

กฎหมายและหน่วยงานสากลทางทะเลที่รองรับต่อภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเลและขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่เกี่ยวข้องกับกองทัพเรือ

พล.ร.ต.สมเจตน์ คงรอด

กล่าวนำ

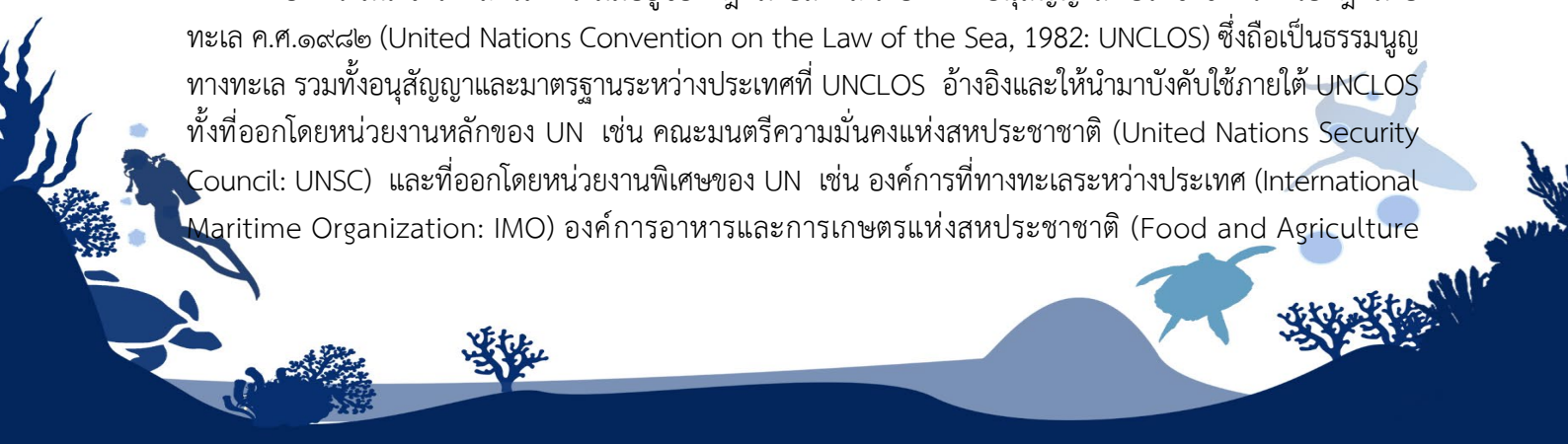
เศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy หรือเศรษฐกิจภาคทะเล) เกิดขึ้นครั้งแรกในการประชุม United Nations Conference on Sustainable Development หรือที่เรียกกันย่อๆว่า “RIO+20” ในปี ค.ศ. ๒๐๑๒ ณ กรุงริโอเดจาเนโร บราซิล เป็นแนวคิดที่นำเอาความยั่งยืนมาประยุกต์ใช้กับสิ่งแวดล้อมทางทะเลในกิจกรรมทางทะเล ได้แก่ การเดินเรือ การขนส่ง การท่องเที่ยว การแสวงหาทรัพยากรที่อยู่ในทะเล เช่น สัตว์ทะเล แร่ธาตุ น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และพลังงานต่างๆ โดยให้เกิดความสมดุลทั้งระบบเศรษฐกิจ และระบบนิเวศ ควบคู่กัน ทั้งนี้ โดยมีความมั่นคงทางทะเล เป็นตัวขับเคลื่อน และมีกฎหมายเป็นกรอบหรือกฎเกณฑ์ในการควบคุม การดำเนินกิจกรรมทางทะเลดังกล่าว โดยไทยได้แสดงเจตจำนงที่จะปฏิบัติตามแนวคิดนี้อย่างจริงจังต่อ เวทีองค์การสหประชาชาติ (United Nations: UN) ด้วย

ในส่วนของอาเซียน ที่ประชุมสุดยอดอาเซียน ได้ให้การรับรองปฏิญญาผู้นำอาเซียนว่าด้วยเศรษฐกิจภาคทะเล (ASEAN Leaders’ Declaration on the Blue Economy) เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนกับภาคีภายนอก โดยมุ่งเน้นการใช้ประโยชน์และบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืน ภายใต้กรอบกฎหมายสากล (กฎหมายระหว่างประเทศ)

สำหรับประเทศไทย ได้ดำเนินการเข้าเป็นภาคีกฎหมายสากลจำนวนหนึ่ง และมีความร่วมมือกับองค์กรสากลในการควบคุมพฤติกรรมในการใช้ทะเลของรัฐต่างๆ คนสัญชาติไทยและคนต่างชาติที่ตกอยู่ภายใต้เขตอำนาจรัฐไทยไม่ให้กระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนข้อห้ามต่างๆ อันจะส่งผลเชิงลบต่อความมั่นคงทางทะเลและเศรษฐกิจสีน้ำเงิน รวมทั้งออกกฎหมายภายในอนุวัติการ (Implementation) ตามระบอบทวินิยม (Dualism) ที่ไทยยึดถือรองรับกฎหมายสากลที่ไทยเป็นภาคีดังกล่าวเป็นส่วนใหญ่แล้ว นอกจากนี้แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนย่อยการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจภาคทะเลของแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลฯ ได้ให้ความสำคัญกับการรักษาความหลากหลายทางชีวภาพและความสมบูรณ์ของระบบนิเวศบนพื้นฐานของการพัฒนาเศรษฐกิจภาคทะเล (หรือ Blue Economy) โดยมีศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล หรือ ศรชล. เป็นหน่วยปฏิบัติ และกองทัพเรือเป็นเจ้าภาพในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามแผน

การนี้ กองทัพเรือได้นำกรอบแนวคิดในเรื่อง Blue Economy มาใช้ในช่วงการเป็นประธานร่วมกับกระทรวงกลาโหมสหรัฐฯ ในคณะทำงานผู้เชี่ยวชาญด้านความมั่นคงทางทะเลในกรอบการประชุมกระทรวงกลาโหมสหรัฐอเมริกาในการประชุมคณะทำงานผู้เชี่ยวชาญด้านความมั่นคงทางทะเลในกรอบการประชุมรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมอาเซียนและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมประเทศคู่เจรจา (ADMM Plus-EWG on MS) เมื่อ ๑ กรกฎาคม พ.ศ.๒๕๖๔ รวมทั้งในการประชุม Indian Ocean Naval Symposium (IONS) ในปลายปี พ.ศ.๒๕๖๖ ที่กองทัพเรือจะเป็นเจ้าภาพ ยังได้มีการบรรจุแนวคิดเรื่องนี้ไว้ด้วย

บทความนี้ จะได้กล่าวถึงความมีอยู่ของกฎหมายสากล โดยเฉพาะอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.๑๙๘๒ (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: UNCLOS) ซึ่งถือเป็นธรรมนูญทางทะเล รวมทั้งอนุสัญญาและมาตรฐานระหว่างประเทศที่ UNCLOS อ้างอิงและให้นำมาบังคับใช้ภายใต้ UNCLOS ทั้งที่ออกโดยหน่วยงานหลักของ UN เช่น คณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ (United Nations Security Council: UNSC) และที่ออกโดยหน่วยงานพิเศษของ UN เช่น องค์การที่ทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) องค์การอาหารและการเกษตรแห่งสหประชาชาติ (Food and Agriculture



Organization of the United Nations: FAO) โครงการสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติ (United Nations Environment Programme: UNEP) รวมทั้งกฎบัตรและสนธิสัญญาอาเซียนที่เกี่ยวข้อง และจะได้กล่าวถึงความมียู่ของกฎหมายภายในที่อกรองรับกฎหมายสากลดังกล่าวเพื่อให้กฎหมายสากลนั้นๆ มีผลบังคับใช้ที่แน่นอนชัดเจน นอกจากนี้จะได้กล่าวถึงหน่วยงานสากลที่เกี่ยวข้อง เพื่อทราบกรอบอำนาจหน้าที่และความร่วมมือในด้านต่างๆ ทั้งนี้ เพื่อให้การกำหนดนโยบายทางทะเล และจัดทำแนวทางการดำเนินการในส่วนที่กองทัพเรือต้องปฏิบัติ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และบรรลุวัตถุประสงค์ตามแนวคิด Blue Economy ของไทย ภูมิภาค และโลกต่อไป กฎหมายสากลทางทะเลที่รองรับต่อกฎคุ้มครองความมั่นคงทางทะเลและขับเคลื่อนแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่เกี่ยวข้องกับกองทัพเรือ

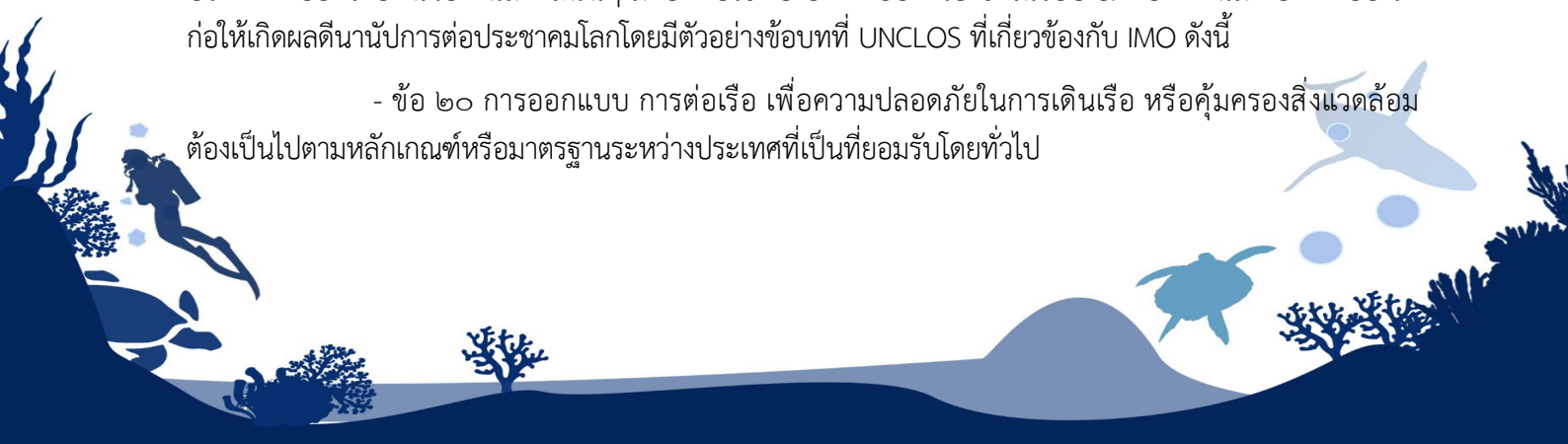
จากแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ท้าทายของไทยต่อเวทีภูมิภาค และ UN ปฏิญญาผู้นำอาเซียนว่าด้วยเศรษฐกิจภาคทะเล ภารกิจของกองทัพเรือตามกฎหมายที่ให้อำนาจ และแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ข้างต้น สามารถแบ่งกฎหมายสากลรองรับกฎคุ้มครองความมั่นคงทางทะเลและขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินเกี่ยวข้องกับกองทัพเรือ ได้เป็น ๒ กลุ่มใหญ่ๆ คือ กลุ่มอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ (UNCLOS) และกฎหมายที่ออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และกลุ่มกฎหมายสากลอื่นๆ รองรับกฎคุ้มครองความมั่นคงทางทะเลและสนับสนุนเศรษฐกิจสีน้ำเงิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. กลุ่ม UNCLOS และ IMO

๑.๑. อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ (UNCLOS)

UNCLOS พัฒนาการมาจากการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ครั้งที่ ๑ เมื่อ ค.ศ. ๑๙๕๘ ณ กรุงเจนีวา โดยมี พระเจ้าวรวงศ์เธอกรมหมื่นนราธิปพงษ์พันธ์ เป็นประธานการประชุม ปรากฏผลเป็นอนุสัญญา ๔ ฉบับ รวมเรียกว่า “อนุสัญญากรุงเจนีวา ๑๙๕๘ (1958 Geneva Convention on the Law of the Sea)” โดยไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๒๙ เมษายน ๒๐๑๑ แม้ว่าจะถือเป็นความก้าวหน้าอย่างมากของกฎหมายทะเล แต่ยังคงตกลงกันไม่ได้ในเรื่องความกว้างของทะเลอาณาเขต ต่อมาในปี ค.ศ. ๑๙๖๐ ได้มีการประชุมในประเด็นนี้อีกครั้ง แต่ก็ยังไม่สามารถตกลงกันได้ จนกระทั่งมีการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ครั้งที่ ๓ ในปี ค.ศ. ๑๙๘๒ จึงได้บรรลุข้อตกลงในเรื่องความกว้างของทะเลอาณาเขตว่ามีความกว้างไม่เกิน ๑๒ ไมล์ทะเล นอกจากนี้ยังเพิ่มเติมเรื่องใหม่ๆ ให้มีความทันสมัยอีกมากมาย ปรากฏผลเป็น UNCLOS ในปัจจุบัน โดยไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๑๔ มิถุนายน ๒๐๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๔) UNCLOS ประกอบด้วย ๓๒๐ ข้อบท กับ ๙ ผนวก มีเนื้อหาสาระสำคัญเกี่ยวกับอาณาเขตทางทะเล อันได้แก่ ทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ ไหล่ทวีป ทะเลหลวง และบริเวณพื้นน้ำ) และสิทธิหน้าที่ของรัฐต่างๆ ในแต่ละเขตทางทะเล เสรีภาพในการผ่าน สิทธิของเรือรบ สิทธิการขึ้นตรวจสิทธิการไล่ตามติดพัน การแสวงหาและสงวนรักษาทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล การคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล การพัฒนาและการถ่ายทอดเทคโนโลยีทางทะเล และการระงับข้อพิพาท ถือเป็นอนุสัญญาที่รวบรวมประเด็นทางการบริหารจัดการทะเล และการควบคุมการกิจกรรมทางทะเลในทุกด้าน ยกเว้นการใช้กำลัง สงครามทางทะเล และปฏิบัติการป้องกันประเทศ นอกจากนี้ในประเด็นที่เป็นรายละเอียดด้านเทคนิคที่จะมีหน่วยงานสากลอื่นออกกฎหมายหรือมาตรฐานระหว่างประเทศควบคุมดูแลเป็นการเฉพาะอยู่แล้ว เช่น การเดินเรือ สิ่งแวดล้อม และการประมง เป็นต้น UNCLOS ได้เปิดช่องให้นำอนุสัญญาหรือมาตรฐานระหว่างประเทศที่ออกโดยหน่วยงานสากลนั้นๆ มาบังคับใช้กับ UNCLOS ด้วย ซึ่งในรอบ ๔๐ ปีที่ผ่านมา UNCLOS ได้ก่อให้เกิดผลดีนานับการต่อประชาคมโลกโดยมีตัวอย่างข้อบทที่ UNCLOS ที่เกี่ยวข้องกับ IMO ดังนี้

- ข้อ ๒๐ การออกแบบ การต่อเรือ เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ หรือคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานระหว่างประเทศที่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป



- ข้อ ๓๙ การผ่านช่องแคบต้องละเว้นการคุกคาม บุรณภาพแห่งดินแดนตามกฎหมายบัตรสหประชาชาติ และปฏิบัติตามทางปฏิบัติระหว่างประเทศที่ยอมรับกันโดยทั่วไปเกี่ยวกับความปลอดภัยในทะเล เรือโดนกัน การป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษจากเรือ

- ข้อ ๔๑ การกำหนดช่องทางเดินเรือ รัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบต้องยื่นข้อเสนอต่อองค์กรระหว่างประเทศที่มีอำนาจ เพื่อให้การยอมรับ

- ข้อ ๖๐ การสร้าง รือถอนสิ่งติดตั้ง ต้องคำนึงถึงมาตรฐานระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับกัน โดยทั่วไปซึ่งองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศที่มีอำนาจกำหนดขึ้น

- ข้อ ๙๔ รัฐเจ้าของธงต้องออกมาตรการให้นายเรือ เจ้าหน้าที่ ลูกเรือ มีความรอบรู้และปฏิบัติตาม ข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล การควบคุมภาวะมลพิษทางทะเล และการบำรุงรักษาเครื่องมือสื่อสาร ตามวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศที่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป

- ข้อ ๒๑๖ การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับภาวะมลพิษจากการทิ้งเทให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้บังคับซึ่งกำหนดผ่านองค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่มีอำนาจ

- ข้อ ๒๑๗ การบังคับใช้กฎหมายโดยรัฐเจ้าของธง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้บังคับซึ่งกำหนดผ่านองค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่มีอำนาจ

- ข้อ ๒๑๘ การบังคับใช้กฎหมายโดยรัฐเจ้าของท่าเรือ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้บังคับซึ่งกำหนดผ่านองค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่มีอำนาจ

- ข้อ ๒๒๒ การบังคับใช้กฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับภาวะมลพิษทางอากาศให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้บังคับซึ่งกำหนดผ่านองค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่มีอำนาจ

๑.๒ กฎหมายที่ออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

IMO ในฐานะองค์การทางทะเลที่มีอำนาจตามที่ UNCLOS อ้างอิง ได้ออกกฎหมายเพื่อรองรับ ภัยความมั่นคงทางทะเล และสนับสนุน แนวคิด Blue Economy รวมทั้งสิ้น ๕๙ ฉบับ โดยอาจแบ่งออกเป็น ๕ ด้าน คือ ด้านความปลอดภัยและความมั่นคงทางทะเล (Maritime and Security Safety and Ship/Port Interface) ด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Pollution) ด้านความรับผิดชอบและการชดเชยค่าเสียหาย (Liability and Compensation) ด้านอื่นๆ และด้านการจัดตั้งองค์การ IMO โดยมีรายละเอียดของชื่อกฎหมายที่มีอยู่ ดังนี้

๑.๒.๑ ด้านความปลอดภัยและความมั่นคงทางทะเล

๑) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเล ค.ศ.๑๙๗๔ (International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974) เป็นกฎหมายหลักของ IMO ฉบับหนึ่ง ซึ่งไทยเข้าเป็นภาคี เมื่อ ๑๘ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๒๗ และแก้ไข พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.๒๕๕๖ และออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๑๕) พ.ศ.๒๕๒๘ รองรับแล้ว โดยมีพิธีสาร/ประมวลข้อบังคับ ภายใต้ SOLAS, 1974 อีก ๓ ฉบับ คือ

- พิธีสาร ค.ศ.๑๙๗๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเล (Protocol of 1978 to the International Convention for the Safety of Life at Sea SOLAS Protocol, 1974))

- พิธีสาร ค.ศ.๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเล (Protocol of 1988 to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS Protocol 1974))

- ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ (International Ship and Port Facility Security Code: ISPS Code) กำหนดให้เรือและท่าเรือระหว่างประเทศที่อยู่ในบังคับ ต้องมีการปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ เพื่อป้องกันภัยคุกคามการก่อการร้ายหรือการกระทำอันเป็นโจรสลัดหรือการกระทำอื่นใดอันอาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำ เป็นกฎหมายความมั่นคง ที่มีผลบังคับใช้วัน ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๔๗ หลังจากเหตุการณ์การก่อการร้าย วันที่ ๑๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๔๔

๒) อนุสัญญาว่าด้วยกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ.๑๙๗๒ (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972) ไทยเข้าเป็นภาคี เมื่อ ๖ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๒๒ และออก พ.ร.บ.ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ.๒๕๒๒ และกฎกระทรวง (พ.ศ.๒๕๒๒) รองรับแล้ว

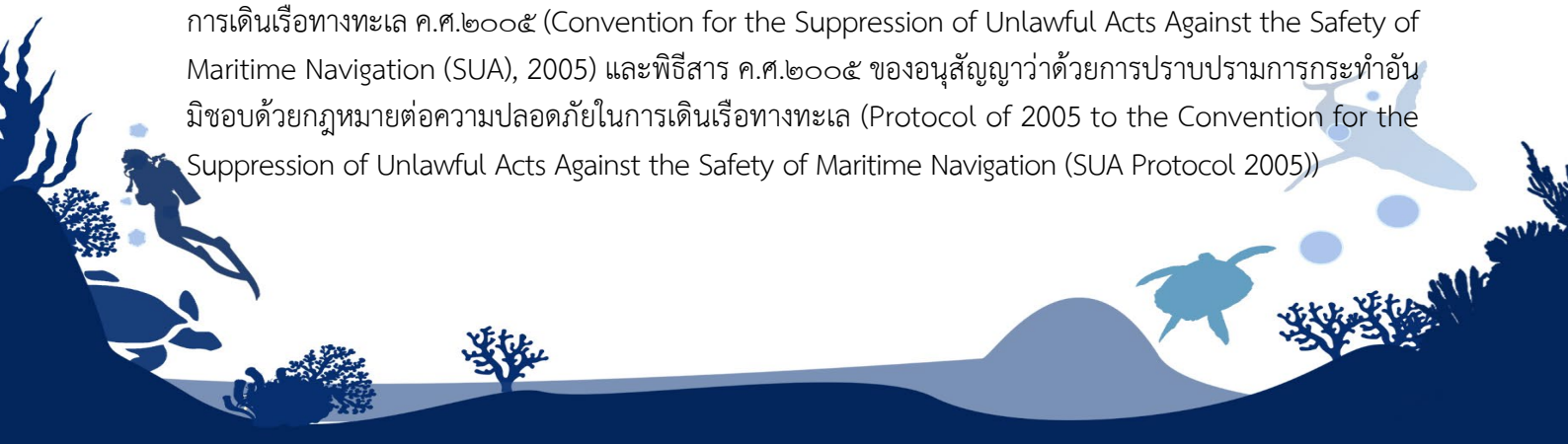
๓) อนุสัญญาว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ ค.ศ.๑๙๖๕ (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL), 1965) ไทยเป็นภาคี เมื่อ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ.๒๕๓๔ และแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.๒๕๕๖ และออกระเบียบกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ว่าด้วยการรายงานการเข้ามาหรือออกไปของเรือในเมืองท่า หรือเขตท่าเรือใดๆ ในน่านน้ำไทย และการออกไปอนุญาตเรือออก จากท่า พ.ศ. ๒๕๔๗ รองรับแล้ว

๔) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ.๑๙๖๖ (International Convention on Load Lines (LL), 1966) ไทยเป็นภาคีเมื่อ ๓๐ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๑๑ และแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.๒๕๕๖ และอนุบัญญัติรองรับ เช่น กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๒๐) พ.ศ.๒๕๓๕ และข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียม การตรวจและการออกไปสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก พ.ศ. ๒๕๖๕ รองรับแล้ว และมีพิธีสารภายใต้ LL, 1966 อีก ๑ ฉบับ คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ.๑๙๘๘ (Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines (Load Lines Protocol 1988))

๕) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล ค.ศ.๑๙๗๙ (International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), 1979) ไทยมีแผนที่จะเข้าเป็นภาคี และได้มีการจัดตั้งหน่วยงานและออก พ.ร.บ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.๒๕๕๐ พ.ร.บ.ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.๒๕๕๐ และ พ.ร.บ.การแพทย์ฉุกเฉิน พ.ศ.๒๕๕๐ รองรับแล้ว

๖) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ.๑๙๘๘ (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA), 1988) ปัจจุบันประเทศไทยมีแผนเข้าเป็นภาคี และมีพิธีสาร ค.ศ.๑๙๘๘ ของอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของแท่นที่ติดตั้ง อยู่กับที่บนไหล่ทวีป (Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms located on the Continental Shelf 1988 (SUA Protocol 1988)) ที่ไทยยังไม่เข้าเป็นภาคี

๗) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ.๒๐๐๕ (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA), 2005) และพิธีสาร ค.ศ.๒๐๐๕ ของอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล (Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA Protocol 2005))



๘) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่ปลอดภัย ค.ศ.๑๙๗๒ (International Convention for Safe Containers (CSC), 1972) และข้อแก้ไข ค.ศ.๑๙๙๓ ของอนุสัญญาว่าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่ปลอดภัย (Amendments 1993 to International Convention for Safe Containers) ปัจจุบันมีประเทศภาคีทั้งสิ้น ๔๐ ประเทศ โดยประเทศไทยยังไม่ได้เป็นภาคี

๙) อนุสัญญาว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ.๑๙๗๖ (Convention on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT), 1976) ไทยเข้าเป็น ภาคีแล้ว

๑๐) ความตกลงด้านการปฏิบัติการเกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ.๑๙๗๖ (Operating Agreement on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT OA), 1976) ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๑๔ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๓๓ ทั้งนี้ โดยมีข้อแก้ไขเพิ่มเติมอีก รวม ๔ ฉบับ คือ ข้อแก้ไข ค.ศ.๑๙๙๔ ของอนุสัญญาว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendments 1994 to International Maritime Satellite Organization) ข้อแก้ไข ค.ศ.๑๙๙๘ ของอนุสัญญาว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendments 1998 to International Maritime Satellite Organization) ข้อแก้ไข ค.ศ.๒๐๐๖ ของอนุสัญญาว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendments 2006 to International Maritime Satellite Organization) และข้อแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ.๒๐๐๘ (Amendments 2008 to International Maritime Satellite Organization)

๑๑) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ.๑๙๗๘ (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978) ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๑๙ มิถุนายน พ.ศ.๒๕๔๐ และแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.๒๕๕๖ และออกอนุบัญญัติ เช่น ข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือ พ.ศ.๒๕๕๗ รองรับแล้ว

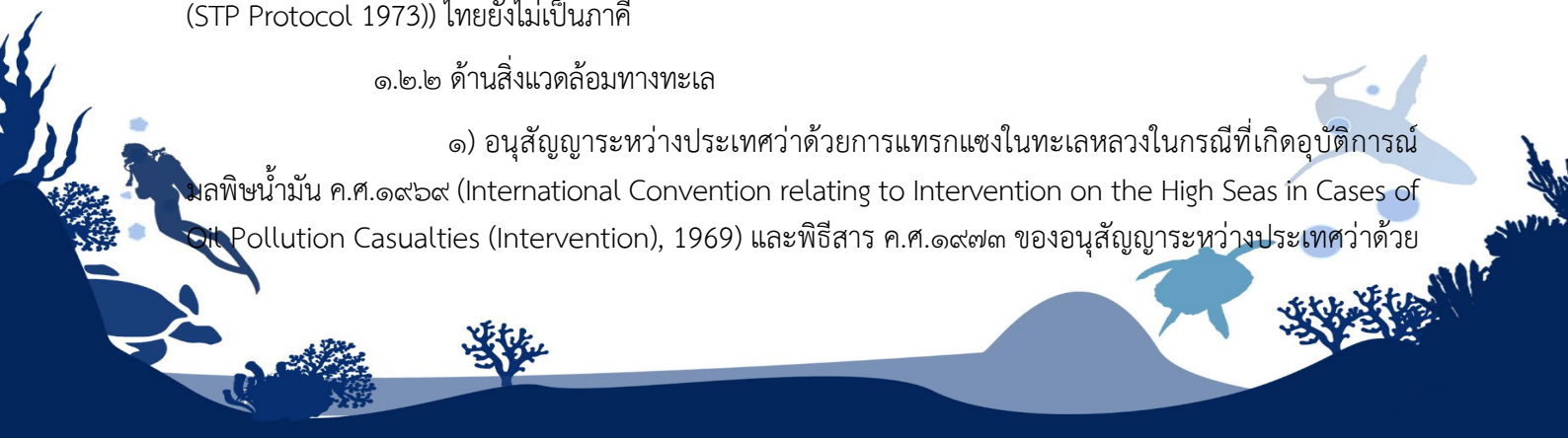
๑๒) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามของคนประจำเรือประมง ค.ศ.๑๙๙๕ (International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995) ไทยยังไม่มีเป็นภาคี

๑๓) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของเรือประมง กระทำ ณ เมืองทอริโมลินอส ค.ศ.๑๙๗๗ (Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels (SFV) 1977) และพิธีสาร ค.ศ.๑๙๙๓ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของเรือประมง กระทำ ณ เมืองทอริโมลินอส (Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels (SFV Protocol 1993)) ไทยยังไม่มีเป็นภาคี

๑๔) ความตกลงเกี่ยวกับเรือโดยสารการค้าพิเศษ ค.ศ.๑๙๗๑ (Special Trade Passenger Ships Agreement (STP), 1971) และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๓ ว่าด้วยข้อกำหนดเกี่ยวกับที่ว่างบนเรือ สำหรับเรือโดยสารการค้าพิเศษ (Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships 1973 (STP Protocol 1973)) ไทยยังไม่มีเป็นภาคี

๑.๒.๒ ด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเล

๑) อนุสัญญาว่าด้วยการแทรกแซงในทะเลหลวงในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุมลพิษน้ำมัน ค.ศ.๑๙๖๙ (International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (Intervention), 1969) และพิธีสาร ค.ศ.๑๙๗๓ ของอนุสัญญาว่าด้วย



การแทรกแซงในทะเลหลวงในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุการรั่วไหลของน้ำมัน (Protocol relating to Intervention on the High Seas in case of Oil Pollution by Substance other than Oil 1973 (Intervention Protocol 1973)) ไทยยังไม่เป็นภาคี

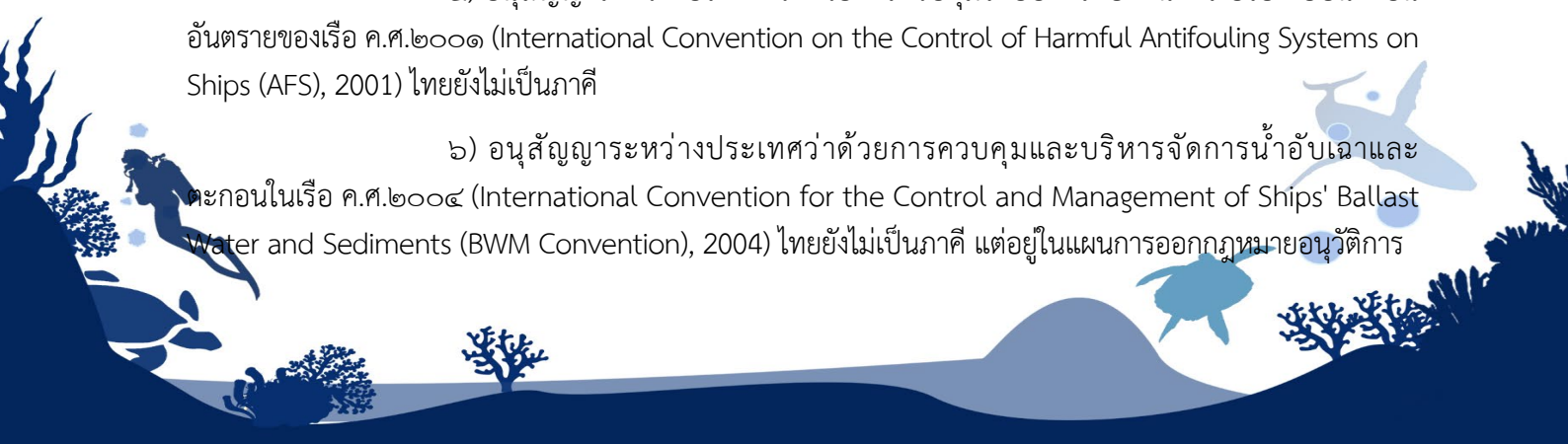
๒) อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางทะเลเนื่องจากการทิ้งวัสดุเหลือใช้และวัสดุอย่างอื่น ค.ศ.๑๙๗๒ (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (London Convention), 1972) และพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๙๖ ของอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเล เนื่องจากการทิ้งวัสดุเหลือใช้และวัสดุอย่างอื่น ค.ศ. ๑๙๗๒ (1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972) ที่ห้ามการทิ้งเทหรือเผาของเสียและวัสดุอื่นลงในทะเล เว้นแต่ได้รับอนุญาตหรือเข้าข้อยกเว้นตามพิธีสารฯ ซึ่งรัฐสภาได้ลงมติเห็นชอบให้ไทยเป็นภาคีพิธีสารลอนดอน ๑๙๖๖ เมื่อ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เนื่องจากพิธีสารลอนดอน ๑๙๖๖ มีเนื้อหาครอบคลุมอนุสัญญา London Convention, 1972 แล้ว และอยู่ระหว่างการจัดทำร่างกฎหมายรองรับ และเข้าเป็นภาคีต่อไป

๓) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 and 1993 relating thereto, MARPOL 73/78) อันเป็นกฎหมายหลักของ IMO อีกฉบับหนึ่ง มุ่งเน้นการป้องกันมลพิษที่เกิดจากเรือหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเรือประกอบด้วย ๖ ภาคผนวก ได้แก่ ภาคผนวกที่ ๑ ข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน ภาคผนวกที่ ๒ ข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมมลพิษจากของเหลวที่มีพิษในปริมาณรวม ภาคผนวกที่ ๓ ข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่ขนส่งทางทะเลในรูปแบบหีบห่อ ภาคผนวกที่ ๔ ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษอันเกิดจากการขจัดสิ่งปฏิกูลจากเรือ ภาคผนวกที่ ๕ ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากขยะบนเรือ และภาคผนวกที่ ๖ ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ โดยไทยเข้าเป็นภาคีแล้ว เมื่อ ๑๕ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๕๐ เฉพาะภาคผนวกที่ ๑ และ ๒ โดยออก พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๕๕๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ.๒๕๓๕ และกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๓๔) พ.ศ. ๒๕๕๑ ที่ออกตามอนุสัญญา MARPOL ภาคผนวกที่ ๑ และ ๒ รองรับ ส่วนภาคผนวกที่ ๕ รัฐสภาให้ความเห็นชอบเข้าเป็นภาคี และออก พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๘) พ.ศ. ๒๕๖๖ และกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๓๔) พ.ศ.๒๕๕๑ รองรับแล้ว สำหรับภาคผนวกที่เหลืออยู่ในแผนการอนุวัติการต่อไป

๔) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการการปฏิบัติการและความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.๑๙๙๐ (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), 1990) และพิธีสาร ค.ศ.๒๐๐๐ ว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการและความร่วมมือในอุบัติเหตุทางมลพิษอันเกิดจากสารอันตรายและมีพิษ (Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances 2000 (OPRC-HNS Protocol 2000)) ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๒๐ เมษายน พ.ศ.๒๕๔๓ และออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. ๒๕๔๗ รองรับอนุสัญญานี้แล้ว

๕) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบการต่อต้านการเปราะเปื้อนที่เป็นอันตรายของเรือ ค.ศ.๒๐๐๑ (International Convention on the Control of Harmful Antifouling Systems on Ships (AFS), 2001) ไทยยังไม่เป็นภาคี

๖) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและบริหารจัดการน้ำอับแฉาและตะกอนในเรือ ค.ศ.๒๐๐๔ (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM Convention), 2004) ไทยยังไม่เป็นภาคี แต่อยู่ในแผนการออกกฎหมายอนุวัติการ



๗) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยและความเหมาะสมของสิ่งแวดล้อมจากการรีไซเคิลเรือเดินทะเล ค.ศ.๒๐๐๙ (The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (Hong Kong SRC), 2009) ไทยยังไม่เป็นภาคี

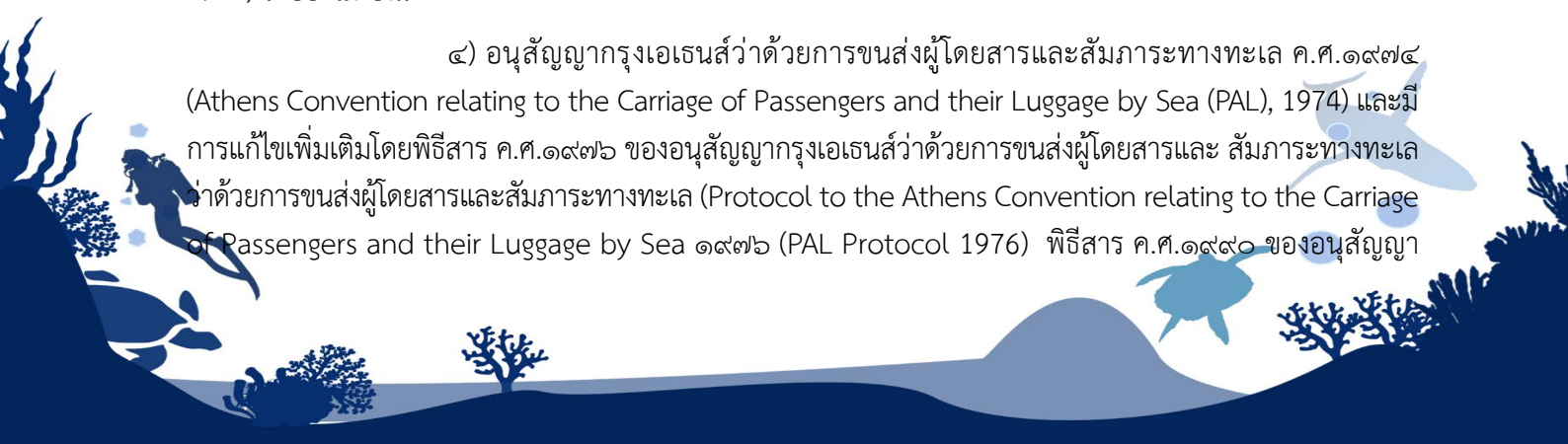
๑.๒.๓. อนุสัญญาด้านความรับผิดชอบและการชดเชยค่าเสียหาย (Liability and Compensation)

๑) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ.๑๙๖๙ (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969) และมีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ค.ศ.๑๙๗๖ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน (Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1976 (CLC Protocol 1976)) และพิธีสาร ค.ศ.๑๙๙๒ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ.๑๙๙๒ (Protocol of ๑๙๙๒ amended the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC Protocol 1992)) ไทยเป็นภาคี CLC Protocol 1992 เมื่อ ๕ มิถุนายน พ.ศ.๒๕๕๐ และออก พ.ร.บ.ความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ.๒๕๖๐ รองรับแล้ว

๒) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ.๑๙๗๑ (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND), 1971) ได้ถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ค.ศ.๑๙๗๖ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศ เพื่อชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมัน (Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1976 (FUND Protocol 1976)) และพิธีสาร ค.ศ.๑๙๙๒ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศ เพื่อชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมัน (Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND Protocol, 1992)) เนื่องจากรัฐภาคีเข้าเป็นภาคีจำนวนมาก FUND Protocol, 1992 จำนวนมาก FUND, 1971 จึงหมดความสำคัญลง และใช้พิธีสาร ค.ศ.๑๙๙๒ แทน โดยไทยยังไม่เป็นภาคี แต่ออก พ.ร.บ.การเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศ เพื่อชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ.๒๕๖๐ รองรับภาคีพิธีสาร ค.ศ.๑๙๙๒ ดังกล่าวแล้ว ต่อมามีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ค.ศ.๒๐๐๓ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมัน (Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND Protocol 2003)) มีผลบังคับใช้ใน ๓ มีนาคม พ.ศ.๒๐๐๕ เป็นพิธีสารแบบทางเลือก

๓) อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งในการขนส่งทางทะเลซึ่งวัสดุนิวเคลียร์ ค.ศ.๑๙๗๑ (Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material (NUCLEAR), 1971) ไทยยังไม่เป็นภาคี

๔) อนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางทะเล ค.ศ.๑๙๗๔ (Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL), 1974) และมีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ค.ศ.๑๙๗๖ ของอนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางทะเลว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางทะเล (Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea ๑๙๗๖ (PAL Protocol 1976) พิธีสาร ค.ศ.๑๙๙๐ ของอนุสัญญา



กรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางทะเล (Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL Protocol 1990)) และพิธีสาร ค.ศ.๒๐๐๒ ของอนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางทะเล (Protocol of ๒๐๐๒ to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL Protocol 2002)) ไทยยังไม่เป็นภาคี

๕) อนุสัญญาว่าด้วยการจำกัดความรับผิดเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเล ค.ศ.๑๙๗๖ (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976) และพิธีสาร ค.ศ.๑๙๙๖ ของอนุสัญญาว่าด้วยการจำกัดความรับผิดเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเล (Protocol of 1996 to the International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC Protocol 1996)) ไทยยังไม่เป็นภาคี

๖) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งทางทะเลซึ่งสารอันตรายและมีพิษ ค.ศ.๑๙๙๖ (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS), 1996) และพิธีสาร ค.ศ.๒๐๑๐ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งทางทะเลซึ่งสารอันตรายและมีพิษ (Protocol of 2010 to International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS Protocol 2010)) ไทยยังไม่เป็นภาคี

๗) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อเสียหายที่จากมลพิษน้ำมัน ที่เป็นเชื้อเพลิง ค.ศ.๒๐๐๑ (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER), 2001) เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิงจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็วไทยยังไม่เป็นภาคี

๘) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ.๒๐๐๗ (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (NAIROBI WRC), 2007) ไทยยังไม่เป็นภาคี

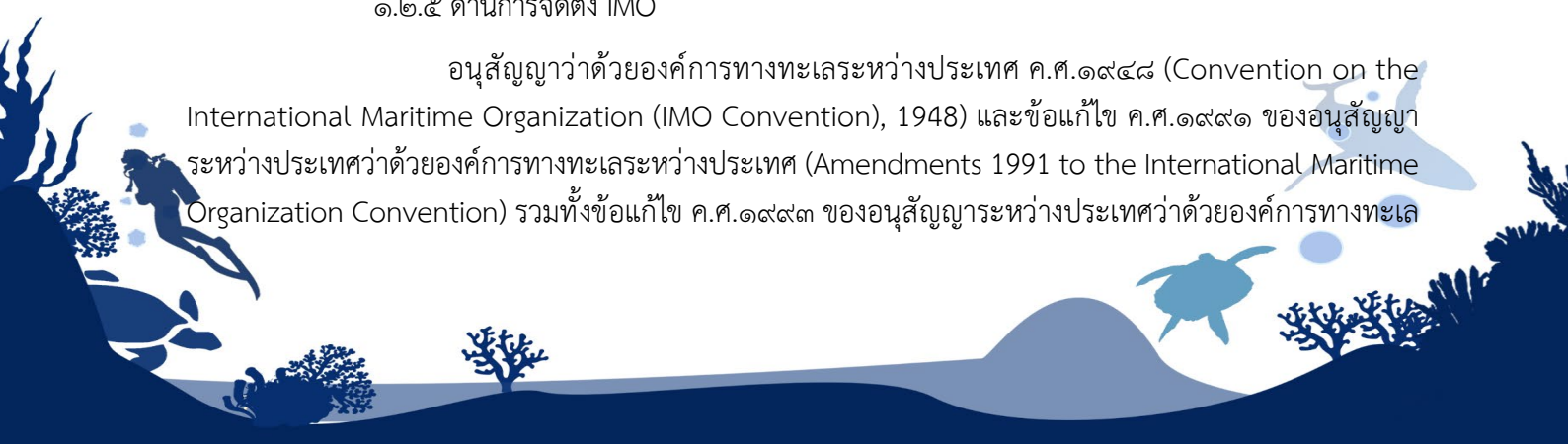
๑.๒.๔ ด้านอื่นๆ

๑) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ (International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE), 1969) ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๑๑ มิถุนายน พ.ศ.๒๕๓๙ และแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.๒๕๕๖ และกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ ๒๒) พ.ศ.๒๕๓๙ รองรับแล้ว

๒) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัย ค.ศ.๑๙๘๙ (International Convention on Salvage (SALVAGE), 1989) ไทยยังไม่เป็นภาคี แต่ออก พ.ร.บ.การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๐ รองรับแล้ว

๑.๒.๕ ด้านการจัดตั้ง IMO

อนุสัญญาว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ.๑๙๔๘ (Convention on the International Maritime Organization (IMO Convention), 1948) และข้อแก้ไข ค.ศ.๑๙๙๑ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendments 1991 to the International Maritime Organization Convention) รวมทั้งข้อแก้ไข ค.ศ.๑๙๙๓ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเล



ระหว่างประเทศ (Amendments 1993 to the International Maritime Organization Convention) ซึ่งไทยเป็นภาคีแล้วเมื่อ ๒๐ กันยายน พ.ศ.๒๕๑๖

๑.๓ สรุปรุ่นสัญญา IMO ที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีและมีแผนการเข้าเป็นภาคี

นอกจากอนุสัญญาที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคี ๑๕ ฉบับ ตามข้อ ๑.๒.๑ (๑) ๑.๒.๑ (๒) ๑.๒.๑ (๓) ๑.๒.๑ (๔) ๑.๒.๑ (๕) ๑.๒.๑ (๖) ๑.๒.๑ (๗) ๑.๒.๑ (๘) ๑.๒.๑ (๙) ๑.๒.๑ (๑๐) ๑.๒.๑ (๑๑) ๑.๒.๒ (๓) ๑.๒.๒ (๔) ๑.๒.๓ (๑) ๑.๒.๓ (๒) ๑.๒.๔ (๑) ๑.๒.๔ (๒) และ ๑.๒.๕ ดังกล่าวแล้ว ในกรณีของ SAR และ SALVAGE ไทยได้ออกกฎหมายและระเบียบปฏิบัติรองรับจำนวนหลายฉบับ จึงถือเสมือนไทยเป็นภาคีแล้ว สำหรับ London Protocol ซึ่งออกกฎหมายรองรับแล้วนั้น อยู่ระหว่างการดำเนินการเข้าเป็นภาคี และ ไทยมีแผนจะเข้าร่วมเป็นภาคี คือ อนุสัญญา MARPOL ๗๓/๗๘ ภาคผนวกที่ ๓ ๔ และ ๖ และ BWM Convention ต่อไป แต่อย่างไรก็ตาม ในเรื่องการที่ไทยยังไม่เข้าเป็นภาคี กฎหมายสากลที่ออกโดย IMO ต่ออนุสัญญาบางฉบับนั้น เป็นที่ทราบกันดีว่า ในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานั้นๆ ไทยต้องมีความพร้อมที่จะปฏิบัติตามพันธกรณีที่กำหนดในอนุสัญญาด้วย รวมทั้งในภาคธุรกิจการค้าและขนส่งทะเลระหว่างประเทศของไทยส่วนใหญ่ จะยอมรับปฏิบัติตามกฎหมายสากลที่ออกโดย IMO ดังกล่าวด้วยความสมัครใจ เมื่อต้องมีการเดินเรือเข้าเทียบท่า และขนถ่ายสินค้าในประเทศที่เป็นภาคี เพื่อประโยชน์ในทางการค้าของตน รวมทั้งยังปรากฏว่า อนุสัญญา IMO ที่ไทยยังไม่เป็นภาคีบางฉบับ ไทยได้ออกกฎหมายและระเบียบข้อบังคับไปก่อนการเข้าเป็นภาคีดังกล่าวข้างต้นแล้ว ทั้งนี้ เพื่อคุ้มครองด้านความปลอดภัย และความมั่นคง รวมทั้งสิ่งแวดล้อมในน่านน้ำไทยอีกด้วย

๒. กฎหมายสากลอื่นๆ รองรับภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเลและสนับสนุนเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

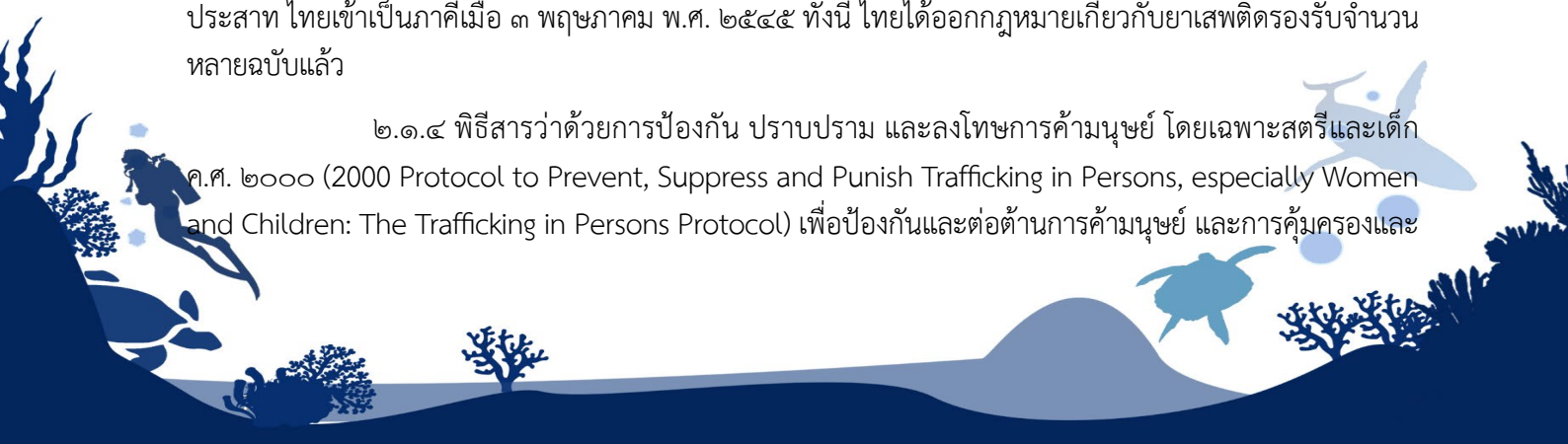
๒.๑ กฎหมายด้านความมั่นคงทางทะเล (Security Law) และความร่วมมือที่เกี่ยวข้อง

๒.๑.๑ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติที่จัดตั้งในลักษณะองค์กร ค.ศ. ๒๐๐๐ (2000 United Nations Convention against Transnational Organized Crime: 2000 UNTOC) เพื่อป้องกัน สืบสวน และดำเนินคดีเกี่ยวกับฐานความผิดที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ ๕ ประเภท คือ การมีส่วนร่วมในกลุ่มองค์กรอาชญากรรม การฟอกเงินที่ได้มาจากการกระทำผิด การทุจริตคอร์รัปชัน การขัดขวางกระบวนการยุติธรรม ความผิดร้ายแรงที่อนุสัญญาฯ ได้กำหนด ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๑๗ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ และออก พ.ร.บ.ป้องกันและปราบปรามการมีส่วนร่วมในองค์กรอาชญากรรมข้ามชาติ พ.ศ. ๒๕๕๖ รองรับ

๒.๑.๒ อนุสัญญาว่าด้วยการผสมสารในวัตถุระเบิดพลาสติกเพื่อวัตถุประสงค์ในการตรวจจับ ค.ศ. ๑๙๙๑ (1991 Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purposes of Detection) เพื่อป้องกันและป้องปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย โดยการใช้วัตถุระเบิดพลาสติกในการผสมสารในวัตถุระเบิด เพื่อการก่อการร้าย ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๒๕ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๙

๒.๑.๓ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการต่อต้านการลักลอบค้ายาเสพติดและวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท ค.ศ. ๑๙๘๘ (1988 Guidelines for the Prevention and Suppression of Smuggling of Drugs, Psychotropic Substances and Precursor Chemicals on Ship Engaged in International Maritime Traffic) เพื่อขจัดปัญหา แก้ไขปัญหา และตัดทอนผลตอบแทนจากการลักลอบค้ายาเสพติด และวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๓ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๔๕ ทั้งนี้ ไทยได้ออกกฎหมายเกี่ยวกับยาเสพติดรองรับจำนวนหลายฉบับแล้ว

๒.๑.๔ พิธีสารว่าด้วยการป้องกัน ปราบปราม และลงโทษการค้ามนุษย์ โดยเฉพาะสตรีและเด็ก ค.ศ. ๒๐๐๐ (2000 Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons, especially Women and Children: The Trafficking in Persons Protocol) เพื่อป้องกันและต่อต้านการค้ามนุษย์ และการคุ้มครองและ



ช่วยเหลือผู้เสียหายจากการค้ามนุษย์ โดยเฉพาะเด็กและสตรี ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๑๖ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยออก พ.ร.บ.ป้องกันและปราบปรามการค้ามนุษย์ พ.ศ. ๒๕๕๑ รองรับ

๒.๑.๕ พิธีสารว่าด้วยการต่อต้านการลักลอบขนผู้โยกย้ายถิ่นฐานโดยทางบก ทะเล และอากาศ ค.ศ. ๒๐๐๐ (2000 Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air: ๒๐๐๐ the Migrants Protocol) เพื่อให้การดำเนินการแก้ไขปัญหการค้ามนุษย์และการลักลอบขนผู้โยกย้ายถิ่นฐาน และส่งเสริมความร่วมมือระหว่างรัฐภาคี ไทยได้ลงนามเมื่อ ๑๘ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๔ และจัดทำร่างกฎหมายรองรับแล้ว อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี แต่ยังไม่ให้สัตยาบัน

๒.๑.๖ ข้อมติคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ (UN Security Council Resolution: UNSCR) ซึ่งมีสถานะเป็นกฎหมาย เช่น UNSCR เกี่ยวกับการปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดหรือการปล้นเรือ โดยใช้อาวุธบริเวณน่านน้ำนอกชายฝั่งโซมาเลีย และเกี่ยวกับมาตรการคว่ำบาตรเกาหลีเหนือ อิหร่าน เป็นต้น ในกรณีเกี่ยวกับการค้าบัตริย์ไทยออกประกาศกระทรวงพาณิชย์ ออกตามความ พ.ร.บ.การควบคุมสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง พ.ศ.๒๕๖๒ และ พ.ร.บ.ว่าด้วยการส่งออกและนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ.๒๕๖๒ รองรับข้อมติฯ ที่ ๑๕๔๐ (๒๐๐๔) และประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง มาตรการเพื่อประโยชน์ในการควบคุมสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูงและมาตรการเกี่ยวกับสินค้าที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการใช้สุดท้ายหรือผู้ใช้สุดท้ายที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง พ.ศ. ๒๕๖๔

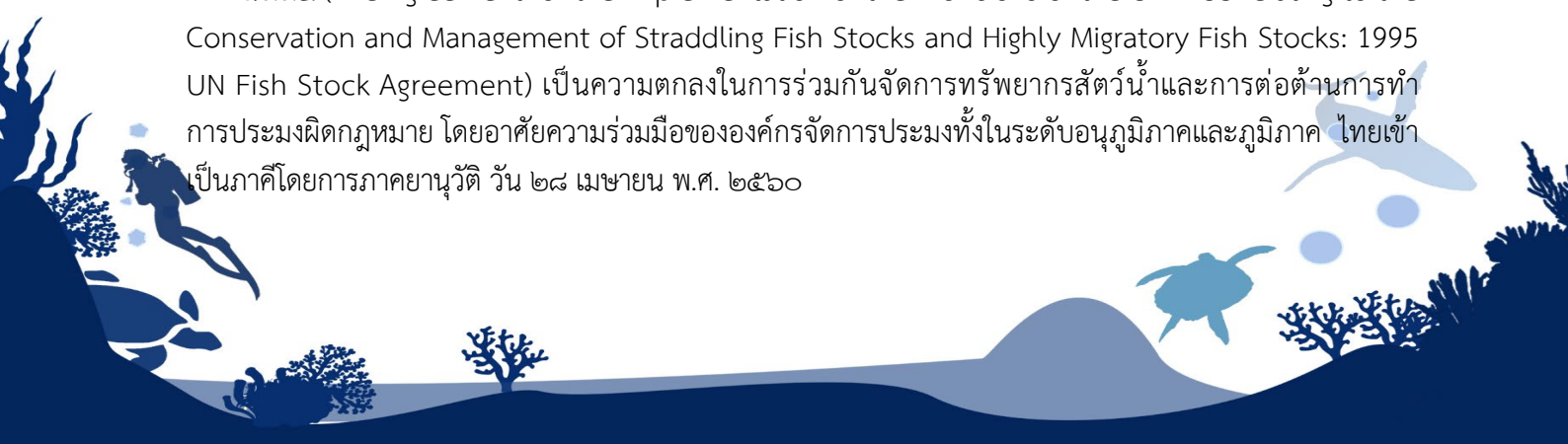
๒.๑.๗ ความริเริ่มด้านความมั่นคงเกี่ยวกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง (Proliferation Security Initiative: PSI) เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศที่ริเริ่มโดยสหรัฐอเมริกา เน้นมาตรการปฏิบัติและความร่วมมือระหว่างประเทศในการสกัดกั้นและยับยั้งการส่งผ่าน ถ้ายลำ และขนส่งอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง (Weapons of Mass Destruction: WMD) ระบบเครื่องส่งและวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ได้สองทาง ทั้งทางบก น้ำ และอากาศ โดยไทยแสดงความพร้อมที่จะร่วมมือกับสมาชิก PSI

๒.๑.๘ ปฏิญญาอาเซียนว่าด้วยการต่อต้านการค้ามนุษย์โดยเฉพาะสตรีและเด็ก (ASEAN Declaration against Trafficking in Persons, Particularly Women and Children) เน้นการบังคับใช้กฎหมาย การตัดแยกเหยื่อออกจากผู้กระทำผิด และการกำหนดบทลงโทษที่รุนแรงแก่ผู้กระทำผิดฐานค้ามนุษย์ โดยให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับสตรีและเด็ก ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อ ๒๔ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

ทั้งนี้ ไทยมีการออกกฎหมายอนุวัติการอนุสัญญาดังกล่าวแล้ว โดยมีกฎหมายฉบับที่สำคัญ คือ พ.ร.บ. การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. ๒๕๖๒ ควบคุมและส่งเสริมกิจกรรมทางทะเลทั้งปวง

๒.๒ กฎหมายเกี่ยวกับการทำประมง (International Fisheries Law and Regulation) และความร่วมมือที่เกี่ยวข้อง

๒.๒.๑ ความตกลงว่าด้วยการปฏิบัติตามบทบัญญัติของ UNCLOS ในส่วนที่เกี่ยวกับการอนุรักษ์และจัดการประชากรสัตว์น้ำที่อยู่อาศัยระหว่างเขตทางทะเลและประชากรสัตว์น้ำชนิดพันธุ์ที่อพยพย้ายถิ่นไกล ค.ศ. ๑๙๙๕ (The Agreement for the Implementation of the Provisions of the UNCLOS relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks: 1995 UN Fish Stock Agreement) เป็นความตกลงในการร่วมกันจัดการทรัพยากรสัตว์น้ำและการต่อต้านการทำประมงผิดกฎหมาย โดยอาศัยความร่วมมือขององค์กรจัดการประมงทั้งในระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาค ไทยเข้าเป็นภาคีโดยการภาคยานุวัติ วัน ๒๘ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๐



๒.๒.๒ อนุสัญญาว่าด้วยการประมงและการอนุรักษ์ทรัพยากรมีชีวิตในทะเลหลวง (Convention on Fishing and Conservation of Living Resources of the High Seas) เป็นอนุสัญญาฯ ที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้นานาชาติประเทศร่วมมือกันในการอนุรักษ์ทรัพยากรมีชีวิตในทะเลหลวง ซึ่งเป็นผลอันเนื่องมาจากการพัฒนาของเทคโนโลยีทำให้ทรัพยากรมีชีวิตบางชนิดตกอยู่ในภาวะวิกฤตเนื่องจากถูกใช้ประโยชน์อย่างเกินขอบเขตในทะเลหลวง เปิดให้ลงนามเมื่อ ๒๙ เมษายน พ.ศ.๒๕๐๑ (ค.ศ.๑๙๕๘) ไทยเข้าเป็นภาคีโดยการให้สัตยาบันวัน ๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๑๑

๒.๒.๓ ความตกลงว่าด้วยมาตรการของรัฐเจ้าของท่า เพื่อป้องกัน ยับยั้ง และจัดการทำการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing หรือ Port State Measures Agreement: PSMA) เป็นความตกลงระหว่างประเทศที่สำคัญในการต่อต้านการทำประมงผิดกฎหมาย ไทยได้เข้าเป็นภาคีเมื่อ ๑๐ พฤษภาคม ค.ศ. ๒๐๑๖ (พ.ศ. ๒๕๕๙) และมี พ.ร.ก.การประมง พ.ศ. ๒๕๕๘ เป็นกฎหมายหลักที่กำหนดมาตรการอนุรักษ์การควบคุมการทำประมง และการต่อต้านการทำประมงผิดกฎหมาย

๒.๒.๔ ความตกลงระดับภูมิภาคว่าด้วยการทำประมง (Regional Fisheries Agreement) ขององค์การบริหารจัดการประมงระดับภูมิภาค (Regional Fisheries Management Organizations: RFMOs) เพื่อควบคุมการทำประมงในทะเลหลวง โดยไทยเข้าเป็นภาคีคณะกรรมการปลาทูน่าแห่งมหาสมุทรอินเดีย (Indian Ocean Tuna Commission: IOTC) และความตกลงการทำประมงสำหรับพื้นที่ทางตอนใต้ของมหาสมุทรอินเดีย (Southern Indian Ocean Fisheries Agreement: SIOFA) และเป็นผู้สังเกตการณ์ขององค์การบริหารประมงระดับภูมิภาคต่าง ๆ เช่น คณะกรรมการประมงแห่งมหาสมุทรแปซิฟิกตะวันตกตอนกลาง (Western and Central Pacific Fisheries Commission: WCPFC) คณะกรรมการอนุรักษ์ทรัพยากรชีวิตทะเลแอนตาร์กติก (Commission for the Conservation Antarctic Marine Living Resource: CCAMLR) และคณะกรรมการนานาชาติสำหรับการอนุรักษ์ปลาทูน่าแอตแลนติก (International Commission for the Conservation Antarctic Tunas: ICCAT)

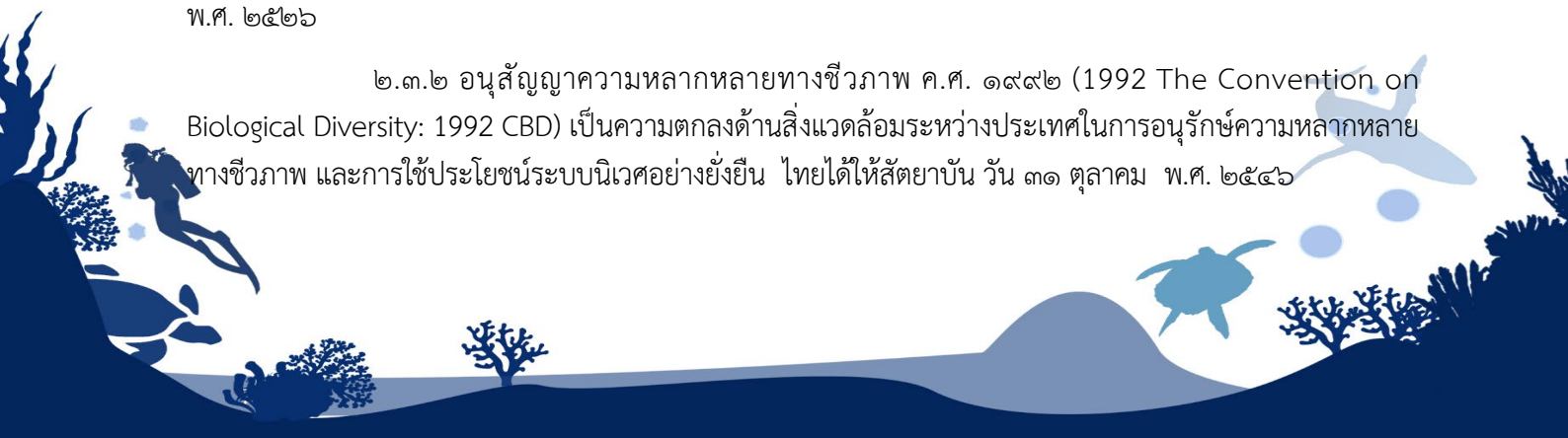
๒.๒.๕ ตราสารความร่วมมือ และแผนปฏิบัติการด้านประมงระหว่างประเทศที่สำคัญ

จรรยาบรรณในการทำประมงอย่างรับผิดชอบ (Code of Conduct for Responsible Fisheries: CCRF) และแผนปฏิบัติการสากลเพื่อการป้องกัน ยับยั้งและจัดการทำการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (International Plan of Action Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: IPOA-IUU) เป็นกฎเกณฑ์ของมาตรฐานของพฤติกรรม และความประพฤติในการทำประมงด้วยความรับผิดชอบ แม้ไม่มีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายระหว่างประเทศ แต่จากแรงบังคับทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ ประเทศต่างๆ ต้องปฏิบัติตาม โดยจรรยาบรรณดังกล่าว

๒.๓ กฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม (Environmental Law)

๒.๓.๑ อนุสัญญาว่าด้วยการค้าระหว่างประเทศซึ่งชนิดของสัตว์ป่า และพืชป่า ที่ใกล้สูญพันธุ์ ค.ศ. ๑๙๗๓ (1973 Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora: 1973 CITES) เพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรสัตว์ป่าและพืชป่าในโลก โดยการสร้างเครือข่ายขึ้นทั่วโลกเพื่อควบคุมการค้าระหว่างประเทศ ทั้งสัตว์ป่า หรือพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ และผลิตภัณฑ์ ไทยได้ให้สัตยาบัน วันที่ ๒๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๒๖

๒.๓.๒ อนุสัญญาความหลากหลายทางชีวภาพ ค.ศ. ๑๙๙๒ (1992 The Convention on Biological Diversity: 1992 CBD) เป็นความตกลงด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศในการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ และการใช้ประโยชน์ระบบนิเวศอย่างยั่งยืน ไทยได้ให้สัตยาบัน วัน ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๔๖



๒.๓.๓ อนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญในระดับนานาชาติโดยเฉพาะในการเป็นถิ่นที่อยู่ของนกน้ำ ค.ศ. ๑๙๗๑ (1971 The Convention on Wetlands of International Importance, especially as Waterfowl Habitat: 1971: RAMSAR) เพื่อการอนุรักษ์และเพื่อการใช้พื้นที่ชุ่มน้ำอย่างยั่งยืน และรับรองความสำคัญพื้นฐานของพื้นที่ชุ่มน้ำในเชิงหน้าที่ทางนิเวศ ประโยชน์ทางเศรษฐกิจ วัฒนธรรมวิทยาศาสตร์ ตลอดจนคุณค่าทางนันทนาการ ไทยได้ให้สัตยาบันเมื่อ ๑๓ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๔๑

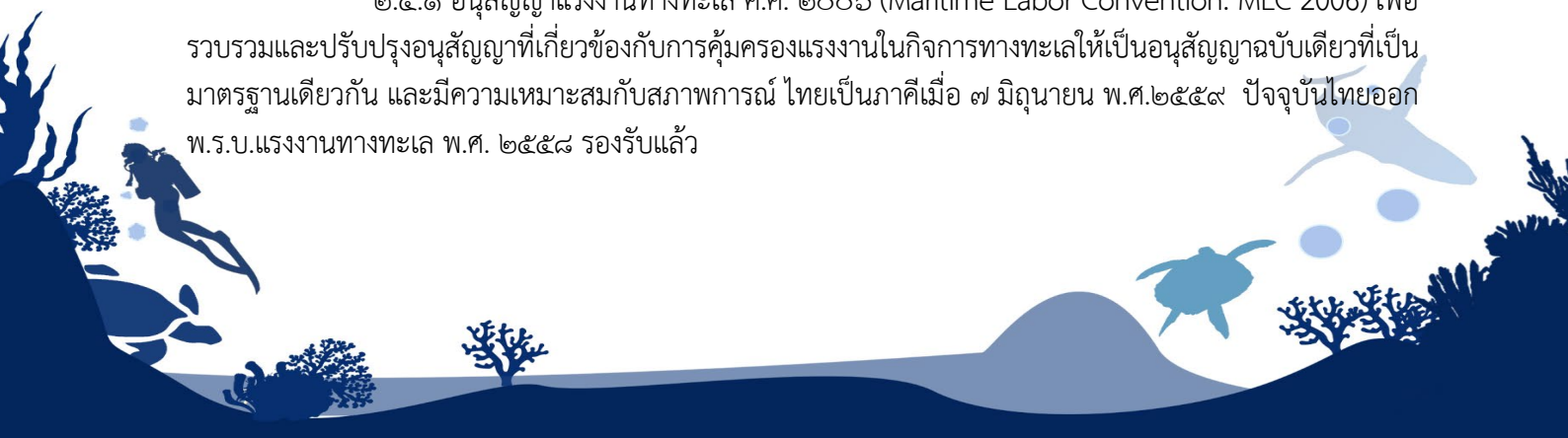
๒.๓.๔ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ค.ศ. ๑๙๙๒ (1992 United Nations Framework Convention on Climate Change: 1992: UNFCCC) เพื่อรักษาความเข้มข้นของก๊าซเรือนกระจกในชั้นบรรยากาศให้มีค่าคงที่และอยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดการรบกวนหรือเกิดอันตรายต่อระบบภูมิอากาศโลก บนพื้นฐานของความเป็นธรรม (Equity) ความรับผิดชอบร่วมในระดับที่แตกต่างกัน (Common but Differentiated Responsibilities: CBDR) และตามขีดความสามารถ (Respective Capabilities) ของประเทศพัฒนาแล้ว ไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๓๗ และเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๕ ได้ให้สัตยาบันเข้าร่วมรับรองพิธีสารเกียวโต (Kyoto protocol) ค.ศ.๑๙๙๗ หรือ Convention of Climate Change : The Kyoto Protocol 1997 ซึ่งเป็นข้อตกลงที่กำหนดพันธกรณีในการลดก๊าซเรือนกระจกสำหรับประเทศพัฒนาแล้ว และผลักดันให้ประเทศกำลังพัฒนามีส่วนร่วมในการลดก๊าซเรือนกระจกด้วยความสมัครใจอยู่ในกลุ่มประเทศที่ใช้มาตรการทางบริหารเพื่อแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยมีกรอบระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๐ และใช้มาตรการทางกฎหมาย เช่น พ.ร.บ.มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. ๒๕๑๑ พ.ร.บ.การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ และ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ฯลฯ มาปรับใช้ รวมทั้งได้จัดทำร่าง “ร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ.” แล้ว

๒.๓.๕ ตราสารระหว่างประเทศว่าด้วยการอนุรักษ์และการใช้อย่างยั่งยืน ซึ่งความหลากหลายทางชีวภาพทางทะเลในพื้นที่นอกเขตอำนาจรัฐ (The United Nations Convention of the Law of the Sea on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas beyond National Jurisdiction (BBNJ)) เป็นสนธิสัญญาที่อยู่ภายใต้ UNCLOS ที่ว่าด้วยการจัดระเบียบการใช้ทรัพยากรพันธุกรรมและความหลากหลายทางชีวภาพทางทะเลในพื้นที่ที่อยู่นอกเขตอำนาจรัฐ ได้แก่ ทะเลหลวงกับเขตพื้นที่ท้องทะเลลึก (หรือบริเวณพื้นที่) ซึ่งจะให้ประโยชน์ในการควบคุมการดำเนินกิจกรรมร่วมกันของทุกประเทศได้อย่างยั่งยืน รวมถึงการแบ่งปันผลประโยชน์อย่างเที่ยงธรรม โดยที่ประชุมสหประชาชาติได้รับรองร่างตราสาร BBNJ โดยฉันทามติแล้ว วันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๖๖

๒.๓.๖ อนุสัญญาสตอกโฮล์มว่าด้วยสารมลพิษที่ตกค้างยาวนาน ค.ศ.๑๙๙๖ (Stockholm Agreement 1996) คณะรัฐมนตรีเห็นชอบแผนจัดการระดับชาติเพื่อการปฏิบัติตามอนุสัญญาสตอกโฮล์มว่าด้วยสารมลพิษที่ตกค้างยาวนาน ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ของไทย เมื่อ ๑๔ มีนาคม พ.ศ.๒๕๖๖ ให้ไทยเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกต่อไป

๒.๔ กฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับแรงงานทางทะเล (Maritime Labour)

๒.๔.๑ อนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. ๒๐๐๖ (Maritime Labor Convention: MLC 2006) เพื่อรวบรวมและปรับปรุงอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานในกิจการทางทะเลให้เป็นอนุสัญญามาตรฐานเดียวกัน และมีความเหมาะสมกับสภาพการณ์ ไทยเป็นภาคีเมื่อ ๗ มิถุนายน พ.ศ.๒๕๕๙ ปัจจุบันไทยออก พ.ร.บ.แรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๘ รองรับแล้ว



๒.๔.๒ อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ ๑๘๗ ว่าด้วยกรอบเชิงส่งเสริมการดำเนินงานความปลอดภัยและอาชีวอนามัย ค.ศ. ๒๐๐๖ (International Labour Organization (ILO) Convention 187 Promotional Framework for Occupational Safety and Health Convention, 2006) ไทยเป็นภาคีเมื่อ ๒๓ มีนาคม พ.ศ.๒๕๕๙ และออก พ.ร.บ.ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.๒๕๕๔ รองรับแล้ว

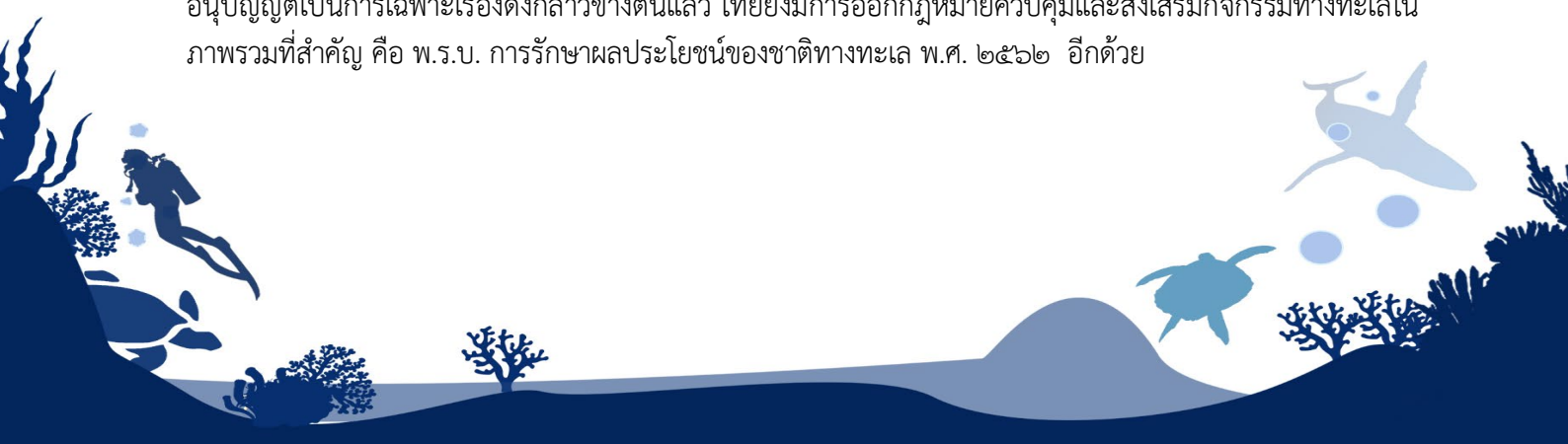
๒.๔.๓ อนุสัญญาฉบับที่ ๑๘๘ ว่าด้วยงานในภาคการประมง (Work in Fishing) ค.ศ. ๒๐๐๗ (2007 International Labour Organization, Work in Fishing Convention (No. 188) เพื่อสร้างสภาพการทำงานที่ดีให้กับแรงงานในภาคการประมง รวมถึงสภาพของที่พักอาศัย อาหาร อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และการประกันสุขภาพ รวมถึงการจัดทำสัญญาจ้างงาน ไทยเข้าเป็นภาคี เมื่อ ๓๐ มกราคม พ.ศ.๒๕๖๒ และออก พ.ร.บ.คุ้มครองแรงงานในงานประมง พ.ศ. ๒๕๖๒ รองรับแล้ว

๒.๔.๔ กฎบัตรอาเซียน (ASEAN Charter) มีผลบังคับใช้ในวันที่ ๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๑ เป็นการมอบสถานะทางกฎหมาย (legal personality) ให้แก่อาเซียน อันทำให้อาเซียนเป็นองค์การระหว่างประเทศในระดับภูมิภาคโดยสมบูรณ์ ที่จะร่วมกันในการเสริมสร้างสันติภาพ ความมั่นคง และความมั่งคั่งให้กับภูมิภาค รวมทั้งกำหนดให้มีข้อบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการความขัดแย้งระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยการให้มีการจัดตั้งกลไกเพื่อการดังกล่าว รวมถึงการช่วยเป็นสื่อกลาง (Good Offices), การประนีประนอม (Conciliation) และการไกล่เกลี่ย (Mediation)

๒.๔.๕ สนธิสัญญามิตรภาพและความร่วมมือในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia: TAC) จัดทำขึ้นโดยประเทศผู้ก่อตั้งอาเซียน ๕ ประเทศ (อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย สิงคโปร์ และไทย) และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ พ.ศ.๒๕๑๙ เพื่อกำหนดหลักการในการดำเนินความสัมพันธ์ในภูมิภาค ได้แก่ การเคารพในอำนาจอธิปไตย ความเสมอภาค และบูรณภาพแห่งดินแดน การไม่แทรกแซงกิจการภายใน การแก้ไขปัญหาโดยสันติวิธี การไม่ใช้หรือขู่ว่าจะใช้กำลัง และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างกัน ต่อมาได้มีการเชิญชวนประเทศนอกภูมิภาค โดยเฉพาะประเทศคู่เจรจาของอาเซียน และประเทศที่เข้าร่วมการประชุมอาเซียนว่าด้วยการเมืองและความมั่นคงในเอเชีย-แปซิฟิก (ASEAN Regional Forum: ARF) เข้าเป็นอัครภาคี TAC เพื่อช่วยเสริมสร้างความไว้วางใจและส่งเสริมการดำเนินความสัมพันธ์ระหว่าง อาเซียนกับประเทศนั้น ๆ

๒.๔.๖ ปฏิญญาว่าด้วยแนวปฏิบัติของภาคีในทะเลจีนใต้ (Declaration of the Conduct of Parties in the South China Sea - DOC) เพื่อส่งเสริมมาตรการเพื่อสร้างความเชื่อมั่น สร้างความร่วมมือของปฏิบัติการในภาคพื้นทะเล และกำหนดขั้นตอนสำหรับการหารือและการทำ Code of Conduct อย่างเป็นทางการต่อไป เนื่องจาก DOC ขาดกลไกการสอดส่องดูแล และไม่มีการบังคับให้ปฏิบัติตาม เพียงช่วยรักษาความมั่นคงโดยรวมในทะเลจีนใต้เอาไว้ โดยเป็นแนวทางหลักที่คอยกำกับคู่พิพาททุกฝ่ายที่อ้างสิทธิ์ในทะเลจีนใต้มีความยับยั้งชั่งใจ

ทั้งนี้ ในส่วนของกฎหมายภายในรองรับกฎหมายสากลนั้น นอกจากที่ได้ยกตัวอย่างกฎหมายหรืออนุบัญญัติเป็นการเฉพาะเรื่องดังกล่าวข้างต้นแล้ว ไทยยังมีการออกกฎหมายควบคุมและส่งเสริมกิจกรรมทางทะเลในภาพรวมที่สำคัญ คือ พ.ร.บ. การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. ๒๕๖๒ อีกด้วย



๓. หน่วยงานสาครองรับต่อภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเลและขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่เกี่ยวข้องกับ กองทัพเรือ

หน่วยงานสาครนั้น นอกจากจะทำหน้าที่ออกกฎเกณฑ์ และมาตรฐานระหว่างประเทศแล้ว ยังมีหน้าที่ในการสนับสนุนให้ความช่วยเหลือรัฐต่างๆ ทั้งในรูปแบบของความร่วมมือ การให้ความรู้ และการให้ความช่วยเหลืออีกด้วย ซึ่งสามารถแบ่งหน่วยงานสาครดังกล่าว ออกได้เป็น ๒ ระดับ คือ ระดับโลก และระดับภูมิภาค ดังนี้

๑. หน่วยงานสาครระดับโลก

๑.๑ องค์การสหประชาชาติ (United Nations : UN) เป็นองค์การระหว่างประเทศระดับโลกที่ก่อตั้งขึ้น เมื่อ ค.ศ. ๑๙๔๕ ตั้งอยู่ ณ กรุงนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา ไทยได้เข้าเป็นสมาชิกลำดับที่ ๕๕ เมื่อ ๑๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๙ ให้ความสำคัญกับภัยคุกคามหลายรูปแบบ รวมทั้งด้านความมั่นคงทางสังคม และความมั่นคงของมนุษย์ องค์การหลักประกอบด้วย สมัชชาสหประชาชาติ (United Nations General Assembly - UNGA) คณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ (United Nations Security Council - UNSC) คณะมนตรีเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติ (United Nations Economic and Social Council - ECOSOC) คณะมนตรีภาวะทรัสตี (Trusteeship Council) ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ (International Court of Justice) สำนักเลขาธิการ (Secretariat) นอกจากนี้ยังประกอบไปด้วยหน่วยงานพิเศษอีก จำนวน ๑๗ หน่วยงาน โดยมีรายละเอียดของหน่วยงานพิเศษสำคัญที่เกี่ยวข้องดังจะกล่าวในหัวข้อต่อไป

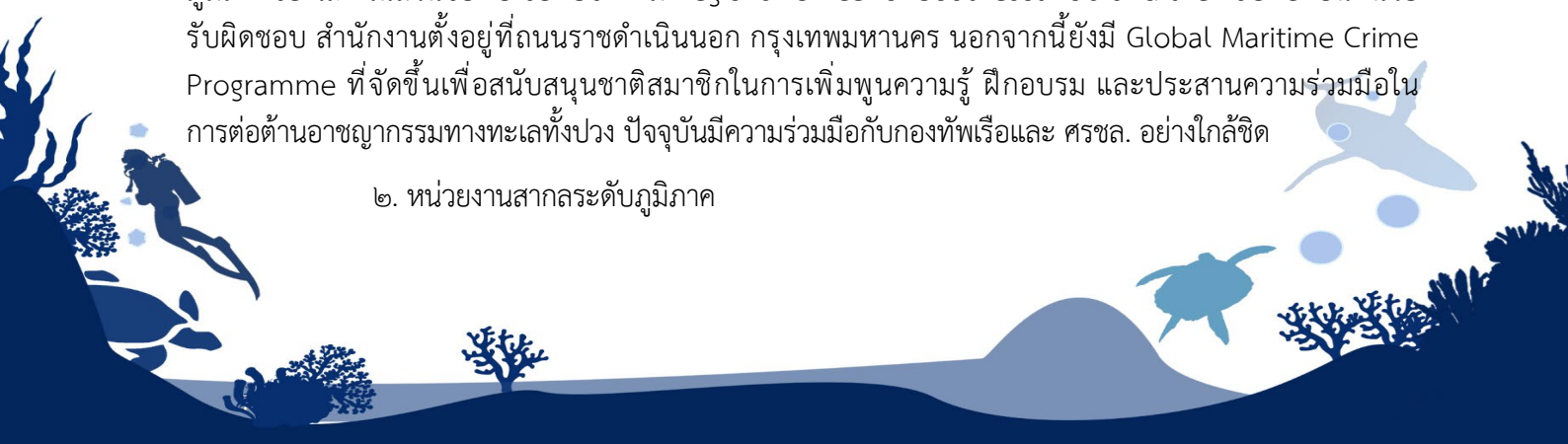
๑.๒ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) เป็นหน่วยงานออกอนุสัญญาและมาตรฐานระหว่างประเทศที่สำคัญที่ UNCLOS ใช้อ้างอิงและให้นำมาบังคับใช้ภายใต้ UNCLOS ก่อตั้งเมื่อ พ.ศ. ๒๔๙๑ สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ ณ กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางความร่วมมือระหว่างสมาชิกในการกำหนดมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวทางปฏิบัติเพื่อให้เกิดความมั่นคงปลอดภัยในการเดินเรือและขนส่งทางทะเล การคุ้มครองรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล และการอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑.๓ องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (Food and Agriculture Organization of the United Nations : FAO) ทำหน้าที่สนับสนุนให้ประเทศสมาชิกพร้อมใจกันในการดำเนินงานขจัดความหิวโหย และยากจน FAO ยังได้มีบทบาทสำคัญในการวางระเบียบแบบแผนในการทำการประมง และข้อตกลงในการจัดการและบริหารการประมงแบบยั่งยืนอีกด้วย

๑.๔ องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization: IMO) ทำหน้าที่ในการกำหนดและกำกับดูแลมาตรฐานแรงงานสาครต่างๆ ให้ได้รับการบังคับใช้อย่างถูกต้องตามหลักการของกฎหมายในการได้ทำงานที่มีคุณค่า มีประสิทธิภาพมีเสรีภาพ ความมั่นคง ความปลอดภัย และมีศักดิ์ศรีแห่งความเป็นมนุษย์

๑.๕ สำนักงานว่าด้วยยาเสพติดและอาชญากรรมแห่งสหประชาชาติ (United Nations Office on Drugs and Crime, UNODC) ทำหน้าที่ในการต่อต้านยาเสพติดและอาชญากรรมระหว่างประเทศในทุกภูมิภาคของโลก ในส่วนของเอเชียแปซิฟิก มี Regional Office for Southeast Asia and the Pacific เป็นหน่วยรับผิดชอบ สำนักงานตั้งอยู่ที่ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ยังมี Global Maritime Crime Programme ที่จัดขึ้นเพื่อสนับสนุนชาติสมาชิกในการเพิ่มพูนความรู้ ฝึกอบรม และประสานความร่วมมือในการต่อต้านอาชญากรรมทางทะเลทั้งปวง ปัจจุบันมีความร่วมมือกับกองทัพเรือและ ศรชล. อย่างใกล้ชิด

๒. หน่วยงานสาครระดับภูมิภาค



๒.๑ สหภาพยุโรป (European Union : EU) เป็นการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการเมืองของประเทศในยุโรป ประกอบด้วยประเทศสมาชิก ๒๗ ประเทศ ได้ให้ความสำคัญกับการรักษาความมั่นคงและความปลอดภัยของเส้นทางเดินเรือในมหาสมุทรอินเดียและทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือสู่ยุโรป โดยได้สนับสนุนข้อมติของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติที่ ๑๘๓๘ (ค.ศ. ๒๐๐๙) และ ๑๘๔๖ (ค.ศ. ๒๐๐๙) ในการจัดตั้งกองกำลังทางทะเล European Union Naval Force Somalia (EU NAVFOR) ในการปราบปรามโจรสลัดขึ้น

๒.๒ สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรืออาเซียน (Association of South East Asian Nations : ASEAN) เป็นกรอบความร่วมมือที่สำคัญในระดับภูมิภาค ประกอบด้วย ๓ เสาหลัก คือ ประชาคมการเมืองและความมั่นคง (ASEAN Political-Security Community: APSC) ประชาคมเศรษฐกิจ (ASEAN Economic Community : AEC) และประชาคมสังคมและวัฒนธรรม (ASEAN Socio – Cultural Community : ASCC) ไทยขับเคลื่อนนโยบายดังกล่าวจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ และดำเนินนโยบาย ส่งเสริมความร่วมมือทางทะเลในอาเซียนผ่านกรอบและกลไกต่างๆ ทั้งนี้ โดยมีแผนงาน การประชุมและกรอบความร่วมมือที่สำคัญดังนี้

๒.๒.๑ แผนงานประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน ๒๐๒๕ (ASEAN Political - Security Community Blueprint 2025) เพื่อส่งเสริมความมั่นคงความปลอดภัย การบังคับใช้กฎหมายทางทะเลในภูมิภาค การต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติ การค้ามนุษย์ การกระทำอันเป็นโจรสลัด การทำการประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงานและไร้การควบคุม และการอนุรักษ์และปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล

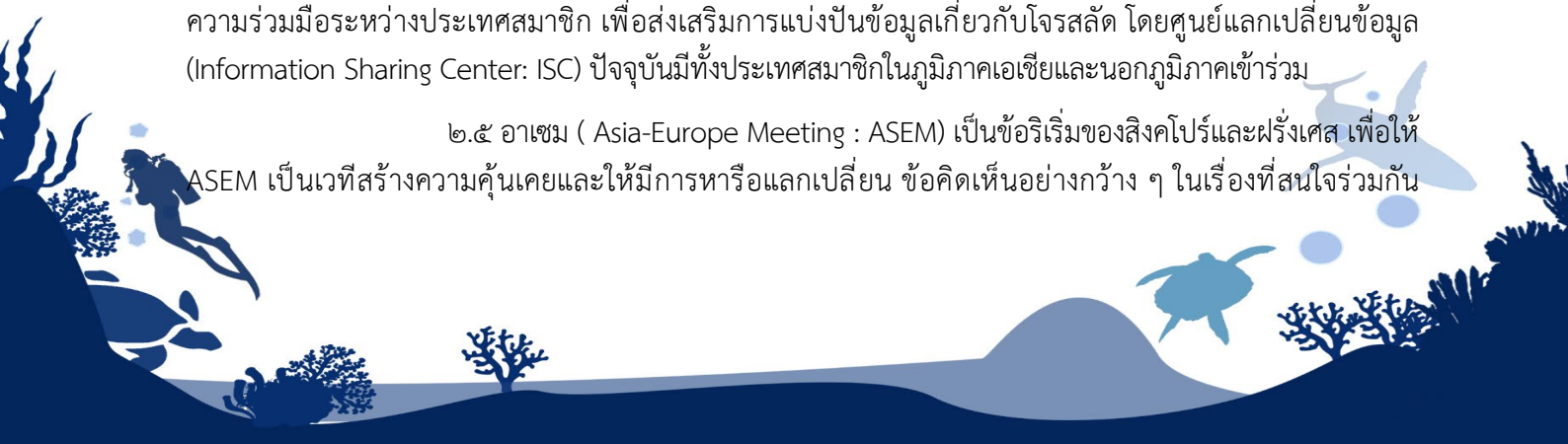
๒.๒.๒ การประชุมอาเซียนว่าด้วยความร่วมมือด้านการเมืองและความมั่นคงในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (ASEAN Regional Forum : ARF) มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางทะเลโดยเฉพาะ เช่น การประชุม ASEAN Regional Forum Inter-Sessional Meeting on Maritime Security (ARF ISM on MS) เพื่อหารือเกี่ยวกับความมั่นคงทางทะเล ความปลอดภัยในการเดินเรือ สภาพแวดล้อมและการพัฒนาที่ยั่งยืนทางทะเล

๒.๒.๓ การประชุมหารืออาเซียนว่าด้วยประเด็นทางทะเล (ASEAN Maritime Forum : AMF) เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างกลไกความร่วมมือทางทะเลของอาเซียนในประเด็นทางทะเลอย่างครอบคลุม และให้มีปฏิสัมพันธ์กับประเทศนอกภูมิภาคในกรอบการประชุมสุดยอดเอเชียตะวันออก (East Asia Summit : EAS) เช่น เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น สหรัฐฯ รัสเซีย อินเดีย ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์

๒.๓ ความร่วมมือในการลาดตระเวนในช่องแคบมะละกา (Malacca Straits Patrol : MSP) เป็นความร่วมมือของรัฐชายฝั่งช่องแคบมะละกาของประเทศไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย และสิงคโปร์ ร่วมกันส่งเรือและอากาศยานไปลาดตระเวนในช่องแคบมะละกา เพื่อรักษาความปลอดภัยและความมั่นคงและเพื่อแสดงถึงความเป็นเจ้าของและความรับผิดชอบของรัฐชายฝั่งช่องแคบมะละกา ในการดูแลรักษาความปลอดภัยของช่องแคบ

๒.๔ ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อการต่อต้านการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในเอเชีย (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia : ReCAAP) เป็นข้อตกลงที่ริเริ่มโดยประเทศญี่ปุ่นมีเป้าหมายที่จะเพิ่มพูนความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก เพื่อส่งเสริมการแบ่งปันข้อมูลเกี่ยวกับโจรสลัด โดยศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูล (Information Sharing Center: ISC) ปัจจุบันมีทั้งประเทศสมาชิกในภูมิภาคเอเชียและนอกภูมิภาคเข้าร่วม

๒.๕ อาเซม (Asia-Europe Meeting : ASEM) เป็นข้อริเริ่มของสิงคโปร์และฝรั่งเศส เพื่อให้ ASEM เป็นเวทีสร้างความคุ้นเคยและให้มีการหารือแลกเปลี่ยน ข้อคิดเห็นอย่างกว้าง ๆ ในเรื่องที่สนใจร่วมกัน



เพื่อปูทางให้เกิดความร่วมมือระหว่างเอเชีย-ยุโรป ทั้งในด้าน การเมือง เศรษฐกิจสังคม และวัฒนธรรม ซึ่งถือเป็น ๓ เสาหลัก (pillar) ที่สำคัญ

๒.๖ ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi - Sectoral Technical and Economic Cooperation หรือ BIMSTEC) เป็นกรอบความร่วมมือทางวิชาการและเศรษฐกิจระหว่าง ๗ ประเทศในอ่าวเบงกอล ประกอบด้วย บังกลาเทศ ภูฏาน อินเดีย เมียนมาร์ เนปาล ศรีลังกา และไทย BIMSTEC เกิดขึ้นจากการริเริ่มของไทย เมื่อวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๔๐ เพื่อเชื่อมเอเชียใต้เข้ากับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นกลไกที่ไทยสามารถขยายความสัมพันธ์กับประเทศในภูมิภาคเอเชียใต้ ซึ่งเป็นแหล่งวัตถุดิบและทรัพยากรที่สำคัญ นอกจากนี้ BIMSTEC จะช่วยประสานนโยบาย Look West ของไทย เข้ากับนโยบาย Act East ของอินเดียได้เป็นอย่างดี

๒.๗ ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Southeast Asian Fisheries Development Center : SEAFDEC) เป็นองค์กรประมงระดับภูมิภาค ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามคำแนะนำของที่ประชุมระดับรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาเศรษฐกิจ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น ในปี ค.ศ. ๑๙๖๗ เพื่อเพิ่มผลผลิตให้เป็นประโยชน์ต่อประเทศเหล่านั้น ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม เพื่อให้ประเทศสมาชิกได้รับผลประโยชน์ อย่างยั่งยืนจากการประมง การเพาะเลี้ยง สัตว์น้ำ เพื่อความอยู่ดีกินดีและความมั่นคงทางอาหารของประเทศสมาชิกในภูมิภาคเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้

บทส่งท้าย

จากที่กล่าวมาทั้งหมด จะเห็นได้ว่า กฎหมายสากลและหน่วยงานสากลในทางระหว่างประเทศที่มีอยู่ มีจำนวนมากเพียงพอที่จะรองรับต่อภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเลและขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้เป็นอย่างดี ในส่วนของไทยได้เข้าเป็นภาคีกฎหมายสากลที่เกี่ยวข้องจำนวนมากพอควร รวมทั้งออกกฎหมายภายในรองรับกฎหมายสากลที่ไทยเป็นภาคีดังกล่าวเป็นส่วนใหญ่แล้ว แต่อย่างไรก็ตาม นับเป็นสิ่งท้าทายที่หน่วยงานระดับนโยบายของไทยจะต้องเร่งผลักดันให้มีการอนุวัติการหรือออกกฎหมายภายในรองรับกฎหมายสากลดังกล่าวให้ได้ครบถ้วนมากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นเครื่องมือให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องนำไปบังคับใช้ได้ตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายสากลที่เกี่ยวข้องฉบับนั้นๆ รวมทั้งการจัดทำอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ที่เหมาะสมและเพียงพอกับสภาพการปฏิบัติการทางทะเลสำหรับระดับเจ้าหน้าที่ ก็มีความจำเป็นที่จะต้องมีความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาสาระและกลไกการบังคับใช้กฎหมายทั้งกฎหมายสากลและกฎหมายภายในดังกล่าว เพื่อมีความมั่นใจในการปฏิบัติ และสามารถนำไปใช้ได้ถูกต้อง ไม่เสี่ยงต่อการถูกฟ้องร้องดำเนินคดีเสียเอง ดังนั้น จึงหวังว่า บทความนี้ จะเป็นประโยชน์แก่ผู้อ่านทั้งในระดับผู้กำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องที่จะได้ทราบความมีอยู่ของกฎหมายสากลและหน่วยงานสากล และนำไปใช้เป็นกรอบในการจัดทำแนวทางการบริหารจัดการภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเล และในระดับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติโดยเฉพาะของกองทัพเรือในฐานะหน่วยงานหลักทางทะเล จะได้นำไปเป็นเครื่องมือในการปฏิบัติและประสานความร่วมมือที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อสามารถตอบโต้และระงับยับยั้งภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเล และขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีน้ำเงินตามแนวคิด Blue Economy ของไทย ภูมิภาค และโลก ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งนำไปสู่เป้าหมายการเป็น “กองทัพเรือที่ประชาชนเชื่อมั่นและภาคภูมิใจ - The Trusted Navy” ต่อไป

