

## บทที่ 8

### ดินแดนของรัฐ (STATE TERRITORY)

ดินแดนของรัฐเป็นองค์ประกอบประการหนึ่งของการเป็นรัฐ นอกเหนือจากองค์ประกอบในเรื่องประชากร รัฐบาล และอำนาจอธิปไตย

ความสำคัญของดินแดนของรัฐนั้น นอกจากเป็นองค์ประกอบของการเป็นรัฐแล้ว ยังเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นถึงอาณาเขตแห่งอำนาจอธิปไตยของรัฐ กล่าวคือ ตามหลักทั่วไปของกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐเท่านั้นที่มีอำนาจสูงสุดและใช้อำนาจสูงสุดได้ทั่วดินแดนของรัฐ ไม่ว่าจะเป็นการบังคับกฎหมายขึ้นมายังบังคับใช้ และการตัดสินคดีข้อพิพาท แต่นอกดินแดนของรัฐ รัฐไม่มีอำนาจอธิปไตยแต่อย่างใด (ยกเว้นในบางกรณี)

การที่รัฐมีอำนาจอธิปไตยและใช้อำนาจอธิปไตยได้เฉพาะภายในดินแดนของรัฐ ทำให้จำเป็นต้องทราบถึงเขตแดน (boundary) ของรัฐ เพราะว่าเขตแดนของรัฐได้แก่เส้นหรือแนวที่แบ่งแยกดินแดนของรัฐจากรัฐอื่น หรือจากดินแดนที่ไม่มีเจ้าของ

เขตแดนของรัฐจึงเป็นสิ่งที่จำกัดขอบเขตแห่งการใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐ ทั้งนี้เนื่องจากรัฐใช้อำนาจอธิปไตยนอกดินแดนของรัฐไม่ได้

เขตแดนของรัฐอาจถูกกำหนดโดยจารีตประเพณีระหว่างประเทศ สนธิสัญญา การตัดสินของสถาบันยุติธรรมระหว่างประเทศ และองค์การระหว่างประเทศ เป็นต้น

เนื่องจากดินแดนของรัฐอาจเป็นพื้นดิน พื้นน้ำ และพื้นอากาศที่อยู่เหนือดินแดนส่วนที่เป็นพื้นดินหรือพื้นน้ำ เขตแดนของรัฐจึงมีทั้งเขตแดนทางบก เขตแดนทางน้ำ และเขตแดนทางอากาศ

### หมวดที่ 1

#### เขตแดนทางบก

การกำหนดเส้นเขตแดนทางบก ทำได้ 3 วิธี กล่าวคือ กำหนดตามหลักการสถานภาพเดิม (Statu Quo) กำหนดตามจุดพิภพทางภูมิศาสตร์ และกำหนดตามลักษณะธรรมชาติ

## 1. กำหนดเส้นเขตแดนตามหลักการสถานภาพเดิม (Statu Quo)

กล่าวคือ กำหนดให้รัฐที่มีเขตแดนใกล้ชิดติดกัน ยึดถือเส้นเขตแดนตามที่มีอยู่ก่อนแล้ว เป็นเส้นเขตแดน ทั้งนี้อาจเป็นด้วยรัฐดังกล่าวเคยอยู่ร่วมกันในรัฐรวมมาก่อนแล้วมาแยกกันในภายหลัง เช่น เส้นเขตแดนระหว่างสวีเดนกับนอร์เวย์ (เคยเป็นรัฐรวมแล้วแยกกันใน ค.ศ. 1905) เส้นเขตแดนระหว่างออสเตรียกับฮังการี (เคยเป็นรัฐรวม แล้วแยกกันใน ค.ศ. 1918)

หรือเคยเป็นประเทศที่อยู่ใต้การปกครองของรัฐอื่น และรัฐอื่นได้ทำสนธิสัญญากำหนดเส้นเขตแดนไว้ เช่น มีการกำหนดให้เส้นเขตแดนระหว่างซีเรียกับเลบานอนให้เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างฝรั่งเศสและตุรกี เมื่อ ค.ศ. 1921

สำหรับประเทศในอเมริกาใต้ซึ่งเคยเป็นอาณานิคมของสเปน มีการกำหนดเส้นเขตแดนโดยยึดหลักการ UTI POSSISDETI DE 1810 ซึ่งตามหลักการดังกล่าวนี้ รัฐที่เคยเป็นอาณานิคมของสเปนตกลงกำหนดเส้นเขตแดนระหว่างกันตามเขตการปกครองของสเปนที่มีอยู่ใน ค.ศ. 1810 (เนื่องจากเขตการปกครองที่สเปนกำหนดไว้ไม่ชัดเจนพอ จึงทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับเส้นเขตแดนระหว่างรัฐต่างๆ ในทวีปอเมริกาใต้ที่เคยเป็นอาณานิคมของสเปน)

ประเทศต่างๆ ในทวีปอาฟริกาที่หลุดพ้นจากการเป็นอาณานิคมก็ยึดถือหลักการ UTI POSSIDETIS ซึ่งเป็นหลักการรักษาสถานะภาพเดิมของเส้นเขตแดนในสมัยที่เคยเป็นอาณานิคมของประเทศอื่น

## 2. กำหนดเส้นเขตแดนตามจุดพิภคทางภูมิศาสตร์

กล่าวคือ เป็นการกำหนดตามแนวเส้นขนานของโลก เช่น กำหนดแบ่งเส้นเขตแดนระหว่างสหรัฐอเมริกากับแคนาดาตามแนวเส้นขนานที่ 19 ระหว่างเวียดนามเหนือและเวียดนามใต้ (ในระหว่างที่ยังไม่ได้มีการรวมประเทศ) ตามแนวเส้นขนานที่ 17 และระหว่างเกาหลีเหนือและเกาหลีใต้ ตามแนวเส้นขนานที่ 38 แต่ในปัจจุบันนี้ไม่นิยมใช้ เนื่องจากขัดต่อสภาพความเป็นจริงตามลักษณะภูมิประเทศ และในทางสังคมวิทยา แต่ก็ยังใช้ในการกำหนดเขตยึดครองทางทหาร เช่น การแบ่งเขตยึดครองเยอรมันเมื่อสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่สองระหว่างฝ่ายสัมพันธมิตรกับสหภาพโซเวียต เป็นต้น

### 3. กำหนดเส้นเขตแดนตามลักษณะธรรมชาติหรือตามลักษณะภูมิประเทศ

#### 3.1 ธรรมชาติหรือภูมิประเทศของดินแดนเป็นภูเขา

อาจมีการกำหนดโดยใช้ลักษณะหนึ่งลักษณะใดของภูมิประเทศ ดังนี้

3.1.1 แนวสันเขา เป็นการกำหนดโดยถือตามยอดสูงสุดของเทือกเขาเดียวกันเป็นหลัก แล้วลากเส้นเขตแดนเชื่อมต่อกันระหว่างยอดสูงสุดเหล่านั้น

3.1.2 แนวสันปันน้ำ เป็นการกำหนดโดยถือตามแนวสันเขาที่แบ่งน้ำให้ไหลลงไปตามลาดเขาทั้งสองฟากตลอดแนวเขา (สนธิสัญญา TURIN ลงวันที่ 24 มีนาคม 1860 กำหนดเส้นเขตแดนระหว่างฝรั่งเศสและอิตาลี ตามแนวสันปันน้ำ)

3.1.3 แนวดินเขา เป็นการกำหนดโดยยึดถือแนวดินเขาด้านหนึ่งของเทือกเขาเดียวกันเป็นหลัก

การกำหนดเส้นเขตแดนที่นิยมใช้กันแพร่หลายในปัจจุบัน ได้แก่ การกำหนดตามแนวสันปันน้ำ

#### 3.2 ธรรมชาติหรือภูมิประเทศเป็นแม่น้ำลำคลอง ทำได้ 4 วิธีด้วยกัน คือ

3.2.1 กำหนดให้ตลิ่งของแม่น้ำด้านหนึ่งเป็นเส้นเขตแดน วิธีนี้ทำให้รัฐที่มีตลิ่งของแม่น้ำเป็นเส้นเขตแดนเสียประโยชน์ เนื่องจากลำน้ำทั้งหมดจะตกอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของอีกรัฐที่มีชายแดนติดต่อกัน รัฐต่างๆ จึงไม่นิยมใช้วิธีนี้กำหนดเส้นเขตแดน

3.2.2 กำหนดให้ตลิ่งของแม่น้ำแต่ละฝั่งเป็นเส้นเขตแดน วิธีนี้จะทำให้ลำน้ำทั้งสายตกอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยร่วมกัน

3.2.3 กำหนดให้เส้นกึ่งกลางของลำน้ำเป็นเส้นเขตแดน วิธีนี้อาจทำให้มีปัญหาคัดแย้งระหว่างรัฐชายฝั่งแม่น้ำได้ เนื่องจากร่องน้ำลึกอาจไม่อยู่ที่กึ่งกลางแม่น้ำ

3.2.4 กำหนดให้ร่องน้ำลึกที่ใช้ในการเดินเรือ (Thalweg) เป็นเส้นเขตแดน วิธีนี้เป็นวิธีที่นิยมปฏิบัติกันมากที่สุด เพราะทำให้รัฐทั้งสองฝั่งลำน้ำสามารถใช้ประโยชน์จากการเดินเรือได้เต็มที่

มีข้อสังเกตว่า แม่น้ำที่แบ่งเขตแดนระหว่างสองรัฐหรือไหลผ่านสองรัฐมักจะเป็นสาเหตุแห่งกรณีพิพาทระหว่างรัฐ เช่น แม่น้ำ Indus ก่อให้เกิดกรณีพิพาทระหว่างอินเดียนกับปากีสถาน แม่น้ำ Jordan ก่อให้เกิดกรณีพิพาทระหว่างอิสราเอลกับจอร์แดน แม่น้ำ

Shat-Al-Arab ก่อให้เกิดกรณีพิพาทระหว่างอิรักกับอิหร่าน แม่น้ำ Ussuri ก่อให้เกิดกรณีพิพาทระหว่างจีนกับรัสเซีย และแม่น้ำ Ganda ก่อให้เกิดกรณีพิพาทระหว่างอินเดียกับบังคลาเทศ เป็นต้น

3.3 ธรรมชาติหรือภูมิประเทศเป็นทะเลสาบ กำหนดให้เส้นกึ่งกลางของทะเลสาบเป็นเส้นเขตแดน เช่น ทะเลสาบระหว่างสหรัฐอเมริกากับแคนาดา และทะเลสาบ Lemana ระหว่างฝรั่งเศสกับสวิตส เป็นต้น

## หมวดที่ 2

### เขตแดนทางทะเล

พื้นผิวโลกประกอบด้วยส่วนที่เป็นทะเลถึง 70% หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งมีส่วนที่เป็นพื้นดินซึ่งอยู่ในอำนาจอธิปไตยของรัฐต่างๆ เพียงประมาณหนึ่งในสี่ส่วนเท่านั้น

กล่าวโดยทั่วไปแล้ว ถือกันว่าทะเลเป็นสมบัติร่วมกันของมนุษยชาติ แต่ก็มีกรอบรับกันในกฎหมายระหว่างประเทศที่ว่าด้วยทะเลหรือที่เรียกกันว่า กฎหมายทะเล (Law of the sea) ว่า รัฐชายฝั่งทะเลมีอำนาจอธิปไตยเหนือพื้นทะเลบางส่วน สำหรับพื้นทะเลอีกบางส่วน ถึงแม้รัฐชายฝั่งจะไม่มีอำนาจอธิปไตย แต่กฎหมายทะเลให้สิทธิแก่รัฐชายฝั่งที่จะใช้อำนาจอธิปไตยได้ในบางเรื่อง ในขณะที่เดียวกัน พื้นทะเลส่วนที่เหลือซึ่งเป็นส่วนที่ใหญ่ที่สุดนั้น เป็นพื้นที่ซึ่งรัฐทุกรัฐมีสิทธิเสรีภาพทัดเทียมกันในการเดินเรือ และในการแสวงหาผลประโยชน์บางประการ เช่น การจับปลา เป็นต้น

กฎหมายทะเล แบ่งทะเลออกเป็น 6 เขตด้วยกันคือ

1. น่านน้ำภายใน (Internal Sea)
2. ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea)
3. เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone)
4. ไหล่ทวีป (Continental Shelf)
5. เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone)
6. ทะเลหลวง (High Sea)

เขตทะเลที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งแต่ผู้เดียวและอย่างเต็มที่ เนื่อง จากเขตทะเลดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของดินแดนของรัฐ ได้แก่ น่านน้ำภายใน (Internal Sea) และทะเลอาณาเขต (Territorial Sea)

สำหรับเขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone) ไหล่ทวีป (continental Shelf) และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone) ไม่ถือเป็นดินแดนของรัฐ แต่ กฎหมายทะเลให้สิทธิแก่รัฐที่จะใช้อำนาจอธิปไตยได้ในบางเรื่อง

ส่วนทะเลหลวง (High Sea) นั้นไม่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐแต่อย่างใด

## 1. เขตทะเลที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งแต่เพียงผู้เดียวและอย่างเต็มที่ ได้แก่ น่านน้ำภายใน และทะเลอาณาเขต

### 1.1 น่านน้ำภายใน (Internal Sea)

ได้แก่เขตทะเลที่อยู่ระหว่างชายฝั่งกับเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเล อาณาเขต

เส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต แบ่งเป็น 3 ประเภท ได้แก่ เส้นฐานปกติ (Normal Base Lines) เส้นฐานตรง (Straight Base Line) และ เส้นฐานตรงหมู่เกาะ (Straight Archipelagic Base Lines)

น่านน้ำภายในรวมถึงน่านน้ำของอ่าวด้วย แต่น่านน้ำของอ่าวที่จะยึดถือเป็น น่านน้ำภายใน ต้องเป็นน่านน้ำของอ่าวที่มีปากแคบ หรือเป็นน่านน้ำของอ่าวประวัติศาสตร์

1.1.1 อ่าวที่มีปากอ่าวแคบ ได้แก่อ่าวที่มีปากทางเข้ากว้างไม่เกิน 24 ไมล์ ภายในอ่าว น่านน้ำที่อยู่ภายในเส้นฐานตรง ถือว่าเป็นน่านน้ำภายใน

1.1.2 อ่าวประวัติศาสตร์ ได้แก่อ่าวที่รัฐชายฝั่งอ้างอำนาจอธิปไตยของตน เหนืออ่าวนั้นมาตลอดและได้รับการยินยอมจากรัฐอื่นเป็นเวลานานโดยไม่มีใครโต้แย้ง เช่น อ่าว Santa Monica (กว้าง 29 ไมล์) ในสหรัฐอเมริกา อ่าว Peter the Great (กว้าง 102 ไมล์) ในรัสเซีย เป็นต้น น่านน้ำในอ่าวประวัติศาสตร์ถือว่าเป็นน่านน้ำภายใน

รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยเหนือน่านน้ำภายใน เช่นเดียวกับรัฐที่มีอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนของรัฐส่วนที่เป็นพื้นดิน เรือต่างชาติจะผ่านเข้ามาในเขตน่านน้ำภายใน

ของรัฐชายฝั่งต้องขออนุญาตรัฐชายฝั่งก่อน

อย่างไรก็ดี ตามจารีตประเพณีระหว่างประเทศ รัฐชายฝั่งจะยอมให้เรือสินค้าต่างชาติผ่าน่าน้ำภายในเข้าไปใช้บริการของท่าเรือโดยไม่ต้องขออนุญาต แต่ทั้งนี้เรือสินค้าต่างชาติจะต้องปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับที่รัฐชายฝั่งกำหนดไว้ กล่าวคือ รัฐชายฝั่งจะกำหนดระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการนำเรือเข้าไปจอดท่าเรือใน่านน้ำภายในไว้อย่างใดก็ได้ เพียงแต่ว่าระเบียบข้อบังคับที่กำหนดขึ้นนั้นต้องไม่มีลักษณะเป็นการเลือกปฏิบัติ

อย่างไรก็ตาม เฉพาะเรือพาณิชย์เท่านั้นที่มีสิทธิเสรีภาพเต็มที่ ในการเข้าไปจอดเรือที่ทำเรือใน่านน้ำภายในของรัฐชายฝั่ง ส่วนเรือรบนั้นมีสิทธิเสรีภาพน้อยกว่าเรือพาณิชย์ กล่าวคือ การเข้าไปแวะจอดที่ทำเรือใน่านน้ำภายในต้องได้รับอนุญาตล่วงหน้าจากรัฐชายฝั่งเจ้าของท่าเรือก่อน (รัฐชายฝั่งมีสิทธิปฏิเสธไม่ให้เรือรบเข้ามาใน่านน้ำภายในได้เสมอ หรืออาจอนุญาตให้เข้าไปโดยมีกำหนดเวลาก็ได้) ทั้งนี้ เนื่องจากเหตุผลที่เกี่ยวกับความมั่นคงของรัฐชายฝั่งนั่นเอง

เรือรบต่างชาติที่ได้รับอนุญาตให้เข้าไปใน่านน้ำภายในจะมีสิทธิพิเศษท่านองสิทธิในสภาพนอกอาณาเขต กล่าวคือ เรือรบตลอดจนพนักงานเจ้าหน้าที่ทั้งหลายที่ประจำอยู่ในเรือรบได้รับสิทธิคุ้มกัน ไม่ต้องอยู่ในอำนาจศาลของรัฐชายฝั่งนอกจากความผิดลหุโทษที่บรรดาลูกเรือกระทำความผิด อย่างไรก็ดีตาม เรือรบที่แล่นเข้าไปใน่านน้ำภายในต้องเคารพกฎระเบียบ ข้อบังคับทั่วไปเกี่ยวกับการเดินเรือที่รัฐชายฝั่งกำหนดไว้

ส่วนเรือพาณิชย์ที่เข้าไปใน่านน้ำภายในไม่มีสิทธิพิเศษเหมือนอย่างเรือรบ กล่าวคือ เรือพาณิชย์ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายทั้งหลายของรัฐชายฝั่ง อย่างไรก็ดีตามระบบกฎหมายภายในของบางประเทศ เช่น ฝรั่งเศส มีข้อยกเว้นคดีพิพาทระหว่างลูกเรือด้วยกัน หรือคดีที่เกี่ยวกับวินัยภายในเรือพาณิชย์ไม่ต้องอยู่ในอำนาจศาลของฝรั่งเศส

1.2 ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) ได้แก่ ทะเลที่ประเทศชายฝั่งโดยอยู่ติดต่อกับน่านน้ำภายใน และมีความกว้างแผ่ออกไปในทะเลไม่เกิน 12 ไมล์ทะเลจากเส้นฐาน

อนึ่งถือว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 ไม่ได้กำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตไว้ แต่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตไว้ว่าต้องไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล (19 กม.) โดยวัด

จากเส้นฐานซึ่งรัฐชายฝั่งเป็นผู้กำหนดตามหลักเกณฑ์แห่งกฎหมายระหว่างประเทศ

ปัญหาในเรื่องความกว้างของทะเลอาณาเขต เป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดข้อโต้แย้งในหมู่นักนิติศาสตร์ และในระหว่างรัฐมาช้านาน แม้แต่ในปัจจุบันนี้ปัญหาดังกล่าวก็ยังไม่ใช่ที่ยุติ

ปลายคริสต์ศตวรรษที่ 18 เคยเป็นที่ยอมรับกันว่า ทะเลอาณาเขตมีความกว้าง 3 ไมล์ทะเล ซึ่งเท่ากับอำนาจการยิงปืนใหญ่ในสมัยนั้น การกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตให้มีระยะ 3 ไมล์ทะเล จึงสอดคล้องกับสภาพความจริงที่เกี่ยวกับความสามารถในการป้องกันตัวเองของรัฐ

ในคริสต์ศตวรรษที่ 19 หลักการว่าด้วยความกว้างของทะเลอาณาเขตมีระยะ 3 ไมล์ทะเล เป็นที่ยอมรับทั่วไปของรัฐที่เป็นมหาอำนาจในทางทะเล เห็นได้จากการที่กำหนดหลักการดังกล่าวไว้ในอนุสัญญาคลองสุเอซ ค.ศ. 1888

อย่างไรก็ตาม ภายหลังสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง ประเทศต่างๆ เริ่มไม่ยอมรับและคัดค้านหลักการว่าด้วยความกว้างของทะเลอาณาเขตมีระยะ 3 ไมล์ทะเล ประเทศส่วนใหญ่ให้มีการกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตเสียใหม่เป็น 12 ไมล์ทะเล บางประเทศในทวีปอเมริกาใต้ถึงกับเรียกร้องให้ขยายความกว้างของทะเลอาณาเขตออกไปเป็น 200 ไมล์ทะเล

เนื่องจากรัฐส่วนใหญ่ตกลงกันไม่ได้ในเรื่องระยะความกว้างของทะเลอาณาเขต อนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 จึงไม่ได้กำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตไว้

ในปัจจุบันนี้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตไว้ว่าต้องไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล

ในปัจจุบันนี้ มีรัฐต่างๆ ประกาศอาณาเขตทางทะเลไว้ดังนี้

- ความกว้างของทะเลอาณาเขต 3 ไมล์ มี 10 ประเทศ
- ความกว้างของทะเลอาณาเขต 4 ไมล์ มี 2 ประเทศ
- ความกว้างของทะเลอาณาเขต 6 ไมล์ มี 6 ประเทศ
- ความกว้างของทะเลอาณาเขต 12 ไมล์ มี 108 ประเทศ
- ความกว้างของทะเลอาณาเขต 15 ไมล์ มี 1 ประเทศ
- ความกว้างของทะเลอาณาเขต 20 ไมล์ มี 20 ประเทศ
- ความกว้างของทะเลอาณาเขต 30 ไมล์ มี 2 ประเทศ

- ความกว้างของทะเลอาณาเขต 35 ไมล์ มี 1 ประเทศ
- ความกว้างของทะเลอาณาเขต 50 ไมล์ มี 1 ประเทศ
- ความกว้างของทะเลอาณาเขต 200 ไมล์ มี 13 ประเทศ

สำหรับอำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทะเล อาณาเขตอนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องและอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ต่างก็มีข้อกำหนดรับรองอำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งที่มีอยู่เหนือทะเลอาณาเขต อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งรวมถึงอำนาจอธิปไตยในห้วงอากาศเหนือทะเลอาณาเขต และอำนาจอธิปไตยเหนือพื้นดินท้องทะเล และดินใต้ผิวดินแห่งทะเลอาณาเขตด้วย

อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาทั้งสองฉบับไม่มีข้อกำหนดที่เป็นเงื่อนไขของการใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งไว้ด้วย กล่าวคือ รัฐชายฝั่งต้องใช้อำนาจอธิปไตยภายในขอบเขตของอนุสัญญาและหลักเกณฑ์อื่นๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ

ข้อจำกัดสิทธิที่สำคัญในการใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทะเลอาณาเขต ได้แก่ สิทธิการผ่านโดยสุจริต (Right of Innocent Passage) ของเรือต่างชาติในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง (สิทธิการผ่านโดยสุจริต มีที่มาจากจารีตประเพณีระหว่างประเทศ ต่อมามีการนำสิทธิดังกล่าวมารับรองไว้ในอนุสัญญาเจนีวา ค.ศ. 1958 ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982)

กล่าวโดยสรุป รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขต แต่รัฐชายฝั่งมีพันธกรณีตามกฎหมายระหว่างประเทศต้องเคารพสิทธิในการผ่านโดยสุจริตของเรือต่างรัฐ

1.2.1 การใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต อนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องและอนุสัญญาสหประชาชาติ ค.ศ. 1982 ว่าด้วยกฎหมายทะเลวางข้อกำหนดทั่วไปเกี่ยวกับสิทธิในการผ่านโดยสุจริตไว้ ซึ่งประมวลสรุปได้ดังนี้

(1) การผ่านโดยสุจริต ได้แก่การผ่านที่ไม่เป็นภัยต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย และความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง ทั้งนี้ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดและข้อบังคับที่รัฐชายฝั่งอาจตราขึ้น



(2) เรือของทุกรัฐ ไม่ว่าจะ เป็นของรัฐชายฝั่งหรือรัฐที่ไม่มีชายฝั่ง สามารถใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริตได้ และเรือที่ใช้สิทธิผ่านโดยสุจริตนี้อาจเป็นเรือของรัฐ เช่น เรือรบหรือเรือที่ใช้ในกิจการของรัฐอื่น หรืออาจเป็นเรือของเอกชน เช่น เรือสินค้า เรือประมง

(3) การผ่านของเรือ ในทะเลอาณาเขตต้องเป็นไปเพื่อ

(ก) ข้ามทะเลบริเวณนี้ได้โดยไม่เข้าไปในน่านน้ำภายในหรือ  
แฉะจอดเรือในที่จอดหรือท่าเรือในน่านน้ำภายใน

(ข) การเดินทางเพื่อไปยัง หรือออกมาจากน่านน้ำภายในหรือ  
แฉะจอดเรือ ณ ที่จอดหรือท่าเรือ

(4) การผ่านต้องกระทำโดยต่อเนื่องและเร่งรีบ

(5) เรือดำน้ำหรือพาหนะใต้น้ำ จะต้องโพล้ขึ้นแสดงตนโดยแล่นบน  
ผิวน้ำและแสดงธง

สำหรับการผ่านที่ถือว่าไม่เป็นการผ่านโดยสุจริตได้แก่ การผ่านที่เป็น  
ภัยต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย และความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง ในกรณีต่างๆ ดังนี้.-

(1) คุกคาม หรือใช้กำลังอันเป็นปฏิปักษ์ต่ออำนาจอธิปไตย บูรณภาพ  
แห่งดินแดน หรือเอกราชทางการเมืองของรัฐชายฝั่ง หรือโดยการกระทำอื่นใดอันเป็นการ  
ละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศตามที่ระบุไว้ในกฎบัตรสหประชาชาติ

(2) ทำการซ้อม หรือทำการฝึกอาวุธ ไม่ว่าชนิดใด

(3) กระทำการใดๆ เพื่อรวบรวมข้อมูลข่าวสารอันจะเป็นภัยต่อการ  
ป้องกันตนเอง หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง

(4) กระทำการใดๆ ที่เป็นการโฆษณาชวนเชื่อ อันจะกระทบกระ-  
เทือนต่อการป้องกันตนเอง หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง

(5) นำขึ้นสู่อากาศ หรือปล่อยลงพื้น หรือบรรทุกมากับเรือ ซึ่ง  
อากาศยานใดๆ

(6) นำขึ้นสู่อากาศ หรือปล่อยลงพื้น หรือบรรทุกมากับเรือ ซึ่งอาวุธ-  
ยุทธโศปกรณ์ใดๆ

(7) ทำการขนถ่ายสินค้า เงินตรา หรือบุคคลอันเป็นการฝ่าฝืน

กฎหมายและข้อบังคับของรัฐชายฝั่งที่ว่าด้วยศุลกากร ราชการ การเข้าเมืองหรือการอนามัยของ  
รัฐชายฝั่ง

- (8) จงใจก่อให้เกิดมลภาวะอย่างร้ายแรงในทะเลอาณาเขต
- (9) ทำการประมงใดๆ ในทะเลอาณาเขต
- (10) ทำการวิจัยหรือสำรวจ
- (11) กระทำการใดๆ ที่เป็นการขัดขวางระบบสื่อสาร หรืออุปกรณ์  
อำนวยความสะดวก หรือสิ่งติดตั้งอื่นใดของรัฐชายฝั่ง
- (12) กระทำการอื่นใดอันไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการใช้สิทธิผ่าน

หากพบว่าเรือต่างชาติที่ผ่านเข้าไปในทะเลอาณาเขตกระทำการใดๆ  
ที่ถือได้ว่า ไม่เป็นการผ่านโดยสุจริต เช่น ทำการประมง ทำการสำรวจ หรือกระทำการใดๆ  
อันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายของรัฐชายฝั่ง รัฐชายฝั่งมีสิทธิกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อ  
ป้องกันการผ่านโดยไม่สุจริต เช่น ทำการขัดขวางการผ่าน หรือจับกุมเรือดังกล่าว

ในกรณีที่เรือต่างชาติเป็นเรือรบ รัฐชายฝั่งอาจขอให้เรือรบดังกล่าว  
ออกจากทะเลอาณาเขตของตน และหากเรือรบไม่ปฏิบัติตามคำเรียกร้องของรัฐชายฝั่งรัฐ  
เจ้าของเรือรบจะต้องรับผิดชอบในความเสียหาย หรือเสียหายที่เกิดต่อรัฐชายฝั่ง หากว่าความ  
เสียหายหรือเสียหายนั้นเป็นผลสืบเนื่องมาจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายของรัฐชายฝั่ง หรือ  
กฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยการใช้สิทธิผ่านโดยสุจริต

**เขตอำนาจของรัฐชายฝั่งต่อเรือต่างชาติ** แยกพิจารณาเป็นเขตอำนาจทางอากาศและ  
เขตอำนาจทางแห่ง

(1) **เขตอำนาจทางอากาศ** ตามหลักเกณฑ์ทั่วไปของกฎหมายระหว่างประเทศ เขต  
อำนาจทางอากาศเหนือเรือต่างชาตินั้นเป็นของรัฐซึ่งเรือนั้นมีสัญชาติหรือรัฐเจ้าของธง (flag  
state) ดังนั้น รัฐชายฝั่งจึงไม่อาจดำเนินการในทางคดีอาญา เพื่อสืบสวนสอบสวน หรือจับกุม  
บุคคลใดในการกระทำผิดทางอากาศที่เกิดขึ้นบนเรือต่างชาติ ขณะที่ใช้สิทธิผ่านโดยสุจริตใน  
ทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง เว้นแต่ถ้าผลของการกระทำผิดทางอาญานั้นขยายไปถึงรัฐชายฝั่ง  
เช่น ผู้เสียหายมีสัญชาติของรัฐชายฝั่ง หรือถ้าอาชญากรรมนั้นกระทบกระเทือนต่อความสงบสุข  
ของรัฐชายฝั่ง หรือความสงบเรียบร้อยอันดีของทะเลอาณาเขต หรือถ้านายเรือหรือกงสุลของ

รัฐเจ้าของธงร้องขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ของรัฐชายฝั่ง หรือถ้าเป็นการจำเป็นเพื่อทำการปราบปรามการค้ายาเสพติดให้โทษ

อนึ่ง รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะดำเนินการใดๆ ตามกฎหมายของรัฐชายฝั่ง เพื่อวัตถุประสงค์ในการจับกุมหรือการสอบสวนบนเรือต่างชาติซึ่งกำลังผ่านทะเลอาณาเขต หลังจากที่ได้ออกจากร่านน้ำภายในแล้ว

อย่างไรก็ตาม รัฐชายฝั่งไม่อาจจับกุมหรือดำเนินคดีต่อบุคคลใดในเรือต่างชาติ หากบุคคลนั้นได้กระทำผิดก่อนที่เรือนั้นจะใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตเข้ามาในทะเลอาณาเขต และเรือนั้นไม่ได้เข้าไปในท่าเรือหรือน่านน้ำภายในของรัฐชายฝั่ง

(2) เขตอำนาจทางแพ่ง รัฐชายฝั่งต้องไม่ขัดขวางการผ่านโดยสุจริต (หยุดหรือเปลี่ยนทิศทางเรือ) ของเรือต่างชาติในทะเลอาณาเขตของตน เพื่อดำเนินคดีทางแพ่งต่อบุคคลบนเรือต่างชาติ และรัฐชายฝั่งต้องไม่บังคับหรือจับกุมเรือ เพื่อดำเนินการบังคับคดีในทางแพ่ง เว้นแต่เห็นหรือความรับผิดชอบซึ่งเรือต่างชาติก่อให้เกิดขึ้น ในขณะที่แล่นผ่านทะเลอาณาเขต หรือเป็นเรือที่กำลังแล่นผ่านทะเลอาณาเขต หลังจากที่ได้ออกจากร่านน้ำภายใน

1.2.2 สิทธิในการผ่านช่องแคบ ตามกฎเกณฑ์แห่งจารีตประเพณีระหว่างประเทศในยามสันติ รัฐมีสิทธินำเรือผ่านช่องแคบระหว่างประเทศ ในเมื่อเป็นการผ่านโดยสุจริต

ช่องแคบตามกฎหมายระหว่างประเทศแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

(1) ช่องแคบภายในประเทศ ได้แก่ช่องแคบที่น้ำน่านน้ำของช่องแคบถือว่าเป็นดินแดนของรัฐเดียวกัน (ความกว้างของช่องแคบต้องไม่เกินสองเท่าของทะเลอาณาเขตของรัฐ) และส่วนปลายของช่องแคบต้องติดต่อกับทะเลเปิด ตัวอย่างช่องแคบภายในประเทศ ได้แก่ ช่องแคบ Kertch ของสหภาพโซเวียตรัสเซีย ซึ่งเชื่อมทะเลดำกับทะเล Azov

(2) ช่องแคบระหว่างประเทศ ได้แก่ช่องแคบที่มีลักษณะประกอบกัน 2 ประการ ดังนี้

ก. ช่องแคบนั้นจะต้องเชื่อมต่อ 2 ทะเลเปิด ทั้งนี้สองฝั่งของช่องแคบอาจเป็นดินแดนของรัฐเดียวกัน เช่น ช่องแคบ Dardanelles และช่องแคบ Bosphore ของตุรกีที่เป็นทางเข้าและทางออกของทะเล Marmara หรือสองฝั่งของช่องแคบอาจเป็นดินแดนของรัฐตั้งแต่สองรัฐขึ้นไปก็ได้ เช่น ช่องแคบ Gibraltar ช่องแคบ Magel-

lan เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ช่องแคบที่เข้าลักษณะของการเป็นช่องแคบระหว่างประเทศอาจเป็นช่องแคบที่เชื่อมต่อระหว่างทะเลเปิดกับทะเลอาณาเขตของรัฐหนึ่งรัฐใด เช่น ช่องแคบที่เชื่อมต่อระหว่างทะเลแดงกับอ่าว Akaba ซึ่งนำน้ำภายในในอ่าวเป็นทะเลอาณาเขตของ 4 ประเทศด้วยกัน คือ อิสราเอล จอร์แดน อียิปต์ และ ซาอุดีอาระเบีย

ข. นอกจากช่องแคบจะมีลักษณะตาม ก. แล้ว ยังต้องมีลักษณะที่สำคัญอีก กล่าวคือ เป็นช่องแคบที่เปิดให้เรือของทุกชาติแล่นผ่านได้ ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศอธิบายลักษณะที่สำคัญของการเป็นช่องแคบระหว่างประเทศในข้อนี้ไว้ในคดีช่องแคบ Corfou(1) การเป็นช่องแคบระหว่างประเทศนั้น สำคัญที่ข้อเท็จจริงว่ามีการเปิดให้เรือทุกรัฐแล่นผ่านได้ก็เป็นการเพียงพอแล้ว ไม่จำเป็นต้องไปคำนึงถึงความคับคั่งของการจราจร หรือความสำคัญมากหรือน้อยของการเดินเรือระหว่างประเทศ ตลอดถึงความจำเป็นหรือไม่ของการผ่านช่องแคบดังกล่าว

นอกจากนี้ ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศยังได้ให้ความเห็นไว้ในคดีดังกล่าวเกี่ยวกับการผ่านโดยสุจริตว่า ตามกฎเกณฑ์แห่งจารีตประเพณีระหว่างประเทศในยามสันติ รัฐมีสิทธินำเรือรบแล่นผ่านช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศระหว่างส่วนที่เป็นทะเลหลวงสองส่วน โดยไม่ต้องขออนุญาตจากรัฐชายฝั่งก่อน ในเมื่อการผ่านนั้นเป็นการผ่านโดยสุจริต เว้นแต่จะได้อำนาจไว้เป็นอย่างอื่นในอนุสัญญาระหว่างประเทศ รัฐชายฝั่งไม่มีสิทธิที่จะห้ามการผ่านช่องแคบในยามสันติได้

คำพิพากษาของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศในคดีดังกล่าวข้างต้น จึงเป็นการยืนยัน เน้นย้ำ ถึงกฎเกณฑ์แห่งจารีตประเพณีระหว่างประเทศในเรื่องสิทธิการผ่านช่องแคบระหว่างประเทศโดยสุจริต

ต่อมา ได้มีการนำกฎเกณฑ์แห่งจารีตประเพณีระหว่างประเทศในเรื่องสิทธิการผ่านช่องแคบโดยสุจริต มารับรองไว้ในอนุสัญญากรุงเจนีวา ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง

สิทธิในการผ่านช่องแคบโดยสุจริตตามที่กล่าวมาข้างต้น เกิดมีปัญหาในการประชุมกฎหมายทะเลขององค์การสหประชาชาติ เมื่อร่างกฎหมายทะเลฉบับใหม่

---

(1) C.I.J., *Detroit Corfou*, Rec., 1949 หน้า 28-29.

(อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982) เนื่องจากสิทธิการผ่านช่องแคบ โดยสุจริตตามรัฐต่างๆ ยึดถือปฏิบัติจนเป็นกฎเกณฑ์แห่งจารีตประเพณีและมีการนำมากำหนดไว้ เป็นอนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องนั้น เป็นการผ่าน ช่องแคบระหว่างประเทศที่มีความกว้างไม่เกิน 6 ไมล์ทะเล เนื่องจากรัฐต่างๆ ส่วนใหญ่ยัง มีความเข้าใจร่วมกันว่า ทะเลอาณาเขตของรัฐมีความกว้าง 3 ไมล์ทะเล ประกอบกับอนุสัญญา เจนีวา ค.ศ. 1958 ก็ไม่ได้กำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตไว้

เมื่อแนวโน้มของที่ประชุมกฎหมายทะเล (ครั้งที่ 3) จะให้ กำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตเป็น 12 ไมล์ จึงทำให้บรรดาประเทศที่มีเรือเดินทะเล อยู่มากเกินความวิตกกังวล เพราะน่านน้ำช่องแคบที่มีความกว้างเกิน 6 ไมล์ทะเล จะกลายเป็น ทะเลอาณาเขตกันแทบหมด ย่อมก่อให้เกิดอุปสรรคใหญ่หลวงต่อสิทธิเสรีภาพที่มีอยู่เดิมใน การเดินเรือผ่านช่องแคบดังกล่าว ดังนั้น เพื่อเป็นการออมชอมระหว่างรัฐชายฝั่งของช่องแคบ กับรัฐที่โต้แย้งเพื่อรักษาผลประโยชน์ในการเดินเรือ กฎหมายทะเลฉบับใหม่ (อนุสัญญาสห-ประชาชาติว่าด้วย กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982) จึงกำหนดให้รัฐต่างๆ มีสิทธิเดินเรือผ่าน น่านน้ำของช่องแคบที่มีความกว้างเกิน 6 ไมล์ทะเลซึ่งกลายเป็นทะเลอาณาเขตได้ สิทธิดัง กว่านี้เรียกว่า สิทธิการผ่านชั่วคราว (Right of Transit Passage)

อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลก็ ยังมีข้อกำหนดที่เป็นการรับรองสิทธิการผ่านโดยสุจริตในช่องแคบ (Right of Innocent Passage) ไว้ด้วย (ข้อ 45. (1) (a) และข้อ 45.(1) (b))

กล่าวโดยสรุป สิทธิในการผ่านช่องแคบมี 2 ประการ กล่าวคือ สิทธิในการผ่านชั่วคราว และสิทธิในการผ่านโดยสุจริต รัฐที่เดินเรือผ่านจะใช้สิทธิใดย่อมขึ้นอยู่กับ ลักษณะของช่องแคบ

สิทธิการผ่านชั่วคราว (Right of Transit Passage) ได้แก่ สิทธิเสรีภาพใน การเดินเรือหรือการบินผ่าน เพื่อประโยชน์ในการผ่านช่องแคบโดยต่อเนื่อง และโดยไม่ชักช้า จากส่วนหนึ่งส่วนใดของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ไปยังอีกส่วนหนึ่งส่วนใดของ ทะเลหลวง หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

เรือและอากาศยานของรัฐมีสิทธิในการผ่านชั่วคราว รัฐชายฝั่งช่องแคบจะปฏิเสธ หรือยับยั้งสิทธิการผ่านชั่วคราวไม่ได้

หน้าที่ของเรือและอากาศยานที่ใช้สิทธิการผ่านชั่วคราว นอกจากต้องปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการใช้สิทธิการผ่านชั่วคราวในช่องแคบ ที่รัฐชายฝั่งช่องแคบกำหนดขึ้นแล้ว ยังมีหน้าที่ต่างๆ ที่อนุสัญญา เช่น ต้องผ่านช่องแคบโดยต่อเนื่องและโดยไม่ชักช้า ต้องงดเว้นจากการกระทำใดๆ อันจะเป็นการคุกคาม หรือใช้กำลังใดๆ ต่ออธิปไตย บูรณภาพแห่งดินแดน หรือ เอกอรัชทางการเมืองของรัฐช่องแคบ และงดเว้นที่จะกระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดต่อ หลักการแห่งกฎหมายระหว่างประเทศตามที่ระบุไว้ในกฎบัตรสหประชาชาติ ฯลฯ

**สิทธิและหน้าที่ของรัฐชายฝั่งช่องแคบ** รัฐช่องแคบมีอำนาจในการบัญญัติและบังคับใช้ กฎหมายหรือข้อบังคับอันเกี่ยวกับการใช้สิทธิการผ่านชั่วคราวในช่องแคบในเรื่องต่างๆ เช่น ความปลอดภัยในการเดินเรือ การป้องกัน การลิด การควบคุมมลภาวะ ฯลฯ

สำหรับหน้าที่ของรัฐชายฝั่งช่องแคบนอกจากหน้าที่ที่สำคัญ ซึ่งได้แก่การที่ต้องไม่ปฏิเสธ หรือยับยั้งสิทธิการผ่านชั่วคราวของเรือต่างชาติแล้ว รัฐชายฝั่งช่องแคบยังมีหน้าที่ต้องแจ้งภัยอันตรายเกี่ยวกับการเดินเรือที่ตนทราบให้เรือต่างชาติได้ทราบด้วย

1.2.3 **สิทธิในการผ่านน่านน้ำของรัฐหมู่เกาะ** เดิมทีหลักเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับสิทธิของรัฐต่างๆ ในการเดินเรือผ่านน่านน้ำหมู่เกาะนั้นเป็นหลักเกณฑ์ทั่วไป

ต่อมาในการประชุมกฎหมายทะเลขององค์การสหประชาชาติ รัฐหมู่เกาะ เช่น ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย เป็นต้น เรียกร้องให้มีการกำหนดสถานภาพในทางกฎหมายของน่านน้ำหมู่เกาะไว้เป็นพิเศษ โดยอ้างเหตุผลว่า จะนำหลักเกณฑ์ทั่วไปที่ว่าด้วยสิทธิเสรีภาพของการคมนาคมในทะเลหลวงมาใช้กับน่านน้ำของรัฐหมู่เกาะไม่ได้ เนื่องจากเกาะต่างๆ กับเขตทะเลหลวงระหว่างเกาะเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันทั้งในด้านเศรษฐกิจ การเมือง และประวัติศาสตร์ ปรากฏว่าข้อเรียกร้องของรัฐหมู่เกาะถูกคัดค้านได้แย้งจากประเทศมหาอำนาจในทางทะเล เพราะประเทศดังกล่าวเกรงว่าสิทธิเสรีภาพในการคมนาคมและในการทำประมงในทะเลหลวง จะถูกกระทบกระเทือน แต่ในที่สุดก็ได้มีการยอมให้กำหนดหลักเกณฑ์ของการเดินเรือผ่านน่านน้ำหมู่เกาะไว้เป็นพิเศษ

น่านน้ำหมู่เกาะ คือน่านน้ำที่อยู่ภายในของเส้นฐานตรงหมู่เกาะ ซึ่งลากเชื่อมจุดนอกสุดของเกาะนอกสุดโดยล้อมหมู่เกาะไว้ภายใต้เงื่อนไขว่า เส้นฐานตรงจะต้อง

รวมเกาะที่สำคัญไว้ และความสัมพันธ์ระหว่างบริเวณของน้ำกับพื้นดินจะต้องอยู่ในอัตราส่วน 1 ต่อ 1 หรือ 9 ต่อ 1 เส้นฐานตรงจะต้องไม่ยาวเกิน 100 ไมล์ทะเล อนึ่ง รัฐหมู่เกาะจะนำระบบการวัดเส้นฐานดังกล่าวมาใช้เพื่อปิดกั้นทะเลอาณาเขตของรัฐหนึ่งจากทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะไม่ได้

ความกว้างของทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ และไหล่ทวีปของรัฐหมู่เกาะ วัดจากเส้นฐานตรงหมู่เกาะดังกล่าวข้างต้น

รัฐหมู่เกาะมีอำนาจอธิปไตยเหนือน่านน้ำหมู่เกาะ อำนาจอธิปไตยของรัฐหมู่เกาะครอบคลุมถึงห้วงอากาศเหนือน่านน้ำหมู่เกาะ ตลอดทั้งพื้นดินท้องทะเล คินใต้ ผิวดิน และทรัพยากรของน่านน้ำหมู่เกาะ อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่ารัฐหมู่เกาะจะมีอำนาจอธิปไตยเหนือน่านน้ำหมู่เกาะ แต่รัฐหมู่เกาะก็ต้องเคารพสิทธิของรัฐอื่นในการผ่านน่านน้ำหมู่เกาะ

เมื่อพิจารณาถึงสถานะทางกฎหมายของน่านน้ำหมู่เกาะตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 แล้ว สิทธิในการผ่านน่านน้ำหมู่เกาะ แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ สิทธิในการผ่านช่องเดินเรือของรัฐหมู่เกาะ และสิทธิการผ่านโดยสุจริต

(1) สิทธิในการผ่านช่องเดินเรือในน่านน้ำของรัฐหมู่เกาะ เรือหรืออากาศยานต่างชาติมีสิทธิผ่านช่องเดินเรือในน่านน้ำของรัฐหมู่เกาะ โดยจะต้องเดินเรือหรือบินผ่านอย่างต่อเนื่องโดยไม่ชักช้า รัฐหมู่เกาะจะขัดขวางการเดินเรือ หรือการบินผ่านดังกล่าวไม่ได้

อย่างไรก็ตาม การใช้สิทธิการผ่านช่องเดินเรือของรัฐหมู่เกาะ จะกระทำได้อีกเมื่อรัฐหมู่เกาะได้กำหนดช่องเดินเรือที่เหมาะสมกับการเดินเรือแล้ว

ในขณะที่รัฐหมู่เกาะมิได้กำหนดช่องเดินเรือไว้ การใช้สิทธิในการผ่านช่องเดินเรือในน่านน้ำของรัฐหมู่เกาะ อาจจะกระทำได้โดยการผ่านเส้นทางที่ใช้เดินเรือระหว่างประเทศตามปกติ

เรือที่ใช้สิทธิในการผ่านช่องเดินเรือในน่านน้ำของรัฐหมู่เกาะ มีหน้าที่ต่างๆ เช่น เดินทางผ่านโดยต่อเนื่องและไม่ชักช้า ละเว้นจากการคุกคามหรือการใช้กำลังใดๆ ต่ออธิปไตย บูรณภาพแห่งดินแดน หรือเอกราชทางการเมืองของรัฐหมู่เกาะ หรือกระทำโดยลักษณะอื่นใดอันเป็นการฝ่าฝืนหลักการแห่งกฎหมายระหว่างประเทศที่ปรากฏในกฎบัตรสหประชาชาติ ฯลฯ

(2) สิทธิในการผ่านโดยสุจริต ในกรณีของรัฐหมู่เกาะมิได้กำหนดช่องเดินเรือไว้ และไม่ปรากฏว่ามีเส้นทางเดินเรือที่ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือตามปกติระหว่างประเทศ เรือต่างชาติที่ผ่านน่านน้ำหมู่เกาะ มีความสามารถใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริตได้ ในกรณีที่เรือต่างชาติใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริต สิทธิและหน้าที่ของรัฐหมู่เกาะ และเรือต่างชาติที่ใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริต จะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ว่าด้วยการใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริต ในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง

อนึ่ง รัฐหมู่เกาะอาจจะระงับสิทธิการผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติไว้ชั่วคราวได้ หากการระงับเช่นว่านั้น มีความจำเป็นต่อการรักษาความมั่นคงของรัฐหมู่เกาะ แต่การระงับสิทธิดังกล่าวต้องไปไม่กระทำโดยเลือกปฏิบัติ

2. เขตทะเลที่ไม่ได้อยู่ในอำนาจอธิปไตยของรัฐ แต่กฎหมายทะเลให้สิทธิแก่รัฐที่จะใช้อำนาจอธิปไตยบางประการ

2.1 เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone) ได้แก่พื้นทะเลซึ่งประชิดกับทะเลอาณาเขตและอยู่ติดต่อกับทะเลอาณาเขตออกไปทางทะเลหลวง

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 33.(2) กำหนดความกว้างของเขตต่อเนื่องไว้ว่าไม่เกิน 24 ไมล์ทะเล (อนุสัญญาเจนีวา ค.ศ. 1958 กำหนดไว้ไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล)

ดังนั้น ส่วนที่เป็นเขตต่อเนื่องที่แท้จริงจะมีความกว้างเพียงไม่เกิน 12 ไมล์ทะเลต่อจากทะเลอาณาเขต

เนื่องจากเขตต่อเนื่องอยู่นอกทะเลอาณาเขต รัฐชายฝั่งจึงไม่มีอำนาจอธิปไตยเหนือพื้นทะเลที่เป็นเขตต่อเนื่อง แต่ด้วยเหตุผลที่เกี่ยวกับการบังคับใช้ของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจและความมั่นคงบางเรื่อง จึงมีแนวความคิดว่ารัฐชายฝั่งควรมีอำนาจพิเศษบางประการในเขตต่อเนื่อง

อนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 กำหนดให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจดำเนินการควบคุมตามที่จำเป็นเพื่อป้องกันการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับของรัฐชายฝั่งในเรื่องศุลกากร การเข้าเมือง วิชาการ และการสุขภาพ ที่จะเกิดขึ้นในดินแดน หรือทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง



นอกจากนี้รัฐชายฝั่งยังมีอำนาจลงโทษต่อการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมายและข้อ บังคับตามกฏว่าข้างต้น ซึ่งได้กระทำในดินแดนหรือทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ก็มีข้อกำหนดใน ทำนองเดียวกันนี้

## 2.2 ไหล่ทวีป (Continental Shelf)

2.2.1 แนวความคิดในเรื่องไหล่ทวีป แนวความคิดเกี่ยวกับสิทธิของรัฐชายฝั่งเหนือทรัพยากรในไหล่ทวีปมีกำเนิดที่มาจากคำประกาศของประธานาธิบดีทรูแมนแห่ง สหรัฐอเมริกาใน ค.ศ. 1945 คำประกาศดังกล่าวอ้างถึงสิทธิอธิปไตยของสหรัฐอเมริกาที่จะ ป้องกันและควบคุมทรัพยากรธรรมชาติทั้งหลายที่มีอยู่ในไหล่ทวีป และในผืนน้ำที่ปกคลุมไหล่ทวีป นับจากทะเลอาณาเขตจนถึงส่วนที่ลึก 200 ไมล์ หลังจากประกาศของสหรัฐอเมริกาที่มีประเทศ อื่นๆ เช่น เม็กซิโก อาร์เจนตินา อังกฤษ และอิหร่าน ฯลฯ ต่างพากันประกาศอ้างสิทธิใน ทำนองเดียวกัน

เมื่อแนวความคิดในเรื่องสิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทรัพยากร ในไหล่ทวีปเป็นที่ยอมรับของรัฐต่างๆ รัฐต่างๆ เหล่านี้จึงได้จัดทำอนุสัญญารุงเงินว่าด้วย ไหล่ทวีป ค.ศ. 1958 ซึ่งทำให้สิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทรัพยากรในไหล่ทวีปกลายเป็น กฎเกณฑ์แห่งกฎหมายระหว่างประเทศขึ้นมา

2.2.2 ความหมายของไหล่ทวีป ในอนุสัญญารุงเงินว่าด้วยไหล่ทวีป ค.ศ. 1958 กำหนดความหมายของไหล่ทวีปว่า ได้แก่พื้นดินท้องทะเล และดินใต้ผิวดินของ บริเวณใต้ทะเลที่ติดกับชายฝั่ง แต่ตั้งอยู่นอกทะเลอาณาเขตจนถึงความลึก 200 เมตร หรือ เกินกว่า 200 เมตรที่รัฐชายฝั่งสามารถใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติในบริเวณดังกล่าว ได้ และหมายถึงพื้นดินท้องทะเลและดินใต้ผิวดินของบริเวณใต้ทะเล เช่นเดียวกันที่ติดกับ ชายฝั่งของเกาะ

ความหมายของไหล่ทวีปตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญารุงเงินว่า ค.ศ. 1958 ได้รับการคัดค้านและโต้แย้งจากบรรดาประเทศที่กำลังพัฒนาทั้งหลาย ประเทศเหล่านี้ เห็นว่าข้อกำหนดของอนุสัญญา เอื้อประโยชน์ให้กับประเทศที่พัฒนาแล้วมากกว่าประเทศที่กำลัง

พัฒนา เพราะประเทศดังกล่าวมีความสามารถสูงในเทคโนโลยี ทำให้มีโอกาสดึงดูดวงทรัพยากรธรรมชาติจากไหลทวีปได้เต็มที่และกว้างขวางกว่าประเทศที่กำลังพัฒนา

ต่อมา ในคดี North Sea Continental Shelf ซึ่งเป็นคดีพิพาทระหว่างเยอรมันกับเนเธอร์แลนด์และเดนมาร์ก เกี่ยวกับขอบเขตของไหลทวีปในทะเลเหนือ ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ ได้วินิจฉัยประเด็นในคดีที่เกี่ยวกับขอบเขตของไหลทวีปโดยยึดถือลักษณะตามภูมิศาสตร์ (ซึ่งไม่ตรงกับการกำหนดขอบเขตของไหลทวีปตามอนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 ให้ความหมายไว้)

มีข้อสงสัยกันว่า ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ ไม่ได้ปฏิเสธกฎเกณฑ์ในการกำหนดขอบเขตของไหลทวีปตามอนุสัญญา เนื่องจากกฎเกณฑ์ดังกล่าวได้กลายเป็นกฎเกณฑ์แห่งกฎหมายระหว่างประเทศไปแล้ว แต่ศาลอาศัยข้อกำหนดในข้ออื่นของอนุสัญญามาเป็นเหตุผลในการวินิจฉัยคดี<sup>(1)</sup>

ในการประชุมขององค์การสหประชาชาติเพื่อร่างกฎหมายทะเลฉบับใหม่ (อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982) บรรดาผู้แทนรัฐต่างๆ ส่วนใหญ่มีความเห็นคล้ายตามคำวินิจฉัยของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศในคดี North Sea Continental Shelf ที่ยกขึ้นมากล่าวข้างต้น ดังนั้นจึงมีการตกลงกำหนดความหมายของไหลทวีปเสียใหม่ ตามความหมายที่ปรากฏในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

ข้อ 76. แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วย กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ให้คำจำกัดความหมายของ "ไหลทวีป" ว่า หมายถึงพื้นดินท้องทะเลและดินใต้ผิวดินของบริเวณใต้ทะเลซึ่งขยายออกไปนอกทะเลอาณาเขตของรัฐตลอดแนวทอดยาวตามธรรมชาติจากแผ่นดินจนถึงวิมนอกขอบทวีป หรือจนถึงระยะ 200 ไมล์ทะเลจากเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ในกรณีวิมนอกของขอบทวีปขยายไปไม่ถึง 200 ไมล์ทะเล

ในกรณีที่ขอบทวีปยาวกว่า 200 ไมล์ทะเล อนุสัญญา วางหลักเกณฑ์ให้รัฐชายฝั่งกำหนดขอบทวีปไว้ด้วย แต่ต้องไม่เกิน 350 ไมล์ทะเล ซึ่งการกำหนดขอบเขตของไหลทวีประหว่างรัฐที่มีฝั่งตรงข้ามหรือประชิดติดกันนั้น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมาย

---

(1) ศึกษารายละเอียดของคดี North Sea Continental Shelf ในผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จุมพต สายสุนทร, คำอธิบายกฎหมายทะเล, สำนักพิมพ์นิติธรรม, หน้า 100-105.

ทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดไว้เหมือนกับการกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะระหว่างรัฐที่มีฝั่งตรงข้ามหรือประชิดติดกัน กล่าวคือ ให้กระทำโดยความตกลงบนพื้นฐานแห่งกฎหมายระหว่างประเทศ ตามที่อ้างถึงในข้อ 38. แห่งธรรมนูญศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ เพื่อให้บรรลุผลอันเที่ยงธรรม

2.2.3 สถานะภาพในทางกฎหมายของไหล่ทวีป อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 77. กำหนดให้รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยเหนือไหล่ทวีปแต่เฉพาะเพียงบางเรื่องเท่านั้น กล่าวคือรัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยเหนือไหล่ทวีปเพื่อการสำรวจหรือการแสวงหาผลประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติจากบนและใต้ของไหล่ทวีปเท่านั้น

สิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือไหล่ทวีปในเรื่องของการสำรวจหรือการแสวงหาผลประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติจากบนและใต้ไหล่ทวีปนั้น เป็นสิทธิจำเพาะหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า เป็นสิทธิแต่เพียงผู้เดียวของรัฐชายฝั่ง กล่าวคือ หากรัฐชายฝั่งไม่ทำการสำรวจหรือไม่แสวงหาผลประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติบนและใต้ไหล่ทวีปแล้ว รัฐอื่นจะเข้ามาดำเนินการดังกล่าวได้ก็ต่อเมื่อได้รับความยินยอมอย่างชัดแจ้งจากรัฐชายฝั่งแล้ว

มีข้อสังเกตว่า สิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่ง เป็นสิทธิที่รัฐชายฝั่งมีอยู่เดิม (Inherent Right) ในฐานะที่รัฐชายฝั่งเป็นเจ้าของดินแดนชายฝั่ง รัฐชายฝั่งมีสิทธิดังกล่าวโดยอัตโนมัติ รัฐชายฝั่งจึงไม่ต้องประกาศเพื่อแสดงอาการหวงกันเหมือนเช่นกรณีเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

การใช้สิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งในการสำรวจ และแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติของไหล่ทวีป เช่นสำรวจและแสวงหาผลประโยชน์จากแร่ธาตุต่างๆ ตลอดจนทรัพยากรธรรมชาติที่ไม่มีชีวิตอื่นๆ รวมทั้งอินทรีย์ภาพที่มีชีวิตประเภทที่ติดอยู่กับที่ ซึ่งอยู่ในสภาพเคลื่อนที่ไม่ได้ หรือหากเคลื่อนที่ได้ก็ต้องใช้การสัมผัสทางกายกับพื้นท้องทะเล เช่น ฟองน้ำ สาหร่ายทะเล หอย ปู และกุ้ง เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม การใช้สิทธิอธิปไตยเหนือไหล่ทวีปของรัฐชายฝั่งตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น รัฐชายฝั่งมีพันธกรณีที่จะต้องระมัดระวังมิให้กระทบกระเทือนต่อสิทธิเสรีภาพในการเดินเรือ การวางสายหรือท่อใต้น้ำของรัฐอื่น ในกรณีที่ต้องนำทะเลเหนือไหล่ทวีปเป็นเขตทะเลหลวง รัฐชายฝั่งต้องเคารพสิทธิเสรีภาพในการทำประมง การอนุรักษ์ทรัพยากรที่มีชีวิตในทะเล และการวิจัยทางวิทยาศาสตร์ในทะเลอีกด้วย

อนึ่ง ในกรณีที่ไหล่ทวีปกว้างเกิน 200 ไมล์ทะเล ถ้ารัฐชายฝั่ง แสวงหาผลประโยชน์ได้จากทรัพยากรที่ไม่มีชีวิตของไหล่ทวีปในระยะเกินกว่า 200 ไมล์ทะเล จนถึงขอบนอกของไหล่ทวีป รัฐชายฝั่งจะต้องแบ่งรายได้ส่วนหนึ่งให้แก่องค์การพื้นทะเลระหว่าง ประเทศ (The International Sea Bed Authority) เพื่อนำไปแบ่งให้แก่ประเทศ ต่างๆ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์และความต้องการของประเทศที่กำลังพัฒนา หรือประเทศที่ไร้ ชายฝั่ง

## 2.3 เขตเศรษฐกิจจำเพาะ

2.3.1 แนวความคิดและความหมาย เขตเศรษฐกิจจำเพาะ ได้แก่เขตที่ อยู่ถัดจากทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง ไปจนถึงทะเลหลวง และมีความกว้างไม่เกิน 200 ไมล์ ทะเล โดยวัดจากเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต

แนวความคิดในการแบ่งเขตทะเลหลวง ส่วนที่ติดอยู่กับทะเลอาณา เขตเศรษฐกิจจำเพาะ เป็นแนวความคิดใหม่ในกฎหมายทะเลเช่นเดียวกับแนวความคิดในเรื่อง ไหล่ทวีป ความจริงแล้วแนวความคิดนี้มีที่มาสืบเนื่องจากการประกาศของประธานาธิบดีทูแมน แห่งสหรัฐอเมริกา ใน ค.ศ. 1945 ย้ำสิทธิของสหรัฐอเมริกาต่อทรัพยากรของไหล่ทวีป ชายฝั่งสหรัฐอเมริกา ซึ่งต่อมารัฐต่างๆ ดำเนินรอยตาม แต่ปรากฏว่ามีรัฐบางรัฐที่ไม่มีไหล่ทวีป เช่น ชิลี และเปรู ย้ายแนวความคิดว่าด้วยสิทธิของรัฐเหนือทรัพยากรในไหล่ทวีป ประกาศ ขยายเขตอำนาจของรัฐเหนือน่านน้ำออกไปไกล 200 ไมล์ทะเล เพื่อสงวนสิทธิในการทำ ประมงในเขตน่านน้ำดังกล่าว

เป็นเรื่องปกติธรรมดาที่ประเทศมหาอำนาจในทางเศรษฐกิจย่อมต้อง คัดค้านการอ้างสิทธิเพื่อขยายเขตอำนาจของรัฐเข้าไปในทะเลหลวงดังกล่าวข้างต้น เพราะจะ เป็นอุปสรรคและก่อกวนกระเทือนต่อสิทธิเสรีภาพในการเดินเรือและการทำประมง ข้อเสนอ ให้มีการแบ่งเขตทะเลหลวงในส่วนที่ติดกับทะเลอาณาเขตออกเป็นเขตเศรษฐกิจจำเพาะ จึง เกิดขึ้นในการประชุมขององค์การสหประชาชาติเพื่อจัดทำกฎหมายทะเลฉบับใหม่ (อนุสัญญา สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982) ทั้งนี้เพื่อเป็นการยอมรับความขัดแย้งของ รัฐสมาชิกขององค์การสหประชาชาติที่แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนาซึ่ง ค่อยในเทคโนโลยีแต่ต้องการสงวนทรัพยากรในทะเลติดกับฝั่งของตน และกลุ่มประเทศที่พัฒนา

ซึ่งมีความเจริญก้าวหน้าในเทคโนโลยี และสามารถแสวงหาผลประโยชน์จากทรัพยากรได้เต็มที่และกว้างขวาง

และในที่สุดก็ได้มีการกำหนดให้มีการแบ่งเขตทะเลหลวงออกเป็นเขตเศรษฐกิจจำเพาะไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

อนุสัญญาดังกล่าวข้างต้นกำหนดให้เขตเศรษฐกิจมีความกว้างไม่เกิน 200 ไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ดังนั้นตามความเป็นจริงแล้วเขตเศรษฐกิจจึงมีความกว้างเพียงไม่เกิน 188 ไมล์ทะเลเท่านั้น (200 ไมล์ทะเลหักด้วย 12 ไมล์ทะเลซึ่งเป็นความกว้างของทะเลอาณาเขต)

สำหรับการแบ่งเขตเศรษฐกิจจำเพาะระหว่างรัฐที่ชายฝั่งทะเลอยู่ตรงกันข้ามหรือระชิดติดกัน อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดให้กระทำโดยความตกลงบนพื้นฐานแห่งกฎหมายระหว่างประเทศ ตามที่อ้างถึงในข้อ 38. แห่งธรรมนูญศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ เพื่อให้บรรลุผลอันเที่ยงธรรม

2.3.2 สถานะภาพในทางกฎหมายของเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยในการสำรวจการแสวงหาผลประโยชน์ การอนุรักษ์ และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิตหรือไม่มีชีวิต ไม่ว่าทรัพยากรนั้นจะอยู่ที่พื้นดินท้องทะเล ดินแดนใต้ผิวดินของพื้นดินท้องทะเล หรือในทางน้ำเหนือพื้นดินท้องทะเล และมีสิทธิอธิปไตยเหนือกิจกรรมต่างๆ อันเกี่ยวกับการสำรวจ และการแสวงหาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เช่น การผลิตพลังงานจากกระแสไฟฟ้า และจากลม เป็นต้น

นอกจากรัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยดังกล่าวข้างต้น รัฐชายฝั่งยังมีเขตอำนาจ<sup>(๑)</sup> เหนือการสร้างและการใช้เกาะเทียม สิ่งติดตั้ง หรือสิ่งก่อสร้างการวิจัยทางวิทยาศาสตร์ทางทะเล การคุ้มครองและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล

นอกจากสิทธิอธิปไตยและเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งดังกล่าวไว้ข้างต้นแล้ว รัฐชายฝั่งยังมีสิทธิอื่นๆ ตามที่กฎหมายระหว่างประเทศรับรองไว้ เช่น สิทธิในการปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด การค้ายาเสพติดให้โทษ เป็นต้น

อย่างไรก็ตามในการใช้สิทธิอธิปไตย และการใช้เขตอำนาจของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ตลอดจนการใช้สิทธิอื่นๆ ดังกล่าวมาข้างต้นรัฐชายฝั่งมีพันธกรณีตามกฎหมายระหว่างประเทศ ต้องเคารพสิทธิของรัฐอื่นที่มีอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้นด้วย เนื่องจากเขตเศรษฐกิจจำเพาะมิใช่ดินแดนที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งอย่างเต็มที่และเพียงผู้เดียวเหมือนเช่นน่านน้ำที่อยู่ภายในทะเลอาณาเขต สิทธิของรัฐอื่นที่มีอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เช่น สิทธิเสรีภาพในการเดินเรือ การบิน การวางสายเคเบิล และท่อใต้ทะเล เป็นต้น

---

(๑) เขตอำนาจ ในที่นี้ตรงกับศัพท์ภาษาอังกฤษว่า Jurisdiction ผู้เขียนตำรากฎหมายระหว่างประเทศบางท่านให้คำว่า ตลออาณา แทนคำว่า เขตอำนาจ (นพนิติ สุริยะ, กฎหมายระหว่างประเทศเล่ม 2, สำนักพิมพ์วิญญูชน, หน้า 37) จุมพต สายสุนทร (เรื่องเดิม, หน้า 82-83) ได้อธิบายว่า หมายถึงเขตอำนาจการออกกฎหมาย โดยฝ่ายนิติบัญญัติและใช้บังคับกฎหมายโดยฝ่ายบริหารและฝ่ายตุลาการ ซึ่งจะแตกต่างจากกรรมสิทธิ์อธิปไตย (Sovereign Rights) กล่าวคือสิทธิอธิปไตยมีลักษณะเป็นสิทธิในการหวงกันการเป็นเจ้าของทรัพยากรธรรมชาติในเขตเศรษฐกิจจำเพาะแต่เพียงผู้เดียว ซึ่งสิทธิในการหวงกันแต่เพียงผู้เดียวนี้ รัฐชายฝั่งย่อมมี "เขตอำนาจ" ในการออกและใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติอยู่ในตัวแล้ว แต่ในกรณีรัฐชายฝั่งมีแต่เพียงเขตอำนาจนั้น รัฐชายฝั่งย่อมไม่มีสิทธิในการหวงกันแต่เพียงผู้เดียว เพราะรัฐอื่นอาจมีสิทธิในตนเองเดียวกันด้วย กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ "สิทธิอธิปไตย" มีความหมายรวมถึง "เขตอำนาจ" ด้วย แต่ "เขตอำนาจ" ไม่รวมถึงสิทธิอธิปไตย"

ประเทศไทยได้ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะให้บริเวณที่อยู่ถัดออกไปจากทะเลอาณาเขตของประเทศไทย เป็นเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่มีความกว้าง 200 ไมล์ทะเล

### 3. เขตทะเลที่ไม่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของรัฐใด : ทะเลหลวง

#### 3.1 ความหมายของทะเลหลวง

ทะเลหลวงได้แก่ส่วนทั้งหลายของทะเลที่ไม่ใช่ส่วนหนึ่งของเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ทะเลอาณาเขต หรือน่านน้ำภายในของรัฐชายฝั่งหรือน่านน้ำหมู่เกาะของรัฐหมู่เกาะ มีข้อสังเกตเบื้องต้นว่า ส่วนทั้งหลายของทะเลที่ถือว่าเป็นทะเลหลวงนั้น หมายความว่าเฉพาะส่วนที่เป็นห้วงน้ำเท่านั้น กล่าวคือ ไม่รวมถึงพื้นดินท้องทะเลและดินใต้ผิวดินของท้องทะเล

#### 3.2 แนวความคิดและข้อกำหนดของกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพของรัฐในทะเลหลวง

ในสมัยก่อนเขตอำนาจของรัฐในทะเลหลวงเป็นปัญหาข้อโต้แย้งในระหว่างรัฐทั้งหลาย

เดิมนั้นถือกันว่า รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลชายฝั่งและผิวน้ำที่ต่อจากทะเลฝั่งออกไป รัฐต่างๆ พากันอ้างอำนาจอธิปไตยเหนือทะเล เช่น สเปน อ้างกรรมสิทธิ์ในมหาสมุทรแอตแลนติก โปรตุเกตุอ้างกรรมสิทธิ์ในมหาสมุทรอินเดีย เป็นต้น

นับตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 17 เป็นต้นมา แนวความคิดดังกล่าวข้างต้นเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ว่า รัฐมีสิทธิเสรีภาพในการเดินเรือในทะเล เนื่องจากความจำเป็นในการพาณิชย์ของรัฐทั้งหลาย

นักนิติศาสตร์ชาวฮอลันดาชื่อ Grotius ได้เขียนหนังสือมีชื่อว่า Mare Liberum (ทะเลเสรี) สนับสนุนหลักการในเรื่องสิทธิเสรีภาพของรัฐในทะเลหลวง ทั้งนี้เพื่อคัดค้านการอ้างอำนาจอธิปไตยของสเปนและโปรตุเกตุเหนือทะเลหลวง

Grotius อ้างธรรมชาติของทะเลและสิทธิธรรมชาติเพื่อสนับสนุนหลักการในเรื่องสิทธิเสรีภาพของรัฐในทะเลหลวง ในเรื่องธรรมชาติของทะเล Grotius อ้างถึง

ความเป็นไปไม่ได้ในการครอบครองทะเล เนื่องจากผืนน้ำทะเลเป็นสิ่งเหลวและเคลื่อนไหวตลอดเวลา รัฐจึงไม่สามารถครอบครองพื้นทะเลได้อย่างแท้จริงเหมือนเช่นการครอบครองผืนแผ่นดิน นอกจากนี้แล้วทรัพยากรในทะเลเป็นสิ่งที่มนุษย์ดักดวงได้อย่างไม่มีวันหมดสิ้น

ในเรื่องกฎหมายธรรมชาติ Grotius อ้างว่าการคมนาคมและการค้าขายระหว่างรัฐต่างๆ อย่างอิสระนั้น เป็นสิทธิธรรมชาติของมนุษย์ อย่างไรก็ตามแนวความคิดของ Grotius ถูกโต้แย้งคัดค้านจากนักนิติศาสตร์ชาวอังกฤษชื่อ Selden ซึ่งได้เขียนหนังสือชื่อ Mare Clausum (ทะเลปิด) สนับสนุนหลักการว่ารัฐมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลหลวงได้

ตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 18 เป็นต้นมา รัฐทั้งหลายต่างยอมรับแนวความคิดที่ว่ารัฐทั้งหลายมีสิทธิเสรีภาพในทะเลหลวง และแนวความคิดดังกล่าวได้กลายเป็นหลักการแห่งจารีตประเพณีระหว่างประเทศ ซึ่งต่อมาเมื่อมีการจัดทำอนุสัญญาเจนีวา ค.ศ. 1958 ว่าด้วยทะเลหลวง ก็ได้มีการรับรองหลักการว่าด้วยสิทธิเสรีภาพของรัฐในทะเลหลวงไว้อย่างชัดเจน นอกจากเสรีภาพในเรื่องอื่นๆ ที่รัฐอาจมีในทะเลหลวงตามกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล และว่าด้วยเรื่องอื่นๆ รัฐมีเสรีภาพในการเดินเรือ การประมง การวางสายและวางท่อใต้ทะเล และการบินเหนือทะเลหลวง

นอกจากรับรองเสรีภาพของรัฐในทะเลหลวงไว้อย่างชัดเจนแล้ว อนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 ได้กำหนดหลักการอื่นและเงื่อนไขเกี่ยวกับการใช้สิทธิเสรีภาพไว้ด้วย เมื่อมีการจัดทำอนุสัญญาดังกล่าวด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ก็ได้มีการรับรองเสรีภาพของรัฐในทะเลหลวงไว้อย่างชัดเจนเป็นการเพิ่มเติมจากอนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 อีก 2 ประการคือ เสรีภาพในการสร้างเกาะเทียมและสิ่งติดตั้งอื่นๆ และเสรีภาพในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ส่วนหลักการอื่นๆ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการใช้สิทธิเสรีภาพคงเป็นไปตามที่อนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 กำหนดไว้

กล่าวโดยสรุปตามนัยแห่งอนุสัญญาดังกล่าวด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ทะเลหลวงเป็นทะเลเปิด รัฐหนึ่งรัฐใดจะอ้างสิทธิที่จะทำให้ส่วนหนึ่งส่วนใดของทะเลตกอยู่ในอธิปไตยของคนไม่ได้ นอกจากเสรีภาพในเรื่องอื่นๆ (ที่รัฐอาจมี) รัฐชายฝั่งและรัฐที่ไม่ใช่รัฐชายฝั่งมีเสรีภาพในทะเลหลวง ดังนี้

- (1) เสรีภาพในการเดินเรือ
- (2) เสรีภาพในการประมง



- (3) เสรีภาพที่จะวางสายและท่อใต้ทะเล
- (4) เสรีภาพในการบิน
- (5) เสรีภาพในการสร้างเกาะเทียมและสิ่งติดตั้งอื่นๆ
- (6) เสรีภาพในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์

การใช้เสรีภาพในทะเลหลวงต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในอนุสัญญาและตามกฎเกณฑ์อื่นๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ นอกจากนี้ยังต้องคำนึงถึงประโยชน์ของรัฐอื่นในอันที่จะใช้เสรีภาพดังกล่าวด้วย

### 3.3 รัฐมีเขตอำนาจเหนือเรือที่ชักธงของรัฐ

เดิมนั้นหลักการที่ว่าด้วยเขตอำนาจของรัฐที่มีเหนือเรือซึ่งชักธงของรัฐเป็นหลักเกณฑ์แห่งจารีตประเพณีระหว่างประเทศ มีการนำหลักการดังกล่าวมากำหนดไว้ในอนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 (ข้อ 6) เมื่อมีการจัดทำอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ก็ได้้นำหลักการดังกล่าวมากำหนดไว้เช่นเดียวกัน

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 92. กำหนดว่าเรือจะใช้ใต้อำนาจใดของรัฐเพียงรัฐเดียวเท่านั้น และจะอยู่ภายใต้อำนาจของรัฐนั้นโดยจำเพาะเมื่ออยู่ในทะเลหลวง นอกจากนี้ในกรณีพิเศษซึ่งได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนในสนธิสัญญาระหว่างประเทศหรือในข้อเหล่านี้....."

การอยู่ภายใต้อำนาจของรัฐ หมายความว่า รัฐมีเขตอำนาจเหนือเรือที่ชักธงของรัฐนั่นเอง กล่าวคือ รัฐเจ้าของธงมีอำนาจดำเนินการกับบุคคลบนเรือ โดยใช้กฎหมายของรัฐและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายของรัฐ ถ้าต้องมีการดำเนินคดีก็ดำเนินคดีในศาลของรัฐ เช่น มีการทำผิดอาญาเกิดขึ้นบนเรือที่ชักธงของรัฐซึ่งกำลังแล่นอยู่ในทะเลหลวง รัฐเจ้าของธงมีสิทธิทำการสืบสวนสอบสวนการกระทำผิดดังกล่าว ถ้าต้องฟ้องร้องผู้กระทำผิด ก็ต้องฟ้องร้องต่อศาลของรัฐเจ้าของธง

นอกจากเขตอำนาจทั่วไปของรัฐเจ้าของธงตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้นรัฐยังมีเขตอำนาจจำเพาะต่อเรือที่ชักธงของรัฐ ความที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดไว้ กล่าวคือ เรือรบของรัฐเจ้าของธงมีสิทธิขึ้นไปทำการตรวจค้นบนเรือที่ชักธงของรัฐ และอาจควบคุมไปยังท่าเรือของรัฐเจ้าของธงได้

นอกจากเรือรบชาติเดียวกับเรือสินค้าแล้ว ในยามสงบ เรือรบของชาติอื่น ไม่มีอำนาจตรวจค้นหรือควบคุมเรือสินค้า

สำหรับเรือสินค้าที่ชักธงของรัฐอื่น เรือรบมีสิทธิเพียงแต่เข้าไปใกล้และขอให้ชักธงเพื่อดูว่าเรือมีสัญชาติใด แต่ไม่มีสิทธิตรวจเรือดังกล่าว เว้นแต่จะมีเหตุผลอันสมควรให้สงสัยว่า มีการกระทำต่างๆ ตามที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลระบุไว้<sup>(1)</sup>

กรณีเรือสินค้าต่างรัฐชนกันในทะเลหลวง และเกิดเป็นความผิดอาญาขึ้นมา เนื่องจากมีคนได้รับบาดเจ็บหรือตาย ทำให้เกิดมีปัญหาว่า การกระทำผิดอาญาดังกล่าว อยู่ในเขตอำนาจของรัฐใด หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งรัฐใดมีอำนาจดำเนินคดีกับผู้ที่กระทำผิด กรณีดังกล่าวเคยเกิดเป็นคดีขึ้นสู่การพิพากษาของศาลประจำยุติธรรมระหว่างประเทศ มีชื่อคดีว่า คดี Lotus เป็นคดีพิพาทระหว่างตุรกีกับฝรั่งเศส ศาลประจำยุติธรรมระหว่างประเทศตัดสินคดีเมื่อเดือนกันยายน ค.ศ. 1927

ข้อเท็จจริงในคดีมีว่า เรือชื่อ Lotus ซึ่งเป็นเรือของทางการฝรั่งเศสชนกับเรือชื่อ Boz-Kourt ในทะเลหลวง ปรากฏว่าเรือของตุรกีจมและมีชาวตุรกีเสียชีวิตต่อมาเรือ Lotus เดินทางมาถึงเมือง Istanbul ในตุรกี เจ้าหน้าที่ของตุรกีได้ฟ้องร้องคดีอาญาแก่กัปตันเรือของตุรกี และเรือโท Demons เจ้าหน้าที่ประจำเรือ Lotus ต่ศาลอาญาเมือง Istanbul

เรือโท Demons ยื่นคำร้องต่อศาลว่า ศาลไม่มีอำนาจพิจารณาคดีเนื่องจากเรือโท Demons ไม่ได้อยู่ใต้อำนาจศาลตุรกี แต่ศาลมีคำสั่งยกคำร้อง และต่อมาได้ทำการพิพากษาลงโทษแก่กัปตันเรือตุรกีและเรือโท Demons สำหรับเรือโท Demons ถูกลงโทษจำคุก 8 วัน และปรับเป็นเงิน 22 ปอนด์

รัฐบาลฝรั่งเศสประท้วงรัฐบาลตุรกีโดยอ้างว่า ศาลของตุรกีไม่มีเขตอำนาจที่จะพิจารณาพิพากษาเรือโท Demons เนื่องจากเรือชนกันในทะเลหลวง รัฐเจ้าของธงของเรือ Lotus คือฝรั่งเศสเท่านั้นที่มีอำนาจดำเนินคดีกับเรือโท Demons ต่อมาฝรั่งเศสและตุรกีได้หาความตกลงเสนอข้อพิพาทต่อศาลประจำยุติธรรมระหว่างประเทศ โดยมีประเด็นให้ศาลพิพากษา 2 ประเด็นด้วยกันคือ ตุรกีละเมิดกฎเกณฑ์แห่งกฎหมายระหว่างประเทศหรือไม่ในการดำเนินคดีอาญาเรือโท Demons ต่อศาลตุรกี และถ้าศาลพิพากษาพิจารณาเห็นว่าตุรกีล่วงละเมิดกฎเกณฑ์

---

(1) ศึกษารายละเอียดดูในข้อยกเว้นของหลักการที่ว่าด้วยเขตอำนาจของรัฐเหนือเรือที่ชักธงของรัฐในหน้าถัดไป

แห่งกฎหมายระหว่างประเทศ ก็ให้ศาลพิจารณาค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เรือโท Demons ได้รับเนื่องจากถูกเจ้าหน้าที่ของตุรกีด่าเนินคดีอาญา

ในการพิจารณาคดีของศาล รัฐบาลฝรั่งเศสได้อ้างว่า

- เหตุเกิดบนเรือ Lotus ซึ่งเป็นเรือของฝรั่งเศส

- รัฐเจ้าของธงมีเขตอำนาจจำเพาะต่อการกระทำทั้งหลายที่เกิดขึ้นบนเรือที่ชักธงของรัฐซึ่งแล่นอยู่ในทะเลหลวง หลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ใช้กับกรณีเรือชนกันในทะเลหลวงด้วย

ศาลตัดสินว่าการกระทำของตุรกีไม่เป็นภาระละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศ ศาลให้เหตุผลว่า ถึงแม้ศาลจะเห็นด้วยกับข้ออ้างของฝรั่งเศส แต่ศาลก็เห็นว่าตุรกีมีเขตอำนาจที่จะดำเนินคดีอาญาคือเรือโท Demons การมีเขตอำนาจของตุรกีดังกล่าวไม่ใช่เพราะผู้เสียหายเป็นบุคคลในสัญชาติตุรกี แต่เป็นเพราะผลของการกระทำผิดเกิดขึ้นต่อเรือตุรกีซึ่งถือว่าเป็นดินแดนส่วนหนึ่งของตุรกี ไม่มีหลักเกณฑ์ใดของกฎหมายระหว่างประเทศ ห้ามรัฐเจ้าของธงของเรือซึ่งได้รับผลจากการกระทำผิดที่จะถือว่า ความผิดที่เกิดขึ้นนั้นเกิดขึ้นในดินแดนของตน ด้วยเหตุผลดังกล่าวนี้ ตุรกีจึงมีเขตอำนาจที่จะดำเนินคดีอาญาคือเรือโท Demons

มีข้อสังเกตว่า ในคดีดังกล่าวมีผู้พิพากษาที่เห็นด้วยกับฝ่ายฝรั่งเศสถึง 6 ท่าน ซึ่งเท่ากับจำนวนผู้พิพากษาที่สนับสนุนข้อต่อสู้ของตุรกี ประธานศาลฯ ต้องออกเสียงชี้ขาด จึงทำให้ตุรกีเป็นฝ่ายชนะคดี

ในปัจจุบันนี้ต้องถือว่าตุรกีไม่มีเขตอำนาจที่จะดำเนินคดีกับเรือโท Demons ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ของเรือที่เป็นของรัฐ เนื่องจากหลักเกณฑ์แห่งกฎหมายระหว่างประเทศในปัจจุบันนี้ เรือของรัฐที่แล่นอยู่ในทะเลหลวงได้รับความคุ้มครองจากอำนาจศาลของรัฐอื่นนอกจากนี้ หลักเกณฑ์แห่งกฎหมายระหว่างประเทศในเรือชนกัน ก็กำหนดไว้ชัดเจนว่ารัฐที่มีเขตอำนาจได้แก่รัฐเจ้าของธงของเรือที่เป็นต้นเหตุให้เรือชนกัน (อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 94.)

อย่างไรก็ตามหลักการที่ว่าด้วยเขตอำนาจของรัฐเจ้าของธง มีข้อยกเว้นดังนี้

3.3.1 การตรวจค้นหรือยึดเรือโจรสลัด ตรวจค้นเรือสินค้าทาส เรือส่งวิทยุกระจายเสียงและโทรทัศน์ และเรือไม่มีสัญชาติ

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1982 ข้อ 110.

กำหนดให้เรือรบหรืออากาศยานของทหาร หรือเรือ หรืออากาศยานอื่นซึ่งมีเครื่องหมายชัดเจน

และบ่งชี้ว่าเป็นเรือ หรืออากาศยานที่ใช้ในราชการของรัฐบาล อาจทำการตรวจค้นหรือยึดเรือต่างชาติในทะเลหลวง (เรือดังกล่าวต้องไม่ใช่เรือรบต่างชาติ หรือเรือรบของรัฐบาลต่างชาติที่ใช้ในราชการของรัฐบาลอันมิใช่การพาณิชย์ เนื่องจากเรือดังกล่าวนี้ได้รับการคุ้มกันเด็ดขาดจากเขตอำนาจของรัฐอื่น)

(1) เรือนั้นได้กระทำการอันเป็นโจรสลัด กล่าวคือได้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(ก) กระทำการใด ๆ อันมิชอบด้วยกฎหมายโดยการใช้กำลังหรือการกักขังหรือกระทำการใด อันเป็นการปล้น ซึ่งกระทำโดยวัตถุประสงค์ส่วนตัวโดยลูกเรือหรือผู้โดยสารของเรือเอกชน หรืออากาศยานเอกชน และมุ่งกระทำ

- 1) ในทะเลหลวงต่อเรือ หรืออากาศยานลำอื่น หรือต่อบุคคลหรือทรัพย์สินในเรือ หรืออากาศยานเช่นว่านั้น
- 2) ต่อเรือ อากาศยาน บุคคล หรือทรัพย์สินในที่ที่ยอยู่นอกเขตอำนาจของรัฐใด ๆ

(ข) กระทำการใด ๆ อันเป็นการเข้าร่วมโดยสมัครใจในการปฏิบัติการของเรือ หรือของอากาศยาน โดยทราบว่าปฏิบัติการนั้นทำให้เรือ หรืออากาศยานนั้นเป็นโจรสลัด

(ค) กระทำการใด ๆ อันเป็นการยุยงหรืออำนวยความสะดวกโดยจงใจต่อการกระทำที่ระบุไว้ใน ก หรือ ค (อนุสัญญาสหประชาชาติ ข้อ 101.)

ในกรณีที่ยึดเรือหรืออากาศยานโดยมิข้อสงสัยว่าเป็นโจรสลัดได้กระทำไปโดยไม่มิมูลเหตุอันเพียงพอ รัฐเจ้าของเรือรบ หรืออากาศยานทางทหาร หรือเรือหรืออากาศยานอื่นที่ใช้ในราชการของรัฐที่ทำการยึด จะต้องรับผิดชอบต่อรัฐซึ่งเรือหรืออากาศยานนั้นถือสัญชาติ ในการสูญเสียหรือความเสียหายใดๆ ที่เกิดจากการยึดนั้น (อนุสัญญาสหประชาชาติ ข้อ 106.)

มีข้อสังเกตว่าการกระทำที่เข้าลักษณะเป็นโจรสลัดซึ่งกระทำในเรือที่เล่นในทะเลหลวง แต่เป็นการกระทำที่มีวัตถุประสงค์ในทางการเมืองนั้น ไม่นับว่าเป็นโจรสลัดในความหมายของกฎหมายระหว่างประเทศ ดังนั้นรัฐที่มีเขตอำนาจจึงได้แก่รัฐเจ้าของธงของเรือดังกล่าว คดีตัวอย่างที่รู้จักกันดีคือ คดี Santa Maria ใน ค.ศ. 1961 กับต้น Galvao ซึ่งเป็นพวกต่อต้านรัฐบาลโปรตุเกตุได้ยึดเรือลำหนึ่งของโปรตุเกตุ โปรตุเกตุถือว่า

การกระทำของกัปตัน Galvao เป็นการกระทำของโจรสลัด แต่ประเทศอื่นไม่เห็นด้วย บราซิล ได้มอบให้กัปตัน Galvao ลี้ภัยการเมืองและคืนเรือให้แก่ทางการโปรตุเกตุ

(2) เรือนั้นทำการค้าทาส (อนุสัญญาสหประชาชาติ ข้อ 99.)

(3) เรือนั้นได้กระทำการออกอากาศในทะเลหลวงโดยไม่ได้รับอนุญาต กล่าวคือ ได้มีการส่งวิทยุกระจายเสียง หรือแพร่ภาพโทรทัศน์จากเรือหรือสิ่งติดตั้งในทะเล โดยมุ่งให้สาธารณชนรับได้ โดยขัดต่อข้อบังคับระหว่างประเทศ (อนุสัญญาสหประชาชาติ ข้อ 109.)

(4) เรือนั้นปราศจากสัญชาติ

(5) เรือนั้นแม้ว่าจะชักธงชาติ หรือไม่ยอมแสดงธงของตน แต่ตามความเป็นจริงแล้ว เรือนั้นมีสัญชาติเดียวกับเรือรบ อากาศยานทหารหรืออากาศยานอื่นซึ่งมีเครื่องหมายชัดเจนและบ่งชี้ชัดว่า เป็นเรือหรืออากาศยานที่ใช้ในราชการของรัฐบาลนั้น

หากปรากฏว่าข้อสงสัยในการตรวจค้นไม่มีมูล และเรือซึ่งขึ้นตรวจค้นนั้น มิได้มีพฤติกรรมอันใดอันเป็นสาเหตุ แห่งข้อสงสัยนั้น รัฐเจ้าของสัญชาติเรือรบ ใดๆ ต้องรับผิดชอบในความสูญเสีย หรือความเสียหายใดๆ ที่เรือนั้นได้รับ (อนุสัญญาสหประชาชาติ ข้อ 110.)

(ข) สิทธิการไล่ตามติดพัน (Right of hot pursuit)<sup>(1)</sup>

สิทธิการไล่ตามติดพันเกิดจากการปฏิบัติของอังกฤษและสหรัฐอเมริกา ในตอนต้นคริสต์ศตวรรษที่ 19 ซึ่งต่อมาการปฏิบัติดังกล่าว ได้กลายเป็นกฎเกณฑ์แห่งจารีตประเพณีระหว่างประเทศ เมื่อมีการจัดทำอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ก็ได้มีการรับรองสิทธิการไล่ตามติดพันไว้ในอนุสัญญาดังกล่าว และต่อมาก็นำมากำหนดไว้ในกฎหมายทะเลฉบับใหม่คือ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 111. ซึ่งสรุปได้ว่า

สิทธิการไล่ตามติดพันเป็นสิทธิของรัฐชายฝั่ง เพื่อป้องกันการให้เป็นไปตามกฎหมายของตน ในกรณีที่มีการกระทำความผิดของเรือต่างชาติตามกฎหมายภายในของรัฐชายฝั่ง และเรือนั้นหลบหนีเพื่อให้พ้นจากอาณาเขตและเขตอำนาจของรัฐชายฝั่ง ในกรณีเช่นนี้ เรือรบ หรืออากาศยานทางทหาร หรือเรือ หรืออากาศยานในราชการของรัฐ

---

(1) R.G.D.I.P., 1962 หน้า 138 อ้างไว้ใน Hubert Thierry, เรื่องเดิม, หน้า 356.

ชายฝั่งที่มีหน้าที่จำเพาะในการปราบปรามผู้กระทำผิด อาจไล่ตามเรือที่กระทำความผิดนั้นได้ ถึงแม้เรือนั้นจะแล่นออกไปจากอาณาเขตของรัฐชายฝั่งแล้วก็ตาม

มีข้อสังเกตว่า ในขณะที่สิทธิการไล่ตามติดพันยังเป็นกฎเกณฑ์แห่งจารีตประเพณีอยู่นั้น สิทธิการไล่ตามติดพันได้แก่เรือรบของรัฐชายฝั่งเท่านั้น แต่เมื่อมีการกำหนดไว้ในอนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 ได้มีการขยายความ โดยกำหนดให้อำนาจแก่เรือในราชการซึ่งไม่ใช่เรือรบ และอากาศยานทางทหาร และอากาศยานในราชการของรัฐชายฝั่งที่จะติดตามเรือที่กระทำความผิดด้วย

การที่จะไล่ติดตามได้นี้ อนุสัญญาสหประชาชาติกำหนดไว้ว่า พนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐชายฝั่งต้องมีเหตุผลที่เชื่อได้ว่า เรือดังกล่าวได้ละเมิดกฎหมายของรัฐชายฝั่ง

สิทธิการไล่ติดตามของรัฐชายฝั่ง เริ่มต้นเมื่อเรือต่างชาติอยู่ในน่านน้ำภายในทะเลอาณาเขตต่อเนื่อง หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ หรือพื้นน้ำเหนือไหล่ทวีป แล้วไล่ติดตามเข้าไปในทะเลหลวง โดยที่การไล่ติดตามติดพันนั้นไม่ได้ขาดตอนลง แต่จะติดตามเข้าไปในน่านน้ำอาณาเขตของรัฐอื่น หรือของรัฐเจ้าของธงของเรือที่ถูกไล่ติดตามไม่ได้

เรือที่มีสิทธิไล่ตามติดพันต้องให้หลักฐานที่เห็นได้ด้วยตา หรือฟังได้ด้วยหูในระยะห่างจากเรือต่างชาติพอที่เรือต่างชาตินั้นจะเห็นหรือได้ยิน กรณีที่เป็นอากาศยานใช้สิทธิไล่ตามติดพัน อากาศยานดังกล่าวต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับเรือที่ไล่ตามติดพันตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

เรือหรืออากาศยานที่ใช้สิทธิไล่ตามติดพัน อาจเรียกเรือหรืออากาศยานอื่นให้มาช่วยไล่ตามติดพันได้ แต่เรือหรืออากาศยานนั้นต้องไล่ตามติดพันอย่างจริงจังด้วยตนเองก่อนที่เรือหรืออากาศยานอื่นจะมาช่วยต่อ

เมื่อจับเรือได้แล้วต้องแจ้งให้รัฐเจ้าของธงของเรือทราบโดยไม่ชักช้า ในกรณีที่เรือถูกสั่งให้หยุด หรือถูกจับกุมภายนอกทะเลอาณาเขตในพฤติการณ์ที่ไม่อาจใช้สิทธิติดตามได้โดยชอบ เรือนั้นจะได้รับการชดใช้เยียวยาความเสียหายสำหรับความสูญหายหรือเสียหายอย่างไรก็ตาม ที่อาจได้รับจากการนั้น

มีข้อหาที่น่าสนใจเกี่ยวกับข้อยกเว้นของหลักการที่ว่าด้วยเขตอำนาจของรัฐเจ้าของธง กล่าวคือ รัฐมีเขตอำนาจต่อเรือต่างชาติที่กำลังปฏิบัติการอย่าง

หนึ่งอย่างใดในทะเลหลวงอันเป็นภัยต่อความมั่นคงของรัฐหรือไม่อย่างใด เช่น ในยามสันติ เรือรบจะมีอำนาจตรวจค้นเรือพาณิชย์ของรัฐอื่นที่บรรทุกจรวดหรืออาวุธยุทโธปกรณ์มาให้คณะบุคคลที่กำลังก่อการร้ายภายในรัฐได้หรือไม่ มีการอ้างว่าเรือรบของรัฐมีอำนาจกระทำการได้ เนื่องจากว่าเป็นการป้องกันตนเองโดยชอบด้วยกฎหมาย

อย่างไรก็ตามหลักการของกฎหมายระหว่างประเทศที่ว่า ในยามสันติ รัฐมีอำนาจดำเนินมาตรการอย่างใดอย่างหนึ่งต่อเรือต่างชาติในทะเลหลวง เพื่อป้องกันตัวเองนี้เป็นหลักการที่ถูกโต้แย้งคัดค้านมากหลักการหนึ่ง หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งเป็นหลักการที่ยังไม่ได้รับการยอมรับโดยทั่วไป ทั้งนี้ เนื่องจากเห็นกันว่าหลักการดังกล่าวนี้เป็นภัยอันตรายใหญ่หลวงต่อเสรีภาพของการเดินเรือในทะเลหลวง

ด้วยเหตุดังนี้ กฎหมายทะเลทั้ง 2 ฉบับไม่ว่าจะเป็นอนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 หรืออนุสัญญาสหประชาชาติ ค.ศ. 1982 ก็ดี ต่างก็ไม่มีข้อกำหนดที่เกี่ยวกับการป้องกันตัวเองของรัฐในทะเลหลวงแต่อย่างใด

ในประวัติศาสตร์ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐมีรัฐต่างๆ ใช้อำนาจกระทำการรุนแรงต่อเรือต่างชาติในทะเลหลวงหลายต่อหลายครั้ง โดยอ้างว่าเพื่อป้องกันตัวเอง ตำรากฎหมายระหว่างประเทศส่วนใหญ่ก็กล่าวถึงหลักการตั้งนี้ ถึงแม้จะเป็นการกล่าวถึงในลักษณะที่ยังไม่เป็นการยอมรับอย่างสมบูรณ์ หลักการในเรื่องการป้องกันตัวเองของรัฐในทะเลหลวงก็ควรแก่การให้ความสนใจศึกษาถึงประวัติความเป็นมาและกรณีตัวอย่างของการนำหลักการดังกล่าวมาใช้

กล่าวได้ว่า หลักการป้องกันตัวเองของรัฐด้วยการใช้อำนาจต่อเรือต่างชาติที่แล่นอยู่ในทะเลหลวง มีที่มาจากคดี *Birginius* ซึ่งเป็นคดีพิพาทระหว่างสเปนกับอังกฤษ

คดีนี้เกิดขึ้นใน ค.ศ. 1873 เรือรบของสเปนจับเรือของสหรัฐอเมริกาชื่อ *Virginus* ซึ่งกำลังแล่นอยู่ในทะเลหลวง ในเรือมีพวกกบฏชาวคิวบา (ขณะนั้นคิวบาเป็นอาณานิคมของสเปน) และชาวอังกฤษซึ่งทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาให้แก่พวกกบฏ เจ้าหน้าที่ของสเปนได้ประหารชีวิตบุคคลที่อยู่ในเรือ รวมทั้งชาวอังกฤษด้วย โดยไม่ได้มีการพิจารณาคดีและทำการประหารในเรือนั่นเอง อังกฤษได้ประท้วงสเปนที่ประหารชีวิตชาวอังกฤษ โดยไม่ได้มีการพิจารณาคดี ในการประท้วงดังกล่าวนี้อังกฤษยอมรับว่าเรือรบสเปนมีสิทธิที่จะจับเรือ *Virginus* ได้ เนื่องจากเป็นการป้องกันที่ชอบด้วยกฎหมายแต่เมื่อจับเรือได้แล้ว สเปน

ไม่อยู่ในสถานะที่จะอ้างสิทธิของการป้องกันตัวโดยชอบด้วยกฎหมายเพื่อกระทำการอย่างอื่นต่อไป

ตามข้ออ้างของอังกฤษ เมื่อมีการกระทำในเรื่องต่างชาติที่แสดงให้เห็นถึงภัยที่จะเกิดขึ้นแก่รัฐใดรัฐหนึ่ง รัฐดังกล่าวย่อมอ้างสิทธิการป้องกันที่ชอบด้วยกฎหมายเพื่อดำเนินมาตรการตอบโต้ได้ แต่การดำเนินมาตรการตอบโต้ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่เคร่งครัดดังนี้

- (1) ต้องเป็นภัยอันตรายที่ใหญ่หลวง
- (2) ต้องแจ้งให้รัฐเจ้าของธงของเรือทราบ
- (3) ต้องส่งมอบบุคคลที่จับได้บนเรือให้รัฐเจ้าของธงดำเนินคดีตามกฎหมายของรัฐเจ้าของธง
- (4) การกระทำที่อ้างว่าเป็นการป้องกันที่ชอบด้วยกฎหมายนี้ ต้องกระทำเพียงเพื่อป้องกันเท่านั้น ไม่ใช่เป็นการปราบปราม
- (5) ต้องรับผิดชอบในความสูญหายและเสียหายที่เกิดขึ้น ถ้ากระทำไปเพียงเพราะความสงสัยในภัยอันตรายที่เรือนั้นจะก่อขึ้น และความสงสัยนั้นปราศจากเหตุผลที่เพียงพอ

นับตั้งแต่เกิดเหตุการณ์ของเรือ *Virginus* เป็นต้นมา การปฏิบัติของรัฐทั้งหลายมีแนวโน้มที่แสดงให้เห็นถึงการยอมรับว่า การกระทำที่เป็นการป้องกันโดยชอบด้วยกฎหมายของรัฐนั้น เป็นเรื่องปกติธรรมดาที่รัฐกระทำได้ แต่ถึงกระนั้นก็ตาม ก็ยังไม่อาจกล่าวได้ว่า การป้องกันโดยชอบด้วยกฎหมายเกิดเป็นกฎเกณฑ์แห่งจารีตประเพณีระหว่างประเทศโดยสมบูรณ์แล้ว

ในสมัยสงครามอัลจีเรีย เรือรบของฝรั่งเศสได้จับกุมและบังคับให้เปลี่ยนเส้นทางเรือพาณิชย์ต่างชาติที่สงสัยว่าบรรทุกอาวุธยุทโธปกรณ์ไปให้พวกขบวนการกู้ชาติในอัลจีเรีย แต่การดำเนินมาตรการดังกล่าวทุกครั้ง จะถูกประท้วงจากรัฐเจ้าของธงเรือของเรือ มีบริษัทเจ้าของเรือต่างชาติบริษัทหนึ่ง ได้ฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากการยึด



จับเรือต่อศาลของประเทศฝรั่งเศส แต่ศาลไม่รับฟ้อง โดยอ้างว่าศาลไม่มีอำนาจพิจารณาคดี เนื่องจากเป็นการกระทำของรัฐ<sup>(1)</sup>

เมื่อเดือนตุลาคม ค.ศ. 1962 สหรัฐอเมริกาได้ปิดล้อมทะเลรอบคิวบา เพื่อป้องกันมิให้เรือของรัสเซียบรรทุกจรวดไปติดตั้งในคิวบา อันจะเป็นภัยต่อความมั่นคงของสหรัฐอเมริกา เรือรบของสหรัฐอเมริกาได้รับคำสั่งให้จับ ควบคุม และหยุดเรือต่างชนิดที่จะเดินทางไปคิวบา ทั้งนี้รัฐบาลของสหรัฐอเมริกาได้อ้างว่าเป็นการป้องกันตัวเองโดยชอบด้วยกฎหมาย ประเทศต่างๆ โดยเฉพาะรัสเซียและสวีเดนได้ประท้วงว่าเป็นการกระทำที่กระทบกระเทือนเสรีภาพในท้องทะเล ต่อมาเมื่อสหรัฐอเมริกาและรัสเซียปรองดองกันได้ สหรัฐอเมริกาก็ยกเลิกมาตรการปิดล้อมดังกล่าวไปในเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. 1962

---

(1) Nguyen Quoc Dinh, *เรื่องเดิม*, หน้า 820.