



**อทร. ๘๐๐๒**

**การป้องกันและรักษาผลประโยชน์  
ของชาติทางทะเล**

**พ.ศ. ๒๕๔๔**

จัดทำเมื่อ เม.ย.๕๔



อทร. ๘๐๐๒

การป้องกันและรักษาผลประโยชน์  
ของชาติทางทะเล

พ.ศ.๒๕๕๔

เอกสารอ้างอิงของกองทัพเรือ หมายเลข ๘๐๐๒

การป้องกันและรักษาผลประโยชน์  
ของชาติทางทะเล

จัดทำโดย

คณะทำงานพิจารณาและจัดทำ อทร.ด้านการศึกษาชั้นสูง

เมษายน ๒๕๔๔

พิมพ์ครั้งที่ ๑

๒๕๔๔

อทร.๘๐๐๒

## บันทึกการเปลี่ยนแปลงแก้ไข

ลำดับที่	รายการแก้ไข	วันเดือนปี ที่ทำการแก้ไข	ผู้แก้ไข (ยศ - นาม - ตำแหน่ง)	หมายเหตุ

## คำนำ

การป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เป็นภารกิจสำคัญที่กองทัพเรือได้รับมอบหมายจากรัฐบาล ในอันที่จะสร้างความมั่นคง ความมั่นใจ และความสงบเรียบร้อย ในการดำเนินกิจการต่าง ๆ ทางทะเลทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อความเจริญรุ่งเรืองของเศรษฐกิจและความกินดีอยู่ดีของประชาชน

เอกสารเล่มนี้ มีความมุ่งหมายที่จะให้ความรู้แก่ประชาชนทั่วไป ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความสำคัญของทะเล ผลประโยชน์ของชาติทางทะเลและการดำเนินกิจกรรมทางทะเล สภาวะแวดล้อมทางทะเลของประเทศที่จะต้องป้องกันและรักษา บทบาทและคุณลักษณะสำคัญของกองทัพเรือ ในการป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ตลอดจนจุดมุ่งหมายในการพัฒนากำลังทางเรือ ที่ใช้ในการปฏิบัติการกิจที่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการ รวมทั้งจะได้แสดงให้เห็นถึงคุณลักษณะเด่นของกองทัพเรือ ในการทำการรบทั้งสามมิติทั้งบนผิวน้ำ ใต้น้ำ และในอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของ **ความพร้อมรบ (Readiness) ความอ่อนตัว (Flexibility) การปฏิบัติการได้ในระยะไกลและอยู่ในพื้นที่ได้นาน (Self-sustainability) และความคล่องตัว (Mobility)** ซึ่งทั้ง ๔ ประการนี้เป็นลักษณะเด่นที่กำหนดให้กำลังทางเรือ มีความเหมาะสม อย่างแท้จริง ในการธำรงเอกราชและอธิปไตยของชาติทางทะเล ปกป้องคุ้มครองและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และชายฝั่ง รวมทั้งภารกิจอื่น ๆ ที่กองทัพเรือ ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ดำเนินการ

คณะทำงานพิจารณาและจัดทำเอกสารอ้างอิงของกองทัพเรือ ด้านการศึกษาชั้นสูง หวังเป็นอย่างยิ่งว่าเอกสารอ้างอิงของกองทัพเรือเล่มนี้ จะเป็นประโยชน์ทั้งในด้านการศึกษาและใช้อ้างอิงในการศึกษา ค้นคว้าวิจัยของหน่วยงานต่าง ๆ ของกองทัพเรือ หากท่านใดพบข้อบกพร่องที่สมควรแก้ไขปรับปรุงเพื่อให้เอกสารเล่มนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ขอได้กรุณาส่งข้อคิดเห็นมายังคณะทำงานพิจารณาและจัดทำเอกสารอ้างอิงของกองทัพเรือ ด้านการศึกษาชั้นสูง ณ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง ตำบลศาลายา อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม จักเป็นพระคุณอย่างสูง

คณะทำงานพิจารณาและจัดทำเอกสารอ้างอิงของกองทัพเรือ  
ด้านการศึกษาชั้นสูง

## สารบัญ

	หน้า
คำนำ	ก
<b>บทที่ ๑ ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล</b>	๑
ความสำคัญของทะเล	๑
ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล	๓
<b>พื้นที่ผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศ</b>	๔
การค้าทางทะเล	๕
ทรัพยากรธรรมชาติในทะเล	๗
<b>สิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศของทะเลไทย</b>	๘
เสรีภาพในการใช้ทะเล	๙
<b>บทที่ ๒ สภาวะแวดล้อมทางทะเลที่สำคัญของประเทศ</b>	๑๑
สภาพทางภูมิศาสตร์	๑๑
สภาวะแวดล้อมทางกายภาพ	๑๒
<b>กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในทะเล</b>	๑๘
<b>บทที่ ๓ การป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล</b>	๒๐
<b>การใช้และการวางกำลังทางเรือ</b>	๒๐
แนวความคิดในการป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล	๒๑
การใช้กำลังอำนาจทางทะเลในการปฏิบัติการทางทหาร	๒๒
การใช้กำลังอำนาจทางทะเลในการปฏิบัติการทางทหารนอกเหนือจากการทำสงคราม	๒๔
ภัยคุกคามทางทะเล	๒๗
<b>จุดอ่อนในการป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล</b>	๓๐
<b>บทที่ ๔ หน่วยงานในการป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล</b>	๓๒
หน่วยงานในการดำเนินการกับภัยทั่วไปที่ไม่ใช่ภัยทางทหาร	๓๒
หน่วยงานในการดำเนินการกับภัยทางทหาร	๓๖

	หน้า
บทที่ ๕	
หน้าที่และการปฏิบัติงานของกองทัพเรือ	๓๗
ประวัติกำลังรบของกองทัพเรือ	๓๗
ยุทธศาสตร์การป้องกันประเทศ	๓๙
บทบาทของกองทัพเรือ	๓๙
ประวัติการพัฒนากำลังทางเรือของไทย	๔๐
การจัดเตรียมกำลังทางเรือ	๔๓
บทที่ ๖	
บทสรุป	๔๔

## บรรณานุกรม

## บทที่ ๑

# ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (National Maritime Interests)

### ความสำคัญของทะเล

"อิทธิพลอันลึกซึ้งของการค้าทางทะเล ซึ่งมีผลต่อความมั่งคั่งและพลังอำนาจของชาติ เป็นที่รู้จักกันมาช้านาน ก่อนที่จะตระหนักถึงหลักการอันแท้จริงว่า **การค้าทางทะเลคือปัจจัยกำหนดความเจริญเติบโตและความรุ่งเรืองของชาติ** นานาชาติต่างพากันแสวงหาสิทธิครอบครองผลประโยชน์ส่วนใหญ่ในทะเล โดยพยายามกีดกันผู้อื่นทุกวิถีทาง ทั้งโดยสันติวิธีและด้วยความรุนแรง เมื่อไม่สมหวังก็กลายเป็นชนวนสงคราม"

นาวาเอก อัลเฟรด เทเยอร์

### มาชาน

ทะเลมีประโยชน์มหาศาลแก่มวลมนุษย์มาตั้งแต่มนุษย์เริ่มรู้จักทะเล ในระยะแรกได้ใช้เป็นที่พักพิงสำหรับเรือ ต่อมาก็ใช้เป็นเส้นทางคมนาคมไปมาหาสู่กันจากเมืองหนึ่งไปอีกเมืองหนึ่ง ต่อจากนั้นได้ขยายไปเป็นการค้าระหว่างกัน จากการค้าก็ขยายออกไปถึงการส่งกำลังทหารไปล่าอาณานิคมนำความเจริญมาสู่ประเทศแม่ มนุษย์ใช้ทะเลตามนัยดังกล่าวนี้มากขึ้นทุกที ในสงครามโลกครั้งที่ ๒ ทะเลได้แสดงประโยชน์อย่างเด่นชัด ในแง่ที่เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งอาวุธยุทโธปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพที่สุด คือ สะดวก ประหยัด ปลอดภัย และสามารถขนส่งได้ในปริมาณสูงสุด ไม่มีวิธีการขนส่งอย่างอื่นจะทดแทนได้ หลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ เป็นต้นมา มนุษย์ค้นพบว่านอกจากทะเลจะเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติประเภทพืชและสัตว์น้ำแล้ว พื้นดินใต้ทะเลยังเต็มไปด้วยแร่ธาตุต่าง ๆ และปิโตรเลียมอีกด้วย ซึ่งสามารถใช้เป็นวัตถุดิบและเชื้อเพลิงในการป้อนโรงงานได้เป็นเวลานาน ทะเลจึงทวีความสำคัญต่อมนุษย์ยิ่งขึ้น และเป็นเหตุให้แต่ละประเทศต่างก็พยายามจะครอบครองทะเลไว้ให้มากที่สุด เพราะถือว่าเป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจได้เปรียบทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคมจิตวิทยา การทหาร รวมทั้งด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี โดยเฉพาะอย่างยิ่งโลกในยุคเศรษฐกิจไร้พรมแดน การขยายตัวอย่างรวดเร็วของการค้าทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลก ได้เสริมให้ทะเลมีบทบาทสำคัญยิ่งขึ้นในฐานะที่เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งหลัก นอกเหนือจากการเป็นแหล่งทรัพยากรอันเป็นปัจจัยในการผลิตสินค้า เพื่อการอุปโภคบริโภคทั้งในประเทศ และส่งไปจำหน่ายยังต่างประเทศ

ประวัติศาสตร์ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศต่าง ๆ ก็คือประวัติของการติดต่อสัมพันธ์ เพื่อการแสวงประโยชน์ในด้านการค้าระหว่างประเทศนั่นเอง บุคคลสำคัญของชาติต่าง ๆ ทั้งนักการเมือง การทูต หรือนักการทหารที่แรกเดินทางมายังประเทศเพื่อนบ้านและประเทศไทย ต่างก็มาเพื่อเปิดความสัมพันธ์เพื่อดำเนินการทางการค้าระหว่างประเทศทั้งสิ้น การมาถึงของ **เซอร์ จอห์น บารริง (SIR John**



**BOWRING)** หัวหน้าคณะราชทูตที่ พระนางเจ้าวิกตอเรียแห่งอังกฤษ เมื่อปี พ.ศ. ๒๓๙๘ ใน สมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ก็มาเจรจาทำสัญญาทางการค้ากับไทย และประสบความสำเร็จ ติดตามด้วยสหรัฐฯ ในปี พ.ศ. ๒๓๙๙ เดนมาร์ก พ.ศ. ๒๔๐๑ ฮอลแลนด์ พ.ศ. ๒๔๐๓ รัสเซีย พ.ศ. ๒๔๐๕ เบลเยียม อิตาลี นอร์เวย์ และ สวีเดน ในปี พ.ศ. ๒๔๑๑ ต่างเดินทางมาทางทะเลทั้งสิ้น สัญญา การค้าในยุคนั้น ไทยยอมให้ **สิทธิสภาพนอกอาณาเขต (Extraterritoriality)** กำหนดภาษีตายตัว และที่ลำค้ำไม่มีการกำหนดหมดอายุ จึงให้ประโยชน์แก่คู่ค้าของไทยเป็นอันมาก

**สิทธิสภาพนอกอาณาเขต** หมายถึง การที่รัฐหนึ่งสามารถดำเนินการบางประการในอาณาเขต ของรัฐอื่น ซึ่งถือว่าเป็นอำนาจหรือสิทธิพิเศษ ซึ่งได้จากกฎหมายระหว่างประเทศ หรือสนธิสัญญา เช่น รัฐหนึ่งมีสิทธิในการตัดสินคดีซึ่งพลเมืองของตน กระทำการละเมิดกฎหมายของรัฐที่ได้ไปอาศัยพำนักอยู่ ใน ปัจจุบันยังมีให้แก่ประมุขของประเทศ หรือเจ้าหน้าที่ทางการทูต หรือเจ้าหน้าที่ทางการทหารของต่างประเทศ ซึ่งพำนักอยู่ในประเทศหนึ่ง รวมตลอดถึงผู้ลี้ภัยทางการเมือง และเรือรบของต่างประเทศ ซึ่งอยู่ในน่านน้ำ ของประเทศอื่น แม้เรือสินค้าในบางครั้งก็อาจจะได้รับสิทธินี้ด้วย

การค้าระหว่างประเทศทางทะเลเป็นแหล่งรายได้สำคัญ ที่ทำให้ประเทศผู้ประกอบการค้าประสบความสำเร็จ ความมั่งคั่ง เจริญรุ่งเรือง ส่งผลให้ประเทศมีความมั่นคง และมีอำนาจในสังคมนานาชาติ เมื่อความมั่ง คั่งอันเกิดจากการค้าทางทะเลเป็นที่ประจักษ์ การแก่งแย่งแข่งขันจึงสูง เกิดปัญหานำไปสู่การแข่งขันทะเลกัน ด้วยกำลัง กองทัพเรือจึงถือกำเนิดขึ้นจากความต้องการที่จะปกป้องคุ้มครอง และสนับสนุนการค้าทางทะเล ของตน จนได้กลายเป็นองค์ประกอบสำคัญของการค้าทางทะเลมาแต่อดีต ในสมัยล่าอาณานิคมของประเทศ ทางตะวันตก เช่น สเปน โปรตุเกส ฮอลแลนด์ ฝรั่งเศส อังกฤษ เป็นต้น มาจนถึงปัจจุบัน เพราะนอกจาก จะใช้กำลังทางเรือ ในการคุ้มครองป้องกันการค้าทางทะเลของตนแล้ว ยังใช้ในการขัดขวางหรือทำลายการค้า ของประเทศคู่แข่งอีกด้วย กองทัพเรือกับการค้าทางทะเลจึงมีความสัมพันธ์เกี่ยวของใกล้ชิดกัน เมื่อ การค้าทางทะเลของประเทศใดมั่งคั่งรุ่งเรือง กองทัพเรือของประเทศนั้นก็พลอยเข้มแข็งใหญ่โต ส่งผลให้ ประเทศมีความมั่นคงไปด้วย แต่หากเมื่อกองทัพเรือนั้นต้องเสียหายหรือสูญสลายไปด้วยการรบ หรือด้วย เหตุใดเหตุหนึ่ง ผลที่ติดตามมาก็คือ ความเสื่อมถอยของเศรษฐกิจการค้า และความเสื่อมโทรมของชาติในขั้น ที่สุด ตัวอย่างของความเสื่อมโทรมอันนี้ได้แก่ ความอ่อนแอของกองเรือ สเปน และโปรตุเกส ซึ่งพ่ายแพ้แก่ อังกฤษ ยังผลให้การค้าขายและแสวงอาณานิคมของทั้งสองประเทศต้องยุติลง และตกเป็นของอังกฤษไปใน ที่สุด

สถานการณ์ของการดำเนินการค้าทางทะเลและการแข่งขันในอดีต ยังต้องอาศัยกำลังทหารช่วย แก้ปัญหา หรือบีบบังคับชาติที่อ่อนแอกว่าตามแนวทางของ **การทูตแบบเรือปืน (Gun Boat Diplomacy)** การแย่งตลาดการค้าของอังกฤษในอินเดียได้สำเร็จ ก็เนื่องจากความสามารถในการใช้ กำลังทางเรือของอังกฤษ ทำลาย **สมุทธานุภาพ (Sea Power)** ของคู่แข่ง ซึ่งได้แก่ โปรตุเกส ก่อน และ ฮอลแลนด์กับฝรั่งเศสในอันดับต่อไป การเปิดประตูญี่ปุ่นเพื่อการค้าของสหรัฐฯ โดย **นายพลเรือ จัตุวา แมทธิว เพอร์รี่ (Commodore Matthew PERRY)** เมื่อปี พ.ศ. ๒๔๗๙ ก็เป็นเชิง

บีบบังคับด้วยอำนาจเรือรบ หรือถึงแม้กับประเทศไทย เมื่อ นาย ทาวน์เซิน ฮาร์ริส (Townsend HARRIS) ทูตสหรัฐฯ ซึ่งเดินทางมาไทยเพื่อติดต่อการค้าในปลายรัชกาลที่ ๓ ประมาณปี พ.ศ. ๒๓๙๓ แต่ได้รับการปฏิเสธ ถึงกับบันทึกข้อคิดเห็นเสนอแนะรัฐบาลสหรัฐฯ ว่า “วิธีที่เหมาะสมในการเจรจากับสยามก็คือ ให้ส่งเรือรบสัก ๒ หรือ ๓ ลำ ขนาดกินน้ำลึกไม่เกิน ๑๖ ฟิต ให้มาถึง ในเดือนตุลาคม (เนื่องจากจะเป็นฤดูน้ำเหนือหลากและน้ำทะเลหนุน ระดับน้ำจะสูงที่สุดในรอบปี เรือกลไฟขนาดใหญ่สามารถเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา ลึกถึงท่าเตียนได้โดยง่าย) และโดยทันทีก็เดินทางเข้ากรุงเทพฯ ทำการยิงสลุด โดยวิธีนี้คงใช้เวลาทำสัญญาไม่กี่วัน แทนที่จะเป็นหลายสัปดาห์อย่างซ้ำพเจ้า” และนี่ก็แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์เกี่ยวข้องของกองทัพเรือกับการค้าทางทะเลในยุคล่าอาณานิคมว่า นอกจากจะมีบทบาทในด้าน การคุ้มครองป้องกันการค้าทางทะเลของตน และขัดขวางทำลายการค้าทางทะเลของประเทศคู่แข่งอื่น ซึ่งเป็นบทบาทโดยตรงแล้ว กองทัพเรือยังทำหน้าที่ในด้านการเมือง การทูต เพื่อหาตลาด ฐานทัพ และวัตถุดิบจาก โพ้นทะเล ในรูปของ อาณานิคม มาสนับสนุนการผลิตภาคอุตสาหกรรมเพื่อการค้าของประเทศแม่อีกด้วย

### ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

**ผลประโยชน์ของชาติ (National Interests)** คือสิ่งที่ดีต่อประเทศชาติเป็นส่วนรวม ในการดำเนินกิจการระหว่างประเทศ สิ่งที่ดีต่อประเทศชาติเป็นส่วนรวม ในเรื่องกิจการภายในประเทศเรียกว่า **ผลประโยชน์ของประชาชน (Public Interests)** ผลประโยชน์ของชาติเป็นเป้าหมาย และความปรารถนาอันสูงสุดที่ต่อเนื่องและถาวรของชาติ ซึ่งทุกประเทศมีเหมือนกันอยู่ ๒ ประการ คือ **ความอยู่รอด (Survival)** เป็นลำดับแรก ตามด้วย **ความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ (Economic Well-Being)** ส่วนที่เหลือก็คงแตกต่างกันไปตามอุดมการณ์และความต้องการของแต่ละประเทศ

ผลประโยชน์ของชาตินับได้ว่าเป็นสิ่งปรารถนาสูงสุดของคนในชาติ และเป็นที่มาของการกำหนดเป้าหมายในการดำเนินการที่เราเรียกว่า **วัตถุประสงค์แห่งชาติ (National Objectives)** รวมทั้งนำไปสู่การกำหนดยุทธศาสตร์ชาติด้วย ประเทศไทยได้กำหนดผลประโยชน์ของชาติไว้ ๔ ประการ คือ

๑. การดำรงอยู่ของรัฐโดยมีเอกราช อธิปไตยและบูรณภาพแห่งดินแดน
๒. ความเกษมสุขสมบูรณ์ของประชาชน ความเจริญก้าวหน้าโดยส่วนรวมของชาติทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม
๓. มีสถาบันการปกครองที่อำนวยประโยชน์แก่ประชาชน
๔. ความมีเกียรติและศักดิ์ศรีในประชาคมระหว่างประเทศ

เมื่อเราพูดถึง **ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (Maritime Interests)** ส่วนใหญ่จะนึกถึงประโยชน์จากทะเลในด้านทรัพยากรธรรมชาติทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต ที่เราสามารถหาได้จากทะเล พวกที่มีชีวิต ได้แก่ กุ้ง หอย ปู ปลา และสิ่งที่มีชีวิตในทะเลทั้งหมด สำหรับสิ่งที่ไม่มีชีวิต ได้แก่ แร่ธาตุ น้ำมัน พลังงาน เป็นต้น การขุดพบก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทย ยิ่งเพิ่มความสำคัญในด้านทรัพยากรธรรมชาติจากทะเล

ให้สูงขึ้นไปอีก แต่ในปัจจุบันการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลได้มีแต่เฉพาะการรักษาทรัพยากรธรรมชาติเท่านั้น การมีเอกราชและอธิปไตยเหนือน่านน้ำและชายฝั่งของประเทศที่ได้ประกาศไว้ตามกฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อประโยชน์ในการแสวงหาทรัพยากร การใช้เป็นเส้นทางคมนาคม ติดต่อกำชายและขนส่ง ก็ถือว่าเป็นผลประโยชน์ของชาติ ตามที่ได้กำหนดไว้ในผลประโยชน์ของชาติที่ต้องได้รับการป้องกันและรักษาเอาไว้ด้วยเช่นกัน สภาความมั่นคงแห่งชาติได้แบ่งผลประโยชน์ของชาติทางทะเลออกเป็น ๓ ส่วน คือ

๑) เอกราช อธิปไตย และบูรณภาพแห่งดินแดนทางทะเล  
๒) ความปลอดภัย ความเรียบร้อยและบรรยากาศที่เอื้ออำนวยต่อการประกอบอาชีพของประชาชน และการประกอบการทางเศรษฐกิจ

๓) ผลประโยชน์สูงสุดทางด้านเศรษฐกิจจากทะเล ทั้งด้านทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และผลประโยชน์ต่อเนื่องในรูปแบบอื่นทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

จากผลประโยชน์ของชาติทางทะเลดังกล่าว ต่อมาเมื่อ วันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๓๖ ได้มีมติคณะรัฐมนตรีกำหนดนโยบายเพื่อรักษาผลประโยชน์ของชาติด้านทะเล ๖ ประการ ได้แก่

๑) มุ่งหมายที่จะส่งเสริมขีดความสามารถของกองทัพให้เหมาะสม และเพียงพอต่อความจำเป็นเพื่อดูแลการปกป้องอธิปไตย ผลประโยชน์ ตลอดจนการรักษาความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยทางทะเล

๒) มุ่งหมายที่จะยึดหลักกฎหมายระหว่างประเทศในการใช้การแสวงหาและการแบ่งปันผลประโยชน์กับ ประเทศเพื่อนบ้านอย่างเหมาะสม ใช้การเจรจาแก้ไขปัญหาความขัดแย้งบนพื้นฐานของส่วนรวม และกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ

๓) เพื่อให้ทะเลมีความปลอดภัย และมีความเหมาะสมในการเดินเรือการประกอบอาชีพ การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ถูกต้องและเกิดประโยชน์สูงสุด

๔) อนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติทั้งปวงบริเวณชายฝั่ง ให้สามารถยังประโยชน์แก่ส่วนรวมได้อย่างต่อเนื่องในระยะยาว

๕) ส่งเสริมกิจกรรมประมงทั้งในและนอกน่านน้ำ เพื่อให้เป็นแหล่งจ้างงานและแหล่งรายได้ที่สำคัญของประเทศ โดยดูแลให้สอดคล้องและสมดุลกับการอนุรักษ์และการฟื้นฟูสัตว์น้ำ โดยให้ผู้ประกอบการได้รับความคุ้มครองและดูแลอย่างเหมาะสม

๖) ส่งเสริมสนับสนุนให้มีระบบการขนส่งทางทะเลอย่างมีประสิทธิภาพ และมีโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นอย่างเพียงพอ เพื่อสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศของไทยให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ และสามารถนำมาใช้สนับสนุนการป้องกันประเทศได้ในยามจำเป็น

## พื้นที่ผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศ

พื้นที่ทางทะเลที่เราต้องป้องกันและรักษาเพื่อใช้ในการแสวงหาทรัพยากร หมายถึงพื้นที่ทะเลอาณาเขต ๑๒ ไมล์ทะเลจากฝั่ง ที่เรามีสิทธิครอบครองอธิปไตยอย่างเต็มที่ ยกเว้นใน **ช่องแคบ (Straits) น่านน้ำหมู่เกาะ (Archipelagic Waters)** ที่ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือนานาชาติ กับพื้นที่ **เขตไหล่ทวีป (Continental Shelves)** และ **เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone)** ที่นับเนื่องจากชายฝั่งออกไปอีก ๒๐๐ ไมล์ทะเล ที่เราประกาศขอสงวนเป็นเจ้าของทรัพยากรทั้งปวงทั้งในน้ำ บนผิวและใต้ผิวน้ำของทะเล

อันที่จริงเขตไหล่ทวีปนี้แม้กฎหมายระหว่างประเทศจะให้ความกว้างไว้ตั้งแต่ ๒๐๐ ไมล์ทะเลขึ้นไป จนอาจถึง ๓๕๐ ไมล์ทะเลได้ในบางกรณี และเขตเศรษฐกิจจำเพาะกว้างสูงสุด ๒๐๐ ไมล์ทะเล แต่เพราะอ่าวไทยกว้างไม่ถึง ๔๐๐ ไมล์ทะเล จึงเกิดการเหลื่อมทับกันของแต่ละประเทศขึ้น

### การค้าทางทะเล

การค้าระหว่างประเทศของไทยถึงกว่าร้อยละ ๙๐ ยังเป็นการค้าทางทะเล นั่นก็คือการลำเลียงขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ทั้งการส่งออกและนำเข้ายังกระทำโดยทางเรือ เส้นทางลำเลียงขนส่งทางทะเลไทยจากท่าเรือใหญ่บริเวณกันอ่าวไทยส่วนใหญ่ จะทอดผ่านอาณาเขตทางทะเลในอ่าวไทย และทะเลจีนใต้ กับอีกส่วนผ่านช่องแคบมะละกา และจากท่าเรือด้านทะเลอันดามันไปสู่ หรือมาจากประเทศคู่ค้าของไทย ซึ่งแต่เดิมเมื่อผลิตทางเกษตรยังเป็นหลักในการส่งออก คู่ค้าสำคัญได้แก่ประเทศบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ สหประชาชาติ ฟิลิปปินส์ และต่อมาด้วยผลผลิตทางอุตสาหกรรม คู่ค้าของไทยได้ขยายไปทั่วโลก โดยเฉพาะสหรัฐอเมริกา กลุ่มประชาคมยุโรป **ในปัจจุบันตลาดส่งออกที่สำคัญได้กลับมาเป็นประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้**

การค้าทางทะเลมีวงจรที่เกี่ยวข้องอยู่กับ **การขนส่งทางเรือ (Merchant Shipping)** เพื่อการนำเข้าและส่งออก แหล่งผลิตหรือแหล่งอุตสาหกรรม แหล่งวัตถุดิบ และแหล่งตลาด รวมทั้งแหล่งแรงงานและพลังงานต่าง ๆ เพื่อการผลิตด้วย **เป็นวงจรที่ต้องเติบโตและความต่อเนื่องมีความสำคัญ** เหมือนลมหายใจเข้าออกที่ต้องดำรงไว้อย่างต่อเนื่อง เหมือนชีวิตคน เหมือนชีวิตชาติ เพราะหากสะดุดหรือหยุดลงในส่วนใด ย่อมหมายถึงความพินาศทางเศรษฐกิจของประเทศ ผู้ลงทุนจะล้มละลาย คนส่วนใหญ่จะว่างงาน ความมั่นคงของรัฐบาลและของรัฐจะกระทบกระเทือน เกิดความระส่ำระสายเดือดร้อนสุดประมาณได้

การขาดดุลบัญชีเดินสะพัด จากการที่เรือสินค้าไทยสามารถขนส่งสินค้าเข้า-ออกประเทศ ได้ประมาณร้อยละ ๑๐ ยังไม่ร้ายแรงเท่ากับปัญหาด้านความอยู่รอดของประเทศ จากการพึ่งพาเรือสินค้าต่างประเทศมากเกินไป ทั้งนี้ เนื่องจากไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐ ของรายได้ที่เข้าประเทศไทยมาจากการค้าทางทะเล ประกอบกับเมืองท่าสำคัญของไทยมีอยู่เฉพาะด้านอ่าวไทยเท่านั้น หากเส้นทางคมนาคมทางทะเลเข้าสู่อ่าวไทยถูกปิดจากการวางทุ่นระเบิดในช่องแคบมะละกา โดยผู้ก่อการร้ายสากลหรือโดยบางประเทศที่มีความขัดแย้งกัน เศรษฐกิจไทยจะเป็นอัมพาต หรืออย่างน้อยค่าครองชีพและสินค้าไทยที่ส่งไปขายยังต่างประเทศ

ย่อมต้องมีต้นทุนสูงขึ้นไป จากการขึ้นค่าระวางและค่าประกันภัยต่อความเสี่ยงจากการเดินเรือเข้าออกอ่าวไทยใน  
ภาวะวิกฤติ อันอาจส่งผลให้สินค้าไทยไม่สามารถแข่งขันในตลาดโลก และสูญเสียตลาดต่างประเทศให้แก่  
ประเทศคู่แข่งขึ้นไปในที่สุด

ผลิตภัณฑ์ในประเทศและการค้าระหว่างประเทศของไทย

ปี	ผลิตภัณฑ์ ประชาชาติ ในประเทศ <b>GDP</b> (ล้านบาท)	มูลค่าการ ส่งออก-นำเข้า  (ล้านบาท) <b>%GDP</b>	ปริมาณสินค้า เข้า-ออก ทั้งหมด  (พันตัน)	ปริมาณสินค้า เข้า-ออกที่ ขนส่งทาง ทะเล  (พันตัน)	% ของ การ ส่งออก- นำเข้า	หมายเหตุ
2531	1,559,80	916,726	54,943	53,527	97	
2532	0	59	67,613	60,088	96	
2533	1,857,00	1,178,451	72,854	69,432	95	
2534	0	63	79,875	76,051	95	
2535	2,186,00	1,442,776	88,689	83,936	95	
2536	0	66	89,799	84,759	94	
2537	2,507,00	1,684,847	102,404	96,311	94	
2538	0	67	100,410	95,082	95	
	2,827,00	1,858,025				
	0	66				
	3,163,90	2,110,729				
	0	67				
	3,600,90	2,518,514				
	0	70				
	4,120,00	2,897,731				
	0	70				

ที่มา: กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

ประเทศไทยได้เปลี่ยนโครงสร้างจากการเป็นประเทศเกษตรกรรม มาเป็นประเทศอุตสาหกรรม โดยในระยะแรกเป็นการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า จนขณะนี้เป็นการผลิตเพื่อส่งออกไปจำหน่ายในต่างประเทศ สัดส่วนผลผลิตภาคการเกษตรลดลงจากร้อยละ ๑๒ ในปี พ.ศ.๒๕๓๖ โดยคาดว่าจะเหลือร้อยละ ๗ ในปี พ.ศ.๒๕๔๖ ขณะที่สัดส่วนของภาคอุตสาหกรรมจะเพิ่มจากร้อยละ ๓๐.๗ เป็น ๔๐.๘ ในช่วงระยะเวลาดังกล่าว การได้มาซึ่งวัตถุดิบเป็นหัวใจสำคัญของการผลิตของภาคอุตสาหกรรม วัตถุดิบจำนวนมากต้องนำเข้าจากต่างประเทศโดยการขนส่งทางทะเล วัตถุดิบของประเทศในภูมิภาคมักมีการแสวงหาอย่างจริงจัง และปกป้องด้วยความหวงแหน โดยเฉพาะแล้วไทยสั่งวัตถุดิบนำเข้า รวมทั้งน้ำมันเชื้อเพลิง มีปริมาณคิดเป็นร้อยละ ๔๓.๖ และใช้วัตถุดิบในประเทศร้อยละ ๕๖.๔ การเปลี่ยนโครงสร้างทาง

เศรษฐกิจของประเทศมาเน้นด้านการอุตสาหกรรม และการส่งออก เป็นตัวผลักดันในการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทำให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศขยายตัวสูงขึ้นมาก จึงสรุปได้ว่าผลประโยชน์ของประเทศมีที่มาจากการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งใช้การขนส่งทางทะเลเป็นหลัก

อุตสาหกรรมและการค้าทางทะเลเป็นระบบที่ **รวมการดำเนินการ (Integrate)** ทรัพยากรทั้งทางบกและทางทะเลเข้าด้วยกัน เมื่อเงินทุนหมด วัตถุดิบเพื่อการผลิตมีน้อยลง พลังงานสำหรับการผลิตมีไม่พอ แรงงานขาดแคลน ฯลฯ ก็มีการนำเข้าปัจจัยการผลิตดังกล่าวจากภายนอกประเทศ นอกจากนี้การค้าทางทะเลยังมีการดำเนินการเป็น ๒ ทาง คือมีทั้งการ **นำเข้าและส่งออก** ในระบบการค้าเสรีย่อมมีการต่อสู้แข่งขันแย่งชิงตลาดกันทุกวิถีทาง โดยเฉพาะในด้านคุณภาพและราคา ดังนั้นการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการลำเลียงขนส่งต่ำเพียงประมาณ ๑ ใน ๔ ของการขนส่งทางอากาศเท่านั้น และจะถูกกลืนอีกเมื่อระยะทางเพิ่มขึ้น ทำให้ต้นทุนการผลิตต่ำผู้ประกอบการมีผลตอบแทนมากขึ้น ทะเลจึงเป็นเส้นทางลำเลียงขนส่งราคาถูกลงอย่างเห็นได้ชัด

อุตสาหกรรมและการค้าทางทะเลสามารถ **นำความมั่งคั่งและความรุ่งเรืองมาสู่ประเทศอย่างรวดเร็ว แต่ก็มีความเสี่ยงสูงมาก** เพราะต้องมีความต่อเนื่อง หยุดชะงักไม่ได้ และต้องมีการขยายตัวอยู่ตลอดเวลา และเนื่องจากท่าเรือสำคัญของไทยคือ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง (ศรีราชา) ท่าเรือจุลเสมีด (สัตหีบ) และท่าเรือมาบตาพุด (ระยอง) ล้วนตั้งอยู่ทางด้านเหนือของอ่าวไทย ซึ่งมีทะเลจีนใต้เป็นตัวเชื่อมระหว่าง **อ่าวไทย** กับ **มหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย** ดังนั้น **ทะเลจีนใต้จึงมีความสำคัญต่อทั้งความอยู่รอดและความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างยิ่ง** แต่ในอนาคตตามโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ที่จะมีท่าเรือที่สำคัญในบริเวณชายฝั่งทะเลอันดามัน จะทำให้เส้นทางเดินเรือในทะเลอันดามัน และมหาสมุทรอินเดีย มีความสำคัญต่อความอยู่รอดของชาติ และความเจริญทางเศรษฐกิจของประเทศด้วยเช่นกัน

ดังนั้นการบีบบังคับด้านเศรษฐกิจ และการปิดกั้นการเข้าออกเมืองท่าต่อประเทศอื่น จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องมีกำลังทางเรือในการเจรจาต่อรองทางการทูต เนื่องจากการทำการค้าทางทะเลระหว่างประเทศนับวันจะมีแต่เพิ่มขึ้น เรือสินค้าซึ่งเป็นของบริษัทหนึ่ง อาจจอดเทียบหน้ากับประเทศอื่น โดยใช้ธงของชาติที่จัดทะเบียนเรือ และใช้ลูกเรือจากประเทศอื่นได้ นอกจากนี้บริษัทเดินเรือ อาจจะรวมตัวกับต่างประเทศที่เป็นเจ้าของสินค้าที่บรรทุก การกีดกันการค้าทางทะเลนับวันแต่จะเพิ่มความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น

### **ทรัพยากรธรรมชาติในทะเล**

น่านน้ำไทยมีความสำคัญทางเศรษฐกิจ ซึ่งนอกจากจะใช้เป็นเส้นทางคมนาคมติดต่อค้าขายแล้ว ยังเป็นแหล่งที่มีทรัพยากรอยู่มากมาย ทั้งน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และแร่ธาตุ โดยเฉพาะทางด้านอ่าวไทย ในปัจจุบันมีฐานขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติเป็นจำนวนกว่า ๔๐ ฐาน ยิ่งกว่านั้นยังเป็นแหล่งทำการประมงที่สำคัญ ทั้งการประมงในน่านน้ำและการประมงนอกน่านน้ำ ซึ่งประเทศไทยสามารถทำอุตสาหกรรมการประมงได้เป็นมูลค่ามหาศาล จนกลายเป็นสินค้าออกที่สำคัญที่สุดอย่างหนึ่งของประเทศ ด้วยเรือประมงจำนวนกว่า

๕๐,๐๐๐ ลำ ประกอบการประมงทั้งในและนอกประเทศ นอกจากนี้บริเวณชายฝั่งทะเลของประเทศยังมี ทิวทัศน์ที่งดงาม เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ประชาชนทั้งในและต่างประเทศกล่าวถึง และต้องการเดินทางมา ท่องเที่ยว จนทำให้เกิดอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว สามารถนำรายได้เข้าประเทศได้เป็นจำนวนมากในแต่ละปี ดังนั้นการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่มีคุณค่าจากทะเลจึงควรได้รับการจัดการที่ดี รวมทั้งควรได้รับการ ค้ำจุนความปลอดภัยในการแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติต่าง ๆ นั้นด้วย

### สิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศของทะเลไทย

ในปัจจุบันกิจกรรมการพัฒนาประเทศ ในด้านอุตสาหกรรมก่อสร้างท่าเรือ การตั้งถิ่นฐานชุมชน และการใช้ประโยชน์จากทะเล ก่อให้เกิดปัญหาความเสื่อมโทรมของทรัพยากรมีชีวิต และแหล่งที่อยู่อาศัย รวมทั้งเกิดปัญหามลพิษในบริเวณอ่าวไทยและบางพื้นที่บริเวณชายฝั่ง ซึ่งมีผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน และการดำรงชีวิตของสัตว์น้ำ จากการศึกษาของภาครัฐและเอกชน จัดให้มีการรณรงค์เพื่อรักษา สภาพแวดล้อม ตลอดจนมีกิจกรรมอนุรักษ์และฟื้นฟูสภาพแวดล้อมต่าง ๆ หน่วยงานนั้น ๆ ควรมีการ ทบทวนและวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อให้ทราบถึงสถานะภาพของสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรมีชีวิตในน่านน้ำไทย เพื่อใช้ประโยชน์ในการวางแผนการจัดการต่อไป กองทัพเรือซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการปฏิบัติงานทางทะเล จึงมีภารกิจในการควบคุม ป้องกันการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเล เป็นภารกิจที่เพิ่มขึ้นนอกเหนือจาก ภารกิจหลักด้านการป้องกันประเทศ

ตามสถานะภาพสิ่งแวดล้อมในน่านน้ำไทย ระบบนิเวศของทะเลไทยแบ่งตามสภาพภูมิศาสตร์ได้เป็น ๒ แบบ คือ ระบบนิเวศชายฝั่ง และระบบนิเวศทะเล

๑. ระบบนิเวศชายฝั่ง ประกอบด้วยระบบนิเวศน้ำกร่อย ระบบนิเวศป่าชายเลน ระบบนิเวศหญ้า ทะเล ระบบนิเวศปะการัง ระบบนิเวศชายหาดและโขดหิน

๑.๑ ระบบนิเวศน้ำกร่อย (Estuarine Ecosystem) คือ บริเวณชายฝั่งที่ได้รับอิทธิพลจากน้ำจืดและน้ำทะเล มีการสะสมของธาตุอาหารและตะกอนที่พัดพามาโดยแม่น้ำจึงมีสัตว์ทะเล อาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก และเป็นแหล่งทำการประมงที่สำคัญ ได้แก่ อ่าวไทยตอนใน อ่าวบ้านดอน อ่าว นครศรีธรรมราช ทะเลสาบสงขลา อ่าวปัตตานี และอ่าวพังงา

๑.๒ ระบบนิเวศป่าชายเลน (Mangrove Ecosystem) คือ บริเวณที่มีน้ำขึ้น - ลงริมฝั่งทะเล ซึ่งมีกลุ่มพืชยืนต้น ได้แก่ โกงกาง แสมลำพูและลำแพนขึ้นอยู่ อันเป็นส่วนช่วยเพิ่มความอุดม สมบูรณ์แก่ชายฝั่งที่เป็นป่าชายเลน ระบบนิเวศป่าชายเลนนี้ ส่วนใหญ่อยู่ทางฝั่งทะเลอันดามัน

๑.๓ ระบบนิเวศหญ้าทะเล (Sea-Grass Ecosystem) คือ บริเวณน้ำตื้น ชายฝั่งที่กำบังจากคลื่นลม มีหญ้าทะเลซึ่งเป็นพืชใบเลี้ยงเดี่ยวขึ้นอยู่ เป็นที่อยู่อาศัยของพะยูน และเป็น แหล่งผสมพันธุ์ วางไข่ อนุบาลตัวอ่อนของสัตว์ทะเลนานาชนิด รวมทั้งเป็นแหล่งอาหารของชาวประมงบริเวณ ชายฝั่ง แหล่งหญ้าที่พบได้ในอ่าวไทยและทะเลอันดามัน



๑.๔ **ระบบนิเวศแนวปะการัง (Coral Reef Ecosystem)** คือ แนวหินปูนใต้ทะเลที่เกิดจากการสะสมของสิ่งมีชีวิตนานาชนิด ใช้เป็นที่อาศัยหลบภัย วางไข่ เลี้ยงดูตัวอ่อนของสัตว์และพืช อีกทั้งเป็นแหล่งทำการประมงและแหล่งอาหารของมนุษย์ รวมทั้งเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล พบตามบริเวณชายฝั่งและเกาะต่าง ๆ ทั้งทางอ่าวไทยฝั่งตะวันออกและตะวันตก และทะเลอันดามัน ส่วนอ่าวไทยตอนในได้รับอิทธิพลของน้ำจืดและตะกอนที่พัดจากแผ่นดิน จึงไม่เหมาะสมต่อการพัฒนาของแนวปะการัง

๑.๕ **ระบบนิเวศชายหาดและหาดหิน** เป็นลักษณะชายฝั่งทะเลที่พบได้ทั่วไป หาดหินเป็นบริเวณชายฝั่งที่รับคลื่นลม เช่น บริเวณฝั่งตะวันตกของเกาะต่าง ๆ ในทะเลอันดามัน ส่วนหาดทรายจะอยู่ในที่กำบัง พบในอ่าวไทยฝั่งตะวันตก นอกจากชายหาด จะเป็นที่อยู่ของสัตว์หลายชนิดแล้ว ยังใช้ประโยชน์ทางด้านสันหนทางการด้วย

๒. **ระบบนิเวศทะเล** ประกอบด้วยบริเวณน้ำตื้นชายฝั่งออกไปจนถึงบริเวณน้ำลึกไหลทวีป แบ่งเป็น ๒ แบบ คือ ระบบนิเวศเพลาจิก และระบบนิเวศพื้นทะเล กล่าวคือ

๒.๑ **ระบบนิเวศเพลาจิก (Pelagic Ecosystem)** เป็นระบบนิเวศที่ใหญ่ที่สุดของทะเลไทย มีสภาพแวดล้อมที่แตกต่างไป ตั้งแต่ผิวน้ำจนถึงบริเวณที่แสงสว่างส่องไปไม่ถึง เป็นระบบห่วงโซ่อาหารที่เกิดจาก แพลงตอนพืช ที่อาศัยแสงสว่างเจริญเติบโต และเป็นอาหารของสัตว์น้ำระดับต่าง ๆ จัดเป็นบริเวณที่มีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากร สัตว์น้ำเป็นอย่างมาก พบได้ในอ่าวไทย

๒.๒ **ระบบนิเวศพื้นทะเล (Benthic Ecosystem)** เป็นระบบห่วงโซ่อาหารสัมพันธ์กับสัตว์พื้นท้องทะเล หรือที่เรียกว่า สัตว์น้ำหน้าดิน ซึ่งเป็นสัตว์พวกที่อาศัยอยู่ในดินหรืออยู่ในน้ำบริเวณใกล้กับพื้นท้องทะเล พบในเขตไหล่ทวีปของอ่าวไทย ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการทำประมงอวนลากโดยเฉพาะ

## เสรีภาพในการใช้ทะเล

จากที่กล่าวข้างต้นกฎหมายระหว่างประเทศได้ให้สิทธิกับเรือในการผ่านเข้าไปในทะเลอาณาเขต และสิทธิในการผ่านโดยสุจริต โดยไม่เข้าไปในน่านน้ำภายใน หรือเดินทางไปในทิศทางระหว่างทะเลหลวงกับน่านน้ำภายใน เส้นทางนี้เรียกว่าเป็นเส้นทางผ่านโดยสุจริต การผ่านจะถือว่าสุจริต ตราบเท่าที่ไม่ทำให้รัฐชายฝั่งนั้นต้องเสื่อมเสียต่อสันติภาพ ความมั่นคง หรือความเป็นระเบียบเรียบร้อยไป

ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.๑๙๘๒ เรือของรัฐทั้งหลายสามารถใช้สิทธิ **การผ่านโดยสุจริต (Innocent Passage)** ในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง เมื่อการผ่านโดยสุจริตนั้นไม่เข้าไปในน่านน้ำภายในของรัฐชายฝั่ง หรือเมื่อพ้นการแวะจอดในที่ทอดสมอ หรือที่ท่าเรือนอกน่านน้ำภายใน (calling at a roadstead or port facility outside internal waters) หรือเป็นการเข้าไปยัง หรือออกมาจากน่านน้ำภายใน หรือแวะจอดในที่ทอดสมอหรือท่าเรือเช่นว่านั้น การผ่านนั้นจะต้องต่อเนื่องและเร่งรีบ (continuous and expeditious) และหมายรวมถึงการหยุดและ

ทอดสมอตามปกติของการเดินเรือ หรือเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือมีภัยอันตราย เพื่อมุ่งให้การช่วยเหลือบุคคล หรือ เรือ และอากาศยานที่ตกอยู่ในอันตราย การผ่านเช่นว่านั้นจะต้องทำโดยสอดคล้องกับอนุสัญญาฯ นี้ และ หลักเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ

การประกาศใช้กฎหมายทะเลในเรื่องเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ทำให้เกิดการกระทบกระทั่งถึงเสรีภาพในการใช้ทะเลของรัฐอื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเสรีภาพในการเดินเรือ เสรีภาพในการบิน การวางสายเคเบิลและ ท่อใต้ทะเล ตลอดจนเสรีภาพในการใช้ท้องทะเลประการอื่นอันชอบด้วยกฎหมายระหว่างประเทศ การผ่านเข้าไปในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศอื่น ๆ นั้น กล่าวได้ว่า เรือและอากาศยานของรัฐทั้งหลายมีเสรีภาพในการผ่านได้โดยอิสระ แต่จำกัดในด้านการแสวงหาทรัพยากรและการก่อสร้างต่าง ๆ ในเขตดังกล่าว ดังนั้น **เขตเศรษฐกิจจำเพาะ** จึงเป็นเขตที่เกิดจากการประนีประนอม ระหว่าง **อำนาจของรัฐชายฝั่งเหนือทรัพยากรธรรมชาติ** และ **เสรีภาพของรัฐอื่น ๆ ในการใช้ท้องทะเล** การเจรจาต่อรองดังกล่าวเป็นการดำเนินการในระดับรัฐบาลตามวิธีทางการทูต ส่วนการตรวจตราดูแลไม่ให้เกิดการละเมิดอธิปไตยเหนือน่านน้ำ นั้นเป็นหน้าที่โดยตรงของกองทัพเรือตามกฎหมายรัฐธรรมนูญ

ทะเลจึงมีความสำคัญมากในการใช้เป็นเส้นทางลำเลียงขนส่ง ทั้งการนำเข้า และส่งออก ในขณะเดียวกัน ทะเลก็คือแหล่งทรัพยากรที่ให้ทั้งวัตถุดิบและพลังงานเพื่อการผลิตทางอุตสาหกรรมด้วย ซึ่งนับวันจะทวีความสำคัญจนก่อให้เกิดปัญหาการอ้างสิทธิซ้อน ซึ่งปรากฏทั้งในอ่าวไทยและทะเลจีนใต้ที่มีการเตรียมกำลังและใช้กำลังเข้าสนับสนุนการอ้างสิทธิอยู่เสมอ บริเวณดังกล่าวมีความสำคัญสูงสุดต่อการเดินเรือพาณิชย์ของไทยจึงเป็นบริเวณที่กองทัพเรือจะต้องให้ความสำคัญคุ้มครองป้องกันเพื่อความต่อเนื่องของวงจรการผลิตทางอุตสาหกรรมและการค้าระหว่างประเทศดังกล่าวแล้ว

## บทที่ ๒

# สภาวะแวดล้อมทางทะเลที่สำคัญของประเทศ (Maritime Environment of Thailand)

### สภาพทางภูมิศาสตร์

สภาพทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทย ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่ถือว่าเป็น **ทะเลปิดหรือกึ่งปิด (Enclosed or Semi - Enclosed Sea)** กล่าวคือ ทางด้านอ่าวไทย ซึ่งมีความกว้างเพียง ๓๐๐ ไมล์ทะเล (วัดจากชายฝั่งตะวันตกของอ่าวไทยถึงปลายแหลมญวน) นอกจากประเทศไทยแล้วยังมีประเทศอื่นที่มีเขตติดต่อกับอ่าวไทยอีก ๓ ประเทศ ได้แก่ มาเลเซีย กัมพูชา และเวียดนาม ส่วนทางด้านทะเลอันดามัน ซึ่งมีความกว้างเพียง ๓๓๐ ไมล์ทะเล (วัดจากชายฝั่งด้านทะเลอันดามันถึงหมู่เกาะนิโคบาของอินเดีย) มีประเทศที่มีเขตติดต่อกับทะเลอันดามันถึง ๕ ประเทศ ได้แก่ ไทย พม่า อินเดีย อินโดนีเซีย และมาเลเซีย เมื่อใช้หลักการเส้นมัธยะ (**The Principle of Equidistant**) ในการแบ่งเขตแดนทางทะเลแล้ว บรรดาประเทศรอบอ่าวไทยและทะเลอันดามัน จะไม่สามารถขยายเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้เต็มที่ถึง ๒๐๐ ไมล์ทะเล เขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทยทางด้านอ่าวไทย ขยายได้เพียง ๑๒๐ ไมล์ทะเล ในส่วนกว้างที่สุดทางด้านทะเลอันดามันขยายได้ ๑๖๓ ไมล์ทะเล และ ๑๒๐ ไมล์ทะเล ตามลำดับ ก็จะประชิดกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศเพื่อนบ้าน ลักษณะเช่นนี้เป็นลักษณะด้อย เนื่องจากทำให้ประเทศไทย ถูกปิดล้อมไปด้วยเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศเพื่อนบ้าน

แต่เนื่องจากประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลสองด้าน ทั้งทางด้านอ่าวไทย และทางด้านทะเลอันดามัน ลักษณะเช่นนี้แม้ว่าจะเป็นลักษณะด้อยที่ทำให้ประเทศไทยต้องแบ่งกำลังในการป้องกัน และรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลออกไปกระจายอยู่ทั้งสองฝั่งทะเล แต่ในขณะเดียวกันก็ถือว่าเป็นลักษณะเด่น ที่ทำให้ประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมต่อของเส้นทางคมนาคมและการค้าขายทางทะเล ระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิกไปในขณะเดียวกันด้วย สภาวะการณ์เหล่านี้มีผลทำให้การดำเนินกิจกรรมทางทะเลต่างๆ จำเป็นที่จะต้องระมัดระวังในเรื่องการกระทบกระทั่ง หรือเกิดการล่งล้ำอาณาเขตทางทะเลกับประเทศเพื่อนบ้านต่าง ๆ เหล่านั้น รวมทั้งการขยายฐานการดำเนินการ ด้านการขนส่งทางทะเลเชื่อมต่อกับมหาสมุทรอินเดียกับทะเลจีนใต้ และมหาสมุทรแปซิฟิกไปยังบริเวณทางตอนใต้ของประเทศ ในโครงการ **สะพานเชื่อมเศรษฐกิจ (Land Bridge)** ตามแนวคิดของโครงการ **พัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านใต้ (Southern Sea-Board)** มีผลทำให้สภาวะแวดล้อมทางทะเลดังกล่าวมีความสำคัญ และมีผลกระทบต่อการดำเนินกิจกรรมทางทะเลของประเทศ สภาวะแวดล้อมทางทะเลที่สำคัญ และควรกล่าวถึง ๒ ประการ ได้แก่ **สภาวะแวดล้อมทางกายภาพของทะเล และกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในทะเล**

## สภาวะแวดล้อมทางกายภาพของทะเล

สภาวะแวดล้อมทางทะเล หมายถึงสิ่งที่มีผลต่อการดำเนินกิจกรรมทางทะเลของประเทศ ทั้งในด้านการค้าขาย การคมนาคมขนส่ง และการท่องเที่ยว รวมทั้งการป้องกันประเทศ ไม่ว่าจะเป็นลักษณะของ ภูมิประเทศ แม่น้ำ น่านน้ำของประเทศ รวมทั้งทะเลที่มีอาณาเขตประชิดกับน่านน้ำของประเทศไทย แม้ว่าประเทศไทยจะมีระบบแม่น้ำ ลำคลองที่ดี เชื่อมต่อภาคต่าง ๆ ของประเทศเข้าด้วยกัน และมีทางออกทะเลได้สองทางทั้งทางด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามันก็ตาม แต่เนื่องจากพื้นฐานของประเทศแต่เดิมเป็นประเทศกสิกรรม ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทำนา ทำสวน ทำไร่ และค้าขาย ประกอบกับภายในประเทศ มีทรัพยากรธรรมชาติสามารถนำมาใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิต เช่น ป่าไม้ ข้าว ผลไม้ แร่ธาตุ อุดมสมบูรณ์ ไม่ต้องพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศ ยิ่งกว่านั้นวัฒนธรรมความเป็นอยู่ที่ตั้งงามของประเทศ ประชาชนมีจิตใจดีงามไม่คิดที่จะรุกรานใคร ทำให้การใช้ทะเลในทางรุก เช่น เป็นเส้นทางคมนาคม ในการไปแสวงหาวัตถุดิบ และอาณานิคมจึงมีน้อย คงมีแต่เพียงการใช้แม่น้ำลำคลองภายในประเทศ ในการไปมาหาสู่และติดต่อกับค้าขาย เรื่องที่ใช้จึงมีขนาดเล็กเนื่องจากเป็นเรือที่ใช้ในแม่น้ำลำคลอง และบริเวณชายฝั่งเท่านั้น มีผลทำให้เทคโนโลยีในการต่อเรือเดินทะเลขนาดใหญ่อยู่ในวงจำกัด

พื้นที่ปฏิบัติการของกำลังทางเรือประกอบด้วย **ทะเลลึก (Blue Water) เขตน่านน้ำชายฝั่ง (Littoral Waters) แม่น้ำและลำคลองต่าง ๆ** ดังนั้นความรู้ทางด้านกายภาพของพื้นที่ปฏิบัติการที่ กำลังทางเรือต้องใช้จึงมีความสำคัญ เนื่องจากสภาพทางภูมิศาสตร์ สมุทรศาสตร์ และอุทุนิยมวิทยา มีผลกระทบต่อการขีดความสามารถในการปฏิบัติการของกำลังทางเรือในทะเลเป็นอันมาก ยกตัวอย่างเช่น ผลกระทบจากสภาพคลื่นลมแรงในทะเลที่มีต่อการปฏิบัติการบิน ทำให้การลาดตระเวนค้นหา หรือโจมตี เป้าหมายทางอากาศเป็นไปได้ด้วยความยากลำบาก และประสิทธิภาพของเรดาร์และโซนาร์ในการตรวจจับ เป้าหมายทาง ผิวน้ำ/อากาศ และเป้าใต้น้ำ ตามลำดับ เป็นไปด้วยความยากลำบากด้วยเช่นกัน แม้ว่าสภาพของทะเลเหล่านี้ก็มีผลกระทบต่อข้าศึกเช่นเดียวกันด้วย แต่อย่างไรก็ตาม การเป็นทหารเรือที่เชี่ยวชาญ มีการฝึกทางยุทธวิธีและมีหลักปฏิบัติที่ดี จะสามารถลดผลกระทบเหล่านี้ลงไปได้ สภาวะที่เลวร้ายสามารถนำมาใช้ให้เป็นประโยชน์ได้ เช่น ตัวอย่างของเรือดำน้ำ สามารถใช้สภาพการตรวจจับที่ไม่ได้ผลของโซนาร์ของเรือผิวน้ำ มาใช้ในการกำบังตัวหรือหลบเลี่ยงการถูกตรวจจับ เป็นต้น ความสามารถในการเคลื่อนย้ายกำลังของกองกำลังทางเรือ อาจจะมีอุปสรรคให้สามารถเคลื่อนย้ายออกไปอยู่ในพื้นที่ที่มีสภาวะทางทะเลที่เหมาะสมได้ เรือบรรทุกเครื่องบินสามารถใช้ช่องว่างในสภาพอากาศเลย ในการปฏิบัติการบินได้เช่นกัน ดังนั้นจึงควรจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญทางด้านสมุทรศาสตร์ อุทุนิยมวิทยา และการสนับสนุนข้อมูลทางอุทกศาสตร์ให้กับผู้บังคับบัญชาในเรือ เมื่อเขาต้องการใช้ประโยชน์จากสภาวะแวดล้อมทางทะเลอย่างเต็มที่ และเพื่อลดผลกระทบที่ เลวร้ายลงให้เหลือน้อยที่สุด หรือหมดสิ้นไปเลย สภาวะแวดล้อมทางทะเลที่เกี่ยวข้อง และมีอิทธิพลต่อการปฏิบัติกิจของกำลังทางเรือของประเทศ ให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ประกอบด้วย

๑. **แม่น้ำที่สำคัญของประเทศ** ประเทศไทยมีแม่น้ำสำคัญหลายสาย ซึ่งใช้ประโยชน์ทั้งในการกสิกรรม และเป็นเส้นทางคมนาคม ติดต่อกับค้าขาย เช่น ทางตอนเหนือมีแม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และ

แม่น้ำน่าน ทางตะวันออกเฉียงเหนือ มีแม่น้ำโขง แม่น้ำชี และแม่น้ำมูล ทางตะวันออก มีแม่น้ำประแส  
แม่น้ำบางปะกง ทางตะวันตก มีแม่น้ำแคว ทางตอนกลางมีแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำลพบุรี  
แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำนครชัยศรี แม่น้ำท่าจีน ทางตอนใต้มีแม่น้ำตาปี แม่น้ำชุมพร แม่น้ำปากพนัง และ  
แม่น้ำปัตตานี แม่น้ำทางตอนเหนือ ทางตะวันออก ทางตอนกลาง และทางตะวันตก ส่วนใหญ่จะไหลมา  
รวมกันแล้วไหลลงสู่อ่าวไทย แม่น้ำทางตะวันออกเฉียงเหนือส่วนใหญ่จะไหลลงสู่น้ำโขง ซึ่งไหลลงสู่  
ทะเลจีนใต้บริเวณสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขง ในประเทศเวียดนาม ส่วนทางด้านทะเลอันดามันส่วนใหญ่  
เป็นแม่น้ำสายสั้น ๆ เช่น แม่น้ำปากจั่น ที่กั้นเขตแดนระหว่างไทยกับพม่า แม่น้ำปะเหลียน เป็นต้น การ  
คมนาคมทางน้ำมีระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ ๔,๐๐๐ กิโลเมตร เส้นทางคมนาคมหลักส่วนใหญ่ใช้ ระบบ  
ของแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมีแม่น้ำหลายสายไหลมารวมกัน ซึ่งมีระยะทางประมาณ ๓,๗๐๐ กิโลเมตร ความลึก  
น้ำเฉลี่ยประมาณ ๑.๐ เมตร

๒. **น่านน้ำไทย** ประเทศไทยมีอาณาเขตที่ติดต่อกทะเล ๒ ด้าน คือด้านอ่าวไทยมีความยาวทั้งสิ้น  
๑,๘๗๕ กิโลเมตร และทางด้านทะเลอันดามันมีความยาวทั้งสิ้น ๗๔๐ กิโลเมตร จังหวัดที่มีอาณาเขตจรด  
ทะเลทั้งหมดรวม ๒๔ จังหวัด โดยมีจังหวัดชลบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร นครศรีธรรมราช สงขลา และ  
พังงา ที่มีอาณาเขตติดทะเลค่อนข้างยาวมาก ส่วนจังหวัดฉะเชิงเทรา กรุงเทพมหานคร และสมุทรสงคราม  
มีอาณาเขตติดทะเลเพียงไม่เกินจังหวัดละ ๕๐ กิโลเมตร

สภาพชายทะเลของไทยส่วนใหญ่เป็นหาดทราย ยกเว้นบางส่วนของจังหวัด ระยอง จันทบุรี  
และตราดในภาคตะวันออก จังหวัดฉะเชิงเทรา สมุทรปราการ สมุทรสาคร สมุทรสงคราม และบางส่วนของ  
จังหวัดเพชรบุรีบริเวณด้าน อ่าวไทยในเขตภาคกลาง บางส่วนของจังหวัด สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช  
ในเขตภาคใต้ฝั่งตะวันออก และจังหวัดระนอง พังงา กระบี่ และสตูล ในภาคใต้ตะวันตก ที่มีพื้นที่เป็นหาด  
โคลนและป่าไม้ชายเลน

๒.๑ **อ่าวไทย** อ่าวไทยมีอาณาเขตตั้งแต่ปลายแหลมมาลายูถึง แหลมกาเมา  
(Kamoa) ใน อินโดจีน มีเนื้อที่ประมาณ ๓๐๔,๐๐๐ ตารางกิโลเมตร ชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยยาว ๑,  
๘๗๕ กิโลเมตร เนื่องจากมีชายฝั่งที่ยาวและสวยงาม รวมทั้งมีเกาะแก่งกระจายอยู่พอสมควรตามแนวชายฝั่ง  
ทะเล ซึ่งมีการคมนาคมติดต่อได้สะดวก จึงทำให้อ่าวไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญแห่งหนึ่งของประเทศ

อ่าวไทยแบ่งได้เป็น ๓ ตอน คือ อ่าวไทยตอนบน อ่าวไทยฝั่งตะวันออก และ  
อ่าวไทยฝั่งตะวันตก สำหรับอ่าวไทยด้านตะวันออกนั้น มีพื้นที่ครึ่งหนึ่งอยู่ในอาณาจักรไทย พื้นที่ของทะเลของ  
อ่าวไทยเป็นที่ตั้งอยู่ทั่วไป ความลึกจะค่อยๆ ลาดเป็นรูปก้นกะทะลงไปทางใต้ พื้นที่ทะเลในตอนกลางทั่วไปเป็น  
โคลนเหลว โคลนปนทรายและทราย ส่วนที่ลึกที่สุดประมาณ ๘๕ เมตร แต่เนื่องจากอ่าวไทยเป็นลักษณะ  
อ่าวกึ่งปิด กล่าวคือ มีแผ่นดินโอบล้อมทั้งสองด้าน ซึ่งเหมาะแก่การเพาะปลูกและอยู่อาศัยของสัตว์น้ำทุกชนิด  
มีสารอินทรีย์ และแพลงตอนอุดมสมบูรณ์ เนื่องจากแม่น้ำสายสำคัญต่าง ๆ ที่ไหลลงสู่ทะเลได้พัดพาเอา  
สารอาหารของสัตว์น้ำมาสู่ทะเลด้วย

๒.๒ **ทะเลอันดามัน** อยู่ทางทิศตะวันตกของประเทศไทยมีขอบเขตติดต่อกับอ่าวเบงกอล มหาสมุทรอินเดีย มีเนื้อที่ประมาณ ๑๑๖,๒๘๐ ตารางกิโลเมตร ชายฝั่งทะเลยาวประมาณ ๗๔๐ กิโลเมตร พื้นที่ทะเลส่วนใหญ่เป็นโคลนปนทรายและโคลนเหลว ความลึกน้ำเฉลี่ยมากกว่าทางด้านอ่าวไทย สภาพของ ทะเลมีเกาะแก่งมากมายมีทิวทัศน์สวยงามเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ นอกจากนี้ยังมีแหล่ง ปะการังอันเป็นเสมือนที่หลบซ่อนของสัตว์น้ำอย่างดี ทำให้มีสัตว์น้ำทุกชนิดอาศัยอยู่อย่างชุกชุม

๓. **อาณาเขตทางทะเล** โดยทั่วไปการแบ่งเขตทางทะเลได้ถูกแบ่งออกเป็น ๕ อาณาเขต ได้แก่

๓.๑ **น่านน้ำภายใน (Internal Waters)** โดยทั่วไป ได้แก่ น่านน้ำซึ่งอยู่ใน อธิปไตยของรัฐชายฝั่งโดยสมบูรณ์ เหมือนดินแดนบนบก น่านน้ำภายใน ได้แก่ แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ อ่าวและเขตทะเลที่อยู่ระหว่างชายฝั่งกับเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต น่านน้ำภายในอีก ลักษณะหนึ่ง คือน่านน้ำภายในที่อยู่ ภายในอ่าว สำหรับอ่าวที่จะถือว่าเป็นน่านน้ำภายในอ่าว เป็น “น่านน้ำภายใน” นั้น มีอยู่ ๒ ชนิด คือ อ่าวที่มีทาง เปิดแคบและอ่าวประวัติศาสตร์

**อ่าวที่มีทางเปิดแคบ คือ อ่าวที่มีปากอ่าวกว้างไม่เกิน ๒๔ ไมล์ สำหรับ อ่าว ประวัติศาสตร์ (Historic Bay) คือ อ่าวซึ่งรัฐชายฝั่งกล่าวอ้างอำนาจอธิปไตยของตนเหนืออ่าวนั้น**

๓.๒ **ทะเลอาณาเขต (Territorial Seas)** คือ แนวทะเลประชิดชายฝั่ง แนวทะเล ดังกล่าวอยู่ติดต่อกับน่านน้ำภายใน โดยเริ่มต้นจากเส้นฐานซึ่งใช้เป็นเส้นวัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ตามข้อ ๓ ของ อนุสัญญากฎหมายทะเล (United Nation Convention on Law Of the Sea 1982 :UNCLOS 1982) บัญญัติไว้ว่า “รัฐทุกรัฐมีสิทธิกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตของตน ได้จนถึงขอบเขตหนึ่งซึ่งไม่เกิน ๑๒ ไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นฐานที่กำหนดขึ้นตาม อนุสัญญานี้

สิทธิของรัฐชายฝั่งเหนือทะเลอาณาเขตในยามสงบอาจจำแนกออกได้เป็นประการต่าง ๆ คือ

- สิทธิเหนือเรือรบและเรือสินค้าต่างประเทศ
- สิทธิในการวางข้อกำหนดและดำเนินมาตรการในทางตำรวจ
- สิทธิในการวางข้อกำหนดและดำเนินการเกี่ยวกับการเงินและศุลกากร
- สิทธิในการทำการค้าชายฝั่ง การประมง และการแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติทาง

ทะเล

- สิทธิในการวางข้อกำหนดเกี่ยวกับการเดินเรือในทะเลอาณาเขตและแบบพิธีในการ

เดินเรือ

- สิทธิในการกำหนดเขตในทางทหารและการดำเนินการป้องกันประเทศ และ
- สิทธิในการกักเรือสินค้าในทะเลอาณาเขต (Embargo)

ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลที่เกิดอยู่ในทะเลอาณาเขตของรัฐใด รัฐนั้นมีสิทธิสงวน ไว้ให้พลเมืองของตนเท่านั้นในการแสวงหา และอุปโภคทรัพยากรเหล่านั้น ทรัพยากรธรรมชาติเหล่านี้อาจเป็น

สิ่งที่มีชีวิตที่อยู่ในทะเล เช่น ฟองน้ำ ต้นไม้บางชนิด ฯลฯ หรืออาจเป็นพวกแร่ธาตุหรือน้ำมัน ซึ่งอาจขุดค้นได้จากพื้นดินก้นทะเลที่อยู่ภายในขอบเขตของทะเลอาณาเขต แม้ว่าเรือของต่างประเทศจะมีสิทธิในการผ่านโดยสุจริตเข้ามาในทะเลอาณาเขตได้ก็ตาม แต่การเดินทางเรือนั้นจะต้องกระทำตามกฎหมาย หรือข้อบังคับที่รัฐชายฝั่งได้ตราขึ้น

สำหรับในกรณีฉุกเฉิน เช่น ในขณะที่สถานการณ์ใกล้ถึงขั้นเกิดสงคราม (Situation Short War) รัฐชายฝั่งมีสิทธิเรียกกระดม เรือ อากาศยาน หรือยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าของต่างประเทศ ที่อยู่ภายในทะเลอาณาเขต ในขณะนั้นไปใช้ประโยชน์ ในการขนส่งทางทหาร หรือเพื่อการป้องกันประเทศได้ สิทธิอันนี้เรียกว่า สิทธิในการยึดคร่า **Right of Angary**

๓.๓ **เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone)** เขตต่อเนื่องนี้อาจจะขยายเกินกว่า ๑๒ ไมล์ นับจากเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ตามอนุสัญญากฎหมายทะเล พ.ศ.๒๕๒๕ ได้ขยายขอบเขตของเขตต่อเนื่องออกไปเป็น ๒๔ ไมล์ทะเล นับจากเส้นฐาน ตามข้อ ๓๓ (๒) เนื่องจากส่วนหนึ่งของน่านน้ำที่เป็นเขตต่อเนื่องซึ่งอยู่ถัดจากทะเลอาณาเขตออกไปนั้น ถือได้ว่า เป็นน่านน้ำระหว่างประเทศ ดังนั้น ในน่านน้ำส่วนนี้ เรือและอากาศยานของรัฐอื่น ๆ สามารถที่จะเข้าไปสอดแทรก ในเรื่องการเดินเรือและการบินผ่าน ระหว่างประเทศ ทั้งภายในและเหนือเขตต่อเนื่องได้

๓.๔ **เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone)** หมายถึงน่านน้ำส่วนที่ต่อออกไปจากทะเลอาณาเขต โดยวัดจากชายฝั่งออกไปเป็นระยะ ๒๐๐ ไมล์ทะเล หรือ ๑๘๘ ไมล์ทะเล จากทะเลอาณาเขต (๑๒ ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง) การกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่ถูกต้องและเหมาะสม อาจมีปัญหาขัดแย้งจนเป็นกรณีพิพาทระหว่างรัฐชายฝั่ง ที่อยู่ติดต่อกันหรืออยู่ตรงข้ามกัน ดังปัญหาการกำหนดขอบเขตไหล่ทวีป เป็นต้น เพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าว อนุสัญญากฎหมายทะเล พ.ศ.๒๕๒๕ ได้บัญญัติไว้ในมาตรา ๗๔ วรรค ๑ ความว่า “การกำหนดขอบเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐสองรัฐ ซึ่งอยู่ตรงข้ามหรือประชิดกัน ย่อมจะทำได้โดยความตกลงระหว่างกัน และจะต้องสอดคล้องกับหลักของความยุติธรรม

(Principle Of Equity) “โดยการลากเส้นฐาน (Median Line) หรือลากเส้นมัธยะ (Equidistance Line) และให้คำนึงถึงพฤติการณ์พิเศษทุกอย่างที่สำคัญด้วย” จากเหตุนี้เองประเทศต่าง ๆ จึงกำหนดเขตเศรษฐกิจของตน โดยการทำข้อตกลงทางการทูต หรือโดยตั้งคนกลางขึ้นพิจารณา เขตเศรษฐกิจจำเพาะนับว่ามีบทบาทสำคัญอย่างมากตามกฎหมายทะเล เพราะการกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะขึ้น ก็เพื่อสนองตอบความต้องการของรัฐทั้งปวง ทั้งทางเศรษฐกิจและการเมืองด้วย ในขณะที่เดียวกันประเทศที่กำลังพัฒนาทั้งหลาย ตระหนักดีถึงความสำคัญของความอุดมสมบูรณ์พูนสุข ของทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิตในบริเวณรอบชายฝั่งของตน ในการใช้สิทธิอธิปไตยของตนในการค้นคว้า แสวงประโยชน์ อนุรักษ์ หรือจัดการทรัพยากรที่มีชีวิต ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รัฐชายฝั่งอาจดำเนินมาตรการ เช่น ขึ้นไปบนเรือตรวจค้น จับกุม และดำเนินคดีตามที่จำเป็น เพื่อประกันว่าได้มีการดำเนินการตามกฎหมาย และข้อบังคับที่ตนได้วางไว้ โดยสอดคล้องกับอนุสัญญากฎหมายทะเลนี้

ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านในแถบภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะดังนี้

ประเทศอินเดีย	ประกาศเมื่อ	๑๕ มกราคม ๒๕๒๐
ประเทศพม่า	ประกาศเมื่อ	๑ มิถุนายน ๒๕๒๐
ประเทศเวียดนาม	ประกาศเมื่อ	๑๒ พฤษภาคม ๒๕๒๐
ประเทศกัมพูชา	ประกาศเมื่อ	๑๕ มกราคม ๒๕๒๑
ประเทศอินโดนีเซีย	ประกาศเมื่อ	๒๑ มีนาคม ๒๕๒๓
ประเทศมาเลเซีย	ประกาศเมื่อ	๒๕ เมษายน ๒๕๒๓
ประเทศไทย	ประกาศเมื่อ	๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๒๔

๓.๕ **ทะเลหลวง (High Seas)** ตามอนุสัญญากฎหมายทะเล พ.ศ.๒๕๒๕ หมายถึง ส่วนทั้งหมดของทะเล ซึ่งไม่รวมอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ในทะเลอาณาเขตหรือในน่านน้ำภายในของรัฐหนึ่งหรือในน่านน้ำหมู่เกาะของรัฐหมู่เกาะ

#### ๔. ทะเลที่มีอาณาเขตติดกับน่านน้ำไทย

๔.๑ **ทะเลจีนใต้** ทะเลจีนใต้เป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรแปซิฟิกตะวันตก มีขนาดใกล้เคียงกับทะเลเมดิเตอร์เรเนียน คือมีพื้นที่ ๒,๓๑๘,๐๐๐ ตารางกิโลเมตร ความยาวจากเหนือจรดใต้ ๒,๑๐๐ กิโลเมตร ความกว้างจากตะวันออกถึงตะวันตก ๑,๗๕๐ กิโลเมตร ความลึกของน้ำสูงสุด ๕,๕๑๔ เมตร มีประเทศชายฝั่งโดยรอบรวม ๑๐ ประเทศ คือ จีน ใต้หวัน ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย บรูไน อินโดนีเซีย สิงคโปร์ ไทย กัมพูชา และ เวียดนาม มี เกาะ แนวปะการัง หินโสโครก สันทรายใต้น้ำ และเขตหินซึ่งแบ่งออกได้เป็น ๔ กลุ่ม คือ หมู่เกาะสแปรตลี หมู่เกาะปราตัส และ แมคเคิลฟิลด์ แบงก์ ทะเลจีนใต้เป็นเส้นทางคมนาคมทางทะเลที่สำคัญสายหนึ่งของโลก โดยเชื่อมมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก คือเชื่อมภูมิภาคตะวันออกกลาง เอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ เส้นทางคมนาคมในทะเลจีนใต้ที่สำคัญคือ เส้นแนวทิศตะวันออกเฉียงเหนือกับตะวันตกเฉียงใต้ (NE/SW) ที่ผ่านด้านตะวันตกของหมู่เกาะสแปรตลี ในระยะทางประมาณ ๑๕๐ ไมล์ทะเล (๒๘๐ กิโลเมตร) อีกเส้นหนึ่งคือเส้น NE/SW ที่ผ่านด้านตะวันออกของหมู่เกาะสแปรตลี

เมื่อปี พ.ศ.๒๕๓๖ ในแต่ละวัน จะมีเรือสินค้าและเรือน้ำมันขนาด ๑,๐๐๐ ตันขึ้นไปจนถึง ๓๐๐,๐๐๐ ตัน ผ่านทะเลจีนใต้ จำนวนประมาณ ๒๐๐ ลำ (๑๑๔ ลำค้าขายภายในภูมิภาค) ในขณะที่ทั่วโลกมีเรือค้าจำนวน ๒๖,๑๖๔ ลำ ลำเลียงสินค้าจำนวน ๖๘๙.๖ ล้านตัน นั้น เรือค้า ๓๖ แบบ จำนวน ๘,๘๔๒ ลำ หรือ ๕๑ % ของสินค้าที่ขนส่งทั้งโลกแล่นผ่านน่านน้ำแห่งนี้ ตัวเลขทั้งหมดมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นมากในทศวรรษหน้า เนื่องจากความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของประเทศในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก การเดินทางผ่านเข้าออกทะเลจีนใต้ ทางด้านเหนือคือ เส้นทางที่ผ่านระหว่างใต้หวันกับฟิลิปปินส์ ส่วนทางด้านใต้ผ่านช่องแคบที่สำคัญ ๓ แห่ง คือ



๔.๑.๑ **ช่องแคบมะละกา (Malacca Strait)** ช่องแคบมะละกาเป็นช่องทางหลักระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับทะเลจีนใต้ ยาว ๖๐๐ ไมล์ทะเล (๑,๑๑๑.๒ กิโลเมตร) กว้าง ๓๐๐ ไมล์ทะเล ทางด้านตะวันตก แล้วค่อย ๆ แคบลงอย่างมากเมื่อเข้าไปยัง ช่องแคบฟิลิปปิน (Phillip Channel) และช่องแคบสิงคโปร์ จนเหลือความกว้างน้อยที่สุดเพียง ๓ ไมล์ทะเล (๕.๖ กิโลเมตร) ซึ่งมีช่องทางเดินเรือเพียง ๑.๕ ไมล์ทะเล ช่องแคบสิงคโปร์มีความยาว ๗๕ ไมล์ทะเล (๑๓๘.๙ กิโลเมตร) ความลึกของน้ำโดยเฉลี่ยค่อนข้างตื้น บางแห่งลึกเพียง ๗๒ ฟุต (๒๑.๙ เมตร) ซึ่งทำให้ **สำนักงานทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Office: IMO)** ของสหประชาชาติ กำหนดไม่ให้เรือที่กินน้ำลึกเกิน ๖๕ ฟุต (๑๙.๘ เมตร) ผ่านช่องแคบแห่งนี้

๔.๑.๒ **ช่องแคบซุนดา (Sunda Strait)** ช่องแคบซุนดา ยาว ๕๐ ไมล์ทะเล (๙๒.๖ กิโลเมตร) มีกระแสน้ำแรง และความลึกของน้ำไม่มากนัก สามารถร่นระยะทางได้เพียง ๑๕๐ ไมล์ทะเล (๒๗๗.๘ กิโลเมตร) เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางผ่านช่องแคบลอมบ็อคที่อยู่ด้านตะวันออกเฉียงเหนือของช่องแคบซุนดา ซึ่งกว้าง ๑๕ ไมล์ทะเล (๒๗.๗๘ กิโลเมตร) แต่ด้วยเหตุที่มีน้ำตื้น มีเกาะแก่งจำนวนมาก และค่อนข้างอันตราย เรือสินค้าจึงใช้ช่องแคบซุนดาอย่างมาก โดยเฉพาะเรือขนาดใหญ่กว่า ๑๐๐,๐๐๐ ตันจะไม่ใช้ช่องแคบนี้

๔.๑.๓ **ช่องแคบลอมบ็อค (Lombok Strait)** ช่องแคบนี้ทั้งกว้างและลึก ความกว้างต่ำสุด ๑๑.๕ ไมล์ทะเล (๒๑.๓ กิโลเมตร) ทางด้านใต้ ความลึกของน้ำมากกว่า ๑๕๐ เมตร จึงเป็นเส้นทางเดินเรือสำราญที่สำคัญ เรือน้ำมัน ขนาดใหญ่ ที่เดินทางระหว่างอ่าวเบงกอลเข้ากับญี่ปุ่น ถือว่าช่องทางนี้มีความปลอดภัยสูงที่สุด เมื่อผ่านช่องแคบนี้ไปแล้ว เรือส่วนใหญ่จะตรงไปยังช่องแคบมาร์คัสซ่า (Makassar Strait) ระหว่างเกาะบอร์เนียวกับสุลาเวซี ซึ่งกว้าง ๑๑ ไมล์ทะเล (๒๐.๔ กิโลเมตร) ยาว ๖๐๐ ไมล์ทะเล (๑,๑๑๑.๒ กิโลเมตร) เรือสินค้าใช้ช่องแคบนี้น้อยกว่าช่องแคบมะละกา แต่มากกว่าช่องแคบซุนดา

๔.๒ **มหาสมุทรแปซิฟิก (Pacific Ocean)** มหาสมุทรแปซิฟิก อยู่ระหว่างทวีปอเมริกาเหนือ-ใต้ กับทวีปเอเชีย และทวีปออสเตรเลีย แบ่งออกได้เป็น ๒ ส่วน คือ มหาสมุทรแปซิฟิกเหนือ ได้แก่พื้นน้ำจากวงกลมอาร์กติกถึงเส้นศูนย์สูตร และมหาสมุทรแปซิฟิกใต้ ได้แก่พื้นน้ำจากเส้นศูนย์สูตรถึงแถบแอนตาร์กติก รวมทั้งฝั่งตะวันตกของทวีปอเมริกาเหนือ-ใต้ไปยังทวีปออสเตรเลีย กลุ่มเกาะมาลายู ถึงฝั่งตะวันออกของทวีปเอเชีย จัดว่าเป็นมหาสมุทรกว้างใหญ่ไพศาลที่สุด มีเนื้อที่ประมาณ ๖๘,๐๐๐,๐๐๐ ตารางไมล์ หรือประมาณ ๒/๕ ของพื้นผิวโลก และเป็นมหาสมุทรที่มีน้ำลึกที่สุดอีกด้วย ห้วงที่ลึกที่สุดอยู่ในทะเลฟิลิปปินส์ ห่างจากเกาะมินดาเนาไปทางตะวันออกเฉียงเหนือ ประมาณ ๕๐ ไมล์ทะเล มีความลึกถึง ๓๕,๔๐๐ ฟุต และยังมีห้วงสมุทรอื่น ๆ อีก ๘ แห่งในแถบเดียวกัน มีความลึกเกินกว่า ๓๐,๐๐๐ ฟุตทั้งสิ้น เส้นเขตวันลากผ่านเกือบกึ่งกลางมหาสมุทรนี้ มีทะเลจีนใต้เชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดีย มหาสมุทรแปซิฟิกมีประเทศที่มีศักยภาพทางการเมือง เศรษฐกิจ และการทหารสูง ตั้งอยู่ตามแนวชายฝั่ง ได้แก่ สหรัฐฯ จีน ญี่ปุ่น รัสเซีย เกาหลีเหนือ-ใต้ ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ เป็นต้น

๔.๓ **มหาสมุทรอินเดีย (Indian Ocean)** มหาสมุทรอินเดีย อยู่ระหว่างทวีปแอฟริกา กับ ออสเตรเลีย มีพื้นที่ประมาณ ๗๓ ล้านตารางกิโลเมตร มีความลึกเฉลี่ย ๓,๘๗๒ เมตร ช่วงที่มีความลึกมากที่สุดอยู่ที่ เหวลึกชวา (**Java Trench**) ลึก ๗,๗๒๕ เมตร มหาสมุทรนี้ถ้านับรวมเอาทะเลแดงกับอ่าวเปอร์เซียเข้าด้วยกันแล้วจะมีขนาดใหญ่เป็นที่สามของโลก รองจาก มหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรแอตแลนติก ตามลำดับ

มหาสมุทรอินเดียมีอาณาเขตติดต่อกับมหาสมุทรแปซิฟิกทางตะวันออกเฉียงใต้ และมหาสมุทรแอตแลนติกทางตะวันตกเฉียงใต้ มีทะเลใหญ่ (**Chief Marginal Seas**) ที่สำคัญ เช่น ทะเลแดง ทะเลอาหรับ อ่าวเปอร์เซีย ทะเลอันดามัน อ่าวเบงกอล ทะเลติมอร์-อาราฟูรา เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีเกาะและหมู่เกาะที่สำคัญ เช่น เกาะมาร์ดากัสกา ศรีลังกา หมู่เกาะมาริเชียส เป็นต้น

การเคลื่อนตัวของผิวน้ำถูกควบคุมโดย ลมประจำถิ่น (**Prevailing Wind**) กระแสน้ำหลักอยู่ ๒ ระบบ ได้แก่ ระบบทางเหนือ (เหนือเส้นศูนย์สูตร) จะเดินทางไปตามการเปลี่ยนแปลงของลมมรสุม ส่วนระบบทางใต้จะไหลเวียนทิศทางทวนเข็มนาฬิกา

มหาสมุทรอินเดียเป็นพื้นที่ที่มีทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ และเป็นเส้นทางเดินเรือที่มีความสำคัญของโลกเส้นหนึ่ง เนื่องจากมีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ พอกบิโตรเลียม แร่ธาตุ และสัตว์น้ำ ในบริเวณอ่าวเปอร์เซียตามแนวชายฝั่ง และเขตไหล่ทวีปเป็นแหล่งปิโตรเลียมที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก แร่เหล็กและทองแดงมีมากในทะเลแดง รวมทั้งบริเวณก้นมหาสมุทรโดยทั่วไปอุดมสมบูรณ์ไปด้วยแร่แมงกานีส นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางเชื่อมต่อ ระหว่างมหาสมุทรแอตแลนติกกับมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งประเทศในทวีปเอเชียใช้เป็นเส้นทางติดต่อค้าขายกับประเทศในทวีปยุโรป และทวีปแอฟริกาอีกด้วย

### **กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในทะเล**

กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการในทะเลโดยทั่วไปมีอยู่ ๒ ประเภท คือ **กฎหมายทะเล (Law Of The Sea)** และ **กฎหมายว่าด้วยการพิพาทกันด้วยอาวุธ (Law Of Arms Conflicts)** กฎหมายทั้ง ๒ ประเภทดังกล่าว จะมีผลต่อการปฏิบัติงานในทะเลเสมอ ดังนั้นปฏิบัติการในทะเล จึงมีสิ่งซึ่งผู้บังคับบัญชาต้องคำนึงถึงเกี่ยวกับกฎหมายบางประการ ได้แก่

๑. **กำลังทางเรือของรัฐคู่พิพาท** จะต้องไม่เข้าไปปฏิบัติการใน **ทะเลอาณาเขต (Territorial Waters)** และ **น่านน้ำของหมู่เกาะ (Archipelagic Waters)** ของชาติเป็นกลาง ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการขัดแย้งใด ๆ

๒. **เรือรบ** มักจะใช้สิทธิ์ในการผ่านทะเลอาณาเขต และน่านน้ำของหมู่เกาะของชาติเป็นกลางโดยสุจริต แต่ในขณะที่เดินทางผ่านจะต้องไม่มีการปฏิบัติการเกี่ยวกับการบิน (ยกเว้น ลำหรับการค้นหาและช่วยเหลือ) การใช้อาวุธ หรือเครื่องมือตรวจจับใด ๆ ซึ่งข้อจำกัดนี้มิได้มีผลต่อการเดินทางผ่าน **ช่องแคบระหว่างประเทศ (International Straits)**

๓. **สิทธิของรัฐชายฝั่ง** ภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐ เป็นเขตเป็นกลาง ซึ่งผู้บังคับบัญชาทหารจะต้องเคารพสิทธิของรัฐชายฝั่ง

๔. **สิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ** ผู้บังคับบัญชาของกำลังทางเรือของ **ภาคีคู่พิพาท (Party To The Conflict)** ทั้งสองฝ่าย จะต้องคำนึงถึงการรักษาสีงแวดล้อมทางธรรมชาติ ในการปฏิบัติการทางทหารต่าง ๆ อีกด้วย

เมื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเลมีความสำคัญต่อความอยู่รอดของประเทศ การดำเนินการป้องกันและรักษาไว้เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในวัตถุประสงค์แห่งชาติ จึงมีความจำเป็นโดยอาจกำหนด **วัตถุประสงค์แห่งชาติ** ว่าจะต้องดำเนินการให้มีการค้าเสรีระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่องไม่มีการหยุดชะงัก และขยายตัวอยู่ตลอดเวลา เพื่อให้สามารถนำเข้าทั้งเครื่องจักร อะไหล่ และวัตถุดิบต่าง ๆ รวมทั้งพลังงานเช่น น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ เพื่อการผลิตสำหรับส่งออกสินค้าสำเร็จรูปหรือกึ่งสำเร็จรูปไปจำหน่ายในต่างประเทศ ต้องมีเสรีภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือขนส่งสินค้าทั้งเข้าและออก จำนวนมหาศาลในทุกเส้นทางคมนาคมทางทะเลที่ใช้อยู่ตลอดเวลาและ/หรือเมื่อต้องการ

กองทัพเรือในฐานะเป็นส่วนหนึ่งขององค์กรที่รับผิดชอบ ในด้านการคุ้มครองป้องกันผลประโยชน์ของชาติทางทะเล จึงต้องได้รับการพัฒนาบทบาทและขีดความสามารถเพื่อเป็นหลักประกันแก่การค้าทางทะเล ซึ่งเป็นหัวใจของเศรษฐกิจของประเทศ บทบาทนี้มีความสำคัญสูงสุดสำหรับกองทัพเรือของประเทศอุตสาหกรรม ที่มีผลประโยชน์สำคัญจากการค้าระหว่างประเทศ เป็นบทบาทที่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงแก่โครงสร้างกำลังรบและปรัชญาในการใช้กำลังทางเรือ ซึ่งแตกต่างออกไปจากรูปแบบและบทบาทต่าง ๆ ของกองทัพเรือ ที่ผ่านมาซึ่งเน้นในเรื่องการปฏิบัติการแต่เพียงภายในประเทศ ภายในทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศ บทบาทของกองทัพเรือในการป้องกันการค้าทางทะเล เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติการ ทั้งภายในและภายนอกประเทศ ในทะเลหลวงและน่านน้ำสากลต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และภูมิภาคอื่นที่มีผลประโยชน์ต่อประเทศอีกด้วย

## การป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (Defending Thai Maritime Interests)

### การใช้และการวางกำลังทางเรือ

ในการป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลนั้น สิ่งแรกจะต้องพิจารณาให้ทราบก่อนว่า ระดับของความขัดแย้งในพื้นที่ปฏิบัติการนั้นมีมากน้อยเพียงใด และจะนำกำลังอำนาจเท่าใดไปใช้ สิ่งที่จะช่วยบอกให้ทราบถึงการที่ได้เกิดความขัดแย้งขึ้น อาจจะมาจกหลายทิศทางรวมทั้งการข่าวกรองระดับยุทธศาสตร์ ระบบตรวจการณ์ค้นหาที่ครอบคลุมพื้นที่กว้างขวาง และข้อมูลข่าวสารจากหน่วยงานอื่นเช่น สื่อมวลชน การเก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสารและการวิเคราะห์ที่สามารถนำไปใช้ในการตรวจสอบ และเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการปฏิบัติการ การฝึก การจัดทำโครงการต่าง ๆ และการจัดการด้านการสื่อสาร รวมทั้งช่วยให้การปฏิบัติในระดับยุทธศาสตร์สามารถพิจารณากำหนดและประเมินค่าของความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นได้ การข่าวกรองในปัจจุบันเป็นสิ่งสำคัญระดับชาติที่เกี่ยวข้องกับความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับประเทศที่เป็นพันธมิตร การแลกเปลี่ยนแจกจ่ายข้อมูลข่าวที่กลั่นกรองแล้ว และนำเสนอข่าวกรองและพื้นฐานของข้อมูลที่ชัดเจนให้กับผู้บังคับบัญชาได้ทราบ การที่สามารถประเมินค่าขีดความสามารถของฝ่ายตรงข้ามเสียแต่เนิ่น ๆ จะเป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยให้ได้ข้อมูล ขนาด และการประกอบกำลังของข้าศึก ที่จะนำมาใช้ในการสร้างความขัดแย้ง

กำลังทางเรือที่ปฏิบัติงานอยู่ในทะเล สามารถรวบรวมข้อมูลข่าวสารได้มากและทำหน้าที่ตรวจการณ์ได้เป็นอย่างดี การรวบรวมข้อมูลข่าวสารวิธีนี้บางครั้งเป็นเพียงวิธีเดียวที่จะได้ข้อมูลที่เชื่อถือได้ นับเป็นปัจจัยสำคัญในการพิสูจน์ทราบฝ่ายและประเมินความขัดแย้ง การเฝ้าติดตามเรือสินค้าหรือการบินของอากาศยาน อาจเป็นขั้นตอนเริ่มต้นของการปิดกั้นการเข้าเมืองท่าหรือการบีบบังคับให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของนานาชาติ และยังช่วยสนับสนุนกิจการในการรักษากฎหมาย เช่น การป้องกันการค้ายาเสพติดในทะเล เป็นต้น

การลาดตระเวนตรวจการณ์และการรวบรวมข้อมูลข่าวสาร จะเป็นสิ่งที่ต้องดำเนินการตลอดเวลาที่มีการรบแม้ว่าจะต้องเปลี่ยนระดับการปฏิบัติการระดับยุทธศาสตร์ไปเป็นระดับยุทธการหรือระดับยุทธวิธีก็ตาม การวางกำลังทางเรือในพื้นที่ปฏิบัติการมีส่วนเกี่ยวข้องกับ การจัดกำลังและการเดินเรือออกจากฐานทัพเรือ (ในการเดินทางของกำลังทางเรือสามารถใช้เส้นทางปกปิดหรือลวงไม่ใช้ท่าบดที่เดิมที่เดินทางมา) การเดินทางเข้าสู่พื้นที่ปฏิบัติการ และการเข้าสู่พื้นที่ปฏิบัติการ ในสถานะที่เหมาะสมกับภัยคุกคามและภารกิจที่ได้รับมอบ การประสานการปฏิบัติในการวางกำลังต้องการการวางแผนละเอียดรอบคอบ มีการติดต่อกับหน่วยงานด้านการทูต หน่วยงานด้านพลเรือน หน่วยงานด้านการทหารของชาติพันธมิตรหรือหน่วยงานของรัฐบาลต่าง ๆ อย่างใกล้ชิด โดยต้องพิจารณาให้สถานะของกำลังทางเรือให้เป็นไปโดยถูกต้องตามกฎหมาย รัฐบาลต้องมีการกำหนด กฎการปะทะ (Rules of Engagement) สำหรับกำลังทางเรืออย่างเหมาะสม และอาจพิจารณาใช้การขนส่งของพลเรือน เช่น เรือสินค้าจากกิจการพาณิชย์นาวี สนับสนุนการปฏิบัติการทางเรือ เช่นที่มีการปฏิบัติในสงครามฟอล์กแลนด์ เป็นต้น ต้องมีการเลือกเส้นทางที่จะใช้ในการ

เดินทางอย่างระมัดระวัง ไม่ว่าจะใช้การเดินทางแบบปกปิดหรือเปิดเผยก็ตาม การป้องกันกำลังทางเรืออาจใช้การคุ้มกันกระบวนเรือลำเลียง ซึ่งสามารถให้การส่งกำลังบำรุงกับกำลังทางเรืออื่นไปพร้อม ๆ กัน

ขนาดและการประกอบกำลังทางเรือ นั้น มีความสัมพันธ์กับการขยายระดับความขัดแย้ง ซึ่งมีปัจจัยในการกำหนดขนาดและการประกอบกำลัง ดังนี้

๑. จุดมุ่งของนโยบายและแนวความคิดทางยุทธศาสตร์ ควรจะตอบคำถามเหล่านี้

๑.๑ อะไรคือสิ่งที่รัฐบาลต้องการปฏิบัติ และต้องการปฏิบัติต่อสิ่งที่กำหนดนี้อย่างไร

๑.๒ ในสถานการณ์ที่ต้องร่วมมือกับชาติพันธมิตร ประเทศต้องให้ความช่วยเหลือ อย่างไร

๒. ต้องเข้าใจเงื่อนไขที่ทำให้การปฏิบัติการทางทหารประสบความสำเร็จ หรือบรรลุจุดมุ่งหมายทางทหาร หัวข้อที่ควรนำมาพิจารณาคือ อะไรคือสิ่งที่ผู้บังคับบัญชาทหารต้องปฏิบัติให้บรรลุความสำเร็จทางทหาร

๓. การประเมินภัยคุกคาม ต้องพิจารณาถึงความต้องการกำลังรบและกำลังที่ต้องใช้ในการป้องกัน ขัดขวาง หรือหน่วงเหนี่ยว กำลังของฝ่ายตรงข้ามไม่ให้อำนาจดำเนินการได้ตามต้องการ

๔. กำลังรบที่มีอยู่ การที่จะส่งกำลังรบของชาติ/รัฐที่มีอยู่ เพื่อไปจัดการกับสถานการณ์ความขัดแย้งที่เกิดขึ้นนั้น จะเกี่ยวพันกับนโยบายการใช้กำลังทางทหารของรัฐบาล และการจัดลำดับความสำคัญต่อความขัดแย้งที่เกิดขึ้น

๕. เวลาที่ใช้ในการตอบโต้ความขัดแย้ง จะเป็นปัจจัยสำคัญที่จะกำหนดถึงความพร้อมของการเตรียมการ การสั่งการ และการปฏิบัติ ในการใช้กำลังทหารในการตอบโต้กำลังทหารของฝ่ายตรงข้าม นอกจากนี้ยังมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องอื่น ได้แก่ ความต้องการระบบควบคุมสั่งการที่มีประสิทธิภาพ มีความอ่อนตัว และสามารถตอบสนองต่อเหตุการณ์ได้อย่างรวดเร็ว สามารถปรับแผนการใช้กำลังและการรับมือกับภัยคุกคามได้ ในการปฏิบัติการร่วมกับพันธมิตร ต้องสามารถตอบสนองความต้องการในการปฏิบัติการกับชาติอื่นได้ ต้องสามารถใช้งานร่วมกับการรบได้ตลอดเวลาโดยเฉพาะเรื่องการส่งกำลังบำรุง

### **แนวความคิดในการป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล**

การประยุกต์ใช้กำลังทางเรือ ในการป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล มาจากแนวคิดของ การควบคุมทะเล (Sea Control) และ การขยายกำลังอำนาจทางทะเลขึ้นสู่ฝั่ง (Maritime Power Projection) การใช้กำลังทางเรือไม่เป็นเพียงแต่การใช้กำลังเพื่อการรบ หรือโจมตีต่อกำลังของฝ่ายตรงข้ามเท่านั้น แต่เป็นการใช้กำลังทางเรือให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด ในทุกรูปแบบของการใช้กำลังทางทหาร ทั้งในยามสงบและยามสงคราม รวมทั้งการใช้กำลังทางเรือในการสนับสนุนทางทหาร สามารถนำไปปฏิบัติเพื่อสนับสนุนการ ดำเนินการให้ได้มาซึ่ง ผลประโยชน์ของชาติ และวัตถุประสงค์ของชาติได้ การประยุกต์ใช้กำลังอำนาจทางเรือสามารถแบ่งการใช้ออกได้เป็น ๒ ประเภท คือ **การปฏิบัติการทางทหาร**

## (Military Operations) และ การปฏิบัติการทางทหารนอกเหนือจากการทำสงคราม (Military Operations Other Than War)

### การใช้กำลังอำนาจทางทะเลในการปฏิบัติการทางทหาร

การประยุกต์ใช้กำลังอำนาจทางทะเลในการปฏิบัติการทางทหารนี้ เนื้อหาโดยส่วนใหญ่จะเกี่ยวข้องกับ และครอบคลุมถึงการใช้ในสถานการณ์การขัดแย้งต่าง ๆ ตั้งแต่ในยามสงบไปจนถึงยามสงคราม ซึ่งการปฏิบัติการทางทหารดังกล่าว สามารถจำแนกการปฏิบัติออกได้เป็นดังนี้

๑. การควบคุมทะเล เมื่อใดก็ตามที่เสรีภาพการใช้กำลังทางเรือถูกท้าทายหรือขัดขวาง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในขณะที่กำลังเดินทางเข้าสู่พื้นที่ปฏิบัติการ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องทำการควบคุมทะเลในระดับที่เหมาะสม ซึ่งจะต้องเพียงพอต่อการป้องกันกำลังทางเรือ รวมทั้งสามารถอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติการอย่างอื่นต่อไปได้ แต่หากขาดซึ่งการควบคุมทะเลแล้ว ขีดความสามารถของกำลังทางเรือในการเคลื่อนย้ายกำลัง การปฏิบัติการทางรุก การเข้ายึดครองพื้นที่ การแสดงกำลังอำนาจทางเรือต่อที่หมายบนบก และการป้องกันการปฏิบัติของฝ่ายตรงข้ามในเรื่องต่าง ๆ ที่กล่าวไปแล้วย่อมไม่สามารถกระทำได้ตามที่ได้กล่าวไปแล้วเกี่ยวกับการควบคุมทะเลนั้น การควบคุมทะเลมีลักษณะเช่นเดียวกับการจัดการต่อพื้นที่ทำการรบ การที่กำลังทางเรือสามารถควบคุมพื้นที่ได้จะทำให้มีความได้เปรียบในการใช้กำลัง ในขณะที่เดียวกันก็เป็นการป้องกันกำลังทางเรือของตนด้วย กองเรือบรรทุกเครื่องบินเฉพาะกิจเป็นเครื่องมือหลักที่นำมาใช้ในการควบคุมทะเลเฉพาะตำบลที่ได้เป็นอย่างดี และยังเป็นกำลังทางเรือที่ใช้แสดงกำลังอำนาจต่อที่หมายบนบกอีกด้วย และหากกำลังทางเรือดังกล่าวมีเรือดำน้ำ ซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญที่ใช้ในการปฏิบัติการใช้ทะเล เข้ามาปฏิบัติการร่วมด้วยจะทำให้กำลังทางเรือนี้มีกำลังอำนาจและความอ่อนตัวเป็นอย่างมาก และเมื่อปฏิบัติการร่วมกับกำลังทางเรืออื่น จะยังสามารถใช้ยุทธวิธีได้มากมายหลากหลาย สนับสนุนการควบคุมทะเลและการแสดงกำลังอำนาจต่อที่หมายบนบก

๒. การปิดล้อมข้าศึก เป็นอีกทางเลือกหนึ่ง ในการป้องกันมิให้ฝ่ายตรงข้ามใช้ประโยชน์จากทะเล ทั้งในการลำเลียงขนส่ง การคมนาคมติดต่อ และการปฏิบัติการทางทหาร ในการนี้ เรือดำน้ำสามารถนำมาใช้ในการวางตัวทางลับในพื้นที่ปฏิบัติการก่อนกำลังประเภอื่น และเป็นภัยคุกคามต่อกำลังเรือผิวน้ำและเรือดำน้ำของข้าศึก เป็นกำลังที่มีคุณค่าต่อการปฏิบัติการบนบกและทำให้ข้าศึกต้องหันมาป้องกันตนเอง การวางทุ่นระเบิดทางรุกก็เป็นปฏิบัติการอีกอย่างหนึ่งที่สามารถนำมาใช้ในการปิดล้อมข้าศึกหากกฎการปะทะอนุญาตให้ทำได้ และหากกำลังทางเรืออยู่ในรัศมีของการปฏิบัติการทางอากาศจากฐานบินบนบกหรืออากาศยานจากเรือบรรทุกเครื่องบิน เราอาจใช้การตัดกำลังข้าศึกด้วยการทำลายสิ่งอำนวยความสะดวกด้านท่าเรือ สนามบิน หน่วยควบคุมสั่งการและกิจการพาณิชย์ของข้าศึก

๓. การปฏิบัติการเป็นพื้นที่และการตั้งแนวสกัดกั้น เรือดำน้ำและเครื่องบินลาดตระเวนทางทะเลสามารถนำมาใช้ในการลาดตระเวนในพื้นที่ที่กำลังทางเรือและกองเรือส่งกำลังบำรุงของฝ่ายเราจะต้องผ่าน หรือใช้ในการกำหนดตำบลที่ เผ่าติดตามเรือดำน้ำ เรือผิวน้ำ และทำการตรึงทำลายกำลังข้าศึกหากกฎการปะทะ

อำนวยความสะดวกให้ เฮลิคอปเตอร์จากเรือผิวน้ำหรือจากเรือบรรทุกเครื่องบินสามารถช่วยในการปราบเรือดำน้ำและเรือผิวน้ำได้เมื่ออยู่ในระยะปฏิบัติการของเฮลิคอปเตอร์นั้น

๔. การป้องกันทางลึก ก่อนที่กองเรือเฉพาะกิจหรือกำลังทางเรือจะเข้าพื้นที่ที่มีภัยคุกคาม ผู้บัญชาการของกองกำลังทางเรืออาจจะจัดแนวป้องกันทางลึกขึ้นรอบ ๆ กองเรือ ทำให้มีพื้นที่ในการนำเรือเพิ่มการควบคุมพื้นที่ในทะเลให้มากขึ้นเพื่อป้องกันกำลังทางเรือที่จะเข้าทำการโจมตีหน่วยกำลังบนฝั่งและเรือสนับสนุนที่เดินทางมาด้วยกัน เมื่อกองเรือนี้เข้าไปในพื้นที่ปฏิบัติการในน่านน้ำข้าศึก พื้นที่ในการป้องกันทางลึกจะต้องมีขอบเขตในการป้องกันที่แน่นอน โดยประกอบด้วยการป้องกันต่าง ๆ ดังนี้

๔.๑ การป้องกันภัยทางอากาศ เครื่องบินลาดตระเวนทางอากาศและเครื่องบินเตือนภัยล่วงหน้า จะช่วยให้การเตือนภัยให้กับกองเรือบรรทุกเฮลิคอปเตอร์ เครื่องบินโจมตีสกัดกั้นจากเรือบรรทุกเครื่องบิน ที่ทำหน้าที่ บินรักษาเขต (Combat Air Patrol) เป็นอาวุธที่สำคัญในการป้องกันภัยทางอากาศเป็นพื้นที่ให้กับกองเรือ เครื่องบินป้องกันภัยทางอากาศอาจใช้งานร่วมกับเครื่องบินลาดตระเวนและเครื่องบินลาดตระเวนรบที่มาจากฐานบินบนบกได้ อาวุธปล่อยนำวิถีพื้น-สู่-อากาศ ของเรือ สนับสนุนด้วยระบบสงครามอิเล็กทรอนิกส์ เรดาร์ และระบบตรวจการณ์แบบอินฟราเรดต่าง ๆ ช่วยในการป้องกันกองเรืออีกชั้นหนึ่งต่อภัยคุกคามจากอากาศยานและอาวุธปล่อยนำวิถีของข้าศึก อาวุธปล่อยนำวิถีระยะใกล้สามารถให้การป้องกันต่อหน่วยที่อยู่ใกล้เคียง และนอกเหนือไปจากนั้นเรือผิวน้ำสามารถใช้ ระบบอาวุธป้องกันตนเองระยะประชิด (Close-in Weapons System) และระบบสร้างเป่าลวงในการป้องกันตนเองในระยะสุดท้ายได้อีกชั้นหนึ่งด้วย

๔.๒ การปราบเรือดำน้ำและการต่อต้านเรือผิวน้ำ เครื่องบินลาดตระเวนตรวจการณ์ เป็นเครื่องมือที่ช่วยในการปราบเรือดำน้ำและต่อต้านเรือผิวน้ำชั้นนอกสุด การป้องกันในชั้นต่อมาประกอบด้วยเรือฟริเกตที่มีโซนาร์ตรวจจับเป้าได้ในระยะไกล สนับสนุนด้วยเครื่องบินลาดตระเวนทางทะเล และเฮลิคอปเตอร์ ซึ่งช่วยเหลือในการกำหนดตำบลที่ และเข้าโจมตีต่อเป้าเรือดำน้ำที่ตรวจจับได้ การป้องกันชั้นในสุดของการปราบเรือดำน้ำ ได้แก่ การใช้โซนาร์ชกหย่อนใต้ที่ติดตั้งในเฮลิคอปเตอร์ที่ทำงานทั้งลักษณะแปรคลื่นและดักจับฟังเสียงใต้น้ำได้ และโซนาร์ที่ติดตั้งอยู่บนเรือผิวน้ำ เฮลิคอปเตอร์จากเรือฟริเกตหรือเรือพิฆาตจะทำหน้าที่ติดอาวุธปราบเรือดำน้ำ เช่น ตอร์ปิโด ส่วนเรือผิวน้ำ จะใช้การยิงตอร์ปิโดและเครื่องล่อตอร์ปิโดเพื่อป้องกันตนเอง เครื่องบินจากฐานบินบนบกที่ติดตั้งอาวุธปล่อยนำวิถีอากาศ-สู่-พื้น สามารถทำหน้าที่ในการโจมตีเรือผิวน้ำได้ เฮลิคอปเตอร์เองสามารถติดตั้งอาวุธปล่อยนำวิถีอากาศ-สู่-พื้น เพื่อช่วยเสริมการต่อต้านเรือผิวน้ำ เพิ่มเติมจากการใช้อาวุธปล่อยนำวิถีพื้น-สู่-พื้นของเรือผิวน้ำได้อีกด้วย

๕. การควบคุมทะเลโดยส่วนล่วงหน้า ในระหว่างที่กำลังทางเรือกำลังเดินทางเข้าสู่พื้นที่ปฏิบัติการนั้น อาจพิจารณาส่งกำลังส่วนล่วงหน้าออกไปทำการควบคุมทะเลที่กองเรือหลักจะต้องผ่าน โดยส่วนล่วงหน้านี้จะทำหน้าที่ปราบเรือดำน้ำและต่อต้านเรือผิวน้ำในพื้นที่ปฏิบัติการ เป็นการดำเนินการควบคุมทะเลในพื้นที่ที่ต้องการใช้ในการแสดงกำลังอำนาจทางทะเลต่อพื้นที่บนบก ก่อนที่จะทำการยกพลขึ้นบกกำลังทางเรือมีความจำเป็นที่จะต้องควบคุมทะเลบริเวณชายฝั่งในระยะเวลาที่นานเพียงพอ เพื่อกำจัดภัยคุกคามจากเรือยนต์เร็ว

โจมตีติดตั้งอาวุธปล่อยนำวิถี และลดความเสี่ยงจากทุ่นระเบิดและเรือดำน้ำ ให้ลดลงอยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้ ในช่วงเวลานี้ จำเป็นต้องมีกำลังเรือต่อต้านทุ่นระเบิดเข้าไปอยู่ในพื้นที่ กำลังทางเรือที่ใช้ในการต่อต้านทุ่นระเบิดจะมีจุดอ่อนที่เป็นเป้าให้กับข้าศึกเข้าโจมตี ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีกำลังคุ้มกันจากกองเรือให้การคุ้มกันอย่างเหมาะสม และในการเตรียมการยกพลขึ้นบกการปฏิบัติการของส่วนล่วงหน้าจะเกี่ยวข้องกับการส่งหน่วยปฏิบัติการพิเศษขึ้นไปทำการลาดตระเวน หรือทำลายศัตรูบนเป้าหมาย รวมทั้งให้การสนับสนุนการตรวจกระสุนตก ในการยิงสนับสนุนด้วยปืนใหญ่เรือต่อที่หมายบนบก

๖. การคุ้มครองเส้นทางคมนาคมทางทะเล การปฏิบัติการควบคุมทะเลจะต้องให้การคุ้มครองป้องกันต่อการเสริมกำลัง การส่งกำลังบำรุงต่อกำลังทางทหารและการขนส่งทางทะเลของประเทศไปพร้อม ๆ กัน ในพื้นที่ที่กำลังทางเรือเข้าปฏิบัติการในพื้นที่ การปฏิบัติการอาจจำเป็นต้องมีการแยกปฏิบัติ ได้แก่ การให้การคุ้มกันต่อเรือที่สำคัญ หรือการจัดเรือจากคุ้มกันเรือหลาย ๆ ลำ ซึ่งอาจมีลักษณะเป็นกระบวนเรือลำเลียงขนาดใหญ่ก็ได้

๗. การสนับสนุนกำลังรบในทะเล กำลังทางเรือที่กำลังปฏิบัติการควบคุมทะเล ต้องการการสนับสนุนด้านการส่งกำลังบำรุงจากเรือส่งกำลังบำรุง ซึ่งอาจจะต้องปฏิบัติงานอยู่ในแนวนอกสุดของการป้องกัน หรือในพื้นที่ปฏิบัติการ การปฏิบัติการดังกล่าวจำเป็นต้องมีการวางแผนอย่างรอบคอบ เพราะต้องเดินทางเข้าออกพื้นที่ที่มีทั้งเรือรบ และเรือช่วยรบอยู่ ดังนั้นเส้นทางเดินเรือที่ใช้ในการสนับสนุน (**Lines of Support**) จึงต้องได้รับการประกันถึงความปลอดภัยโดยกำลังทางเรือที่ปฏิบัติการอยู่ในพื้นที่นั้น

๘. การลาดตระเวนตรวจการณ์ทางทะเล ในการปฏิบัติการของกำลังทางเรือในทะเล สิ่งจำเป็นที่สุดคือการตรวจจับและพิสูจน์เป้าหมายที่กำลังเดินทางมุ่งหน้าเข้าหา หรือที่แล่นผ่านไป อากาศนาวีทำหน้าที่ลาดตระเวนทางทะเลเป็นกำลังสำคัญที่ใช้ในการปฏิบัติการนี้ อากาศนาวีดังกล่าวจะทำการรายงานให้หน่วยกำลังทางเรือได้ทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้นรอบ ๆ กำลังนั้น ๆ ขณะที่กำลังเดินทางหรือ ให้หน่วยกำลังรักษาฝั่งได้ทราบ ในสงครามโลกครั้งที่ ๒ การลาดตระเวนทางทะเลมีส่วนสำคัญที่ทำให้ฝ่ายพันธมิตรได้รับชัยชนะในการรบ อันส่งผลให้ได้รับชัยชนะในสงครามในที่สุด เช่นการตรวจพบกำลังทางเรือของญี่ปุ่นในขณะที่เดินทางเข้าโจมตีเกาะมิดเวย์ ทำให้ฝ่ายสหรัฐฯ เข้าทำการโจมตีก่อน เป็นต้น กำลังอากาศนาวีที่ใช้ในการลาดตระเวนนั้น อาจมาจากฐานบินบนบก หรืออาจมาจากเรือในกระบวนเรือก็ได้ อากาศนาวีที่ใช้ในการลาดตระเวนทางทะเลของกองทัพเรือ ได้แก่ บ. P-3 Orion, บ. Fokker F-27, บ. Dornier Do-228, และ บ. T-337 เป็นต้น นอกจากนี้ เรดาร์ชายฝั่ง เรือผิวน้ำ และเรือดำน้ำขณะปฏิบัติการในทะเล ยังสามารถใช้ในการลาดตระเวนตรวจการณ์ทางทะเลได้เป็นอย่างดีอีกด้วย

**การใช้กำลังอำนาจทางทะเลในการปฏิบัติการทางทหารนอกเหนือจากการทำสงคราม**



การใช้กำลังทางเรือในการปฏิบัติการทางทหารนอกเหนือจากการทำสงคราม สามารถแบ่งการดำเนินการออกได้เป็น ๒ ประการได้แก่ การใช้กำลังทางเรือรักษากฎหมายในทะเล (Constabulary) และการใช้กำลังทางเรือเพื่อภารกิจช่วยเหลือและสนับสนุน (Benign)

๑. การใช้กำลังทางเรือรักษากฎหมายในทะเล ได้แก่การดำเนินการในด้านต่าง ๆ ดังนี้

๑.๑ การปิดกั้นทางเศรษฐกิจและการกักด่าน (Economic Sanctions and Quarantine) กองทัพเรือจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายระหว่างประเทศ ตามกฎบัตรองค์การสหประชาชาติ ในฐานะที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกองค์การสหประชาชาติ แต่จะต้องดำเนินการตามกฎหมายระหว่างประเทศอย่างเคร่งครัด เพื่อให้แน่ใจว่าการป้องกันของกองกำลังทางเรือรักษากฎหมายในทะเล สามารถปฏิบัติการได้อย่างมีประสิทธิภาพ การควบคุมทะเลเฉพาะตำบลที่ จึงมีความจำเป็นจะต้องนำมาปฏิบัติ การใช้กำลังทางเรือในการปฏิบัติการนี้ เช่น การปิดกั้นทางเศรษฐกิจ (Economic Sanctions) การกักด่าน (Quarantine) เป็นต้น

๑.๒ การปฏิบัติการรักษาสันติภาพ (Peace Operations) หากประเทศไทยจะต้องส่งกองกำลังรักษาสันติภาพจะใช้ในภารกิจการสังเกตการณ์ หรือภารกิจในการเป็นส่วนหนึ่งของกองกำลัง สหประชาชาติ ทั้งสองภารกิจจะต้องได้รับความยินยอมจากฝ่ายต่าง ๆ ซึ่งเป็นคู่สงครามเสียก่อน การรักษาสันติภาพจะบรรลุผลได้จะต้องดำรงไว้ซึ่งความเที่ยงธรรมแก่ทุก ๆ ฝ่ายซึ่งเป็นคู่สงคราม ลักษณะของการใช้กองกำลังทางเรือในการรักษาสันติภาพ ได้แก่ การตรวจตราดูแลเส้นปีกบินเขตแดนในทะเลและแม่น้ำ คูคลองการหยุดยิงในทะเลและเขตกันชน สำหรับกำลังนาวิกโยธินและกำลังพลทหารเรืออื่น ๆ ก็จะใช้ในส่วนของกองกำลังรักษาสันติภาพทางบก

๑.๓ การปราบปรามการกระทำเยี่ยงโจรสลัดและการกระทำผิดทางทะเล การกระทำเยี่ยงโจรสลัดหรือการปล้นทรัพย์ในทะเล มักจะเกิดแก่เรือประมงไทยในอ่าวไทยอยู่เสมอ โดยเฉพาะจะเกิดในบริเวณพื้นที่เขตเศรษฐกิจจำเพาะที่ ไทย เวียดนาม และกัมพูชา ประกาศเหลื่อมทับกัน สำหรับเรือสินค้ามักจะเกิดบริเวณช่องมะละกา การปราบปรามการกระทำเยี่ยงโจรสลัดนี้ ตามพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. ๒๕๓๔ ได้ให้อำนาจทหารเรือไว้สำหรับความผิดบางอย่างทางทะเล กองทัพเรือจะจัดกำลังทางเรือ และกำลังอากาศยาน ลาดตระเวนในพื้นที่รับผิดชอบทั้งทางฝั่งอ่าวไทย และทะเลอันดามัน โดยผลัดเปลี่ยนกันออกปฏิบัติการอย่างต่อเนื่องตามแผนลาดตระเวนตลอดเวลา หากพบผู้กระทำความผิดกฎหมายตามพระราชบัญญัติให้ดำเนินการเข้าจับกุม เช่น การลักลอบเข้ามาทำการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย การลักลอบขนส่งสินค้าหนีภาษี การลักลอบขนน้ำมันในทะเล และการกระทำเยี่ยงโจรสลัด เป็นต้น

๑.๔ การคุ้มครองฐานขูดเจาะก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทย กองทัพเรือจัดเรือและเครื่องบินลาดตระเวนทางทะเล ลาดตระเวนฐานขูดเจาะในอ่าวไทยอย่างต่อเนื่อง และได้จัดทำแผนป้องกันและปราบปรามการยึดฐานขูดเจาะขึ้น รวมทั้งได้ทำการฝึกซ้อมอยู่เสมอ

๒. การใช้กำลังทางเรือเพื่อภารกิจการช่วยเหลือและสนับสนุน ได้แก่การใช้กำลังทางเรือในการดำเนินการต่างๆ ดังนี้

๒.๑ การช่วยเหลือผู้ประสบภัยในทะเลและบรรเทาสาธารณภัย กฎหมายระหว่างประเทศได้ออกข้อกำหนดให้เรือทุกลำในทะเลมีชายฝั่งฝั่งทางวิหุ และเข้าทำการช่วยเหลือต่อเรือที่ประสบภัย และร้องขอความช่วยเหลือ การช่วยเหลือผู้ประสบภัยจึงเป็นหน้าที่ประจำที่กองทัพเรือถือปฏิบัติอยู่แล้ว ภัยในทะเลนั้นนอกจากจะเป็นภัยธรรมชาติแล้วยังหมายรวมถึงภัยที่เกิดขึ้นทั้งปวงด้วย เช่น เกิดไฟไหม้บนเรือ เรือชำรุด เรืออับปางจากการโคลนกัน หรือเกยหินอับปาง เป็นต้น เมื่อการขยายตัวของการค้าทางทะเลมากขึ้น โอกาสที่เรือพาณิชย์จะเกิดอุบัติเหตุบ่อยมีมากขึ้น และหากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในทะเลลึกห่างไกลจากฝั่งมาก กองทัพเรือเท่านั้นที่จะมีโอกาสเข้าถึงเหตุการณ์ และให้ความช่วยเหลือได้ดีกว่า ด้วยมีทั้งอากาศยาน และเรือใหญ่ รัศมีปฏิบัติการไกล และมีความคงทนทะเลสูง ตัวอย่างเกี่ยวกับเรื่องนี้พิจารณาได้จากเมื่อครั้งเกิดภัยธรรมชาติจากไต้ฝุ่นเกย์ การปฏิบัติการของเรือและอากาศยานมีส่วนให้ความช่วยเหลือได้มาก และในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุอื่น ๆ นอกเหนือจากภัยธรรมชาติ กองทัพเรือก็มีบทบาทสำคัญในการช่วยเหลืออยู่แล้ว อย่างไรก็ตามจากการขยายตัวของการค้าทางทะเลดังกล่าว กองทัพเรือจะต้องขยายขีดความสามารถ และบทบาทในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยในทะเลให้สูงขึ้นตามไปด้วย นอกจากนี้ การป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัยแก่แหล่งอุตสาหกรรมชายฝั่งทะเล ทั้งภาคตะวันออก ภาคใต้ หรือแหล่งอุตสาหกรรมท่องเที่ยว กองทัพเรือก็มีขีดความสามารถให้การสนับสนุน

๒.๒ การอนุรักษ์ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเล เนื่องจากความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และอุตสาหกรรมของไทยในระยะที่ผ่านมา ทำให้มีการนำทรัพยากรธรรมชาติ โดยเฉพาะที่ดิน ป่าไม้ แหล่งน้ำ ประมง และแร่ มาใช้ในอัตราที่สูง ประกอบกับการขาดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติที่ผ่านมาได้เป็นสาเหตุสำคัญซ้ำเติมให้ทรัพยากรธรรมชาติให้เสื่อมโทรมลงอย่างรวดเร็ว กองทัพเรือได้ใช้มาตรการตรวจตรา เพื่อควบคุมเรือประมงมิให้ใช้เครื่องมือประมงผิดไปจากที่ทางการกำหนด เพื่อป้องกันการทำลายทรัพยากรสัตว์น้ำและแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำ เช่น การใช้วนที่มีขนาดตาเล็กกว่าที่กำหนด และการใช้ระเบิดในการจับปลา เป็นต้น

๒.๓ การช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้าน ในอดีตกองทัพเรือไทยได้มีโอกาสเข้าไปมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการเพื่อมนุษยธรรม และการช่วยเหลือผู้ประสบภัยในต่างประเทศหลายครั้งด้วยกัน จากความคล่องตัวของกำลังทางทะเลและความอิสระในการส่งกำลังบำรุง ทำให้กำลังทางทะเลสามารถให้การช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากพายุเฮอริเคน และพายุไซรอนัน กำลังทางทะเลสามารถเป็นฐานในการส่งกำลังบำรุงนอกฝั่งสำหรับปฏิบัติการเพื่อมนุษยธรรมในการสนับสนุนการปฏิบัติเพื่อสันติภาพขององค์การสหประชาชาติ และกำลังอากาศยานวิ เช่น เฮลิคอปเตอร์สามารถให้การสนับสนุนด้วยการขนส่งหลายภารกิจ ตัวอย่างเช่น ในเดือนมีนาคม พ.ศ.๒๕๓๔ กองทัพเรือไทยได้ส่งกำลังทางเรือไปช่วยเหลือประเทศบังคลาเทศที่ประสบวาตภัยพายุไซโคลน จนเป็นเหตุให้เกิดน้ำท่วมบริเวณชายฝั่งอย่างหนัก กองทัพเรือไทย ได้จัดส่งอาหาร ยารักษาโรค และ

อุปกรณ์ที่จำเป็นแก่ประชาชนชาวบังกลาเทศ รวมทั้งการส่งเรือบรรทุกข้าวสาร และอาหารแห้งไปช่วยเหลือ ประเทศ โซมาเลียที่เกิดการสู้รบกัน และฟิลิปปินส์ที่เกิดวาตภัยและอุทกภัย เป็นต้น

๒.๔ การปฏิบัติการร่วมกับชาติพันธมิตร เป็นการปฏิบัติการร่วมทางทหารในด้านต่าง ๆ เช่น การฝึก การศึกษา และการพัฒนา ซึ่งในปัจจุบันได้มีการปฏิบัติการร่วมกับชาติพันธมิตรหลายประเทศ ในหลาย ๆ สาขาการปฏิบัติการ ได้แก่ ไทยและมาเลเซียได้มีการจัดกำลังทางเรือ ลาดตระเวนร่วมในบริเวณพื้นที่ พัฒนาร่วม ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ล้อมทับกันทางทะเลอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ยังมีการฝึกร่วมเป็นประจำระหว่าง ชาติพันธมิตร เช่น สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น มาเลเซีย เป็นต้น การดำเนินการเช่นนี้จะเป็นการ เสริมสร้างความเข้าใจอันดีระหว่างกัน และลดปัญหาความตึงเครียดได้ นอกจากนี้กำลังมีการริเริ่มที่จะจัดให้มีการลาดตระเวนร่วม เพื่อแก้ไขปัญหาทางทะเลที่เกิดขึ้น

๒.๕ การพัฒนาประเทศ เป็นการใช้จ่ายกำลังอำนาจของกองทัพด้วยกำลังพลและยุทโธปกรณ์ที่มี อยู่ ให้การสนับสนุนการดำเนินการตามที่รัฐบาลร้องขอ เช่น การก่อสร้างสาธารณูปโภคให้แก่ชุมชนที่อยู่ ห่างไกลความเจริญ การช่วยเหลือ และฟื้นฟูเมื่อเกิดภัยพิบัติ การค้นหาและกู้ภัย การให้ความรู้แก่ประชาชน ในการประกอบอาชีพ ในด้านที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมบำรุง เครื่องจักร เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ทาง อิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ รวมทั้งการดำเนินงานตามโครงการพระราชดำริ เป็นต้น

## ภัยคุกคามทางทะเล

ภัยคุกคามหรืออันตรายต่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่อาจเกิดจากปัญหาในทะเลมีมากมาย ในช่วงที่ยังไม่มีภัยคุกคามอันเด่นชัดต่อความอยู่รอดของประเทศนี้ ภัยคุกคามที่มีผลกระทบผลประโยชน์ของ ชาติที่ร้ายแรงที่สุด โดยจัดอยู่ในระดับของความอยู่รอดของประเทศ คือการที่ เส้นทางคมนาคมทางทะเล (Sea Line Of Communication : SLOC) สายหลักสายเดียวของไทย ที่เชื่อมเมืองท่า สำคัญใน ทะเลจีนใต้ มหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิก ถูกตัดขาด ภัยคุกคามหรืออันตรายต่อ SLOC อาจแบ่งออกได้เป็น ๒ ลักษณะคือ ภัยคุกคามทั่วไปที่ไม่เป็นภัยทางทหาร (Non-Military Threat) และ ภัยคุกคามทางทหาร (Military Threat)

### ๑. ภัยทั่วไปที่ไม่เป็นภัยทางทหาร ประกอบด้วย

๑.๑ เสรีภาพในการใช้ประโยชน์จากทะเลถูกจำกัดจากการออกกฎหมายภายในของรัฐชายฝั่ง เนื่องจากการจรรยาในช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์หนาแน่นมาก ทำให้เกิดความเล็งต่อการเกิด อุบัติเหตุเรือชนกัน ไฟไหม้ เกยตื้น จม ฯลฯ โดยอาจส่งผลให้เกิดน้ำมันรั่วลงทะเลเพราะมีเรือน้ำมันขนาดใหญ่ใช้ช่องแคบนี้มาก รัฐชายฝั่งเกี่ยวข้องจึงพยายามออกกฎระเบียบให้มีการแจ้งล่วงหน้า มีการกำหนด ช่องทางเดินเรือและการเก็บค่าผ่านช่องแคบ แต่บรรดาประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะสหรัฐ ฯ ไม่ยอมตามข้อ เรียกร้องของรัฐชายฝั่ง

โดยอ้างว่าช่องแคบมะละกาเป็น เส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ (International Waterways) และหันไปสนับสนุนการออกกฎระเบียบ โดยสำนักงานทางทะเล

ระหว่างประเทศ (International Maritime Office: IMO) ตามการเรียกร้องของ ประเทศอื่นๆที่เกี่ยวข้อง และอาจออกกฎระเบียบ เพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือ ในช่องแคบมะละกาให้ มากขึ้น เช่นการกำหนดช่องทางเดินเรือ การจำกัดการผ่านเข้า-ออกของเรือสินค้าขนาดเล็กซึ่งมีจำนวนมาก ซึ่งถ้าเรือมีขนาดใหญ่ขึ้นจำนวนเรือเล็กที่ใช้ขนส่งอยู่ก็ย่อมลดลง การห้ามเรือน้ำมันขนาดใหญ่ผ่านช่องแคบจะ ทำให้เรือน้ำมันขนาดระหว่างชั้นน้ำ ๓๐๐,๐๐๐-๓๕๐,๐๐๐ ตัน หมดยาไปเอง เรือใหม่จะมีขนาดระหว่างชั้นน้ำ ระหว่าง ๑๕๐,๐๐๐ - ๒๕๐,๐๐๐ ตัน การแก้ปัญหาอีกทางหนึ่งคือ การสร้างสะพานเศรษฐกิจทางภาคใต้ ตามที่ไทยได้เคยพิจารณาเสนอไปแล้ว

๑.๒ การกระทำเยี่ยงโจรสลัดหรือการปล้นในทะเล เหตุการณ์นี้มักเกิดขึ้นในเวลากลางคืนกับ เรือสินค้าทุกประเภท กลุ่มบุคคลเหล่านี้ จะใช้เรือเล็กความเร็วสูงเข้าทางท้ายเรือสินค้า ที่ต้องลดความเร็ว บริเวณช่องแคบมะละกาและช่องแคบลิงคโพร มีการใช้ปืนยิงให้เรือหยุดบริเวณ ช่องกง-ลูซอน-ไหหลำ การ ปล้นแต่ละครั้งใช้เวลาประมาณ ๓๐ นาที มูลค่าของที่ปล้นไปได้อยู่ระหว่าง ๕,๐๐๐-๑๕,๐๐๐ เหรียญสหรัฐฯ โดยมักเอาเงินสดหรืออุปกรณ์ไฟฟ้า เหตุการณ์ลักษณะนี้เกิดขึ้นทั่วโลกและจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี ในปีพ.ศ. ๒๕๓๗ เกิดขึ้น ๙๒ ครั้ง พ.ศ.๒๕๓๘ เกิดขึ้น ๑๗๐ ครั้ง โดยร้อยละ ๗๕ เกิดในแถบเอเชีย-แปซิฟิก ค่าเสียหายในแต่ละปีอยู่ในเกณฑ์ ๘,๐๐๐-๑๒,๐๐๐ ล้านบาท

ในปี พ.ศ.๒๕๓๕ IMO ได้ตั้ง Regional Piracy Center ขึ้นที่กรุง กัวลาลัมเปอร์ เพื่อเป็นศูนย์ข้อมูลรายงาน และประสานงานกับหน่วยรักษากฎหมายในทะเลของประเทศต่าง ๆ ในปีเดียวกันนั้น ลิงคโพรและอินโดนีเซียได้เริ่มวางระบบ Direct Hotline เริ่มมีการ ลาดตระเวนร่วม และมีข้อตกลงยินยอมให้หน่วยรักษากฎหมายติดตามไล่ติดพันเข้าไปในน่านน้ำของแต่ละ ฝ่าย ขณะเดียวกันมาเลเซียและอินโดนีเซียก็ใช้คณะกรรมการชายแดนของทั้งสองประเทศเป็นกลไกหลักใน การแก้ปัญหา โดยมีการลาดตระเวนร่วมเพื่อปราบปรามการกระทำเยี่ยงโจรสลัด ส่วนญี่ปุ่นก็ได้เพิ่มการ ลาดตระเวนทั้งทางเรือและทางอากาศ สำหรับประเทศสหพันธรัฐรัสเซีย ได้ส่งเรือรบเข้าปราบปรามการกระทำเยี่ยง โจรสลัดด้วยความรุนแรง โดยใช้อาวุธในทุกโอกาสที่ทำได้ ผลการปราบปรามทำให้เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในช่องแคบ มะละกา และบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ออกลดลงมาก แต่กลับมาเพิ่มขึ้น บริเวณทะเลจีนใต้ รวมทั้งบริเวณ ปากอ่าวไทย

ขณะนี้การกระทำเยี่ยงโจรสลัด ยังไม่ทำให้จำนวนเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกา และทะเล จีนี้อัตลดลง และยังไม่ได้ทำให้เรือสินค้าเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ แต่ ปัญหาที่น่าวิตกที่สุดคือในระหว่างที่โจรสลัด ขึ้นไปบนเรือสินค้า โดยเฉพาะเรือน้ำมันขนาดใหญ่ นั้น เรือลำดังกล่าวไม่อยู่ในบังคับ และอาจชนกับเรืออื่น หรือเกยตื้นได้ง่าย ซึ่งอาจทำให้เกิดน้ำมันรั่วลงทะเลจำนวนมาก รวมทั้งเรืออาจจมขวางร่องน้ำในช่องแคบ สำคัญโดยเฉพาะช่องแคบมะละกา อันอาจทำให้ช่องแคบดังกล่าวต้องปิดลงหลายวันหรือหลายสัปดาห์

๑.๓ อุบัติเหตุในทะเลและการขจัดคราบน้ำมัน เนื่องจากการจราจรทางทะเลหนาแน่นขึ้นมาก และจะเพิ่มขึ้นอีกในทศวรรษหน้า จึงทำให้โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเรือชนกัน เรือเกยตื้น เรือไฟไหม้ เรือจม

ฯลฯ มีมากขึ้นในอ่าวไทยและทะเลจีนใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเพิ่มจำนวนและขนาดของเรื่อน้ำมันในอ่าวไทย ซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุน้ำมันรั่วลงทะเลขนาดใหญ่ รัฐบาลจึงควรริบเสริมสร้างขีดความสามารถในการจัดการน้ำมันขนาดใหญ่ และพิจารณาออกกฎหมายและกฎระเบียบในการเดินเรือในน่านน้ำไทยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ฯลฯ เช่น การกำหนดช่องทางเดินเรือให้เรือใหญ่ และการกำหนด ช่องทาง (Gates) ให้เรือเล็กทุกประเภทเดินทางผ่านเข้าออกน่านน้ำไทย รวมทั้งจัดหาเรือกู้ภัยเพื่อรองรับสถานการณ์ดังกล่าว

๑.๔ ภัยธรรมชาติ การระเบิดของภูเขาไฟครากาตาว (Krakatoa) บริเวณช่องแคบซุนดา และภูเขาไฟพินาตูป (Pinatubo) ที่ฟิลิปปินส์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีการเกิดแผ่นดินไหว และพายุไต้ฝุ่น (โดยเฉลี่ยปีละ ๙ ลูก) ซึ่งอาจทำให้เกิดคลื่นขนาดใหญ่ ลมแรงจัดจนเรือแตก เรือจมขวางช่องแคบต่าง ๆ และอาจทำให้การเดินเรือหยุดชะงักในช่วงสั้น ๆ ได้

๑.๕ การกีดกันทางเศรษฐกิจ สถานการณ์ทางการเมืองและเศรษฐกิจของโลกเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วในช่วง ๑๐ ปีที่ผ่านมา ในด้านการเมือง การล่มสลายของลัทธิคอมมิวนิสต์ในยุโรปตะวันออก และสันติภาพใน อินโดจีน จะส่งผลให้ตลาดการค้าและการลงทุนของโลกขยายตัว และมีแนวโน้มที่จะมีการแข่งขันกันมากขึ้น ด้วยทรัพยากรเดิมซึ่งใช้ไปกับการสงครามต่าง ๆ มีโอกาสนำมาใช้ในการเพิ่มผลผลิต แนวโน้มการกีดกันทางการค้าได้ทวีความรุนแรงขึ้นโดยลำดับ ปัจจุบันการใช้มาตรการกีดกันการค้าที่มีใช้ภาษีศุลกากรมีความซับซ้อนมากขึ้น เช่น การเรียกเก็บภาษีต่อต้านการทุ่มตลาด และตอบโต้การอุดหนุน โดยคำนึงถึงแหล่งที่มาของวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตสินค้าชนิดนั้น การกำหนดมาตรฐานสินค้าในระดับที่สูงกว่ามาตรฐานสากล การเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานสินค้า รวมถึงความพยายามที่จะนำข้อกำหนดใหม่ ๆ มาเป็นข้ออ้างในการกีดกันการค้า เช่น การใช้เรื่องสิ่งแวดล้อมและการกำหนดมาตรฐานโรงงานผลิตมาเป็นข้ออ้างในการห้ามนำเข้า เป็นต้น

๑.๖ การลักลอบแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติและการทำลายสภาพแวดล้อมทางทะเล การลักลอบเข้ามาจับสัตว์น้ำในทะเลของไทย ก่อให้เกิดการสูญเสียทรัพยากรธรรมชาติเหล่านั้นไปโดยเปล่าประโยชน์ ส่งผลให้อุตสาหกรรมประมงของประเทศลดลง การรั่วไหลของแท่นขุดเจาะน้ำมัน ก๊าซพิษ อาจก่อให้เกิดปัญหาหมอกควันในทะเล การรั่วไหลของน้ำมันจากเรือ อุบัติเหตุเรือชนกัน กิจกรรมขนถ่ายน้ำมันที่ทำเรือเรือโดยสาร การลักลอบทิ้งสารพิษลงในทะเล และการปล่อยของเสียจากเรือลงในทะเล

## ๒. ภัยทางทหาร ประกอบด้วย

๒.๑ ผู้ก่อการร้ายหรือคู่กรณีในการขัดแย้งด้วยกำลังทหารใช้หรือคุกคามว่าจะใช้ทุ่นระเบิด ทุ่นระเบิดเป็นภัยคุกคามอันร้ายแรงต่อเส้นทางคมนาคมทางทะเลในภูมิภาคนี้เพราะส่วนใหญ่ความลึกของน้ำน้อยเหมาะแก่การใช้ทุ่นระเบิดทุกประเภท ในช่วง ๔ ปีที่ผ่านมา ประเทศที่มีขีดความสามารถในการวางทุ่นระเบิดได้เพิ่มจำนวนขึ้นถึง ๔๘ ประเทศแล้ว หรือเป็นการเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๔๑ หากในกรณีที่เกิดสงครามบริเวณคาบสมุทรเกาหลีและในตะวันออกกลาง คู่กรณีอาจวางทุ่นระเบิดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อขัดขวางหรือหน่วงเหนี่ยวการส่งกำลังรบ และอาวุธยุทโธปกรณ์ของพันธมิตรโดยเฉพาะสหรัฐฯ การทำลายสนามทุ่นระเบิดอาจใช้เวลาเพียงไม่กี่สัปดาห์ ถ้ามิตรประเทศร่วมมือกัน แต่ถ้ามีเรือขนาดใหญ่จมขวางร่อง

น้ำแคบ ๆ ก็อาจใช้เวลากู้เรือหรือทำลายเรือนาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอ่าวไทยตอนบนซึ่งมีลักษณะเป็นก้นถ้ำ และมีน้ำตื้น เหมาะแก่การถูกก่อวินาศกรรมด้วยการวางทุ่นระเบิด ปิดทางเข้า-ออกท่าเรือ และ/หรือปากแม่น้ำ จะทำให้การคมนาคมทางทะเลของประเทศหยุดชะงัก เรือสินค้าไม่อาจผ่านเข้าออกได้ตามปกติ ส่งผลให้การดำเนินกิจกรรมทางทะเลต้องหยุดชะงักด้วยเช่นกัน หรืออาจต้องมีการใช้จ่ายสูงขึ้น ซึ่งจะนำมาซึ่งความเดือดร้อนต่อประชาชนทั้งประเทศ

๒.๒ ประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ปฏิบัติมาตรการขัดขวางการคมนาคมทางทะเล ประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีขีดความสามารถในการขัดขวางการเดินทางเรือผ่านช่องแคบ ฯลฯ แต่อยู่ในเกณฑ์ต่ำ ทุกประเทศในภูมิภาคนี้ต้องพึ่งการขนส่งทางทะเลมากกว่าร้อยละ ๕๐ ของการนำเข้า และส่งออกสินค้าในเชิงปริมาณ จึงไม่น่ามีเหตุผลเพียงพอที่จะขัดขวางเส้นทางคมนาคมทางเรือ หากมีประเทศใดประเทศหนึ่งลงมือขัดขวางเส้นทางเดินเรือ ก็อาจถูกตอบโต้ทั้งทางการทูต การค้า และการทหารจากบรรดาประเทศทั้งในและนอกภูมิภาคที่ได้รับผลกระทบอย่างร้ายแรง

๒.๓ การขัดแย้งด้วยกำลังระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การขัดแย้งด้วยกำลังทหาร ระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วยกัน อาจเกิดจากปัญหาการแย่งชิงดินแดนหรือเกาะต่าง ๆ การใช้กำลังโจมตีทำลายฐานขูดเจาะน้ำมัน และ ก๊าซธรรมชาติในทะเล เรือสำรวจน้ำมัน ฯลฯ ผลกระทบจากเหตุการณ์ดังกล่าว อาจทำให้เสถียรภาพและความมั่นคงของการดำเนินกิจกรรม ที่เกี่ยวกับทะเลรวมทั้งการคมนาคมในอ่าวไทย และทะเลจีนใต้ ตลอดจนทะเลอันดามัน รวมทั้งช่องแคบมะละกาเกิดปัญหาไม่สามารถใช้งานได้ตามปกติ เหตุการณ์ทั้งสองอาจลุกลามและบานปลายขึ้นได้หากผู้ถูกรุกรานร้องขอความช่วยเหลือจากประชาคมโลก โดยเฉพาะสหรัฐฯ อาจส่งกำลังรบทางเรือเข้ามาในทะเลจีนใต้ เพื่อคุ้มครองเส้นทางเดินเรือ จนอาจเกิดการปะทะกัน

### **จุดอ่อนในการป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล**

จุดอ่อนในการป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล หมายถึง สิ่งที่มีความสำคัญและมีความยากลำบาก รวมทั้งมีความละเอียดอ่อน ในการให้ความคุ้มครองป้องกัน เพื่อให้เกิดผลสำเร็จในการดำเนินการป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล จุดอ่อนดังกล่าวนี้ ประกอบด้วย โครงการอุตสาหกรรมชายฝั่งทะเล แทนขูดเจาะก๊าซธรรมชาติ/น้ำมัน ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมทางระบบนิเวศวิทยา การประมง ที่ตั้งหน่วยทหาร ฐานทัพ ท่าเรือ มีรายละเอียดแบ่งออกได้ดังนี้

๑. การที่โรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ปล่อยสารพิษที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ ประเภทต่าง ๆ เช่น สารอะคริลไนทริล เบนซิน โทลูอิน ไฮโดรเจนซัลไฟด์ กรดอะซิติก สไตรีน สารที่เป็นพิษเหล่านี้เมื่อสูดดมจะมีอาการระคายเคืองของระบบทางเดินหายใจ ปวดศีรษะ แสบจุก แขนงหน้าอก หายใจไม่ออก และเกิดผื่นคันที่ผิวหนัง ทำให้พนักงานและประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง ต้องประสบกับสารพิษต่าง ๆ ดังกล่าวเป็นอันตรายต่อสุขภาพและการดำรงชีวิต อาจเกิดการประท้วง หรือการก่อความไม่สงบขึ้นได้โดยง่าย

๒. การรั่วไหลของแท่นขุดเจาะน้ำมัน ก๊าซพิษ อาจก่อให้เกิดปัญหามลภาวะในทะเล การรั่วไหลของน้ำมันจากเรือ อุบัติเหตุเรือชนกัน กิจกรรมขนถ่ายน้ำมันที่ท่าเรือ เรือโดยสาร การลักลอบทิ้งสารพิษลงในทะเล และการปล่อยของเสียจากเรือลงในทะเล การลักลอบเข้ามาจับสัตว์น้ำในทะเลของไทย ก่อให้เกิดการสูญเสียทรัพยากรธรรมชาติเหล่านั้นไปโดยเปล่าประโยชน์ ส่งผลให้อุตสาหกรรมการประมงของประเทศลดลง

๓. แนวชายฝั่งทะเล เป็นแหล่งรวมทรัพยากรที่มีค่าของไทย ในการรักษาไว้ซึ่งระบบนิเวศวิทยาชายฝั่งทะเล ซึ่งประกอบด้วย ชายฝั่งทะเล หาดทราย ขอบฝั่ง แนวปะการัง ป่าชายเลน ความเสียหายของแนวชายฝั่งทะเลนี้ เกิดจาก ๒ สาเหตุ คือ เกิดจากอิทธิพลทางธรรมชาติ และเกิดจากการกระทำของมนุษย์ เช่น การใช้เครื่องมือทำประมงผิดกฎหมาย การลักลอบทำประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ การจับปลานอกฤดู การระเบิดปลา การใช้อวนลาก อวนรุน มนุษย์เก็บของทะเลเพื่อการค้า การทิ้งสมอเรือ การเหยียบฝั่งแนวปะการัง การทิ้งขยะมูลฝอย การระบายน้ำทิ้ง น้ำเสีย จากโรงงานอุตสาหกรรม โดยขาดการบำบัด การลักลอบตัดไม้ป่าชายเลน ทำให้อุตสาหกรรมการประมง และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีรายได้ลดลง

๔. การแทรกซึมทางทะเลด้วยการใช้เรือผิวหนัง ลักลอบส่งคน และยุทโธปกรณ์ เข้ามาก่อวินาศกรรม โรงงานอุตสาหกรรม ฐานที่ตั้ง ท่าเรือฐานทัพที่สำคัญ และสนับสนุนการก่อการร้าย

๕. การโจมตีพื้นที่สำคัญด้วยการใช้เรือผิวหนังระดมยิงฝั่ง เพื่อลดขีดความสามารถในการปฏิบัติการทางทหาร และทางเศรษฐกิจ

๖. การวางทุ่นระเบิดในทางรุกของข้าศึก เพื่อขัดขวางการใช้ทะเล และปิดอ่าวเพื่อตัดเส้นทางลำเลียงขนส่งของไทย นอกจากนี้ปัจจัยความล่าช้าที่เกิดจากไทยเองคือ ผลกระทบต่อการวางทุ่นระเบิดในทางรับของกองทัพเรือ เพื่อป้องกันทะเลอาณาเขต พื้นที่ชายฝั่งเป็นสิ่งที่ต้องเตรียมการให้พร้อมที่จะเผชิญกับภัยทางทะเลจากข้าศึก

๗. การยกพลขึ้นบกของข้าศึก เพื่อการโจมตีโฉบฉวย หรือยึดหัวหาด เพื่อการปฏิบัติการทางทหารอย่างอื่นๆ

การดำเนินกิจกรรมทางทะเลต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนแต่เป็นจุดอ่อนในด้านการให้ความคุ้มครองและป้องกันแทบทั้งสิ้น เนื่องมาจากพื้นที่อันกว้างใหญ่ทางทะเลทั้งทางด้านอ่าวไทยและด้านทะเลอันดามัน จำนวนของกิจกรรมทางทะเลที่มีมากขึ้นตามการขยายตัวของเศรษฐกิจ ประกอบกับการมีอิสระเสรีในการประกอบอาชีพของประชาชน ทำให้การให้ความคุ้มครองและป้องกันการดำเนินกิจกรรมทางทะเลเหล่านี้ ต้องอาศัยทั้งกำลังพลและเครื่องมือในการปฏิบัติงานที่ทันสมัย มีระบบควบคุมและสั่งการที่มีประสิทธิภาพสามารถสนองตอบความต้องการ ในการให้ความคุ้มครองป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล รวมทั้งการให้ความช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ ได้ทันทั่วถึง ตามสถานภาพของหน่วยที่ปฏิบัติหน้าที่ในการป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลในปัจจุบันยังมีไม่เพียงพอ ทั้งจำนวนกำลังพลและจำนวนอุปกรณ์ หากได้มีการพิจารณาให้การสนับสนุน การเพิ่มประสิทธิภาพของหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลให้มากกว่าเดิม ย่อมเป็นที่คาดหวังว่าผลประโยชน์ของชาติทางทะเลย่อมตกอยู่กับประชาชนของประเทศทั้งที่อยู่ในประเทศและที่มีผลประโยชน์อยู่ในต่างประเทศอย่างแน่นอน

## บทที่ ๔

หน่วยงานในการป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

### (Organization in Defending Thai Maritime Interests)

ในยุคนี้ประเทศไทยประสบปัญหาวิกฤติทางเศรษฐกิจ ทำให้ต้องเร่งพัฒนาและระดมการผลิตเพื่อการส่งออก เพื่อให้มีรายได้เข้าประเทศ รายได้ที่สำคัญส่วนใหญ่มาจากการค้าทางทะเล ทั้งสินค้าเข้าและออกของไทยใช้การขนส่งทางทะเลถึงกว่าร้อยละ ๙๕ ในเชิงปริมาณ แต่เรือสินค้าไทยสามารถขนส่งได้เพียงร้อยละ ๑๐ เท่านั้น ทำให้ประเทศต้องสูญเสียค่าขนส่งทางเรือปีละกว่า ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ปัจจุบัน **พื้นที่ผลประโยชน์ทางยุทธศาสตร์ (Area of Strategic Interest)** ของไทยได้ขยายตัวออกไปมากกว่าเดิมหลายร้อยเท่าตัว โดยประกอบด้วยทะเลอาณาเขต ๑๒ ไมล์ทะเล เขตเศรษฐกิจจำเพาะ ๒๐๐ ไมล์ทะเล ทะเลจีนใต้ ทะเลอันดามัน พื้นที่ทำการประมงทั้งในและนอกน่านน้ำไทย เรือประมงขนาดใหญ่ของไทยได้ไปทำการประมงไกลถึงฝั่งตะวันออกของทวีปแอฟริกา มหาสมุทรอินเดีย ทะเลจีนใต้ และมหาสมุทรแปซิฟิกตอนใต้บริเวณทางเหนือของประเทศออสเตรเลีย ทำรายได้เข้าประเทศจำนวนมหาศาล นอกจากนี้โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกที่ทั้งภาครัฐและเอกชนได้ลงทุนพัฒนาจำนวนหลายแสนล้านบาท ฐานอุตสาหกรรมชาติและท่าส่งก๊าซในทะเล รวมทั้งเส้นทางคมนาคมทางทะเลติดต่อกับประเทศคู่ค้าสำคัญของไทยคือ สหรัฐฯ สหภาพ ยุโรป ญี่ปุ่น อาเซียน และประเทศตะวันออกกลางจำเป็นต้องได้รับการคุ้มครองความปลอดภัยในการดำเนินกิจการ ในขณะที่เกี่ยวกับการอ้างกรรมสิทธิ์เหนือหมู่เกาะต่าง ๆ ในทะเลจีนใต้ และปัญหาการล้อมทับกันของเขตเศรษฐกิจจำเพาะหลายแห่ง ก็ยังไม่มีที่ทำว่าจะคลี่คลายลงได้ ซึ่งถ้ามีการใช้กำลังในการตัดสินปัญหาอันเมื่อใด ก็อาจส่งผลกระทบอย่างร้ายแรง ต่อเส้นทางคมนาคมสายหลักสายเดียวของประเทศ ที่ต้องผ่านใกล้บริเวณพื้นที่ที่เป็นปัญหาขัดแย้ง อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ดังนั้นการแสวงประโยชน์จากทะเลที่เพิ่มจำนวนมากขึ้น ความต้องการเสรีภาพในการใช้ทะเลเพื่อการขยายขีดความสามารถในการค้าทางทะเลที่สูงขึ้น จะเป็นตัวแปรในการก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ เช่น ปัญหาในเรื่องของการออกกฎหมายของรัฐชายฝั่งตามกฎหมายทะเลและกฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อมาบังคับเรือที่จะแล่นผ่านทะเลอาณาเขต ปัญหาอาณาเขตทางทะเลที่เหลื่อมทับกัน ปัญหาการแย่งชิงผลประโยชน์และทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาการเสริมสร้างกำลังทางทหาร/กำลังทางเรือของประเทศในภูมิภาค และการนำเทคโนโลยีมาใช้งานทางทหาร ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ เป็นสิ่งท้าทายทางทหารที่มีผลต่อความมั่นคงของชาติทั้งสิ้น

#### หน่วยงานในการดำเนินการกักกันภัยทั่วไปที่ไม่ใช่ภัยทางทหาร

ตามที่ได้กล่าวแล้วว่า ภัยทั่วไปที่ไม่ใช่ทางทหาร ส่วนใหญ่ได้แก่ การรักษากฎหมายในทะเล การช่วยเหลือภัยในทะเล เป็นต้น ประเทศไทยได้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวหลายฉบับ โดยที่แต่



ฉบับนี้ได้มอบอำนาจความรับผิดชอบในการปราบปรามและรักษากฎหมายในทะเลแตกต่างกันออกไป นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเลหลายหน่วยงาน ได้แก่

๑. **สภาความมั่นคงแห่งชาติ** ซึ่งเป็นที่ปรึกษาของนายกรัฐมนตรีในกิจกรรมทั้งปวงที่เกี่ยวกับความมั่นคงแห่งชาติ และเสนอแนะนโยบาย เพื่อแก้ปัญหาทางด้านความมั่นคงทุกด้าน รวมทั้งทางด้านทะเล สภาความมั่นคงแห่งชาติ นอกจากจะดำเนินการกับภัยทั่วไปที่ไม่ใช่ภัยทางทหารแล้ว ยังต้องดำเนินการกับภัยที่เป็นภัยทางทหารด้วย สภาความมั่นคงแห่งชาติมีเลขาธิการเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ ประกอบด้วยสมาชิก ๗ ท่าน ได้แก่

นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงต่าง ๆ ได้แก่ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ เลขาธิการฯ โดยมีผู้บัญชาการทหารสูงสุด และผู้บัญชาการเหล่าทัพพร้อมเป็นผู้ให้คำแนะนำด้วย

๒. **กองบังคับการตำรวจน้ำ** มีหน้าที่ปฏิบัติภารกิจของกรมตำรวจในทะเล ซึ่งเป็นเรื่องการรักษากฎหมายในทะเล รักษาสวัสดิภาพของประชาชน ช่วยเหลือกู้ภัย ตลอดจนรักษาอธิปไตยและความมั่นคงของชาติ นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในการรักษากฎหมายอาญา การสืบสวนหาข่าวทางทะเลและการปราบปรามจับกุมทางทะเล โดยอำนาจหน้าที่ของตำรวจน้ำเป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ทำหน้าที่ในการสืบสวนควบคุม จับกุมในคดีซึ่งรัฐเป็นผู้เสียหาย ซึ่งเป็นขั้นตอนหนึ่งในขบวนการยุติธรรม ทั้งนี้ตำรวจน้ำมีอำนาจในทะเลอาณาเขตเท่านั้น

กองบังคับการตำรวจน้ำแบ่งหน่วยงานทางทะเล เป็น ๕ กองบังคับการ ๒๓ หน่วย ด้านอ่าวไทย ๔ กองบังคับการ และในทะเลอันดามัน ๑ กองบังคับการ มีกำลังพลประมาณ ๒,๖๐๐ คน โดยเป็นเจ้าของที่ปฏิบัติการในเรือ และในทะเล ๑,๔๐๐ คน มีเรือจำนวน ๒๑๓ ลำ เป็นเรือปฏิบัติการในทะเล ๑๑๔ ลำ เรือปฏิบัติการชายฝั่ง/ในลำน้ำ ๓๙ ลำ และเรืออื่น ๆ จำนวน ๖๐ ลำ มีพื้นที่รับผิดชอบในทะเลประมาณ ๑ แสนตารางกิโลเมตร ซึ่งพื้นที่ปฏิบัติการทั้งในอ่าวไทย และในทะเลอันดามัน

๓. **กรมประมง** มีหน้าที่ควบคุมการประมงให้เป็นไปตามมาตรการอนุรักษ์สัตว์น้ำ โดยมีภารกิจที่ค่อนข้างจะหลากหลาย ได้แก่ การศึกษา วิจัย ค้นคว้า ทดลอง อันเป็นงานด้านวิชาการ การตรวจตราจับกุมทางด้านการบังคับใช้กฎหมาย การตรวจสอบคุณภาพสินค้าสัตว์น้ำที่จะส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ การเจรจาการค้าต่างประเทศ รวมทั้งการไถ่ถอนเรือประมงที่ถูกจับในต่างประเทศ นอกจากนี้ยังมีภารกิจในการส่งเสริมการประมงรวมทั้งการอนุรักษ์ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม ซึ่งปัจจุบันกำลังมีปัญหาเกี่ยวกับเรื่องสัตว์น้ำมีปริมาณน้อยลง และปัญหาเกี่ยวกับมลพิษในทะเล ทั้งนี้กรมประมงได้ดำเนินการแก้ไข โดยจัดสร้างปะการังเทียมขึ้น พร้อมกันนั้นก็ได้กำหนดแนวทางและมาตรการขึ้นมาเรียกว่า **โครงการฟื้นฟูทะเลไทย** โดยจะจัดการทรัพยากรให้มีสัตว์น้ำอุดมสมบูรณ์ มีสิ่งแวดล้อมที่จะอำนวยให้สัตว์น้ำขยายแพร่พันธุ์ได้ มีการจำกัดการเข้ามาสู่ระบบการประมง นอกจากนี้ก็มีการผลักดันให้ออกไปทำประมงในน่านน้ำสากลและกำหนดเขตสิทธิประมงชายฝั่งสำหรับเรือขนาดเล็ก รวมทั้งควบคุมดูแลไม่ให้ประมงไทยออกไปทำความผิดในทะเล กรมประมงมีหน่วยงานทางด้านอ่าวไทย ๖ แห่ง และด้านทะเลอันดามัน ๓ แห่ง

๔. **กรมเจ้าท่า** มีหน้าที่ควบคุมตรวจการเดินเรือและการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและระหว่างประเทศ ป้องกันและปราบปรามการละเมิดการเดินเรือในน่านน้ำไทย การรักษาสีงแวดล้อมในทะเลและกฎหมายข้อบังคับที่กรมเจ้าท่าเป็นผู้รักษาการ กรมเจ้าท่ามีงานแบ่งเป็น ๒ ลักษณะ คือ งานลักษณะการควบคุมปราบปรามและงานทางด้านการพัฒนา มีสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคและภูมิภาคสาขาประจำอยู่ในแต่ละจังหวัด ที่อยู่ติดกับริมฝั่งชายทะเลและแม่น้ำ จำนวน ๔ สำนักงาน แบ่งเป็น ๑๑ หน่วยงาน มีที่ตั้งอยู่บริเวณอ่าวไทย ๓ สำนักงาน และทะเลอันดามัน ๑ สำนักงาน ทั้งนี้จะแบ่งงานออกเป็น ๔ ด้าน ได้แก่

๔.๑ งานทางน้ำและสิ่งอำนวยความสะดวกทางน้ำ ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับการจัด ดูแลเรื่องแพเรือ การรักษาแนวขอบฝั่ง การจราจรทางน้ำ งานก่อสร้างท่าเทียบเรือ อุปกรณ์ประจำเรือ ตลอดจนการขุดลอกร่องน้ำ

๔.๒ งานด้านเรือและยานพาหนะ ซึ่งเป็นเรื่องการควบคุม ตรวจตราการจดทะเบียนเรือ การออกใบอนุญาตใช้เรือ การรับรองความปลอดภัยของเรือต่าง ๆ รวมทั้งการพัฒนาตักองเรือพาณิชย์

๔.๓ งานด้านบุคลากร ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับการออกประกาศนียบัตร การทำสัญญาคนประจำเรือ สัญญาลูกเรือ ตลอดจนการให้ความรู้และอบรม รวมทั้งการผลิตบุคลากรประจำเรือทุกระดับชั้น

๔.๔ งานด้านสิ่งแวดล้อมทางน้ำ ทั้งทางด้านแม่น้ำ ลำคลอง และทะเลอาณาเขต ทั้งนี้ได้ดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์และจัดหาเรือเพื่อพัฒนาร่องน้ำด้วย

กรมเจ้าท่ามีกฎหมายที่ต้องดูแลรับผิดชอบอยู่ ๓ ฉบับ ได้แก่ **พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.๒๕๖๕ พ.ร.บ.เรือไทย พ.ศ.๒๕๔๑ และ พ.ร.บ.ป้องกันเรือโดนกัน** โดยกฎหมายที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ก็คือ พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย ซึ่งกรมเจ้าท่าต้องดูแลในเรื่อง เรือ การจดทะเบียนเรือ การดูแลควบคุมใบอนุญาตใช้เรือและประกาศนียบัตรของผู้ใช้เรือทั้งนี้กรมเจ้าท่าได้มอบอำนาจให้กับหน่วยงานต่างๆ เช่น กรมศุลกากร กรมป่าไม้ รวมทั้งกองทัพเรือด้วย ส่วน พ.ร.บ. เรือไทยนั้น ก็ได้มีการกำหนดมอบอำนาจให้กับเจ้าหน้าที่นายทหารสัญญาบัตรด้วยเช่นกันที่สามารถทำหน้าที่ในการจับหรือค้นได้ในฐานะเดียวกับพนักงานปกครอง หรือนายตำรวจชั้นผู้ใหญ่ ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าทั้งทางด้านกฎหมายและในทางปฏิบัติ กรมเจ้าท่าได้ขอความร่วมมือจากหน่วยงานอื่นที่จะช่วยดำเนินการให้ สำหรับการประกาศเขตต่อเนื่อง เมื่อ วันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๓๘ ที่ผ่านมาได้มีการแก้ไขกฎหมายของกรมเจ้าท่า โดยให้กรมเจ้าท่าเป็นผู้รับแจ้งเพื่อกระจายข่าวไปให้ผู้ที่เกี่ยวข้องคือ กรมศุลกากร กองตำรวจน้ำ และกองทัพเรือดำเนินการต่อการกระทำผิดของเรือที่เข้ามา

๕. **กรมศุลกากร** เป็นหน่วยงานหนึ่งในกระทรวงการคลัง มีอำนาจหน้าที่จัดเก็บภาษีและส่งเสริมการส่งออก ตลอดจนการป้องกันและปราบปรามการลักลอบหนีภาษีศุลกากร โดยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบในเรื่องการป้องกันปราบปรามการลักลอบหนีภาษีศุลกากร คือ สำนักสืบสวนและปราบปราม กรมศุลกากร และมีฝ่ายปราบปรามทางทะเลเป็นหน่วยงานในสังกัดของสำนักสืบสวนและปราบปราม ซึ่งแบ่งหน่วยปราบปรามออกเป็น ๔ หน่วยงาน คือ **หน่วยปราบปรามทางด้านอ่าวไทย** จำนวน ๖ หน่วยงาน และ **หน่วยปราบปราม**

**ทางด้านทะเลอันดามัน** จำนวน ๓ หน่วยงาน ซึ่งรวมทั้ง ๒ ฝั่ง มีเรือทั้งหมด ๖๘ ลำ เป็นเรือออกทะเลเล็กได้ ๑๕ ลำ มีเจ้าหน้าที่ทั้งหมด ๖๖ นาย และมีเจ้าหน้าที่ประจำเรือ ๑๕๒ นาย

๖. **กองทัพเรือ** มีภารกิจในการป้องกันประเทศจากภัยคุกคามทางทะเล คุ่มครองและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล การช่วยเหลือประชาชนที่ประสบภัยพิบัติต่าง ๆ และกิจอื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาล ในด้านการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดในทะเล หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง กองทัพเรือได้รับมอบหมายให้ดำเนินการกับภัยคุกคามทั้งที่ไม่ใช่ภัยคุกคามทางทหารและที่เป็นภัยคุกคามทางทหาร กล่าวคือ **กองทัพเรือต้องทำหน้าที่ เป็นทั้งหน่วยยามฝั่ง (Coast Guard) และทำหน้าที่ ป้องกันประเทศไปพร้อม ๆ กันด้วย** ทำให้ต้องกระจายกำลังซึ่งมีอยู่จำกัดออกไปอีก โดยมิได้รับการสนับสนุนงบประมาณเพิ่มเติม ซึ่งมีผลโดยตรงถึงความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่การป้องกันประเทศ อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ในการนี้ กองทัพเรือได้มอบหมายให้ **กองเรือป้องกันฝั่ง** ซึ่งมีหน้าที่หลักในการรักษากฎหมายในทะเลและชายฝั่ง แบ่งพื้นที่ความรับผิดชอบออกได้เป็น ๓ เขต (กองเรือป้องกันฝั่งเขตที่ ๑ มีที่ตั้งอยู่ที่ฐานทัพเรือสัตหีบ กองเรือป้องกันฝั่งเขตที่ ๒ มีที่ตั้งอยู่ที่ฐานทัพเรือสงขลา และกองเรือป้องกันฝั่งเขตที่ ๓ มีที่ตั้งอยู่ที่ฐานทัพเรือพังงา) เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการรักษากฎหมายในทะเล ซึ่งกองทัพเรือได้รับมอบอำนาจหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานรักษากฎหมายถึง ๒๙ ฉบับ รวมทั้งกฎหมายหลัก คือ พ.ร.บ.ให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำความผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ.๒๕๓๐ (เพิ่มเติมฉบับที่ ๔ พ.ศ.๒๕๓๔) ซึ่งจากกฎหมายทั้งหมดสามารถแยกออกได้เป็น ๗ สาขา คือ การลักลอบเข้าออกของคนและสินค้า การลักลอบค้ายาเสพติด การประมง ศุลกากร ป่าไม้ การกระทำเยี่ยงโจรสลัด และโบราณวัตถุ

กองทัพเรือจัดว่ามีความพร้อมในการรักษากฎหมายในทะเลค่อนข้างมาก เมื่อพิจารณาทางด้านความพร้อมโดยทั่วไป กองทัพเรือก็มีความพร้อมทั้งทางด้านองค์วัสดุ องค์กรบุคคลและระบบการบริหารงาน กล่าวคือ ทางด้านองค์วัสดุ กองทัพเรือมีความพร้อมทั้งในเรื่อง เรือ อากาศยาน และอุปกรณ์ต่าง ๆ ส่วนทางด้านองค์บุคคล กองทัพเรือมีการฝึกและการจัดทำคู่มือสำหรับการปฏิบัติ รวมทั้งมีชุดหาข่าว และยังมีนายทหารพระธรรมนูญคอยให้คำแนะนำทางด้านกฎหมาย ในขณะที่ทางด้านระบบบริหารนั้นกองทัพเรือก็มีระบบ **C<sup>3</sup>I (Command Control Communication and Intelligence)** ทำหน้าที่บังคับบัญชา ควบคุม ติดต่อสื่อสาร สั่งการ และการข่าว สำหรับการปฏิบัติ นอกจากนี้หากจะพิจารณาทางด้านความพร้อมโดยเฉพาะกองทัพเรือก็พร้อมที่จะปฏิบัติได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง การป้องกันและปราบปรามการลักลอบค้าน้ำมันในทะเล (น้ำมันเถื่อน) เรื่องการขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน (คราบน้ำมัน) เรื่องการคุ้มครองเรือประมง เรื่องการกระทำเยี่ยงโจรสลัด และปราบปรามยาเสพติด

สำหรับนโยบายเพื่อรักษาผลประโยชน์ของชาติด้านทะเลนั้น รัฐบาลได้มอบนโยบายและกำหนดให้ กองทัพเรือเป็นหน่วยงานหลักขึ้นตรงกับสภาความมั่นคงแห่งชาติ รับผิดชอบบริหารงาน **“ศูนย์ประสานงานและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล”** ซึ่งเกี่ยวข้องกับการรักษากฎหมายในทะเล การ

วางแผนและประสานงานกับหน่วยต่าง ๆ อย่างใกล้ชิด การจัดให้มีหน่วยเฉพาะกิจอย่างเหมาะสม เพื่อให้มีการปราบปรามการกระทำความผิดบางอย่างในทะเล การช่วยเหลือผู้ประสบภัย การคุ้มครองความปลอดภัย และสวัสดิภาพของประชาชน ตลอดจนการควบคุมดูแลการเข้ามาของเรือท่องเที่ยวทั้งในเรื่องตัวบุคคล และการกระทำผิดที่อาจแอบแฝงมากับการท่องเที่ยว

๗. **หน่วยงานอื่น ๆ** ส่วนราชการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษากฎหมายในทะเลและกิจกรรมทางทะเล ได้แก่ สำนักข่าวกรองแห่งชาติ สำนักงานอัยการสูงสุด สำนักงานป้องกันและปราบปรามยาเสพติดให้โทษ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ กรมควบคุมมลพิษ กรมป่าไม้ กรมศิลปากร กรมทรัพยากรธรณี กรมสรรพสามิต กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม และกระทรวงมหาดไทย

๘. **พื้นที่ปฏิบัติการ** พื้นที่ปฏิบัติการในการรักษากฎหมายในทะเลทั้งด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน มีขอบเขตความรับผิดชอบอยู่ภายในทะเลอาณาเขต (๑๒ ไมล์ทะเลจากชายฝั่ง) ขยายการปฏิบัติไปถึงเขตต่อเนื่อง เขตไหล่ทวีป/เขตเศรษฐกิจจำเพาะและในทะเลหลวงได้ ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายฉบับ ซึ่ง มีหน่วยรับผิดชอบตามพื้นที่ทางทะเลดังนี้

หน่วย	ทะเลอาณาเขต	เขตต่อเนื่อง	เขตไหล่ทวีป/เขตเศรษฐกิจจำเพาะ	ทะเลหลวง
กองทัพเรือ	/	/	/	/
ตำรวจน้ำ	/	/	-	-
กรมศุลกากร	/	/	-	-
กรมเจ้าท่า	/	/	-	-
กรมประมง	/	/	/	-

**หมายเหตุ** ประเทศไทยได้ประกาศเขตต่อเนื่องแล้ว แต่ยังไม่มีความคุ้มครองผู้ปฏิบัติงาน (ขณะนี้กำลังอยู่ในระหว่างการพิจารณา)

### หน่วยงานที่ดำเนินการกักกันภัยทางทหาร

หน่วยงานที่ดำเนินการกักกันภัยทางทหารในทะเล ได้แก่กองทัพเรือ ซึ่งได้กำหนดหน่วยงาน และขอบเขตการรับผิดชอบทั้งในทะเลและชายฝั่ง กำลังทางเรือที่ออกปฏิบัติการ ประกอบด้วยเรือประเภทต่าง ๆ ประมาณ ๒๐๐ ลำ และอากาศยานประมาณ ๖๐ เครื่อง กำลังจากหน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน และกำลังจากหน่วยบัญชาการต่อสู้อากาศยานและรักษาฝั่ง กำลังเหล่านี้จะหมุนเวียนไปปฏิบัติงาน ตาม **กองเรือภาค** ซึ่งมีอยู่ด้วยกันรวม ๓ ภาค หน้าที่หลักของกองเรือภาค คือการป้องกันประเทศ (กองเรือภาคที่ ๑ มีที่ตั้งอยู่ที่ ฐานทัพเรือสัตหีบ กองเรือภาคที่ ๒ มีที่ตั้งอยู่ที่ฐานทัพเรือสงขลา และกองเรือภาคที่ ๓ มีที่ตั้งอยู่ที่ ฐานทัพเรือพังงา) ซึ่งทุกหน่วยงานดังกล่าวยังมีกิจที่จะให้การสนับสนุนในการพัฒนาประเทศโดยรวมอีกด้วย

## บทที่ ๕

### บทบาทและหน้าที่ของกองทัพเรือ

## (Roles And Functions Of The Navy)

ประวัติกำลังรบของกองทัพเรือ

กำลังรบทางเรือของไทย มีกำเนิดควบคู่มากับการสร้างอาณาจักรไทย เริ่มตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัยเป็นราชธานีในสมัยนั้นส่วนใหญ่เป็นการรบในลำน้ำ ต่อมาในสมัยกรุงศรีอยุธยาในรัชสมัยของสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ ได้เริ่มมีการใช้เรือใบสำหรับการรบทางทะเล โดยยกไปตีเมืองมะละกา เมื่อ พ.ศ.๑๙๙๘ และใน พ.ศ.๒๐๓๑ พม่าได้ยกทัพมารุกรานกรุงศรีอยุธยา ชาวไทยจึงได้ใช้เรือเล็ก (พายเรือแจว) ที่ใช้กันอยู่ในแม่น้ำลำคลองมาใช้ในการรบกับพม่า ซึ่งต่อมาก็ได้สร้างเป็นเรือรบในลำน้ำขึ้นอีกชนิดหนึ่งเป็นการถาวร ปรากฏว่าในสมัยนั้นกองทัพไทยมิได้มีการแบ่งแยกออกเป็นกองทัพบกและกองทัพเรือดังเช่นปัจจุบัน เมื่อยุทธนาวีไปทางบกเพื่อทำสงครามก็เรียกว่า **ทัพบก** หากยุทธนาวีไปทางเรือก็เรียกว่า **ทัพเรือ** การจัดระเบียบการปกครองบังคับบัญชาของกองทัพไทยในยามปกติสมัยนั้นยังไม่มีแบบแผนที่แน่นอน ในยามสงครามได้ใช้ทหาร **ทัพบก** และ **ทัพเรือ** รวม ๆ กันไป

ในสมัยโบราณนั้น ไม่มีกองทัพประจำการเหมือนอย่างในปัจจุบันนี้ ผู้ที่จะเข้ามาเป็นทหาร ได้แก่ บรรดาชายฉกรรจ์ที่เกณฑ์มารับราชการตามจำนวนที่ต้องการชั่วระยะเวลาสั้น ๆ โดยผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกัน เรียกว่า **เข้าเวร** และจัดให้ขึ้นในสังกัดเจ้านายตามหมู่ตามเหล่าของตน มีกรมพระสุรัสวดีเป็นผู้ควบคุมการบัญชาพลทั้งหมดของประเทศในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ ๔) แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ทหารเรือมีอยู่ ๒ หน่วย คือ ทหารเรือวังหน้า ขึ้นอยู่ในความปกครองบังคับบัญชาของพระบาทสมเด็จพระปิ่นเกล้าเจ้าอยู่หัว แห่งหนึ่งกับทหารมະรินสำหรับเรือรบขึ้นอยู่ในบังคับบัญชาของเจ้าพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง) ที่สมุหพระกลาโหมอีกแห่งหนึ่ง ในสมัยต้นรัชกาลที่ ๕ การปกครองประเทศยังเป็นระบบจตุสดมภ์ มีกรมพระกลาโหมว่าการฝ่ายทหาร ในขณะนั้นกิจการฝ่ายทหารเรือแบ่งออกเป็น ๒ ส่วนใหญ่ ๆ ส่วนหนึ่งขึ้นในบังคับบัญชาของสมุหพระกลาโหม เรียกว่า "กรมอรสมพล" อีกส่วนหนึ่งขึ้นในบังคับบัญชาของกรมพระราชวังบวรสถานมงคลเรียกว่า **ทหารเรือวังหน้า** ในระยะนี้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงปรับปรุงการทหารของประเทศให้เจริญก้าวหน้าเป็นอย่างแบบใหม่หรืออย่างยุโรป

ในปีพ.ศ.๒๔๓๕ ได้มีการจัดระเบียบการปกครองแผ่นดินใหม่ และยกเลิกการปกครองแบบจตุสดมภ์ กำหนดให้มีกระทรวงในราชการทั้งหมด ๑๒ กระทรวง กระทรวงมหาดไทยมีหน้าที่ปกครองบรรดาหัวเมืองต่าง ๆ ทว่าพระราชอาณาจักร กระทรวงกลาโหมไม่มีหน้าที่เกี่ยวกับการปกครองทางหัวเมืองอย่างแต่ก่อน คงมีหน้าที่เกี่ยวกับราชการทหารอย่างเดียว ดังนั้น ในปี พ.ศ.๒๔๓๕ จึงได้โอนกรมทหารเรือมาขึ้นกับกระทรวงกลาโหม

ในระยะแรกเริ่มที่กรมทหารเรือได้กำเนิดขึ้นมาใหม่นั้น กิจการทหารเรือบางอย่างยังขาดองค์บุคคลที่มีความรู้ความชำนาญพอ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องจ้างชาวต่างประเทศเข้ามารับราชการตามตำแหน่งหน้าที่ต่าง ๆ อาทิ เช่น มาเป็นผู้บังคับการเรือและป้อมต่าง ๆ เป็นต้น แต่ต่อมาภายหลังเหตุการณ์ ร.ศ.๑๑๒ (พ.ศ.๒๔๓๖) แล้ว พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงพระราชดำริว่า กิจการของทหารเรือเท่าที่อาศัยชาวต่างประเทศ มาประจำตำแหน่งหน้าที่ต่าง ๆ ในเรือรบ และตามป้อมนั้นไม่สู้มีหวังในการรักษาความมั่นคงและความเป็นเอกราชของประเทศได้ ทรงมีพระราชประสงค์ ที่จะให้มีการศึกษาแก่ทหารเรือไทยให้มีความรู้ความสามารถ เพียงพอที่จะรับตำแหน่งหน้าที่ต่าง ๆ ในเรือแทนชาวต่างประเทศที่จ้างไว้ต่อไป จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าลูกเธอพระองค์เจ้าอภากาศเกียรติวงศ์ (นายพลเรือเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์) พระราชโอรส ไปศึกษาวิชาการทหารเรือที่ประเทศอังกฤษ เมื่อปีพ.ศ. ๒๔๓๖ และทรงสำเร็จการศึกษาวิชาการทหารเรือ กลับมารับราชการในปี พ.ศ.๒๔๔๓ ทรงเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนากรมทหารเรือให้เจริญก้าวหน้า ทั้งองค์บุคคลและวัตถุ ตั้งแต่บัดนั้นเป็นต้นมา

เมื่อเริ่มแรกตั้งกรมทหารเรือขึ้นมาใหม่ ๆ นั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้โปรดฯ ให้กรมทหารเรือจัดการฝึกสอนวิชาการทหารเรือขึ้น โดยเริ่มตั้งโรงเรียนขึ้นครั้งแรก ที่บริเวณอู่หลวงใต้วัดระฆัง ตรงข้ามท่าราชวรดิฐ สำหรับอบรมนายทหารชั้นประทวนหรือฝ่ายช่างกล และปากเรือ ต่อมาใน พ.ศ. ๒๔๓๔ ได้ตั้งโรงเรียนนายสิบขึ้น และในปี พ.ศ.๒๔๔๐ ได้จัดตั้งโรงเรียนนายร้อยทหารเรือขึ้นอีกโรงเรียนหนึ่ง จนถึง พ.ศ.๒๔๔๒ ได้ตั้งโรงเรียนนายเรือขึ้น สถานที่ตั้งโรงเรียนนายเรือครั้งแรกอยู่ที่วังหน้าทูลุทยาน (สวนอนันต์) มีนายนาวิท ไชยเดอลิน (Seiderlin) เป็นผู้บังคับการโรงเรียนนายเรือคนแรก

ในปี พ.ศ.๒๔๔๓ สมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมพระจักรพรรดิพงศ์ สิ้นพระชนม์ ทำให้พระราชวังเดิม กรุงธนบุรี ซึ่งเป็นที่ประทับได้ว่างลง พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้พระราชทาน พระราชวังเดิม กรุงธนบุรี เป็นสถานที่ตั้งโรงเรียนนายเรือ ตั้งแต่วันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๔๓ เป็นต้นมา และได้เสด็จพระราชดำเนินมาเปิดโรงเรียนนายเรือ เมื่อวันที่ ๒๐ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๔๔ ประทับทอดพระเนตรการฝึกซ้อมของนักเรียนนายเรือ และพระราชทานพระราชหัตถเลขาในสมุดเยี่ยมของโรงเรียนความว่า **วันที่ ๒๐ พฤศจิกายน ร.ศ.๑๒๔ เราจุฬาลงกรณ์ พร. ได้มาเปิดโรงเรียนนี้ มีความปลื้มใจ ซึ่งได้เห็นการทหารเรือมีรากหยั่งลงแล้ว จะเป็นที่ยั่งยืนไปในภายหน้า** ต่อมาทางราชการทหารเรือจึงได้ถือเอาวันที่ ๒๐ พฤศจิกายนนี้ เป็นวันที่ระลึกของกองทัพเรือ (Navy Day) トラバจนกระทั่งทุกวันนี้

กิจการทหารเรือได้เจริญก้าวหน้าจนถึงปี พ.ศ.๒๔๕๓ ซึ่งเป็นปีที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖ เสด็จเถลิงถวัลยราชสมบัติ พระองค์ได้โปรดเกล้าฯ ให้เลื่อนฐานะกรมทหารเรือขึ้นเป็นกระทรวงทหารเรือ

พ.ศ.๒๔๗๕ ประเทศไทยมีการเปลี่ยนแปลงระบอบการปกครองประเทศใหม่และได้มีการจัดระเบียบราชการทหารเรือขึ้นใหม่ กล่าวคือ กระทรวงกลาโหม มีหน้าที่ปกครองบังคับบัญชากองทัพบก และกรมทหารเรือ (ในปีนี้กระทรวงทหารเรือมีฐานะเป็นกรมทหารเรือ) ในระยะหัวเลี้ยวหัวต่อของการ

เปลี่ยนแปลงระบอบการปกครองประเทศนี้ได้จัดให้มีคณะกรรมการกลางกลาโหม และส่วนราชการของทหารเรือ บางส่วนซึ่งได้ยกเอาไปรวมกับฝ่ายทหารบก กลับมาสังกัดอยู่ในกรมทหารเรือตามเดิมอีก กรมต่างๆ ของ ทหารเรือ (ที่เคยขึ้นกับกระทรวงทหารเรือ) ลดฐานะมาเป็นกองทั้งหมด เว้นแต่กรมเสนาธิการทหารเรือ

พ.ศ.๒๔๗๖ ยกฐานะกองเรือทหารเรือ กองอุทกศาสตร์ทหารเรือ กองสรรพาวุธทหารเรือ เป็นกรมตามเดิมอีก และขึ้นตรงต่อกรมทหารเรือ จนกระทั่งถึงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน พ.ศ.๒๔๗๖ จึงได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ เปลี่ยนชื่อ **กรมทหารเรือ** เป็น **กองทัพเรือ** ให้เป็นการสอดคล้องกับการเรียกชื่อส่วนรวมของทหารบกว่า **กองทัพบก** ขึ้นตรงต่อกระทรวงกลาโหมมาจนกระทั่งทุกวันนี้

### ยุทธศาสตร์การป้องกันประเทศ

หลังสงครามเย็น มีการเปลี่ยนแปลงสภาวะแวดล้อมเกี่ยวกับความมั่นคงของโลกอย่างมาก ทำให้ปัญหาความขัดแย้ง และสถานการณ์ความมั่นคงของภูมิภาคเปลี่ยนไปจากเดิม โอกาสที่จะเกิดสงครามขนาดใหญ่ลดลง แต่ความขัดแย้งในภูมิภาคอันเนื่องมาจากความแตกต่างของ เชื้อชาติ ศาสนา วัฒนธรรม ปัญหาความไม่ชัดเจนของเส้นเขตแดน ตลอดจนปัญหาการปกป้องผลประโยชน์ทางทะเลของแต่ละประเทศ มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นและอาจนำไปสู่การใช้กำลังทหารได้ นานาประเทศได้พยายามแก้ปัญหาความขัดแย้งนี้ด้วยวิธีการต่างๆ รวมทั้งการใช้กองกำลังรักษาสันติภาพของสหประชาชาติ การจัดตั้งองค์กรเพื่อความมั่นคง หรือแม้แต่ความพยายามกำหนดมาตรการเพื่อความมั่นคงขึ้น

ในการนี้ การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติ การสร้างชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีให้ประชาชน ด้วยการรวมกำลังอำนาจของชาติเข้าด้วยกัน เพื่อพัฒนาประเทศให้เจริญรุ่งเรืองและมีเสถียรภาพ นับว่าเป็นงานสำคัญที่สุดที่กองทัพจะต้องเร่งรัดการดำเนินการ ให้สมดังยุทธศาสตร์พระราชทานของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพล อดุลยเดชมหาราชที่ว่า “ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมั่งคั่ง” เพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว กองทัพจำเป็นต้องกำหนดยุทธศาสตร์การป้องกันประเทศ โดยพิจารณาถึง ผลประโยชน์ของชาติ วัตถุประสงค์ของชาติ และ ยุทธศาสตร์ชาติ ตามนโยบายด้านความมั่นคงของชาติด้วย

กองทัพได้กำหนดยุทธศาสตร์การป้องกันประเทศ โดยการผนึกกำลังกองทัพกับประชาชนทุกหมู่เหล่า ในการป้องกันประเทศ และเนื่องจากข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ ดังนั้นแนวทางในการต่อสู้จึงเป็นการตั้งรับเชิงรุก ยุทธศาสตร์ที่ใช้ในการดำเนินการนี้ เรียกว่า **ยุทธศาสตร์การต่อสู้เบ็ดเสร็จ (Total Defence Strategy)** กล่าวคือ ระบบการต่อสู้เพื่อป้องกัน ป้อมกัน และตอบโต้การปฏิบัติการของฝ่ายตรงข้าม โดยนำเอากำลังทุกระดับ คือ กำลังรบหลัก กำลังประจำถิ่น และกำลังประชาชน มาใช้ผสมผสานกัน อย่างมีแผน ด้วยการสนับสนุนอย่างต่อเนื่องจากทุกด้านทั้งทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคมจิตวิทยาและการทหาร

### บทบาทของกองทัพเรือ

**“บทบาท (Role)”** สามารถกำหนดค่าจำกัดความได้คือ ความต้องการอย่างกว้าง ๆ ในการรักษาความมั่นคงของประเทศในอนาคต อันเป็นมูลเหตุให้มีการจัดตั้งเหล่าทัพนั้นขึ้น ตามที่ตราไว้เป็นกฎหมาย ดังนั้นบทบาทของกองทัพเรือ ตามที่กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญราชอาณาจักรไทยก็คือ “เตรียมกำลังกองทัพเรือและป้องกันราชอาณาจักร” และในความหมายเดียวกันนี้ในทางทหารจะใช้คำว่า **“ภารกิจ (Mission)”** แทน ส่วนคำว่า **“หน้าที่ (Function)”** หมายถึง ความรับผิดชอบเฉพาะที่เหล่าทัพได้รับมอบจากรัฐบาลหรือสภาความมั่นคงแห่งชาติ หรือสภากลาโหม เพื่อให้สามารถปฏิบัติตามบทบาท (Role) ได้โดยสมบูรณ์

กำลังอำนาจทางเรือสามารถนำมาใช้เพื่อสนองตอบยุทธศาสตร์ทางเรือตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นตามแนวความคิดการควบคุมทะเล และการแสดงความพร้อมในการขยายกำลังอำนาจทางทะเลขึ้นสู่ฝั่ง (**Maritime Power Projection**) นั้น มิได้หมายความว่ากำลังอำนาจทางเรือ จะถูกนำมาใช้เฉพาะเมื่อเกิดข้อขัดแย้งระหว่างประเทศเท่านั้น แท้จริงแล้วสามารถใช้ประโยชน์กำลังอำนาจทางเรือในการกิจกรรมสงบได้ด้วย ซึ่งสามารถแบ่งหน้าที่สำคัญได้เป็น ๓ สาขา คือ

๑. **หน้าที่ในการป้องกันประเทศ** มีแนวทางปฏิบัติตามมาตรการเบาไปหาหนัก ได้แก่ การป้องปรามไม่ให้เกิดสงคราม การแสดงกำลัง การสื่อสัญญาณ การบังคับ การใช้เพื่อการทูตเชิงป้องกัน ตลอดจนจนถึงการใช้กำลังอำนาจทางเรือปฏิบัติการต่อต้านกำลังของฝ่ายตรงข้าม ด้วยการขัดขวางกำลังรบ ขบวนลำเลียงทางทหารและเรือสินค้าของฝ่ายตรงข้าม การปิดกั้นทางทะเล เป็นต้น

๒. **หน้าที่ในการคุ้มครองผลประโยชน์ของชาติ** ได้แก่ การใช้กำลังกำกับดูแลเสรีภาพในการเดินเรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ คุ้มครองการค้าทางทะเล การดูแลแหล่งทรัพยากรในทะเลในพื้นที่เขตเศรษฐกิจจำเพาะ การปราบปรามโจรสลัด และการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดในทะเลตามกฎหมาย

๓. **หน้าที่ในการช่วยพัฒนาประเทศช่วยเหลือประชาชน และสนับสนุนการเมืองระหว่างประเทศ** ได้แก่ การบรรเทาสาธารณภัยให้แก่ประชาชนบริเวณชายฝั่งทะเล รวมทั้งเป็นศูนย์กลางในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยในทะเล การอพยพประชาชนทางทะเล สนับสนุนปฏิบัติการขององค์การสหประชาชาติเพื่อสันติภาพและมนุษยธรรม ให้บริการด้านสมุทรศาสตร์และอุทกศาสตร์ ตลอดจนสนับสนุนรัฐบาลในการพัฒนาประเทศและสนับสนุนโครงการตามพระราชดำริ

## **ประวัติการพัฒนากำลังทางเรือของไทย**

การเร่งรัดพัฒนากำลังรบทางเรือขึ้นในสมัยรัชกาลที่ ๕ ก็ด้วยเหตุผลในด้านความมั่นคงเป็นสำคัญด้วยเป็นช่วงที่มหาประเทศทางอุตสาหกรรมในยุโรป โดยเฉพาะอังกฤษ และฝรั่งเศส กำลังคุกคามเพื่อขยายอิทธิพล ในทางการค้าและอาณานิคมในภูมิภาคนี้ แม้การคุกคามดังกล่าวจะเริ่มพ้นสมัยในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ แต่ไทยก็ยังประสบปัญหาการคุกคามจากลัทธิคอมมิวนิสต์ บทบาทของกองทัพเรือเท่าที่ปรากฏจึงเป็นบทบาทในด้านการป้องกันอาณาเขตทางทะเล ป้องกันฝั่งทะเลไทยที่มีอยู่ ๑,๕๐๐ ไมล์ หรือจะ



กล่าวอย่างรวม ๆ ได้ว่า เพื่อรักษาเอกราชและอธิปไตยของประเทศ ทั้งนี้เมื่อพิจารณาถึงการประกอบกำลังก็เห็นได้ว่าสอดคล้อง กล่าวคือ มีเรือรบขนาดเล็กมีปฏิบัติการใกล้ เรือรบบางลำแม้ติดปืนขนาดใหญ่ แต่ก็เป็นเรือประเภทที่ใช้ในแม่น้ำ (River Gun Boat) หรือประเภทเรือปืนป้องกันฝั่ง (Coastal Defence Ship) เรือเหล่านี้เป็นกำลังเพื่อปฏิเสธการใช้ทะเล (Sea Denial) ของข้าศึกและใช้หลักปฏิบัติการแบบกองเรือคองซีฟ (Fleet In-Being) เนื่องจากมีความอ่อนแอกว่า จึงพยายามรักษา กำลังไว้ให้อยู่รอด หลีกเลี่ยงการรบแตกหักกับกำลังที่เหนือกว่า แต่จะทำการระบอยย่อนกำลังข้าศึกจน ทัตเทียมหรือเหนือกว่า แล้วจึงจะเสี่ยงเข้ารบแตกหักเพื่อเอาชนะแล้วครองทะเล

วิวัฒนาการของกองทัพเรือเท่าที่ดำเนินมาสามารถแบ่งออกได้เป็น ๕ ช่วง ความจำเป็นจากผลการ พัฒนาการทางเศรษฐกิจของประเทศ กำลังจะผลักดันให้จำเป็นต้องพัฒนาตนเองไปยังช่วงสุดท้าย เพื่อสนับสนุน การป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล กล่าวคือ

๑. **ช่วงแรกด้วยโครงสร้างเศรษฐกิจแบบกสิกรรมและการผลิตเพื่อบริโภค** สถานะของประเทศ ไทยในสมัยรัชกาลที่ ๕ ก็คือแหล่งวัตถุดิบ และตลาดสำหรับผลผลิตของประเทศมหาอำนาจทางด้าน อุตสาหกรรม เช่น อังกฤษ ฝรั่งเศส เป็นต้น ในยุคการค้าและอาณานิคม ที่บีบบังคับเอาด้วยกำลัง ภาระหน้าที่ ของกองทัพเรือที่เร่งรัดพัฒนาขึ้นก็คือเพื่อปกป้องเอกราชและอธิปไตยของประเทศ บทบาทที่ปรากฏให้เห็นใน ยุคนี้ก็คือ ความพยายามที่จะป้องกันมิให้กองเรือรบฝรั่งเศส ติฝ่าเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อคุกคาม เมืองหลวง เมื่อ ๑๓ กรกฎาคม ร.ศ.๑๑๒ (พ.ศ.๒๔๓๖) แต่ก็ล้มเหลว การยินยอมผ่อนปรนต่อคำ เรียกร้องของฝรั่งเศส และการสูญเสียก็เป็นที่ประจักษ์ ได้แก่อินแดนฝั่งซ้ายของแม่น้ำโขงเกือบทั้งหมด รวมทั้งแคว้นสิบสองจุไทย ตลอดจนค่าปรับเป็นเงิน ๓,๐๐๐,๐๐๐ ฟรังก์

๒. **ในช่วงต่อเนื่องมาในสงครามโลกทั้ง ๒ ครั้ง** ทั้งโครงสร้างทางเศรษฐกิจและสถานะของ ประเทศมีลักษณะใกล้เคียงกัน แต่ขอบเขตการป้องกันได้ขยายจากแม่น้ำไปสู่ทะเลอาณาเขต ซึ่งมีระยะทั้ง ๒ พากฝั่งทะเล รวม ๑,๕๐๐ ไมล์ ซึ่งยุทธศาสตร์ทางเรือของกองทัพเรือในเวลานั้นกำหนดให้ต้องป้องกันและ รักษาไว้ “....มิให้ข้าศึกล่วงล้ำเข้ามา ทำการอย่างหนึ่งอย่างใดได้” การพัฒนากำลังเข้าลักษณะของกำลังทาง เรือที่ใช้ในการ ปฏิเสธหรือขัดขวางการใช้ทะเล (Sea Denial) คือ เป็นกองกำลังทางเรือที่มีไว้เพื่อ ปฏิเสธหรือขัดขวางการใช้ทะเลของข้าศึก การใช้กำลังถือหลัก กองเรือคองซีฟ (Fleet In-Being) การรบที่เกาะช้างเมื่อ ๑๗ มกราคม ๒๔๘๔ เป็นบทเรียนที่แสดงให้เห็นว่า หลักการของกองเรือคองซีฟ ไม่เป็นผล แต่น้ำใจนักรบทหารเรือ และความเสียสละมีอยู่เต็มเปี่ยม

ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒ การนำเข้าและส่งออกหยุดชะงัก แต่ค่าของการเป็นประเทศกสิกรรม ยังพอมีอาหารสำหรับประชากร แม้เครื่องอุปโภคจะขาดแคลนและมีราคาสูง บทบาทของกองทัพเรือเพื่อการ สนับสนุนการค้าทางทะเลยังไม่ปรากฏเด่นชัดเท่าไรนัก มีเรือน้ำมันของกองทัพเรือช่วงลำเลียงน้ำมันเชื้อเพลิง จากสิงคโปร์มาบรรเทาความขาดแคลนบ้าง แต่เมื่อเรือต้องถูกพันธมิตรโจมตีและจม การสนับสนุนในทำนองนี้ ก็เป็นอันยุติไปด้วย

๓. ในยุคการรับความช่วยเหลือจากสหรัฐฯ ซึ่งเป็นช่วงของการต่อสู้ เพื่อการป้องกันการรุกราน จากคอมมิวนิสต์ในภูมิภาค เรือใช้แล้วหลายลำที่ได้รับจะเป็นเรือตรวจการณ์ชายฝั่งขนาดเล็ก (๙๕ ตัน) เพื่อป้องกันการแทรกซึม เรือกวาดทุ่นระเบิดเพื่อเปิดท่าเรือลำค้ำรับการส่งกำลังเพิ่มเติมจากพันธมิตร มีเรือฟรีเกตขนาดเล็ก (๑,๐๐๐ - ๑,๔๐๐ ตัน) ได้รับมาบ้างหลายลำ เพื่อทำหน้าที่คุ้มกัน **กระบวนเรือลำเลียง (Convoy)** จากภัยเรือดำน้ำ และอากาศยาน กล่าวได้ว่า กำลังทางเรือทั้งหมดเป็นกำลังทางรับ เป็นกองกำลังที่พัฒนาขึ้นตามความต้องการของสหรัฐฯ ๖ มีการฝึกและเตรียมการใช้กำลังร่วมกันของพันธมิตรตามแผน ๔ ในสนธิสัญญาการป้องกันร่วมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งมีแนวทางปฏิบัติไว้สำหรับกองทัพเรือกรณีเงินแผ่นดินใหญ่รุกรานมาจากทางเหนือ การต่อสู้ด้านทานของไทยและพันธมิตรจะต้องพึ่งอาวุธยุทโธปกรณ์เพิ่มเติม กระบวนเรือลำเลียง จากซูปบิค หรือเมืองท่าอื่นของชาติภาคีจะส่งกำลังเพิ่มเติมให้ การป้องกันเส้นทางลำเลียงขนส่งทางทะเล เริ่มกล่าวถึงในยุคนี้ แต่เพื่อกิจของทหารโดยตรง ไม่ใช่การคุ้มครองป้องกันการลำเลียงขนส่งสินค้าทางเรือเพื่อการค้าทางทะเลของไทย

๔. **ยุคหลังสงครามเวียดนาม** เป็นยุคแห่งการเปลี่ยนแปลงที่น่าสนใจได้เริ่มขึ้น เมื่อโครงสร้างทางอุตสาหกรรมของประเทศเริ่มวางรากฐาน การผลิตเปลี่ยนแปลงเป้าหมายจากเพื่อบริโภคเป็นเพื่อทดแทนการนำเข้า ความสำนึกในด้านคุณค่าของทะเล และทรัพยากร รุนแรงขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก หลังจากการยอมรับในหลักการของกฎหมายทะเลฉบับปี พ.ศ. ๒๕๒๕ ที่ให้รัฐชายฝั่งแสวงประโยชน์และอนุรักษ์ทรัพยากรในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ๒๐๐ ไมล์ทะเล ฯลฯ โดยไทยได้เริ่มนำก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทยขึ้นมาใช้ประโยชน์ในโครงการพัฒนาเศรษฐกิจชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงใต้ แต่ขณะเดียวกันเรือประมงไทยซึ่งมีจำนวนมากและสามารถจับสัตว์น้ำได้จำนวนมากในอันดับต้นๆ ของโลกกลับสูญเสียพื้นที่ทำการประมงนอกทะเลของไทยไปเกือบหมด ทั้งการประมงและการอ้างสิทธิในเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่เหลื่อมทับกัน จึงก่อให้เกิดปัญหาขัดแย้งระหว่างประเทศที่ยืดเยื้อ อีกทั้งยังได้เพิ่มภาวะและยึดพื้นที่รับผิดชอบของกองทัพเรือออกไปครอบคลุมอ่าวไทย ทะเลอันดามัน และพื้นที่อื่น ๆ ที่มีการใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจโดยเรือไทย เรือเริ่มมีขนาดใหญ่ขึ้นและความคงทนทะเลสูงขึ้น เริ่มคำนึงถึงอาวุธทางรุกทั้งปืนใหญ่เรือและอาวุธนำวิถี เรือหลวงมกุฎราชกุมารเป็นสัญลักษณ์ของความเป็นอิสระในการจัดหาเรือ ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์เป็นครั้งแรก และติดตามต่อมาด้วยเรือเร็วโจมตีติดปืน และอาวุธปล่อยนำวิถีพื้น-สู-พื้น ระยะไกล แม้เรือจะเล็กแต่ก็กล่าวได้ว่าเพียงพอสำหรับพื้นที่ปฏิบัติการในอ่าวไทย และทะเลอันดามัน นับเป็นยุคคาบเกี่ยวสำคัญที่จะพัฒนาต่อไปถึงยุคสุดท้าย ซึ่งเป็นยุคของชาติอุตสาหกรรมใหม่ ที่ระดมการผลิตเพื่อส่งออกและมีแหล่งรายได้สำคัญมาจากการค้าทางทะเล เป็นยุคของกองทัพเรือที่จะก้าวไปสู่ทะเลลึก หรือในทุกพื้นที่ที่จำเป็น เพื่อดำรงผลประโยชน์ของการค้าทางทะเลของประเทศไว้

บทเรียนจากเหตุการณ์ ร.ศ.๑๑๒ และการถูกปล่อยให้เผชิญกับภัยคุกคามจากเวียดนามโดยลำพัง น่าจะเป็นอุทาหรณ์ให้คนไทยทุกคนตระหนักไว้ตลอดเวลาว่าภัยคุกคามต่อความอยู่รอดของชาตินั้นอาจเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วโดยไม่คาดคิดมาก่อน การฝากอนาคตความอยู่รอดของชาติไว้กับประเทศอื่นไม่เป็นหลักประกัน

เพียงพอที่จะรักษาประเทศได้ และการทุ่มเทงบประมาณให้กองทัพในวาระสุดท้ายที่ภัยคุกคามใกล้ถึงตัวแล้ว ไม่สามารถซื้อขีดความสามารถในการป้องกันประเทศได้ทัน

๕. **ยุคหลังจากสงครามเย็น** เมื่อกำแพงเบอร์ลินหลายลงในวันที่ ๙ พฤศจิกายน พ.ศ.๒๕๓๒ และ สหภาพโซเวียตล่มสลายเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ.๒๕๓๔ ซึ่งทำให้เวียดนามขาดความช่วยเหลือทั้งด้านการเมือง เศรษฐกิจและการทหารจากสหภาพโซเวียต จนต้องถอนทหารออกจากกัมพูชาไปในที่สุดนั้น ประเทศต่าง ๆ ส่วนใหญ่ซึ่งรวมทั้งไทยเราด้วย ก็ไม่มีภัยคุกคามอันร้ายแรงต่อความอยู่รอดของชาติที่เป็นรูปธรรมเห็นได้เด่นชัดและเป็นที่ยอมรับของสังคมในประเทศนั้น ๆ อีกต่อไปทั้งยังไม่สามารถมองเห็นภัยดังกล่าวในอนาคตอีก ๑๐ ปีข้างหน้า เพราะปัญหาขัดแย้งต่าง ๆ ก็ไม่ได้กระทบผลประโยชน์แห่งชาติขั้นรุนแรงถึงระดับ **Survival** หรือ **Vital** ซึ่งต้องใช้กำลังทหารเข้าแก้ปัญหา ดังนั้นการวางแผนกำหนดยุทธศาสตร์และกำลังรบที่ใช้ภัยคุกคามเป็นฐานหรือเป็นตัวตั้ง (**Threat-Based Planning**) จึงเป็นวิธีที่ไม่เหมาะสมสำหรับประเทศส่วนใหญ่ที่ไม่มีภัยคุกคามในยุคนี เพราะถ้านำมาใช้ก็จำเป็นต้องอุปโลกประเทศใดประเทศหนึ่งหรือหลายประเทศขึ้นมาเป็นภัยคุกคามเพื่อจะได้สามารถดำเนินการตามกรรมวิธี หรือแบบฟอร์มการกำหนดยุทธศาสตร์และกำลังรบโดยใช้ภัยคุกคามเป็นฐานต่อไปได้ การดำเนินการเช่นนี้ย่อมสร้างความหวาดระแวงไม่ไว้วางใจซึ่งกันและกันกับประเทศที่ถูกอุปโลกให้เป็นภัยคุกคาม ซึ่งส่วนใหญ่ก็มักจะ เป็นประเทศใกล้เคียง จนอาจนำไปสู่ความขัดแย้งด้วยอาวุธกันได้ที่สุดในที่สุด ดังนั้นจึงได้มีการพัฒนาวิธีการวางแผนในรูปแบบอื่น ๆ อีกมาก วิธีกำหนดกำลังรบที่บรรดาประเทศขนาดกลาง ซึ่งมีงบประมาณป้องกันประเทศจำกัดนิยมใช้มากขึ้น และนักวิชาการเรียกร้องให้ประเทศต่าง ๆ รวมทั้งไทยเรานำมาใช้ นั่นคือวิธีการที่ใช้ **ขีดความสามารถเป็นพื้นฐานในการวางแผนการกำหนดกำลังรบ (Capability-Based Planning)** วิธีนี้เป็นการวางแผนการกำหนดกำลังรบ ด้วยการกำหนดขีดความสามารถที่จำเป็นต้องใช้ในการปฏิบัติกิจที่ได้รับมอบหมาย ทั้งในด้านการป้องกันประเทศ การรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และการช่วยเหลือประชาชน

กำลังทางเรือที่มีขีดความสามารถในการรุกสูงของยุคนี้ ได้เปิดโอกาสให้ประเทศไทยมีทางเลือกมากขึ้นในการกำหนดยุทธศาสตร์ของการใช้กำลังอำนาจทางเรือ ทั้งในยามสงบและในยามสงคราม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเพิ่มทางเลือกในการดำเนินยุทธศาสตร์ทางรุกได้อย่างแท้จริงเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ของกองทัพเรือ รวมทั้งยังเป็นการเพิ่มระดับความน่าเชื่อถือให้กับยุทธศาสตร์ป้องปรามของกองทัพไทยอีกด้วย จึงเป็นยุคของกองทัพเรือไกลฝั่ง (**Offshore Navy**) ซึ่งพร้อมที่จะก้าวไปสู่ทะเลลึก หรือในทุกพื้นที่ที่จำเป็น เพื่อทำการรบป้องกันประเทศและเพื่อดำรงผลประโยชน์ของชาติทางทะเลของประเทศไว้

### **การจัดเตรียมกำลังทางเรือ**

ประเทศชาติจำเป็นต้องดำรงกำลังอำนาจทางทหารไว้ เพื่อให้รัฐบาลสามารถใช้เป็นเครื่องมือสนองต่อนโยบายแห่งชาติ และเป็นสิ่งป้องกันชาติจากการถูกอำนาจจากภายนอกประเทศบีบบังคับ กองทัพอาจถูกใช้เพื่อการบรรลุวัตถุประสงค์ทางการเมือง เศรษฐกิจ และเกี่ยวกับเรื่องอาณาเขตได้ หากการเจรจา

โดยสันติวิธีไม่เป็นผล ดังนั้นการที่จะกำหนดขอบเขตของวัตถุประสงค์ที่ต้องการบรรลุ โดยใช้กำลังอำนาจจึงขึ้นอยู่กับปริมาณของกำลังที่มีประสิทธิภาพ ที่สามารถนำมาใช้ได้ทันทีภายในเวลาที่กำหนด

สำหรับเป้าหมายในการเสริมสร้างกำลังทางเรือของไทยนั้น กองทัพเรือจะดำรงกำลังป้องกันให้เพียงพอต่อการรักษาผลประโยชน์ของชาติที่สำคัญ และจะทำให้ประเทศเพื่อนบ้านและพันธมิตรมีความมั่นใจว่าโครงสร้างกำลังของไทย มีวัตถุประสงค์ที่เด่นชัด และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการป้องกันตนเอง โดยเป็นกำลังที่เพียงพอที่จะรับมือกับข้อพิพาททางการทหารในทุกระดับได้ อย่างไรก็ตามก็มีขีดความสามารถในการเพิ่มกำลังอำนาจของชาติ หากผลประโยชน์ของชาติด้านอื่น ๆ ถูกคุกคามด้วย

บทที่ ๖  
บทสรุป  
(Conclusion)

บรรพบุรุษไทยได้ใช้ทะเลเป็นแหล่งอาหาร ทรัพยากร และพลังงาน เป็นเส้นทางคมนาคมติดต่อค้าขายและสร้างความสัมพันธ์ทางการเมืองระหว่างประเทศกับเพื่อนบ้าน รวมทั้งเพื่อแสวงหา ยึดดินและป้องกันดินแดน ตลอดจนเพื่อการพักผ่อน การพึ่งพาทะเลในยุคปัจจุบันก็ไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปจากในอดีตมากนัก โดยข้อเท็จจริงแล้ว **การใช้ทะเลของมนุษย์ได้เพิ่มขึ้นมาก ตามความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในกิจการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทะเล** ดังนั้นการให้ความสำคัญคุ้มครองความปลอดภัยในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ทางทะเลจึงเป็นสิ่งจำเป็น ในอดีตที่ผ่านมา ประเทศไทยได้รับบทเรียนจากการถูกขัดขวางการใช้ประโยชน์จากทะเลหลายครั้ง นำมาซึ่งความเสียหายและความยากลำบากของประชาชนทั้งประเทศ ไม่ว่าจะเป็นในคราวเหตุการณ์ ร.ศ. ๑๑๒ ที่ฝรั่งเศสยกทัพเรือมาปิดปากแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้ไทยต้องยอมยกดินแดนฝั่งซ้ายของแม่น้ำโขงให้ไป เพื่อแลกกับการที่ไม่ต้องรบกับฝรั่งเศส หรือถูกปิดเส้นทางคมนาคมทางทะเลที่เป็นเส้นทางคมนาคมเพียงสายเดียวที่ติดต่อกับต่างประเทศ หรือในคราวเหตุการณ์ที่เรือหลวงสมุยถูกเรือดำน้ำของฝ่ายพันธมิตรยิงจมในอ่าวไทย จากการถูกปิดอ่าว เพื่อไม่ให้มีการรับการส่งกำลังบำรุงจากภายนอกประเทศ หรือที่เห็นได้ชัดเจนในกรณี เรือออสเตรเลียในไต้หวัน ที่มางมั่วตฤโบราณในอ่าวไทยจากซากเรือสินค้าไทย หากไม่มีหน่วยงานรับผิดชอบในการป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่มีขีดความสามารถเพียงพอแล้ว ผลประโยชน์ของชาติที่ควรตกอยู่กับประชาชนของประเทศ อาจเกิดเหตุการณ์ที่เคยเกิดขึ้นมาแล้วในอดีต เกิดซ้ำขึ้นมาใหม่ ทำให้ต้องสูญเสียผลประโยชน์เหล่านั้นไปก็ได้

กองทัพเรือจึงถือกำเนิดขึ้นจากความต้องการที่จะปกป้องคุ้มครองและสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมทางทะเลของประเทศ จนได้กลายเป็นองค์ประกอบสำคัญของการป้องกันและรักษาอธิปไตยของประเทศ ตลอดจนให้ความสำคัญคุ้มครองการดำเนินการด้านการเศรษฐกิจทางทะเล เพราะนอกจากจะใช้ในการคุ้มครองป้องกันการค้าทางทะเลของตนแล้ว ยังใช้ในการพัฒนาและช่วยเหลือการดำเนินกิจกรรมทางทะเล ทั้งของภาครัฐและเอกชนอีกด้วย กองทัพเรือกับผลประโยชน์ของชาติทางทะเลจึงมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องใกล้ชิดกัน เมื่อการแสวงหาผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศใดเจริญรุ่งเรือง กองทัพเรือของประเทศนั้นก็พลอยเข้มแข็งใหญ่โต ส่งผลให้ประเทศมีความมั่นคงไปด้วย แต่หากเมื่อกองทัพเรือนั้นต้องเสียหาย หรือสูญสลายไปด้วย การรบ หรือด้วยเหตุใดเหตุหนึ่ง ผลที่ติดตามมาก็คือ ความเสื่อมถอยของเศรษฐกิจการค้า การแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติในทะเล และความเสื่อมโทรมของชาติในที่สุด

กำลังทางเรือเป็นกำลังที่มีขีดความสามารถในการรบทั้ง ๓ มิติ คือ บนผิวน้ำและบนฝั่ง ในอากาศ และได้ผิวน้ำ **กำลังหลักของกำลังทางเรือคือ เรือรบผิวน้ำและอากาศยาน** กำลังจากหน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน และกำลังจากหน่วยบัญชาการต่อสู้อากาศยานและรักษาฝั่ง กองกำลังนี้สามารถเคลื่อนที่ได้เร็ว สามารถปฏิบัติการได้ในระยะไกลและต่อเนื่องเป็นเวลานานมาก เพราะมีน้ำมันเชื้อเพลิงเสบียงอาหาร ออม

ภัณฑ์ อะไหล่ และช่างซ่อมเครื่องมือต่าง ๆ จำนวนมาก อีกทั้งยังสามารถรับการส่งกำลังบำรุงเพิ่มเติม ในขณะที่เรือเคลื่อนที่อยู่ในทะเลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องกลับเข้าท่าเรือ สามารถติดตั้งเครื่องมือค้นหาและอาวุธ ที่ใช้ทำลายเป้าได้ทั้ง ๓ มิติ รวมทั้งอาวุธป้องกันตัวเองด้วย มีระบบป้องกันความเสียหายจากการถูกโจมตีด้วยอาวุธนิวเคลียร์เคมี เชื้อโรค และอาวุธติดหัวรบประเภทดินระเบิดแรงสูง ได้เป็นจำนวนมาก มีศูนย์ยุทธการ (ระบบควบคุม สั่งการสื่อสาร และข่าวกรอง) อัตโนมัติหรือกึ่งอัตโนมัติ สามารถควบคุมการรบทุกมิติและการปฏิบัติการอื่น ๆ ของเรือผิวน้ำ เรือดำน้ำ เครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ และกำลังรบยกพลขึ้นบกได้อย่างมีประสิทธิภาพในพื้นที่ปฏิบัติการอันกว้างไกล

กำลังทางเรือในยุคปัจจุบันยังคงมีศักยภาพ และความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าในอดีต กว่าห้าร้อยปีที่ผ่านมา สมัยกรุงศรีอยุธยาในรัชสมัยของสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ ที่ได้เริ่มมีการใช้เรือใบสำหรับการรบทางทะเล โดยยกไปตีเมืองมะละกา เมื่อ พ.ศ.๑๙๙๘ ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะไม่มีภัยคุกคามต่อความอยู่รอดในปัจจุบันและในอนาคตอีก ๑๐ ปีข้างหน้า ตามที่หลายฝ่ายประเมินตรงกันก็ตาม แต่ประเทศยังต้องคงไว้ซึ่งขีดความสามารถทางทหาร ในระดับที่สามารถให้หลักประกันเพียงพอที่จะรักษาประเทศได้ หากสถานการณ์ด้านความมั่นคงของชาติเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในลักษณะที่ไม่ได้คาดคิดไว้ก่อน ดังที่เหตุการณ์ในประวัติศาสตร์ได้มอบบทเรียนอันมีค่าไว้แล้ว ดังนั้นการดำรงขีดความสามารถในการปฏิบัติการในทะเลลึกของกองทัพเรือจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ควรได้รับการสนับสนุนการดำเนินการอย่างต่อเนื่องและโดยเร่งด่วน เพื่อที่จะเป็นที่คาดหวังได้ว่า การป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลทั้งในปัจจุบันและในอนาคต จะเป็นอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่ามากที่สุด

---

## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

๑. โกมุท กมลนาวิณ, พลเรือตรี, "ลักษณะของสงครามและหลักการสงคราม", เอกสารประกอบการบรรยาย โรงเรียนเสนาธิการทหารเรือ, ๒๕๒๒
๒. นิตย ศรีสมวงษ์, พลเรือโท, จากน่านน้ำชายฝั่งสู่ทะเลลึก, สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง, ๒๕๔๐.
๓. ชชาติ นาวาวิจิต, พลเรือตรี, "การกำหนดยุทธศาสตร์และกำลังรบของกองทัพเรือ", เอกสารประจำภาค วิทยาลัยการทัพเรือ, ๒๕๓๙.
๔. ทรรษา จรรย์แสง. "การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรมีชีวิตในทะเลและบทบาทกองทัพเรือ", เอกสารประจำภาค วิทยาลัยการทัพเรือ, ๒๕๔๐.
๕. สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง. "ปัญหาประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ", การศึกษาปัญหาาระดับยุทธศาสตร์และนโยบายกองทัพเรือ, ๒๕๔๐.
๖. สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง. "ปัญหาในทะเลจีนใต้กับผลกระทบต่อยุทธศาสตร์และโครงสร้างกำลังรบของไทย", การศึกษาปัญหาาระดับยุทธศาสตร์และนโยบายกองทัพเรือ, ๒๕๔๐.
๗. สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง. "เศรษฐกิจทางทะเล", การศึกษาปัญหาาระดับยุทธศาสตร์และนโยบายกองทัพเรือ, ๒๕๔๐.

### ภาษาอังกฤษ

๑. The Royal Navy. The Fundamentals Of BRITISH MARITIME DOCTRINE (BR 1806), London : The Stationary Office, 1996.
๒. The Royal New Zealand Navy. Maritime Doctrine For The Royal New Zealand Navy : March 1997.
๓. The United States Navy. Naval Doctrine Publication 1 : Naval Warfare : Naval Doctrine Command, 1994.
๔. The British Army. The British Military Doctrine, London : The Stationary Office, 1989.
๕. The Royal Australian Air Forces. The Condensed Air Power Manual : Royal Australian Air Forces Air Power Studies Centre.