ประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียนบวกสามในปี พ.ศ.๒๕๔๒ ให้มีการลาดตระเวนร่วมระหว่างกองเรือยามฝั่งของญี่ปุ่น เกาหลีใต้ มาเลเซีย อินโดนีเซีย และสิงคโปร์ เพื่อต่อต้านการก่อการร้ายทางทะเลในภูมิภาค อย่างไรก็ตาม ข้อเสนอดังกล่าวได้รับการต่อต้านอย่างรุนแรงจากจีน ซึ่งมองว่าญี่ปุ่นมีแนวคิดที่จะขยายบทบาทด้านความมั่นคงในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และการจำกัดอิทธิพลทางทะเลของจีน จนในเวลาต่อมาญี่ปุ่นได้ปรับลดขอบเขตของแนวคิดเหลือเพียงการริเริ่มหน่วยงาน ซึ่งทำหน้าที่แลกเปลี่ยนข้อมูลโดยสมัครใจ ภายใต้งบประมาณที่ได้รับจากการบริจาค เช่น ReCAAP-ISC เหตุการณ์ดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความพยายามของชาติมหาอำนาจนอกภูมิภาคที่ต้องการแสดงบทบาทนำ ซึ่งมักจะนำไปสู่การต่อต้านจากชาติคู่ขัดแย้ง และเนื่องจากรัชชาลัยฝั่งไม่อยู่ในฐานะที่จะกระทำการ “ขัดใจ” ชาติมหาอำนาจได้ ดังนั้น ความพยายามจากภายนอกภูมิภาคที่จะยกระดับความร่วมมือจึงยากจะประสบผลสำเร็จ

๒.๒.๒ บทบาทปัจจุบัน ชาติมหาอำนาจถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของพัฒนาการความร่วมมือในภูมิภาคอย่างมาก โดยตัวอย่างกิจกรรมเหล่านั้น เช่น

๒.๒.๒.๑ การแบ่งปันแนวคิดและสร้างความเข้าใจผ่านทางเวทีประชุมแบบพหุภาคี เช่น Shangri-La Dialogue ซึ่งพิสูจน์แล้วว่ามิใช่ประโยชน์อย่างมากสำหรับการแลกเปลี่ยนมุมมองและสร้างความเข้าใจในระดับยุทธศาสตร์ และการจัดประชุม Western Pacific Naval Symposium ซึ่งมีประโยชน์มากในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในระดับยุทธการ

๒.๒.๒.๒ ให้การสนับสนุนความริเริ่มภายในภูมิภาค เช่น ReCAAP, IFC

๒.๒.๒.๓ ส่งเสริมความเชื่อมั่นและเพิ่มพูนความสามารถในการปฏิบัติการร่วมผ่านทางการฝึกอบรม ทั้งแบบทวิภาคีและพหุภาคี เป็นต้น

ขีดความสามารถของกำลังทางเรือในกลุ่มประเทศ ASEAN

๑๐ ประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียน มีเพียง สปป.ลาว เท่านั้นที่ไม่มีอาณาเขตติดทะเลหรือเป็น Land Locked ซึ่งประเทศที่เหลือทั้ง ๙ ประเทศล้วนเสริมสร้างและพัฒนากำลังทางเรือของตนเอง ตามขีดความสามารถทางเศรษฐกิจที่ประเทศสามารถให้การสนับสนุนได้ ทำให้กำลังทางเรือของแต่ละประเทศมีความหลากหลาย และแตกต่างกันตามวัตถุประสงค์ หรือความต้องการใช้ประโยชน์ตามลักษณะทางภูมิศาสตร์ของประเทศนั้น ๆ แต่หากจะพิจารณาเฉพาะกำลังเรือผิวน้ำ ที่อาจสามารถจัดให้เข้ามีส่วนร่วมในการเป็นกองกำลังทางเรือของภูมิภาคและเป็นเรือที่มีขนาดระวางขับน้ำมากกว่า ๑,๐๐๐ ตันขึ้นไป มีขีดความสามารถในการปฏิบัติการระยะไกลจากฐานทัพ รวมทั้งมีระดับของเทคโนโลยีที่เป็นมาตรฐานแล้ว จะมีจำนวนของกำลังทางเรือในปัจจุบัน ดังนี้

๑. บรูไน เป็นประเทศขนาดเล็ก จึงมีกำลังทางเรือไม่มากนัก ประกอบด้วย ๔ PSO ขนาดระวางขับน้ำ ๑,๖๒๕ ตัน (ปกติ)

๒. กัมพูชา เป็นประเทศค่อนข้างยากจน มีกำลังทางเรือเป็นเรือขนาดเล็ก ระวางขับน้ำต่ำกว่า ๑,๐๐๐ ตัน และยังมีเทคโนโลยีค่อนข้างต่ำ

๓. สปป.ลาว ไม่มีกำลังทางเรือ

๔. อินโดนีเซีย เป็นประเทศหมู่เกาะจำนวนมาก ครอบคลุมพื้นที่มากที่สุด ในอาเซียน และมีประชากรมากที่สุด มีกำลังทางเรือจากหลายค่ายผู้ผลิต มีเทคโนโลยีสูง กำลังทางเรือผิวน้ำประกอบด้วย

๖ FFGHM	ขนาดระวางน้ำ ๒,๘๘๐ ตัน (เต็มที)
๖ FFGHM	ขนาดระวางน้ำ ๑,๔๗๓ ตัน (เต็มที)
๔ FS	ขนาดระวางน้ำ ๑,๗๑๕ ตัน (เต็มที)
๖ FSG	ขนาดระวางน้ำ ๒,๓๖๕ ตัน (เต็มที)
๖ LPD	ขนาดระวางน้ำ ๑๑,๕๘๓ ตัน (เต็มที)

๕. มาเลเซีย มีพื้นที่ครอบคลุมทั้งด้านทะเลจีนใต้ และมหาสมุทรอินเดีย ได้รับเทคโนโลยี และการสนับสนุนจากกลุ่มในเครือจักรภพ ๕ ชาติ มีกำลังทางเรือที่ทันสมัย ประกอบด้วย

๒ FF	ขนาดระวางน้ำ	๒,๓๕๐	ตัน (เต็มที)
๒ FSGH	ขนาดระวางน้ำ	๑,๘๕๐	ตัน (เต็มที)
๖ FSGHM	ขนาดระวางน้ำ	๑,๖๗๖	ตัน (เต็มที)
๒ AOR	ขนาดระวางน้ำ	๔,๕๗๕	ตัน (เต็มที)

๖. เมียนมา อยู่ในซีกตะวันตกของกลุ่มอาเซียน มีชายฝั่งติดกับทะเลอันดามันในมหาสมุทรอินเดีย เพิ่งเริ่มพัฒนากำลังทางเรือภายหลังการเปิดประเทศ โดยได้รับการสนับสนุนจากจีน มีกำลังทางเรือ ประกอบด้วย

๒ FFG	ขนาดระวางน้ำ	๑,๗๒๕	ตัน (เต็มที)
๒ + (๖) FFG	ขนาดระวางน้ำ	๒,๕๐๐	ตัน (เต็มที)
๖ FSG	ขนาดระวางน้ำ	๑,๑๐๕	ตัน (เต็มที)

๗. ฟิลิปปินส์ เป็นประเทศหมู่เกาะ และมีข้อจำกัดด้านงบประมาณในการพัฒนากำลังทางเรือค่อนข้างมาก ปัจจุบันเริ่มกลับมาพัฒนากำลังทางเรือหลังจากเกิดข้อขัดแย้งเรื่องพื้นที่ทับซ้อนในทะเลจีนใต้กับประเทศจีน มีกำลังประกอบด้วย

๒ FFH	ขนาดระวางน้ำ	๓,๓๕๓	ตัน (เต็มที)
-------	--------------	-------	--------------

๘. สิงคโปร์ เป็นประเทศที่มีขนาดเล็กที่สุด แต่มีกำลังทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยีสูงที่สุดในกลุ่ม ประกอบด้วย

๖ FFGHM	ขนาดระวางน้ำ	๓,๒๕๑	ตัน (เต็มที)
๒ LPD	ขนาดระวางน้ำ	๘,๖๓๖	ตัน (เต็มที)

๙. ไทย มีกำลังทางเรือที่หลากหลายรูปแบบ ประกอบด้วย

๑ CVM	ขนาดระวางน้ำ	๑๑,๖๖๕	ตัน (เต็มที)
๒ FFGHM	ขนาดระวางน้ำ	๓,๐๒๘	ตัน (เต็มที)
๒ FFGHM	ขนาดระวางน้ำ	๓,๗๐๐	ตัน (เต็มที)
๔ FFG	ขนาดระวางน้ำ	๑,๕๕๕	ตัน (เต็มที)
๑ FFH	ขนาดระวางน้ำ	๑,๕๓๐	ตัน (เต็มที)
๒ FF	ขนาดระวางน้ำ	๑,๑๕๑	ตัน (เต็มที)
๒ OPV	ขนาดระวางน้ำ	๑,๔๖๓	ตัน (เต็มที)
๑ PSO	ขนาดระวางน้ำ	๒,๕๔๐	ตัน (เต็มที)

๑ LPD ขนาดระวางน้ำ ๓,๖๐๐ ตัน (เต็มที)

๑ AOR ขนาดระวางน้ำ ๒๓,๓๖๕ ตัน (เต็มที)

๑๐. เวียดนาม ได้รับการสนับสนุนในการพัฒนากำลังทางเรือจากสหพันธรัฐรัสเซีย มีกำลังเรือผิวน้ำ ประกอบด้วย

๒ + ๒ FFGM ขนาดระวางน้ำ ๒,๑๓๔ ตัน (เต็มที)

โดยสรุปจะเห็นได้ว่ากำลังเรือผิวน้ำของประเทศในอาเซียนมีความหลากหลายและหากรวมกำลังทั้งหมดของอาเซียนแล้วจะเป็นกำลังที่มีศักยภาพ ร่วมกับฐานส่งกำลังบำรุงตามฐานทัพท่าเรือของแต่ละประเทศเข้าด้วยกันแล้ว จะทำให้กองกำลังทางเรือของอาเซียนมีขีดความสามารถในการปฏิบัติการได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ของอาเซียน รวมทั้งจะสามารถรวมเป็นของกำลังร่วมออกไปปฏิบัติการกิจตามพื้นที่ต่าง ๆ ของโลกได้ภายใต้การบริหารจัดการที่เหมาะสม

ปัจจัยส่งเสริมความร่วมมือทางทะเลของกลุ่ม ASEAN

การเปลี่ยนแปลงรูปแบบความสัมพันธ์ของประเทศในภูมิภาคจากความสัมพันธ์ในยุคก่อตั้งที่เป็นแบบทวิภาคี เข้าสู่ความร่วมมือแบบพหุภาคี เป็นสิ่งที่ท้าทายสำหรับการพัฒนาความร่วมมือในภูมิภาคเป็นอย่างยิ่ง โดยมีปัจจัยส่งเสริมให้เกิดแรงผลักดันของความร่วมมือ ได้แก่

๑. ผลประโยชน์ร่วมที่มากขึ้น เนื่องจากการรวมกลุ่มเป็นประชาคม ASEAN จะทำให้ชาติสมาชิกมีการดำเนินกิจกรรมที่เป็นผลประโยชน์ทางทะเลร่วมกันอย่างมาก จากแผนแม่บทว่าด้วยการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity : MPAC) ซึ่งเป็นทั้งเอกสารเชิงยุทธศาสตร์สำหรับการบรรลุถึงการเชื่อมต่ออาเซียนทั้งหมด และเป็นแผนปฏิบัติการสำหรับเชื่อมต่ออาเซียนด้วยการส่งเสริมการพัฒนาทั้งระบบสาธารณูปโภคทางกายภาพ การเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพ กลไกและกระบวนการ ตลอดจนประชาชน โดยมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับทะเล ได้แก่ การขนส่งทางทะเล (Maritime Transport) ซึ่งระบุว่าเป็นช่องทางการขนส่งที่สำคัญที่สุด โดยเฉพาะในด้านปริมาณสินค้า การจัดตั้งระบบไฮเวย์ทางทะเล (Nautical Highway System หรือ RoRo) รวมทั้งการเดินทางเรือระหว่างรัฐต่าง ๆ ในภูมิภาค ซึ่งคาดว่าจะสามารถขับเคลื่อนการท่องเที่ยวทางทะเลในภูมิภาคได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้ การเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่หมู่เกาะของอาเซียน จำเป็นต้องมีเส้นทางเดินเรือที่มีประสิทธิภาพและน่าเชื่อถือ นอกจากนี้ อาเซียนยังจะมีความร่วมมือด้านพลังงานตามที่กำหนดไว้อย่างน้อย ๓ โครงการ โดยมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับทะเล ๓ โครงการใหญ่ ๆ คือ Trans – ASEAN Gas Pipeline (TAGP), Clean Coal Technology และ Renewable Energy โดยยังไม่รวมถึง การพาณิชย์อื่น ๆ เช่น การประมง ขนถ่ายสินค้า และบริการอื่น ๆ อีกหลายประการ เป็นต้น

๒. ภัยคุกคามร่วม นับเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดความจำเป็นในการร่วมมือกัน โดยเมื่อพิจารณาแนวโน้มของภัยคุกคามในภูมิภาคที่ต้องเผชิญร่วมกันได้แก่ ความขัดแย้งทางทะเล ในพื้นที่ทะเลจีนใต้ การกระทำอันเป็นโจรสลัดที่มีสถิติสูงในภูมิภาค การก่อการร้ายทางทะเลต่อเรือขนส่งสินค้า แท่นขุดเจาะพลังงานกลางทะเล การทำประมงผิดกฎหมาย การลักลอบขนส่งยาเสพติด การค้ามนุษย์ การขนย้ายอาวุธ การก่อกบฏในทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการแพร่กระจายของน้ำมันรั่วไหลจากเรือและแท่นขุดเจาะ และภัยพิบัติจากธรรมชาติ ซึ่งเป็นประเด็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า จำเป็นต้องมีมาตรการรองรับ โดยชาติในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่างตระหนักถึงขีดความสามารถของตนที่มีอยู่จำกัดในการรับมือกับภัยคุกคามเหล่านี้ ซึ่งจะเป็แรงผลักดันให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศที่แนบแน่นมากขึ้น

๓. กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในภูมิภาค ซึ่งถือเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนความร่วมมือทางทะเลระหว่างประเทศทั้งภายในเอเชียและอาเซียน กับชาตินอกภูมิภาค โดยมีความร่วมมือที่ถือเป็นหลักได้แก่ ประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) โดยหนึ่งในเสาหลักนั้นได้แก่ เสาประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political and Security Community : APSC) รวมทั้งมีความร่วมมือในระดับต่าง ๆ เช่น การประชุมรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมอาเซียน (ASEAN Defense Minister's Meeting : ADMM) การประชุมรัฐมนตรีกลาโหมอาเซียนและประเทศคู่เจรจา (ADMM – Plus) นอกจากนี้ยังมีกรอบความร่วมมือด้านความมั่นคงในกรอบต่าง ๆ อีกได้แก่

๓.๑ กรอบการประชุมอาเซียนว่าด้วยความร่วมมือทางการเมืองและความมั่นคงในภูมิภาคเอเชีย – แปซิฟิก (ASEAN Regional Forum : ARF)

๓.๒ คณะมนตรีความมั่นคงในเอเชียแปซิฟิก (Council for Security Cooperation in Asia Pacific : CSCAP)

๓.๓ การประชุมสัมมนาทางเรือในแปซิฟิกตะวันตก (Western Pacific Naval Symposium : WPNS)

๓.๔ การประชุมสัมมนาในมหาสมุทรอินเดีย (Indian Ocean Naval Symposium : IONS)

๓.๕ ข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือต่อต้านการกระทำอันเป็นโจรสลัด และการปล้นเรือในทะเล หรือ ReCAAP (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia)

๓.๖ การลาดตระเวนร่วมเพื่อความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security Patrol : MSP)

๓.๗ กลไกความร่วมมือในช่องแคบมะละกา และสิงคโปร์ เป็นกลไกส่งเสริมความมั่นคงปลอดภัยและปกป้องสภาพแวดล้อมของช่องแคบมะละกาให้มีความปลอดภัยร่วมกัน

๔. บทบาทขององค์การระหว่างประเทศ โดยในปัจจุบัน ได้มีองค์การระหว่างประเทศเข้ามามีบทบาทในการเสริมสร้างความมั่นคงในภูมิภาค ได้แก่

๔.๑ องค์การสหประชาชาติ (United Nation : UN) ได้เข้ามามีบทบาทในการส่งเสริมความมั่นคงมากขึ้น โดยเฉพาะการต่อต้านกับภัยคุกคามตามรูปแบบใหม่ที่เน้นความปลอดภัยของสังคม และความมั่นคงของมนุษย์ เช่น การต่อต้านการลักลอบค้ายาเสพติด การลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย การค้าอาวุธ การค้ามนุษย์ อาชญากรรมข้ามชาติ และการก่อการร้าย การทำลายสิ่งแวดล้อมและอื่น ๆ เป็นต้น

๔.๒ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) เป็นหน่วยงานภายใต้สหประชาชาติ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางความร่วมมือระหว่างสมาชิก ในการกำหนดมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวทางปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ การคุ้มครองรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล และการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล

๕. กรอบกฎหมายด้านความมั่นคงทางทะเล ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความจำเป็นในการร่วมมือกันระหว่างประเทศที่ใช้ประโยชน์จากทะเลร่วมกัน โดยกฎหมายสำคัญที่มีบทบาท ได้แก่

๕.๑ อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.๑๙๘๒ (UNCLOS 1982) เป็นกฎหมายสำคัญถือเป็นหลักธรรมาภิบาลในมหาสมุทร และเป็นกรอบสำหรับความร่วมมือระหว่างประเทศ ที่รัฐชายฝั่งและรัฐที่ใช้ประโยชน์จากทะเล นำไปใช้ประโยชน์ทั้งในการแสวงหาประโยชน์และเป็นหลักในการระงับกรณีพิพาทระหว่างประเทศ

๕.๒ อนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๔ (SOLAS) ถือเป็นข้อตกลงที่สำคัญที่สุดเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือสินค้า มาตรฐาน และการปฏิบัติของเรือ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ทะเล

๕.๓ ข้อบังคับการรักษาความปลอดภัยของเรือที่ใช้ระหว่างประเทศ และสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ (ISPS Code)

๕.๔ มาตรการความปลอดภัยของผู้สินค้า (CSI)

๕.๕ มาตรการป้องกันการแพร่ขยายของอาวุธทำลายล้างสูง และชิ้นส่วน

๕.๖ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.๑๙๗๓

๕.๗ อนุสัญญาว่าด้วยการค้นหาและช่วยเหลือทางทะเล ค.ศ.๑๙๗๙

๕.๘ อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือในทะเล ค.ศ.๑๙๘๘

๕.๙ อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายความปลอดภัยของการเดินเรือในทะเล ค.ศ.๒๐๐๕

๕.๑๐ อนุสัญญาว่าด้วยการต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติแบบองค์การ

ความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเลในกรอบประชาคมอาเซียน

จากพัฒนาการของความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาค ซึ่งเดิมเป็นรูปแบบของทวิภาคี โยงใยกันระหว่างชาติในภูมิภาค แต่จากสถานการณ์และความตระหนักถึงภัยคุกคามที่จำเป็นต้องพึ่งพาความร่วมมือกัน ในภูมิภาค ประกอบกับนานาประเทศให้การยอมรับในบทบาทขององค์การระหว่างประเทศ ตลอดจนกฎหมายด้านความมั่นคงทางทะเลถูกหยิบยกขึ้นมาเป็นประเด็นในการดำเนินความสัมพันธ์ระหว่างประเทศมากขึ้น ประเทศต่าง ๆ จึงจำเป็นต้องยอมรับและให้ความสำคัญกับความร่วมมือในลักษณะพหุภาคี ดังนั้น ประชาคมอาเซียนจึงถูกจัดตั้งเป็นองค์กรที่จะขับเคลื่อน สร้างมาตรการ เครื่องมือ และพัฒนาขีดความสามารถที่จะรับมือกับภัยคุกคามทางทะเลของภูมิภาค โดยมีเสาหลักของประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียนเป็นกรอบให้ประเทศในภูมิภาคอยู่ร่วมกันอย่างสันติ มีระบบการแก้ไขความขัดแย้งระหว่างกันได้ด้วยดี มีเสถียรภาพรอบด้าน มีกรอบความร่วมมือเพื่อรับมือกับภัยคุกคามความมั่นคง ทั้งรูปแบบเดิมและรูปแบบใหม่ ๆ เพื่อให้ประชาชนมีความปลอดภัยและมั่นคง โดยในส่วนของความมั่นคงทางทะเล มีแผนดำเนินการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

๑. แผนการปฏิบัติการฮานอย (Hanoi Plan of Action : HPA 1999 – 2004) ได้เริ่มวางแนวทางให้ความสำคัญต่อการคมนาคมทางทะเลในฐานะของการเป็นเส้นทางหนึ่ง ที่เชื่อมโยงชาติอาเซียนเข้าด้วยกัน รวมถึงการสร้างความเข้มแข็งของภูมิภาคในการรับมือกับการก่ออาชญากรรมข้ามชาติ และการกำหนดแนวทางในการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากกิจกรรมต่าง ๆ

๒. แผนปฏิบัติการเวียงจันทน์ (Vientiane Action Program : VAP 2004 – 2010) ระบุถึงประเด็นด้านความมั่นคงทางทะเล ประกอบด้วย การผลักดันให้มีการปฏิบัติตามปฏิญญาว่าด้วยการปฏิบัติของภาคีฝ่ายต่าง ๆ ในทะเลจีนใต้ (Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea : DOC) และพัฒนาไปสู่การจัดทำแนวทางปฏิบัติในทะเลจีนใต้ (Regional Code of Conduct in the South China Sea : COC) และการส่งเสริมความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาค

๓. แผนบูรณาการประชาคมอาเซียน (Roadmap for an ASEAN Community 2009 – 2015) ประกอบด้วยแผนงานย่อย ดังนี้

- ๓.๑ แผนงานการจัดตั้งประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน
- ๓.๒ แผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- ๓.๓ แผนงานการจัดตั้งประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน
- ๓.๔ กรอบยุทธศาสตร์และแผนงานข้อริเริ่มเพื่อการรวมตัวของอาเซียน

๔. พัฒนาการของความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเล

๔.๑ ความร่วมมือใน ARF ได้มีข้อตกลงร่วมกันในการ

๔.๑.๑ จัดทำแผนการดำเนินงานด้านความมั่นคงทางทะเลร่วมกัน

๔.๑.๒ ความร่วมมือที่เกิดขึ้น จะทำให้ภูมิภาคสามารถรับมือกับสิ่งท้าทายความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาค ได้แก่ การลักลอบค้ายาเสพติด การค้ามนุษย์ การอพยพย้ายถิ่นอย่างผิดกฎหมาย และการกระทำอันเป็นโจรสลัด โดยควรมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ข้อมูลข่าวกรอง และควรให้กองเรือยามฝั่ง (Coast Guard) มีบทบาทมากขึ้น

๔.๒ ความร่วมมือของ ADMM ได้ให้ความสำคัญกับภารกิจช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมและบรรเทาภัยพิบัติ และการรักษาสันติภาพ โดยประกอบด้วย

๔.๒.๑ ความร่วมมือระหว่างกลาโหมอาเซียนกับองค์กรภาคประชาสังคมในด้านความมั่นคงรูปแบบใหม่

๔.๒.๒ การใช้ทรัพยากรและศักยภาพทางทหารในอาเซียนในการให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมและบรรเทาภัยพิบัติ

๔.๒.๓ ความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมป้องกันประเทศอาเซียน

๔.๒.๔ ความร่วมมือในการลาดตระเวนร่วมในพื้นที่ทางทะเล

๔.๓ ความร่วมมือในกรอบ ADMM Plus เป็นประเด็นของความร่วมมือในการให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมและบรรเทาภัยพิบัติ CHA/DR ความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security) การแพทย์ทหาร (Military Medicine) การต่อต้านการก่อการร้าย (Counter Terrorism) และการปฏิบัติการรักษาสันติภาพ (Peace keeping Operations)

๔.๔ การประชุมหารือเพื่อความมั่นคงทางทะเล (ASEAN Maritime Forum : AMF) เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในประเด็นความมั่นคงทางทะเลและความร่วมมือในอาเซียน การดำรงเสถียรภาพและความปลอดภัยของการเดินเรือ และการปราบปรามโจรสลัดในทะเล การปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเลและการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและการทำงานในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมุ่งเน้นให้ AMF เป็นสถาบันเพื่อความมั่นคงของอาเซียนในอนาคต

๔.๕ การประชุมผู้บัญชาการทหารเรืออาเซียน (ASEAN Navy Chief Meeting : ANCM) เป็นความก้าวหน้าของอาเซียนในการจัดเวทีการประชุมในรูปแบบ พหุภาคี โดยครั้งล่าสุด ที่กองทัพเรือไทยเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเมื่อเดือนกันยายน ๒๕๕๗ รวมทั้งเสนอตัวเป็นเจ้าภาพจัดพิธีสวนสนามทางเรือนานาชาติขึ้นในวาระครบรอบ ๕๐ ปี ของการก่อตั้งสมาคมอาเซียน ในปี พ.ศ.๒๕๖๐ ทั้งนี้ การประชุม ANCM ได้มีความเห็นชอบในความร่วมมือ การประสานงาน การแลกเปลี่ยนข่าวสาร โดยเน้นมุ่งสู่นาคตของกองทัพเรือในภูมิภาคเป็นสำคัญ

นโยบายด้านความมั่นคงทางทะเลของไทย

ในแผนงานการจัดตั้งประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (APSC Blueprint) ได้กำหนดในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางทะเล ให้มีการส่งเสริมความร่วมมือทางทะเล ประกอบด้วย ๑) การจัดตั้งเวทีการประชุมหารือเรื่องความร่วมมือ เพื่อความมั่นคงทางทะเลของอาเซียน ๒) การประยุกต์ใช้แนวทางรอดด้าน โดยเฉพาะประเด็นเรื่องความปลอดภัยในการเดินเรือ และความมั่นคงในภูมิภาค ๓) การรวบรวมประเด็นความมั่นคงทางทะเล และระบุความร่วมมือทางทะเลร่วมกันของสมาชิกอาเซียน และ ๔) การส่งเสริมความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางทะเล การค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ความร่วมมือด้านเทคโนโลยี และการแลกเปลี่ยนการเยือนระหว่างเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง โดยในระดับนโยบายได้มีการกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๕๙ ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑. ผลประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับจากทะเลมีมูลค่ามหาศาล แต่ในระดับผู้ปฏิบัติไม่ได้รับความสนใจจากภาครัฐเท่าที่ควร โดยเฉพาะกองทัพเรือจะต้องปฏิบัติภารกิจทั้งในการป้องกันประเทศและรักษากฎหมายได้ข้อจำกัดของงบประมาณที่ได้รับ ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวอาจทำให้กองทัพเรือไม่สามารถพัฒนาขีดความสามารถในการร่วมมือสำหรับการสร้างความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาคได้อย่างเต็มที่

๒. ประเทศไทยตระหนักถึงภัยคุกคามทั้งรูปแบบเดิม และภัยคุกคามรูปแบบใหม่ที่มีลักษณะข้ามพรมแดน รวมทั้ง การกระทำผิดกฎหมาย และการทำลายสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งสอดคล้องกับประเทศอื่นในภูมิภาค ส่งผลให้ประเทศไทยอยู่ในสถานะที่มีภัยคุกคามร่วม (Common Threats) กับภูมิภาคอันเป็นปัจจัยเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศในภูมิภาคมากขึ้น

๓. ยุทธศาสตร์ ๑ ได้ให้ความสำคัญต่อการร่วมมือระหว่างหน่วยงานภายในประเทศ และการร่วมมือระหว่างประเทศ โดยเห็นสอดคล้องว่าการดำเนินการต่อปัญหาทางทะเลไม่อาจดำเนินการโดยรัฐใดรัฐหนึ่งเพียงลำพังได้ ซึ่งจะต้องแสวงหาความร่วมมือระหว่างรัฐ เพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติร่วมกันในการจัดการกับภัยคุกคามต่าง ๆ ให้มากขึ้น

๔. ยุทธศาสตร์ ๑ ฉบับนี้ได้กำหนดแนวทางในการสร้างความร่วมมือในประเด็นปัญหาต่าง ๆ ดังนี้

ตารางที่ ๓-๒ แนวทางความร่วมมือระหว่างประเทศ

ประเด็นปัญหา	แนวทางด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ
ความขัดแย้งกับประเทศเพื่อนบ้าน การรุกราน และการแข่งขันในด้านการอาวุธ	- พัฒนาคือความร่วมมือและความเข้าใจอันดีกับหน่วยงานทางทะเลของประเทศเพื่อนบ้านและมิตรประเทศ ในทุกระดับ สนับสนุนให้มีการฝึก การลาดตระเวนร่วม การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารทางทะเล และกิจกรรมอื่น ๆ ที่เอื้อให้เกิดช่องทางการติดต่อ สื่อสารและการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างกัน รวมทั้งสนับสนุนภารกิจการรักษาสันติภาพที่เหมาะสมทั้งในระดับภูมิภาคและในระดับโลก โดยเฉพาะภายใต้กรอบของอาเซียนและองค์การสหประชาชาติ
ภัยคุกคามตามรูปแบบใหม่ที่มีลักษณะข้ามพรมแดน ทั้งอาชญากรรมข้ามชาติ และภัยที่เกิดจากรัฐที่มีแนวคิดในการใช้ความรุนแรงในการบังคับใช้กฎหมาย	- ดำเนินการทางการทูตและการทหารเพื่อสนับสนุนความร่วมมือระหว่างประเทศในการจัดการกับประเด็นปัญหาโจรสลัด พร้อมกับสนับสนุนเรือไทยและเรือที่ขนส่งสินค้าไทยที่ต้องผ่านพื้นที่เสี่ยงภัยให้มีมาตรการในการป้องกันตนเองและใช้ประโยชน์จากกองกำลังนานาชาติที่อยู่ในพื้นที่ - ในเรื่องภัยพิบัติ สาธารณภัย และภัยธรรมชาติ ให้มีการปรับปรุงและพัฒนาองค์กร กลไก เครื่องมือ จิตความสามารถความร่วมมือระหว่างประเทศ ตลอดจนการเชื่อมระบบฐานข้อมูลแบบบูรณาการ และการเตือนภัยล่วงหน้าในทุกระดับ เพื่อให้มีการติดตาม ค้นหา ช่วยเหลือ บรรเทา ฟื้นฟู และเยียวยาผู้ประสบภัยทางทะเลอย่างมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล ตลอดจนสร้างและแสวงหากฎเพื่อประสานความร่วมมือกับนานาชาติ

ตารางที่ ๓-๒ แนวทางความร่วมมือระหว่างประเทศ (ต่อ)

	<ul style="list-style-type: none">- พัฒนาขีดความสามารถของประเทศในด้านการแลกเปลี่ยนข่าวสาร การข่าวกรอง การแจ้งเตือนภัยล่วงหน้า การตรวจการณ์ การสกัดกั้น ควบคู่กับการแสวงหาและใช้ประโยชน์จากความร่วมมือระหว่างประเทศ ในการรับมือกับภัยคุกคามความมั่นคงให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันต่อสถานการณ์- นำประเด็นเรื่องความมั่นคงและความปลอดภัยทางทะเลเข้าสู่เวทีระหว่างประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะความร่วมมือในกลุ่มประเทศอาเซียน เพื่อสนับสนุนการสร้างมาตรการ เครื่องมือ และความร่วมมือด้านอื่น ๆ ในการให้ความช่วยเหลือทางทะเลร่วมกัน ตลอดจนการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานของไทย ในการเข้าไปมีส่วนร่วมในความร่วมมือต่าง ๆ นั้น
สิ่งแวดล้อมถูกทำลายอย่างหนัก รุนแรง และมีผลกระทบในวงกว้าง	<ul style="list-style-type: none">- สร้างและใช้ประโยชน์จากความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรอบความร่วมมือของกลุ่มประเทศอาเซียน เอเปค และความร่วมมือภายใต้อนุสัญญาต่าง ๆ ซึ่งไทยเป็นรัฐภาคี เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในการปกป้อง รักษาและฟื้นฟูทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเล

โดยในส่วนของกระทรวงกลาโหม ได้ใช้กลไกการประชุมรัฐมนตรีกลาโหมอาเซียน (ADMM) เป็นส่วนเสริมสร้าง เพื่อนำไปสู่การจัดตั้งประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน นอกจากนี้ยังมีกรอบความร่วมมือของการประชุมรัฐมนตรีกลาโหมอาเซียน และประเทศคู่เจรจา (ADMM – Plus) อีก ๘ ประเทศ ได้แก่ ออสเตรเลีย จีน อินเดีย ญี่ปุ่น นิวซีแลนด์ สาธารณรัฐเกาหลี รัสเซีย และสหรัฐ ฯ สนับสนุนการดำเนินการดังกล่าวด้วย

สรุป

กลุ่มประเทศใน ASEAN ประกอบด้วยชาติสมาชิก ที่มีความเกี่ยวข้องและต้องพึ่งพา ทะเลเป็นอย่างมาก ด้วยสภาพภูมิศาสตร์ที่ตั้งของประเทศสมาชิกทั้งหมด อยู่ติดกับทะเลอันเป็น แหล่งทรัพยากรที่มีความอุดมสมบูรณ์ อีกทั้งอยู่ในตำแหน่งซึ่งเป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทร แปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย เป็นเส้นทางการค้าและการเดินเรือที่สำคัญของโลก ทำให้เสถียรภาพ และความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีความสำคัญอย่างยิ่ง ดังนั้นหากเกิด

ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาคแล้ว จะเป็นปัญหาร่วมกันทั้งในภูมิภาค และกระทบต่อสถานการณ์ของโลกด้วยเช่นกัน ประกอบกับประเทศสมาชิกใน ASEAN ต่างเห็นพ้องต้องกันว่าปัญหาทางทะเลเป็นปัญหาร่วมกันของทุกประเทศ และการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จะต้องเกิดจากความร่วมมือระหว่างประเทศทั้งจากชาติสมาชิกและจากประเทศนอกภูมิภาค

การที่ผู้นำอาเซียนได้ร่วมกันกำหนดคำขวัญ (Motto) ไว้ว่า วิสัยทัศน์เดียว อัตลักษณ์เดียว ประชาคมเดียว (One Vision, One Identity, One Community) และกำหนดให้ประเทศในกลุ่มอาเซียนรวมตัวเป็นประชาคมเดียวกันในปี พ.ศ.๒๕๕๘ ทั้งด้านการเมืองและความมั่นคง ด้านเศรษฐกิจ และด้านสังคมและวัฒนธรรม รวมทั้งการจัดทำพิมพ์เขียวของแต่ละเสาหลัก กำหนดแผนงานและห้วงเวลาปฏิบัติต่าง ๆ แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนถึงความพยายามในการประยุกต์ใช้แนวคิดการสร้าง ความมั่นคงร่วมแบบ Comprehensive อันมีจุดมุ่งไปสู่ความมั่นคงที่ยั่งยืนในทุกสาขา ทั้งบุคคล การเมือง เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม การทหาร และสิ่งแวดล้อม โดยภัยคุกคามที่มีต่อมนุษย์ สังคม และรัฐ ไม่ว่าจะมาจากภายนอก หรือภายในรัฐ ถือเป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคง ซึ่งหมายรวมถึงความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาคด้วย

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าความร่วมมือของอาเซียน ดูเหมือนจะมีความแนบแน่นและอาจก้าวเข้าสู่การมียุทธศาสตร์ความร่วมมือเพื่อความมั่นคงทางทะเล (ASEAN Cooperative Strategy for Regional Maritime Security) และมีการตอบสนองจากรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของแต่ละประเทศเป็นอย่างดี แต่ในความร่วมมือที่เกิดขึ้นนั้นยังขาดความเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน จากความหวาดระแวงซึ่งกันและกัน ความหวงแหนอธิปไตย และผลประโยชน์ของชาติมากกว่าผลประโยชน์ของภูมิภาค การขาดประเทศสมาชิกซึ่งสามารถแสดงตนเป็นผู้นำที่ได้รับการยอมรับจากนานาประเทศ รวมทั้งความไม่เสมอภาคทางเศรษฐกิจ และความแตกต่างทางด้านวัฒนธรรม ประกอบกับการที่ประเทศมหาอำนาจยังเข้าแทรกแซงและมีอิทธิพลต่อบางประเทศ ซึ่งยังคงเป็นอุปสรรคที่ต้องแก้ไขกันต่อไป ทั้งนี้ในส่วนของกองทัพเรือ และประเทศไทยควรมีบทบาททั้งในการดำเนินการให้เกิดความร่วมมือเพื่อนำไปสู่การมีกองกำลังทางเรือเพื่อรักษาความมั่นคง โดยเฉพาะรักษาเสถียรภาพทางทะเลของภูมิภาคต่อไป

บทที่ ๔

การจัดตั้งกองกำลังทางเรือ ASEAN

จากการที่ได้ศึกษาแนวคิดและวิวัฒนาการในการเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเล พัฒนาการของการรวมกลุ่มระหว่างประเทศ รูปแบบของความร่วมมือในปฏิบัติการทางเรือ เพื่อหาแนวทางไปสู่การกำหนดรูปแบบของการจัดตั้งกองกำลังทางเรือในบทที่ ๒ รวมทั้งได้ตรวจสอบสถานะแวดล้อมถึงบทบาทและความร่วมมือในด้านความมั่นคงทางทะเลของประเทศในภูมิภาค ASEAN ในบทที่ ๓ แล้ว เห็นว่าการเป็นประชาคมอาเซียนในปี พ.ศ.๒๕๕๘ ด้วยการมีวิสัยทัศน์ ASEAN 2020 อันเป็นหนึ่งเดียว ประกอบกับความพร้อมของสถานการณ์และองค์ประกอบต่าง ๆ น่าจะสนับสนุนให้ประเทศสมาชิกในกลุ่ม ASEAN ก้าวเดินไปสู่การจัดตั้งกองกำลังทางเรือ ASEAN ในอนาคตอันใกล้ ทั้งนี้ หากประเทศไทยเสนอตัวเป็นผู้ที่มีบทบาทนำในการจัดตั้งแล้ว ย่อมเป็นการเพิ่มบทบาทของไทยในเวทีโลก และหากจะดำเนินการแล้ว ประเทศไทย และกองทัพเรือ จำเป็นต้องมีการเตรียมการตั้งแต่ปัจจุบัน ซึ่งจะได้นำเสนอแนวทางในลำดับต่อไป

องค์ประกอบที่นำไปสู่ความร่วมมือของกองกำลังทางเรือ ASEAN

จากการตรวจสอบสถานะแวดล้อมทางทะเลในภูมิภาค สามารถสรุปประเด็นที่จะนำไปสู่ความร่วมมือที่แนบแน่นขึ้น และนำไปสู่การจัดตั้งกองกำลังทางเรือของภูมิภาคได้ ดังนี้

๑. การมีผลประโยชน์ทางทะเลร่วมกัน

การรวมกลุ่มเป็นประชาคมอาเซียน ก่อให้เกิดผลประโยชน์ร่วมกันมากมาย และหากจะสามารถทำให้ทะเลของภูมิภาค มีความมั่นคงได้แล้ว ประเทศสมาชิกยังจะได้รับประโยชน์ร่วมกันมากขึ้น ทั้งจากการแสวงประโยชน์จากทรัพยากรที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต ทั้งจากการเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่ง ทั้งการปกป้องและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลเพื่อความมั่นคงของมนุษย์ รวมทั้งกิจกรรมการท่องเที่ยวทางทะเล และอื่น ๆ

๒. ภัยคุกคามร่วม

สถานการณ์ทางทะเลในภูมิภาคได้ปรากฏภัยคุกคามร่วมที่พิสูจน์แล้วว่าเป็นภัยคุกคามที่ไม่มีรัฐชาติใด ชาติหนึ่งสามารถรับมือได้เพียงลำพัง จำเป็นอย่างยิ่งที่ทุกชาติในอาเซียนต้องหาแนวทางสร้างความร่วมมือเพื่อแก้ไขหรือบรรเทาผลกระทบจากภัยคุกคามให้ลดน้อยลง ได้แก่

๒.๑ ความขัดแย้งทางทะเลในพื้นที่ทะเลจีนใต้ ซึ่งเป็นทั้งปัญหาการประกาศพื้นที่ทับซ้อนทางทะเลของหลายชาติในพื้นที่ทะเลจีนใต้ และการเสนอตัวเข้ามามีบทบาทและอิทธิพลต่อภูมิภาคของประเทศมหาอำนาจ ทั้งสหรัฐ ฯ และ จีน จนทำให้เกิดความล่อแหลมต่อความมั่นคงของภูมิภาคได้

๒.๒ การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นในทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ที่เป็นปมการคมนาคมขนส่ง เช่น บริเวณช่องแคบมะละกา และสิงคโปร์ บริเวณทะเลชุกู และเซเลเบส และในทะเลจีนใต้ เป็นต้น

๒.๓ การก่อการร้ายทางทะเล แม้จะประเมินว่ามีแนวโน้มค่อนข้างต่ำ แต่ก็ยังเป็นสิ่งที่กังวลต่อการใช้เส้นทางเดินเรือในภูมิภาค โดยเฉพาะการกระทำต่อแท่นขุดเจาะน้ำมัน และก๊าซธรรมชาติในทะเล รวมทั้งเรือสินค้า และเรือบรรทุกน้ำมัน และก๊าซธรรมชาติ ซึ่งหากเกิดขึ้นแล้วจะส่งผลกระทบต่อและเกิดความตื่นตระหนกอย่างมากต่อประชาคมโลก

๒.๔ การทำประมงที่ผิดกฎหมาย ซึ่งเป็นวิกฤติที่เกิดขึ้นแล้วในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อันเนื่องมาจากความต้องการบริโภคที่มีปริมาณสูง ทำให้เกิดการทำการประมงที่ผิดจากข้อกำหนด และเกินกว่าการทดแทนของธรรมชาติ รวมทั้งความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อมตามแนวชายฝั่ง การทำลายแนวปะการัง การทำลายป่าหญ้าทะเล และมลพิษ – สารพิษที่เกิดจากโรงงานอุตสาหกรรมที่ถูกปล่อยลงสู่ทะเล ล้วนเป็นต้นเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อมที่ลดลงทั้งสิ้น

๒.๕ การลักลอบขนยาเสพติด การค้ามนุษย์ การลักลอบขนย้ายอาวุธทางทะเล เป็นปัญหาจากความต้องการสินค้าที่ผิดกฎหมายเหล่านี้ ยังมีอยู่อย่างมาก และมาตรการทางบกถูกตรวจสอบมากขึ้น ประกอบกับการรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียน เป็นการเชื่อมโยงภูมิภาคเข้าด้วยกัน ซึ่งอาจเป็นการเพิ่มช่องทางและโอกาสให้เกิดปัญหาเหล่านี้มากขึ้น

๒.๖ การก่อมลพิษและการเกิดอุบัติเหตุในทะเล การที่กิจกรรมทางทะเลมีจำนวนและปริมาณมากขึ้น จะก่อให้เกิดปัญหามลพิษและการทำลายสิ่งแวดล้อมทางทะเลมีมากขึ้นไป ด้วยทั้งจากปัญหาการทิ้งขยะ โดยผิดกฎหมาย มลพิษจากเรือ อุบัติเหตุจากเรือชนกัน และที่สำคัญ คือ การรั่วไหลของน้ำมัน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลในวงกว้าง

๒.๗ ภัยพิบัติทางธรรมชาติ เนื่องด้วยสภาวะโลกร้อนจากปรากฏการณ์เรือนกระจกที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิศาสตร์และระดับน้ำทะเล ประกอบกับภูมิภาคที่ตั้งอยู่บนรอยเลื่อนของเปลือกโลก ส่งผลให้ชาติอาเซียนต้องเผชิญกับภัยพิบัติทางธรรมชาติที่มีความรุนแรงสูงขึ้น ทั้งจากพายุ น้ำท่วม ภัยแล้ง คลื่นซึนามิ และอื่น ๆ

จะเห็นได้ว่าภัยคุกคามทั้ง ๓ ประการนี้ เป็นที่ยอมรับในกรอบของอาเซียนว่าทุกชาติควรร่วมมือแก้ไขปัญหาาร่วมกัน ยกเว้น ความขัดแย้งกันเองในพื้นที่ทับซ้อนทางทะเลระหว่างชาติอาเซียน ซึ่งเป็นประเด็นที่ชาติอาเซียนหลีกเลี่ยงที่จะหยิบยกขึ้นสู่เวทีเจรจา และเน้นย้ำว่าเป็นปัญหาในรูปแบบทวิภาคีที่อยู่ในความรับผิดชอบของประเทศคู่ขัดแย้งเท่านั้น

๓. ปัจจัยขับเคลื่อนภายนอกอาเซียน

แรงขับเคลื่อนจากภายนอกภูมิภาค ที่ส่งผลกระทบต่อและปัจจัยสนับสนุนให้ชาติอาเซียนต้องมีการรวมตัวกัน ได้แก่

๓.๑ บทบาทของชาติมหาอำนาจภายนอกภูมิภาค โดยเฉพาะประเทศที่มีผลประโยชน์เกี่ยวข้องกับทะเล และมุ่งขยายอิทธิพลมาสู่ภูมิภาคนี้ ประกอบด้วย

๓.๑.๑ จีน ซึ่งพยายามแสดงบทบาทนำในภูมิภาคอาเซียน เนื่องจากเส้นทางขนส่งทางทะเลในภูมิภาค มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อความอยู่รอดและเสถียรภาพของจีน ดังนั้น จึงมียุทธศาสตร์ที่จะขยายอำนาจลงมารอบคลุมพื้นที่และขยายอิทธิพลเข้าสู่มหาสมุทรอินเดีย อย่างไรก็ตามการที่จีนอ้างการควบคุมอธิปไตยเหนือพื้นที่ทะเลจีนใต้เกือบทั้งหมด จะเป็นปัจจัยขับเคลื่อนที่ทำให้ประเทศเล็กๆ ในกลุ่มประชาคมอาเซียนต้องมีการรวมตัวกัน

๓.๑.๒ สหรัฐอเมริกา ได้ให้ความสำคัญและมีบทบาทกับภูมิภาคนี้ มาเป็นเวลานานในการรักษาผลประโยชน์และปกป้องเส้นทางเดินเรือที่สำคัญจากตะวันออกกลาง ไปสู่ฝั่งตะวันตกของสหรัฐ ฯ รวมทั้งความพยายามที่จะสร้างปฏิสัมพันธ์กับประเทศในกลุ่มอาเซียนมากขึ้น เพื่อสกัดกั้นการแผ่ขยายอิทธิพลของจีนลงสู่ภูมิภาคนี้ นอกจากนี้ยังได้มีการเจรจาเพื่อให้การสนับสนุนด้านเทคโนโลยีการเฝ้าตรวจ การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับหลายประเทศในภูมิภาค

๓.๑.๓ อินเดีย ซึ่งต้องการมีสถานภาพความเป็นมหาอำนาจทางทะเลในภูมิภาค และความมั่นคงปลอดภัยของเส้นทางคมนาคมทางทะเล ดังนั้นการที่สหรัฐ ฯ และมหาอำนาจทางทะเลระดับภูมิภาคอื่น ๆ ได้แก่ จีน และญี่ปุ่น พยายามเข้ามามีบทบาทเกี่ยวข้องมากขึ้นในพื้นที่ทางตะวันออกของมหาสมุทรอินเดีย จะทำให้บทบาทของอินเดียลดความสำคัญลงอินเดียจึงจำเป็นต้องเสริมสร้างความเข้มแข็งของฐานทัพเรือ และกองเรือบริเวณหมู่เกาะนิโคบาร์ในทะเลอันดามันให้มากขึ้น เพื่อประโยชน์ต่อการควบคุมทะเลและการรักษาความปลอดภัยให้แก่เส้นทางคมนาคม โดยเฉพาะในช่องแคบมะละกาและบริเวณใกล้เคียง

๓.๑.๔ ญี่ปุ่น ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จัดได้ว่ามีความสำคัญต่อญี่ปุ่น ทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมือง และยุทธศาสตร์ โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมทางทะเล ยังมีความสำคัญ

ต่อความอยู่รอดของญี่ปุ่นเป็นอย่างมาก ดังนั้น จึงได้พยายามสร้างความสัมพันธ์กับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคในฐานะที่เป็นหุ้นส่วนด้านความมั่นคงของภูมิภาค เพื่อให้เกิดสันติภาพและความมั่นคง ทั้งนี้ด้วยการสนับสนุนทั้งด้านการเงิน การฝึกศึกษา และยุทธโศปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยในทะเลแก่หลายประเทศ ประกอบกับระบบโลกปัจจุบันที่กำลังไปสู่รูปแบบของหลายขั้วอำนาจ และการแข่งขันกันหาพันธมิตร เพื่อการถ่วงดุลอำนาจระหว่างมหาอำนาจ ทำให้ญี่ปุ่นผลักดันแนวคิดในเรื่องประชาคมเอเชียตะวันออก โดยมีญี่ปุ่นเป็นแกนนำร่วมกับกลุ่มประเทศอาเซียนให้เป็นรูปธรรม เพื่อสกัดกั้นการแผ่ขยายอิทธิพลเข้ามาในภูมิภาคของจีน

๓.๑.๕ ออสเตรเลีย ซึ่งดูเหมือนจะห่างไกลจากภูมิภาคอาเซียน แต่เหตุการณ์ที่ผ่านมา ปัญหาของการก่อการร้าย การค้ามนุษย์ การหลบหนีเข้าเมือง และปัญหาอาชญากรรมที่เกิดขึ้นในภูมิภาคล้วนเชื่อมโยงและมีผลกระทบต่อออสเตรเลียอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาก่อนที่จะลุกลามสู่ประเทศตน จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การป้องกันประเทศ โดยให้ความสำคัญต่อเสถียรภาพของมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก เฉพาะอย่างยิ่งภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และสถานะแวดล้อมทางทะเลผ่านทางกลไกความร่วมมือของ EAS, ARF และ ADMM – Plus เป็นต้น

จากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าประเทศมหาอำนาจนอกภูมิภาคส่วนใหญ่จะมียุทธศาสตร์ที่สนับสนุนความร่วมมือของอาเซียน ยกเว้นประเด็นข้อพิพาทในทะเลจีนใต้ ทั้งนี้ น่าจะมีจุดประสงค์เพื่อการถ่วงดุลอำนาจของจีน แต่ในภาพรวมแล้วสนับสนุนการรวมตัวของอาเซียนเป็นส่วนใหญ่

๓.๒ กฎหมายระหว่างประเทศ เป็นกรอบและบรรทัดฐานในความร่วมมือเพื่อต่อต้านภัยคุกคามต่าง ๆ ประกอบด้วย

๓.๒.๑ UNCLOS 1982 ถือเป็นหลักสำคัญ ในการแก้ปัญหาคือใช้แสวงหาความร่วมมือเกี่ยวกับทะเล ครอบคลุมตั้งแต่เรื่องทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง การเดินเรือ ช่องแคบ รัฐหมู่เกาะ เขตเศรษฐกิจจำเพาะ ไหล่ทวีป ทะเลหลวง การบริหารจัดการที่เกี่ยวกับทะเล การสำรวจทางวิทยาศาสตร์ และการระงับข้อพิพาทเกี่ยวกับทะเล

๓.๒.๒ สนธิสัญญาว่าด้วยการต่อต้านการกระทำอันผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ค.ศ.๑๙๘๘ และข้อตกลงเพิ่มเติมว่าด้วยการต่อต้านการกระทำอันผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ค.ศ.๒๐๐๕ ถือเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับต่อความผิดทางทะเล ครอบคลุมถึง การจับยึด การควบคุมเรือ การประทุษร้ายต่อบุคคลบนเรือ การทำลายสิ่งอำนวยความสะดวกหรือรบกวนอุปกรณ์ในการเดินเรือ อำนาจของรัฐในการบังคับใช้ รวมถึงความร่วมมือ

ในการฟ้องร้องผู้กระทำผิดในรัฐที่เกิดเหตุของตนหรือการส่งผู้ร้ายข้ามแดน และการฟ้องร้องดำเนินคดี แม้ว่าจะยังมีข้อจำกัดในเรื่องอำนาจของรัฐที่ต้องแก้ไขร่วมกัน

๓.๒.๓ ข้อตกลงว่าด้วยการต่อต้านการกระทำผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของสิ่งปลูกสร้างในเขตไหล่ทวีป ค.ศ.๑๙๘๘ และข้อบังคับการรักษาความปลอดภัยของเรือที่ใช้ระหว่างประเทศ และสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ ซึ่งครอบคลุมการก่อการร้ายที่เกิดขึ้นกับเรือสินค้าและท่าเรือ

๓.๒.๔ ข้อตกลงในการนำบทบัญญัติทางกฎหมายในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลเกี่ยวกับการอนุรักษ์และการจัดการมวปลา ที่อยู่ระหว่างเขตกับมวปลาที่เคลื่อนย้ายถิ่นฐาน ค.ศ.๑๙๕๕ ซึ่งถือเป็นแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการอนุรักษ์และการทำประมงอย่างยั่งยืน รวมถึงการจัดการกับทรัพยากรเชิงนิเวศน์

๓.๒.๕ ข้อตกลงเพื่อส่งเสริมความยินยอมในการปฏิบัติตามมาตรการอนุรักษ์และจัดการเรือประมงระหว่างประเทศในทะเลหลวง ค.ศ.๑๙๕๓ ซึ่งเป็นมาตรการควบคุมเรือประมงให้ปฏิบัติตามมาตรการอนุรักษ์ และกำหนดให้รัฐเจ้าของเรือต้องจัดการควบคุม

๓.๒.๖ สนธิสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการต่อต้านการลำเลียงยาเสพติดและวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทอย่างผิดกฎหมาย ค.ศ.๑๙๘๘ กล่าวถึงการให้อำนาจเรือหรืออากาศยานทหารหรือของรัฐสามารถขึ้นตรวจค้นเรือต้องสงสัยได้ โดยความยินยอมของรัฐเจ้าของธงในทะเลหลวง

๓.๒.๗ สนธิสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการต่อต้านอาชญากรรมระหว่างประเทศ ค.ศ.๒๐๐๒ และข้อตกลงเพิ่มเติม เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐในการต่อต้านอาชญากรข้ามชาติ และมาตรการต่าง ๆ ที่รัฐควรนำไปปฏิบัติ ซึ่งครอบคลุมในสามสาขา ได้แก่ การค้ามนุษย์ การลำเลียงผู้อพยพ และการต่อต้านการผลิตและลำเลียงอาวุธ โดยผิดกฎหมาย

๓.๒.๘ สนธิสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ.๑๙๗๓ และสนธิสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเล โดยการทิ้งขยะและวัตถุอื่น ๆ ลงในทะเล ค.ศ.๑๙๙๖ มีวัตถุประสงค์เพื่อการป้องกันและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล

๓.๒.๙ สนธิสัญญาว่าด้วยการช่วยเหลือและค้นหาผู้ประสบภัยในทะเล ค.ศ.๑๙๗๘ ทำขึ้นโดย IMO เพื่อพัฒนาการจัดการด้านการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยในทะเลให้เป็นสากล และให้มีประสิทธิภาพ

จะเห็นได้ว่ากฎหมายและข้อตกลงจำนวนมากเหล่านี้ได้รับการจัดทำขึ้น เพื่อเป็นมาตรฐานระหว่างประเทศ เพื่อบริหารจัดการกับทะเลที่เป็นหลักสากล และเป็นที่ยอมรับของทุกรัฐ

ที่ใช้ประโยชน์จากทะเล ดังนั้น การดำเนินงานของประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน จึงควรต้องยึดถือและนำหลักกฎหมายเหล่านี้มาเป็นบรรทัดฐานในการพัฒนาความมั่นคงร่วมกัน

๓.๓ กลไกระหว่างประเทศ ซึ่งได้ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศด้านความมั่นคง โดยในภูมิภาคอาเซียนประกอบด้วย

๓.๓.๑ ปฏิญญาว่าด้วยทะเลจีนใต้ ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติระหว่างประเทศที่มีการอ้างสิทธิทับซ้อนในทะเลจีนใต้ เพื่อให้มีการใช้ทะเลจีนใต้ร่วมกันอย่างสันติ

๓.๓.๒ การลาดตระเวนร่วมเพื่อความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security Patrol) เป็นการร่วมกันลาดตระเวนในพื้นที่ช่องแคบมะละกา ระหว่างกำลังทางเรือของมาเลเซีย อินโดนีเซีย สิงคโปร์ และไทย ภายในพื้นที่ของตนเอง โดยมีการประสานการปฏิบัติอย่างใกล้ชิด

๓.๓.๓ การลาดตระเวนร่วมทางอากาศ (Eyes in the Sky) เป็นการจัดอากาศยานจากรัฐชายฝั่งช่องแคบมะละกาผลัดเปลี่ยนกันลาดตระเวนในพื้นที่ โดยมีผู้สังเกตการณ์จาก ทั้ง ๔ ชาติ ร่วมปฏิบัติงานบนอากาศยานที่ลาดตระเวน

๓.๓.๔ การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร เป็นกลไกที่ได้รับการพัฒนาเป็นอย่างมากและต่อเนื่อง เพื่อการกระจายและแลกเปลี่ยนข่าวสารทางทะเลที่เป็นประโยชน์ ปัจจุบันมีการดำเนินการได้แก่ ข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือต่อต้านการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือในทะเลในภูมิภาคเอเชีย หรือ ReCAAP มีศูนย์กลางอยู่ที่สิงคโปร์ และมีนายทหารจากชาติต่าง ๆ ปฏิบัติการประจำระบบข้อมูลข่าวสาร สำหรับการลาดตระเวนในช่องแคบมะละกา ตามกรอบความร่วมมือของ ๔ รัฐชายฝั่งช่องแคบมะละกา เว็บไซต์กลางแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารอาเซียน (Information Sharing Portal) ในกรอบความร่วมมือของอาเซียน และศูนย์รวมข้อมูลข่าวสาร (Information Fusion Centre) ซึ่งมีการเชื่อมต่อข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางทะเลกับ ๔๕ หน่วยงาน ใน ๒๘ ประเทศทั่วโลก

๓.๓.๕ การบรรเทาภัยพิบัติ มีการสร้างกลไกจำนวนมากทั้งภายในและภายนอกภูมิภาค เช่น การจัดทำข้อตกลงอาเซียนว่าด้วยการจัดการภัยพิบัติและตอบสนองต่อเหตุการณ์ฉุกเฉิน (ASEAN Agreement on Disaster Management and Emergency Response: AADMER) และการจัดทำแนวทางสำหรับการใช้เครื่องมือของกองทัพต่างประเทศในปฏิบัติการตอบสนองต่อภัยพิบัติจากธรรมชาติในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Asia – Pacific Regional Guidelines for the use of Foreign Military Assets in Natural Disaster Response Operations : APCMADRO) ซึ่งถือเป็นความพยายามในความร่วมมือเพื่อตอบสนองต่อภัยพิบัติจากธรรมชาติ

๔. ปัจจัยขับเคลื่อนภายในอาเซียน

ปัจจัยขับเคลื่อนภายในของอาเซียนถือเป็นองค์ประกอบหลักที่จะนำไปสู่ความร่วมมือในอนาคต เพราะหากสมาชิกของอาเซียนขาดแรงจูงใจในความต้องการที่จะร่วมมือกันแล้ว ย่อมเป็นอุปสรรคที่สำคัญ ทั้งนี้การรวมตัวกันเป็นประชาคมอาเซียนภายใต้ “วิสัยทัศน์เดียว อัตลักษณ์เดียว และประชาคมเดียว” จะเป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญ โดยมีองค์ประกอบ ได้แก่

๔.๑ ความสัมพันธ์ทางการเมืองภายในอาเซียน มีแนวโน้มว่าจะแน่นแฟ้นมากขึ้น เนื่องจากการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ซึ่งกันและกันในระดับต่าง ๆ และมีความเห็นสอดคล้องในเรื่องความเป็นปึกแผ่นและการมีผลประโยชน์ร่วมกัน

๔.๒ แนวทางการเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเลของประชาคมอาเซียน ประกอบด้วยแนวทางที่ตอบสนองต่อภัยคุกคาม และแนวทางที่สร้างความไว้วางใจ ซึ่งได้มีการดำเนินการไปแล้วในหลายระดับ โดยเฉพาะการดำเนินการที่สร้างความไว้วางใจ ซึ่งมีอยู่ในทุกเวทีของความร่วมมือระหว่างประเทศ

กล่าวโดยสรุป ปัจจัยขับเคลื่อนภายในของอาเซียน ทั้งปัจจัยด้านความสัมพันธ์ทางการเมือง และปัจจัยด้านกรอบแนวทางการสร้างความมั่นคงทางทะเลของประชาคมอาเซียน ล้วนเป็นปัจจัยเสริมต่อการสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลของอาเซียนอย่างเห็นได้ชัดเจน

รูปแบบของกองกำลังทางเรือ ASEAN

จากการวิเคราะห์องค์ประกอบในแต่ละด้าน ได้แก่ ผลประโยชน์ร่วมทางทะเลของประชาคมอาเซียน ภัยคุกคามร่วม และปัจจัยภายนอก ซึ่งประกอบด้วยบทบาทของชาติมหาอำนาจ กฎหมายและกลไกระหว่างประเทศ และปัจจัยภายใน ทั้งความสัมพันธ์ทางการเมืองของอาเซียน และแนวทางตามกรอบประชาคมอาเซียนแล้ว สามารถนำมาประมวลเพื่อกำหนดเป็นรูปแบบของกองกำลังทางเรือของ ASEAN สำหรับรองรับต่อภารกิจด้านต่าง ๆ ได้ดังนี้

๑. การรักษาเสถียรภาพทางทะเลในทะเลจีนใต้

ปัจจัยที่สำคัญที่สุด ได้แก่ ความสัมพันธ์ทางการเมืองระหว่างชาติสมาชิก ซึ่งต้องการรวมกลุ่มเป็นประชาคมอาเซียน ด้วยเหตุผลในการมุ่งแสวงประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกัน บนพื้นฐานที่ต้องการหลีกเลี่ยงการแสดงออกถึงการเป็นพันธมิตรทางทหาร ดังนั้นความร่วมมือของกองกำลังทางเรือ ASEAN จึงเป็นประเด็นเพื่อการรักษาเสถียรภาพทางทะเลในภูมิภาค โดยเฉพาะโครงการภายในกรอบปฏิญญาว่าด้วยทะเลจีนใต้ (DOC) ได้แก่ การปกป้องทรัพยากรทางทะเล การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล การค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย และการต่อต้านภัยคุกคามข้ามชาติ

ทั้งนี้ อาจต้องประกอบด้วยการแสดงออกทางการทูต เพื่อสนับสนุนต่อมาตรการผ่อนคลายความตึงเครียดระหว่างอาเซียน – จีน เท่านั้น

๒. การปราบปรามโจรสลัดและการปล้นในทะเล

การปราบปรามโจรสลัดและการปล้นเรือในทะเลเป็นภารกิจที่กองกำลังทางเรือ ASEAN สามารถดำเนินการได้ง่ายที่สุด และสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ทั้งนี้สามารถดำเนินการได้ใน ๓ ลักษณะตามพื้นที่ปฏิบัติการ ดังนี้

๒.๑ พื้นที่ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ โดยการยกระดับความร่วมมือในการลาดตระเวนร่วมทางทะเลของเรือ และอากาศยานในช่องแคบมะละกาของ ๔ ราชอาณาจักร ให้ขยายผู้สังเกตการณ์ให้ครอบคลุมชาติสมาชิกอาเซียนทั้งหมด ด้วยเหตุผลที่ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางเดินเรือหลักที่ทุกชาติสมาชิกล้วนต้องมีส่วนรับผิดชอบในความปลอดภัย แล้วจึงขยายเป็นการลาดตระเวนร่วมและการจัดตั้งกองกำลังทางเรือ ASEAN เข้ารับผิดชอบต่อภารกิจการรักษาความปลอดภัยนี้ ทั้งนี้ปัจจุบันสามารถเชื่อมต่อฐานข้อมูลกับ ReCAAP – ISC, ReMIX, MSP IS และ ASEAN IP ได้โดยที่ชาติอื่นนอกภูมิภาคที่ใช้ประโยชน์จากเส้นทางเดินเรือจะมีส่วนอย่างมากในการสนับสนุนให้ความช่วยเหลือในด้านเครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ

๒.๒ พื้นที่ทะเลจีนใต้ โดยที่เป็นพื้นที่ปฏิบัติการ และความรับผิดชอบของราชอาณาจักรที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้ทะเลในพื้นที่ทะเลจีนใต้ ทั้งนี้สามารถเชื่อมโยงข่าวสาร และการสนับสนุนให้กับกองกำลังที่เข้าร่วมปฏิบัติการ โดยใช้เมืองท่าของราชอาณาจักรให้บริการได้

๒.๓ พื้นที่ปฏิบัติการในอ่าวเอเดน และชายฝั่งโซมาเลีย โดยกองกำลังทางเรือของ ASEAN อาจเข้าปฏิบัติการกิจการปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด ร่วมกับกองกำลังนานาชาติ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มพูนขีดความสามารถในการปฏิบัติร่วมในพื้นที่ห่างไกล และสนับสนุนการปฏิบัติตามกฎหมายระหว่างประเทศด้วย

๓. การต่อต้านการก่อการร้ายในทะเล

กองกำลังทางเรือ ASEAN จะร่วมมือกันต่อต้านภัยคุกคามจากการก่อการร้ายในทะเล โดยการเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งพัฒนาขีดความสามารถในการสนองตอบต่อเหตุการณ์การก่อการร้ายต่อเรือสินค้าและแท่นขุดเจาะกลางทะเล ผ่านทางการร่วมฝึกผสม ซึ่งเป็นพื้นฐานในการปฏิบัติการร่วมต่อไปในอนาคต

๔. การควบคุมการทำประมงผิดกฎหมาย

กองกำลังทางเรือ ควรต้องพัฒนาช่องทางให้มีการประชุม การแลกเปลี่ยนข่าวสาร รวมทั้งสร้างช่องทางสื่อสารซึ่งกันและกัน ทั้งในระดับกองเรือปฏิบัติการ และระดับกองบัญชาการ

กองทัพเรือของแต่ละชาติ เพื่อให้เกิดการร่วมมือกันแก้ไขปัญหาจากการปฏิบัติการจับกุมเรือประมงที่กระทำผิดกฎหมาย มิให้ลุกลามไปจนถึงการเกิดความขัดแย้งระหว่างชาติในอาเซียนได้

๕. การต่อต้านการลักลอบขนสิ่งผิดกฎหมายทางทะเล

กองกำลังทางเรือ ASEAN ต้องมีการประสานงาน และปฏิบัติการร่วมกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการแบ่งปันข้อมูลข่าวสารและข่าวกรอง ในการต่อต้านการลักลอบขนย้ายสิ่งผิดกฎหมายทางทะเล โดยอาจรวมถึงการไล่ติดตาม (Hot Pursuit) ได้ในกรณีที่ได้รับคามยินยอมจากรัฐชายฝั่งเจ้าของพื้นที่ ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวจะต้องกระทำอย่างทันทั่วทั้งที่ และจำเป็นต้องมีการประสานการปฏิบัติอย่างใกล้ชิด

๖. การควบคุมมลพิษในทะเล

อาเซียนอาจเพิ่มพูนความร่วมมือในระดับปฏิบัติการของกองกำลังทางเรือ ASEAN ในการควบคุมและกำจัดมลพิษแพร่กระจายของน้ำมันและสารพิษ ทั้งนี้กองกำลังทางเรือ ฯ ควรมีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ซึ่งกันและกัน ในด้านการอนุรักษ์และปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล และผลักดันให้มีความร่วมมือระหว่างหน่วยงานทางด้านอุทกศาสตร์ของภูมิภาคเพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงของสภาพท้องทะเล

๗. การช่วยเหลือด้านมนุษยธรรม และบรรเทาภัยพิบัติ

กองกำลังทางเรือ จะสถาปนาความร่วมมือร่วมกับชาติภายนอกภูมิภาค โดยอาจใช้กรอบการประชุม ADMM – Plus เป็นเครื่องมือสนับสนุนให้เกิดกองกำลังทางเรือในปฏิบัติการบรรเทาภัยพิบัติจากธรรมชาติ และการช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมในรูปแบบต่าง ๆ

ทั้งนี้กองกำลังทางเรือที่จัดตั้งขึ้นสำหรับภารกิจทั้ง ๗ ประการ ควรประกอบด้วยกำลังที่มีความอ่อนตัว มีความคล่องตัว และมีขีดความสามารถในการบริหารจัดการสูง เพื่อรองรับภารกิจต่าง ๆ ได้อย่างรอบด้าน โดยการจัดตั้งเป็นกองกำลังทางเรือของ ASEAN จะต้องได้รับแรงสนับสนุนจากชาติสมาชิกอาเซียน และกองทัพเรือของแต่ละชาติต้องมีการเตรียมการและมีความพร้อมเพื่อเข้าสู่การเป็นกองกำลังทางเรือในภารกิจปฏิบัติการร่วมกัน

ขีดความสามารถที่ต้องการ

เมื่อพิจารณาถึงรูปแบบตามภารกิจในการจัดกำลังทางเรือของ ASEAN เพื่อเข้ารองรับสถานการณ์แล้วเห็นได้ว่า กองกำลังของอาเซียนนี้จะต้องเป็นกำลังเรือผิวน้ำที่มีขนาดและคุณลักษณะขนาดกลาง (มากกว่า ๑,๐๐๐ ตัน) ขึ้นไป มีขีดความสามารถในการปฏิบัติการที่ห่างไกลจากฐานทัพ

ได้พอสมควร มีความสามารถในการเผชิญภัยคุกคามในระดับปานกลางขึ้นไป มีเทคโนโลยีและความพร้อมในการรับมือต่อสถานการณ์ในระดับปานกลางถึงสูง ซึ่งพิจารณาเป็นรายการกิจได้ ดังนี้

๑. การจัดตั้งเป็นกองกำลังรักษาเสถียรภาพในทะเลจีนใต้ โดยมุ่งเน้นเป็นการผ่อนคลายความตึงเครียดระหว่างอาเซียน – จีน ภายใต้กรอบความร่วมมือของ DOC นั้น ชาติในอาเซียนมีกำลังทางเรือที่เพียงพอต่อการปฏิบัติการกิจ แต่ยังคงจำเป็นต้องพัฒนาขีดความสามารถในการปฏิบัติงานร่วมกันอย่างจริงจังมากขึ้น

๒. การปราบปรามโจรสลัดและการปล้นในทะเล ซึ่งจำเป็นต้องพัฒนาขีดความสามารถในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร การลาดตระเวนตรวจการณ์และการช่วยเหลือเรือที่ประสบภัย ทั้งนี้สามารถใช้ประสบการณ์ที่ได้จากการปฏิบัติการกิจในอ่าวเอเดนและโซมาเลีย มาประยุกต์ใช้ รวมทั้งสามารถใช้กำลังเรือผิวน้ำขนาดเล็กของแต่ละประเทศในพื้นที่ร่วมสนับสนุนในการปฏิบัติได้

๓. การต่อต้านการก่อการร้ายในทะเล ซึ่งต้องการขีดความสามารถในด้านการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร การค้นหา การไล่ติดตาม และจับกุมเรือต้องสงสัย จนถึงการตอบสนองต่อเหตุการณ์ภายหลังจากการก่อการร้าย โดยอาจเป็นการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ หรือช่วยเหลือในความปลอดภัยของฐานขุดเจาะในทะเล

๔. การควบคุมการทำประมงผิดกฎหมาย สามารถใช้กำลังทางเรือของทุกประเทศ ทั้งเรือขนาดใหญ่ ปานกลาง และขนาดเล็ก เข้าสนับสนุนภารกิจได้

๕. การต่อต้านการลักลอบขนส่งสิ่งผิดกฎหมายในทะเล ขีดความสามารถที่สำคัญได้แก่ การเชื่อมโยงเครือข่ายด้านการข่าว การตรวจการณ์พิสูจน์ทราบเป้าหมาย การค้นหา ไล่ติดตาม ตรวจสอบและจับกุม ซึ่งทุกประเทศสามารถให้ความร่วมมือในการปฏิบัติการกิจได้

๖. การควบคุมมลพิษในทะเล ซึ่งยังคงเป็นภารกิจสำคัญของกองทัพเรือหลายประเทศ แต่สิ่งที่จะต้องพัฒนาขีดความสามารถคือองค์ความรู้และอุปกรณ์พิเศษ เช่น เรือขจัดคราบน้ำมัน เป็นต้น

๗. การช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมและบรรเทาภัยพิบัติ มีขีดความสามารถที่ต้องการได้แก่ การสนับสนุนอากาศยาน การค้นหาและช่วยเหลือ การบรรเทาทุกข์และการแจกจ่ายเสบียงอาหาร และความช่วยเหลือด้านการแพทย์ ซึ่งสามารถประยุกต์ใช้ขีดความสามารถของกำลังทางเรือที่มีความอ่อนตัวเข้าสนับสนุนภารกิจต่าง ๆ เหล่านี้ได้

แนวทางการจัดตั้งกองกำลัง

จากการที่ได้รับกำหนดรูปแบบของกองกำลังทางเรือ ที่ตอบสนองต่อภารกิจร่วมกับขีดความสามารถที่ต้องการของกำลังทางเรือที่จะเข้าร่วมปฏิบัติการกิจแล้ว เห็นว่าการจะไปสู่เป้าหมายในการมีกองกำลังทางเรือของ ASEAN ที่มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพนั้น จะต้องดำเนินการเป็นขั้นตอน ดังนี้

๑. กำหนดให้เป็นประเด็นเพื่อทำความเข้าใจในระดับผู้นำ ASEAN โดยสามารถยกประเด็นขึ้นจากการคณะทำงานฯ ตาม ASEAN Blueprint ในการรวบรวมประเด็นความมั่นคงทางทะเลและระบุมือทางทะเลร่วมกันของสมาชิก ASEAN เพื่อให้ผู้นำ ASEAN ร่วมมีความเห็นและข้อตกลงร่วมกันในการรับมือกับภัยคุกคามด้านความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาค ทั้งรูปแบบเดิมและรูปแบบใหม่ จากนั้นเมื่อเป็นข้อตกลงหรือเป็นปฏิญญาของอาเซียนแล้ว จึงส่งมอบให้คณะทำงานฯ นำไปปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม

๒. ตั้งคณะทำงานร่วมในการจัดตั้งกองกำลังทางเรือ ซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านความมั่นคงของรัฐสมาชิก หน่วยงานด้านการต่างประเทศและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกองกำลังหรือกลาโหม จะต้องร่วมกันหารือแนวทางในการจัดตั้งกองกำลังทางเรือ ASEAN และกำหนดเป็นโครงสร้างของกำลัง แนวทางการบริหารจัดการ การกำหนดหน่วยงานภายในรับผิดชอบการจัดตั้งกองบังคับการ การสนับสนุน งบประมาณ การจัดหากำลังพล และรายละเอียดที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เพื่อร่วมกันแบ่งปันความรับผิดชอบ และการสนับสนุนต่างๆ

๓. จัดตั้งกองบังคับการกองกำลังทางเรือ ASEAN เมื่อได้มีการกำหนดรูปแบบ และการจัดของกองกำลังแล้วจึงกำหนดที่ตั้ง โดยอาจมีที่ตั้งถาวรที่ประเทศใดประเทศหนึ่งของรัฐสมาชิก เพื่อให้รัฐสมาชิกจัดส่งกำลังพล ร่วมประกอบเป็นกองบังคับการ ฝ่ายเสนาธิการผสม รวมทั้งมีการหมุนเวียน ตามวงรอบ หรือตามภารกิจที่เหมาะสม

๔. จัดตั้งกองกำลังเข้าร่วมกิจกรรมหรือภารกิจ โดยเมื่อได้มีการสถาปนากองบังคับการ จัดตั้งฝ่ายเสนาธิการผสมแล้ว จึงกำหนดเป็นรูปแบบของภารกิจเฉพาะ กำหนด Procedure ในการปฏิบัติ และจัดกำลังเข้าร่วมการฝึกหรือเตรียมการปฏิบัติเป็นครั้งคราว เพื่อทบทวนและปรับปรุงรูปแบบให้เป็นแนวทางปฏิบัติที่ได้รับการยอมรับระหว่างหน่วยปฏิบัติของกองกำลังรัฐสมาชิกที่เข้าร่วมภารกิจ รวมทั้งพัฒนาหลักการให้เป็นมาตรฐาน สร้างความมั่นใจให้แก่ทั้งกองกำลังเอง และรัฐที่มีส่วนได้ส่วนเสียกับภารกิจของกองกำลังโดยตรง

๕. จัดตั้งเป็นกองกำลังกำลังทางเรือ ASEAN อย่างเต็มรูปแบบโดยเมื่อได้มีการจัดตั้งกองบังคับการ มีการฝึก กำหนด Procedure ที่เป็นมาตรฐานแล้ว จึงเข้าสู่กระบวนการของการปฏิบัติจริงตามภารกิจที่ต้องการ ทั้งพื้นที่ทะเลภายในภูมิภาค และภายนอกภูมิภาคตามสถานการณ์ และระยะเวลาที่เหมาะสม รวมถึงการพัฒนารูปแบบและภารกิจของกองกำลังทางเรือ ASEAN ที่มีความก้าวหน้าต่อไป

บทบาทของประเทศไทย

จากการวิเคราะห์ภารกิจที่จะเกิดขึ้นสำหรับกองกำลังทางเรือ ซึ่งเห็นได้ว่าจะมีเป้าหมายในเรื่องของการร่วมกันป้องกันภัยคุกคามรูปแบบใหม่ (Non – Traditional Threats) อาทิ การกระทำผิดกฎหมายในทะเล อาชญากรรมข้ามชาติ การก่อการร้ายทางทะเล การกระทำอันเป็นโจรสลัด การบรรเทาภัยพิบัติทั้งที่มาจากมนุษย์และธรรมชาติ มากกว่าภัยคุกคามแบบดั้งเดิม (Traditional Threats) ที่มีความหมายครอบคลุมถึงการใช้อำนาจทหารเข้าทำการรบ และยังรวมไปถึงการบ่อนทำลาย การก่อวินาศกรรมจากการรบที่มีลักษณะเป็นการกระทำของรัฐต่อรัฐ ซึ่งพิจารณาแล้วไม่เข้าข่ายที่ประชาคมอาเซียนจะเข้าดำเนินการได้ เนื่องจากการมองภัยคุกคามยังมีความเหลื่อมล้ำ เช่น เวียดนาม และฟิลิปปินส์ ยังคงมองจีนเป็นภัยคุกคาม จากปัญหาการอ้างสิทธิ์บนเกาะต่าง ๆ ในทะเลจีนใต้ และปัญหาการขาดความไว้เนื้อเชื่อใจกัน เกี่ยวกับปัญหาเขตแดนของประเทศสมาชิก อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยในฐานะประเทศผู้ก่อตั้งและสนับสนุนการเป็นประชาคมอาเซียน ควรต้องมีบทบาทนำในการเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเลของประชาคม ดังนี้

๑. บทบาทตาม ASEAN Blueprint ในการส่งเสริมความมั่นคงทางทะเล ซึ่งได้กำหนดให้มีกิจกรรมที่ต้องปฏิบัติร่วมกัน ได้แก่

๑.๑ การจัดตั้งเวทีการประชุมหารือ เรื่องความร่วมมือ เพื่อความมั่นคงทางทะเลของอาเซียน (Establish the ASEAN Maritime Forum : AMF) โดยในส่วนของประเทศไทยกำหนดให้กระทรวงการต่างประเทศเป็นผู้รับผิดชอบหลัก ซึ่งได้มีการเริ่มดำเนินการมาเป็นลำดับ

๑.๒ การประยุกต์ใช้แนวทางอย่างรอบด้าน โดยเฉพาะประเด็นเรื่องความปลอดภัยในการเดินเรือและความมั่นคงในภูมิภาค (Apply a comprehensive approach that focuses on safety of navigation and security concern in the region that are of common concerns to the ASEAN Community) ซึ่งควรมอบให้สภาความมั่นคงแห่งชาติ เป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบดำเนินการ

๑.๓ การรวบรวมประเด็นความมั่นคงทางทะเลและระบุความร่วมมือทางทะเลร่วมกันของสมาชิกอาเซียน (Stock take maritime issues and identify maritime cooperation among

ASEAN member countries) ซึ่งควรมอบให้สภาความมั่นคงแห่งชาติเป็นหน่วยงานหลัก โดยประสานการรวบรวมข้อมูลกับศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) อย่างใกล้ชิด

๑.๔ การส่งเสริมความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางทะเล การค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ความร่วมมือด้านเทคโนโลยี และการแลกเปลี่ยนการเยือนระหว่างเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง (Promote cooperation in maritime safety and search and rescue (SAR) through activities such as information sharing, technological cooperation and exchange of visits of authorities concerned) โดยปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการวางกรอบความร่วมมือ แต่จากการที่ได้มีการจัดตั้ง ศรชล. ให้เป็นหน่วยงานในการประสานการปฏิบัติกับหน่วยงานด้านความมั่นคงทางทะเลของต่างประเทศ จึงควรปรับบทบาทของ ศรชล. ให้เป็นหน่วยงานอำนวยการหรือหน่วยควบคุมการปฏิบัติให้มีเอกภาพในการบังคับบัญชา มีกำลังพร้อมใช้ในหน่วย มีงบประมาณ และมีกฎหมายรองรับการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อให้สามารถทำหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินการของประเทศ ต่อไป

๒. การปรับปรุงโครงสร้างและกระบวนการ นอกจากการปฏิบัติตามกรอบความร่วมมือใน APSC Blueprint แล้ว ก้าวต่อไปในการดำเนินงานด้านความมั่นคงทางทะเลของ ASEAN ควรนำรูปแบบความร่วมมือด้านความมั่นคงในสหภาพยุโรป (EU) และสหภาพแอฟริกัน (AU) มาศึกษา เพื่อเป็นต้นแบบและเริ่มสนับสนุนให้มีการปรับโครงสร้างของคณะมนตรีประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน ให้มีอำนาจในการออกมติ จัดตั้งและสั่งใช้กำลังของกองกำลังอาเซียน (ASEAN Force) ด้วยคำแนะนำจากสำนักงานฝ่ายเสนาธิการทางทหารอาเซียน (ASEAN Military Staff) ที่จำเป็นต้องจัดตั้งขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ณ ประเทศใดประเทศหนึ่ง และการเตรียมกำลังทหารในรูปแบบของ ASEAN Rapid Force หรือ ASEAN Stand-by Force เพื่อสนับสนุนภารกิจในการรักษาสันติภาพ หรือการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัยเมื่อเกิดเหตุการณ์ ณ ที่ใดที่หนึ่งในประเทศสมาชิก หรือนอกภูมิภาค โดยจะต้องสามารถปฏิบัติการร่วมกันได้ด้วยยุทธวิธี การสื่อสาร ที่มีมาตรฐานเดียวกัน (ASEAN Standard) โดยต้องมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับรัฐบาล เพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน ทั้งการประสานการปฏิบัติระหว่างประเทศ กระบวนการสายหนังสือราชการในการขออนุมัติให้มีกองกำลังออกนอกประเทศควบคู่ไปกับการขอมติคณะรัฐมนตรี รวมทั้งสนับสนุนให้มีการปรับปรุงภารกิจและการจัดหน่วยของกองทัพ ให้เพิ่มภารกิจในการป้องกัน และต่อต้านภัยคุกคามรูปแบบใหม่ของอาเซียน

๓. ปรับปรุงกฎหมาย โดยให้กระทรวงการต่างประเทศและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปรับปรุง แก้ไขกฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ให้สอดคล้อง ครอบคลุมกับสภาวะแวดล้อมของ

ภัยคุกคาม และพื้นที่ทางทะเลภายใต้กรอบข้อตกลงของอาเซียน โดยอาจต้องแก้ไข หรือยกเลิกกฎหมาย หรือข้อบังคับที่ขัดต่อผลประโยชน์โดยรวมของอาเซียน รวมทั้งปรับมุมมองในการออกกฎหมาย เพื่อมองถึงผลประโยชน์ของภูมิภาคโดยรวม

๔. สนับสนุนงบประมาณ เนื่องจากภารกิจที่เพิ่มขึ้นในการจัดเตรียมและสนับสนุนการจัดตั้งกองกำลังทางเรือของอาเซียน ดังนั้นในการเตรียมการจึงต้องมีการเพิ่มขึ้นของงบประมาณทั้งด้านองค์วัสดุ องค์บุคคล และงบประมาณ สำหรับการปฏิบัติการ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากภารกิจปกติในการป้องกันประเทศ การสนับสนุนด้านงบประมาณนี้ถือว่าเป็นองค์ประกอบที่สำคัญยิ่งที่จะนำไปสู่การประสบความสำเร็จหรือความล้มเหลวในความร่วมมือด้านความมั่นคงของอาเซียน

การเตรียมการกองทัพเรือ

ในการที่กองทัพเรือ ซึ่งมีภารกิจหลักในการเตรียมกำลังให้พร้อมเพื่อป้องกันประเทศ และสนับสนุนรัฐบาลในการพัฒนาประเทศ จะต้องมีการเตรียมการให้พร้อมรองรับการเป็นประชาคมอาเซียน สนับสนุนความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเล และพร้อมไปสู่การเป็นส่วนหนึ่งของกองกำลังทางเรืออาเซียนนั้น มีความจำเป็นที่จะต้องเตรียมการให้พร้อมทั้งการปรับองค์การเตรียมการด้านองค์วัสดุ องค์บุคคล และวิธีการปฏิบัติ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

๑. การปรับปรุงโครงสร้างหน่วย

โดยที่กองทัพเรือมีหน้าที่ในการเตรียมกำลังเพื่อการป้องกันประเทศและสนับสนุนในการพัฒนาประเทศ ตามรูปแบบที่รองรับภัยคุกคามแบบดั้งเดิม ดังนั้น หากกองทัพเรือจะต้องเข้ารับภารกิจต่อภัยคุกคามรูปแบบใหม่โดยการจัดเป็นกองกำลังทางเรือเข้าสนับสนุนภารกิจแล้ว กองทัพเรือจำเป็นต้องจัดให้มีหน่วยงานในการรับผิดชอบต่อบทบาทที่เพิ่มขึ้น หลังจากการเป็นประชาคมอาเซียนในขณะนี้ยังคงต้องดำรงศักยภาพในการปฏิบัติการทางทหารไว้บางส่วน สำหรับรองรับต่อเหตุการณ์ความขัดแย้งทางทหาร แม้ว่าจะมีโอกาสเกิดขึ้นน้อยก็ตาม ทั้งนี้นอกจากจะมีหน่วยงานรับผิดชอบต่อการระงับการเป็นประชาคมอาเซียนแล้ว โครงสร้างกำลังรบใหม่ก็จำเป็นต้องแยกเป็นกองเรือเตรียมพร้อมของ ASEAN ที่มีภารกิจในการเตรียมความพร้อมของกำลังทางเรือ ทั้ง เรือรบ อุปกรณ์ องค์บุคคล การฝึก การส่งกำลังบำรุง และอื่น ๆ ให้มีความพร้อมในการเข้าร่วมเป็นกองกำลังทางเรือของ ASEAN ได้เมื่อมีเหตุการณ์

๒. ปรับแนวทางการจัดหายุทโธปกรณ์

การจัดหายุทโธปกรณ์ เพิ่มเติมสำหรับกองเรือเตรียมพร้อมของ ASEAN ทั้งเรือ อากาศยาน และยุทโธปกรณ์อื่น ๆ สำหรับภารกิจนี้ อาจไม่จำเป็นต้องเป็นยานรบที่มีศักยภาพสูง

(High End Platform) แต่ยานเหล่านี้จะต้องมีความคงทนทะเล สามารถปฏิบัติการกิจในสภาวะแวดล้อมที่เลวร้ายได้ รวมทั้งต้องมีอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้ประสบภัย หรืออุปกรณ์อื่น ๆ ตามภารกิจ เช่น การปฐมพยาบาล การค้นหา หรือแม้กระทั่งอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน เป็นต้น มีความอ่อนตัว และคล่องตัวในการปรับเปลี่ยนภารกิจได้ (Multiple Missions Platform) โดยเฉพาะอย่างยิ่งต้องมีขีดความสามารถออกไปปฏิบัติการนอกอาณาเขตของประเทศไทย ครอบคลุมอาณาเขตของภูมิภาคอาเซียนได้

๓. ยึดหลักมาตรฐานสากล

การพัฒนาขีดความสามารถของกองเรือเตรียมพร้อมของ ASEAN ทั้งองค์วัตถุ องค์บุคคล และยุทธวิธี จะต้องเป็นมาตรฐานสากล ที่ประเทศสมาชิก ASEAN จะต้องเห็นพ้อง เพื่อให้กองกำลังสามารถปฏิบัติการร่วมกันได้ เช่น อุปกรณ์สื่อสาร อุปกรณ์ในการส่งกำลังบำรุง กำลังพล มีการฝึกที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน และมีการจัดทำแนวทางหรือหลักนิยมนร่วมกัน เป็นต้น

๔. จัดตั้งศูนย์ประสานการปฏิบัติร่วม

โดยที่การปฏิบัติการของกองกำลังทางเรือ ASEAN จะต้องได้รับการสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น จึงต้องมีศูนย์ประสานการปฏิบัติร่วม เพื่อรองรับ ทั้ง หน่วยงานประสานการปฏิบัติร่วมระหว่างประเทศสมาชิก ศูนย์ปฏิบัติการในการแลกเปลี่ยนข้อมูลและข่าวสารระหว่างประเทศ และศูนย์ส่งกำลังบำรุงร่วมระหว่างประเทศสมาชิก รวมทั้งต้องมีหน่วยงานในการพัฒนาหลักนิยม และยุทธวิธีด้านการปฏิบัติการ สำหรับกองกำลังทางเรือที่จัดตั้งขึ้นในระยะแรก นอกจากนั้น ในการปฏิบัติกร่วมระหว่างประเทศ จำเป็นต้องมีคณะที่ปรึกษาที่พร้อมให้คำแนะนำ ด้านกรอบของกฎหมาย และแนวทางปฏิบัติการของหน่วยกำลังตลอดการปฏิบัติการกิจ

๕. การพัฒนากำลังพลและการฝึกปรับมาตรฐาน

โดยที่ภารกิจของกองกำลังทางเรือ ASEAN เน้นหนักต่อภัยคุกคามในรูปแบบใหม่ และต้องเป็นภารกิจในการปฏิบัติการร่วมกับชาติอื่น ดังนั้น การเตรียมกำลังพล จึงต้องให้ความรู้ทั้งทักษะภาษาอังกฤษ ซึ่งเป็นภาษากลางของสมาชิกอาเซียน ความรู้ด้านภัยคุกคามรูปแบบใหม่ ความรู้ด้านกฎหมาย และการบังคับใช้ การช่วยเหลือผู้ประสบภัย และอื่น ๆ ซึ่งต้องสร้างบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทางมากขึ้น รวมทั้งต้องกำหนดให้มีการฝึกเพื่อปรับมาตรฐานของกำลังพลให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อความสำเร็จของการปฏิบัติการกิจร่วมกัน

สรุป

เนื่องจากเสาประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (APSC) ถือเป็นเสาหลักหนึ่งที่สำคัญยิ่งของการรวมตัวกันเพื่อเป็นประชาคมอาเซียนใน ค.ศ.๒๐๑๕ โดยกำหนดคำขวัญไว้ว่า “วิสัยทัศน์เดียว อัตลักษณ์เดียว ประชาคมเดียว” ซึ่งเป็นสิ่งที่ท้าทายของประเทศในอาเซียนว่าจะประสบความสำเร็จและเห็นเป็นรูปธรรมมากน้อยเพียงใด โดยเฉพาะในด้านความมั่นคง ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงแนวโน้มภาพสถานการณ์ความมั่นคงทางทะเลที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตแล้วพบว่า ภัยคุกคามทางทะเลของอาเซียน ได้แก่ ความขัดแย้งในพื้นที่ทะเลจีนใต้ การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือ การก่อการร้ายทางทะเล การทำประมงผิดกฎหมาย การลักลอบขนย้ายสิ่งผิดกฎหมายทางทะเล ทั้งยาเสพติด อาวุธ การค้ามนุษย์ การก่อมลพิษทางทะเล และภัยพิบัติจากมนุษย์และธรรมชาติ ซึ่งถือเป็นภัยคุกคามที่ประเทศในอาเซียนต้องมีส่วนร่วมและควรจัดตั้งเป็นกองกำลังทางเรือ ASEAN เพื่อตอบสนองต่อภัยคุกคามดังกล่าว

สำหรับประเทศไทย ซึ่งถือว่าเป็นประเทศที่มีบทบาทนำในอาเซียนมาตั้งแต่เริ่มก่อตั้ง จึงควรต้องสนับสนุนความร่วมมือในการต่อต้านภัยคุกคามดังกล่าว ด้วยการเป็นผู้นำผลักดันให้เกิดความร่วมมือในการจัดตั้งกองกำลังทางเรือของอาเซียน การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรที่รับผิดชอบของรัฐบาล การปรับปรุงกฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับกรอบของอาเซียน รวมทั้งการสนับสนุนงบประมาณให้กับกองทัพเรือในการเตรียมการด้านต่าง ๆ ให้มีความพร้อมโดยเร็ว ทั้งนี้เพื่อผ่อนคลายความตึงเครียดของสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาค รักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์และความมั่นคงโดยรวมของประชาคมอาเซียน และภาพรวมของความมั่นคงทางทะเลของโลก

ในส่วนของกองทัพเรือ ซึ่งถือเป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบด้านความมั่นคงและปลอดภัยของประเทศนั้น หากมีความจำเป็นต้องรับภารกิจเพิ่มเติมในการเตรียมการให้มีกองกำลังเตรียมพร้อมของ ASEAN แล้ว จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องรีบเร่งเตรียมการทั้งการขอปรับปรุงโครงสร้างองค์กร ให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงต่อภารกิจ การจัดเตรียมในการจัดหา ยุทโธปกรณ์ เพื่อรองรับที่เหมาะสม โดยยึดถือมาตรฐานสากล และมาตรฐานโดยรวมของอาเซียน การเตรียมการจัดตั้งศูนย์ประสานการปฏิบัติร่วมเพื่อรองรับกองเรือปฏิบัติการ หากมีสถานการณ์เกิดขึ้น และที่สำคัญยิ่งคือ การเตรียมการด้านกำลังพลทั้งภาษา ความรู้ ประสบการณ์ และให้มีการฝึกปรับมาตรฐานในการปฏิบัติการร่วมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้หากภาพของการจัดให้มีกองกำลังทางเรือ ASEAN มีความชัดเจนมากขึ้นเท่าใด การเตรียมการต่าง ๆ ก็必将มีความชัดเจนและมีความสำคัญมากขึ้นเท่านั้น

บทที่ ๕

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

เนื่องจากความมั่นคงทางทะเล ได้ครอบคลุมความหมายทั้งทางนัยยะของความมั่นใจในเสรีภาพ ความปลอดภัย และอธิปไตยในการแสวงหาประโยชน์จากทะเล ประกอบกับการที่สภาพภูมิยุทธศาสตร์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ถือเป็นพื้นที่สำคัญ ทั้งด้านยุทธศาสตร์ เศรษฐกิจ และวัฒนธรรมของโลกที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง ทำให้ปัจจุบันและในอนาคต ความจำเป็นที่ภูมิภาคจะต้องร่วมกันเสริมสร้างและสถาปนาให้เกิดความมั่นคงทางทะเลเป็นสิ่งจำเป็น และควรจะต้องเกิดขึ้นโดยเร็ว ทั้งนี้ เนื่องจากทุกประเทศในประชาคมอาเซียน ล้วนมีผลประโยชน์ร่วมที่ต้องใช้ทรัพยากรและประโยชน์จากทะเลร่วมกันในปริมาณที่มากขึ้น ทั้งในด้านการเป็นแหล่งทรัพยากร ด้านการเป็นเส้นทางคมนาคม และการประสานความร่วมมือในประชาคมอาเซียน เช่น การพัฒนาระบบสาธารณสุขโลก ระบบโลจิสติกส์ ความร่วมมือด้านพลังงานของ ASEAN และอื่น ๆ เป็นต้น รวมทั้งสภาพแวดล้อมด้านความมั่นคง ที่ยังคงมีภัยคุกคามต่อความมั่นคงทางทะเลของ ASEAN ร่วมกัน ทั้งภัยคุกคามในรูปแบบเดิม และภัยคุกคามรูปแบบใหม่ ที่แต่ละชาติในประชาคมอาเซียน ไม่มีขีดความสามารถที่จะรับมือกับภัยคุกคามเหล่านั้นด้วยตนเองเพียงชาติเดียวได้

จากสถานการณ์ของสภาพแวดล้อมด้านความมั่นคงของภูมิภาคดังกล่าว ประกอบกับกลไกต่าง ๆ ขององค์การระหว่างประเทศที่มีเป้าหมายในการเสริมสร้างเสถียรภาพ และพัฒนาความมั่นคงของโลกและภูมิภาค ได้พยายามเข้ามามีบทบาทในการสนับสนุนให้ประเทศในประชาคมอาเซียนรวมตัวกันบนพื้นฐานของการมีผลประโยชน์ร่วม ล้วนเป็นปัจจัยที่เอื้ออำนวยให้การรวมกลุ่มของประเทศเล็ก ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในการเป็นประชาคม ASEAN ในปี ค.ศ. 2015 นี้ เป็นโอกาสที่เหมาะสมอย่างยิ่งที่จะก่อตั้งและพัฒนากลไกของความร่วมมือด้านการเมืองและความมั่นคงทางทะเลให้เป็นปึกแผ่น เพื่อนำไปสู่การจัดตั้งเป็นกองกำลังทางเรือของ ASEAN ในการเป็นหน่วยงานที่จะปกป้อง รักษาผลประโยชน์ทางทะเลที่มีร่วมกันของ ASEAN เพิ่มพูนและเสริมสร้างสภาพแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเลของ ASEAN ให้เป็นพื้นที่ที่มีทั้งความมั่นคง และความปลอดภัย เอื้ออำนวยต่อการใช้ประโยชน์ร่วมกันของประชาคมโลก รวมทั้งจะทำให้ประชาคม ASEAN เป็นที่ยอมรับและมีบทบาทที่น่าเชื่อถือในเวทีระหว่างประเทศอีกด้วย

ในการจัดตั้งเป็นกองกำลังทางเรือ ASEAN นั้น ควรต้องเป็นความร่วมมือของทุกชาติสมาชิก เพื่อรองรับต่อภารกิจสำคัญ ได้แก่

๑. การรักษาเสถียรภาพทางทะเลในทะเลจีนใต้ โดยเฉพาะ โครงการภายใต้กรอบ DOC ได้แก่ การปกป้องทรัพยากรทางทะเล การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล การค้นหาและช่วยเหลือ และการต่อต้านภัยคุกคามข้ามชาติ โดยการแสดงออกทางการทูต สนับสนุนมาตรการผ่อนคลายความตึงเครียดระหว่างอาเซียน – จีน

๒. การปราบปรามโจรสลัดและการปล้นในทะเล ซึ่งถือเป็นภารกิจที่ดำเนินการได้ง่ายที่สุด และสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ทั้งในการยกระดับความร่วมมือในการปฏิบัติการในพื้นที่ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ การจัดการกับปัญหาและเสถียรภาพในพื้นที่ทะเลจีนใต้ รวมถึงการยื่นมือเข้าร่วมในการกิจการปราบปรามโจรสลัดในพื้นที่อ่าวเอเดน และชายฝั่งโซมาเลีย ด้วย

๓. การต่อต้านการก่อการร้ายในทะเล โดยการพิจารณาจากความร่วมมือในการเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสาร การพัฒนาขีดความสามารถในการสนองตอบต่อเหตุการณ์การก่อการร้ายต่อเรือสินค้า และแท่นขุดเจาะกลางทะเล ไปจนถึงการจัดตั้งเป็นกองกำลังเพื่อปฏิบัติการในการต่อต้านการก่อการร้ายในลักษณะดังกล่าว

๔. การควบคุมการทำประมงผิดกฎหมาย ซึ่งควรเริ่มจากการจัดให้มีช่องทางในการแลกเปลี่ยนข่าวสาร สร้างช่องทางการสื่อสารซึ่งกันและกัน แล้วยกระดับความร่วมมือเป็นระดับกองทัพเรือ และระดับกองเรือปฏิบัติการร่วมกันของแต่ละชาติในอาเซียน เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาจากกิจกรรมการประมงไม่ให้ลุกลามไปจนเกิดเป็นความขัดแย้งระหว่างประเทศในอาเซียน

๕. การต่อต้านการลักลอบขนสิ่งผิดกฎหมายทางทะเล โดยกองกำลังทางเรือ ASEAN ต้องมีการประสานงาน และการปฏิบัติการร่วมกันที่ใกล้ชิด โดยเฉพาะการแบ่งปันข้อมูลข่าวสาร และข่าวกรอง ในการต่อต้านการลักลอบขนย้ายสิ่งผิดกฎหมายทางทะเล และอาจรวมถึงการไล่ติดตาม (Hot Pursuit) ต่อเป้าหมายที่ได้รับการยืนยันและอยู่ระหว่างการปฏิบัติการ

๖. การควบคุมมลพิษในทะเล ซึ่งอาจดูเหมือนไม่ใช่ภารกิจของกองกำลังทางเรือโดยตรง แต่จะเป็นภารกิจที่เพิ่มขึ้นตามเหตุการณ์ โดยในภาวะปกติจะต้องมีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ซึ่งกันและกันในด้าน การอนุรักษ์และปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล และผลักดันให้มีความร่วมมือในการศึกษาวิชาการที่เกี่ยวกับทะเลให้มากขึ้น

๑. การช่วยเหลือด้านมนุษยธรรม และการบรรเทาภัยพิบัติ ซึ่งถือเป็นภารกิจเฉพาะหน้าของกำลังทหารในปัจจุบัน โดยกองกำลังทางเรือ ASEAN อาจใช้กรอบความร่วมมือระดับต่างๆ เป็นเครื่องมือสนับสนุน และสถาปนาความร่วมมือกับภายนอกภูมิภาค ในปฏิบัติการบรรเทาภัยพิบัติ จากธรรมชาติ และการช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมในรูปแบบต่าง ๆ

จากความจำเป็นในการจัดตั้งกองกำลังทางเรือ ASEAN และภารกิจที่จะต้องปฏิบัติของหน่วยกำลังแล้วเห็นว่า ประเทศไทยในฐานะประเทศผู้ก่อตั้งและสนับสนุนการเป็นประชาคม ASEAN มาตั้งแต่ต้น รวมทั้งเป็นประเทศที่มีศักยภาพเพียงพอ ควรต้องมีบทบาทนำในการเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเลของประชาคม ดังนี้

๑. บทบาทตาม ASEAN Blueprint ในการส่งเสริมความร่วมมือทางทะเล โดยกำหนดเป็นกิจกรรมในระดับต่าง ๆ ทั้งการจัดตั้งเวทีการประชุมหารือ การประยุกต์ใช้แนวทางอย่างรอบด้าน การรวบรวมประเด็นความมั่นคงทางทะเล และระบุความร่วมมือของสมาชิกอาเซียน รวมถึงการส่งเสริมความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางทะเล

๒. การปรับปรุงโครงสร้างและกระบวนการภายในประเทศให้สามารถสนับสนุนกิจกรรมด้านความมั่นคงของอาเซียนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งผลักดันให้ชาติสมาชิกมีการจัดตั้งองค์การเพื่อประสานความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลให้เป็นรูปธรรม

๓. ปรับปรุงกฎหมายในประเทศให้สอดคล้อง หรือยกเลิกกฎระเบียบที่มีความขัดแย้งต่อการดำเนินงานของกิจการด้านความมั่นคงทางทะเลของอาเซียน

๔. สนับสนุนงบประมาณในการดำเนินการเพื่อความมั่นคงทางทะเลของอาเซียน ทั้งในการจัดสรรงบประมาณในการเตรียมการและสนับสนุนการจัดตั้งกองกำลังทางเรืออาเซียน ซึ่งหมายถึงงบประมาณในการเตรียมการ จัดหาอุปกรณ์และงบประมาณในการปฏิบัติการที่มีความต่อเนื่อง

ในส่วนของกระทรวงกลาโหมหรือกองทัพ ในฐานะของหน่วยปฏิบัติ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องรับรู้ จัดการให้กำลังพลมีความเข้าใจในภารกิจและมีการเตรียมการปฏิบัติเสียแต่เนิ่น ๆ ซึ่งอาจรวมถึงต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างขององค์กร ปรับปรุงภารกิจที่เพิ่มขึ้น ปรับปรุงแนวทางในการจัดหายุทธโศปกรณ์ให้มีความเหมาะสม มีความเป็นมาตรฐานสากล หรืออย่างน้อยมาตรฐานของอาเซียน มีการจัดตั้งศูนย์ประสานการปฏิบัติการร่วม มีการพัฒนากำลังพลและปรับปรุงการฝึกให้สอดคล้องกับภารกิจที่เกิดขึ้นใหม่ โดยต้องเร่งดำเนินการให้มีความพร้อมโดยเร็ว

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยทำให้ทราบว่า ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ยังคงเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญของโลก ที่ทั้งชาติในประชาคมอาเซียน และชาติมหาอำนาจนอกภูมิภาค ยังคงเข้ามามีส่วนร่วมในการใช้ประโยชน์ จากทะเล และสถานการณ์ในอนาคต ภูมิภาคอาเซียนยังคงมีภัยคุกคามร่วมกันทั้งภัยคุกคามรูปแบบเดิม และภัยคุกคามรูปแบบใหม่ ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของผลประโยชน์จากทะเลร่วมกัน ทำให้สมาชิกของชาติอาเซียนจะต้องให้ความสำคัญกับความร่วมมือในการเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเลมากขึ้น รวมทั้งรูปแบบของความร่วมมือที่น่าจะเกิดขึ้น ได้แก่ การจัดตั้งเป็นกองกำลังทางเรือของ ASEAN ในการมีบทบาทและเข้ารับภารกิจที่มุ่งเสริมสร้างเสถียรภาพ ความปลอดภัย และความมั่นคงให้เกิดขึ้นในภูมิภาค และการเพิ่มพูนบทบาทในเวทีระหว่างประเทศ สำหรับการจัดตั้งเป็นกองกำลังทางเรือ ASEAN นั้น จะต้องได้รับความร่วมมือจากทุกชาติสมาชิกที่ได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน โดยประเทศที่มีขีดความสามารถของกำลังทางเรือสนับสนุนอุปกรณ์และประสานการส่งกำลังบำรุงร่วมกัน เพื่อในท้ายที่สุดแล้ว กองกำลังทางเรือของ ASEAN จะเป็นกองกำลังที่เป็นมาตรฐาน ได้รับการยอมรับในเวทีโลก และเป็นหน่วยสนับสนุนในการรักษาความมั่นคงและแก้ปัญหาของภูมิภาคได้จริง

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

การต่างประเทศ, กระทรวง. แผนงานการจัดตั้งประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน
ASEAN Political – Security Community (APSC) Blueprint. กรุงเทพฯ : บริษัท
เพจแมคเกอร์ จำกัด, ๒๕๕๓.

สิริ กระจ่างเนตร์, พลเรือเอก. ยุทธศาสตร์ทางเรือ. กองทัพเรือ.

วารสารและหนังสือพิมพ์

สุรชาติ บำรุงสุข, “ความมั่นคงร่วมสมัย : Contemporary Security”, จุดสารความมั่นคงศึกษา ฉบับที่
๕๕ – ๑๐๒, ๒๕๕๕, หน้า ก.

วิทยานิพนธ์ รายงานการวิจัย เอกสารวิจัย

เผด็จศักดิ์ จารยะพันธุ์ และคณะ. “ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล : สถานการณ์และข้อเสนอ”.
รายงานการวิจัย. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, ๒๕๕๐.

กฎหมาย

“อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.๑๙๘๒”, หน้า ๖.

เอกสารไม่ตีพิมพ์

ยุทธการทหารเรือ, กรม. “บันทึกข้อความ ที่ กท ๐๕๐๕/๑๕๓๑ เรื่อง รายงานผลการประชุมคณะทำงาน
ผู้เชี่ยวชาญด้านความมั่นคงทางทะเลในกรอบ ADMM – Plus”. ๑๒ กันยายน
เลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติ, สำนัก .“ยุทธศาสตร์ความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล พ.ศ.๒๕๕๕ -
๒๕๕๘”.

ภาษาต่างประเทศ

Books

- A. Roberts and B.Kingsbury. "Introduction: The UN's Role in International Society since 1945",
in A. Roberts and B. Kingsbury (eds.) United Nations, Divided World. Oxford :
Clarendon Press, 1993.
- Mahan, Alfred Thayer. The Influence of Sea Power Upon History 1660–1783. Boston : Little Brown,
1890.
- Mahan, Alfred Thayer. The Influence of Sea Power upon History, 1660-1780. New York : Dover
Publications, 1887.
- Barry D. Hunt. The strategic thought of Sir Julian S. Corbett. in J. B. Hattendorf and R.S.Jordan (eds),
Maritime Strategy and the Balance of Power: Britain and America in the Twentieth
century. London, 1989.
- Catherine Z. Raymond and Arthur Morrien, Security in the Maritime Domain and Its Evolution Since 9/11
in Rupert Herber-Burns, Sam Bateman, and Peter Lehr (eds), Lloyd's MIU Handbook of
Maritime Security. London : CRC Press, 2008.
- Council for Security Cooperation in Asia Pacific. CSCAP Memorandum No. 3. 2011.
- Council for Security Cooperation in Asia Pacific. CSCAP Memorandum No. 6. The Practice of the
Law of the Sea in the Asia Pacific. 2011.
- Council for Security Cooperation in Asia Pacific, CSCAP Memorandum No. 8. 2012.
- Geoffrey Till. Sea Power : A Guide for the Twenty – First Century. London: Frank Cass, 2004.
- Geoffrey Till. Sir Julian Corbett and the Twenty-First Century : Ten Maritime Commandments in
Mike Lawrence Smith and Matthew R. W. Uttley, (eds.) The Changing of Maritime
Power. London : Macmillan Press, 1999.
- J. Morgenthau. Politics Among Nations : Struggle for Power and Peace 7th Ed. Boston : McGraw Hill, 2006.
- L. Mwangabi. The Theory of Collective Security and It's Limitations in Explaining International
Organization (A Critical Analysis). n.p., n.d..

Philip A. Crowl, Alfred Thayer Mahan : The Naval Historian in Peter Paret, (ed.), Markers of Modern Strategy : from Machiavelli to the nuclear age. New Jersey : Princeton University Press, 1986.

Sea Power Centre. Australian Maritime Doctrine. Canberra : Sea Power Centre, 2010.

United Nations Secretary-General. Report on Oceans and the Law of the Sea 2008. 2008.

Electronic Data Base

Hillary R. Clinton. “Remarks at Press at National Convention Center Hanoi Vietnam on July 23,2010”, Available : <http://www.state.gov/secretary/rm/2010/07/145095.htm>.

International Maritime Bureau (IMB).“ICC”,Available : <http://www.iccccs.org/main/news.php?newsid=76>.

Menon, Shiv Shankar. “The Evolving Balance of Power in Asia”,<http://www.iiss.org/conferences/global-strategic-review/global-strategic-review2009/plenary-sessions-and-speeches-2009/fifth-plenary-session-shiv-shankar-menon>.

Sam J. Tangredi (ed),“Globalization and Maritime Power”. Available : IISS Global Strategic Review : The New Geopolitics, Geneva, September 13, 2009”. Available : [http://www.ndu.edu/inss/books/books_2002/Globalization_and_Maritime power](http://www.ndu.edu/inss/books/books_2002/Globalization_and_Maritime_power).

Thachuk and Tangredi, Transnation Threats and Maritime Responses, in Sam J. Tangredi (ed), Globalization and Maritime Power. Available : [http://www.ndu.edu/inss/books/books_2002/Globalization_and_Maritime power](http://www.ndu.edu/inss/books/books_2002/Globalization_and_Maritime_power).

Whitehouse. “The National Strategy for Maritime Security”. Available : http://www.whitehouse.gov/homeland/maritime_security.html.

Journals and Newspapers

B. Mitchell Simpson. The Development of Naval Thought 3rd ed., Naval War College Press.1977, p.xi.

Chris Rahman. Concept of Maritime Security: A Strategic perspective on alternative visions for good order and security at sea. with policy implications for New Zealand”, Discussion Paper No.07/09 Centre for Strategic Studies: New Zealand, Victoria University of Wellington. pp.31-32.

- Chris Rahman. Naval Cooperation and Coalition Building in Southeast Asia and Southwest Pacific: Status and prospect. Royal Australian Navy, Sea Power Centre and Centre for Maritime Policy Working Paper No. 7. October 2001, p.29.
- H. C. Johnson and G. Niemeyer. Collective Security: The validity of an Ideal. International Organization. Vol. 8, 1954, pp.19-20.
- John F. Bradford. The growing prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia. Naval War College Review. Vol. 58, No.3, Summer 2005, p.71.
- K. Tianuwan. ASEAN: A Regional Collective Security Strategy: Will the NATO Model Work?, Naval War College. 1997, p.12.
- M. Moodie. Cooperative Security: Implications for National Security and International Relations, Cooperative Monitoring Center Occasional Paper/14. January 2000.
- Mark J. Valencia and James B. Marsh Southeast Asia: Marine Resources Extended Maritime Jurisdiction and Development, Marine Resource Economics. Volume 3, Number 1, 1986, p.4.
- Micool Brooke. Japan's Strategic Interests in the Asia-Pacific, Asian Defence Journal, Vol 6, 2001, p.4. P. Rubig. Multilateralism in the Midst of the Rising Tide of Bilateral and Regional Trade Pacts, Discussion paper, Annual 2011 session of the parliamentary conference on the WTO, Geneva. 21-22 March, 2011.
- R. Henry, C.Osowski, P.Chalk, J.T.Bartis. Promoting International Energy Security Volume 3, Sea - Lanes to Asia Project Air Force RAND, 2012, pp.39-40.
- Rommel C. Banlaoi. Maritime Terrorism in Southeast Asia, Naval War College Review. Vol. 58, No.4, Autumn 2005, p.65.
- Sam Bateman. Joshua Ho, Jane Chan, Good Order at Sea in Southeast Asia. RSIS Policy Paper. 2009, p.14.
- Sam Bateman. Increasing competition in the South China Sea – Need for a new game plan, RSIS Commentaries No.157/2012. 21 August 2012.
- Sam Bateman, Piracy and the Challenge of Cooperative Security and Enforcement Policy, Maritime Studies. March – April 2001, p.18.
- T. Huxley. Singapore and Malaysia : A Precarious Balance, Pacific Review. Vol. 4, No. 1, Autumn 1991.

Non-Published Document

Ramli bin Haji Nik. Maritime Defence Equation in the Enclosed and Semi-enclosed Seas.

Presentation in Maritime Security in Southeast Asia : Maritime Defense Jakarta,
28-30 August 2012.

Sam Bateman. Regional and International Frameworks for Maritime Security Cooperation.

Presented in CSCAP Conference.

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ – สกุล	พลเรือตรี วินัย วิรัชกุล
วัน เดือน ปีเกิด	วันที่ ๑ มกราคม พ.ศ.๒๕๐๒
ประวัติการศึกษา	วิศวกรรมศาสตร์บัณฑิต (ไฟฟ้า) จาก The National Defense Academy of Japan รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต จากมหาวิทยาลัยบูรพา หลักสูตร Surface Warfare Officer ประเทศสหรัฐอเมริกา หลักสูตรเสนาธิการทหารเรือ โรงเรียนเสนาธิการทหารเรือ หลักสูตรเสนาธิการทหารเรือ ประเทศญี่ปุ่น หลักสูตรวิทยาลัยการทัพเรือ หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ประเทศญี่ปุ่น
ประวัติการทำงาน	ผู้บังคับการเรือหลวงเทพา ผู้บังคับการเรือหลวงมกุฎราชกุมาร ผู้อำนวยการกองวิชาการอาวุธและยุทธวิธี ฝ่ายศึกษา โรงเรียนนายเรือ ผู้อำนวยการกองวิชายุทธศาสตร์ ฝ่ายวิชาการ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง ผู้อำนวยการกองการศึกษา กรมกำลังพลทหารเรือ ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผน กรมกำลังพลทหารเรือ รองเจ้ากรมกำลังพลทหารเรือ
ตำแหน่งปัจจุบัน	รองเจ้ากรมกำลังพลทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา การเมือง

เรื่อง กองกำลังทางเรือ ASEAN

ผู้วิจัย พลเรือตรี วินัย วิรัชกุล หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๕๗

ตำแหน่ง รองเจ้ากรมกำลังพลทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การจัดตั้งประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) เพื่อรวมตัวเป็นประชาคมหรือชุมชนเดียวกันภายในปี พ.ศ.๒๕๕๘ ประกอบด้วย ๓ เสาหลัก ได้แก่ ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political and Security Community – APSC) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community – AEC) และประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio – Cultural Community – ASCC) โดยในส่วนของ APSC มีวัตถุประสงค์ให้ประเทศในภูมิภาคอยู่ร่วมกันอย่างสันติ มีเสถียรภาพอย่างรอบด้าน มีกรอบความร่วมมือ เพื่อรองรับภัยคุกคามต่อความมั่นคงทั้งรูปแบบเดิมและรูปแบบใหม่ โดยใช้กลไกทางการเมืองที่มีอยู่แล้วและริเริ่มใหม่ ในการเสริมสร้างความมั่นคงและกำหนดรูปแบบใหม่สำหรับความร่วมมือด้านความมั่นคงในทุกด้าน รวมถึงการส่งเสริมความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเล

สำหรับแผนงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทะเลร่วมกันและการเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเล นั้น ได้กำหนดให้มีการจัดตั้งเวทีการประชุมหารือ การประยุกต์ใช้แนวทางรอบด้านในเรื่องความปลอดภัยในการเดินเรือ ความมั่นคงของทรัพยากรทางทะเล ซึ่งมีกิจกรรมทั้งการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร และการร่วมกันป้องกันภัยคุกคามรูปแบบใหม่มากกว่าการปฏิบัติการทางทหารตามรูปแบบเดิม อันได้แก่ การกระทำผิดกฎหมายในทะเล อาชญากรรมข้ามชาติ การก่อการร้ายทางทะเล การกระทำอันเป็นโจรสลัด และการต่อต้านภัยพิบัติทั้งที่เกิดจากมนุษย์และธรรมชาติ เป็นต้น

จากวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งและพัฒนาการความร่วมมือที่ผ่านมา ทำให้เห็นได้ว่ามีปัจจัยหลายประการที่สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติในการจัดตั้งสหภาพยุโรป (EU) และสหภาพแอฟริกัน (AU) ประกอบด้วยแนวโน้มของภัยคุกคามของภูมิภาคในปัจจุบันให้ความสนใจกับภัยคุกคามรูปแบบใหม่มากขึ้น รวมทั้งการเข้ามามีบทบาทในการพัฒนาความมั่นคงของประเทศมหาอำนาจที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้

หน่วยงานด้านความมั่นคงของประเทศสมาชิก ต้องเตรียมการและสร้างกลไกความร่วมมือที่มีประสิทธิภาพตอบสนองต่อปัญหาดังกล่าว ทั้งนี้ในส่วนของการรักษาความมั่นคงทางทะเล ประเทศไทยควรต้องมีบทบาทที่สำคัญในการจัดตั้งและขับเคลื่อนกองกำลังทางเรือของอาเซียน (ASEAN Naval Force: ASEAN NAVFOR) ที่มีกำลังเรือรบจากหลายชาติเข้าร่วมปฏิบัติงานร่วมกัน ภายใต้ข้อกำหนดหรือ Procedure ที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งความร่วมมือนี้จะต้องมีการเตรียมการให้พร้อมตั้งแต่ปัจจุบัน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. ทราบสถานะแวดล้อมด้านความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะที่จะมีผลต่อการรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียน

๒. ทราบบทบาทและความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลของประชาคมอาเซียน

๓. ได้แนวทางในการจัดตั้ง กองกำลังทางเรือ ASEAN และแนวทางบริหารจัดการในภาพกว้าง

ขอบเขตของการวิจัย

ศึกษาเฉพาะในกรอบความร่วมมือของประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน เพื่อนำไปสู่ความร่วมมือในการจัดตั้งกองกำลังทางเรือ ASEAN ภายใต้ภารกิจที่รองรับภัยคุกคามต่อความมั่นคงทางทะเลของกลุ่มประเทศสมาชิก สำหรับรูปแบบในการจัดตั้งกองกำลังจะเป็นเพียงการเสนอแนวคิดหรือหลักการในภาพกว้าง โดยไม่ลงลึกในรายละเอียดของผังการจัดและการบริการจัดการกองกำลัง

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยศึกษาวิเคราะห์จากข้อมูลที่เป็นรายงาน ตำรา เอกสารทางราชการ และข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต ร่วมกับประสบการณ์ของผู้วิจัยที่ได้รับจากปฏิบัติงานมา วิเคราะห์และสังเคราะห์ให้เห็นถึงแนวทางและบทบาทที่ประเทศไทยและกองทัพเรือต้องดำเนินการ

ผลการวิจัย

จากการตรวจสอบสภาพแวดล้อมทางทะเลในภูมิภาค สามารถสรุปเป็นประเด็นที่ไปสู่ความร่วมมือที่แนบแน่นขึ้นและนำไปสู่การจัดตั้งกองกำลังทางเรือของภูมิภาคได้ ดังนี้

๑. การมีผลประโยชน์ทางทะเลร่วมกัน การรวมกลุ่มเป็นประชาคมอาเซียน เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงและปลอดภัยของทะเล เป็นการเพิ่มโอกาสทั้งการแสวงประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเล ทั้ง

จากการใช้เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่ง ทั้งจากการปกป้องและรักษาสีงแวดล้อมทางทะเล เพื่อความมั่นคงของมนุษย์ รวมทั้งกิจกรรมการท่องเที่ยวและนันทนาการทางทะเลและอื่นๆ

๒. ภัยคุกคามร่วม สถานการณ์ของภัยคุกคามในภูมิภาคสรุปได้ว่าเป็นภัยคุกคามที่ไม่มีรัฐชาติใด รัฐชาติหนึ่งสามารถรับมือได้เพียงลำพัง จึงจำเป็นต้องหาแนวทางเพื่อแก้ไขหรือบรรเทาผลกระทบจากภัยคุกคามร่วมของภูมิภาคให้น้อยลงได้แก่

๒.๑ ความขัดแย้งทางทะเลในพื้นที่ทะเลจีนใต้ ซึ่งเป็นทั้งปัญหาการประกาศพื้นที่ทับซ้อนทางทะเลของหลายชาติในพื้นที่ทะเลจีนใต้ และการเสนอตัวเข้ามามีบทบาทและอิทธิพลต่อภูมิภาคของประเทศมหาอำนาจ ทั้งสหรัฐ ฯ และ จีน จนทำให้เกิดความต้อแหลมต่อความมั่นคงของภูมิภาคได้

๒.๒ การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นในทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ที่เป็นปมการคมนาคมขนส่ง เช่น บริเวณช่องแคบมะละกา และสิงคโปร์ บริเวณทะเลชูลู และเซเลเบส และในทะเลจีนใต้ เป็นต้น

๒.๓ การก่อการร้ายทางทะเล แม้จะประเมินว่ามีแนวโน้มค่อนข้างต่ำ แต่ก็ยังเป็นที่ยังกังวลต่อการใช้เส้นทางเดินเรือในภูมิภาค โดยเฉพาะการกระทำต่อแท่นขุดเจาะน้ำมัน และก๊าซธรรมชาติในทะเล รวมทั้งเรือสินค้า และเรือบรรทุกน้ำมัน และก๊าซธรรมชาติ ซึ่งหากเกิดขึ้นแล้วจะส่งผลกระทบต่อและเกิดความตื่นตระหนกอย่างมากต่อประชาคมโลก

๒.๔ การทำประมงที่ผิดกฎหมาย ซึ่งเป็นวิกฤติที่เกิดขึ้นแล้วในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อันเนื่องมาจากความต้องการบริโภคที่มีปริมาณสูง ทำให้เกิดการทำการประมงที่ผิดจากข้อกำหนดและเกินกว่าการทดแทนของธรรมชาติ รวมทั้งความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อมตามแนวชายฝั่ง การทำลายแนวปะการัง การทำลายป่าห้วยทะเล และมลพิษ - สารพิษที่เกิดจากโรงงานอุตสาหกรรมที่ถูกปล่อยลงสู่ทะเล ล้วนเป็นต้นเหตุของปัญหาสัตว์น้ำที่ลดลงทั้งสิ้น

๒.๕ การลักลอบขนยาเสพติด การค้ามนุษย์ การลักลอบขนย้ายอาวุธทางทะเล เป็นปัญหาจากความต้องการสินค้าที่ผิดกฎหมายเหล่านี้ยังมีอยู่อย่างมาก และมาตรการทางบกถูกตรวจสอบมากขึ้น ประกอบกับการรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียนเป็นการเชื่อมโยงภูมิภาคเข้าด้วยกันซึ่งอาจเป็นการเพิ่มช่องทางและโอกาสให้เกิดปัญหาเหล่านี้มากขึ้น

๒.๖ การก่อมลพิษและการเกิดอุบัติเหตุในทะเล การที่กิจกรรมทางทะเลมีจำนวนและปริมาณมากขึ้นจะก่อให้เกิดปัญหามลพิษและการทำลายสิ่งแวดล้อมทางทะเลมีมากขึ้นไปด้วย ทั้งจากปัญหาการทิ้งขยะ โดยผิดกฎหมาย มลพิษจากเรือ อุบัติเหตุจากเรือชนกัน และที่สำคัญ คือ การรั่วไหลของน้ำมัน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลในวงกว้าง

๒.๗ ภัยพิบัติทางธรรมชาติ เนื่องด้วยสภาวะโลกร้อนจากปรากฏการณ์เรือนกระจกทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิศาสตร์และระดับน้ำทะเล ประกอบกับภูมิภาคที่ตั้งอยู่บนรอย

เดือนของเปลือกโลกส่งผลให้ชาติอาเซียนต้องเผชิญกับภัยพิบัติทางธรรมชาติที่มีความรุนแรงสูงขึ้น เช่น พายุ น้ำท่วม ภัยแล้ง คลื่นสึนามิ และอื่น ๆ

๓. ปัจจัยขับเคลื่อนภายนอกอาเซียน อันได้แก่

๓.๑ บทบาทของชาติมหาอำนาจภายนอกภูมิภาค ที่มีอิทธิพลและมีส่วนในผลประโยชน์จากความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งสหรัฐอเมริกา จีน อินเดีย ญี่ปุ่น รวมทั้งออสเตรเลีย ซึ่งส่วนใหญ่จะมียุทธศาสตร์ที่สนับสนุนความร่วมมือของอาเซียน ยกเว้นประเด็นของข้อพิพาทในทะเลจีนใต้

๓.๒ บทบัญญัติและข้อตกลงตามแนวทางของกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นกรอบและบรรทัดฐานของความร่วมมือ เพื่อแก้ไขปัญหาข้อขัดแย้งที่จะมีผลกระทบต่อความมั่นคงของภูมิภาค

๓.๓ กลไกระหว่างประเทศ ที่ปัจจุบันได้มีการพัฒนาขึ้น เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในประเด็นการแก้ไขปัญหาด้านความมั่นคงในมิติต่างๆ

๔. ปัจจัยขับเคลื่อนภายในอาเซียน ซึ่งถือเป็นองค์ประกอบสำคัญที่จะนำไปสู่ความร่วมมือในอนาคต โดยเฉพาะการรวมตัวกันภายใต้คำขวัญ “วิสัยทัศน์เดียว อัตลักษณ์เดียวและประชาคมเดียว” ซึ่งมีองค์ประกอบทั้งความสัมพันธ์ทางการเมืองภายในของประเทศสมาชิก และพัฒนาการในการเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเลของกลุ่มสมาชิก

ในส่วนของบทบาทและความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลของประเทศสมาชิก ASEAN ได้มีความร่วมมือในความสัมพันธ์ทวิภาคีของกำลังทางเรือ ระดับกลาโหม และระดับประเทศ มีลักษณะเป็นโครงข่ายใยแมงมุมมาเป็นเวลานาน ทั้งในการแลกเปลี่ยนการเยี่ยมชมของผู้นำ การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารทางทะเล การฝึกซ้อม การแลกเปลี่ยนกำลังพลด้านการศึกษา และการลาดตระเวนร่วม จนปัจจุบัน ได้มีพัฒนาการในความร่วมมือที่เป็นพหุภาคีมากขึ้น โดยเฉพาะในกรอบของ ASEAN ตามแผนปฏิบัติการฮานอย และแผนปฏิบัติการเวียงจันทน์ ซึ่งเน้นการปฏิบัติตามปฏิญญาว่าด้วยทะเลจีนใต้ ในการส่งเสริมความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาค การจัดทำแผนปฏิบัติการร่วมกัน และการเตรียมการเพื่อเผชิญกับภัยคุกคามรูปแบบใหม่ร่วมกัน ด้วยการใช้ทรัพยากรและศักยภาพทางทหารร่วมกันของ ASEAN ความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมป้องกันประเทศ และความร่วมมือในการลาดตระเวนร่วมในพื้นที่ทางทะเล รวมทั้งยังมีแรงสนับสนุนจากชาติมหาอำนาจนอกภูมิภาค ให้มีการจัดตั้งศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารทางทะเลร่วมกัน และการลาดตระเวนร่วมในพื้นที่ช่องแคบมะละกา และสิงคโปร์ ทั้งนี้ ความร่วมมือที่มีพัฒนาการมากขึ้น ตั้งแต่ระดับผู้ปฏิบัติจนถึงระดับผู้นำของ ASEAN เหล่านี้ จะเป็นปัจจัยส่งเสริม และนำไปสู่การจัดตั้งกองกำลังทางเรือ ASEAN เพื่อพัฒนาความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาค

จากการวิเคราะห์องค์ประกอบทั้งการมีผลประโยชน์ร่วม ภัยคุกคามร่วม ปัจจัยภายนอก และปัจจัยภายในของ ASEAN ร่วมกับบทบาทและความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเลของประเทศสมาชิกแล้ว จึงกำหนดเป็นภารกิจที่มีความเหมาะสม สอดคล้องกับสถานการณ์ ให้กับกองกำลังทางเรือของภูมิภาคต้องปฏิบัติได้ ดังนี้

๑. การรักษาเสถียรภาพในทะเลจีนใต้ โดยมุ่งเน้นเป็นการผ่อนคลายความตึงเครียดระหว่างอาเซียนกับจีน ภายใต้กรอบความร่วมมือของปฏิญญาว่าด้วยทะเลจีนใต้ (DOC) ได้แก่ การปกป้องทรัพยากรทางทะเล การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล การค้นหาและช่วยเหลือ และการต่อต้านภัยคุกคามข้ามชาติ รวมถึงการแสดงออกทางการทูต ในการผ่อนคลายความตึงเครียดกับจีน

๒. การปราบปรามโจรสลัดและการปล้นในทะเล ซึ่งเป็นภารกิจที่มีการปฏิบัติได้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน โดยเฉพาะในพื้นที่ช่องแคบมะละกา ทะเลจีนใต้ หรือพื้นที่ภายนอกภูมิภาค

๓. การต่อต้านการก่อการร้ายในทะเล ทั้งต่อเส้นทางคมนาคมขนส่ง เรือสินค้า และแท่นขุดเจาะกลางทะเล

๔. การควบคุมการทำประมงผิดกฎหมาย ซึ่งเป็นภัยต่อทรัพยากรทางทะเล รวมถึงการป้องกัน ข้อพิพาทที่อาจลุกลามเป็นความขัดแย้งระหว่างประเทศ

๕. การต่อต้านการลักลอบขนสิ่งผิดกฎหมายทางทะเล ทั้งในเรื่องของยาเสพติด อาวุธ การค้ามนุษย์ และอื่นๆ รวมถึงการปฏิบัติการของหน่วยรักษากฎหมาย เพื่อป้องกันข้อขัดแย้งและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน

๖. การควบคุมมลพิษในทะเล รวมทั้งการควบคุม การป้องกันและการกำจัด การแพร่กระจายของน้ำมัน และสารพิษ สนับสนุนในการอนุรักษ์และปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล

๗. การช่วยเหลือและบรรเทาภัยพิบัติ ซึ่งปัจจุบันถูกกำหนดให้เป็นภารกิจของกำลังทหาร โดยกองกำลังทางเรือ ASEAN อาจใช้กรอบความร่วมมือระดับต่างๆ เป็นเครื่องมือสนับสนุนในการช่วยเหลือและบรรเทาภัยพิบัติรูปแบบต่างๆที่เกิดขึ้น

สำหรับแนวทางในการจัดการตั้งกองกำลังทางเรือ ที่ตอบสนองความต้องการของสมาชิก ASEAN นั้น จำเป็นจะต้องยกระดับความสำคัญของการรักษาความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาคให้เป็นที่ยอมรับ และได้รับความเห็นชอบในระดับของการประชุมผู้นำอาเซียน จากนั้นจึงเข้าสู่กระบวนการของการจัดตั้งคณะทำงานร่วมในการจัดตั้งกองกำลังทางเรือ ซึ่งต้องมีหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านความมั่นคงของรัฐสมาชิก หน่วยงานด้านการต่างประเทศ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกองกำลัง ร่วมกันหารือแนวทางการจัดตั้ง และการบริหารจัดการกองกำลังทางเรือให้มีประสิทธิภาพ เพื่อในสุดท้ายแล้ว กองกำลังทางเรือที่ได้รับการจัดตั้งขึ้น จะมีทั้งองค์ประกอบของกองกำลัง และรูปแบบการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน สามารถปฏิบัติการกิจที่ได้รับมอบให้บรรลุตามเจตนาในการเสริมสร้างและรักษาความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาคได้

ข้อเสนอแนะ

ในฐานะที่ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศก่อตั้ง ASEAN ดังนั้น เพื่อความมั่นคงของ ASEAN ในอนาคต จึงควรจะได้แสดงบทบาทในการสนับสนุนให้มีการจัดตั้งกองกำลังทางเรือ ASEAN เพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านความมั่นคงและปลอดภัยทางทะเลของภูมิภาค สำหรับการดำเนินการตามเป้าหมายในฐานะรัฐบาลไทยนั้น ควรต้องมีความชัดเจนในการปรับปรุงโครงสร้าง กระบวนการและกฎหมายบางส่วน ให้สามารถดำเนินการตามกรอบ APSC Blueprint และสามารถสนับสนุนในการส่งกำลังเข้าร่วมและจัดตั้งกองกำลังทางเรือ รวมถึงการสนับสนุนงบประมาณในการเตรียมและการปฏิบัติการของกองกำลังทางเรือของ ASEAN ด้วย โดยที่กองทัพเรือในฐานะหน่วยปฏิบัติจะต้องมีการเตรียมการทั้งการปรับปรุงโครงสร้างหน่วย ปรับแนวทางการจัดหายุทโธปกรณ์ โดยยึดหลักตามมาตรฐานสากล มีการพัฒนากำลังพลและปรับปรุงมาตรฐานการฝึก ให้มีความพร้อมตามภารกิจหน้าที่ ที่จะได้รับใหม่ในการเป็นส่วนหนึ่งของกองกำลังทางเรือ ASEAN เพื่อให้ในท้ายที่สุดแล้ว กองกำลังทางเรือ ASEAN จะเป็นหน่วยกำลังที่มีศักยภาพ ในการส่งเสริมและรักษาความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาค ตอบสนองทันต่อภัยคุกคามรูปแบบต่างๆ ที่กำลังจะเกิดมากขึ้นในอนาคต