

การแก้ไขปัญหาโจรสลัดในช่องแคบมะละกา: สิงคโปร์กับรัฐที่อยู่นอกรอบอนุสัญญาระหว่างประเทศ  
ว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ. 1988



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ภาควิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ  
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
ปีการศึกษา 2564  
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Piracy Mitigation in the Straits of Malacca: Singapore and Non-member States of the  
1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime  
Navigation (SUA)



Lt.JG. Phupat Rojtrakul

An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Arts in International Relations  
Department of International Relations  
FACULTY OF POLITICAL SCIENCE  
Chulalongkorn University  
Academic Year 2021  
Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อสารนิพนธ์

การแก้ไขปัญหาโจรสลัดในช่องแคบมะละกา: สิงคโปร์กับรัฐ  
ที่อยู่นอกกรอบอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการ  
ปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของ  
การเดินเรือ ค.ศ. 1988

โดย

ร.ท.ภูภูมิ โรจน์ตระกูล

สาขาวิชา

ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

รองศาสตราจารย์ ดร.ศุภมิตร ปิติพัฒน์

คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้รับสารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ  
การศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต

คณะกรรมการสอบสารนิพนธ์

..... ประธานกรรมการ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พงศ์พิสุทธิ์ บุชบาร์ตัน)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก  
(รองศาสตราจารย์ ดร.ศุภมิตร ปิติพัฒน์)

..... กรรมการ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีวินท์ สุพุทธิกุล)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
CHULALONGKORN UNIVERSITY



# # 6380107024 : MAJOR INTERNATIONAL RELATIONS

KEYWORD: Piracy, SUA Convention, Coordinate literal state, Malacca Strait, Singapore Strait, Ship Robbery

Phupat Rojtrakul : Piracy Mitigation in the Straits of Malacca: Singapore and Non-member States of the 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA). Advisor: Assoc. Prof. SUPAMIT PITIPAT, Ph.D.

This individual study's aim is to examine policy measures that Singapore has taken in cooperation with the coastal states in the Strait of Malacca to manage the persistent piracy and ship robbery problems prevalent around the area. Using cooperation under anarchy through international regimes as conceptual tools, the study employs a documentary research method and has several findings. First, piracy is an international problem that one state cannot solve without the cooperation from other states. Thus, to coordinate the necessary cooperation, like-minded states formed an international regime to set up frameworks for international cooperation to solve the problems related to piracy and ship robbery, resulting in the 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA). Second, among the states located in the Straits of Malacca only Singapore is a party to the SUA Convention. Indonesia, Malaysia and Thailand are not members because of each country's concerns for its own sovereignty and policy autonomy. Singapore thereby has to cooperate with coastal states through bilateral agreements. Third, although international regimes do not apply to non-member states but member states can adapt the principles, norms and measures of action that the international regime has laid out and are internationally recognized as a way to coordinate cooperation with non-member countries. Singapore is exemplary in its utilization of principles and measures provided by the SUA regime to reach mutually beneficial cooperation and arrangements for collaborative operations with neighboring countries.

Field of Study: International Relations Student's Signature .....

Academic Year: 2021 Advisor's Signature .....

## กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์เรื่อง “การแก้ไขปัญหาโจรสลัดในช่องแคบมะละกา: สิงคโปร์กับรัฐที่อยู่นอกรอบอนุสัญญาาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ. 1988” ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี เนื่องด้วยความกรุณาและการให้ความช่วยเหลือจากรองศาสตราจารย์ ดร.ศุภมิตร ปิติพัฒน์ อาจารย์ที่ปรึกษาหลักสารนิพนธ์ เป็นอย่างสูง ที่กรุณาให้คำแนะนำ ข้อคิดและแนวทางที่เป็นประโยชน์ในการเขียนสารนิพนธ์ รวมถึงดูแลเอาใจใส่เป็นอย่างดี กรุณาสละเวลาอันมีค่า ในการตรวจทาน และชี้แนะแนวทางจนทำให้สารนิพนธ์นี้สำเร็จสมบูรณ์ในที่สุด และให้ความรู้ตลอดช่วงระยะเวลาการเรียน และบทความที่มีคุณค่าจาก facebook ผู้วิจัยจึงขอขอบพระคุณท่านอาจารย์เป็นอย่างยิ่งไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พงศ์พิสุทธิ์ บุชบาร์ตัน ประธานกรรมการสอบสารนิพนธ์ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีวินท์ สุพทธิกุล กรรมการสอบ ที่กรุณาแนะนำแนวทางปรับปรุงพัฒนา ข้อแก้ไข จนทำให้สารนิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จด้วยดี ขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่ภาคความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ คณะรัฐศาสตร์ ที่ได้ให้แนวทางเพิ่มเติมในช่วงศึกษา และช่วงทำสารนิพนธ์จนสำเร็จสมบูรณ์ ขอขอบพระคุณครอบครัว ได้สนับสนุน ทั้งกำลังใจและกำลังใจ ให้คำปรึกษาและเปิดโอกาสแนวคิดตลอดช่วงระยะเวลาศึกษาและทำสารนิพนธ์

ขอขอบพระคุณเพื่อน ๆ พี่ๆ น้อง ๆ ครอบครัวชาว MAIR18 ที่ช่วยสร้างความสนุกสนาน และมีมิตรภาพ ประสบการณ์เรียนรู้ร่วมกัน และช่วยสละเวลาอันมีค่า ช่วยตรวจทานงานเขียนสารนิพนธ์ และให้คำแนะนำ คำปรึกษาตลอดช่วงเวลาที่มิอุปสรรคข้อขัดข้อง กลุ่มอาจารย์ที่ปรึกษากลุ่มเดียวกัน รวมทั้งกลุ่มอื่นที่ไม่ได้กล่าว และเพื่อนๆ จากโรงเรียนนายเรือที่คอยสนับสนุน ให้กำลังใจ และให้คำแนะนำตลอดช่วงเวลาที่การศึกษา และการปรับทุกข์ การช่วยดูงานเขียนสารนิพนธ์ ที่ช่วยสละเวลาตรวจทานงานเขียน แปลเอกสารภาษาต่างประเทศ และให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ ขอขอบพระคุณทุกคนที่ช่วยสนับสนุน ทั้งที่ไม่ได้กล่าว ณ ที่นี้ที่ให้กำลังใจ ให้พลังงาน ข้อคิดที่ดี และ เป็นที่ปรึกษา ที่สละเวลาอันมีค่า และขอบคุณตัวข้าพเจ้าเองที่ได้ฟันฝ่าอุปสรรคต่าง ๆ ที่เข้ามา สุดท้ายงานวิจัยนี้ ไม่ใช่ความสำเร็จของข้าพเจ้าเพียงผู้เดียวแต่หากรวมถึงความสำเร็จของทุกท่านที่คอยให้การสนับสนุนการเรียนและการเขียนสารนิพนธ์ฉบับนี้ หากมีข้อผิดพลาดประการใด ข้าพเจ้าขออภัยไว้ ณ ที่นี้

ณัฐ โรจน์ตระกูล

## สารบัญ

	หน้า
.....	ค
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ฉ
สารบัญภาพ.....	ฉ
ส่วนที่ 1 บทนำ.....	1
ที่มาและความสำคัญ.....	1
คำถาม.....	5
สมมติฐาน.....	5
วัตถุประสงค์.....	5
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	6
กรอบการวิเคราะห์.....	6
ระเบียบวิธีวิจัย.....	8
วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....	8
การแบ่งส่วนโครงสร้างสารนิพนธ์.....	11
ส่วนที่ 2 ผลประโยชน์ของชาติสิงคโปร์กับปัญหาโจรสลัด.....	11
การดำเนินการของสิงคโปร์.....	11
มาตรการและการปฏิบัติการต่อต้านโจรสลัดของสิงคโปร์.....	12

ส่วนที่ 3 การวางแนวทางกลไกและหลักการของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ. 1988.....	17
ความเป็นมาของกลไกหลักการ ของอนุสัญญา SUA 1988.....	17
ประโยชน์ของ SUA Convention ในการนำไปใช้จัดการปัญหาโจรสลัด.....	24
ความพยายามผลักดัน รัฐชายฝั่งในช่องแคบมะละกา ต่อนอนุสัญญา SUA Convention .....	27
ส่วนที่ 4 ความร่วมมือของรัฐชายฝั่งประเทศนอก อนุสัญญาฯ.....	29
กลไกการลาดตระเวนของรัฐชายฝั่ง .....	30
ข้อตกลงความร่วมมือระดับภูมิภาคว่าด้วยการปราบปรามโจรสลัดและการจี้ปล้นด้วยใช้อาวุธใน 4 ภูมิภาคเอเชีย (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships Asia : ReCAAP).....	33
ส่วนที่ 5 สรุป .....	34
บรรณานุกรม.....	38
ประวัติผู้เขียน.....	42



## สารบัญตาราง

หน้า

ตารางแสดงการดำเนินการของสิงคโปร์ .....	35
--	----



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
**CHULALONGKORN UNIVERSITY**

## สารบัญภาพ

หน้า

ภาพประกอบที่ 1 สถิติเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในภูมิภาคต่าง ๆ ที่มา IMO (International maritime Organization).....	4
ภาพประกอบที่ 2 สถิติการรายงานเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในช่องแคบสิงคโปร์ ที่มา ReCAAP Information Sharing Centre.....	5



## ส่วนที่ 1 บทนำ

### ที่มาและความสำคัญ

ความมั่นคงทางทะเล เป็นเรื่องที่หลากหลายประเทศให้ความสนใจ เนื่องจากทะเลเป็นพื้นที่ซึ่งทำให้แต่ละภูมิภาคสามารถเชื่อมต่อกันได้ ทั้งในด้านการคมนาคม ทางเศรษฐกิจ การค้า และลำเลียงพลังงานเชื้อเพลิง ทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของแต่ละประเทศ ประเทศต่าง ๆ เองต้องการที่จะใช้ประโยชน์จากการเชื่อมต่อทางทะเลให้ตอบสนองผลประโยชน์ของชาติตน จึงเข้ามามีบทบาทในภูมิภาคและดำเนินนโยบายเพื่อให้ทะเลมีความมั่นคงที่จะสามารถดำเนินกิจกรรมทางทะเลได้อย่างต่อเนื่อง แต่ทว่าทะเลมีภัยคุกคามและความท้าทายความมั่นคงขึ้นมาใหม่ ๆ อยู่เสมอ ซึ่งปัจจุบันความมั่นคงในรูปแบบเก่าอย่างการใช้กำลังทหารอาจจะลดบทบาทลง แต่ตรงกันข้ามความมั่นคงรูปแบบใหม่มีบทบาทมากขึ้น อย่างการกระทำที่ผิดกฎหมายในทะเล โดยเฉพาะเรื่องประเด็นโจรสลัดและการปล้นเรือด้วยอาวุธ ซึ่งเป็นความมั่นคงรูปแบบใหม่ (Non-Tradition Security) ซึ่งจะต้องมีการจัดและแก้ไขกับประเด็นดังกล่าว ทั้งการจัดการของรัฐชายฝั่ง ความร่วมมือ การใช้นโยบาย ประสานกำลัง กฎระเบียบข้อบังคับเพื่อที่จะแก้ไขปัญหา โดยในพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่พบปัญหาดังกล่าว และเป็นพื้นที่ที่น่าสนใจก็คือช่องแคบมะละกา และช่องแคบลิงคโพร

ช่องแคบมะละกาติดกับรัฐชายฝั่งไม่ว่าจะเป็นประเทศสิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย มีความยาวประมาณ 600 ไมล์ทะเล หรือ 1,111 กิโลเมตร ประกอบด้วยช่องแคบลิงคโพร มีความยาว 56.7 ไมล์ทะเล หรือ 105 กิโลเมตร<sup>1</sup> โดยสามารถเรียกโดยรวมกันว่าช่องแคบมะละกา ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิก ที่เป็นเสมือนเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศ SLOC (Sea Line Of Communication) หลายประเทศใช้ช่องแคบนี้ในการขนส่งสินค้า ทรัพยากร พลังงานเชื้อเพลิง<sup>2</sup> เนื่องจากเป็นช่องทางที่ประหยัดและทุนเวลาที่สุดในการลำเลียงทรัพยากรจากฝั่งมหาสมุทรอินเดียมาสู่มหาสมุทรแปซิฟิก นอกจากนั้นยังเป็นจุดยุทธศาสตร์ เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด และเป็นแหล่งลำเลียงทรัพยากรที่สำคัญของชาติ ถ้าหากเกิดความขัดแย้งในพื้นที่นี้ และลามไปถึงการปิดกั้นพื้นที่ (blockade) จะทำให้ประเทศที่พึ่งพาการลำเลียงทรัพยากรผ่านอย่างสิงคโปร์กระทบต่อความมั่นคงของชาติได้ เพราะหากมีเหตุการณ์ที่ทำให้ไม่สามารถเดินทางผ่านช่องแคบมะละกาได้ จำเป็นจะต้องใช้เส้นทางอื่นที่อ้อมไปทางใต้ จะทำให้สูญเสียค่าใช้จ่ายมากขึ้นทั้งในเรื่องเวลา น้ำมัน และค่าใช้จ่ายจากจำนวนวันเดินเรือที่เพิ่มมากขึ้น

<sup>1</sup> Mark David Chong, "Securitising Piracy and Maritime Terrorism along The Malacca and Singapore Straits: Singapore and the Importance of Facilitating Factors," in *MARITIME SECURITY IN EAST AND SOUTHEAST ASIA POLITICAL CHALLENGES IN ASIAN WATERS*, ed. Nicholas Tarling and Xin Chen (Singapore: Palgrave, 2017), 46.

<sup>2</sup> อนิรัตน์ จินดา, "ปัญหากฎหมายและความร่วมมือในการป้องกันและปราบปรามโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในช่องแคบมะละกา" (นิติศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), 1.

ประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจพึ่งการคมนาคม ขนส่งสินค้าทางทะเล ทั้งยังเป็นเมืองท่าเรือ ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเป็นจุดรับรองอุตสาหกรรมทางเรือ ลำเลียงสินค้า นำเข้า ส่งออก และกระจายทรัพยากร ไปยังภูมิภาคอื่น ๆ สิงคโปร์จึงมีเศรษฐกิจส่วนใหญ่ที่ผูกพันกับพื้นที่ช่องแคบมะละกา จะเห็นได้ว่าประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่ตั้งอยู่ในภูมิศาสตร์ของเส้นทางการคมนาคมทางเศรษฐกิจและการเดินทางของเรือ ผ่านพื้นที่บริเวณช่องแคบมะละกา และช่องแคบสิงคโปร์ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมทางทะเลที่สำคัญของโลก นอกจากนั้นอุตสาหกรรมหลักของประเทศพึ่งพาการนำเข้า ส่งออก จากการขนส่งทางทะเล ซึ่งเป็นรายได้หลักของประเทศ ตลอดจนมีท่าเรือและดำเนินกิจการท่าเรืออย่างครบครัน นานาประเทศมักใช้เป็นจุดขนส่งสินค้า และลำเลียงเสบียง ตลอดจนการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง จะเห็นได้ว่ามีเรือจำนวนมากจะต้องผ่านบริเวณน่านน้ำของสิงคโปร์ ซึ่งขีดความสามารถของสิงคโปร์ เช่น การสร้างชาติ การสร้างความมั่นคงของรัฐ ความสามารถในภาคต่าง ๆ ทั้งกองทัพและพลเรือนนั้นมาจากความสามารถทางเศรษฐกิจที่มีรายได้สูง ทำให้สามารถพัฒนาชาติได้อย่างโดดเด่น จึงกล่าวได้ว่าความมั่นคงของชาติสิงคโปร์กับความสามารถทางเศรษฐกิจการเงินเป็นสิ่งที่แยกออกจากกันได้ยากและรายได้ในส่วนใหญ่มามากจากกิจกรรมทางทะเล

นอกจากเป็นจุดที่มีความสำคัญแล้วยังเป็นทางผ่านของเรือบริเวณน่านน้ำสิงคโปร์กว่า 2,000 ลำ ต่อวันและในช่องแคบสิงคโปร์ไปสู่ช่องแคบมะละกามีเรือขนาดใหญ่ผ่านกว่า 70,000<sup>3</sup> ลำต่อปี ดังนั้นความมั่นคงทางทะเล และปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือด้วยอาวุธนั้นเป็นปัญหาที่กระทบต่อผลประโยชน์ของชาติสิงคโปร์ที่ใช้ประโยชน์จากเส้นทางเดินเรือ ที่จะต้องมีการจัดการกับปัญหาดังกล่าวเพื่อรักษาผลประโยชน์ของภูมิภาคและประเทศ ซึ่งจะเห็นได้จากตัวอย่างเหตุการณ์ที่กระทบความมั่นคงสิงคโปร์อย่างในเหตุการณ์ วันที่ 22 เมษายน ค.ศ.2014 โจรสลัดได้ปล้นเรือบรรทุกน้ำมันของบริษัทของสิงคโปร์<sup>4</sup> ในพื้นที่ช่องแคบมะละกา ลักพาตัวลูกเรือ 3 คน พร้อมทั้งโจรกรรมน้ำมันดีเซลและของมีค่า เหตุการณ์ดังกล่าวได้สร้างความเสียหายและกระทบต่อความมั่นคงทางทะเล และจากรายงานของศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูล ข้อตกลงความร่วมมือระดับภูมิภาคว่าด้วยการปราบปรามโจรสลัดและการปล้นโดยใช้อาวุธในเอเชีย (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia) หรือ ReCAAP ได้รายงานว่าเป็นปี ค.ศ. 2015 พบการกระทำที่เข้าข่ายโจรสลัดและปล้นเรือ ในช่องแคบสิงคโปร์ ถึง 99 เหตุการณ์<sup>5</sup> แสดงให้เห็นว่ายังคงมีภัยคุกคามจากโจรสลัดและการปล้นเรืออยู่และช่วงเวลาใกล้เคียงกับเหตุการณ์ที่เรือสัญชาติสิงคโปร์โดนปล้นด้วย

<sup>3</sup> Qiang Meng Xiaobo Qu, "The economic importance of the Straits of Malacca and Singapore: An extreme-scenario analysis," *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review* 48 (2011): 1.

<sup>4</sup> "โจรสลัดปล้น "เรือบรรทุกน้ำมัน" สิงคโปร์ในช่องแคบมะละกา-ลักพาตัว 3 ลูกเรืออิเหนา," MGR Online, updated 23 เม.ย.2014, 2014, accessed 3, 2022, <https://m.mgronline.com/around/detail/9570000045073>.

<sup>5</sup> ReCAAP Information Sharing, *Centre Special Report on Incidents against ships in the Singapore Strait* (2020), 2.

ปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือเป็นปัญหาที่มีมายาวนาน โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) ได้สำรวจจำนวนเหตุการณ์การเกิดโจรสลัดและการปล้นเรือไว้ดังภาพที่ 1 และ ReCAAP ได้รายงานการเกิดเหตุการณ์ในช่องแคบสิงคโปร์ ภาพที่ 2 ซึ่งประเด็นดังกล่าวได้กระทบต่อผลประโยชน์ของชาติสิงคโปร์ เนื่องจากผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) ของประเทศหรือรายได้ของประเทศต้องพึ่งพาอุตสาหกรรม และกิจการทางทะเล ประกอบกับการเป็นประเทศเกาะขนาดเล็ก มีทรัพยากรอย่างจำกัด ยิ่งต้องพึ่งพาการนำเข้าและส่งออก และการนำเข้า ส่งออกที่มีปริมาณมากที่สุดก็คือ การขนส่งทางทะเล สิงคโปร์จึงให้ความสำคัญกับประเด็นความมั่นคงทางทะเล ประกอบกับเรือสินค้า เรือน้ำมัน ตลอดจนอุตสาหกรรมเดินเรือเป็นเหยื่อโดยตรงให้กับโจรสลัด<sup>6</sup> ภัยคุกคามที่เกิดขึ้นทำให้สิงคโปร์พิจารณาปัญหาโจรสลัดเป็นภัยคุกคามความมั่นคงของชาติ<sup>7</sup> และส่งเสริมให้รัฐชายฝั่งรักษาผลประโยชน์ของชาติ ในการปกป้องทางทะเล (Maritime Corridors) เพราะรัฐชายฝั่งมีผลผลิตมวลรวม (GDP) พึ่งพาการส่งออก<sup>8</sup>

สิงคโปร์ได้เห็นถึงความสำคัญในการใช้กลไกระหว่างประเทศ คือ SUA Convention ในการจัดการปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือในช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์ จึงได้ให้สัตยาบันบัญญัติกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศ และด้วยโจรสลัดและการปล้นเรื่อนั้นเป็นปัญหาระหว่างประเทศที่ไม่สามารถแก้ไขได้เพียงรัฐเดียว เนื่องจากพื้นที่อาณาเขตทางทะเลนั้นติดต่อกัน และการเดินทางของเรือก็เดินทางข้ามเขตกันเป็นเรื่องปกติ ทั้งยังใช้พื้นที่ช่องแคบมะละกา สิงคโปร์เป็นทางผ่านในการลำเลียง สินค้า ทรัพยากรต่าง ๆ และ ณ จุดนี้เองเป็นจุดที่มีความหนาแน่นของการเดินทาง และการปล้นของโจรสลัดและอาชญากร จึงเป็นการปฏิบัติต่อเรือหลากหลายสัญชาติด้วย จึงเป็นปัญหาระหว่างประเทศที่รัฐชายฝั่ง ต้องร่วมมือกันแก้ไข

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
CHULALONGKORN UNIVERSITY

<sup>6</sup> XU KE, "CONTEMPORARY MARITIME PIRACY IN SOUTHEAST ASIA" (Doctor of Philosophy NATIONAL UNIVERSITY OF SINGAPORE, 2006 ), 6.

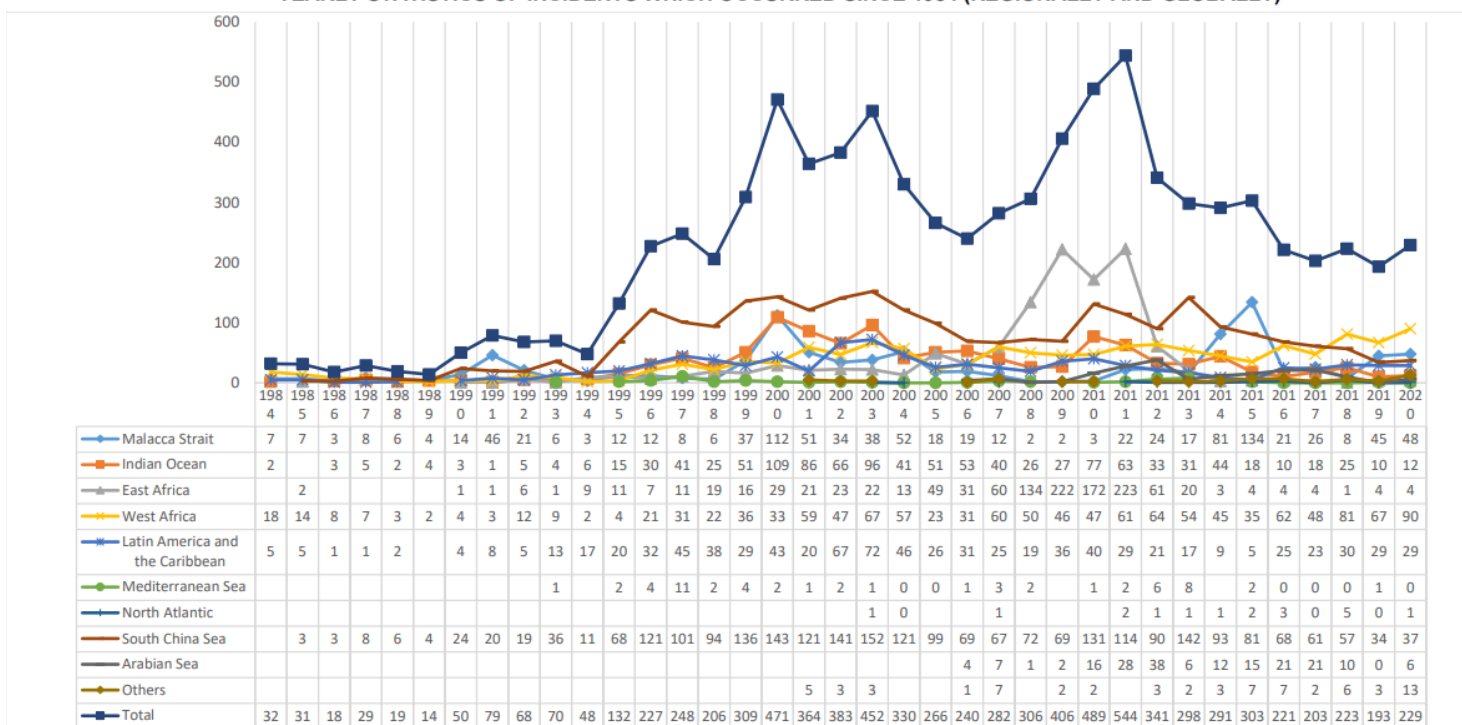
<sup>7</sup> KE, "CONTEMPORARY MARITIME PIRACY IN SOUTHEAST ASIA," 8.

<sup>8</sup> Chong, "Securitising Piracy and Maritime Terrorism along The Malacca and Singapore Straits: Singapore and the Importance of Facilitating Factors," 44.

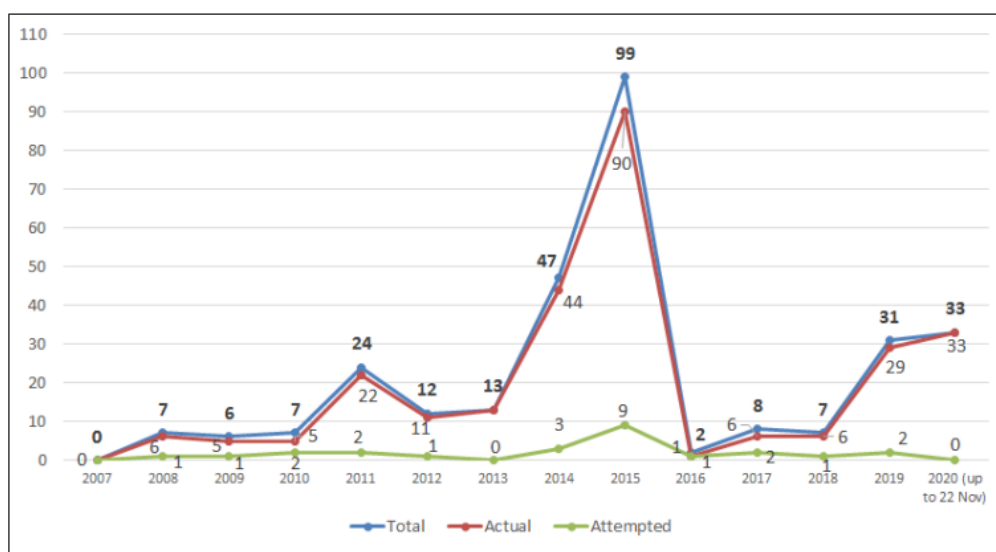
เส้นทางคมนาคมในช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ ประกอบไปด้วยรัฐชายฝั่ง ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ และอาณาเขตในภูมิภาคนี้ ได้รับผลกระทบจากปัญหาโจรสลัดทั้งนั้น แต่มีเพียงประเทศสิงคโปร์ประเทศเดียวเท่านั้นที่มีความพยายามในการแก้ปัญหามากที่สุดและให้สัตยาบันกับ SUA Convention แต่ประเทศอื่นไม่ได้ยอมรับ ฉะนั้น การใช้กลไกระหว่างประเทศในช่องแคบมะละกา ยังคงมีปัญหา และมีข้อจำกัด และนั่นเองเป็นสาเหตุว่าในเมื่อรัฐชายฝั่งไม่สามารถใช้กลไกสากลได้ รัฐชายฝั่งจะร่วมกันจัดการปัญหาโจรสลัดในช่องแคบมะละกาได้อย่างไร โดยที่มีประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศเดียวที่ยอมรับอนุสัญญาและ นำไปสู่ความร่วมมือในระดับ ทวิภาคี พหุภาคีของรัฐชายฝั่งได้มาน้อยเพียงใด นำไปสู่การเปิดใจหทัยประเด็นปัญหาซึ่งนำเสนอการแก้ปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือ และศึกษางานวิจัยนี้



**ANNEX 4**  
**YEARLY STATISTICS OF INCIDENTS WHICH OCCURRED SINCE 1984 (REGIONALLY AND GLOBALLY)**



\*\*\*



Graph 1 - Incidents in the Singapore Strait during 2007- 2020 (up to 22 Nov)

ภาพประกอบที่ 2 สถิติการรายงานเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในช่องแคบสิงคโปร์ ที่มา ReCAAP Information Sharing Centre

## คำถาม

สิงคโปร์มีความร่วมมือจัดการปัญหาโจรสลัดร่วมกับรัฐชายฝั่งในช่องแคบมะละกาอย่างไร

## สมมติฐาน

สิงคโปร์เป็นประเทศที่ใช้ อนุสัญญาาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ. 1988 (SUA Convention) ซึ่งเป็นระบอบระหว่างประเทศที่กำหนดแนวทางจัดการวางกรอบ และประสานความร่วมมือระหว่างนานาชาติที่เป็นกรอบสากลเพื่อแก้ไขปัญหาโจรสลัด เป็นบรรทัดฐานวางมาตรการและกรอบความร่วมมือกับต่างประเทศ เพื่อแก้ไขปัญหาโจรสลัดในช่องแคบมะละกา โดยกรอบดังกล่าวสามารถนำมาปรับใช้ในการประสานความร่วมมือกับรัฐชายฝั่งที่มีได้เป็นภาคีสมาชิกของ SUA Convention ได้

## วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาถึงการแก้ปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือ
2. เพื่อศึกษาการดำเนินการ มาตรการปราบปรามโจรสลัดและการปล้นเรือ
3. เพื่อศึกษาการดำเนินการของสิงคโปร์ร่วมกับรัฐชายฝั่งในการจัดการกับปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือ

## ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1.ทราบถึงแนวทางการจัดการปัญหาโจรสลัดได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 2.ทราบถึงการจัดการกับปัญหาโจรสลัด และแนวทางการร่วมมือในการจัดการปัญหา
- 3.ทราบถึงข้อจำกัดในการปราบปรามโจรสลัดและการปล้นเรือ

## กรอบการวิเคราะห์

สิงคโปร์ได้เข้าร่วมอยู่ภายใต้กรอบ SUA Convention ซึ่งเป็นกรอบสากล และเป็นระบอบระหว่างประเทศ (International Regimes) ซึ่งจะอธิบายต่อไปในส่วนกรอบการวิเคราะห์

ข้าพเจ้าใช้ กรอบการวิเคราะห์ International Regimes ของ Stephen D. Krasner<sup>9</sup>

ในความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อแก้ปัญหาที่แต่ละฝ่ายเองไม่สามารถแก้ไขได้เองโดยลำพัง ทำให้มีแรงจูงใจที่ประเทศทั้งหลายจะร่วมมือกันวางหลักการ (Principle) บรรทัดฐาน (Norm) กฎเกณฑ์ (Rules) กติกา กลไกการตัดสินใจ (Decision Making Procedure) ที่จะตัดสินปัญหา ข้อพิพาทหรือวางแนวทางร่วมกัน หรือที่เรียกว่า ระบอบระหว่างประเทศ (Regime) โดย Krasner ได้ระบุคำนิยามของระบอบระหว่างประเทศไว้ว่าเป็น หลักการ ปทัสถาน กฎเกณฑ์กติกา และขั้นตอนการตัดสินใจ ของตัวแสดงในระบอบระหว่างประเทศ

กรอบระบอบระหว่างประเทศ (Regime) กับความร่วมมือระหว่างประเทศ เป็นวิธีการเมื่อมีประเด็นปัญหาเกิดขึ้น และต้องการความร่วมมือ การผสมนโยบาย การที่จะบรรลุเป้าหมายที่แต่ละฝ่าย มีอยู่ร่วมกัน แต่บรรลุเองโดยลำพังไม่ได้ รัฐจึงมีแรงจูงใจที่จะเข้ามาทำความตกลงที่จะวางกฎ กติกา บางอย่าง บางเรื่องร่วมกันโดยกำหนดเป็นหลักการ บรรทัดฐาน กฎเกณฑ์ กติกา กลไกการตัดสินใจร่วมกัน เพื่อให้บรรลุการแก้ปัญหา นั่นคือระบอบระหว่างประเทศ

ระบอบระหว่างประเทศช่วยให้รัฐที่เป็นสมาชิกมีความคาดหวังตรงกัน สอดคล้องไปในทางเดียวกันว่าแต่ละฝ่ายจะร่วมมือและดำเนินการจัดการกับปัญหาที่เป็นผลประโยชน์ร่วมกัน ใช้แนวทางและมาตรการตามมาตรฐานของระบอบได้มากน้อยเพียงใด เมื่อระบอบระหว่างประเทศทำงานได้ และประสานความร่วมมือระหว่างนานาชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้หลักการ ปทัสถาน กฎเกณฑ์กติกาตามกรอบของระบอบดังกล่าว นั้นอาจกลายเป็นบรรทัดฐานที่ประเทศสมาชิกของระบอบจะนำมาใช้เป็นหลักอ้างอิงที่สมเหตุสมผลสำหรับประสานความร่วมมือกับประเทศอื่นที่แม้จะไม่ได้เป็นภาคีสมาชิกของระบอบ เพราะเนื่องจากอาจกังวลถึงการกระทบต่ออัตตาณัติ

<sup>9</sup> Stephen D. Krasner, "Structural causes and regime consequences: regimes as intervening variables," in *International Regimes* ed. Stephen D. Krasner (United States of America: Cornell University Press, 1983), 1.



ในการดำเนินนโยบาย ให้ประเทศเหล่านี้รับดำเนินการและร่วมมือกันแก้ปัญหาตามแนวทางที่ระบอบได้วางไว้ ในส่วนที่ไม่ไปกระทบอำนาจอธิปไตยหรือลดอัตตาณัติในการวางนโยบาย

อย่างไรก็ตาม ระบอบระหว่างประเทศที่แต่ละประเทศร่วมกันวางแนวทาง ในบางครั้งอาจกระทบต่อการปกครองตนเอง (Autonomy) ในการดำเนินนโยบาย กระทั่งอัสระการตัดสินใจทำให้เกิดข้อกังวล เกี่ยวกับอธิปไตยในบางอย่าง ซึ่งหลายประเทศนั้น อาจชั่งน้ำหนักระหว่างอัตตาณัติในการกำหนดวางนโยบาย (Policy Autonomy), อธิปไตย (Sovereignty), ความเป็นเอกราช (Independent) ในการที่จะตัดสินใจกับการที่ไปอยู่ภายใต้การถูกกำกับของข้อตกลงระหว่างประเทศ ยกตัวอย่างได้จาก การไม่ยอมให้สัตยาบันในอนุสัญญา SUA Convention ดังที่จะกล่าวต่อไปในส่วนที่ 3

ประเทศสิงคโปร์เอง เป็นประเทศเล็ก มีศักยภาพอย่างจำกัดที่ต้องอาศัยกลไกระหว่างประเทศ จึงให้สัตยาบันกับอนุสัญญา SUA Convention และก็มีส่วนที่จะได้ประโยชน์จากร่วมมือที่เกิดขึ้น สิงคโปร์ได้เห็นประโยชน์จากระบอบระหว่างประเทศของความร่วมมือในการปราบปรามโจรสลัด ทำให้ตนให้สัตยาบันไว้ กับ SUA Convention โดยประโยชน์ของ อนุสัญญาฯ ที่สิงคโปร์สามารถนำไปใช้เป็นกรอบสากลที่ทั่วโลกให้การยอมรับ ช่วยส่งเสริมให้สามารถจัดการต่อการกระทำผิดในทะเลได้ครอบคลุมมากขึ้น เนื่องจากว่าการบังคับใช้กฎหมายในทะเลนั้นเป็นกฎหมายระหว่างประเทศมีอุปสรรคอยู่ที่ว่าแต่ละตัวแสดงนิยามการกระทำผิดไม่เหมือนกัน บางเหตุการณ์กล่าวได้ว่าเป็นเหตุการณ์โจรสลัด บางเหตุการณ์ไม่ใช่โจรสลัด แต่อนุสัญญาฯ ได้นิยามการกระทำความผิดไว้ครอบคลุมการทำความผิด เรียกได้ว่าถ้ากระทำความผิดขึ้นมา ความผิดนั้นอาจจะอยู่ภายใต้อนุสัญญานี้แทบทั้งสิ้น อนุสัญญาได้เปิดโอกาสให้รัฐที่ให้สัตยาบันเป็นภาคีสมาชิกสามารถจัดการกับบุคคลที่กระทำความผิดได้ อย่างเช่นการจัดตั้งอำนาจศาลเหนือผู้กระทำความผิด การติดตามผู้กระทำความผิดหากผู้กระทำความผิดได้หลบเข้าไปในรัฐอื่น และอนุสัญญายังเปิดโอกาสให้รัฐในภาคีสมาชิกได้ดำเนินมาตรการเพื่อช่วยเหลือซึ่งกันและกัน และมีกลไกของการใช้กฎหมายที่เป็นกฎหมายภายในของรัฐในการดำเนินคดี ซึ่งนั่นเองเป็นการใช้ประโยชน์ของอนุสัญญาฯ

โดยอนุสัญญานี้เข้ามาแก้ไขในเรื่องการให้ความหมาย คำนียามการทำความผิดต่อความปลอดภัยในการเดินเรืออย่างครอบคลุม และเปิดโอกาสให้ประเทศในสมาชิกได้มีการขยายอำนาจศาลของตนที่สามารถจัดการกับผู้กระทำความผิดได้อย่างครอบคลุมมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการกับผู้กระทำความผิดที่หลบหนีไปยังประเทศอื่นที่เป็นประเทศภาคีสมาชิก สามารถดำเนินการที่จะติดตามจัดการกับผู้กระทำความผิดแม้ว่าจะอยู่นอกเขตอำนาจอธิปไตยก็ตาม ทั้งมีมาตรการในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน การดำเนินการสร้างมาตรการ การช่วยเหลือกันระหว่างรัฐสมาชิกด้วยกัน การสร้างมาตรการป้องกันก่อนที่จะเกิดเหตุขึ้น

ทว่าประเทศอินโดนีเซีย ประเทศมาเลเซีย และประเทศไทย ซึ่งให้น้ำหนักแก่ด้านที่เป็นอำนาจอธิปไตย (Sovereignty), อัตตาณัติในการกำหนดนโยบาย (Policy Autonomy) มากกว่า ทำ

ให้การใช้กลไกสากล ยังมีปัญหาและใช้งานได้อย่างไม่เต็มที่ และคิดว่าระบอบระหว่างประเทศ (Regimes) ดังกล่าวอาจตีกรอบ ทำให้ต้องตกอยู่ภายใต้ข้อจำกัด ข้อเรียกร้องของรัฐอื่นทั้งในและนอกภูมิภาคหรือสิงคโปร์เอง ที่จะขอตามจับกุมพลเมืองส่งไปยังอีกประเทศหนึ่งของสมาชิกภาคีอนุสัญญา และในทางกฎหมายนั้น ประเทศที่ได้รับให้จัดตั้งอำนาจการดำเนินคดีกับผู้กระทำผิดจะใช้กฎหมายภายในของประเทศตนเอง และการใช้กฎหมายของสิงคโปร์ซึ่งเป็นกฎหมายที่เข้มงวด ถ้าผิดกฎหมายสิงคโปร์เป็นอันว่าจะมีบทลงโทษที่รุนแรง เป็นไปได้ที่ทำให้ประเทศต่าง ๆ มีความกังวลที่จะส่งพลเมืองตนเองไปขึ้นกฎหมายสิงคโปร์ และนอกจากนั้นประเทศนอกเหนือจากรัฐชายฝั่งที่เป็นสมาชิกภาคีกับอนุสัญญานี้ สามารถเข้าร่วมในการจัดการความผิดได้ เช่นการขอให้มีการส่งตัวผู้ร้ายข้ามแดนหรือเรียกร้องให้มีการจัดตั้งอำนาจศาลเพื่อดำเนินคดี ไล่ติดตามผู้ต้องสงสัยไปยังประเทศอื่น ถ้าเป็นแบบนี้ระบอบระหว่างประเทศจึงทำงานได้ตามเท่าที่ประเทศทั้งหลายเห็นประโยชน์ร่วมกันที่จะเข้ามาทำความตกลง แต่ว่ามีบางประเทศเห็นด้วย และบางประเทศไม่เห็นด้วย ประเทศที่เห็นประโยชน์จะต้องหาทางเลือกอื่น ในการที่จะถ่ายทอดหลักการ กรอบบรรทัดฐาน กฎเกณฑ์ กติกาจากระบอบระหว่างประเทศ (SUA) ที่ประเทศเพื่อนบ้านไม่เข้าไปทำความตกลงด้วย

ปัญหาโจรสลัดเป็นประเด็นปัญหาระหว่างประเทศ ที่สามารถแก้ปัญหาได้เพียงรัฐเดียว ความร่วมมือระหว่างประเทศ จึงเป็นแนวทางแก้ไข แต่สิ่งที่น่าสนใจคือ ใช้กลไกจัดการโจรสลัดที่เป็นสากลอย่าง อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ. 1988 (1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation) มีการผลักดัน ความร่วมมือการสร้างกฎระเบียบ ทำให้เกิดระบอบระหว่างประเทศ โดยใช้อนุสัญญาฯ และร่วมกันวางแนวทางปฏิบัติในการแก้ไขปัญหา แต่ก็ยังพบว่าการใช้ระบอบระหว่างประเทศยังมีข้อจำกัดซึ่งยังต้องใช้ความร่วมมือการผลักดันความร่วมมือนอกเหนือจากการใช้กรอบอนุสัญญา SUA และนำไปสู่ความร่วมมือในระดับพหุภาคี ภายใต้ข้อจำกัดที่อนุสัญญา ไม่สามารถนำมาใช้ได้กับรัฐชายฝั่งที่ไม่ได้ให้สัตยาบัน แต่จะต้องร่วมมือกันจัดการปัญหาโจรสลัดที่เป็นปัญหาระหว่างประเทศ

### ระเบียบวิธีวิจัย

งานวิจัยชิ้นนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ ผ่านการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ จากเอกสารงานวิจัย วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ บทความ บทวิเคราะห์ บทความในวารสารวิชาการ ข่าว หนังสือ ข้อมูลจากสื่อออนไลน์ ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือกับสิงคโปร์ โดยหาข้อมูลจากการเข้าถึงเว็บไซต์ ข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต ห้องสมุดออนไลน์ที่มีชื่อเสียง ข้อมูลเปิดของหน่วยงานระหว่างประเทศ เช่น องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) องค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศ (IMB) ศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูล (ReCAAP ISC) หรือเอกสารจากงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

### วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการป้องกันปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดและปล้นเรือด้วยอาวุธ ผู้วิจัยสามารถจำแนกได้เป็น 3 ส่วน ได้แก่ วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการเพื่อป้องกัน

และปราบปรามโจรสลัด วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับปัญหาและอุปสรรคต่อการป้องกันและปราบปราม การกระทำอันเป็นโจรสลัดและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับประเทศสิงคโปร์ในการจัดการปัญหาโจรสลัด และการปล้นเรือด้วยอาวุธ

การศึกษาวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการเพื่อป้องกันและปราบปรามโจรสลัด อย่างจะเห็นได้จากงานของ อนิรุช สวัสดิ์<sup>10</sup> ในงานวิจัย “ปัญหาโจรสลัดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ : ผลกระทบการดำเนินการป้องกันและปราบปราม” ได้กล่าวไว้ว่า ปัญหาการกระทำของโจรสลัดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ถือว่าเป็นภัยคุกคามต่อประเทศในภูมิภาค อาจจะทำให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือสภาพแวดล้อมทางทะเล รวมทั้งเศรษฐกิจของประเทศ ที่ขึ้นอยู่กับเส้นทางการลำเลียงขนส่งทางเรือในภูมิภาคซึ่งมีแนวโน้มที่มากขึ้น ในการดำเนินการ ป้องกันและปราบปราม มีการดำเนินการในรูปแบบต่าง ๆ ประกอบด้วย การดำเนินการขององค์การ ระหว่างประเทศ ได้แก่ IMO (International Maritime Organization) และ IMB (International Maritime Bureau) ซึ่งทำหน้าที่รายงานและเก็บข้อมูล การปฏิบัติของโจรสลัด รวมทั้งเสนอแนะ มาตรการที่เป็นไปได้ และการดำเนินการใช้กฎหมายระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อนุสัญญาฯ UNCLOS 1982 ซึ่งบัญญัติว่าการกระทำของโจรสลัดมีความผิดตามกฎหมายระหว่างประเทศ ทุกรัฐมีอำนาจในการจับกุมและลงโทษ

ในขณะเดียวกันมีงานของ รุจิรัตน์ จิตตานนท์<sup>11</sup> ในงานวิจัย “ภัยความมั่นคงทางทะเล: การกระทำอันเป็นโจรสลัดและ การปล้นเรือด้วยอาวุธ” ได้กล่าวถึงความร่วมมือในการจัดการปัญหา โจรสลัดและการปล้นเรือ โดยมีความร่วมมือระหว่างประเทศในปัจจุบัน เช่น ARF ReCAAP มีสำหรับการ เสริมสร้างความมั่นคงทางทะเลแล้ว แต่ควรเพิ่มการส่งเสริมให้มีความร่วมมือในแต่ละกรอบให้ มากขึ้น และให้ความสำคัญกับการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ส่งเสริมต่อยอดศูนย์บูรณาการข้อมูล ข่าวสารที่สามารถให้ข้อมูลที่ทันสมัย เทียงตรง ทันเวลา การส่งเสริมขีด ความสามารถของหน่วยงาน ทางทะเลต่าง ๆ และที่สำคัญควรส่งเสริมความไวเนื้อเชื่อใจ ระหว่างมาตรการสำคัญ คือ การใช้ กฎหมาย การดำเนินคดีกับผู้ทำความผิดอย่างชัดเจนจะทำให้จำนวนการก่อเหตุลดลง และพัฒนา กลไกความร่วมมือทางยุติธรรม กระบวนการหาข้อเท็จจริง การตามติด ผู้ทำผิด กับรัฐชายฝั่ง เพื่อให้ เกิดประสิทธิผลในการป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นผิดทางทะเล

ในแนวทางตรงกันข้ามมีวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับปัญหาและอุปสรรคต่อการป้องกันและ ปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดอย่างงานของ พระมหาวิชิตศักดิ์ คณชัย<sup>12</sup> ในงานวิจัย “การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือด้วยอาวุธ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” ได้กล่าวถึง การป้องกันและปราบปรามโจรสลัดและโจรปล้นเรือด้วยอาวุธในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

<sup>10</sup> อนิรุช สวัสดิ์, "ปัญหาโจรสลัดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ : ผลกระทบการดำเนินการป้องกันและ ปราบปราม," วารสารอินโดจีนศึกษา ปีที่ 5-6 (2548): 118.

<sup>11</sup> รุจิรัตน์ จิตตานนท์, "ภัยความมั่นคงทางทะเล: การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือด้วยอาวุธ," วารสาร รามคำแหง นิติศาสตร์ (2559): 46.

<sup>12</sup> พระมหาวิชิตศักดิ์ คณชัย, "การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือด้วยอาวุธ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้," วารสารบัณฑิตศึกษามหาจุฬาลงกรณ์ ที่ 8 ฉบับที่ 3 (2564): 120.

ยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรเพราะการปล้นเรือด้วยใช้อาวุธในทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องของรัฐ ไม่ใช่การกระทำอันเป็น โจรสลัด ตามกฎหมายทางทะเล UNCLOS 1982 มาตรา 101 โดยกฎหมายทางทะเล กล่าวถึงอาชญากรรมสากลที่รัฐใด ๆ สามารถไล่ตามติดพัน (Hot Pursuit) จับดำเนินคดีได้ สามารถจับกุมดำเนินคดีโจรสลัดที่อยู่ในตัวในดินแดนของรัฐตน นอกจากนั้น ยังไม่ได้รับความร่วมมือจากรัฐอื่น ๆ ที่มีอำนาจอธิปไตยในทะเลที่โจรสลัดทำการปล้นเรือ และไม่ได้รับความช่วยเหลือจากประเทศที่โจรสลัดใช้หลบหนี ทำให้เป็นปัญหาสำคัญประการหนึ่งที่ต้องแก้ไขในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในอีกประเด็น สถานการณ์ใช้กฎหมายของประเทศในภูมิภาค ต้องได้รับความเห็นชอบจากสมาชิกทำให้การดำเนินการกับปัญหา ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สามารถกระทำได้ดีเท่าที่ควร หวังว่าจะมีความร่วมมือ ระหว่างรัฐในเรื่องกลไก และอนุสัญญา อาญาของในภูมิภาคโดยที่แต่ละประเทศ เป็นสมาชิกอยู่แล้วก็ตาม

นอกจากนั้นยังมีวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับประเทศสิงคโปร์ต่อปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือด้วยอาวุธอยู่ซึ่งจะเห็นได้จากงานของ อนิรัตน์ จินดา<sup>13</sup> ในงานวิจัย “ปัญหากฎหมายและความร่วมมือในการป้องกันและปราบปรามโจรสลัดและการปล้นเรือด้วยอาวุธในช่องแคบมะละกา” ได้กล่าวถึง ประเทศสิงคโปร์ได้ให้ความสำคัญกับปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือด้วยอาวุธ ซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดผลกระทบโดยตรงต่อประเทศสิงคโปร์ โดยในประเด็นปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือด้วยอาวุธ สิงคโปร์มีความกระตือรือร้นในการจัดการกับปัญหาดังกล่าว และสำหรับในกรณีที่เกิดการกระทำความผิดเกี่ยวกับปัญหาดังกล่าวภายในอธิปไตยของตน สิงคโปร์ได้บัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดในลักษณะดังกล่าวเอาไว้เพื่อจัดการกับการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในอธิปไตยของตน นอกเหนือจากการใช้กฎหมายระหว่างประเทศซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการออกมาตรการป้องกันปราบปรามปัญหาดังกล่าวเพิ่มขึ้นของสิงคโปร์

อย่างไรก็ตามสอดคล้องกับงานของ Ke Xu<sup>14</sup> ในงานวิจัย “The Challenges of Maritime Security Cooperation in the Straits of Malacca: Another Singapore Perspective” ได้กล่าว ว่าสิงคโปร์ได้ใช้ข้อดีของการเป็นตำแหน่งที่เป็นศูนย์กลาง และแสดงบทบาทความร่วมมือด้านความมั่นคงทางทะเล โดยดำเนินการเต็มรูปแบบในมาตรการด้านความมั่นคงทางทะเลเช่น International ship and port facility security code (ISPS codes) ในน่านน้ำภายใน นอกจากนั้นยังริเริ่มตั้งศูนย์ แลกเปลี่ยนข้อมูลเรื่องโจรสลัด Information sharing Centre (ISC ReCAAP) และการประชุม Shangri-La Dialogue ยิ่งไปกว่านั้นสิงคโปร์ได้ร่วมมือกับรัฐชายฝั่งในการแชร์ภาระ สร้างกลไกความร่วมมือในการเดินเรือ และปกป้องทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในช่องแคบมะละกา ระหว่างรัฐชายฝั่งและรัฐ

<sup>13</sup> อนิรัตน์ จินดา, "ปัญหากฎหมายและความร่วมมือในการป้องกันและปราบปรามโจรสลัดและการปล้นเรือด้วยอาวุธในช่องแคบมะละกา" (นิติศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), 60.

<sup>14</sup> Xu Ke, "The Challenges of Maritime Security Cooperation in the Straits of Malacca: Another Singapore perspective," in *MARITIME SECURITY IN EAST AND SOUTHEAST ASIA POLITICAL CHALLENGES IN ASIAN WATERS* ed. Nicholas Tarling and Xin Chen (Singapore: Palgrave, 2017), 90-92.

อื่นที่ได้รับผลประโยชน์ ทำให้รัฐต่าง ๆ มีความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาค หลังจากหลายปีที่ได้รับความร่วมมือ ผลกระทบจากโจรสลัด การปล้นเรือ ลดลงอย่างมีนัยสำคัญในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่าวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหาโจรสลัดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เกี่ยวข้องกับ SUA Convention ยังไม่พบเห็นเท่าไรนัก เนื่องจากประเทศรัฐชายฝั่งในช่องแคบมะละกาไม่ได้ยอมรับ SUA เข้ามาใช้ อย่างไรก็ตาม เอเชีย อินโดนีเซีย แต่ในทางกลับกัน สิงคโปร์กับให้สัตยาบันกับอนุสัญญาดังกล่าว ซึ่ง SUA Convention นั้นคือทางออกหนึ่งของการแก้ปัญหาโจรสลัด ดังนั้น จะมีการดำเนินการสร้างกลไกในการแก้ปัญหาโจรสลัด กับประเทศที่ไม่ยอมรับอนุสัญญา โดยที่สามารถนำแนวทางสากลมาปรับให้กับรัฐที่ยอมรับ และไม่ยอมรับอนุสัญญา ซึ่งอาจมีได้ไม่เต็มที่มีมากนัก บวกกับการศึกษาถึงการนำหลักการที่มีข้อจำกัด มาปรับใช้ในความร่วมมืออื่น ๆ ที่นอกเหนือจาก SUA Convention ยังไม่มีข้อมูลเท่าใดนัก

ดังนั้นจึงเป็นเหตุให้ผู้วิจัยมีความสนใจและศึกษาว่ารัฐชายฝั่งมีการแก้ไขปัญหาาร่วมกันอย่างไรในการแก้ปัญหาโจรสลัด ซึ่งเป็นเหตุในการศึกษาของงานวิจัยนี้เป็นส่วนสำคัญ

### การแบ่งส่วนโครงสร้างสารนิพนธ์

แบ่งออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 บทนำ

ส่วนที่ 2 ผลประโยชน์ของชาติสิงคโปร์กับปัญหาโจรสลัด

ส่วนที่ 3 การวางแนวทางกลไกและหลักการของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ. 1988

ส่วนที่ 4 ความร่วมมือของรัฐชายฝั่ง กับประเทศนอกอนุสัญญาฯ

ส่วนที่ 5 สรุป

### ส่วนที่ 2 ผลประโยชน์ของชาติสิงคโปร์กับปัญหาโจรสลัด

#### การดำเนินการของสิงคโปร์

สิงคโปร์เป็นประเทศเมืองเล็ก ติดกับทะเลและช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์ ประเทศมีทรัพยากรอย่างจำกัด ต้องพึ่งพาการนำเข้าทรัพยากรของต่างประเทศ และประเทศขับเคลื่อนด้วยการค้าขายทางทะเล นอกจากนั้นเป็นศูนย์บริการท่าเรือที่สามารถนำเข้าและส่งออกสินค้า ที่ช่วยเหลือด้านภาษี สิงคโปร์เองมีท่าเรือรองรับ อุตสาหกรรมการเดินเรือ และเรือเดินสมุทร มักผ่านน่านน้ำและช่องแคบสิงคโปร์ และแวะเข้าเมืองท่า เพื่อดำเนินกิจการทางเศรษฐกิจ อย่างเช่น

การขนส่งสินค้า ทรัพยากร การเติมน้ำมันและ วัสดุภัณฑ์อื่น ๆ และมีเรือสัญชาติสิงคโปร์คอยสนับสนุน กิจการส่วนนี้ และบริษัทเดินเรือของสิงคโปร์

สิงคโปร์มีท่าเรือระหว่างประเทศที่มีความหนาแน่นที่สุด รองรับเรือถึง 140,000 ลำต่อปี พึ่งพาการค้าจากต่างชาติ และประเทศมีทรัพยากรที่จำกัด ท่าเรือและกิจการทางทะเลจึงเป็นตัว ขับเคลื่อนประเทศที่มีมูลค่าถึง 6 % ของ GDP<sup>15</sup> ประเทศ หากกิจการเดินเรือของสิงคโปร์ไม่มีความ ปลอดภัยและความมั่นคงแล้ว ประเทศอาจจะต้องได้รับผลกระทบต่อผลประโยชน์และความมั่นคง ของชาติ สิงคโปร์จึงพึ่งพาท่าเรือ และให้ความสำคัญกับประเด็นโจรสลัดเป็นภัยคุกคามต่อ ผลประโยชน์ของชาติ<sup>16</sup> พยายามต่อสู้กับโจรสลัดและอาชญากรรมในทะเล และต้องปกป้อง ผลประโยชน์ของชาติและอุตสาหกรรม การขนส่งทางทะเล และรับมือกับภัยคุกคาม อย่างโจรสลัดที่ กระทบเรือสิงคโปร์ อุตสาหกรรมเดินเรือ กระทบต่อพื้นที่การจอดเรือและการรักษาความ ปลอดภัยท่าเรือ รัฐบาลสิงคโปร์จึงให้ความสำคัญกับเรื่องภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเลในช่องแคบ มะละกาและขอความร่วมมือจากรัฐชายฝั่งในช่องแคบเพื่อส่งเสริมความมั่นคง สิงคโปร์เองได้ต่อต้าน โจรสลัดอย่างการใช้กองเรือของตนเพื่อติดตามคุ้มกันเรือสินค้า ใช้เครื่องบินเข้าร่วมการลาดตระเวน ในช่องแคบ ใช้กำลังชุดปฏิบัติการ ขึ้นตรวจเรือสินค้าที่เข้าและออกน่านน้ำสิงคโปร์ เห็นได้ว่าสิงคโปร์ มีความกระตือรือร้นกับปัญหาดังกล่าว

สิงคโปร์ได้ทำงานร่วมกันกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และให้ความร่วมมือ โดยการดำเนินการปฏิบัติตาม อนุสัญญา International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) ภายในบทบัญญัติที่ 12 อนุสัญญา การอำนวยความสะดวกส่งเสริมความปลอดภัยของเรือและ ท่าเรือ (International Ship and Port Facility Security Code : ISPS) และสิงคโปร์ยังพึ่งพา การค้าทางทะเล เพื่อความอยู่รอดทางเศรษฐกิจ และกิจการทางทะเลเป็นส่วนสนับสนุนเศรษฐกิจ ที่สำคัญของสิงคโปร์ ดังที่รัฐมนตรีกระทรวงการต่างประเทศและกฎหมายสิงคโปร์<sup>17</sup> กล่าวว่า เสรีภาพ ในการเดินเรือในช่องแคบมะละกา และทะเลจีนใต้ เป็นสิ่งสำคัญต่อความอยู่รอดของสิงคโปร์ ความ ปลอดภัยในเส้นทางช่องแคบมะละกาเป็นความสำคัญแรก ๆ สิงคโปร์มีแรงจูงใจที่ต่อสู้กับโจรสลัด และให้สัตยาบัน ใน SUA Convention ในปี ค.ศ.2004

### มาตรการและการปฏิบัติการต่อต้านโจรสลัดของสิงคโปร์

สิงคโปร์มีหน่วยงานที่บังคับใช้กฎหมายทางทะเล อยู่หลายหน่วยงานด้วยกัน โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

<sup>15</sup> KE, "CONTEMPORARY MARITIME PIRACY IN SOUTHEAST ASIA," 87.

<sup>16</sup> XU Ke, "Myth and Reality: The Rise and Fall of Contemporary Maritime Piracy in the South China Sea," in *Maritime Security in the South China Sea Regional Implications and International Cooperation*, ed. Shicun Wu and Keyuan Zou (England: Ashgate Publishing Limited, 2009), 91.

<sup>17</sup> KE, "CONTEMPORARY MARITIME PIRACY IN SOUTHEAST ASIA," 181.

การทำเรือแห่งชาติสิงคโปร์ (Maritime and Port Authority : MPA<sup>18</sup>) เป็นหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคมของสิงคโปร์ รับผิดชอบในด้านความปลอดภัยในทะเล และรักษาผลประโยชน์จากการใช้ท่าเรือของสิงคโปร์รวมทั้งการใช้ท่าเรือกับระหว่างประเทศ การขนส่งทางทะเล การบริการท่าเรือ และอำนวยความสะดวก

หน่วยตำรวจชายฝั่ง (Police Coast Guard : PCG) เป็นหน่วยที่มีบทบาทในการปราบปรามโจรสลัดภายในอาณาเขตสิงคโปร์ และได้ทำงานร่วมกับ กองทัพเรือสิงคโปร์ (Republic of Singapore Navy : RSN)

และมีศูนย์บัญชาการด้านชายฝั่งของกองทัพเรือเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปราบปรามโจรสลัดและการก่อการร้ายภายในน่านน้ำสิงคโปร์โดยตรง ประกอบไปด้วยเรือลาดตระเวน เรือเคลื่อนที่เร็ว และทำงานร่วมกับการทำเรือสิงคโปร์ สิงคโปร์ยังคงมีกองทัพอากาศสนับสนุนการตรวจการทางอากาศอีกด้วย<sup>19</sup>

นอกจากนี้ยังได้จัดตั้งทีม Accompanying Sea Security Teams (ASSeT) เพื่อคุ้มกันเรือและทำการตรวจสอบกิจกรรมที่น่าสงสัย การก่อการร้าย คุ้มกันเรือที่ผ่านเข้าและออกจากรน่านน้ำเพื่อป้องกันโอกาสที่เรือจะถูกผู้ก่อการร้ายหรือโจรสลัดโจมตี เสริมสร้างความมั่นคงและมั่นใจว่าเรือที่ได้รับการตรวจสอบหรือคุ้มกันนั้นมีความปลอดภัย

#### มาตรการด้านเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเล

สิงคโปร์ได้ เสริมสร้างศักยภาพของหน่วยงานตนเอง มีการติดตั้ง อุปกรณ์ทางเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง เช่น ติดตั้งเรดาร์ตรวจการณ์ที่ฐานทัพเรือชางจี เพื่อให้สามารถตรวจการณ์ได้ครอบคลุมพื้นที่ทางทะเลของสิงคโปร์ รวมถึงเรือต่าง ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ นอกจากนี้ยังพัฒนาเทคโนโลยีควบคุมและสั่งการตรวจการณ์ C3IR (Command Control Communication Intelligence Surveillance and Reconnaissance)

ทางด้านบุคลากร ทั้งตำรวจชายฝั่งและกองทัพเรือ ได้รับอุปกรณ์ที่ทันสมัยและได้รับการฝึกสำหรับต่อต้านโจรสลัดเป็นอย่างดี และด้วยอาณาเขตของสิงคโปร์มีจำกัด อยู่ประมาณ 3 ไมล์ทะเลรอบเกาะสิงคโปร์ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ได้ไม่มาก เท่ากับว่ามีข้อจำกัดของการใช้อำนาจศาลและบังคับใช้กฎหมายที่มีพื้นที่อย่างจำกัด ไม่ครอบคลุมพื้นที่ไกลออกไปนอกอาณาเขตทางทะเล ยิ่งทำให้สิงคโปร์ต้องหามาตรการเพิ่มเติมในการจัดการปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือ

<sup>18</sup> Robert Beckman, "Singapore Strives To Enhance Safety, Security, And Environmental Protection In Its Port And In The Straits Of Malacca And Singapore," *Ocean and Coastal Law Journal* 14 (2008): 170.

<sup>19</sup> KE, "CONTEMPORARY MARITIME PIRACY IN SOUTHEAST ASIA," 146.

สิงคโปร์ริเริ่มการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ทั้งระหว่างหน่วยงานระดับชาติ และระหว่างหน่วยงานระดับท้องถิ่น และกำหนดให้หน่วยงานต้องมีศูนย์ประสานงาน (focal point<sup>20</sup>) ของแต่ละหน่วยงาน สำหรับความร่วมมือระหว่างประเทศและได้จัดตั้ง คณะกรรมการความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security Committee : MSC) เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน

รัฐบาลสิงคโปร์ได้สร้าง ศูนย์บัญชาการและควบคุม Maritime Command and Control Centre (Changi C2 Centre) ขางจี Centre ในปี ค.ศ.2007 เพื่อรับมือกับภัยคุกคามและอาชญากรรมทางทะเล และได้ปฏิบัติการในปี ค.ศ. 2009 ในด้านการส่งเสริมความมั่นคงทางทะเลของสิงคโปร์โดยการปฏิบัติการร่วมกันหลายหน่วยงานในระดับชาติ รวมถึงการฝึกพหุภาคี ภายในเป็นที่ตั้ง ศูนย์ย่อยซึ่งประกอบด้วย 3 ศูนย์คือ

1. ศูนย์ความมั่นคงทางทะเลสิงคโปร์ (Singapore Maritime Security Centre : SMSC)
2. ศูนย์บูรณาการข้อมูลข่าวสาร (Information Fusion Centre : IFC)
3. ศูนย์ปฏิบัติการและการฝึกนานาชาติ (Multinational Operation and Exercise Centre : MOEC)

ศูนย์ความมั่นคงทางทะเลสิงคโปร์ Security Maritime Security Centre (SMSC) สร้างเพื่อเป็นศูนย์บัญชาการ ประสานงานระหว่างหน่วยที่เรียกว่า Inter-Agency Co-ordination Centre ซึ่งประกอบไปด้วยหน่วยงานภายในประเทศ ได้แก่ กองทัพเรือสิงคโปร์ การท่าเรือสิงคโปร์ (MPA) ตำรวจน้ำ ร่วมกันวางแผนการปฏิบัติงานเพื่อตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในทะเลหรือเหตุการณ์ที่วิกฤต

ศูนย์บูรณาการข้อมูลข่าวสาร Information Fusion Centre (IFC) จะอำนวยความสะดวกทำงานเชิงรุก แลกเปลี่ยน รวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ วางแผน ประสานงานและตอบสนองต่อภัยคุกคาม เป็นที่ตั้งของโครงข่ายคอมพิวเตอร์ ที่สามารถกระจายข้อมูล ส่งไปให้ยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถประสานงานและร่วมมือกับประเทศอื่น ๆ เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเลกับภูมิภาคนี้ตอบสนองต่อภัยคุกคามอย่างมีประสิทธิภาพได้ด้วย ทั้งนี้ IFC มีระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เรียกว่า ReMIX (Regional Maritime Information Exchange) ที่มีฐานข้อมูลของเรือสินค้ามากกว่า 150,000 ลำ และอุปกรณ์ซอฟต์แวร์ (Software) ที่ได้ออกแบบมาเพื่อตรวจสอบและติดตามเรือต้องสงสัยโดยเฉพาะ และสามารถตรวจสอบเรือที่คาดว่าจะทำความผิด การปล้นเรือหรือโจรสลัด

ศูนย์ปฏิบัติการและการฝึกนานาชาติ The Multinational Operation and Exercise Centre (MOEC) สนับสนุนการวางแผนงานและการปฏิบัติในระดับทวิภาคี และพหุภาคี การฝึกและการปฏิบัติการ ความร่วมมือระหว่างประเทศ ที่สามารถรองรับบุคคลได้ถึง 180 คน<sup>21</sup> และสามารถส่ง

<sup>20</sup> Beckman, "Singapore Strives To Enhance Safety, Security, And Environmental Protection In Its Port And In The Straits Of Malacca And Singapore," 186.

<sup>21</sup> Joshua Ho and Jane Cha Sam Bateman, CURRENT MEASURES, 34 (2009).



ข้อมูลและสื่อสารกับหน่วยเรือที่อยู่ในทะเลได้ สามารถอำนวยความสะดวกการปฏิบัติการได้หลากหลาย เช่น การปฏิบัติการด้านมนุษยธรรมและจัดการภัยพิบัติ เป็นต้น

ศูนย์ช่างี ได้ช่วยอำนวยความสะดวกประสานงาน การแลกเปลี่ยนข้อมูลในระดับนานาชาติ ทั้งการปฏิบัติการและการฝึก เพื่อเพิ่มขีดความสามารถต่อความท้าทายที่เกิดขึ้น ทำให้สิงคโปร์มีศักยภาพเพิ่มขึ้นในความร่วมมือความมั่นคงทางทะเล ในระดับชาติและระหว่างประเทศ สิงคโปร์สามารถ แสดงภาพ ข้อมูล เกี่ยวกับสถานการณ์ในทะเลให้ประเทศอื่นและประเทศที่เป็นมิตรได้ เพื่อให้ทราบสถานการณ์ความมั่นคงทางทะเล

กองทัพเรือสิงคโปร์ได้พัฒนา อินเทอร์เน็ต ระบบเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล (Regional Maritime Information Exchange : ReMIX) ในการลาดตระเวนและส่งเสริมการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกองทัพเรือ

ทั้งนี้การลาดตระเวนร่วมในช่องแคบมะละกา (Malacca Straits Patrol : MSP) ได้ใช้ระบบข้อมูลข่าวสารจากระบบ ReMIX ด้วย

นอกจากนั้นได้พัฒนาเรดาร์ ตรวจสอบ เรือฝัดเชื่อมต่อกันเป็นโครงข่าย เพื่อให้บริการด้านจราจร(Vessel Traffic Services : VTS<sup>22</sup>) ในช่องแคบมะละกา สิงคโปร์ติดตั้งระบบตรวจสอบและโครงข่ายข้อมูลสำหรับติดตาม ตรวจสอบ เรือหรือการเคลื่อนที่ ที่น่าสงสัย มีการลาดตระเวนของกองทัพเรือ และหน่วยยามฝั่ง สุ่มติดตามเรือสินค้าในช่องแคบสิงคโปร์และน่านน้ำใกล้เคียง และตรวจสอบเส้นทางเดินเรือย้อนหลังของเรือสินค้า เพื่อดูว่ามีความเสี่ยงสูงที่จะมีเรือเล็กหรือเรือน่าสงสัยติดตามมาหรือไม่

สิงคโปร์ร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับ IMO ในการปฏิบัติตาม อนุสัญญา SOLAS โดยปฏิบัติตาม ISPS Code<sup>23</sup> ที่มีผลในปี ค.ศ.2004 นอกจากนั้นสิงคโปร์ยังลงนามใน 1988 SUA Convention เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยต่อกิจการทางทะเล อนุสัญญาได้ขยายสิทธิของเรือในการไล่ตามผู้ก่อการร้าย โจรสลัด อาชญากรรม ไปยังทะเลอาณาเขตต่างชาติ และจัดเตรียมแนวทางปฏิบัติ (guide line) สำหรับการส่งผู้ร้ายข้ามแดน และการดำเนินคดีกับอาชญากรรมทางทะเล<sup>24</sup>

ดังนั้นการเพิ่มความสามารถและข้อจำกัดดังกล่าว สิงคโปร์ได้ใช้กลไกระหว่างประเทศที่เป็นกลไกสากล คืออนุสัญญา SUA Convention และเปิดรับการให้ความช่วยเหลือจากประเทศอื่น เช่น การรับความช่วยเหลือจากประเทศ ญี่ปุ่น หรือ สหรัฐอเมริกา ในการริเริ่มที่จะสร้างความมั่นคงทางทะเลให้กับภูมิภาคนี้ แต่การรับความช่วยเหลือจากประเทศอื่นเป็นประเด็นที่เป็นข้อกังวลของ

<sup>22</sup> Sam Bateman, Short CURRENT MEASURES, 30.

<sup>23</sup> Joshua H. HO, "Southeast Asian SLOC Security," in *Maritime Security in the South China Sea Regional Implications and International Cooperation*, ed. Shicun Wu and Keyuan Zou (England: Ashgate Publishing Limited, 2009), 167.

<sup>24</sup> Ibid, pp.167.

อินโดนีเซีย และมาเลเซีย ในการที่ประเทศอื่น ๆ นอกภูมิภาคนี้จะมีอิทธิพลเหนืออธิปไตยของตนในอาณาเขตน่านน้ำและมักปฏิบัติมาตรการช่วยเหลือต่าง ๆ ของประเทศนอกรัฐชายฝั่งในช่องแคบมะละกา

### เครื่องมือทางกฎหมาย

กฎหมายทะเลระหว่างประเทศ UNLOS 1982 ที่เกี่ยวกับโจรสลัด

ได้ระบุความหมายของโจรสลัดไว้ในมาตรา 101 ว่า 1.เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายมีความรุนแรง 2.กระทำความผิดในพื้นที่ทะเลหลวงหรือนอกเหนืออำนาจศาลของประเทศใด 3. เป็นการกระทำโดยเรือของเอกชน 4. การกระทำความผิดเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ส่วนตัว 5. การกระทำความผิดประกอบด้วยเรืออย่างน้อย 2 ลำ และในมาตรา 100 ได้กำหนดไว้ รัฐทุกรัฐจะร่วมมือกันปราบปรามโจรสลัดในทะเลหลวงหรือนอกเหนืออำนาจศาลของรัฐใด ๆ และในมาตรา 105 ได้ระบุว่า ในทะเลหลวงหรือในสถานที่อื่นใดนอกเขตอำนาจของรัฐใด ๆ ทุกรัฐอาจยึดเรือหรือเครื่องบินโจรสลัดที่ถูกยึดอยู่ภายใต้การควบคุมของโจรสลัดและสามารถจับกุมบุคคลและยึดทรัพย์สินบนเรือ บวกกับใช้ศาลของรัฐที่ทำการยึดนั้น กำหนดบทลงโทษ ในมาตรา 110 ได้ให้สิทธิเรือรบไปเยี่ยมเรือต่างประเทศในทะเลหลวงเมื่อต้องสงสัยว่าเข้าข่ายละเมิดความผิด หรือเป็นเรือต้องสงสัย

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ. 1988 (SUA Convention 1988)

ภายหลังจากที่สิงคโปร์ได้ให้สัตยาบันในอนุสัญญา SUA Convention ในปี ค.ศ.2004 ทำให้สิงคโปร์บัญญัติกฎหมายภายใน Maritimes Offences Act เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา SUA ซึ่งหมายความว่า สิงคโปร์สามารถบังคับใช้กฎหมายที่เป็นกลไกสากล อย่าง SUA ในเขตอำนาจอธิปไตยน่านน้ำสิงคโปร์ ได้อย่างมีความชอบธรรม โดยจะอธิบายกลไก ของ SUA ในบทต่อไป

SUA Convention ได้ขยายคำจำกัดความของการกระทำความผิดให้มีความครอบคลุมมากขึ้น ซึ่งเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดบนเรือ อันตรายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ และยังสามารถใช้ในทะเลอาณาเขตได้ ซึ่งรัฐมีสิทธิที่จะขึ้นเรือ และค้นหาตรวจสอบเรือต้องสงสัยที่กำหนดไว้ในกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศ (UNLOS) ได้

ทั้งกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศ อนุสัญญา SUA Convention ล้วนเป็นเครื่องมือสำคัญ และใช้ควบคู่กันในการป้องกันและปราบปรามโจรสลัดและการปล้นเรือ และในการประชุมระหว่างประเทศในการปราบปรามโจรสลัดพบว่ามีข้อจำกัดในการใช้เครื่องมือทางกฎหมายที่ไม่สามารถใช้ได้อย่างเต็มที่คือ สถานะของรัฐชายฝั่งอย่าง อินโดนีเซียและ มาเลเซีย ที่ให้สัตยาบัน ในกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ UNLOS แต่ยังไม่ให้สัตยาบันในอนุสัญญา SUA Convention อินโดนีเซียและมาเลเซีย มีอาณาเขตทางทะเลที่มาก จึงมีความกังวลในเรื่องอำนาจอธิปไตยอาจจะ<sup>25</sup> กระทบถ้ำ ให้สัตยาบันกับอนุสัญญา SUA Convention

<sup>25</sup> KE, "CONTEMPORARY MARITIME PIRACY IN SOUTHEAST ASIA," 182.

## มาตรการ International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)

เป็นมาตรการสร้างความปลอดภัยให้กับเรือและท่า ป้องกันภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้น ความมุ่งหมายของ ISPS Code คือเป็นมาตรฐาน สำหรับการลดความเสี่ยง ได้ถูกนำมาใช้สำหรับเรือเดินทางระหว่างประเทศ และกิจการของท่าเรือ เรือและท่าเรือต้องปฏิบัติตาม ซึ่งมีผลบังคับใช้ใน 1 ก.ค.2004<sup>26</sup> ISPS ไม่ได้เพิ่มเติมแต่เพียงความปลอดภัยในอุตสาหกรรมเดินเรือเท่านั้นแต่ยังเป็นการป้องปรามภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นกับเรือและท่าเรือ หลังจากที่เรือและท่าเรือได้ปฏิบัติตาม สามารถทำให้การเกิดเหตุการณ์โจมตีของโจรสลัดมีแนวโน้มลดลง

### ส่วนที่ 3 การวางแนวทางกลไกและหลักการของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ. 1988

จากที่กล่าวมาในส่วนบนน่าจะเห็นได้ว่าระบอบระหว่างประเทศที่ได้รับการสนับสนุนในการจัดการภัยคุกคามทางทะเล อย่างปัญหาโจรสลัดที่ไม่สามารถจัดการได้ง่าย คือการใช้สนธิสัญญา SUA เสมือนเป็น international regimes building ที่เป็นสากล หลายประเทศได้ให้การยอมรับ ประเทศสิงคโปร์ได้มองเห็นถึงประโยชน์ในการสร้างความมั่นคงทางทะเล ต่อต้านภัยคุกคามรูปแบบใหม่ที่กำลังเกิดขึ้น ซึ่งได้ยอมรับอนุสัญญา SUA 1988 โดยการภาคยานุวัติ (Accession) ในปี ค.ศ.2004 และในปัจจุบันมีประเทศที่ยอมรับอนุสัญญาแล้วถึง 166 ประเทศทั่วโลก โดยมีประเทศเข้าร่วมทั้งภายในและภายนอกภูมิภาคเอเชีย ส่วนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ไม่เข้าร่วม คือ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย ซึ่งจะขอล่าถึงต่อไป

#### ความเป็นมาของกลไกหลักการ ของอนุสัญญา SUA 1988

จากการกระทำที่เกิดความเดือดร้อน อย่างการกระทำอันเป็นโจรสลัด เป็นอุปสรรคต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ความมั่นคงทางทะเล สร้างความรุนแรงและความเสียหาย การกระทำผิดกฎหมายทางทะเล และสร้างความเสียหายในระบบเศรษฐกิจ นานาประเทศได้ร่วมมือกันแก้ไขปัญหาโจรสลัด ทำการวิจัยเก็บข้อมูล ประสบการณ์ และพบว่าอุปสรรคในการแก้ปัญหาคือแต่ละประเทศมีกฎหมายระเบียบที่ใช้ไม่เหมือนกัน ทำให้กฎหมายมีความแตกต่าง ไม่เป็นเอกภาพ จึงได้มีการร่างกฎหมายเสนอให้เป็นกฎหมายทางทะเล ณ กรุงเจนีวา ในปี ค.ศ.1958 และมีผลบังคับใช้ในปี 1962 เป็น อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทางทะเล และได้มีการปรับปรุง จนกลายเป็น อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทางทะเล 1982 Convention on the law of the sea 1982

อย่างไรก็ตามการแก้ไขปัญหายังกระทำได้อย่างจำกัดเนื่องจาก การให้คำนิยามความหมายของการกระทำอันเป็นโจรสลัดมีกฎหมายต่าง ๆ นิยามและให้ความหมายของโจรสลัดแตกต่างกัน

<sup>26</sup> Ibid, pp.196.

โดยอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ.1958 และ ค.ศ. 1982 ได้ให้คำนิยามความหมายของโจรสลัดไว้ดังนี้<sup>27</sup>

- 1.การกระทำนั้นต้องเป็นการกระทำที่เกิดขึ้นบนเรือเอกชน หรืออากาศยานเอกชน ต่อเรือหรืออากาศยานเอกชนด้วยกัน
- 2.การกระทำนั้นต้องเป็นการกระทำที่ละเมิดต่อกฎหมาย
- 3.การกระทำนั้นต้องเป็นการกระทำที่เกิดขึ้นในทะเลหลวง หรือดินแดนที่ไม่มีผู้ใดถือสิทธิความเป็นเจ้าของ
- 4.การกระทำนั้นเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ส่วนตัว

การให้คำนิยามของโจรสลัดของ องค์การทะเลระหว่างประเทศ International Marine Organization (IMO)

เป็นการกระทำที่กระทำโดยใช้เรือเป็นยานพาหนะ โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะทำการปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือกระทำการอื่นใดที่เป็นการละเมิดต่อกฎหมาย หรือเป็นการใช้กำลังเพื่อให้การกระทำเป็นไปตามความมุ่งหมายของตน ซึ่งการกระทำในลักษณะโจรสลัดนั้น ไม่ได้เกิดขึ้นในพื้นที่ทะเลหลวงอย่างเดียว ทั้งยังมีความสับสน ตัวอย่างเช่น การกระทำความผิดในน่านน้ำภายในโดยการปล้นเรือและนำเรือหนีออกไปยังทะเลหลวง กล่าวคือไม่สามารถบอกได้ว่าเป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัด เนื่องจากไม่ครบองค์ประกอบของกฎหมาย จึงมีการร่างกฎหมายฉบับใหม่เพื่อมาแก้ไขช่องว่างของอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเลหลวง ค.ศ.1958 และ อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ.1982 ที่เป็นกฎหมายที่กล่าวถึงโจรสลัดและการปราบปรามโจรสลัด นั่นคืออนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ. 1988 (SUA 1988) โดยมีองค์การสหประชาชาติ United Nation (UN) และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ IMO เข้ามามีบทบาทในการร่างกฎหมาย ประเทศออสเตรเลีย และอียิปต์ได้เสนอในการร่างกฎหมายและมีคณะกรรมการได้พิจารณา ถึงประเด็นต่าง ๆ รอบด้านไม่ใช่เฉพาะด้านความปลอดภัยของเรือเพียงเท่านั้น แต่พิจารณาถึงสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัยของสิ่งปลูกสร้างที่อยู่บนไหล่ทวีปด้วย โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อสร้างความเป็นเอกภาพ ในการจัดการกับปัญหาการกระทำความผิดต่อความปลอดภัยในทะเลระหว่างประเทศ

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ. 1988 (The Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1988 : SUA 1988 ) เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศ เกิดขึ้นจากความพยายามลดช่องว่างคำจำกัดความของโจรสลัด และได้มีการประชุมหารือระหว่างประเทศที่

<sup>27</sup> เพ็ญพิรุฬห์ เจริญคำ, "อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ.1988 : ศึกษาการเข้าร่วมเป็นภาคีของประเทศไทย" (นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550), 17.

กรุงโรม (Rome) ประเทศอิตาลี ใน 10 มีนาคม ค.ศ.1988 เพื่อจัดให้มีการลงนามเข้าเป็นภาคี โดยอนุสัญญา SUA 1988 ปัจจุบันมีประเทศที่อยู่ในภาคีอนุสัญญาแล้ว 166 ประเทศ<sup>28</sup> ทั่วโลก และมีประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้รวมอยู่ด้วย ยกเว้น มาเลเซีย อินโดนีเซีย และประเทศไทย

อนุสัญญาฯ ดังกล่าวสามารถใช้ประโยชน์ในการปราบปรามโจรสลัด รวมทั้งการกระทำที่มีขอบด้วยกฎหมาย และการกระทำที่มีความรุนแรง โดยมีความรุนแรงต่อเรือ บุคคลในเรือ ยึดเรือ บังคับ การใช้อุปกรณ์หรือเพื่อทำให้เกิดความเสียหาย รวมทั้งการทำลายเรือ โดยมีกลไกที่จะกล่าวถึงต่อไป

### สาระสำคัญของอนุสัญญาฯ

อนุสัญญา SUA 1988 ได้ให้คำนิยามความหมายของเรือไว้ดังนี้

เรือซึ่งอยู่ในบังคับ และขอบเขตการบังคับใช้ของอนุสัญญาฯ จะต้องเป็นเรือประเทศใด ๆ ที่มีลักษณะเป็นเรือเดินระหว่างประเทศ ซึ่งทำการแล่น หรือมีกำหนดการเดินทางที่แน่นอนจะแล่นเข้าไป หรือออกจากน่านน้ำเหนือเส้นแบ่งเขตทะเลอาณาเขต หรือเลียบไปทางด้านข้างของทะเลอาณาเขตของรัฐข้างเคียงและต้องไม่ใช่กรณีที่เรื่อนั้นแล่นอยู่ในทะเลอาณาเขตของรัฐข้างเคียง<sup>29</sup>

นอกจากนั้น เรือซึ่งอยู่ในบังคับของอนุสัญญาต้องเป็นเรือที่มีลักษณะไม่ยึดติดกับท้องทะเล เป็นเรือที่กำลังเคลื่อนที่ และกำลังลอยอยู่ในน้ำ ยกตัวอย่างเช่น เรือที่ถูกนำมาทำเป็นโรงแรมและติดตั้งอยู่กับที่อย่างถาวรจะไม่สามารถใช้อุญยานี้ได้ นอกจากนี้เรือที่กำหนดไว้ว่าไม่สามารถบังคับใช้อนุสัญญานี้ได้มีดังนี้คือ เรือรบ เรือของทางราชการ หรือเรือที่กระทำการโดยรัฐเพื่อสนับสนุนกิจการด้านราชนาวิ ศุลกากร หรือตำรวจเช่น เรือตรวจการณ์ เรือลาดตระเวน หรือเรือซึ่งถูกถอนจากการเดินเรือ หรือไม่สามารถใช้งานได้ ทั้งนี้รวมถึงเรือของรัฐที่มีการดำเนินการอันเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ ที่ไม่ใช่การค้า

การระบุลักษณะความผิด การกระทำที่มุ่งเน้นโดยตรงต่อเรือ<sup>30</sup> (Article 3) ได้แก่

การยึด การควบคุมเรือโดยใช้กำลัง ใช้กำลังขู่เข็ญ หรือที่มีลักษณะทำลายเรือ หรือ ความเสียหายต่อเรือ สินค้า อันก่อให้เกิดความเสียหายต่อเรือ อันตรายต่อการเดินเรือ

<sup>28</sup> International Maritime Organization, *Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions* (2017), 423.

<sup>29</sup> เพ็ญพิรุฬห์ เจริญคำ, "อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ.1988 : ศึกษาการเข้าร่วมเป็นภาคีของประเทศไทย," 30.

<sup>30</sup> 1988 CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS AGAINST THE SAFETY OF MARITIME NAVIGATION, 3 (1988).

การวาง หรือเคลื่อนย้าย อุปกรณ์ เครื่องมือของเรือ หรือทำการใด ๆ อันเป็นเหตุให้เรื่อนั้นถูกทำลาย หรือส่งผลเสียหายแก่สินค้าซึ่งอยู่ภายในเรือ และอาจจะก่อให้เกิดซึ่งอันตรายต่อการเดินเรือ การระบุลักษณะความผิดการกระทำที่มุ่งเน้นโดยตรงต่อบุคคล และสินค้าบนเรือ<sup>31</sup>

การใช้กำลังบังคับต่อบุคคลซึ่งอยู่บนเรือโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย และการใช้กำลังดังกล่าวนั้น อาจจะทำให้เกิดอันตรายต่อการเดินเรือ

ข่มขู่เพื่อให้บุคคลอื่นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งอันอาจจะก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินเรือ การฆ่า หรือทำให้ได้รับความบาดเจ็บ

สิทธิหน้าที่ของรัฐภาคีที่มีต่ออนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ. 1988

อนุสัญญาฯ ได้กำหนดการจัดตั้งการใช้อำนาจรัฐเพื่อนำตัวบุคคลผู้กระทำความผิดมาลงโทษ โดยมีสาระสำคัญดังนี้<sup>32</sup>

#### 1. การดำเนินการกับเรือ

รัฐสมาชิกมีสิทธิในการเข้าควบคุมเรือ หรือบุคคลที่ต้องสงสัยว่ากระทำความผิดที่ระบุไว้ในอนุสัญญาฯ ต้องเป็นไปตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ โดยมีองค์ประกอบดังนี้

รัฐนั้นเป็นรัฐเจ้าของธงซึ่งประจำที่เรื่อนั้น หรือเป็นรัฐที่เรื่อนั้นทำการจดทะเบียน หรือเป็นรัฐที่เรื่อนั้นจอดอยู่

เรือดังกล่าวเป็นเรือของรัฐนั้นได้ทำการติดตาม ติดพันต่อเนื่อง และเรือยังคงอยู่ในทะเลอาณาเขต หรือยังคงแล่นอยู่ในอธิปไตยของรัฐนั้น

การเข้าควบคุมเรือ หรือบุคคลจะต้องปรากฏเหตุอันควรเชื่อได้ว่าเรือ หรือบุคคลเกี่ยวข้องกับ การกระทำความผิดตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญาฯ หรือการกระทำอันเป็นการก่อการร้ายทางทะเล

#### 2. การจัดให้มีเขตอำนาจ

หากมีการกระทำความผิดในมาตรา 3 ของอนุสัญญาฯ รัฐภาคีจะต้องดำเนินการที่จำเป็น เพื่อจัดให้มีเขตอำนาจรัฐในการดำเนินการกับผู้กระทำความผิด

รัฐสมาชิกภาคีอาจจัดให้มีเขตอำนาจในกรณีต่าง ๆ ดังนี้

เป็นการกระทำโดยบุคคลไร้สัญชาติซึ่งมีถิ่นอยู่อาศัยในรัฐภาคีนั้น

เป็นการกระทำให้บุคคลของรัฐภาคีต้องถูกจับ ถูกข่มขู่ ถูกทำร้าย หรือถูกฆ่า

<sup>31</sup> เพ็ญพิรุฬห์ เจริญคำ, "อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ.1988 : ศึกษาการเข้าร่วมเป็นภาคีของประเทศไทย," 33.

<sup>32</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า,44-45.

ซึ่งสอดคล้องกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศได้กำหนดเอาไว้ว่าหลักการที่รัฐต่าง ๆ จะสามารถกำหนดเขตอำนาจได้ รัฐต่าง ๆ ต้องคำนึงถึงหลักการดังนี้<sup>33</sup>

หลักสัญชาติ การวางเขตอำนาจ โดยใช้หลักสัญชาติแบ่งออกเป็นสัญชาติของผู้กระทำความผิด และสัญชาติของเหยื่อผู้ถูกกระทำ โดยให้ถือว่าประเทศที่เป็นเจ้าของสัญชาติของผู้ทำความผิด และเหยื่อผู้ถูกกระทำ มีอำนาจจัดตั้งเขตอำนาจ และสามารถดำเนินการใด ๆ เพื่อนำตัวผู้ทำผิดมาลงโทษได้

หลักดินแดน สามารถใช้เขตอำนาจได้โดยให้ถือเอาพื้นที่เป็นสำคัญ หากการทำความผิดนั้นเกิดขึ้นในเขตแดนของรัฐใดรัฐหนึ่ง รัฐนั้นสามารถมีเขตอำนาจ จัดการเนรเทศกับผู้กระทำความผิด

### 3. อำนาจของรัฐเมื่อพบผู้กระทำความผิด<sup>34</sup>

ในกรณีที่รัฐพบผู้กระทำความผิด หรือพบผู้ต้องหา หรือผู้ต้องหาได้ปรากฏตัว จะต้องดำเนินการเพื่อคุมขังบุคคลดังกล่าวเอาไว้ หรือใช้มาตรการใด ๆ ที่ทำให้บุคคลเหล่านั้นยังอยู่ในดินแดนของตน เพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินการทางอาญา หรือเพื่อประโยชน์ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

### การดำเนินการเพื่อระงับข้อพิพาทระหว่างรัฐภาคี<sup>35</sup>

หากรัฐในภาคีเกิดข้อพิพาทขึ้นในการดำเนินการเกี่ยวกับ อนุสัญญาฯ ให้จัดการเจรจากันอย่างประนีประนอม เพื่อให้ข้อพิพาทยุติ หากไม่สามารถเจรจากันได้ ให้คู่กรณีตั้งคณะกรรมการอนุญาโตตุลาการ เพื่อร่วมพิจารณาข้อพิพาท แต่หากครบ 6 เดือนแล้ว รัฐคู่กรณี ไม่สามารถตั้งคณะกรรมการอนุญาโตตุลาการได้นั้น ให้ทั้งคู่กรณีนำข้อพิพาทเสนอถึงศาลยุติธรรมระหว่างประเทศในเขตอำนาจนั้น

แต่หากรัฐคู่กรณีรัฐใดรัฐหนึ่งที่ไม่ได้เข้าร่วมอนุสัญญาฯ ไม่ขอผูกพันกับข้อกำหนดของสัญญาฯ สามารถทำได้โดยส่งเรื่องถึงองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และไม่จำเป็นต้องยึดถือการแก้ไขข้อพิพาทไม่ผูกพันตามกระบวนการของอนุสัญญาฯ โดยสามารถขึ้นอยู่กับดุลพินิจและการตัดสินใจของรัฐคู่กรณี

### สิทธิการช่วยเหลือระหว่างรัฐภาคีด้วยกัน<sup>36</sup>

<sup>33</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า, 47.

<sup>34</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า, 48.

<sup>35</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า, 49.

## 1. การให้ความช่วยด้านพยานหลักฐาน<sup>37</sup> (Article 11)

ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ. 1988 รัฐภาคีมีหน้าที่ในการช่วยเหลือรัฐอื่น ๆ ในการจัดเตรียมพยานหลักฐาน ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดตามอนุสัญญาฯ โดยให้ความช่วยเหลือโดยเร็วเป็นไปตามขั้นตอน หากรัฐใดไม่ได้มีอนุสัญญาฯ หรือความตกลงการช่วยเหลือด้านพยานหลักฐาน ให้ดำเนินให้สอดคล้องกับกฎหมายภายในรัฐนั้น

## 2. การให้ความช่วยเหลือในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ. 1988 รัฐในภาคีมีหน้าที่ ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน และรัฐผู้รับผู้ร้ายข้ามแดน โดยมีสาระสำคัญดังนี้

หน้าที่ในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน เมื่อรัฐในภาคีมีหลักฐานถึงผู้กระทำความผิด และจะส่งผู้กระทำความผิดไปยังรัฐที่มีอำนาจดำเนินการ รัฐภาคีจะต้องแจ้งไปยังรัฐผู้รับถึงสาเหตุของการส่งผู้กระทำความผิดตามอนุสัญญาฯ จะต้องแจ้งก่อนหน้าที่จะเข้าไปในทะเลอาณาเขตของรัฐผู้รับ นอกจากนั้นผู้ควบคุมเรือยังมีหน้าที่ในการส่งพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดที่มีอยู่ในครอบครอง ให้แก่รัฐผู้รับผู้กระทำความผิดด้วย โดยผู้ควบคุมเรือสามารถส่งผู้กระทำความผิดได้โดยไม่ต้องผ่านหน่วยงาน เจ้าหน้าที่ของรัฐ

หน้าที่ของรัฐผู้รับผู้กระทำความผิด มีหน้าที่ดำเนินการในลักษณะเดียวกับรัฐผู้ส่งหมาดำเนินการตามกระบวนการ ได้แก่การสอบสวนผู้ต้องหา ดำเนินมาตรการคุ้มครองสิทธิผู้ต้องหา ทั้งนี้รัฐผู้รับ สามารถส่งผู้ต้องหากลับได้ แต่ต้องร้องขอรัฐผู้ส่งให้รับตัวผู้ต้องหากลับ หากรัฐผู้ส่งยินดีจะรับผู้ต้องหา จะต้องปฏิบัติกับผู้ต้องหาตามกระบวนการอย่างเป็นธรรม หากรัฐผู้ส่งปฏิเสธรับผู้ต้องหา กลับ รัฐผู้ส่งต้องแจ้งสาเหตุและเหตุผลการปฏิเสธให้รัฐคู่กรณีทราบด้วยเช่นกัน

การให้ความช่วยเหลือระหว่างกัน ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล<sup>38</sup> (Article 13) รัฐภาคี มีหน้าที่ในการดำเนินการดังนี้

1. จัดให้มีมาตรการเพื่อป้องกันและเตรียมการ
2. จัดให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารที่สอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศ

<sup>36</sup> เพ็ญพิรุฬห์ เจริญคำ, "อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ.1988 : ศึกษาการเข้าร่วมเป็นภาคีของประเทศไทย," 49-52.

<sup>37</sup> 1988 CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS AGAINST THE SAFETY OF MARITIME NAVIGATION, Short, 6.

<sup>38</sup> Ibid, pp..7



3. หากการกระทำที่ทำให้เรือถูกรบกวน และกระทำการเดินทางได้ช้าลง รัฐภาคีที่เป็นเจ้าของดินแดนมีหน้าที่ดำเนินการหรือมาตรการ เพื่อป้องกันไม่ให้เรือ ผู้โดยสาร ลูกเรือต้องเดินทางช้าลงโดยไม่สมควร

4. รัฐภาคีต้องดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอันตราย ตลอดจนความยากในการจอดเรือ รวมไปถึงการค้นหาสินค้าและให้คำแนะนำตามมาตรการที่เหมาะสมกับรัฐภาคีด้วยกันเพื่อให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น

5. รัฐภาคีใด หากร้องขอต่อรัฐภาคีอื่น และมีเหตุอันควรเชื่อถือว่าเรือธงนั้น ๆ ได้กระทำความผิดตามอนุสัญญาฯ รัฐที่ได้รับการร้องขอต้องให้ความช่วยเหลือตามความสามารถที่กระทำได้

**การพิจารณาเพื่อเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการกระทำที่ผิดกฎหมายต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ ค.ศ. 1988<sup>39</sup>**

อนุสัญญาฯ เปิดให้เข้าร่วม ณ กรุงโรม ตั้งแต่ 10 มีนาคม 1988 โดยรัฐต่าง ๆ สามารถให้สัตยาบัน (Ratify) และการภาคยานุวัติ (Accession) ได้โดย

ลงนามโดยปราศจากข้อสงวนใด ๆ และให้ถือเสมือนว่าการลงนามดังกล่าวเป็นการยอมรับหรือการให้สัตยาบัน

การลงนามโดยยังมีได้ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับใด ๆ แต่ละรัฐจะให้สัตยาบัน หรือการยอมรับในภายหลัง

การให้การยอมรับอนุสัญญาฯ หรือพิธีสารฯ ดังกล่าว

อย่างไรก็ตามการเข้าร่วมเป็นภาคีกับอนุสัญญาดังกล่าวนั้น มีรัฐที่มีความเห็นที่ขัดแย้ง และไม่เข้าร่วมให้สัตยาบันดังกล่าว เนื่องจากบางรัฐมองว่าอนุสัญญาฯ ส่งผลกระทบต่ออำนาจอธิปไตยในน่านน้ำของรัฐตน ที่กล่าวถึงการให้กำลังของชาติในภาคีสามารถติดตามผู้ต้องสงสัยเข้าไปถึงน่านน้ำของรัฐสมาชิกภาคีได้ ซึ่งการจะให้อนุสัญญานี้ยังมีข้อจำกัด กับรัฐที่ไม่ได้ให้สัตยาบัน

**การพิจารณาข้อดีและข้อเสียของอนุสัญญา SUA 1988<sup>40</sup>**

**ข้อดี**

1. รัฐอื่นสามารถเข้าไปจัดการกับโจรสลัดในเขตอำนาจของรัฐที่ให้สัตยาบันได้<sup>41</sup>

<sup>39</sup> เพ็ญพิรุฬห์ เจริญคำ, "อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ.1988 : ศึกษาการเข้าร่วมเป็นภาคีของประเทศไทย," 53-55.

<sup>40</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า, 95-98.

<sup>41</sup> ญัฐพร สิทธิแพทย์, "ปัญหาโจรสลัดกับนโยบายต่างประเทศศึกษาเปรียบเทียบอินโดนีเซียและมาเลเซีย" (รัฐศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2555), 3.

2. อนุสัญญากำหนดขอบเขตการบังคับใช้ได้กว้าง ทำให้การให้สัตยาบัน การยินยอมในการเข้าร่วมภาคีทำได้ง่าย

3. มีการกำหนดวิธีการเพื่อจัดตั้งเขตอำนาจรัฐเหนือการกระทำความผิดไว้อย่างชัดเจน

4. ให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้ต้องหา หรือจำเลยโดยกำหนดหลักประกันความชอบธรรมในการดำเนินคดี ตามหลักสิทธิ มนุษยชน

5. มีบทบัญญัติที่รัฐสามารถส่งผู้ร้ายข้ามแดนได้ตามอนุสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

6. มีการกำหนดมาตรการป้องกันการกระทำความผิด อย่างการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร การแจ้งเตือน ซึ่งเป็นมาตรการในการป้องกันก่อนที่การกระทำความผิดจะเกิดขึ้น

### ข้อเสีย

1. การกำหนดวิธีการดำเนินคดีอาญา และมาตรการลงโทษเป็นไปตามกฎหมายภายในของรัฐ ส่งอาจส่งผลให้เกิดความไม่เท่าเทียมกัน อย่างเช่น มาตรการในการคุ้มครอง สิทธิต่าง ๆ ของผู้ต้องหา หรือ จำเลยอาจแตกต่างกันไปในแต่ละรัฐ

2. ไม่ได้มีการกำหนดระวางโทษของการกระทำความผิด อาจทำให้บทลงโทษไม่มีมาตรฐาน และความเป็นธรรม

3. กระทบต่อเขตอำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งในการที่จะต้องให้กองกำลังเรือจากภายนอกของประเทศซึ่งเป็นสมาชิกภาคีอนุสัญญาฯ เข้ามาปฏิบัติการในเขตอำนาจของรัฐตนหากตนเป็นสมาชิกภาคีของอนุสัญญาฯ

4. ไม่ได้ได้รับความสนใจ และการให้สัตยาบันจากประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อย่าง อินโดนีเซีย มาเลเซีย

### **ประโยชน์ของ SUA Convention ในการนำไปใช้จัดการปัญหาโจรสลัด**

ทำความเข้าใจอนุสัญญา SUA Convention และประโยชน์ของ อนุสัญญาฯ โดยขอ ยกตัวอย่างของ Catp.PHILIP<sup>42</sup> กรณีเหตุการณ์ เรือ Maersk Alabama ถูกโจรสลัดโซมาเลียยึดเรือ

สืบเนื่องจากเหตุการณ์กรณีเรือ Maersk Alabama ซึ่งเป็นเรือจดทะเบียนสัญชาติสหรัฐอเมริกา ในขณะนั้น โดยมีกัปตันเรือคือ Capt. Richard Philips โดยเรือดังกล่าวได้ถูกโจรสลัดโซมาเลียโจมตี และบุกขึ้นเรือ กระทำการอันเป็นโจรสลัดปล้นเรือ เหตุการณ์นี้เกิดขึ้นท่ามกลางชายฝั่งของโซมาเลียไปทางตะวันออกเฉียงใต้ 240 ไมล์ทะเล หลังจากที่โจรสลัดโซมาเลียได้บุกขึ้นเรือแล้ว ได้พยายามจะ หลบหนีออกจากเรือโดยใช้เรือช่วยชีวิต (lifeboat) และจับตัวกัปตันเรือเป็นตัวประกัน

เหตุการณ์นี้ทำให้ทหารเรือของสหรัฐอเมริกา ได้พยายามที่จะช่วยเหลือลูกเรือและกัปตันจากการจับกุมของโจรสลัด ทำให้เกิดการปะทะระหว่างทหารเรือและกลุ่มโจรสลัด ทำให้โจรสลัดได้ เสียชีวิต 3 ราย และ 1 ราย ถูกทหารเรือสหรัฐฯ จับกุม ควบคุมตัว เหตุการณ์ดังกล่าวได้ถูกนำมา

<sup>42</sup> "SUA convention: Here is All you need to know," updated 6 April 2018, 2018, accessed 9 2022, <https://www.myseatime.com/blog/detail/sua-convention>.

สร้างเป็นภาพยนตร์ ภายใต้ชื่อ CAPTAIN PHILIPS และจากเหตุการณ์นี้ได้เกิดคำถามว่า ทหารเรือสหรัฐฯ มีอำนาจในการปฏิบัติการจัดการโจรสลัด หรือจับกุมโจรสลัดหรือไม่ แล้วอะไรคือสิ่งที่บอกได้ว่าโจรสลัดได้กระทำความผิด เนื่องจากว่าโจรสลัดคิดว่าตัวเองไม่ผิดเพียงแค่ประกอบอาชีพทำมาหากินเท่านั้น ซึ่งสิ่งที่บอกถึงความชอบธรรมที่ทหารเรือสหรัฐฯ สามารถดำเนินการในเหตุการณ์ดังกล่าวได้ก็คือสหรัฐฯ ได้ให้สัตยาบันกับอนุสัญญา SUA Convention แม้ว่าอนุสัญญานี้มีสถานะเป็นความตกลงที่ยังไม่ใช้กฎหมาย เป็น International Convention จะเป็นกฎหมายได้ รัฐจะต้องให้สัตยาบัน และบัญญัติกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับอนุสัญญา ซึ่งอนุสัญญานี้สามารถนำไปใช้จัดการกับอาชญากรรมที่กระทบต่อความปลอดภัยการเดินเรือได้

อนุสัญญาฯ มีผลใช้กับเรือ และในมาตรา 2 ของอนุสัญญาฯ ได้กำหนดถึงเรือที่ไม่สามารถมีผลบังคับใช้กับอนุสัญญานี้ได้ คือ เรือรบ เรือที่ปฏิบัติหน้าที่ของรัฐ เรือทหารเรือ ศุลกากร หรือตำรวจน้ำ เรือที่ถูกกอดถอนจากการเดินเรือ ในมาตรา 6 ได้กล่าวเกี่ยวกับใช้อำนาจศาลเหนือการกระทำความผิดคือ ให้รัฐจัดตั้งอำนาจศาลเหนือการกระทำความผิด เมื่อพบกรณีดังต่อไปนี้

- การกระทำความผิดเกิดขึ้นกับเรือเจ้าของธงของรัฐ
- การกระทำความผิดเกิดขึ้นในทะเลอาณาเขตของรัฐนั้น
- การกระทำความผิดโดยคนในสัญชาตินั้น

ซึ่งหมายความว่า สหรัฐฯ สามารถ จับกุมโจรสลัดในเรือ Maersk Alabama ได้เพราะสหรัฐฯ มีอำนาจศาลต่อผู้กระทำความผิดและการกระทำความผิดกับเรือที่ลงทะเบียนสัญชาติ สหรัฐฯ อย่างเรือ Maersk Alabama ตรงตามหลักการของอนุสัญญาที่ได้กำหนดไว้

### ความร่วมมือของประเทศนอกภูมิภาคที่ให้สัตยาบัน ต่ออนุสัญญา SUA Convention ประเทศญี่ปุ่น

นอกจากประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แล้ว มีประเทศที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือ ซึ่งให้ความสำคัญกับประเด็นปัญหาดังกล่าวอย่างเช่นประเทศญี่ปุ่น เนื่องจากว่า ญี่ปุ่นเป็นประเทศหมู่เกาะที่มีทรัพยากรอย่างจำกัด ต้องอาศัยการนำเข้า ส่งออก วัตถุดิบ สินค้า อุตสาหกรรม และพลังงานงานอย่างน้ำมันดิบ จากประเทศกลุ่มตะวันออกกลาง ซึ่งช่องทางการลำเลียงวัตถุดิบดังกล่าว ต้องอาศัยการขนส่งทางทะเล โดยผ่านมหาสมุทรอินเดีย สู่อ่าวจีนใต้ และเส้นทางที่ประหยัดเวลาที่สุดคือต้องผ่านช่องแคบมะละกา ญี่ปุ่นจึงมีความต้องการที่จะรักษาส่งเสริมความมั่นคงทางทะเล ปกป้องเส้นทางทางการขนส่ง (Sea line of communication : SLOC) ดังกล่าวให้ดำรงอยู่ไว้ได้ และต่อต้านภัยคุกคามอย่างปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือ

ประเด็นปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือกระทบกับผลประโยชน์ของชาติที่ญี่ปุ่นเองให้ความสำคัญ และมองว่าการใช้ความร่วมมือระหว่างประเทศ การให้สัตยาบันกับอนุสัญญาฯ ต่าง ๆ สามารถช่วยให้ญี่ปุ่นเสริมสร้างความมั่นคงทางทะเล ผลประโยชน์ของชาติ และมีเครื่องมือกลไกสากลที่จัดการปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือได้มากขึ้นละเป็นประโยชน์

ญี่ปุ่นให้สัตยาบันในอนุสัญญากฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศ ตลอดจนปรับปรุงกฎหมายภายในอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และญี่ปุ่นเองมีความพยายามในการจัดการปัญหาโจรสลัด ซึ่งเหตุการณ์การเกิดโจรสลัดและการปล้นเรือที่เกิดขึ้นนั้น จะกระทบถึงความเสียหาย และเป็นภัยคุกคามหลักในเส้นทางเดินเรือสินค้าของญี่ปุ่น ญี่ปุ่นพึ่งพาการนำเข้าน้ำมัน ทรัพยากรพลังงานอื่น ๆ และการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าของประเทศพึ่งพาเส้นทางทะเลเช่นเดียวกัน ในแนวทางเดียวกันญี่ปุ่นได้ให้สัตยาบันในอนุสัญญาฯ SUA convention ที่จะเป็นกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในการจัดการปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือเช่นเดียวกับประเทศสิงคโปร์อีกด้วย

ในเดือนกันยายนปี ค.ศ.2000 ญี่ปุ่นได้ส่งผู้แทนไปยังได้เขตต่าง ๆ ได้แก่ ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย<sup>43</sup> เพื่อสำรวจและแลกเปลี่ยนความร่วมมือในการปราบปรามโจรสลัด และมาตรการสนับสนุนของแต่ละประเทศ ญี่ปุ่นเองสนับสนุน มาตรการต่าง ๆ และได้จัด การประชุมในการต่อต้านโจรสลัด และการปล้นเรืออย่างต่อเนื่อง

ญี่ปุ่นได้ใช้กลไกการประชุม ASEAN + 3 ที่สิงคโปร์ ในปี ค.ศ.2000 โดยนายกรัฐมนตรี Yoshiro Mori ของญี่ปุ่นได้เสนอพร้อมทั้งส่งเสริมการประชุมเพื่อการประสานงานต่อต้านโจรสลัด และการปล้นเรือ และตั้งหน่วยงานประสานในการต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือ ซึ่งมีการประชุมที่โตเกียวปี ค.ศ.2001 ต่อมา ซึ่งได้มีการริเริ่มองค์การ Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in (ReCAAP) โดยได้รับความร่วมมือจากหลายประเทศและถูกสร้างอยู่ที่สิงคโปร์จนสำเร็จในปี ค.ศ.2006 สะท้อนให้เห็นว่าญี่ปุ่นและสิงคโปร์มีความร่วมมือกันในการจัดการปัญหาโจรสลัด ซึ่ง มาเลเซีย และอินโดนีเซียมีความเต็มใจที่จะเข้าร่วม แต่ยังคงไม่ได้ให้สัตยาบันยอมรับความร่วมมือนี้ เนื่องจากมีประเด็นความกังวลเรื่องอำนาจอธิปไตยอยู่<sup>44</sup>

แม้ว่าญี่ปุ่นเองจะไม่ได้มีภูมิศาสตร์อยู่ในพื้นที่ช่องแคบมะละกา แต่ญี่ปุ่นเองนับได้ว่าเป็นประเทศที่พึ่งพาช่องแคบมะละกาเป็นอย่างมาก และเป็นผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) ถึงความมั่นคงในช่องแคบมะละกา นี้ ต่อปัญหาและภัยคุกคาม โจรสลัดและการปล้นเรือที่เกิดขึ้น ความร่วมมือต่าง ๆ ญี่ปุ่นได้ผลักดันและเสนอความร่วมมือ จึงแสดงให้เห็นถึงประโยชน์ของ SUA Convention ที่เป็นกรอบความร่วมมือ ประสานและแนวทางการปฏิบัติในการจัดการกับโจรสลัดระหว่างประเทศได้เป็นอย่างดี โดยสามารถนำมาแสดงความร่วมมือที่สิงคโปร์จะดำเนินการร่วมกันกับ

<sup>43</sup> ZOU Keyuan, "Crackdown on Piracy in Southeast Asian Seas: Need a More Effective Legal Regime?," in *Maritime Security in the South China Sea Regional Implications and International Cooperation*, ed. Shicun Wu and Keyuan Zou (England: Ashgate Publishing Limited, 2009), 146.

<sup>44</sup> David Rosenberg, "THE POLITICAL ECONOMY OF PIRACY IN THE SOUTH CHINA SEA," *Naval War College Review* 62 (2009): 53.

ประเทศที่อยู่ในกรอบ SUA ด้วยกันได้ ญี่ปุ่นเองจึงเป็นตัวอย่างของการใช้ความร่วมมือ กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในการแก้ไขปัญหาโจรสลัด

### ความพยายามผลักดัน รัฐชายฝั่งในช่องแคบมะละกา ต่ออนุสัญญา SUA Convention

อินโดนีเซียกับมาเลเซีย กับ SUA 1988

การจัดการกับปัญหาโจรสลัดได้มีการกล่าวถึงในกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศ UNCLOS 1982 ที่รัฐต่าง ๆ มีสิทธิในการจัดการกับโจรสลัดในทะเลหลวง ส่วนในน่านน้ำที่เป็นเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งเป็นเรื่องของรัฐชายฝั่งเองที่มีขอบเขตอำนาจ รัฐอื่นจะเข้ามาดำเนินการในเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งเองไม่ได้ยกเว้นว่าจะได้รับการขอร้อง ซึ่งการใช้สิทธิในการไล่ตามติดพันจะยุติทันทีที่เป็นโจรสลัดเข้าไปในอำนาจของรัฐชายฝั่งอื่น โดยอนุสัญญา SUA 1988 มีสาระสำคัญคือให้รัฐที่อยู่ในภาคีสัญญาสามารถเข้าไปดำเนินการจัดการกับการกระทำความผิดตามอนุสัญญาและสามารถเข้าไปในเขตอำนาจของรัฐในสมาชิกภาคีได้ ซึ่งประเทศมาเลเซีย และ ประเทศอินโดนีเซีย ให้ความสำคัญกับอำนาจอธิปไตยทางทะเลของตน ทั้งสองมองว่าการให้สัตยาบันกับอนุสัญญาฯ ดังกล่าวจะกระทบกับกับอำนาจอธิปไตยของตน และไม่ต้องการให้กองกำลังของเรือจากรัฐอื่นเข้ามาในเขตอำนาจอธิปไตยของตน ทำให้ มาเลเซีย และอินโดนีเซียยังไม่ยอมรับระหว่างประเทศดังกล่าว

อย่างจะเห็นได้จากคำกล่าวของ Ibnu Hadi<sup>45</sup> ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศของอินโดนีเซีย กล่าวว่า อินโดนีเซียมีความเข้มแข็งและความมั่นคงพอที่จะคุ้มกันเรือในน่านน้ำได้ อินโดนีเซียไม่ยอมรับเรือคุ้มกันจากต่างชาติมาคุ้มกัน สะท้อนให้เห็นว่านโยบายต่างประเทศของอินโดนีเซียให้ความสำคัญกับอำนาจอธิปไตย ที่รัฐชายฝั่งต้องการปกป้องอำนาจอธิปไตย เพื่อปกป้องผลประโยชน์ของชาติ ไม่ว่าจะเป็น ทรัพยากร การประมง การท่องเที่ยว ทะเลอาณาเขต และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

นอกจากไม่ยอมรับกลไกสากล SUA Convention แล้ว ยังปฏิเสธการช่วยเหลือจากประเทศนอกภูมิภาคที่เกี่ยวข้องกับการให้กำลังต่างชาติเข้ามาช่วยลาดตระเวนแต่ในทางตรงกันข้ามประเทศเหล่านี้ไม่ได้ปฏิเสธการช่วยเหลือหากการช่วยเหลือนั้นมาในรูปแบบเงิน กองทุน หรือการช่วยเหลือด้านความรู้ มาเลเซียและอินโดนีเซียไม่ได้ให้สัตยาบันในอนุสัญญา SUA Convention เนื่องจากอนุสัญญามีกลไก อยู่บางอย่างที่ประเทศเพื่อนบ้าน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไม่รับนำมาใช้คือ อนุสัญญาฯ สามารถให้รัฐสมาชิกสามารถติดตามเรือที่ต้องสงสัยไปยังทะเลอาณาเขตของประเทศอื่นในสมาชิกได้ รวมทั้งมีกลไกในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ระหว่างรัฐสมาชิกหรือเมื่อรัฐมีร้องขอ การ

<sup>45</sup> Ibid, pp. 49-50.

ดำเนินคดีโจรสลัด หรือผู้กระทำความผิดภายใต้อำนาจศาลที่รัฐในสมาชิกได้จัดตั้งขึ้น โดยใช้กฎหมายภายในของรัฐนั้นกับโจรสลัด หรือผู้กระทำความผิดยังสามารถถูกจับกุมได้ในทะเลอาณาเขตของรัฐสำหรับผู้กระทำความผิดภายใต้อำนาจศาลของประเทศนั้น ๆ

SUA Convention ยังคงเป็นเครื่องมือทางกฎหมายเพื่อต่อสู้กับการโจมตี การยึดเรือ ความรุนแรงต่อบุคคลและเรือ ภัยคุกคามอย่างอาชญากรรมในทะเล อนุสัญญาฯ ช่วยแก้ไขข้อจำกัดของกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศ ในการให้คำนิยามของโจรสลัด และพื้นที่ที่จะสามารถบังคับใช้กฎหมาย อำนาจศาลในการจัดการกับผู้กระทำผิด อย่างไรก็ตามอนุสัญญาจะมีประสิทธิภาพได้ก็ต่อเมื่อรัฐชายฝั่ง ได้เข้ามาเป็นสมาชิก และได้บัญญัติกฎหมายภายใน จะทำให้กฎหมายสามารถบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดได้ อย่างเช่น การจัดตั้งอำนาจศาลเหนือผู้กระทำความผิด การดำเนินคดี และการส่งผู้ร้ายข้ามแดน นอกจากนี้ รัฐควรมีการปรับปรุงกฎหมายภายใน เรื่องโจรสลัด ให้สอดคล้องกับกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศ และให้สัตยาบันในอนุสัญญา SUA Convention

### สภาพปัญหา

ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อย่างมาเลเซีย อินโดนีเซีย ไม่ให้สัตยาบัน ใน SUA Convention การขยายอำนาจของการบังคับใช้กฎหมายออกไปยังกระหนาบอาณาเขต ซึ่งเป็นเรื่องอ่อนไหวของประเทศเหล่านี้ ประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซียกังวลและไม่ต้องการ การแทรกแซงจากต่างประเทศ อย่างการเสนอความช่วยเหลือของสหรัฐฯ ที่เสนอให้มีการส่งกำลังของสหรัฐฯ มาช่วยลาดตระเวนในช่องแคบด้วย ซึ่งมาเลเซียและอินโดนีเซียได้พยายามอย่างหนักแน่นที่จะปฏิเสธการช่วยเหลือจากต่างชาติและพยายามแสดงให้เห็นว่ารัฐชายฝั่งมีความสามารถในการปกป้องภัยคุกคามในน่านน้ำของตนได้ ซึ่งรัฐชายฝั่งได้มีความร่วมมือทั้งทวิภาคีและพหุภาคีในการลาดตระเวน อย่าง MALSINDO และ EIS ซึ่งเป็นมาตรการที่เพียงพอในการลดปัญหาโจรสลัด<sup>46</sup>

รัฐชายฝั่งให้สัตยาบันในกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ UNCLOS แต่มีเพียงสิงคโปร์ ลงนามใน SUA Convention มีรายงานว่าไม่มีเหตุการณ์การกระทำอันเป็นโจรสลัดภายใต้อำนาจทางกฎหมายของสิงคโปร์ในปีที่ผ่านมา เป็นการแสดงให้เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายของสิงคโปร์มีประสิทธิภาพในน่านน้ำภายใต้อำนาจอธิปไตยสิงคโปร์<sup>47</sup> ส่วนอินโดนีเซียกังวลเรื่องอาจจะเกิดการแทรกแซงของกำลังจากต่างชาติ<sup>48</sup>

<sup>46</sup> Ke, "Myth and Reality: The Rise and Fall of Contemporary Maritime Piracy in the South China Sea," 97.

<sup>47</sup> Keyuan, "Crackdown on Piracy in Southeast Asian Seas: Need a More Effective Legal Regime? ," 147.

<sup>48</sup> Yann-huei SONG, "Regional Maritime Security Initiative (RMSI) and Enhancing Security in the Straits of Malacca: Littoral States' and Regional Responses " in *Maritime Security in the South China Sea*

## ข้อเสนอแนะและข้อเรียกร้อง

วิธีการแก้ปัญหาและนำไปสู่ทางออกได้มีข้อเสนอโดย การให้สัตยาบันกับอนุสัญญาฯ เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงความปลอดภัยทางทะเล การปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับอนุสัญญาที่ให้สัตยาบัน อย่างเช่น รัฐควรมีการปรับปรุงกฎหมายภายในเรื่องโจรสลัด ให้สอดคล้องกับกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศ UNCLOS และให้สัตยาบันในอนุสัญญา SUA Convention และมีความพยายามให้ มาเลเซีย อินโดนีเซีย ให้สัตยาบัน กับ SUA<sup>49</sup> ด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ ยังมี การเรียกร้องให้รัฐชายฝั่ง ถึงการประยุกต์ความร่วมมือในมาตรการบังคับใช้กฎหมายมากขึ้นเพื่อป้องกัน โจรสลัดและการก่อการร้ายทางทะเล รัฐชายฝั่งเอง ควรให้สัตยาบันกับ SUA 1988 เพื่อต่อต้านโจรสลัดและการปล้นเรือ<sup>50</sup> ปรับกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับ SUA 1988 ยิ่งไปกว่านั้น อุตสาหกรรมเดินเรือและประชาคมระหว่างประเทศได้เรียกร้อง มาเลเซีย และ อินโดนีเซียให้สัตยาบัน อนุสัญญา SUA<sup>51</sup> เช่นกัน

ประเทศที่ตั้งอยู่ในช่องแคบมะละกา มีเพียงสิงคโปร์ที่เป็นภาคีอนุสัญญาฯ ในขณะที่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย มิได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของระบอบระหว่างประเทศดังกล่าว เพราะกังวลว่าอาจกระทบต่ออธิปไตยและอัตตาณัติในการดำเนินนโยบายของตน แต่สิงคโปร์สามารถประสานความร่วมมือกับรัฐชายฝั่งเหล่านี้ได้ ในรูปข้อตกลงระดับทวิภาคี และระหว่างส่วนงานฝ่ายปฏิบัติของสิงคโปร์กับของรัฐชายฝั่งแต่ละประเทศ ดังที่จะกล่าวต่อไป

## ส่วนที่ 4 ความร่วมมือของรัฐชายฝั่งประเทศนอก อนุสัญญาฯ

รัฐมนตรีต่างประเทศของรัฐชายฝั่งได้ประชุมหารือกันที่ เมือง Batam ประเทศอินโดนีเซีย ในเรื่อง ความปลอดภัยในการเดินเรือ ความมั่นคงทางทะเลในช่องแคบ ซึ่งเป็นการประชุมครั้งที่ 4 ของรัฐมนตรีต่างประเทศของรัฐชายฝั่งในช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ ได้มีการประชุมร่วมกันในปี ค.ศ.2005 ซึ่งการประชุมดังกล่าวได้เรียกว่า Batam statement การประชุมนี้ ได้กำหนดบทบาทของรัฐชายฝั่งอย่างสิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ให้มีบทบาท มีอำนาจอธิปไตย ในช่องแคบ และรับผิดชอบความปลอดภัยในการเดินเรือ ตลอดจนปกป้องทรัพยากร และความมั่นคงทางทะเล

จากการประชุมทำให้ อินโดนีเซีย มาเลเซีย สามารถเริ่มใช้กลไกความร่วมมือ Batam statement ที่ตกลงร่วมกันและมีส่วนในการประสานความร่วมมือการลาดตระเวนทางทะเล และ

*Regional Implications and International Cooperation*, ed. Shicun Wu and Keyuan Zou (England: Ashgate Publishing Limited 2009), 112.

<sup>49</sup> Robert Beckman and Monique Page, "Piracy and Armed Robbery Against Ships," in *The Handbook of Security*, ed. Martin Gill (USA: PALGRAVE MACMILLAN, 2014), 239.

<sup>50</sup> Beckman, "Singapore Strives To Enhance Safety, Security, And Environmental Protection In Its Port And In The Straits Of Malacca And Singapore," 198.

<sup>51</sup> KE, "CONTEMPORARY MARITIME PIRACY IN SOUTHEAST ASIA," 183-84.

อากาศ โดยเพิ่มเติมและเสริมสร้างการแลกเปลี่ยนข้อมูล และตกลงให้มีการไล่ตามติดพันข้ามอาณาเขตกันได้<sup>52</sup> นอกจากนี้ กลไกดังกล่าวยังเป็นหลักการให้รัฐชายฝั่ง ถึงการเคารพอำนาจอธิปไตย อำนาจศาล และความร่วมมือ ความรับผิดชอบของแควมทะเลกาและสิงคโปร์

ภายหลังต่อการประชุมของรัฐชายฝั่งได้มีมาอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งมีการประชุมของรัฐชายฝั่งร่วมกับ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ IMO ในปี ค.ศ.2007 ที่เรียกว่าแถลงการณ์สิงคโปร์ Singapore Statement มีความตกลงกันว่ารัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตย อำนาจศาล อาณาเขต เหนือช่องแคบและมีความรับผิดชอบหลัก ในเรื่องความปลอดภัย ความมั่นคง และการปกป้องทรัพยากร นอกจากนี้แถลงการณ์สิงคโปร์ยังแสดงถึง ความพยายามร่วมมือ รัฐชายฝั่ง และ ความร่วมมือกันต่อความมั่นคงในช่องแคบมะละกา บวกกับความร่วมมือด้านการลาดตระเวนทางทะเล การลาดตระเวนทางอากาศ อย่าง Eyes in the Sky ที่จะกล่าวในส่วนต่อไป และยิ่งสะท้อนให้เห็นความร่วมมือของรัฐชายฝั่ง

#### กลไกการลาดตระเวนของรัฐชายฝั่ง

การดำเนินการของสิงคโปร์ได้มีความร่วมมือกับมาเลเซีย อินโดนีเซียในการต่อต้านโจรสลัดมานานแล้ว และเริ่มมีความชัดเจนมากขึ้นหลังปี ค.ศ.1992 ในการลงนามความร่วมมือทวิภาคีในการประสานงาน การลาดตระเวนของกองทัพเรือ และฝึกการต่อต้านโจรสลัดในช่องแคบมะละกา ช่องแคบสิงคโปร์ เช่นเดียวกับมาเลเซีย และอินโดนีเซีย โดยมีความตกลงในการแลกเปลี่ยนข้อมูลของอาชญากรรมที่เกิดขึ้น<sup>53</sup>

ความร่วมมือของรัฐชายฝั่ง (Cooperation with Other Littoral States)

ความร่วมมือทวิภาคี อย่างการลาดตระเวนร่วมอินโด-จีน (Indo-Sin Coordinated Patrol : ISCP)

เป็นการลาดตระเวนของรัฐชายฝั่งที่ติดกับช่องแคบสิงคโปร์ คือระหว่างประเทศอินโดนีเซียกับสิงคโปร์ โดยมีหน่วยงานหลัก คือกองทัพเรือและตำรวจชายฝั่งของสิงคโปร์ปฏิบัติการร่วมกับกองทัพเรือของอินโดนีเซีย เพื่อป้องกันและปราบปรามการปล้นเรือในช่องแคบสิงคโปร์โดยมีความร่วมมือตั้งแต่ปี ค.ศ.1992 ลักษณะของการลาดตระเวนเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างประเทศ และติดต่อสื่อสารกันโดยตรง ซึ่งในการลาดตระเวนร่วม กำลังจากรัฐทั้งสองสามารถที่จะข้ามเขตแดนระหว่างประเทศของกันและกันได้ โดยมีกรอบระยะเวลาในการร่วมลาดตระเวนตลอดทั้งปี แต่ละการลาดตระเวนหนึ่งครั้งใช้เวลา 3 เดือน<sup>54</sup>

<sup>52</sup> Page, "Piracy and Armed Robbery Against Ships," 238.

<sup>53</sup> Ke, "The Challenges of Maritime Security Cooperation in the Straits of Malacca: Another Singapore perspective," 87.

<sup>54</sup> อนิรัตน์ จินดา, "ปัญหากฎหมายและความร่วมมือในการป้องกันและปราบปรามโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในช่องแคบมะละกา," 106-07.



### การลาดตระเวนในช่องแคบมะละกา Malacca Straits Patrols

รัฐชายฝั่งบริเวณช่องแคบมะละกา ช่องแคบสิงคโปร์ ได้พัฒนาการความร่วมมือในการลาดตระเวนมาแต่เดิมแล้ว แต่หากพบว่ายังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เนื่องจากการปฏิบัติการเพียง 4 ครั้งต่อปี และยังไม่เป็นทางการ ทำให้เกิดความร่วมมือพหุภาคี การลาดตระเวนร่วม MALSINDO (สิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย) เป็นความร่วมมือที่มีความเป็นทางการมากขึ้น มีการใช้กองกำลังทัพเรือ จากรัฐชายฝั่งที่ติดกับช่องแคบมะละกา เป็นการลาดตระเวนตลอดทั้งปี โดยใช้เรือลาดตระเวนจากแต่ละรัฐชายฝั่ง 17 ลำ ประกอบด้วยเรือจาก อินโดนีเซีย 5 ลำ เรือจากมาเลเซีย 5 ลำ เรือจาก สิงคโปร์ 5 ลำ เพื่อที่จะลดปริมาณการเกิดโจรสลัด การค้าผิดกฎหมาย ในช่องแคบลาดตระเวนภายในอาณาเขตของตน ด้วยความร่วมมือของกองทัพเรือระหว่างรัฐชายฝั่งที่มีความพร้อม และมีการประสานงานติดต่อโดยตรงผ่านศูนย์ปฏิบัติการทางทหารของแต่ละรัฐ อย่างศูนย์ปฏิบัติการของอินโดนีเซียที่บาตัม (Batam) ศูนย์ปฏิบัติการของมาเลเซียที่ลูมุต (Lumut) ศูนย์ปฏิบัติการของสิงคโปร์ที่ซางงี (Changi) และสามารถให้เรือเดินพาณิชย์ หรือเรือสินค้า ประสานงานติดต่อโดยใช้วิทยุช่องความถี่เดียวกันกับหน่วยลาดตระเวน หรือทหารเรือเพื่อขอความช่วยเหลือได้โดยตรงตลอด 24 ชั่วโมง

ปัจจุบันการลาดตระเวนใน Malacca ได้เปลี่ยนชื่อเป็น Malacca Straits Sea Patrols ที่ประกอบไปด้วยการลาดตระเวนทางทะเล และทางอากาศ เป็นความตกลงระหว่างรัฐชายฝั่ง และในภายหลังประเทศไทยเข้าร่วมการลาดตระเวน Malacca Straits Patrol ด้วย

ในความร่วมมือการลาดตระเวนนี้ประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์มีความจริงจังในการปฏิบัติการลาดตระเวนร่วมนี้มากกว่าเมื่อเทียบกับประเทศอื่น จะเห็นได้ว่าตัวเลขจำนวนเหตุการณ์จากการเกิดปัญหาโจรสลัดและปล้นเรือส่วนใหญ่เกิดในบริเวณน่านน้ำของประเทศอินโดนีเซีย เนื่องจากการลาดตระเวนนี้จะแบ่งพื้นที่การลาดตระเวนเป็นเขตพื้นที่รับผิดชอบของแต่ละประเทศ และลาดตระเวนภายในพื้นที่ของตน

มีการรายงานที่ผ่านมามีข้อเสนอว่า มีความพยายามร่างมาตรฐานการปฏิบัติงานร่วมกัน (Standard Operating Procedure : SOP) โดยอนุญาตให้เรือลาดตระเวนของแต่ละประเทศสามารถเข้าไปในทะเลอาณาเขตของแต่ละประเทศได้ เมื่อต้องไล่ตามเรือที่ต้องสงสัย อย่างไรก็ตามข้อจำกัดในการลาดตระเวนข้ามอาณาเขตของรัฐชายฝั่งขึ้นอยู่กับความเข้มข้นของการปฏิบัติการทางทหารและระยะห่างระหว่างเรือ หรือ อากาศยาน ต่อรัฐชายฝั่ง รายงานกำหนดว่าจำเป็นต้องแจ้งให้รัฐชายฝั่งให้ทราบ กรณีที่ ระยะห่างจากรัฐชายฝั่งต่ำกว่า 3 ไมล์ จากชายฝั่ง ยกเว้นในบางพื้นที่ ที่สามารถเดินเรือเข้าไปน่านน้ำภายในได้<sup>55</sup>

### การลาดตระเวนร่วมทางอากาศ (Eyes in the Sky)

<sup>55</sup> Catherine Zara Raymond Sam Bateman, Joshua Ho, Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits An Agenda for Action, 33 (2006).

ในปี ค.ศ.2005 ได้มีการประสานความร่วมมือในการลาดตระเวน ระหว่าง สิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย และไทย ในชื่อ “Eye in the Sky” มีวัตถุประสงค์ เพื่อตรวจการณ์และเพิ่มความระมัดระวังของช่องแคบมะละกา ช่องแคบสิงคโปร์ โดยเกิดขึ้นในระหว่างการสนทนา ชางกรี ลา (Changi La Dialogue) ณ สิงคโปร์ เป็นความร่วมมือการลาดตระเวนทางอากาศ โดยใช้อากาศยาน (Maritime Patrol Aircraft : MPA) ของประเทศสมาชิก 2 ลำต่อสัปดาห์ แบ่งมอบหมายพื้นที่การรับผิดชอบ โดยลาดตระเวน ตรวจการณ์ บันทึกภาพการกระทำที่ผิดกฎหมาย การกระทำอันเป็นโจรสลัด โดยสามารถบินเข้าเขตแดนของรัฐสมาชิกได้ เป็นระยะ 3 ไมล์ทะเลของเส้นเขตแดน นับเป็นความร่วมมือที่อนุญาตให้เข้าถึงอำนาจอธิปไตยบางส่วนของประเทศสมาชิก เนื่องจากว่าโดยส่วนใหญ่แล้วการจะเข้าเขตแดนของรัฐอื่น จำเป็นจะต้องขอความยินยอมจากรัฐที่ถูกข้ามเขตแดนก่อน เพื่อไม่ให้เป็นการรุกล้ำอธิปไตย และเขตแดนเขตของรัฐนั้นครอบคลุมทั้งแผ่นดิน ห้วงอากาศ และใต้ทะเล ซึ่งการข้ามเขตแดนเป็นประเด็นที่อ่อนไหวของอินโดนีเซียและมาเลเซีย

ในการปฏิบัติการแต่ละครั้งจะมีทีมลาดตระเวนทางทะเลร่วมกัน (Combined Maritime Patrol Team : CMPT) ขึ้นไปกับเครื่องบินด้วย ซึ่งเป็นบุคลากรทางทหารของแต่ละประเทศสมาชิก ความร่วมมือนี้<sup>56</sup> โดยการลาดตระเวน ทีม CMPT จะทำหน้าที่แสดงภาพสถานการณ์การลาดตระเวน และส่งภาพออกอากาศ และข้อมูลเป้าหมายที่น่าสงสัยผ่านคลื่นวิทยุมายังสถานีเฝ้าสังเกตภาคพื้น (Monitoring and Action Agencies : MAAs) ของแต่ละประเทศ ถ้าเกิดเหตุการณ์ขึ้นในอาณาเขตของประเทศใด สถานี MAAs ที่ประจำการในประเทศนั้นจะสามารถสั่งการและเริ่มการลาดตระเวน เพื่อติดตามสถานการณ์ได้ทันที

สิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย และประเทศไทย ได้ลงนามในข้อตกลง Joint Coordinating Committee (JCC) ทำให้เกิดคณะกรรมการความร่วมมือที่มีหน้าที่สังเกตการณ์ การลาดตระเวนทางทะเล และทางอากาศของช่องแคบมะละกา และยังเป็นช่องทางติดต่อสื่อสาร แลกเปลี่ยนข้อมูล การประสานงาน สำหรับทุกการปฏิบัติในมาตรการความมั่นคงทางทะเล ที่เกี่ยวข้องกับช่องแคบมะละกา ได้มีการลงนามในขั้นตอนการปฏิบัติมาตรฐาน (SOP) ของ การลาดตระเวนในช่องแคบมะละกา (MSP) ทำให้เกิดความตกลงทวิภาคีที่สามารถให้มีการไล่ติดตามกันข้ามเขตแดนระหว่างรัฐชายฝั่ง 4 ประเทศ และมีการกำหนดกลุ่มแลกเปลี่ยนข่าวกรอง Intelligence Group (IEG) เพื่อสนับสนุนการข่าวของผู้แทนกองทัพเรือ ของแต่ละประเทศด้วย

โดยการลาดตระเวนร่วมกันทั้งทางเรือและทางอากาศ ได้มีความยินยอมให้แต่ละประเทศสามารถเข้าไปปฏิบัติการในน่านน้ำของกันและกันได้อย่างทันท่วงทีเมื่อเกิดเหตุการณ์รุนแรง และในปี ค.ศ. 2006 การลาดตระเวนร่วม MALSINDO ได้เปลี่ยนชื่อเป็น Malacca Strait Patrols<sup>57</sup> (MSP) จนถึงปัจจุบัน และประเทศไทยเข้าร่วมในปี ค.ศ.2008

<sup>56</sup> SONG, "Regional Maritime Security Initiative (RMSI) and Enhancing Security in the Straits of Malacca: Littoral States' and Regional Responses " 125.

<sup>57</sup> กัญญา ประยูรสตางค์, "การทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือที่มีการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ" (นิติศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560), 90.

ในแนวทางเดียวกันมีความร่วมมือและประสานกันระหว่างกองทัพเรือสิงคโปร์ กับ กองทัพเรืออินโดนีเซีย ในโปรเจก SURPIC (Surface Picture)<sup>58</sup> ติดตั้งบนเกาะ Batam ทางตอนใต้ ของสิงคโปร์ เป็นความร่วมมือใน ระบบตรวจการณ์ สามารถระบุตำแหน่ง ความเร็ว ทิศทางการ เคลื่อนที่ของเรือได้ มีอุปกรณ์ติดตามการปฏิบัติการโดยใช้เรดาร์ และอนุญาตให้กองทัพเรือสิงคโปร์ ร่วมกับกองทัพเรืออินโดนีเซีย แลกเปลี่ยนแชร์ข้อมูลการตรวจการณ์ การข่าวและสถานการณ์ในทะเล แบบเรียลไทม์ (Real time) ในช่องแคบสิงคโปร์

สอดคล้องกับความร่วมมือต่อต้านโจรสลัดที่เรียกว่า “Spider web strategy<sup>59</sup>” เป็นความ ร่วมมือลักษณะทวิภาคี เพื่อสร้างความเชื่อมโยงการสื่อสาร การการป้องกันโจรสลัดและแลกเปลี่ยน ข้อมูล ระหว่าง อินโดนีเซีย สิงคโปร์ ในหน่วยงานกองทัพเรือ เพื่อการลาดตระเวนในช่องแคบสิงคโปร์

นอกจากนี้มีการเสริมสร้างความร่วมมือและความปลอดภัย โดยประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ และ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ได้มีความเห็นตรงกันยินยอมในสร้างระบบ Marine Electronic Highway (EMH) ในช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์ เป็นการตรวจ การณ์ และเป็นระบบระบุตัวตน เพื่อให้ทราบสถานการณ์ทางทะเล (Maritime situational awareness) และเป็นการสนับสนุนความปลอดภัยในการเดินเรือ

#### **ข้อตกลงความร่วมมือระดับภูมิภาคว่าด้วยการปราบปรามโจรสลัดและการจับปล้นด้วยอาวุธใน 4 ภูมิภาคเอเชีย (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships Asia : ReCAAP)**

สิงคโปร์รู้ว่าภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเลต้องการความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนข้อมูล ระดับภูมิภาคและระหว่างประเทศ ดังนั้นสิงคโปร์จึงทำงานร่วมกับ อินโดนีเซีย มาเลเซียในการ ส่งเสริมความมั่นคงทางทะเลในช่องแคบมะละกา โดยเน้นการแลกเปลี่ยนข้อมูล ร่วมกันกับการ ลาดตระเวน โดยตกลงที่จะให้ **ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระดับภูมิภาคเพื่อ** การต่อต้าน อาชญากรรมในเอเชีย ReCAAP มาตั้งที่สิงคโปร์ในที่สุด<sup>60</sup>

ReCAAP เป็นความตกลงที่บังคับให้ประเทศสมาชิกต้องปฏิบัติตามคือ 1.ต้องป้องกันและ ปราบปรามโจรสลัดและการปล้นเรือ 2.จับอาชญากรรมหรือบุคคลที่ทำความผิด อย่างการปล้น 3.ยึด เรือหรือเครื่องบินทำความผิดที่เป็นโจรสลัดและการปล้นเรือ 4.ช่วยเหลือเหยื่อ เรือ ที่ถูกโจรสลัดหรือ โจรปล้นเรือกระทำ ซึ่งความตกลงนี้มีผลบังคับใช้ในปี ค.ศ.2006 โดยมีจุดประสงค์หลัก ๆ ประกอบไป ด้วยสามเสาหลัก คือ 1.การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร 2.เสริมสร้างความสามารถ 3.ความตกลง ความ

<sup>58</sup> Ke, "The Challenges of Maritime Security Cooperation in the Straits of Malacca: Another Singapore perspective," 89.

<sup>59</sup> Ralf Emmers, "The threat of transnational crime in southeast asia: drug trafficking human smuggling and trafficking and sea piracy," (2003), 8-9.

<sup>60</sup> Beckman, "Singapore Strives To Enhance Safety, Security, And Environmental Protection In Its Port And In The Straits Of Malacca And Singapore," 200.

ร่วมมือกันของประเทศสมาชิก และหัวใจหลักคือการสร้างศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร (Information Sharing Centre : ISC)

ศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูล Information sharing Centre (ISC) ตั้งอยู่ ณ สิงคโปร์

เป็นองค์การระหว่างประเทศ มีหน้าที่หลักในการอำนวยความสะดวกการติดต่อสื่อสาร และแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิก และรวบรวมฐานข้อมูล สถิติ การรายงาน วิเคราะห์ พฤติกรรม โจรสลัดและการปล้นเรือในภูมิภาค และรายงานเกี่ยวกับโจรสลัดและการปล้นเรือใน ภูมิภาคให้กับประเทศสมาชิกและภูมิภาคทราบ

แม้ว่าอินโดนีเซียและมาเลเซีย จะยังไม่ได้ให้สัตยาบัน ในความตกลง ReCAAP แต่มีการ ปฏิบัติงานร่วมกันกับศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูล ISC ของ ReCAAP ในระดับปฏิบัติการ<sup>61</sup> การเพิ่ม ประสิทธิภาพในการดำเนินการและแก้ไขปัญหาคือ ให้ความร่วมมือการตกลงทวิภาคี การลาดตระเวน ร่วมทางทะเลและทางอากาศของรัฐชายฝั่ง ให้สัตยาบันกับกลไกความมั่นคงทางทะเล convention ระหว่างประเทศ อย่างเช่น ความร่วมมือ ReCAAP และ อนุสัญญา SUA 1988<sup>62</sup> อย่างไรก็ตาม มาเลเซีย และอินโดนีเซียมีความเต็มใจที่จะเข้าร่วม แต่ยังคงไม่ได้ให้สัตยาบันยอมรับความร่วมมือนี้ เนื่องจากมีประเด็นความกังวลเรื่องอำนาจอธิปไตยอยู่<sup>63</sup>

## ส่วนที่ 5 สรุป

ความร่วมมือของรัฐชายฝั่งในภาพรวมพบว่า การลาดตระเวนร่วม MALSINDO ระหว่าง สิงคโปร์ อินโดนีเซีย และมาเลเซีย สามารถลดจำนวนการเกิดโจรสลัดในช่องแคบมะละกาได้<sup>64</sup> การริเริ่มความร่วมมือมีความโดดเด่นในการลดลงของโจรสลัด<sup>65</sup> และการปล้นเรือภายใน ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อย่างไรก็ตามการไล่ตามติดพันข้ามเขตแดนมักไม่ค่อยจะเกิดขึ้น เมื่อมีการ ประสานร่วมมือกันในการตรวจการณ์ การลาดตระเวน ทำให้ลดการเกิดเหตุการณ์โจรสลัดโจมตี จะ เห็นได้ว่าโจรสลัดจะมีเพิ่มมากขึ้นหากมีมาตรการป้องกันที่ลดน้อยลงในพื้นที่และภูมิภาค<sup>66</sup>

<sup>61</sup> Ke, "Myth and Reality: The Rise and Fall of Contemporary Maritime Piracy in the South China Sea," 97-98.

<sup>62</sup> SONG, "Regional Maritime Security Initiative (RMSI) and Enhancing Security in the Straits of Malacca: Littoral States' and Regional Responses " 134.

<sup>63</sup> Rosenberg, "THE POLITICAL ECONOMY OF PIRACY IN THE SOUTH CHINA SEA," 53.

<sup>64</sup> Stanley Chuka Igwe, "A selective study on effectiveness of the international legislation on marime security : Gulf of uinea a case study" (MASTER OF SCIENCE WORLD MARITIME UNIVERSITY, 2009), 16.

<sup>65</sup> Igwe, "A selective study on effectiveness of the international legislation on marime security : Gulf of uinea a case study," 1-2.

<sup>66</sup> Rosenberg, "THE POLITICAL ECONOMY OF PIRACY IN THE SOUTH CHINA SEA," 56.

การลาดตระเวนทางอากาศ (Eye in the sky) เป็นการลาดตระเวนที่มีประสิทธิภาพและยังเป็นประโยชน์ในการป้องกันและปราบปรามโจรสลัด และยังแสดงให้เห็นถึงความก้าวหน้าในการแสดงความร่วมมือ ความไว้วางใจ

ที่สามารถให้หน่วยลาดตระเวนเข้าไปปฏิบัติการในพื้นที่ ที่อยู่ในาอำนาจอธิปไตยของรัฐสมาชิกได้ ถือเป็นการพัฒนาการในความร่วมมือ

สิงคโปร์เป็นประเทศเล็กมีความสัมพันธ์กับความมั่นคงทางทะเลมายาวนานและรายล้อมไปด้วยประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นรัฐชายฝั่งด้วยกัน ข้อเสนอแนะในการจัดการประเด็นปัญหาโจรสลัดและข้อขัดข้อง ควรจะใช้กลไก ระหว่างประเทศเป็นหลัก อย่างการใช้ ระบอบระหว่างประเทศ (International Regimes) ที่เป็นสากลและความร่วมมือระหว่างรัฐในช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ด้วยกัน

มาตรการที่สิงคโปร์ดำเนินการ	มาตรการที่สิงคโปร์มีบทบาทสำคัญ
สิงคโปร์ให้สัตยาบัน (accession) กับ SUA Convention 1988 ในปี ค.ศ.2004	เป็นสถานที่ตั้ง ReCAAP ISC
ปฏิบัติตามมาตรฐานเรือและท่าเรือ ISPS Code	เป็นสถานที่ ประชุม Asian Security Summit (Shangri-la Dialogue)
สร้างศูนย์ปฏิบัติการ C2 Centre	แถลงการสิงคโปร์ (Singapore Statement) ที่ได้พัฒนามาจาก Batam statement
วิธีการแก้ไขปัญหาโจรสลัดในช่องแคบมะละกา	
<p>การลาดตระเวน</p> <p style="text-align: center;">MALSINDO Coordinated Patrol 2004</p> <p style="text-align: center;">Eyes in the Sky 2005</p> <p style="text-align: center;">MSP IEG 2006</p> <p>การใช้ระบบตรวจการณ์</p> <p style="text-align: center;">Radar, GSP ship tracking system</p> <p>การรักษาความปลอดภัยเรือและท่าเรือ</p> <p style="text-align: center;">ISPS code</p>	

ตารางแสดงการดำเนินการของสิงคโปร์

การปฏิเสศการน้อมรับกรอบระบอบระหว่างประเทศ ของประเทศอินโดนีเซีย และมาเลเซีย นั้น เป็นการดำเนินนโยบายที่เสมือนการป้องกันการแทรกแซงจากประเทศนอกภูมิภาค ที่พยายามเข้ามาอิทธิพลในภูมิภาคนี้ และหันไปใช้ความร่วมมือกับประเทศในภูมิภาคภายในด้วยตนเอง

อินโดนีเซีย และมาเลเซีย ให้ความสำคัญกับอำนาจอธิปไตย และไม่ต้องการกองกำลังนอกเหนือประเทศในภูมิภาค เข้ามาเกี่ยวข้องในพื้นที่ แต่ยังคงให้ความร่วมมือในลักษณะทวิภาคีและพหุภาคีกับประเทศในภูมิภาค อย่าง มาเลเซีย อินโดนีเซีย สิงคโปร์ และประเทศไทย ที่ประเทศสมาชิกสามารถร่วมการลาดตระเวน ป้องกัน ปราบปราม ภัยคุกคามทางทะเลได้อย่างการกระทำผิดกฎหมายในทะเล ถึงแม้ว่ามาเลเซีย อินโดนีเซียจะไม่ได้เข้าร่วมระบอบระหว่างประเทศ อย่าง SUA 1988 แต่ยังคงมีความร่วมมือกับรัฐชายฝั่งในช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์อยู่ โดยมีมาตรการจัดการกับเรื่องความมั่นคงทางทะเล การจัดการภัยคุกคามทางทะเล ปัญหาโจรสลัด อย่าง จะเห็นได้จากความร่วมมือ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ความร่วมมือการประชุมหารือระหว่างรัฐชายฝั่งของช่องแคบมะละกาและภูมิภาค

นอกจากนี้มีความร่วมมือในระดับรัฐชายฝั่งอยากใกล้ชิด ไม่ว่าจะเป็นการประชุมระดับผู้นำของรัฐชายฝั่ง การประสานงานระดับหน่วยปฏิบัติการลาดตระเวนร่วมในช่องแคบมะละกา ทั้งทางทะเล และทางอากาศ การประสานงานผ่านศูนย์การป้องกันและปราบปรามโจรสลัด และต่อต้านภัยคุกคามทางทะเล การร่วมมือกัน การใช้ระบบช่วยในการเดินเรือ และรักษาความปลอดภัยที่ได้แสดงออกมาในแผนภาพตารางที่ 1

ระบอบระหว่างประเทศอย่าง SUA 1988 ที่ครอบคลุมการกล่าวถึงความผิดต่อความปลอดภัยในการเดินเรือในภาพรวม และลดปัญหาการที่แต่ละประเทศจะนิยามความหมายของโจรสลัดต่างกันและยังมีกลไกการติดตามผู้ต้องสงสัยไปยังอาณาเขตของรัฐที่ร่วมเป็นสมาชิกภาคีได้ และในความร่วมมือระดับภูมิภาคของรัฐชายฝั่งได้ใช้กรอบระบอบระหว่างประเทศ บางส่วนมาเป็นกรอบความร่วมมือได้ อย่างจะเห็นได้จากความร่วมมือในการส่งผู้ร้ายข้ามแดน การลาดตระเวนร่วม การลาดตระเวนทางอากาศ ที่สามารถเข้าไปในเขตของรัฐชายฝั่งอื่นได้ เป็นจุดเริ่มต้นและเป็นการน้อมรับเอา regimes ที่หลาย ๆ ประเทศได้น้อมรับไปก่อนหน้านั้นแล้วมาเป็นแนวทางให้กับประเทศที่มีบริบทและสภาพแวดล้อมปัจจัยทางการเมืองไม่เหมือนกัน เพราะด้วยระบอบระหว่างประเทศ อย่าง SUA Convention นั้น ถูกเสนอโดยตัวแทนประเทศที่เข้าร่วมประชุมระหว่างประเทศ มีบางประเทศไม่ได้เข้าร่วม และไม่ได้ร่วมวางแนวทางด้วยนั้น อาจทำให้ regimes ดังกล่าวไม่ตอบสนองกับโจทย์ที่แต่ละประเทศกำลังพบเจอ ซึ่งต้องนำมาปรับใช้ให้เหมาะสมกับบริบทของประเทศรัฐชายฝั่ง อย่าง มาเลเซีย อินโดนีเซีย และสิงคโปร์ โดยความร่วมมือจะไม่ได้ผลเลยถ้ารัฐชายฝั่งไม่ให้ความร่วมมือและยึดถือ ผลประโยชน์ของตนเป็นหลัก (Self Interest) เนื่องจากปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือด้วยอาวุธ เป็นประเด็นข้ามชาติ (Transnational) ที่ไม่อาจแก้ไขได้โดยลำพังเพียงรัฐเดียว หรือการใช้เครื่องมือทางทหารอย่างเดียว จะต้องใช้ความร่วมมือระหว่างประเทศ และเครื่องมืออย่างอื่นนอกเหนือจากเครื่องมือทางทหารด้วย

แม้ระบอบระหว่างประเทศไม่ได้มีผลบังคับต่อประเทศที่มีได้เป็นสมาชิก แต่ประเทศที่เป็นสมาชิกสามารถปรับหลักการ บรรทัดฐาน และมาตรการดำเนินการหลายอย่างที่ระบอบระหว่างประเทศวางไว้เป็นกรอบที่ยอมรับในระดับนานาชาติ มาเป็นแนวทางประสานความร่วมมือกับประเทศที่มีได้เป็นสมาชิก ดังเช่นที่สิงคโปร์สามารถประสานความร่วมมือเพื่อแก้ไขปัญหาโจรสลัดกับรัฐชายฝั่งด้วยแนวทางที่สอดคล้องกับ SUA

การใช้กรอบความร่วมมือของรัฐชายฝั่ง ที่มีกลไกสอดคล้องกับ SUA อย่างเช่น กลไกการติดตามผู้ต้องสงสัยหรือผู้กระทำความผิด ในอนุสัญญาฯ สามารถให้รัฐสมาชิก ติดตามและดำเนินการกับบุคคลเหล่านั้นได้ แต่ในแนวทางเดียวกันของรัฐชายฝั่งช่องแคบมะละกาที่ไม่ได้ให้สัตยาบันในอนุสัญญาฯ นั้นก็มีความร่วมมือแบบทวิภาคี คือ รัฐชายฝั่งมีกลไก อนุญาตให้ติดตามข้ามเขตแดนกันได้ นอกจากนั้นการให้ช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ตามอนุสัญญา รัฐชายฝั่งเองก็มีการให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ได้แก่ การช่วยเหลือเรื่องการแลกเปลี่ยนข้อมูล ทั้งสถานการณ์และภัยคุกคาม การให้ความร่วมมือให้การเคารพอำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งด้วยกัน การรับประกันขอบ และแชร์ภาระช่วยเหลือกันของรัฐชายฝั่ง การช่วยเหลือเรื่องการปราบปรามป้องกันโจรสลัดและการปล้นเรือ การลาดตระเวน โดยประสานงานระหว่างหน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย มีการช่วยเหลือเรื่องการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ และระบบการจราจรทางทะเล นอกจากนั้นยังมีความร่วมมือช่วยเหลือกันในการใช้ระบบการตรวจการณ์ ตรวจตราในพื้นที่และเหตุการณ์ต้องสงสัย ซึ่งแสดงออกถึงความร่วมมือของรัฐชายฝั่งด้วยกันเอง

สุดท้ายในการแก้ปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือต่อการใช้ระบอบระหว่างประเทศ แม้ว่าจะช่วยประสานความร่วมมือระหว่างรัฐที่เป็นภาคีสมาชิก แต่ก็อาจไม่ได้ครอบคลุมถึงรัฐที่ไม่ได้เป็นสมาชิกด้วย ซึ่งในความร่วมมือทวิภาคี พหุภาคี กับประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิก ขอบเขตที่เป็นไปได้ของกลไกความร่วมมืออาจสอดคล้องกับมาตรฐานระบอบที่มีอยู่ และระบอบนั้นบางครั้งอาจทำงานเฉพาะต่อในกรอบสมาชิกเท่านั้น แต่ยังคงมีประโยชน์ในการที่จะเป็นมาตรฐานบางอย่างที่ถูกวางไว้ แม้ประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิก สามารถมีโอกาที่จะปรับการดำเนินการให้สอดคล้องกับมาตรฐานระบอบโดยผ่านกลไกความร่วมมือทวิภาคีและพหุภาคีได้เช่นเดียวกัน

## บรรณานุกรม

- 1988 *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*. 1988.
- Beckman, Robert. "Singapore Strives to Enhance Safety, Security, and Environmental Protection in Its Port and in the Straits of Malacca and Singapore." *Ocean and Coastal Law Journal* 14 (2008).
- Chong, Mark David. "Securitising Piracy and Maritime Terrorism Along the Malacca and Singapore Straits: Singapore and the Importance of Facilitating Factors." In *Maritime Security in East and Southeast Asia Political Challenges in Asian Waters*, edited by Nicholas Tarling and Xin Chen. Singapore: Palgrave, 2017.
- Emmers, Ralf. "The Threat of Transnational Crime in Southeast Asia: Drug Trafficking Human Smuggling and Trafficking and Sea Piracy." 2003.
- HO, Joshua H. "Southeast Asian Sloc Security." In *Maritime Security in the South China Sea Regional Implications and International Cooperation*, edited by Shicun Wu and Keyuan Zou. England: Ashgate Publishing Limited, 2009.
- Igwe, Stanley Chuka. "A Selective Study on Effectiveness of the International Legislation on Marime Secury : Gulf of Uinea a Case Study." MASTER OF SCIENCE WORLD MARITIME UNIVERSITY, 2009.
- "Sua Convention: Here Is All You Need to Know." Updated 6 April 2018, 2018, accessed 9 2022, <https://www.myseatime.com/blog/detail/sua-convention>.
- Ke, Xu. "The Challenges of Maritime Security Cooperation in the Straits of Malacca: Another Singapore Perspective." In *Maritime Security in East and Southeast Asia Political Challenges in Asian Waters* edited by Nicholas Tarling and Xin Chen. Singapore: Palgrave, 2017.
- . "Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia." Doctor of Philosophy, NATIONAL UNIVERSITY OF SINGAPORE, 2006
- . "Myth and Reality: The Rise and Fall of Contemporary Maritime Piracy in the South China Sea." In *Maritime Security in the South China Sea Regional Implications and International Cooperation*, edited by Shicun Wu and Keyuan



- Zou. England: Ashgate Publishing Limited, 2009.
- Keyuan, ZOU. "Crackdown on Piracy in Southeast Asian Seas: Need a More Effective Legal Regime? ." In *Maritime Security in the South China Sea Regional Implications and International Cooperation*, edited by Shicun Wu and Keyuan Zou. England: Ashgate Publishing Limited, 2009.
- Krasner, Stephen D. "Structural Causes and Regime Consequences: Regimes as Intervening Variables." In *International Regimes* edited by Stephen D. Krasner. United States of America: Cornell University Press, 1983.
- Organization, International Maritime. *Status of Multilateral Conventions and Instruments in Respect of Which the International Maritime Organization or Its Secretary-General Performs Depositary or Other Functions*. (2017).
- "โจรสลัดปล้น "เรือบรรทุกน้ำมัน" ลิงคโปร์ในช่องแคบมะละกา-ลักพาตัว 3 ลูกเรืออิเหนา." MGR Online, Updated 23 เมษายน 2014, 2014, accessed 3, 2022, <https://m.mgronline.com/around/detail/9570000045073>.
- Page, Robert Beckman and Monique. "Piracy and Armed Robbery against Ships." In *The Handbook of Security*, edited by Martin Gill. USA: PALGRAVE MACMILLAN, 2014.
- Rosenberg, David. "The Political Economy of Piracy in the South China Sea." *Naval War College Review* 62 (2009).
- Sam Bateman, Catherine Zara Raymond, Joshua Ho. *Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits an Agenda for Action*, 2006.
- Sam Bateman, Joshua Ho and Jane Cha. *Current Measures*, 2009.
- Sharing, ReCAAP Information. *Centre Special Report on Incidents against Ships in the Singapore Strait*. (2020).
- SONG, Yann-huei. "Regional Maritime Security Initiative (Rmsi) and Enhancing Security in the Straits of Malacca: Littoral States' and Regional Responses ". In *Maritime Security in the South China Sea Regional Implications and International Cooperation*, edited by Shicun Wu and Keyuan Zou. England: Ashgate Publishing Limited 2009.
- Xiaobo Qu, Qiang Meng. "The Economic Importance of the Straits of Malacca and

Singapore: An Extreme-Scenario Analysis." *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review* 48 (2011).

กัญญา ประยูรstadang. "การทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือที่มีการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ." *นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์*, 2560.

ณัฐพร สิทธิแพทย์. "ปัญหาโจรสลัดกับนโยบายต่างประเทศศึกษาเปรียบเทียบอินโดนีเซียและมาเลเซีย." *รัฐศาสตร์มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*, 2555.

พระมหาวิจิตรศักดิ์ คณะชัย. "การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือด้วยอาวุธ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้." *วารสารบัณฑิตศึกษามหาจุฬาลงกรณ์* ที่ 8 ฉบับที่ 3 (2564).

เพ็ญพิรุฬห์ เจริญค้า. "อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเล ค.ศ. 1988 : ศึกษาการเข้าร่วมเป็นภาคีของประเทศไทย." *นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*, 2550.

รุจิรัตน์ จิตตานนท์. "ภัยความมั่นคงทางทะเล: การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือด้วยอาวุธ." *วารสารรามคำแหง นิติศาสตร์* (2559).

อนิรัตน์ จินดา. "ปัญหากฎหมายและความร่วมมือในการป้องกันและปราบปรามโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในช่องแคบมะละกา." *นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*, 2551.

อนิรุธ สวัสดิ์. "ปัญหาโจรสลัดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ : ผลกระทบการดำเนินการป้องกันและปราบปราม." *วารสารอินโดจีนศึกษา* ปีที่ 5-6 (2548).



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
**CHULALONGKORN UNIVERSITY**

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	Phupat Rojtrakul
วัน เดือน ปี เกิด	29 August 1996
สถานที่เกิด	Phra Nakhon Si Ayutthaya
วุฒิการศึกษา	Royal Thai Naval Academy
ที่อยู่ปัจจุบัน	16, moo.1, district U-thai, Phra Nakhon Si Ayutthaya province



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
CHULALONGKORN UNIVERSITY