

“เกาะโลซิน” : ข้อเท็จจริงเรื่องเขตแดนและผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล กับการปลุกกระแสสนับสนุนการซื้อเรือดำน้ำ

: วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์

กรกฎาคม 2564



ที่มา : https://web.facebook.com/PATTANI.TODAY/?_rdc=1&_rdr

ช่วง 1 เดือนที่ผ่านมา มีพรรคพวกส่งเรื่องราวเกี่ยวกับ “เกาะโลซิน” ผ่านไลน์และโพสต์ลงใน เฟสบุ๊ก แบบส่งต่อ ๆ กันมาให้หลายคน ผมอ่านดูแล้ว คิดว่าไม่น่าจะมีประเด็นอะไรให้ต้องกังวล แต่ “เกาะโลซิน” กำลังถูกปลุกให้ “คืนชีพ” ขึ้นมาอีกครั้ง ในช่วงที่กองทัพเรือกำลังอยากได้ “เรือดำน้ำ” เพิ่มเติม สารของเรื่องที่ส่งกันต่อ ๆ มา นัยว่าเป็นเหตุผลที่ว่าประเทศไทยต้องมีเรือดำน้ำไว้ใช้เพื่อ ปกป้องผลประโยชน์ชาติทางทะเล และปกป้อง “เกาะโลซิน” ที่อ้างกันว่าเป็น “ทรัพยากรมูลค่านับแสน ล้านบาท ที่เพื่อนบ้านจ้องตาเป็นมัน”

ผมเข้าใจว่าคนที่พยายามปลุกกระแสนี้ขึ้นมา น่าจะมีความรู้ทางทะเลพอควร (แต่อาจจะไม่รอบ ด้าน/หรือรู้แต่บอกข้อมูลไม่หมด) และ “เชียร์กองทัพเรืออย่างเต็มที่” เพื่อให้ได้การจกสรรงบประมาณ ซื้อ “เรือดำน้ำ” เพิ่มเติมอีก 2 ลำ จากที่เคยซื้อมาแล้ว 1 ลำ (รอการส่งมอบ)

อันที่จริงแล้ว ผมก็เชียร์กองทัพเรือมาตลอดนะครับ ในฐานะที่เป็นคนริมทะเลและติดต่อกันเคยกับผู้บริหารมาหลายรุ่น ได้เห็นคุณูปการของกองทัพเรือและความจำเป็นในการเสริมเขี้ยวเล็บทางทะเลเพื่อปกป้องผลประโยชน์ชาติทางทะเลที่มีอยู่ทั้งในน่านน้ำไทยและน่านน้ำอื่น ๆ มาโดยตลอด (จะมีก็ในช่วง 6-7 ปี ผ่านมาที่ผู้บริหารบางคนนำกองทัพเรือไปรับใช้รัฐประหาร และยอมเป็นเครื่องมือในการทำร้ายชาวประมงจนสิ้นเนื้อประดาตัว และ “ทำให้อุตสาหกรรมประมงที่นำเงินตราเข้าประเทศไทยปีละกว่าแสนล้านบาทต้องล่มสลาย” จนทำให้ผมต้องยืนอยู่ตรงข้ามกับคนเหล่านั้น)

ผมไม่ทราบหรอกครับว่า เนื้อหาที่พรรคพวกส่งมาให้ฉัน นั้น ได้มาจากไหน ใครเป็นคนเขียนข้อความที่ส่งมา ขึ้นต้นว่า “...เหลืออีก 8 ปีหมดสัญญา มาเลเซียจะไม่ยอมรับว่า เกาะโลซิน “เป็นเกาะ” จะทำให้เส้นแบ่งเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่เขายอมรับแล้วเข้ามาอีก 22.5 ไมล์ทะเล ทำให้ไทยต้องสูญเสียฐานขุดเจาะน้ำมันอีกหลายแห่งและเขตพัฒนาร่วมซึ่งเรากับมาเลเซียแบ่งผลประโยชน์จากน้ำมันและแก๊ส มาเลเซียจะถือว่าเป็นของเขาโดยไม่สนใจอะไร เพราะเขามีพลังอำนาจมีเรือดำน้ำหลายลำ ไทยไม่มีปัญญาไปต่อกรกับเขาได้ ไทยก็จะเสียประโยชน์ปีละเป็นแสนล้านบาท ยิ่งถ้าเราไม่ยอมมีปัญหาเกี่ยวกับเขา ดีไม่ดีเขาเอาเรือดำน้ำมาปิดอ่าวไทย เรือสินค้าเข้าออกไม่ได้ ไม่เกิน 7 วัน ไทยเจ๊งแน่ ๆ เพราะผลผลิตในประเทศส่งออกไม่ได้ สินค้าจะเข้าก็ไม่ได้ เศรษฐกิจไทยสินค้าส่งออกทางเรือกว่า 94% จะเห็นได้ว่าหากไทยไม่มีเรือดำน้ำเพื่อคานอำนาจกับมาเลเซีย อีก 8 ปีจะเห็นผลครับ “นี่แหละเหตุผล ทำไมไทยต้องซื้อเรือดำน้ำ” ทั้ง ๆ ที่เพื่อนบ้านมีกันหลายลำแล้ว...”



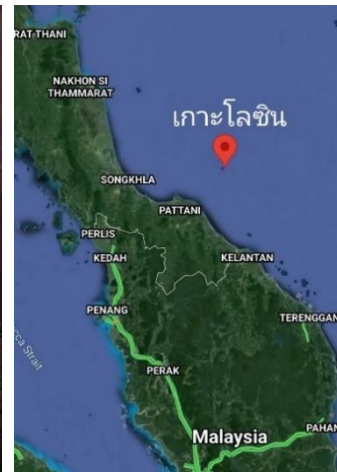
ที่มา : https://web.facebook.com/511715572188797/posts/3597312973629026/?_rdc=1&_rdr

เนื้อหาต่อจากนั้น เป็นการอธิบายถึง “เกาะโลซิน” ว่าเป็นเกาะขนาด 50 ตร.ม. ที่มีมูลค่าถึงแสนล้านบาท วิธีการกำหนดน่านน้ำอาณาเขต (Territorial Waters) หรือทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) ปัญหาการแบ่งเขตแดนทางทะเลระหว่างไทยกับมาเลเซีย และการเจรจาตกลงกำหนดพื้นที่ทับซ้อนทางทะเลให้เป็นพื้นที่พัฒนาร่วมกัน (Joint Development Area) เป็นระยะเวลา 50 ปี ฯลฯ จบลงด้วยบทสรุปในตอนท้ายว่า “...หากปี 2572 ซึ่งอนุสัญญาเจนีวาฉบับเดิมหมดอายุ ถ้าเรายังไม่มี กองกำลัง

เรือดำน้ำ ไร้ลาดตระเวนชายฝั่ง และเป็นสัญลักษณ์แสดงแสนยานุภาพในการเจรจาเพื่อปกป้อง
เกาะโลซินรอบใหม่ ทรัพย์สินบัติและทรัพยากรของคนไทย คงไม่เหลือไว้ให้ลูกหลาน ดังนั้น... #เรือดำ
น้ำจำเป็นต้องมี” (ใครอยากรู้ก็ลองไปค้นดูครับ)

ผมคงจะไม่พูดว่ามีข้อความส่วนไหนที่คลาดเคลื่อนหรือไม่ครบถ้วน แต่จะขออธิบาย
ข้อเท็จจริงและความคิดเห็นใน 4 ประเด็น คือ (1) ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับ “เกาะโลซิน” (2) ข้อเท็จจริง
เกี่ยวกับการกำหนดเขตแดนทางทะเล และผลประโยชน์ชาติทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับเขตแดนทางทะเล
ระหว่างไทยกับมาเลเซีย (3) ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสิทธิและการแสวงหาประโยชน์ทางทะเลระหว่าง
ประเทศไทย-มาเลเซีย และ (4) ความคิดเห็นเกี่ยวกับอนาคตในเรื่องเขตแดนทางทะเลระหว่าง
ประเทศไทย-มาเลเซีย รวมทั้งประเด็นพาดพิงที่นำไปสู่ความเข้าใจที่ผิด ๆ ของสังคมให้เพื่อน ๆ ได้
พิจารณาครับ

1. ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับ “เกาะโลซิน”



ที่มา : https://yala-patani-naratiwat.blogspot.com/2016/10/blog-post_10.html และ
https://web.facebook.com/pairat.kerdsiri/posts/4270553546321743?_rdc=1&_rdr

1) เกาะโลซิน (Losin island) ตั้งอยู่ที่พิกัดเส้นรุ้ง (latitude) ที่ 7°19' เหนือ และเส้นแวง
(Longitude) ที่ 101°56' ตะวันออก อยู่ในเขตการปกครองของตำบลบ้านน้ำบ่อ อำเภอบางระ
จังหวัดปัตตานี อยู่ห่างจากฝั่งจังหวัดนราธิวาส ไปทางตะวันออกเฉียงใต้ 106 กิโลเมตร และห่างจากท่าเรือ
สงขลาประมาณ 180 กิโลเมตร

2) เกาะโลซิน มีลักษณะเป็น “กองหิน” ใต้ทะเลที่โผล่พ้นน้ำขึ้นมาประมาณ 10 เมตร โดยมี
ส่วนฐานจมอยู่ใต้ผืนน้ำกว้างประมาณ 50 ตารางเมตร ไม่มีหาดทราย ไม่มีต้นไม้ และไม่มีคนอาศัยอยู่
จะมีแค่ประภาคารที่กองทัพเรือสร้างไว้เป็นจุดสังเกตเพื่อป้องกันชาวเรือไม่ให้เดินเรือมาชนกองหินจน
เกิดอันตรายหรือความเสียหายต่อเรือ

3) ความสำคัญของเกาะโลซิน ประการแรก คือ ประเทศไทยใช้ “เส้นขอบของเกาะโลซิน”
เป็น “เส้นมัธยฐาน” (baseline) หรือเป็น “จุดอ้างอิง” ในการประกาศน่านน้ำอาณาเขตของไทย”
ประการที่สอง คือ พื้นที่บริเวณรอบเกาะที่จมอยู่ใต้น้ำ “เป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลที่อุดม
สมบูรณ์ มีความหลากหลายทางชีวภาพ” ทั้งแนวปะการังนานาชนิด ปลาหายาก และปลานขนาดใหญ่

โดยเฉพาะฉลามวาฬ เกาะโลซินจึงเป็นแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งดำน้ำลึกฝั่งอ่าวไทย ที่นิยมของนักดำน้ำ และนักตกปลา โดยปัจจุบันเกาะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการประกาศเป็นพื้นที่คุ้มครองทรัพยากร ทางทะเลและชายฝั่ง ตามที่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติอนุมัติในหลักการ (ร่าง) กฎกระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กำหนดให้บริเวณเกาะโลซิน ตำบลน้ำบ่อ อำเภอบ้านนาสาร จังหวัด ปัตตานี เป็นพื้นที่คุ้มครองทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2564 ที่ผ่านมา

2. ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการกำหนดเขตแดนทางทะเล และผลประโยชน์ชาติทางทะเลที่ เกี่ยวข้องกับเขตแดนทางทะเลระหว่างไทยกับมาเลเซีย

1) กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการประกาศน่านน้ำอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง มีอยู่ 2 ฉบับ คือ

- อนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1958 (พ.ศ. 2501) (Geneva Conventions on the Law of the Sea 1958) ประกอบด้วยอนุสัญญา 4 ฉบับ ประเทศ ไทยได้ลงนามรับรองในอนุสัญญาฉบับนี้ เมื่อวันที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2501 และให้สัตยาบันเมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2511 อนุสัญญาฯ มีผลบังคับใช้กับประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2511 และ

- อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (พ.ศ. 2525) (United Nations Convention on the Law Of the Sea 1982) หรือ UNCLOS 1982 เป็นการรวมอนุสัญญากรุงเจนีวาฯ 1958 ทั้ง 4 ฉบับ เข้าด้วยกัน รวมทั้งปรับปรุง/เพิ่มเติม หลักกฎหมายใหม่ ๆ ในหลายประเด็น เช่น การกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zones) สิทธิ หน้าที และเขตอำนาจของรัฐเกี่ยวกับการใช้ ทะเลของของประเทศสมาชิก เป็นต้น ประเทศไทยได้ลงนามรับรองในอนุสัญญาฉบับนี้ เมื่อปี พ.ศ. 2525 และใช้เวลานานถึง 29 ปีเศษ จึงได้ให้สัตยาบันเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2554 โดยอนุสัญญาฯ มีผลบังคับใช้กับประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ. 2554

ปัจจุบัน UNCLOS 1982 ถือว่าเป็นกฎหมายหลักที่ใช้เป็นกรอบในการกำกับดูแลการ ใช้ทะเลและทรัพยากรทางทะเลในทุก ๆ ด้าน

2) ในการประกาศน่านน้ำอาณาเขต ตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับ ที่กล่าวมาตามข้อ 1) กำหนดให้รัฐชายฝั่งสามารถใช้ “เกาะ” ที่เป็นดินแดนภายใต้อธิปไตยของรัฐชายฝั่งนั้น ๆ (รวมทั้งรัฐ ไทย) เป็น “เส้นมัธยฐาน” (baseline) ในการขยายเขตทางทะเลของรัฐนั้นได้ตามที่อนุสัญญาฯ กำหนดไว้ แต่ประเด็นที่แตกต่างกันของอนุสัญญาทั้งสองฉบับ ที่เกี่ยวกับประเด็นนี้ คือ การกำหนดนิยามของคำว่า “เกาะ” กล่าวคือ

- อนุสัญญาว่าด้วยไหล่ทวีป ค.ศ. 1958 (Convention on the Continental Shelf 1958) (หนึ่งในอนุสัญญากรุงเจนีวาฯ 4 ฉบับ) กำหนดนิยามคำว่า “เกาะ (Island)” ไว้ว่า “*เกาะคือบริเวณแผ่นดินที่ก่อตัวขึ้นตามธรรมชาติ โดยมีน้ำล้อมรอบ ซึ่งอยู่เหนือน้ำในขณะน้ำขึ้นสูงสุด (An island is a naturally formed area of land, surrounded by water, which is above water at high tide.)*”

- อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law Of the Sea 1982) กำหนดนิยามคำว่า “เกาะ (Island)” ไว้ว่า “1. เกาะคือบริเวณแผ่นดินที่ก่อตัวขึ้นตามธรรมชาติ โดยมีน้ำล้อมรอบ ซึ่งอยู่เหนือน้ำในขณะน้ำขึ้นสูงสุด 2. เว้นแต่ที่ได้บัญญัติไว้ในวรรคสาม ทะเลอาณาเขตเขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ และไหล่ทวีปของเกาะ ให้พิจารณากำหนดตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ ซึ่งบังคับใช้กับอาณาเขตทางบกอื่น 3. โขดหินซึ่งโดยสภาพแล้วมนุษย์ไม่สามารถอยู่อาศัยหรือยังชีพทางเศรษฐกิจได้ จะไม่มีเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือไหล่ทวีป (Article 121 Regime of islands 1. An island is a naturally formed area of land, surrounded by water, which is above water at high tide. 2. Except as provided for in paragraph 3, the territorial sea, the contiguous zone, the exclusive economic zone and the continental shelf of an island are determined in accordance with the provisions of this Convention applicable to other land territory. 3. Rocks which cannot sustain human habitation or economic life of their own shall have no exclusive economic zone or continental shelf.)”

แปลความอย่างง่าย คือ ตาม **อนุสัญญาว่าด้วยไหล่ทวีป 1958 “กองหินโลซิน มีสถานะเป็นเกาะ”** แต่ตาม **อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 “กองหินโลซินไม่มีสถานะเป็นเกาะ”**

เมื่อสถานะความเป็นเกาะตามอนุสัญญาฯ แตกต่างกัน สิทธิของรัฐชายฝั่งในการใช้ประโยชน์จากสถานะความเป็นเกาะ จึงมีผลที่ต่างกันด้วย กล่าวคือ

เมื่อ “กองหินโลซิน” “มีสถานะเป็นเกาะ” ตามนิยามใน “อนุสัญญาว่าด้วยไหล่ทวีป 1958” ประเทศไทยจึงมีสิทธิในการใช้ “เส้นขอบเกาะ” ของ “เกาะโลซิน” เป็น “เส้นมัธยฐาน” ในการกำหนดอาณาเขตทางทะเล ทั้ง “เขตทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ และเขตไหล่ทวีป” ในทางตรงกันข้ามเมื่อ “กองหินโลซิน” “ไม่มีสถานะเป็นเกาะ” ตามนิยามใน “อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982” ประเทศไทยจึงไม่มีสิทธิในการใช้ “เส้นขอบเกาะ” ของ “เกาะโลซิน” เป็น “เส้นมัธยฐาน” ในการกำหนดอาณาเขตทางทะเล ทั้ง “เขตทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ และเขตไหล่ทวีป” โดยต้องกลับมาใช้เส้นมัธยฐานที่เป็นเส้นชายฝั่งทะเลของแผ่นดิน ซึ่งจะส่งผลให้พื้นที่อาณาเขตทางทะเลของไทยลดลง

3) ประเทศไทยประกาศเขตไหล่ทวีป (Continental Shelf) เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2516 ตามข้อกำหนดที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 ที่บังคับใช้ขณะนั้น ซึ่งบัญญัติให้รัฐชายฝั่งสามารถขยายเขตทางทะเลครอบคลุมพื้นที่ไหล่ทวีปในบริเวณที่มีน้ำลึกไม่เกิน 200 เมตร ได้ โดยประเทศไทยใช้พิกัดที่ตั้ง และ “เส้นขอบเกาะ” ของ “เกาะโลซิน” เป็นเส้นมัธยฐานในการวัดระยะความกว้างของไหล่ทวีป” ครอบคลุมอ่าวไทยตอนล่าง โดยเริ่มจากเกาะกง (ซึ่งเป็นเกาะหนึ่งอยู่ทางตอนใต้เกาะสมุย) ผ่านเกาะกระ เกาะโลซิน และเข้าบรรจบฝั่งที่จะเขตแดนไทย-มาเลเซีย ณ ปากน้ำโกลก จังหวัดนราธิวาส รวมทั้งใช้พิกัด และเส้นมัธยฐานเดียวกันนี้ ในการประกาศ “เขตเศรษฐกิจจำเพาะ”

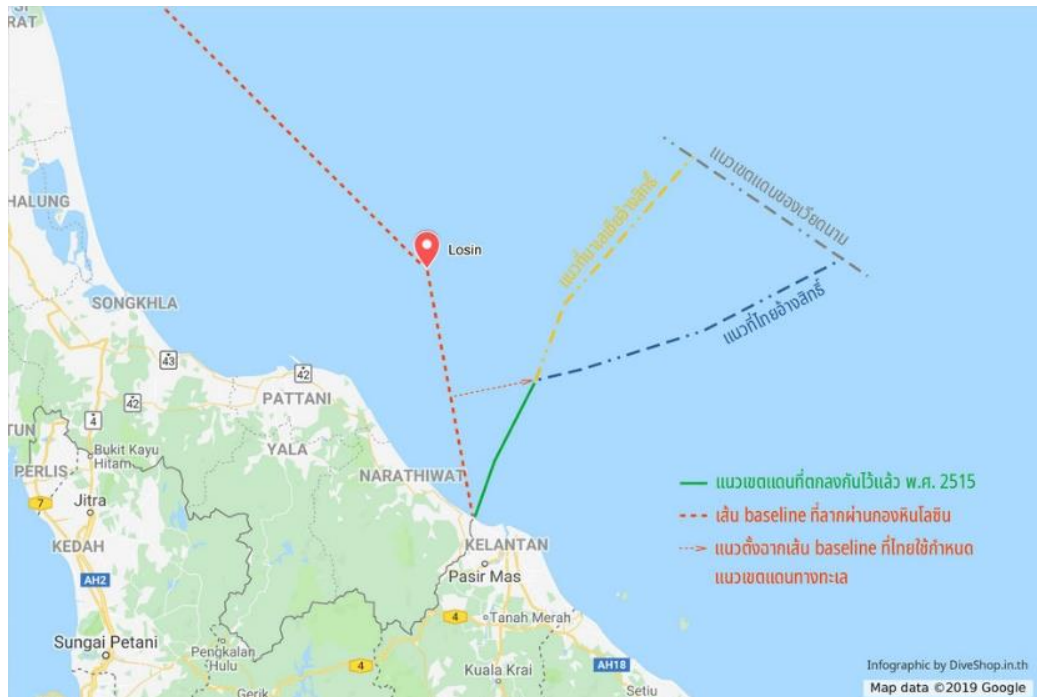
(exclusive economic zone) ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่อนุญาตให้รัฐชายฝั่ง สามารถขยายเขตทางทะเลออกไปเป็นเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้ โดยไม่เกินระยะ 200 ไมล์ทะเลจากเส้นมัธยฐาน เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2524 ตามแผนที่ด้านล่าง



ที่มา : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง, <https://www.dmcg.go.th/detailAll/5061/nws/22>

4) การเจรจาแบ่งเขตไหล่ทวีปบริเวณอ่าวไทยและทะเลจีนใต้ ระหว่างไทย-มาเลเซีย ในปี พ.ศ. 2515 นั้น แม้ว่าในตอนแรก ประเทศมาเลเซียจะไม่เห็นด้วยที่ประเทศไทยใช้ “เกาะโลซิน” เป็นเส้นมัธยฐาน แต่ในที่สุดมาเลเซียก็ยอมรับสถานะความเป็นเกาะของ “โลซิน” ตามที่อนุสัญญาเจนีวาฯ 1958 กำหนดนิยามไว้ เห็นได้จากการยอมรับเขตทางทะเลที่ประเทศไทยประกาศเป็นเส้นขอบของพื้นที่พัฒนาร่วม (Joint Development Area) ตามแผนที่ (เข้าใจว่ามีปรากฏอยู่ในบันทึกการประชุมการเจรจาในครั้งสุดท้าย ซึ่งผมได้รับการยืนยันจาก ดร.ทรงภพ พลจันทร์ อดีตอธิบดีกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ ที่อยู่ในคณะเจรจาในครั้งนั้นด้วย) อย่างไรก็ตาม ทั้งสองฝ่ายไม่สามารถบรรลุข้อตกลงในการกำหนดเขตไหล่ทวีประหว่างกันได้ทั้งหมด มีทั้งพื้นที่ที่สามารถตกลงและลากเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างกันได้ และพื้นที่ที่ต่างฝ่ายต่างอ้างสิทธิ์ทับซ้อนกันครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 7,250 ตารางกิโลเมตร จึงนำไปสู่การเจรจาและร่วมกันลงนามใน “บันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดตั้งองค์การร่วมเพื่อแสวงประโยชน์จากทรัพยากรในพื้นที่ดินใต้ทะเลในบริเวณที่กำหนดของไหล่ทวีปของประเทศทั้งสองในอ่าวไทย” ที่จังหวัด

เชิงใหม่ เพื่อแก้ปัญหาเรื่องอาณาเขตทางทะเลไว้ชั่วคราวจนกว่าจะได้ข้อยุติที่ยอมรับร่วมกัน และร่วมมือกันพัฒนาพื้นที่และแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรในพื้นที่ดินใต้ทะเลในบริเวณพื้นที่ทับซ้อนดังกล่าวร่วมกัน (ในการขุดก๊าซธรรมชาติ (ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม) ขึ้นมาใช้ประโยชน์) โดยลงทุนและแบ่งปันผลประโยชน์กันฝ่ายละ 50/50 เป็นระยะเวลา 50 ปี นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2522 – 2572



แผนที่แสดงเส้นมัธยฐาน (baseline) และแนวเขตแดนทางทะเลที่ไทยอ้างสิทธิ
ที่มา :

<https://diveshop.in.th/%E0%B9%82%E0%B8%A5%E0%B8%8B%E0%B8%B4%E0%B8%99-malaysia-thailand-joint-development-area>

5) จากบันทึกความเข้าใจ ดังกล่าว นำไปสู่การจัดตั้งองค์การร่วมไทย-มาเลเซีย (Malaysia – Thailand Joint Authority : MTJA) ขึ้น ในปี พ.ศ. 2534 เพื่อปฏิบัติหน้าที่แทนรัฐบาลของทั้งสองประเทศในการสำรวจและแสวงหาผลประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติที่ไม่มีชีวิต โดยเฉพาะอย่างยิ่งปิโตรเลียมในพื้นที่พัฒนาร่วม (Joint Development Area : JDA) บนพื้นฐานของค่าใช้จ่ายและการแบ่งปันผลประโยชน์อย่างเท่าเทียมกัน และนำไปสู่การจัดตั้ง บริษัท ทรานส์ ไทย-มาเลเซีย (ประเทศไทย) จำกัด และ บริษัท ทรานส์ ไทย-มาเลเซีย (ประเทศมาเลเซีย) จำกัด ขึ้นเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 เพื่อบริหารจัดการและดำเนินงานโครงการท่อส่งก๊าซและโรงแยกก๊าซธรรมชาติไทย-มาเลเซีย โดยมีบริษัทการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ปตท. ในฝ่ายไทย และบริษัทน้ำมันแห่งชาติมาเลเซีย หรือ Petronas ในฝ่ายมาเลเซีย เป็นผู้ถือหุ้นแทนรัฐบาล ลงทุนร่วมกันในอัตราส่วน 50 : 50 ดำเนินการสำรวจ ขุดเจาะ และมีการนำก๊าซธรรมชาติขึ้นมาใช้ประโยชน์จริงเมื่อต้นปี พ.ศ. 2548 ใช้เวลาในการดำเนินการนับตั้งแต่มีการลงนามใน บันทึกความเข้าใจ จนถึงการนำก๊าซธรรมชาติจากพื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซีย (JDA) มาใช้ประโยชน์ นานถึง 26 ปี) นับถึงปัจจุบัน (พ.ศ.

2564) มีการใช้ประโยชน์จากก๊าซธรรมชาติไปแล้ว 16 ปี คงเหลือเวลาภายใต้ข้อตกลงดังกล่าวอีกเพียง 8 ปี (ถึงปี พ.ศ. 2572)

อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2560 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติรับทราบการยืนยันการมีผลบังคับใช้ต่อไปของบันทึกความเข้าใจราชอาณาจักรไทยและมาเลเซียเกี่ยวกับการจัดตั้งองค์กรร่วมเพื่อแสวงประโยชน์จากทรัพยากรระหว่างในพื้นที่ดินใต้ทะเล ในบริเวณพื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซีย (JDA) หลังจากครบ 50 ปี ในปี พ.ศ. 2572 ตราบเท่าที่รัฐบาลไทยและรัฐบาลมาเลเซียยังไม่สามารถหาข้อยุติในการกำหนดเขตไหล่ทวีประหว่างกันได้ ตามที่กระทรวงพลังงานเสนอ ตามที่ปรากฏอยู่ใน MoU 1979 ซึ่งมีสาระสำคัญโดยสรุป คือ หากทั้งสองประเทศสามารถหาข้อยุติสำหรับปัญหาการแบ่งเขตไหล่ทวีปได้ก่อนกำหนดเวลา 50 ปี ให้ยกเลิกองค์กรร่วมไทย-มาเลเซีย (MTJA) โดยบรรดาทรัพย์สินที่ได้จัดการและความรับผิดชอบต่าง ๆ ที่ MTJA ก่อขึ้น ให้คู่ภาคีรับผิดชอบเท่า ๆ กัน หรืออาจพิจารณาทำข้อตกลงใหม่ได้ หากไม่สามารถหาข้อยุติอันเป็นที่พอใจสำหรับปัญหาการแบ่งเขตไหล่ทวีปได้ภายในระยะเวลา 50 ปี ให้ใช้ข้อตกลงที่มีอยู่ต่อไปหลังจากที่พ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าวแล้ว

ดังนั้น ข้อกังวลในเรื่องของการปกป้องผลประโยชน์ทางทะเลในประเด็นการนำ “ก๊าซธรรมชาติ (ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม) ขึ้นมาใช้ประโยชน์ จึงไม่ควรถูกนำมาใช้เป็นประเด็นข้อกังวลหรือข้อกล่าวอ้างเป็นเหตุในการสนับสนุนการซื้อเรือดำน้ำ

3. ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสิทธิและการแสวงหาประโยชน์ทางทะเลระหว่างประเทศไทย-มาเลเซีย

ผมเข้าใจว่า ข้อกังวลของสังคมไทยที่ถูกปลุกขึ้นมาด้วยประเด็นของ “เกาะโลซิน” และความต้องการในการซื้อ “เรือดำน้ำ” ของกองทัพเรือ เพื่อมาปกป้องผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (รวมทั้ง “เกาะโลซิน” ด้วย) นั้น คือ การแบ่งเส้นเขตแดนทางทะเลระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียในอนาคตว่าจะแบ่งกันอย่างไร จะใช้ “เกาะโลซิน” เป็น “หลักหมุดอ้างอิงทางทะเลหลักสุดท้ายในอ่าวไทย” ได้หรือไม่

เบื้องต้นคงต้องมาทำความเข้าใจในเรื่อง สิทธิการใช้และแสวงหาประโยชน์ทางทะเลตามทีอนุสัญญากฎหมายทะเลบัญญัติไว้ กันก่อน

ภายใต้อนุสัญญาฯ กฎหมายทะเลที่กล่าวมาข้างต้นทั้งสองฉบับ มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ทางทะเลที่คล้ายคลึงกันในประเด็นหลักๆ เช่น ทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิต (สัตว์น้ำ) ทรัพยากรธรรมชาติที่ไม่มีชีวิต (แร่ธาตุ ก๊าซ น้ำมัน ฯลฯ) สิทธิการเดินเรือผ่าน สิทธิการบินผ่าน การวางสายเคเบิลและท่อใต้ทะเล ฯลฯ ที่รัฐชายฝั่งแต่ละรัฐ สามารถที่จะใช้สิทธิในการแสวงหาประโยชน์ได้อย่างเสรีในน่านน้ำภายใต้เส้นเขตแดนของตน โดยต้องคำนึงตามควรถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐอื่น ๆ และจะต้องปฏิบัติการให้สอดคล้องกับบทบัญญัติของอนุสัญญาฯ ในกรณีที่ยังไม่สามารถกำหนดเส้นแบ่งเขตแดนซึ่งเป็นที่ยอมรับของทั้งสองฝ่ายได้ ก็ให้ใช้วิธีการเจรจาหรือทำความตกลงเป็นกรณีแทน

ช่วงที่ผ่านมา บางคนอาจมีคำถามว่า “การมีได้ขีดเส้นแบ่งเขตทางทะเล (เขตไหล่ทวีป) ระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย มีปัญหาหรือผลกระทบกับการแสวงหาประโยชน์ทางทะเลหรือการใช้สิทธิอื่น ๆ ของทั้งสองประเทศหรือไม่”

คำตอบ คือ ในกรณีของประเทศไทยกับมาเลเซียที่ต่างฝ่ายต่างมีการประกาศเส้นเขตแดนทางทะเล (ในอ่าวไทย) ตามที่อนุสัญญาฯ บัญญัติ ซึ่งทำให้เกิดพื้นที่ทับซ้อน หรือเหลื่อมกันอยู่บางส่วน แต่ทั้งสองประเทศก็ได้มีการเจรจาและมีข้อตกลงทำเป็นบันทึกความเข้าใจร่วมกันฯ ใช้เป็นกรอบในการดำเนินการใช้และแสวงหาประโยชน์ร่วมกันในบริเวณพื้นที่ที่ประกาศทับซ้อนกันอยู่ (JDA) อยู่ ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ดังนั้น ในกรณีของผลประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติที่ไม่มีชีวิต (แร่ธาตุ ก๊าซ น้ำมัน ฯลฯ) จึงไม่เป็นปัญหาแต่อย่างใด ดังที่ได้อธิบายมาแล้วข้างต้น สำหรับในกรณีของสิทธิการเดินเรือผ่าน สิทธิการบินผ่าน ในบริเวณพื้นที่ซึ่งประกาศทับซ้อนกันอยู่ (JDA) อยู่ นั้น ก็ได้มีปัญหาแต่อย่างใด ทั้งสองฝ่ายได้ใช้สิทธิการเดินอากาศและการเดินเรือได้โดยเสรีตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาฯ อยู่แล้ว ส่วนในกรณีของทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิต (สัตว์น้ำ) นั้น ก่อนที่จะมีการจัดทำบันทึกความเข้าใจร่วมกันฯ มีปัญหาอยู่บ้าง เนื่องจากมีเรือประมงไทยบางลำเข้าไปทำการประมงในบริเวณพื้นที่ทับซ้อน จึงถูกทางการมาเลเซียจับกุมโดยกล่าวหาว่าไปรุกล้ำน่านน้ำของประเทศมาเลเซีย แต่ภายหลังการเจรจา ได้มีข้อตกลงให้เรือประมงของทั้งสองประเทศเข้าไปทำการประมงในพื้นที่ซึ่งประกาศทับซ้อนกันอยู่ (JDA) นั้น ได้โดยเสรี จึงไม่เป็นปัญหาแต่อย่างใด

ในประเด็นเรื่อง “เส้นเขตแดนทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซีย” ที่ทำให้เกิดพื้นที่ทับซ้อนกันอยู่ และยังไม่สามารถหาข้อยุติได้นั้น มีอยู่ 2 เส้น คือ เส้นกำหนด “เขตไหล่ทวีป” และเส้นกำหนด “เขตเศรษฐกิจจำเพาะ” โดยต่างฝ่ายต่างลากเส้นตามที่ตนเองต้องการ ปัญหาจึงอยู่ที่ “หลักการและฐานความคิด” ในการลากเส้นที่มีอนุสัญญาระหว่างประเทศรองรับที่ต่างกัน กล่าวคือ การกำหนดเส้น “เขตไหล่ทวีป” อยู่บน “หลักการและบทบัญญัติ” จากอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1958 (Geneva Conventions on the Law of the Sea 1958) ฉบับที่ว่าด้วย อนุสัญญาว่าด้วยไหล่ทวีป ค.ศ. 1958 (Convention on the Continental Shelf 1958) ซึ่งตามนิยามที่บัญญัติไว้ “โลซิน” มีสถานะเป็น “เกาะ” ในขณะที่การกำหนดเส้น “เขตเศรษฐกิจจำเพาะ” อยู่บน “หลักการและบทบัญญัติ” จากอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law Of the Sea 1982) ที่เห็นว่า “เกาะโลซิน” ไม่มีสถานะเป็น “เกาะ” ดังนั้น หากจะมีการเจรจากำหนดเส้นเขตแดนทางทะเลระหว่างไทย-มาเลเซียอีกครั้ง ก็คงต้องเจรจากำหนดทั้ง 2 เส้น ไปพร้อม ๆ กัน ซึ่งคงไม่ง่ายเลยครับ

4. ความคิดเห็นเกี่ยวกับอนาคตเรื่องเขตแดนทางทะเลระหว่างประเทศไทย-มาเลเซีย

ในความเห็นส่วนตัวของผม หากในอนาคตจะต้องมีการเจรจากำหนดเส้นเขตแดนทางทะเลระหว่างไทย-มาเลเซีย เราน่าจะมีทางเลือกหลักสองแนวทาง คือ (1) ไม่ลากเส้นแบ่งเขตแดนเลย ปล่อยให้เป็นอย่างนี้ต่อไป เพราะในเชิงของผลประโยชน์ทางทะเลที่ยังสามารถดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจร่วมกันได้ ความสำคัญของเส้นเขตแดนแทบจะไม่มี ความหมายอะไรมากนัก ดังที่ได้กล่าวมาในประเด็นที่สองและสามข้างต้น และ (2) ลากเส้นแบ่งเขตแดน เพื่อให้มีข้อยุติที่ชัดเจนถึงอาณาเขตทางทะเลของแต่ละประเทศ

ในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องลากเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างกัน ถ้าหากพิจารณาตามแผนที่ที่ผมจัดทำขึ้นใหม่ด้านล่าง เส้นสีดำ (หมายเลข 3) คือเส้นที่ไทยอ้างสิทธิ ส่วนเส้นสีแดง (หมายเลข 4) คือเส้น

ที่มาเลเซียอ้างสิทธิ ในเรื่องนี้ อาจมีความเป็นไปได้ที่จะใช้ “เส้นกึ่งกลาง” (เส้นสีเขียว หมายเลข 5) เป็นเส้นเขตแดน ซึ่งน่าจะจะมีโอกาสได้รับการ “ยอมรับ” ของทั้งประเทศไทยและประเทศมาเลเซียได้ เนื่องจากจะไม่มีใครรู้สึก “ได้เปรียบและเสียเปรียบ” อะไร นอกจากนี้ ผมยังมีโอกาสได้ยินผู้ใหญ่ที่ร่วมอยู่ในคณะกรรมการกำหนดเส้นเขตแดนทางทะเลเล่าให้ฟังว่า การเจรจาในครั้งนั้น เคยมีการพูดถึง “Jurisdiction line (เส้นเขตอำนาจศาล)” ที่เป็นเส้นกึ่งกลาง นี้อยู่เหมือนกัน ซึ่งในตอนแรกประเทศไทยต้องการให้ใช้เส้นนี้ (เข้าใจว่าตอนนั้น ไทยคิดว่าจะมีแหล่งก๊าซธรรมชาติในบริเวณเหนือเส้นกึ่งกลางอยู่เป็นจำนวนมาก จึงต้องการให้ใช้เส้นนี้) ในขณะที่มาเลเซียไม่ยอม แต่ต่อมา เมื่อมีสำรวจข้อมูลมากขึ้น และพบว่าแหล่งก๊าซธรรมชาติอยู่ในพื้นที่ใต้เส้นกึ่งกลางจำนวนมากกว่า ฝ่ายประเทศมาเลเซียจึงเป็นฝ่ายเรียกร้องให้ใช้เส้นนี้ แต่ไทยไม่ยอม สุดท้ายจึงไม่มีการลากเส้นใด ๆ ในการแบ่งเขตแดนทางทะเล (เขตไหล่ทวีป) ส่วนในประเด็นของเส้น “เขตเศรษฐกิจจำเพาะ” นั้น ผมก็เห็นว่าควรจะเป็น “เส้นเดียวกัน” เพราะไม่เห็นประโยชน์ที่จะกำหนดเส้นเขตไหล่ทวีป กับ เส้นเขตเศรษฐกิจจำเพาะให้แตกต่างกัน และผลประโยชน์ทางทะเลที่ได้ก็ไม่ชัดเจนครับ จะมีก็แต่ชาวประมงไทยที่จะมีพื้นที่ทำการประมงลดลงไปหน่อย แต่ผมก็คิดว่าคงไม่เดือดร้อนครับ (เพราะเราเดือดร้อนมาจากการแก้ไขปัญหา IUU Fishing ของรัฐบาลนี้ จนสิ้นเนื้อประดาตัว และทำให้อุตสาหกรรมประมงที่นำเงินตราเข้าประเทศไทยปีละกว่าแสนล้านบาทต้องล่มสลาย ไปหมดแล้ว)



- 1 เส้นฐานปกติ (เส้นขอบฝั่ง)
- 2 เส้นฐานใหม่ (อ้างอิงเกาะโลซิน)
- 3 เส้นเขตแดนที่ประเทศไทยลากขึ้นตามเส้นฐานใหม่ (อ้างอิงเกาะโลซิน)
- 4 เส้นเขตแดนที่ประเทศมาเลเซียลากขึ้นซึ่งยอมรับความมีอยู่ของเกาะโลซิน
- 5 เส้นเขตแดนทางทะเลระหว่างไทย-มาเลเซียที่อาจเป็นไปได้ในอนาคต (เมื่อมีการชุดก๊าซขึ้นมาใช้หมดแล้ว)

ผมเข้าใจว่าที่หลายคนพยายามปลุกกระแส “เกาะโลซิน” ว่าเป็นผลประโยชน์ทางทะเลมูลค่านับแสนล้านบาทที่ต้องคุ้มครองทรัพย์สินสมบัติและทรัพยากรของคนไทย คงเหลือไว้ให้ลูกหลานนั้น ก็เพื่อเป็นข้ออ้างในการสนับสนุนการซื้อ “เรือดำน้ำ” เพื่อเสริมสร้างกองกำลังทางทะเลให้แข็งแกร่ง มีศักยภาพ

ในการลาดตระเวนชายฝั่ง และเป็นสัญลักษณ์แสดงแสนยานุภาพทางทะเลของประเทศ เพื่อปกป้อง “เกาะโลซิน” และสนับสนุนการเจรจาในการกำหนดเส้นเขตแดนทางทะเลที่อาจจะมีขึ้นหลังจากบันทึกความเข้าใจร่วมกันฯ เพื่อแสวงประโยชน์จากทรัพยากรระหว่างในพื้นที่ใต้ทะเล ลึนสุดลง นั้น คงต้องศึกษาหรือนำเสนอข้อมูลต่อสังคมให้ครบถ้วนรอบด้านมากขึ้น และหาประเด็นใหม่มาสนับสนุนการของบประมาณชื่อ “เรือดำน้ำ” ครับ เพราะนอกจาก การที่คณะรัฐมนตรีจะรับทราบการขยายเวลาการมีผลบังคับใช้ต่อไปของบันทึกความเข้าใจราชอาณาจักรไทยและมาเลเซียเกี่ยวกับการจัดตั้งองค์การร่วมเพื่อแสวงประโยชน์จากทรัพยากรระหว่างในพื้นที่ใต้ทะเล ในบริเวณพื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซีย (JDA) หลังจากครบ 50 ปี ในปี พ.ศ. 2572 ทรพบเท่าที่รัฐบาลไทยและรัฐบาลมาเลเซียยังไม่สามารถหาข้อยุติในการกำหนดเขตไหล่ทวีประหว่างกันได้ ไปเมื่อ ปี พ.ศ. 2560 แล้วนั้น



ที่มา : <https://www.ejan.co/popular-news/5f43ee463daaf>

ในเดือนที่ผ่านมา นายกรัฐมนตรีได้ออกมาแสดงความไม่เห็นด้วยกับการขอชื่อ “เรือดำน้ำ” ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ไปแล้ว เนื่องจากสถานการณ์ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ที่รัฐต้องการงบประมาณไปแก้ปัญหาจำนวนมาก ซึ่งต้องขอขอบคุณกองทัพเรือที่เข้าใจและยอมให้ตัดงบประมาณในส่วนนี้ ผมหวังว่าในการพิจารณาปีต่อไป หากจะมีการเสนอขอชื่อเรือดำน้ำอีก ก็คงต้องหาเหตุผลอื่นมาสนับสนุนกันใหม่ครับ

เพราะ...

วันนี้ “เกาะโลซิน” ได้ทำหน้าที่ในฐานะ “หลักหมุดอ้างอิงทางทะเลลึกสุดท้ายในอ่าวไทย” จบสิ้นสมบูรณ์แล้วครับ ถ้าจะมีประเด็นให้ระลึกถึงก็คงเป็น “คุณูปการ” ที่ “เกาะโลซิน” ทำให้ประเทศไทยได้ผลประโยชน์จากพื้นที่พัฒนาร่วม (JDA) ที่มีมูลค่าหลายแสนล้านบาทครับ หรือไม่ก็เปลี่ยนชื่อ “เกาะโลซิน (Losin Island)” (มีการสันนิษฐานว่า คำว่า Losin น่าจะมาจากคำว่า Lusin ในภาษาอินโดนีเซีย หมายถึงจำนวน 12 ที่เป็นหน่วยนับพื้นฐาน) เป็น “เกาะแสนล้าน (Hundreds Billion Island)” กันดีไหมครับ