บทที่ 3

แนวปฏิบัติของรัฐ (State Practice) เกี่ยวกับ เสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

การเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐอื่น ๆ อาจมีข้อกำกัดเสรีภาพในการเดินเรือบางประการ ทำให้การเดินเรือไม่เป็นไปตามหลักเสรีภาพในการเดินเรือ สาเหตุประการหนึ่ง เนื่องมาจากกฎเกณฑ์หรือข้อบังคับของรัฐชายฝั่งออกมามีผลกระทบต่อการเดินเรือทั้งทางตรงและทางอ้อม ผลกระทบต่อการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะทางตรง เช่น การกำหนดให้การเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริต ส่วนผลกระทบต่อการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะทางอ้อม เช่น กฎหมายและมาตรการบางอย่างของรัฐชายฝั่งเกี่ยวกับการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ มีผลกระทบต่อการเดินเรือ เช่น การกำหนดเส้นทางในการเดินเรือ ด้วยเหตุนี้ผู้เขียนจึงได้ทำการศึกษาแนวปฏิบัติของรัฐ (State Practice) จากกฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งที่มีผลกระทบต่อการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

<u>กฎหมายภายในของรัฐชายฝั่ง ซึ่งมีผลกระทบต่อการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ</u>

กฎเกณฑ์และข้อบังคับบางประการของรัฐชายฝั่งอาจส่งผลกระทบต่อการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะดังที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น จึงได้พิจารณาว่า รัฐชายฝั่งได้กำหนดกฎเกณฑ์และข้อบังคับบางประการ ซึ่งเป็นกฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งในเรื่องใดบ้างที่มีผลกระทบต่อการเดินเรือดังต่อไปนี้

1. การกำหนดทะเลอาณาเขตเกินกว่า 12 ไมล์ทะเล

อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ข้อ 3[73] ได้กำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตไว้ว่าต้องไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล แต่รัฐชายฝั่งบางรัฐได้กำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขต 12 ไมล์ทะเล ดังปรากฏในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 6 ประกาศของรัฐเกี่ยวกับความกว้างของทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ชื่อประเทศ	ความกว้างของทะเลอาณาเขต	ความกว้างของเขตเศรษฐกิจจำเพาะ
อัลบาเนีย	15	-
อังโกล่า	20	200
อาร์เจนตินา	200	-
เบนิน	200	-
บราซิล	200	-
คาเมรูน	50	-
คองโก	200	-
เอกวาดอร์	200	-
เอลซัลวาดอร์	200	-

[73] Convention,supra note 35,art.3.

ตารางที่ 6 (ต่อ) ประกาศของรัฐเกี่ยวกับความกว้างของทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ชื่อประเทศ	ความกว้างของทะเลอาณาเขต	ความกว้างของเขตเศรษฐกิจจำเพาะ
แกมเบีย	200	-
กานา	200	-
ไลบีเรีย	200	-
มอริตาเนีย	70	-
นิการากัว	200	-
ไนจีเรีย	30	-
ปานามา	200	-
เปรู	200	-
โซมาเลีย	200	-
ซีเรีย	35	-
แทนซาเนีย	50	-
โทโก	30	-
อุรุกวัย	200	-

Source : Robert W. Smith, Exclusive Economic Zone Claims : An Analysis and Primry Documents 1st.ed., (Netherlands : Martinus Nijhoff Publishers, 1986),pp.13-15.

อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ข้อ 2,3[74] กำหนดว่า "ความกว้างของทะเลอาณาเขตไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล และรัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขต แต่มีรัฐชายฝั่งบางรัฐได้กำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตไว้เกินกว่า 12 ไมล์ทะเล"

การกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตเกินกว่า 12 ไมล์ทะเล ย่อมเป็นการกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตเกินกว่าที่อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ข้อ 3 ได้กำหนดไว้ ดังนั้น กฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งในตารางที่ 6 จึงไม่สอดคล้องกับบทบัญญัติของอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982

อนึ่ง การกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตเกินกว่า 12 ไมล์ทะเลนั้น รัฐชายฝั่งอาจกล่าวอ้างอำนาจอธิปไตย (Sovereignty) เหนือทรัพยากรธรรมชาติในบริเวณที่รัฐชายฝั่งประกาศว่าเป็นทะเลอาณาเขต แต่อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ได้กำหนดว่าบริเวณที่ต่อจากทะเลอาณาเขต 200 ไมล์ทะเลเป็นเขตเศรษฐกิจจำเพาะ การเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในบริเวณดังกล่าวก็อาจถูกกำหนดให้ใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริต(Innocent Passage) แทนที่จะได้อุปโภคเสรีภาพในการเดินเรือ แม้ว่ารัฐชายฝั่งบางรัฐ เช่น อาร์เจนตินาจะรับรองเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ แต่การประกาศทะเลอาณาเขต 200 ไมล์ทะเลอาจทำให้รัฐชายฝั่งกล่าวอ้างอำนาจอธิปไตยเหนือบริเวณดังกล่าวเมื่อใดก็ได้ หากรัฐอื่น ๆ เดินเรือไปกระทบการใช้สิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่ง

2. การใช้อำนาจอธิปไตย (Sovereignty) ของรัฐชายฝั่งเหนือทรัพยากรธรรมชาติในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

กฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งบางรัฐได้กำหนดให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยในการสำรวจ แสวงประโยชน์ อนุรักษ์ การจัดการทรัพยากรธรรมชาติในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งไม่สอดคล้องกับบทบัญญัติในอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 56 ซึ่งกำหนดว่า "ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยในการสำรวจ แสวงประโยชน์ อนุรักษ์ การจัดการทรัพยากรธรรมชาติ ..."

---

[74] Convention,supra note,art.3.

กฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งซึ่งกำหนดให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยเหนือทรัพยาธรรมชาติในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ได้แก่

- มาดากาสก้า กำหนดว่า "รัฐอาจขยายอำนาจอธิปไตยไปยังน่านน้ำภายในทะเลอาณาเขต เขตเศรษฐกิจจำเพาะ โดยมีวัตถุประสงค์ในการสำรวจ แสวงประโยชน์ สงวนรักษาและการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ หรือกิจกรรมบางอย่างที่มีขึ้นในอาณาเขตทางทะเลดังกล่าว"[75]

- โอมาน กำหนดว่า "ประเทศโอมานมีสิทธิในการใช้อำนาจอธิปไตยเหนือเขตเศรษฐกิจจำเพาะเพื่อจุดประสงค์ในการสำรวจ การพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติในทะเล"[76]

อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ข้อ 56 (1)ได้กำหนดว่า "รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยในการสำรวจ แสวงประโยชน์ อนุรักษ์และจัดการทรัพยากรธรรมชาติ ..."[77] แต่หากรัฐชายฝั่งทั้งสองกล่าวอ้างอำนาจอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติ ย่อมเป็นการไม่ชอบ เพราะอำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งมีความหมายกว้างกว่าสิทธิอธิปไตย การเดินเรือ การบินผ่าน การวางสายและท่อใต้น้ำ และการใช้ทะเลอย่างอื่นโดยชอบด้วยกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการทางเรือ การบินผ่าน การวางสายและท่อใต้น้ำในเขตเศรษฐกิจจำเพาะย่อมตกอยู่ภายใต้การกล่าวอ้างอำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเช่นกัน[78] หากเกิดความขัดแย้งขึ้นระหว่างการใช้สิทธิของรัฐชายฝั่งและเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ แล้ว รัฐชายฝั่งอาจใช้อำนาจอธิปไตยแทรกแซงเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ได้ กฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งจึงไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดในอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ข้อ 56 (1) ที่กำหนดให้

---

[75] Ordinanee No. 73-066, art. 4. in Robert W. Smith, Exclusive Economic Zone Claims : An Analysis and Primary Documents (Netherlands : Martinus Nijhoff Publishers, 1986), p.255.

[76] Royal Deeree No. 15/81, art. 4. in Smith, op.cit., p.356.

[77] Convention, supra note 35, art. 56 (1).

[78] Ibid, art. 58(3).

รัฐชายฝั่งมีเพียงสิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติเท่านั้น มิใช่อำนาจอธิปไตยดังที่รัฐชายฝั่งกล่าวอ้างเศรษฐกิจจำเพาะดังที่อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 56(1) กำหนดไว้

3. กฎเกณฑ์และมาตรการบางอย่างของรัฐชายฝั่งเกี่ยวกับการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

การป้องกัน ลด และควบคุมสิ่งแวดล้อมมิให้เกิดมลภาวะนั้นเป็นสิ่งที่ทุกประเทศในโลกให้ความสนใจและรณรงค์รักษาสิ่งแวดล้อมกันอย่างกว้างขวาง อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของรัฐชายฝั่งและรัฐอื่น ๆ ในการป้องกัน ลดและควบคุมสิ่งแวดล้อมทางทะเลมิให้เกิดภาวะมลพิษ จึงแยกพิจารณาเป็น 2 ประการดังต่อไปนี้

3.1 อำนาจของรัฐชายฝั่งในการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

อนุสัญญากฎหมายทะเล ข้อ 56(1) (b) (iii)[79] กำหนดให้อำนาจ (Jurisdiction) ของรัฐชายฝั่งนี้ต้องคำนึงถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐอื่น ๆ และกระทำการใด ๆ โดยสอดคล้องกับบทบัญญัติในอนุสัญญานี้และหลักเกณฑ์อื่นของกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง สาเหตุของมลภาวะทางทะเลส่วนใหญ่มาจากเรือ การป้องกันและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลในกรณีที่สาเหตุของมลภาวะมาจากเรือได้กำหนดไว้ในส่วนที่ 12 ข้อ 211[80] ด้วยดังต่อไปนี้

"1. ให้รัฐมีสิทธิกำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมมลภาวะของสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากเรือ เช่น การจัดเส้นทางเดินเรือเพื่อลดอันตรายซึ่งอาจก่อให้เกิดภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล หลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศต้องดำเนินการผ่านองค์การระหว่างประเทศที่มีอำนาจหรือการประชุมทางการทูตทั่วไป

---

[79] Ibid,art.56(1) (b) (iii).

[80] Ibid,art.211 (1), (5), (6) (a).

และต้องได้รับการตรวจสอบเป็นครั้งคราว ..."

กฎเกณฑ์และข้อบังคับของรัฐชายฝั่งในการป้องกัน ลดและควบคุมมลภาวะต้องสอดคล้องกับหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศ เพราะกฎเกณฑ์และข้อบังคับของรัฐชายฝั่งอาจแทรกแซงเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้ โดยพิจารณาจากกฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งดังต่อไปนี้

บังคลาเทศกำหนดว่า โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อป้องกันและควบคุมมลภาวะทางทะเล รวมทั้งสงวนรักษาความสมดุลย์ของระบบนิเวศน์วิทยาในทะเลหลวง ที่อยู่ต่อจากอาณาเขตทางทะเลของบังคลาเทศ รัฐอาจนำมาตรการที่ถือว่า เหมาะสมมาใช้ เพื่อบรรลุจุดมุ่งหมายดังกล่าว[81]

เคป เวอร์เด้ (Cape Verde) กำหนดว่า รัฐบาลอาจออกข้อบังคับพิเศษโดยสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ[82]

นอร์เวย์ กำหนดว่า รัฐอาจกำหนดกฎเกณฑ์บางประการซึ่งสอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อป้องกันสิ่งแวดล้อม[83]

ไอเวอรี่ โคสต์ กำหนดว่า รัฐอาจกระทำการหรือนำมาตรการบางอย่างเพื่อป้องกัน ลดหรือควบคุมมลภาวะของสิ่งแวดล้อมทางทะเล[84]

---

[81]Territorial Waters and Maritime Zones Act,1984,art.8 in Robert W. Smith, Exclusive Economic Zone Claims : An Analysis and Primary Documents, (Netherlands : Martius Nijhoff Publisahers, 1986), p.71.

[82] Decree Law No.126/77, art.12 (a) in Smith, op.cit., p.97.

[83] Act, No.91, and B. Royal Decree of December 17, 1976, paragraph 7 in Smith, op.cit., p.352.

[84]Law No. 77-926, art. 6 in Smith, op.cit., p. 242.

Cook Islands กำหนดว่า รัฐอาจกำหนดมาตรการบางอย่างเพื่อป้องกันและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล[85]

ปากีสถาน กำหนดว่า รัฐบาลอาจกำหนดพื้นที่บางส่วนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็น "พื้นที่กำหนด" (Designated Area) และข้อกำหนดบางประการที่เหมาะสมในการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเล[86]

โปรตุเกส กำหนดว่า เพื่อให้เป็นไปตามจุดมุ่งหมาย รัฐอาจกำหนดข้อบังคับบางประการ เพื่อป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ข้อบังคับดังกล่าวต้องสอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศ[87]

ซีเชลส์ กำหนดว่า ประธานาธิบดีอาจกำหนดพื้นที่บางส่วนของเขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นพื้นที่ที่กำหนด (Designated Area) และสร้างข้อกำหนดที่คิดว่า เหมาะสมเพื่อป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเล[88]

สเปน กำหนดว่า สิทธิของรัฐรวมถึงการออกข้อบังคับเกี่ยวกับสงวนรักษาการสำรวจ การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติเพื่อป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเล[89]

ศรีลังกา กำหนดว่า ประธานาธิบดีอาจประกาศให้พื้นที่บางส่วนที่อยู่ต่อจากทะเลอาณาเขตเป็นเขตควบคุมมลภาวะของศรีลังกา และในพื้นที่ดังกล่าว รัฐมนตรีผู้เกี่ยวข้องอาจนำขั้นตอนที่จำเป็นในการควบคุมและป้องกันมลภาวะรวมทั้งการรักษาความสมดุลย์ของระบบนิเวศน์วิทยาในเขตดังกล่าว[90]

---

[85] Act No. 16, art. 23 (1) (b) in Smith ,op.cit., p. 333.

[86] Territorial Waters and Maritime Zone Act,1976, art.6 (4) (a) and (b), in Smith, op.cit., p.359-360.

[87] Law No.33/77,art.7 in Smith, op.cit., p.372.

[88] Maritime Zones Act, 1977 (Act No. 15), art.9 (a), (b) (1) in Smith ,op.cit., p.409-410.

[89] Law No. 15/1978,art.1 (2) (b) in Smith, op.cit., p.425.

[90] Maritime Zones No.22 of 1976, and B. Presidential Proclamation,art.7 (1), (2) im Smith, op.cit., p. 429.

สุรินัม กำหนดว่า รัฐอาจนำมาเอามาตรการบางอย่างมาใช้ควบคุมมลภาวะและป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเล[91]

กฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งดังกล่าวข้างต้นเห็นได้ว่า เพื่อการป้องกันและควบคุมมลภาวะทางทะเล รัฐชายฝั่งจึงดำเนินการบางอย่างที่เห็นว่า จำเป็นเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวโดย

(1) กำหนดมาตรการหรือข้อบังคับพิเศษบางประการที่รัฐเห็นว่าเหมาะสม

(2) กำหนดพื้นที่บางส่วนของเขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นพื้นที่ที่กำหนด (Designated Area)

มาตรการหรือข้อบังคับพิเศษที่รัฐชายฝั่งเห็นว่า เหมาะสมนั้นต้องสอดคล้องกับหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศดังที่กำหนดไว้ในข้อ 211 แห่งอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 แต่รัฐชายฝั่งอาจกำหนดมาตรการหรือข้อบังคับพิเศษสูงเกินกว่าหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศ ทำให้รัฐอื่น ๆ ไม่สามารถเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะดังกล่าวได้ หรือในกรณีที่รัฐชายฝั่งกำหนดพื้นที่บางส่วนของเขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นพื้นที่ที่กำหนด (Designated Area) ในการเดินเรือ การเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รัฐชายฝั่งอาจกำหนดเส้นทางในการเดินเรือผ่านพื้นที่ที่กำหนด หรือกำหนดประเภทของเรือที่รัฐชายฝั่งให้เดินเรือผ่านพื้นที่ที่กำหนด การกระทำของรัฐชายฝั่งจึงเป็นการแทรกแซงเสรีภาพในการเดินเรือ โดยอาศัยอำนาจ (Jurisdiction) ที่อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดให้รัฐชายฝั่งในการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล[92] รัฐชายฝั่งจึงออกกฎหมายหรือกำหนดมาตรการบางอย่างหรือกำหนด Designated Area เพื่อป้องกัน ลดและควบคุมมลภาวะของสิ่งแวดล้อมทางทะเล ในกรณีที่รัฐชายฝั่งเห็นว่า จำเป็นหรือเหมาะสม แต่ขอบเขตของความจำเป็นและเหมาะสมนั้น อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดไว้อย่างกว้าง ๆ การออกกฎเกณฑ์ ข้อบังคับหรือมาตรการบางอย่างของรัฐชายฝั่งเพื่อป้องกัน ลด ควบคุมมลภาวะของสิ่งแวดล้อมทางทะเล

---

[91] Law Concerning the Extension of the Territorial Sea and the Establishment of a Contiguous Economec Zone,1978,Law No. 26, art.4 (2) (b) in Smith, op.cit., p.433.

[92] Convention,supra note 35,art. 56 (1) (b) (iii),194 (1).

โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของรัฐชายฝั่งก่อน การกระทำของรัฐชายฝั่งดังกล่าวจึงอาจมีผลกระทบต่อเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ และเป็นการใช้สิทธิโดยไม่คำนึงถึงผลประโยชน์ของรัฐอื่น การกระทำของรัฐชายฝั่งจึงไม่สอดคล้องกับหลักถ้อยทีถ้อยปฏิบัติ (Reciprocal) ในกฎหมายระหว่างประเทศ

3.2 การบังคับใช้กฎหมายของรัฐชายฝั่งในการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ในกรณีที่เรือต่างชาติเดินเรือเข้ามาในเขตเศรษฐกิจจำเพาะและทำการละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับของรัฐชายฝั่งเกี่ยวกับการป้องกัน ลดและควบคุมแลภาวะจากเรือ หากเรือต่างชาติดังกล่าวได้เดินเรือเข้ามาในท่าเรือ รัฐชายฝั่งมีอำนาจในการดำเนินคดีได้ทันที [93]

หากเรือต่างชาติที่เดินเรืออยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้ละเมิดกฎเกณฑ์หรือข้อบังคับของรัฐชายฝั่งเกี่ยวกับการป้องกัน ลดและควบคุมมลภาวะจากเรือ (แต่กฎเกณฑ์หรือข้อบังคับของรัฐชายฝั่งต้องสอดคล้องกับหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศ) หากมีเหตุอันแจ้งชัดทำให้เชื่อได้ว่า เรือต่างชาติได้ทำละเมิดกฎเกณฑ์ของรัฐชายฝั่ง รัฐชายฝั่งอาจกำหนดให้เรือต่างชาติให้ข้อสนเทศเกี่ยวกับสักษณะประจำของเรือ ท่าเรือที่จดทะเบียน ท่าเรือที่ได้แวะครั้งสุดท้ายและที่จะแวะต่อไป และข้อสนเทศอื่น ๆ ที่จำเป็น [94] แต่หากมีเหตุอันแจ้งชัดทำให้เชื่อได้ว่า เรือต่างชาติได้ทำการละเมิดกฎเกณฑ์ของรัฐชายฝั่ง ซึ่งเป็นผลให้มีการปล่อยทิ้งอย่างมากอันก่อให้เกิด หรือใกล้ที่จะก่อให้เกิดมลภาวะที่ร้ายแรงต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล รัฐชายฝั่งอาจดำเนินการตรวจสภาพเรือ หากเรือปฏิเสธที่จะให้ข้อสนเทศ หรือข้อสนเทศไม่ตรงกับความเป็นจริง หรือพฤติการณ์ของเรือต่างชาติสมควรให้มีการตรวจเรือ [95]

---

[93] Ibid,art.220 (1).

[94] Ibid,art.220 (3).

[95] Ibid,art.220 (5).

ในกรณีที่มีหลักฐานแจ้งชัดว่า เรือต่างชาติที่เดินเรืออยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้ก่อให้เกิดความเสียหาย หรือใกล้ที่จะเกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงแก่ผลประโยชน์ของรัฐชายฝั่ง รัฐชายฝั่งอาจเริ่มกระบวนพิจารณา รวมถึงการกักเรือ เว้นแต่มีข้อตกลงอย่างอื่นเรื่องการวางเงินประกัน [96]

มีบางกรณีที่รัฐชายฝั่งอาศัยอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจค้นเรือที่ต้องสงสัยกระทำความผิดเกี่ยวกับการละเมิดกฎเกณฑ์เพื่อการป้องกัน ลด และควบคุมมลภาวะตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ข้อ 220 (5) ใช้ถ้อยคำว่า "หากมีเหตุอันแจ้งชัดทำให้เชื่อได้ว่า (There are clear grounds for believing)" การใช้ถ้อยคำดังกล่าวเป็นการเปิดโอกาสให้แก่รัฐชายฝั่งในการตรวจเรือที่ต้องสงสัย การกระทำของรัฐชายฝั่งดังกล่าวมีผลกระทบต่อเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ซึ่งเป็นผลมาจากถ้อยคำในอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982

4. การกำหนดให้การเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริต

อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 58 กำหนดว่า "ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องของอนุสัญญานี้ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ, รัฐทั้งปวงไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ชายฝั่งก็ได้อุปโภคเสรีภาพตามที่อ้างถึงในข้อ 87 ในการเดินเรือและการบินผ่าน"[97] ดังนั้นการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะจึงเป็นไปตามหลักเสรีภาพในการเดินเรือเช่นเดียวกับในทะเลหลวง

แต่กฎหมายของรัฐชายฝั่งบางรัฐได้กำหนดให้เรือต่างชาติทุกชนิดใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริตในขณะเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เช่นเดียวกับการเดินเรือในทะเลอาณาเขต ดังต่อไปนี้

---

[96] Ibid,art.220 (6),(7).

[97] Convention,supra note 29,art.58 (1).

ตารางที่ 7 รัฐชายฝั่งซึ่งกำหนดให้ใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ชื่อประเทศ	กฎหมายภายในของรัฐชายฝั่ง
1. มัลดีฟท์	เรือของทุกรัฐต้องใช้สิทธิในการเดินเรือผ่านโดยสุจริตขณะเดินเรือผ่านน่านน้ำอาณาเขตหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะของมัลดีฟท์ [98]
2. นิการากัว	รัฐชายฝั่งกำหนดให้ใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริตขณะเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะและให้สิทธิในการเดินเรือเฉพาะเรือพาณิชย์โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการค้าเท่านั้น[99]

การกำหนดให้รัฐอื่น ๆ ใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริต (Innocent Passage) ในการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะย่อมไม่สอดคล้องกับบทบัญญัติในข้อ 58 แห่งอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งกำหนดให้การเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะมีเสรีภาพในการเดินเรือเช่นเดียวกับการเดินเรือในทะเลหลวง การที่รัฐชายฝั่งกำหนดให้รัฐอื่น ๆ ใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริตในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ จึงเป็นการกำกัดเสรีภาพในการเดินเรือ โดยกำหนดให้รัฐอื่น ๆ ใช้สิทธิในการผ่านสุจริต ซึ่งตามความเป็นจริงแล้ว รัฐอื่น ๆ มีเสรีภาพใน

---

[98] Boleslaw Adam Boczek, "Peacetime Military Activities in the Exclusive Economic Zone of Third Countries", Ocean Development and International Law, 19 (1988), p.452.

[99] Ibid, p.452.

การเดินเรืออยู่แล้ว การกำหนดให้รัฐอื่น ๆ ใช้สิทธิใด ๆ ก็ตาม เช่น สิทธิในการเดินเรือผ่านโดยสุจริตในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะจึงเป็นการไม่ถูกต้อง การกระทำของรัฐชายฝั่งดังกล่าวจึงไม่สอดคล้องกับอนุสัญญากำหมายทะเล ค.ศ.1982

5 การแจ้งให้ทราบ (Notification) หรือการขอความยินยอม (Consent) จากรัฐชายฝั่งก่อนการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

การเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นไปตามหลักเสรีภาพ รัฐอื่น ๆ เมื่อเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ มีข้อกำกัดว่า ต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์และ ข้อบังคับของรัฐชายฝั่ง แต่กฎเกณฑ์และข้อบังคับของรัฐชายฝั่งดังกล่าวต้องสอดคล้องกับบทบัญญัติในอนุสัญญานี้ และหลักเกณฑ์อื่นในกฎหมายระหว่างประเทศ

แต่กฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งบางรัฐได้กำหนดหลักเกณฑ์หรือข้อบังคับบางประการที่มีผลกระทบต่อการเดินเรือของเรือบางประเภท เช่น ในกรณีที่รัฐชายฝั่งต้องการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งทรัพยากรสัตว์น้ำด้วยเกรงว่า เรือต่างชาติจะลอบเข้ามาทำการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะขณะเดินเรือผ่านหรือด้วยเหตุผลเพื่อความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง จึงกำหนดหลักเกณฑ์ในการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะของเรือบางประเภท ได้แก่ เรือประมง และเรือรบ ส่วนเรือพาณิชย์นั้น การเดินเรือมีเส้นทางที่กำหนดไว้โดยชัดเจน รัฐชายฝั่งจึงไม่ต้องกลัวว่า เรือพาณิชย์จะเดินเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศที่มีอยู่

กฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งซึ่งกำหนดให้การเดินเรือของรัฐอื่น ๆ เมื่อเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะต้องแจ้งให้ทราบหรือต้องได้รับความยินยอมจากรัฐชายฝั่งก่อน ได้แก่

หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 8 กฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งที่กำหนดให้การเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะต้องแจ้งให้ทราบหรือขอความยินยอมก่อนการเดินเรือ

ชื่อประเทศ	ข้อกำหนดของรัฐชายฝั่ง
อินเดีย	เรือรบที่จะเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะรัฐชายฝั่งทราบถึงเจตนาในการเดินเรือผ่านและหากเป็นเรือดำน้ำต้องโผล่พ้นน้ำขณะเดินเรือ
มัลดีพท์	เรือรบหรือเรือประมงที่จะเดินเรือผ่านหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะต้องขอความยินยอมจากรัฐชายฝั่งก่อนการเดินเรือผ่าน

Source : Boleslaw Adam Boczek, "Peacetime Military Activities in the EEZ of Third Countries," Ocean Development and International Law,p.452.

การเดินเรือตามหลักเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง รัฐอื่น ๆ ไม่จำต้องแจ้งให้ทราบถึงการผ่านหรือขอความยินยอมจากรัฐชายฝั่งก่อน เพราะอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 58(1)[100] กำหนดรับรองว่า ให้รัฐทั้งปวงมีเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง แต่การเดินเรือตามหลักเสรีภาพในการเดินเรือต้องไม่ไปกระทบ หรือแทรกแซง หรือรบกวน การใช้สิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติของรัฐชายฝั่ง ดังนั้น ในอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ไม่มีบทบัญญัติใดกำหนดให้รัฐอื่น ๆ ต้องแจ้งให้ทราบหรือขอความยินยอมจากรัฐชายฝั่งก่อนเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ กฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งดังกล่าวจึงไม่สอดคล้องกับอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

<u>บทวิจารณ์กฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งซึ่งไม่สอดคล้องกับอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982</u>

การออกกฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งดังที่ปรากฏในหัวข้อ 3.1.1-3.1.5 ย่อมเป็นการออกกฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งที่มีผลกระทบต่อการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะและไม่สอดคล้องกับอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ทั้งนี้มีเหตุผลมาจากรัฐชายฝั่งต้องการรักษาผลประโยชน์เกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติในท้องทะเลของตน ทำให้การเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะถูกแทรกแซง หากรัฐชายฝั่งออกกฎหมายภายในที่มีผลกระทบต่อการเดินเรือกันเป็นจำนวนมากแล้ว อาจก่อให้เกิดแนวทางปฏิบัติของรัฐ (State Practice) ขึ้นมาใหม่ได้ ทำให้การยอมรับเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะมีข้อกำกัดจากกฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งมากขึ้นเรื่อย ๆ

การยอมรับเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งมีหลายรูปแบบดังปรากฏในตารางที่ 4-5 ที่อยู่ในบทที่ 2 ดังต่อไปนี้

การยอมรับเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐชายฝั่ง

(1) การยอมรับโดยชัดแจ้ง (Explicity) รัฐชายฝั่งยอมรับเสรีภาพในการเดินเรืออย่างชัดแจ้ง จากการพิจารณากฎหมายภายในของรัฐชายฝั่ง ซึ่งได้ระบุในคำประกาศเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะว่า "รัฐอื่น ๆ มีเสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation) การบินผ่าน (Overflight)"[100]

(2) การยอมรับโดยปริยาย (Silent) รัฐชายฝั่งได้กล่าวอ้างถึงสิทธิอธิปไตยของตนเหนือทรัพยากรธรรมชาติ แต่มิได้ระบุถึงเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ แต่การปฏิบัติของรัฐชายฝั่งก็มิได้คัดค้านเสรีภาพในการเดินเรือ หรือกำหนดสิทธิในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ จึงถือได้ว่า รัฐชายฝั่งในกลุ่มที่ยอมรับเสรีภาพในการเดินเรือโดยปริยาย

---

[100] Ibid,art.58 (1).

(3) การกำหนดข้อบังคับบางประการที่มีผลกระทบเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เช่น การกำหนด "Designated Area" ของรัฐชายฝั่งเพื่อการป้องกัน ลด ควบคุมมลภาวะของสิ่งแวดล้อมทางทะเล รัฐชายฝั่งอาจกำหนดเส้นทางเดินเรือ (Fairways) ช่องทางเดินเรือในทะเล (Sealanes) ช่องทางจราจรในการเดินเรือ (Traffic Separation Schemes) ผ่านเขตดังกล่าวในกรณีที่เห็นว่า จำเป็นทำให้เสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะถูกแทรกแซง หากรัฐชายฝั่งเห็นว่า จำเป็นก็จะกำหนดเส้นทางเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

(4) การกำหนด "สิทธิในการผ่านโดยสุจริต (Innocent Passage)" ในการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะแทนที่จะยอมรับว่า รัฐอื่น ๆ มีเสรีภาพในการเดินเรือตามที่อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 58(1) กำหนดไว้ การกำหนดให้ "สิทธิ" แทน "เสรีภาพ" ในการเดินเรือ ย่อมเป็นการแทรกแซงการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ทำให้การเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ไม่เป็นไปตามเสรีภาพในการเดินเรือ

หากเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ไม่สอดคล้องกับการใช้สิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติของรัฐชายฝั่งแล้ว จะพิจารณาถึงประโยชน์ของฝ่ายใดก่อนได้มีผู้ให้ความเห็นไว้ 2 แนว

(1) ความเห็นฝ่ายแรก ถือว่า เสรีภาพในการเดินเรือตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 58 แห่งอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 มีความหมายเช่นเดียวกับหลักเสรีภาพในการเดินเรือในทะเลหลวง ข้อ 87 การสนับสนุนหลักเสรีภาพในการเดินเรือนี้ เอกอัครราชทูต Elliot Richardson แห่งสหรัฐอเมริกา ได้กล่าวถึงหลักเสรีภาพในการเดินเรือในข้อ 58 แห่งอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ว่า ในคณะกรรมาธิการซึ่งเข้าร่วมเจรจากันเข้าใจว่าหลักเสรีภาพที่มีปัญหาและใช้ภายในและภายนอกเขต 200 ไมล์ทะเลนั้น หลักดังกล่าวเหมือนกับหลักเสรีภาพในการเดินเรือในทะเลหลวงที่มีมาแต่อดีต ดังนั้น รัฐชายฝั่งย่อมไม่มีอำนาจในการออกกฎหมายบังคับแก่เรือที่ใช้หลักเสรีภาพในการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง เพราะการกระทำดังกล่าวขัดต่อหลักเสรีภาพในการเดินเรือที่กฎหมายรับรอง[101]

---

[101] จุมพต สายสุนทร, "การใช้สิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเพื่อจำกัดเสรีภาพในการเดินเรือประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ : ข้อสังเกตเกี่ยวกับกฎหมายของมาเลเซียและอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเลค.ศ. 1982" วารสารนิติศาสตร์ (19 มีนาคม 2532) : 158-159.

(2) ความเห็นฝ่ายที่ 2 เห็นว่า แม้ข้อ 58 แห่งอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 จะรับรองหลักเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ แต่การใช้สิทธิในการเดินเรือตามหลักเสรีภาพอาจถูกควบคุมโดยอำนาจของรัฐชายฝั่งซึ่ง E.D. Brown ได้กล่าวว่า "รัฐชายฝั่งต้องคำนึงถึงหลักของความเสมอภาค การใช้สิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งต้องคำนึงถึงสิทธิของรัฐอื่น ๆ ด้วย แต่การใช้สิทธิของรัฐอื่น ๆ ต้องเกี่ยวข้องกับข้อกำหนดในอนุสัญญา...สิทธิของรัฐชายฝั่งและปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับของรัฐชายฝั่ง" ความเห็นของฝ่ายหลังนี้ให้ความสำคัญต่ออำนาจของรัฐชายฝั่งเป็นอย่างมาก โดยถือว่า กรณีที่มีความขัดแย้งระหว่างอำนาจของรัฐชายฝั่งเหนือทรัพยากรธรรมชาติกับหลักเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะให้ตีความบทบัญญัติในข้อ 58 แห่งอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 เป็นคุณแก่รัฐชายฝั่ง[102]

หากเกิดความขัดแย้งขึ้นเนื่องจากผลประโยชน์ของรัฐชายฝั่งและรัฐอื่น ๆ ไม่สอดคล้องกันแล้ว ผู้เขียนเห็นว่า ควรนำบทบัญญัติในอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 59[103] มาใช้ในการแก้ไขความขัดแย้ง หลักเกณฑ์ในข้อ 59 แห่งอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้แก่ หลักความยุติธรรม (Equity) สถานการณ์แวดล้อม ผลประโยชน์ของแต่ละฝ่าย ผลประโยชน์ของประชาคมโลก

เมื่อศึกษากฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งซึ่งไม่สอดคล้องกับอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 และมีผลกระทบต่อเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะแล้ว จะได้พิจารณาถึงความไม่สอดคล้องของกฎหมายภายในของประเทศเพื่อนบ้านกับอนุสัญญากฎหมายทะเลค.ศ. 1982 ต่อไป

---

[102] เรื่องเดียวกัน, หน้า 159-160.

[103] Convention, supra note 35, art.59.

ความไม่สอดคล้องของกฎหมายภายในของประเทศเพื่อนบ้านกับอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

ประเทศเพื่อนบ้านของไทยบางประเทศ เช่น พม่า มาเลเซีย ได้กำหนดหลักเกณฑ์บางประการในการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะของเรือบางประเภท ได้แก่

1. การแจ้งให้ทราบถึงการเดินเรือผ่านของเรือประมงต่างชาติ

ประเทศมาเลเซียได้กำหนดเอาไว้ในข้อ 16 (3)[104] แห่งพระราชบัญญัติการประมงของมาเลเซีย ซึ่งได้รับการแก้ไขในปี ค.ศ.1993ว่า "ให้นายเรือของเรือประมงต่างชาติซึ่งแล่นเข้ามายังน่านน้ำการประมงของมาเลเซีย เพื่อความมุ่งประสงค์ดังกล่าว ในอนุมาตรา (1) ให้แจ้งแก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจโดยทางวิทยุเกี่ยวกับชื่อรัฐเจ้าของธง ตำแหน่งที่ตั้ง หลักเกณฑ์ดังกล่าวได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการประมง ซึ่งขัดแย้งกับเส้นทางและจุดหมายปลายทางของเรือชนิดและจำนวนปลาซึ่งเรือได้บรรทุกและพฤติการณ์แวดล้อม ซึ่งเรือแล่นเข้ามายังน่านน้ำการประมงของมาเลเซีย"

การแจ้งให้ทราบถึงการเดินเรือผ่านของประเทศมาเลเซียย่อมไม่เป็นการสอดคล้องกับอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ข้อ 58(1)[105] เพราะเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะไม่จำต้องแจ้งให้รัฐชายฝั่งทราบถึงการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ หากรัฐอื่น ๆ แจ้งให้รัฐชายฝั่งทราบถึงการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะแก่รัฐชายฝั่งแล้ว รัฐอื่น ๆ ย่อมมิได้อุปโภคเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะแต่เป็นการเดินเรือภายใต้การควบคุมของรัฐชายฝั่ง

2. ข้อสันนิษฐานความผิด (Presumption of Guilt)

---

[104] กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงต่างประเทศ,สำเนาคำแปลพระราชบัญญัติการประมงของมาเลเซีย พ.ศ.2528. ข้อ 16 (3).

[105] Convention, supra note 35,art.58 (1).

นอกจากการแจ้งให้ทราบถึงการผ่าน (notification) แล้วประเทศมาเลเซีย และประเทศพม่ายังมีข้อสันนิษฐานความผิด (Presumption of Guilt) ของเรือประมงต่างชาติ ตามที่ปรากฏในพระราชบัญญัติการประมงของมาเลเซีย ข้อ 56 (1) ว่า"ปลาที่พบบนเรือประมงต่างชาติในน่านน้ำประมงของมาเลเซีย* เป็นปลาที่จับได้ในน่านน้ำการประมงของมาเลเซียเว้นแต่ว่าเรือประมงต่างชาติจะพิสูจน์ได้ในทางตรงกันข้าม[106] หรือในกฎหมายประมงทะเลของพม่า ข้อ 52 กำหนดว่า "ถ้าผู้ควบคุมเรือไม่เก็บรักษาเครื่องมือในการทำประมงไว้ในที่ที่กำหนด ขณะเดินเรือผ่านน่านน้ำนอกเขตทำการประมง ให้สันนิษฐานว่าเป็นการเข้าไปทำการประมง"[107] นอกเหนือจากประเทศเพื่อนบ้านของไทยทั้งสองประเทศนี้แล้ว ยังมีกฎหมายภายในของประเทศอื่นอีกที่กำหนดข้อสันนิษฐานความผิดคล้าย ๆ กับประเทศมาเลเซียและพม่า ได้แก่

(1) ออสเตรเลีย กำหนดว่า บุคคลใดซึ่งมิใช่ชาวประมงของออสเตรเลีย และได้รับการกล่าวหาว่าเป็นเจ้าของหรือได้รับการกล่าวหาว่าเป็นเจ้าของเรือต่างชาติที่มี nets, traps หรือเครื่องมืออื่นใดในการทำประมง บุคคลผู้นั้นได้ทำละเมิดกฎหมายของออสเตรเลีย [108]

---

*น่านน้ำการประมงของมาเลเซีย หมายถึง น่านน้ำทางทะเลภายใต้เขตอำนาจศาลของประเทศมาเลเซีย ซึ่งอ้างได้ตามกฎหมายว่า มีสิทธิการประมงหรือสิทธิการจัดการประมง และรวมถึงน่านน้ำภายในทะเลอาณาเขตของประเทศมาเลเซีย น่านน้ำทางทะเลซึ่งประกอบกันเป็นเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

[106] กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงต่างประเทศ, สำเนาคำแปลพระราชบัญญัติการประมงของมาเลเซีย พ.ศ.2528 ข้อ 56(1).

[107] กองประมงต่างประเทศ กรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์, กฎหมายการประมงทะเลของพม่า ค.ศ.1990 ข้อ 52.

[108] Fisheries Act 1952, art. 13 AB(1),(1A) in FAO, Regional Compendium of Fisheries Legislation (Western Pacific Region) Vol.I No.35, Rome, 1984., p.74.

(2) Kiribati กำหนดว่า ปลาที่พบบนเรือประมงต่างชาติ ถือว่า เป็นปลาที่จับได้ในน่านน้ำประมงของ Kiribati[109]

(3) Marshall Islands กำหนดว่า ปลาที่พบบนเรือประมงต่างชาติให้สันนิษฐานว่าเป็นปลาที่จับได้ในน่านน้ำประมงของรัฐ เป็นการทำละเมิด...[110]

(4) Palau กำหนดว่า โดยความมุ่งหมายของพระราชบัญญัติฉบับนี้ ให้สันนิษฐานว่าปลาที่พบบนเรือประมงต่างชาติเป็นปลาที่จับโดยฝ่าฝืนข้อห้าม ในส่วนที่ 15 ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ [111]

(5) Solomon Islands กำหนดว่า ปลาที่อยู่บนเรือซึ่งกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติฉบับนี้หรือการทำละเมิดประการอื่นใด ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า เป็นปลาที่ได้มาจากการละเมิด[112]

(6) Tavalu มีข้อกำหนดเช่นเดียวกับ Solomon Islands[113]

(7) ซีเชลส์ กำหนดว่า ปลาที่พบบนเรือประมงต่างชาติในเขตเศรษฐกิจจำเพาะให้สันนิษฐานว่า เป็นปลาที่ได้จากการทำประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของซีเชลส์ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ในทางตรงกันข้าม[114]

---

[109] Fisheries Ordiance, 1978,S. 16,art.16 in FAO, op.cit.,p.331.

[110] Marshall Islands Marine Resources Jurisdiction of 1978, S.8,417(g) in FAO, op.cit., p.359.

[111] Public Law No. 6-7-14, A.17(7) in FAO, op.cit., p.615.

[112] Fisheries Act 1972, S.16(A), in FAO, op.cit., p.694.

[113] Fisheries Act 1978,S.16, in FAO, op.cit., p.775.

[114] Control of Foreign Fishing Vessels Decree, 1979 (as amended), art. 15 in FAO,Regional Compendium of Fisheries Legislation (Indian Ocean Region) vol.II No.42/2, Rome, 1986, p.307.

การกำหนดข้อสันนิษฐานความผิด (Presumption of Guilt) ของรัฐชายฝั่งเพื่อคุ้มครองทรัพยากรสัตว์น้ำดังกล่าว ไม่สอดคล้องกับเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ เพราะในอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ข้อ 58(1) ให้เสรีภาพในการเดินเรือแก่เรือทุกประเภทของรัฐทั้งปวงในการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ แม้ว่ารัฐชายฝั่งจะมีสิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติและอำนาจ (Jurisdiction) ในการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล

รัฐชายฝั่งจึงออกกฎเกณฑ์หรือข้อบังคับบางประการเพื่อคุ้มครองทรัพยากรสัตว์น้ำของตน แต่การใช้สิทธิของรัฐชายฝั่งต้องคำนึงถึงสิทธิของรัฐอื่น ๆ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 56(2) แห่งอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ด้วย หากรัฐชายฝั่งออกกฎหมายภายในเกี่ยวกับการกำหนดข้อสันนิษฐานความผิดซึ่งมีผลกระทบต่อการเดินเรือของเรือประมงต่างชาติ ย่อมเป็นการใช้สิทธิของรัฐชายฝั่ง โดยแทรกแซงเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ รัฐอื่น ๆ ต้องแจ้งให้ทราบถึงการผ่านและแหล่งที่จับสัตว์น้ำซึ่งอยู่บนเรือ มิฉะนั้นจะถูกสันนิษฐานความผิดว่าปลาที่พบบนเรือ เป็นปลาที่ได้มาจากการทำประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง โดยทั่วไปแล้ว "ผู้ใดกล่าวหา ผู้นั้นต้องเป็นผู้พิสูจน์" แต่การกำหนดข้อสันนิษฐานความผิดในกรณีนี้ภาระการพิสูจน์กลับตกอยู่กับผู้ถูกล่าวหา กฎหมายของรัฐชายฝั่งในกรณีนี้จึงเป็นการใช้สิทธิของรัฐชายฝั่งโดยไม่คำนึงถึงเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ

ในการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งนั้น จะได้ทำการศึกษาถึงปัญหาการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทย การเดินเรือของไทยผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศเพื่อนบ้าน การใช้เสรีภาพอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทยเป็นกรณีตัวอย่างของปัญหาที่แสดงให้เห็นว่า กฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งซึ่งไม่สอดคล้องกับอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่มีผลกระทบต่อเสรีภาพในการเดินเรือ