

หลักเสรีภาพและข้อจำกัดในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ในอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 58 (1) ได้กำหนดว่าให้รัฐอื่น ๆ (ไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ชายฝั่ง) มีเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งเช่นเดียวกับในทะเลหลวง แต่เสรีภาพในการเดินเรือดังกล่าวต้องไม่ขัดต่อการใช้สิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติของรัฐชายฝั่งตามที่กำหนดไว้ในข้อ 56(1) เช่นกัน การใช้สิทธิของรัฐชายฝั่งและรัฐเดินเรือจึงต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของกันและกัน จึงได้ศึกษาที่มาของเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ และการใช้สิทธิเหนือทรัพยากรธรรมชาติของรัฐชายฝั่งว่ามาจากหลักกฎหมายทะเลเปิดและหลักกฎหมายทะเลปิด

หลักเสรีภาพและข้อจำกัดในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะมาจากหลักกฎหมายทะเลเปิดและหลักกฎหมายทะเลปิด

การเดินเรือในท้องทะเลในสมัยโบราณเปิดโอกาสให้เดินเรือได้โดยเสรี ถือว่าทะเลเป็นสิ่งที่ไม่มีเจ้าของ อำนาจอธิปไตยของรัฐจำกัดอยู่เพียงบนพื้นดิน เมื่อวิทยาการของมนุษย์เจริญก้าวหน้าขึ้นสามารถเดินเรือออกไปแสวงหาดินแดนใหม่ เช่น อเมริกา แอฟริกา เกิดการแข่งขันกันระหว่างรัฐต่าง ๆ ในทวีปยุโรปจนเกิดข้อพิพาทขึ้น ในยุคที่พระสันตะปาปามีอิทธิพลเหนือชาวคริสเตียนและรัฐต่าง ๆ ในยุโรป พระสันตะปาปาอเล็กซานเดอร์ที่ 6 (Bull of Pope Alexander VI) ได้ออกโองการพระสันตปาปา ซึ่งอนุวรรตโดยอนุสัญญา Tordesillas ค.ศ. 1494 กำหนดให้ทะเลด้านตะวันออก (ได้แก่มหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแอตแลนติกด้านใต้ของโมร็อกโค) เป็นของโปรตุเกส ส่วนทะเลด้านตะวันตกเป็นของสเปน (ได้แก่ มหาสมุทรแปซิฟิก และอ่าวเม็กซิโก)¹ ต่อมาสวีเดนและเดนมาร์กได้

¹ D.P.O' Connell, The International Law of The Sea vol.1 1st.ed, (Oxford : Clarendon Press, 1982), p.2.

ประกาศอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลบอลติก สหราชอาณาจักรอ้างอำนาจอธิปไตยเหนือช่องแคบต่างๆ ในทะเลเหนือและมหาสมุทรแอตแลนติกบางส่วน² ซึ่งตามเจตนาที่แท้จริงของโครงการสันตะปาปาอเล็กซานเดอร์ที่ 6 ในการแบ่งอาณาเขตทางทะเลระหว่างโปรตุเกสและสเปนนั้น เพื่อสงวนท้องทะเลไว้เพื่อการพาณิชย์ระหว่างรัฐทั้งสองเท่านั้นและห้ามรัฐอื่น ๆ เดินเรือในท้องทะเลเพื่อการพาณิชย์³ หากต้องการเดินเรือผ่านต้องทำความตกลงกับสเปนหรือโปรตุเกสก่อน กล่าวได้ว่า เป็นการแบ่งอำนาจการครอบครองท้องทะเลระหว่างสเปนและโปรตุเกสเพื่อมิให้รัฐอื่น ๆ ได้เดินเรือเพื่อการพาณิชย์โดยเสรี

เหตุผลประการหนึ่งที่รัฐต่าง ๆ ยินยอมให้มีการแบ่งอาณาเขตทางทะเลระหว่างสเปนและโปรตุเกสตามโครงการของพระสันตะปาปาอเล็กซานเดอร์ที่ 6 คือ ใครเป็นเจ้าของทะเล ส่วนใดก็มีหน้าที่ต้องป้องกันและปราบปรามโจรสลัดในเขตนั้นด้วย การใช้อำนาจอธิปไตยครอบครองท้องทะเลยังคงได้รับการยอมรับจากชาติต่าง ๆ ในยุโรป พิจารณาจากแนวทางปฏิบัติของรัฐต่าง ๆ เช่น

- ค.ศ. 1478 พระเจ้าเฟรดเดอริกที่ 3 จักรพรรดิของเยอรมันได้มีหนังสือขออนุญาตอาณาจักรเวนิสส่งข้าวโพดจาก Apulia ผ่านทะเล Adriatic⁴

- ค.ศ. 1554 พระเจ้าฟิลลิปที่ 2 แห่งสเปนได้เดินทางไปแต่งงานกับพระนางแมรีของอังกฤษ กฎหมายอังกฤษระบุว่า เรือของชาติใดก็ตามที่เข้ามาในบริเวณ "ทะเลอังกฤษ (British Seas)" ต้องชักธงชาติของอังกฤษ แต่เรือของพระเจ้าฟิลลิปที่ 2 แห่งสเปนชักธงชาติสเปน เมื่อกองทัพเรือของอังกฤษได้พบกับเรือของพระเจ้าฟิลลิปที่ 2 แห่งสเปนจึงได้เข้าโจมตี⁵

² L. Oppenheim, International Law A Treatise vol.1 - Peace 7th ed., edited by H. Lauterpacht, (London : Longmans, Green and Co., (1953), p.534.

³ D.P.O' Connell, The International Law of The Sea 1:2.

⁴ L. Oppenheim, International Law A Treatise 7:534.

⁵ Ibid, p.535.

ต่อมาอังกฤษ ฟรังเศส เนเธอร์แลนด์ได้ขยายการค้าและแสวงหาอาณานิคมใน มหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกแทนที่สเปนและโปรตุเกส ปี ค.ศ.1580 เอกอัครราชทูต Mendoza แห่งสเปนได้ยื่นฟ้องพระนางอลิซาเบธที่ 1 ในกรณีของเซอร์ Francis Drake ชาวอังกฤษผู้นำเรือไปปล้นสมบัติที่ขโมยจากอเมริกาผ่านมหาสมุทรแปซิฟิก โดยมีได้ขออนุญาตสเปน ก่อน พระนางอลิซาเบธที่ 1 ได้โต้ตอบว่า เรือของทุกชาติสามารถเดินเรือในมหาสมุทรแปซิฟิก ได้โดยเสรี ทุกรัฐสามารถใช้ท้องทะเลและอากาศได้เพราะเป็นของชนทุกชาติ ไม่มีส่วนใดส่วน หนึ่งในทะเลเป็นของชนชาติใดชนชาติหนึ่ง⁶

ในปี ค.ศ.1609 Hugo Grotius นักกฎหมายระหว่างประเทศคนสำคัญชาว เนเธอร์แลนด์ได้เผยแพร่ข้อเขียนของเขา คือ Mare Liberum Grotius มีเจตนาแสดงให้ เห็นว่า ชาวดัตช์มีเสรีภาพในการเดินเรือในมหาสมุทรอินเดียโดยเสรี ไม่จำเป็นต้องขออนุญาตจาก โปรตุเกส Grotius เห็นว่า "ทะเลไม่อาจเป็นทรัพย์สินของรัฐใดได้ รัฐไม่อาจแสดงความ เป็นเจ้าของทะเลโดยการครอบครองได้ และทะเลย่อมเป็นอิสระจากอำนาจอธิปไตยของรัฐใด ๆ" ข้อเขียนของ Grotius เป็นที่มาของหลักเสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation) ในเวลาต่อมา

1. สาระสำคัญของหลักกฎหมายทะเลเปิด (Mare Liberum) ของ Grotius

1.1. ทะเลมิใช่ทรัพย์สินของรัฐใด ๆ

ชาวดัตช์ได้แล่นเรือผ่านเกาะศรีลังกาและบางส่วนของเกาะมะละกา แต่ได้ถูกโปรตุเกสโต้แย้งว่า ชาวดัตช์ไม่มีสิทธิในการเดินเรือในบริเวณดังกล่าว เนื่องจาก ในบริเวณมหาสมุทรอินเดียตะวันออกอยู่ภายใต้การครอบครองของชาวโปรตุเกส ตามโองการ ของพระสันตะปาปาอเล็กซานเดอร์ที่ 6 ดังนั้นหากชาวดัตช์ต้องเดินเรือผ่านในบริเวณดังกล่าว ต้องขออนุญาตจากโปรตุเกสก่อน แต่ Grotius เห็นว่า เกาะศรีลังกาและหมู่เกาะมะละกา ซึ่งชาวดัตช์ได้ทำการค้าด้วยนั้น มีกษัตริย์ มีรัฐบาล มีระบบกฎหมายและกฎหมายเป็นของตัวเอง

⁶ Ibid, p.536.

โปรตุเกสจึงไม่สามารถเข้าไปครอบครองหรือแสดงความเป็นเจ้าของดินแดนในบริเวณดังกล่าวได้ด้วยเหตุผลที่ว่า การค้นพบดินแดนใหม่ไม่ทำให้ประเทศผู้ค้นพบมีอำนาจอธิปไตยหรือแสดงความเป็นเจ้าของได้⁷

อนึ่ง การใช้ถ้อยคำทางกฎหมายของ Law of Nations นั้น เห็นว่า ทะเลแตกต่างจากทรัพย์สินอื่น เพราะทะเลมิใช่ทรัพย์สินของบุคคลใด ทะเลจึงมิใช่ทรัพย์สินของโปรตุเกสที่โปรตุเกสจะแสดงความเป็นเจ้าของ ดังนั้น โปรตุเกสจึงไม่มีสิทธิครอบครอง (Occupation) ทะเลดังกล่าว⁸

1.2 รัฐต่างๆ ไม่อาจใช้อำนาจอธิปไตยเหนือท้องทะเล

เมื่อ "ทะเล" ไม่ได้เป็นของบุคคลใด (Res nullius) แต่เป็นสมบัติของชนทุกชาติ (Res communis) บ่อหมายความว่า ไม่มีรัฐใดมีอำนาจอธิปไตยเหนือท้องทะเล Grotius เห็นว่า โปรตุเกสไม่มีอำนาจอธิปไตยเหนือมหาสมุทรอินเดียตะวันออกเพราะโปรตุเกสทำสงครามชนะคนพื้นเมือง หรือเพราะการครอบครองเกาะศรีลังกาและหมู่เกาะมะละกาตามโองการของพระสันตะปาปาอเล็กซานเดอร์ที่ 6 เนื่องจากโองการของพระสันตะปาปาอเล็กซานเดอร์ที่ 6 มีผลผูกพันเฉพาะสเปนและโปรตุเกสเท่านั้น ไม่มีผลผูกพันรัฐอื่น ๆ⁹ และโปรตุเกสไม่มีสิทธิห้ามรัฐอื่นๆ เดินเรือในมหาสมุทรอินเดียตะวันออกด้วยเหตุผลดังกล่าว เพราะข้อห้ามของโปรตุเกสมิได้อยู่บนพื้นฐานแห่งความเที่ยงธรรม (Equity)

หลักกฎหมายทะเลเปิดไม่ค่อยได้รับการยอมรับมากนัก เนื่องจากในยุคนั้นมีการครอบครองทะเลและใช้อำนาจอธิปไตยเหนือท้องทะเล เช่น สเปนและโปรตุเกสตามโองการของพระสันตะปาปาอเล็กซานเดอร์ที่ 6 ดังนั้นเมื่อสเปนและโปรตุเกสโต้แย้งด้วยหลัก Mare

⁷ Hugo Grotius, The Freedoms of The Seas (New York : Oxford University Press, 1916), p.11-12.

⁸ Ibid, p. 22-23.

⁹ Ibid, p.15.

Liberum ของ Grotius จึงมีนักกฎหมายผู้สนับสนุนสเปนและโปรตุเกสได้เขียนผลงานคัดค้านข้อเขียนของ Grotius กันมาก เช่น

- Gentilis ผู้สนับสนุนสเปนและอังกฤษได้เขียนผลงานชื่อ *Advocatio Hispanica* ต่อมาได้ถูกค้นพบภายหลังการตายของเขาในปี ค.ศ.1613

- ค.ศ. 1613 William Welwood ได้สนับสนุนสิทธิของอังกฤษในหนังสือของเขาชื่อ *De Dominio Maris*

- John Selden ได้เขียนผลงานชื่อ *Mare Clausum sive de Dominio Maris* ในปี ค.ศ.1618 แต่ได้รับการตีพิมพ์ในปี ค.ศ.1635

- ค.ศ.1633 Sir John Boroughs เขียนหนังสือชื่อ *The Sovereignty of the British Seas Proved by Records, History, and the Municipal Laws of this Kingdom* ได้รับการตีพิมพ์เมื่อปี ค.ศ.1651

- Paolo Sarpi ผู้สนับสนุนอาณาจักรเวนิส ได้ตีพิมพ์ผลงานของเขาชื่อ *Del Dominio del Mare Adriatico* ในปี ค.ศ.1676

ผลงานที่ได้รับการกล่าวถึงมากที่สุดจนกระทั่งพระเจ้าชาลส์ที่ 1 รับสั่งให้ตีพิมพ์ คือ *Mare Clausum* ซึ่งเป็นผลงานของ John Selden ตีพิมพ์ในปี ค.ศ.1635¹⁰ ซึ่งต่อมาได้รับการกล่าวถึงในฐานะเป็นหลักกฎหมายทะเลปิด

2. หลักกฎหมายทะเลปิด มีหลักเกณฑ์พอจะสรุปได้ว่า

2.1 ทะเลเป็นสิ่งที่ครอบครองหรือแสดงความเป็นเจ้าของได้

Selden เขียนผลงานชื่อ *Mare Clausum* ในสมัยกลางหรือที่เรียกกันว่า ยุคมีด Selden เห็นว่า รัฐมีอำนาจการควบคุมดูแล (Authority) เหนือท้องทะเล อำนาจการปกครองเหนือท้องทะเลมิได้จำกัดเฉพาะการควบคุมกองทัพเรือในท้องทะเล แต่การควบคุมดูแลดังกล่าวเป็นการควบคุม "ทะเล" ดังเช่นทรัพย์สินอย่างหนึ่ง ซึ่งสามารถครอบครองและแสดงความเป็นเจ้าของได้ เช่น บันทึกของ Sir John Davies ในคดีของ *The Royal Piracy of*

¹⁰ L. Oppenheim, *International Law A Treatise*, p. 536.

the Banne กล่าวว่า "ทะเลเป็นมรดกของพระมหากษัตริย์" (That the sea is the King's proper inheritance)¹¹

2.2 รัฐสามารถใช้อำนาจอธิปไตยเหนือท้องทะเลได้

ปัญหาที่ว่า กษัตริย์อังกฤษใช้อำนาจอธิปไตยเหนือท้องทะเลเมื่อใดไม่มีใครทราบ แต่มีหลักเกณฑ์ของอำนาจอธิปไตยในสมัย Renaissance มีความพยายามในการใช้อำนาจ (Jurisdiction) ในทะเล โดยนักกฎหมายได้แสดงความคิดเห็นในการเรียกร้องให้มีหลักเกณฑ์เฉพาะ (Exclusive Rule)

การใช้อำนาจอธิปไตยเหนือท้องทะเลนั้น อังกฤษได้วางหลักเกณฑ์ไว้ว่า เรือต่างชาติต้องชักธงชาติของอังกฤษ และลครงชาติของเรือลง เพื่อแสดงความเคารพต่อกษัตริย์อังกฤษเมื่อเดินเรือเข้ามาในบริเวณที่อังกฤษประกาศว่าเป็นทะเลของอังกฤษ (British Seas)

- ในปี ค.ศ.1633 ผลงานของ Borough ได้มีการโต้แย้งกันอย่างกว้างขวางเกี่ยวกับสิทธิพิเศษของกษัตริย์อังกฤษ ในกรณีแสดงความเป็นเจ้าของท้องทะเลบริเวณ British Seas โดยเปรียบ "ทะเล" ว่าเป็นทรัพย์สินอย่างหนึ่ง Borough ยืนยันว่า เจ้าชายมีอำนาจอธิปไตยเฉพาะเหนือบางส่วนของท้องทะเล ซึ่งถือว่า เป็นทรัพย์สินของกษัตริย์

- ในปี ค.ศ.1643 Spelman ได้บันทึกไว้ว่า "ชายฝั่งและทะเลที่อยู่ต่อจากชายฝั่งเป็นของกษัตริย์"

- ในปี ค.ศ.1661 Godolphin ยืนยันว่า "ทะเลเป็นอาณาจักรของกษัตริย์"

- ในปี ค.ศ.1663 Zouche เขียนถึง "อธิปไตยเหนืออาณาจักรทางทะเลของอังกฤษ"

จากตัวอย่างดังกล่าวข้างต้น รัฐได้ครอบครองทะเลดังเช่นทรัพย์สินและใช้อำนาจอธิปไตยเหนือท้องทะเล การใช้อำนาจเหนือท้องทะเลของรัฐนั้นเป็นหลักกฎหมายทะเลเปิด ซึ่งเป็นที่มาของการอ้างอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งในเวลาต่อมา แตกต่างจากในทะเลหลวง ซึ่งให้รัฐทั้งปวงมีเสรีภาพในการเดินเรือตามหลักกฎหมายทะเลเปิด

¹¹ D.P.O' Connell, The International Law of The Sea,p.5-6.

หลักเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะกับในทะเลหลวง

หลักกฎหมายทะเลเปิดเป็นที่มาของหลักเสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation) ซึ่งเป็นกฎหมายจารีตประเพณี และได้ออกเป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรในอนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 และอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ซึ่งจะได้พิจารณาตามลำดับต่อไปนี้

1. เสรีภาพในการเดินเรือตามกฎหมายจารีตประเพณี

หลักกฎหมายทะเลเปิดอันเป็นที่มาของหลักเสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation) ซึ่งได้รับการยอมรับว่าเป็นกฎหมายจารีตประเพณีนั้น จำต้องศึกษาถึงองค์ประกอบของกฎหมายจารีตประเพณีก่อน เพื่อให้เกิดความเข้าใจว่า หลักเสรีภาพในการเดินเรือเป็นกฎหมายจารีตประเพณีได้อย่างไร

1.1 องค์ประกอบของจารีตประเพณีที่เป็นกฎเกณฑ์แห่งกฎหมายระหว่างประเทศ
กฎหมายจารีตประเพณีซึ่งเป็นที่มาของกฎหมายระหว่างประเทศได้ต้องมีองค์ประกอบสองประการ ได้แก่

1.1.1 การปฏิบัติของรัฐ (State Practice)

รัฐทั่วไปได้ปฏิบัติภารกิจใดๆ ภายใต้ขอบเขตอำนาจอธิปไตยของตนหรือกระทำการเกี่ยวข้องกับรัฐอื่นใด และได้ปฏิบัติภารกิจเช่นเดียวกันซ้ำอีกไม่เปลี่ยนแปลงเป็นระยะเวลาอันพอสมควร สำหรับระยะเวลาเท่าใดไม่มีกำหนดแน่นอน อนึ่ง การปฏิบัติไม่จำเป็นต้องเป็นการปฏิบัติของรัฐทุกรัฐในโลก เพียงแต่เป็นการปฏิบัติของรัฐกลุ่มหนึ่งก็เพียงพอ¹²

¹² กรันต์ ธนเทพ, กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2529), หน้า 69.

1.1.2 ความเชื่อมั่นว่า มีพันธกรณีตามกฎหมาย (Opinio Juris)

การปฏิบัติกรอย่างสม่ำเสมอของรัฐเพียงอย่างเดียวยังไม่เพียงพอที่จะให้เกิดเป็นหลักกฎหมายจารีตประเพณีได้ ต้องมีอีกสิ่งหนึ่งที่ทำให้รัฐต้องปฏิบัติตามสิ่งนั้นเสมือนเป็นกฎหมายนั้น คือ ความเชื่อมั่นว่า มีพันธกรณีตามกฎหมายซึ่งรัฐต้องปฏิบัติ เช่น ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศได้พิพากษาเมื่อ ค.ศ.1969 ในคดีไหล่ทวีปในทะเลเหนือ (North Sea Continental Shelf Cases) ได้วางหลักว่า การปฏิบัติต่อกันในทางการทูตซึ่งกระทำในโอกาสต่างๆ โดยทางอัยาศัยไมตรีหรือการปฏิบัติตามที่เคยกระทำมาโดยปราศจากความคิดในทางพันธกรณีตามกฎหมายแล้ว ย่อมไม่ถือว่าเป็นกฎหมายจารีตประเพณีตามกฎหมายระหว่างประเทศ¹³

หลักเสรีภาพในการเดินเรือได้รับการยอมรับจากนักกฎหมายระหว่างประเทศหลายท่านซึ่งสนับสนุนหลักกฎหมายทะเลเปิดของ Grotius เช่น Bynkershoek, Vattel, G.F. de Martens, Azuni และคนอื่น ๆ แม้ว่าสหราชอาณาจักรได้ยืนยันถึงอำนาจอธิปไตยเหนือท้องทะเล เห็นได้จาก การเดินเรือผ่านทะเลอังกฤษต้องชักรธงชาติของอังกฤษ ในช่วงศตวรรษที่ 18 ถึงตอนต้นของศตวรรษที่ 19 แต่ต่อมาหลักเสรีภาพในการเดินเรือได้รับการยอมรับจากรัฐต่างๆ มากขึ้น สหราชอาณาจักรจึงยุติการอ้างอำนาจอธิปไตยเหนือท้องทะเลและเป็นผู้ดำเนินการอ้าง "หลักเสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation)"¹⁴ โดยพิจารณาว่า หลักเสรีภาพในการเดินเรือได้รับการยอมรับจากรัฐต่าง ๆ ดังนั้น รัฐทั่ว ๆ ไปจึงปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวและมีความเชื่อมั่นว่า มีพันธกรณีตามกฎหมายซึ่งต้องปฏิบัติ เห็นได้จากตัวอย่างต่อไปนี้

- ในปี ค.ศ.1817 คดี Le Louis Lord Stowell ได้สรุปหลักเกณฑ์ที่สำคัญประการหนึ่งว่า "ทุกชาติมีสิทธิเท่าเทียมกันในการเดินเรือผ่านส่วนต่างๆ ของมหาสมุทร"

¹³ สุจิตต์ธรรมมาราช, กฎหมายระหว่างประเทศ หน้าที่ 1-6 (กรุงเทพฯ : ฝ่ายการพิมพ์มหาวิทยาลัยสุจิตต์ธรรมมาราช, 2528), หน้า 35.

¹⁴ L. Oppenheim, International Law A Treatise, p.537.

คำตัดสินในคดีนี้อาจเทียบเคียงได้กับคำตัดสินของศาลสูงในอเมริกา ในคดี *Marianna Flora* ค.ศ.1826 ว่า "ไม่มีใครมีสิทธิจำเพาะหรือพิเศษกว่าคนอื่น ทุกคนมีความเท่าเทียมกันในการใช้ท้องทะเลให้เกิดประโยชน์ที่เหมาะสม"¹⁵

- ในปี ค.ศ.1821 รัสเซียเป็นเจ้าของเกาะอะลาสก้าในอเมริกาเหนือได้ประกาศห้ามเรือทุกประเภทเดินเรือในบริเวณ 100 ไมล์ทะเล นับจากชายฝั่งอะลาสก้า สหราชอาณาจักรและสหรัฐอเมริกาได้ประท้วงคำประกาศห้ามของรัสเซียว่า ขัดแย้งกับหลักเสรีภาพในทะเลเปิด (Open Sea) ซึ่งก็คือทะเลหลวง รัสเซียจึงได้ยุติคำประกาศห้ามดังกล่าว ในปี ค.ศ.1824-1825 ภายหลังรัสเซียได้ขายอะลาสก้าแก่สหรัฐอเมริกา ต่อมาสหรัฐอเมริกาได้ออกข้อบังคับเกี่ยวกับการล่าแมวน้ำในทะเลเบริง (Behring Sea) โดยอ้างอำนาจ (Jurisdiction) และการควบคุม (Control) ในทะเลเปิด (Open Sea) หรือทะเลหลวง (High Seas) บางส่วน¹⁶ สหรัฐอเมริกาได้เกิดข้อขัดแย้งกับสหราชอาณาจักร ในปี ค.ศ.1886 สหราชอาณาจักรอ้างว่า การเดินเรือเข้าหรือออกสู่ทะเลหลวงไม่ควรถูกขัดขวางหรือมีอุปสรรคใด แต่สหรัฐอเมริกาได้โต้แย้งว่า เสรีภาพในการเดินเรือในทะเลหลวงของรัฐอื่น ๆ ต้องไม่ส่งผลกระทบต่อประโยชน์ของรัฐชายฝั่ง ซึ่งมีทะเลอาณาเขตอยู่ประชิดติดกับทะเลหลวง อนุญาโตตุลาการได้ตัดสินว่า สหรัฐไม่อาจอ้างมาตรการบางอย่าง (เกี่ยวกับการคุ้มครองแมวน้ำ เพื่อป้องกันเรือล่าแมวน้ำของต่างชาติ) มาบังคับใช้ในทะเลหลวงได้ คำตัดสินของอนุญาโตตุลาการเป็นการยืนยันถึงหลักกฎหมายทะเลเปิด¹⁷

หลักเสรีภาพในการเดินเรือตามกฎหมายจารีตประเพณีนั้น มิใช่จะไม่มีข้อจำกัดเพราะหากปล่อยให้เดินเรือโดยไม่มีขอบเขตย่อมก่อให้เกิดผลเสียได้ จึงมีข้อจำกัดเสรีภาพในการเดินเรือตามกฎหมายจารีตประเพณี

¹⁵ C. John Colombos, The International Law of the Sea 5th.ed., (Great Britain : Longmans, 1962),p.59.

¹⁶ L. Oppenheim, International Law A Treatise,p.538.

¹⁷ David Joseph Attard, Principles of Public International Law. 1st.ed., (Oxford : Clarendon Press, 1987),p.70.

1.2 ข้อจำกัดเสรีภาพในการเดินเรือตามกฎหมายจารีตประเพณี

1.2.1 เรือที่กระทำความผิดเป็นโจรสลัด

แต่เดิมความหมายของคำว่า "โจรสลัด" มีความหมายเพียงว่าเรือกระทำการบางอย่างที่รัฐบาลเห็นว่า "เป็นอาชญากรรมโดยไม่คำนึงถึงชีวิตมนุษย์" ต่อมาได้มีการทำข้อตกลง Nyon เมื่อวันที่ 14 กันยายน 1937 วางมาตรการต่อต้านเรือดำน้ำที่กระทำการเป็นโจรสลัด เนื่องจากระหว่างสงคราม ในประเทศสเปนได้มีการโจมตีเรือสินค้าในทะเลเมดิเตอร์เรเนียนโดยเรือดำน้ำ จึงได้มีการนิยามการกระทำความผิดเป็นโจรสลัดให้มีความหมายรวมถึงกรณีดังกล่าวข้างต้นด้วย¹⁸

1.2.2 เรือที่กระทำความผิดในทะเลหลวง

การกระทำความผิดในทะเลหลวงมิได้มีเพียงการกระทำความผิดเป็นโจรสลัดเท่านั้น แต่อาจมีการกระทำความผิดอย่างอื่น เช่น การค้าทาส หรือบุคคลที่กระทำความผิดโดยมีเจตนาทางการเมือง ได้แก่ การกบฏ การกระทำที่ผิดกฎหมายโดยรัฐบาลฝ่ายตรงข้าม เช่น การโจมตีเรือสินค้าโดยเรือรบของรัฐคู่พิพาท¹⁹

การกระทำความผิดบางอย่างในทะเลหลวง มีปัญหาว่า รัฐใดจะเป็นผู้มีอำนาจเหนือคดีดังเช่นในคดีเรือ Lotus ข้อเท็จจริงในคดีมีอยู่ว่า เรือโลตัสของฝรั่งเศสชนเรือตุรกีจมลงในทะเลหลวง เมื่อเรือของฝรั่งเศสเข้าเทียบท่าตุรกี ต้นหนเรือฝรั่งเศสและกัปตันตุรกีถูกเจ้าหน้าที่ตุรกีจับในข้อหามาคนตายโดยไม่เจตนา ฝรั่งเศสคัดค้านอำนาจศาลตุรกีเหนือคดีนี้ โดยอ้างว่าเหตุเกิดในทะเลหลวงโดยเรือของคนชาติอื่นเป็นผู้ก่อความเสียหายนั้น รัฐเจ้าของเรือผู้ก่อให้เกิดความเสียหายจึงมีอำนาจแต่เพียงผู้เดียวที่จะตัดสินคดีนี้ ศาลประจำ

¹⁸ Ian Brownlie, Principles of Public International Law 4th.ed., (Oxford : Oxford University Press, 1990), p.242.

¹⁹ Ibid, pp. 240-241.

ยุติธรรมระหว่างประเทศตัดสินให้ตุรกีมีอำนาจอศาลในคดีนี้ โดยให้หลักการว่า กฎหมายระหว่างประเทศมิได้ให้อำนาจแก่รัฐเจ้าของธงเรือแต่เพียงผู้เดียวดังที่ฝรั่งเศสกล่าวอ้าง แต่กฎหมายระหว่างประเทศก็เปิดโอกาสให้รัฐมีสิทธิขยายเขตอำนาจทางกฎหมายเหนือบุคคล สิ่งของ ความผิดที่เกิดขึ้นนอกดินแดนของรัฐนั้นได้ตามดุลพินิจ โดยมีข้อจำกัดว่า การขยายเขตอำนาจดังกล่าวจะสามารถกระทำได้เพียงเท่าที่ไม่ขัดต่อกฎหมายระหว่างประเทศเท่านั้น แต่เนื่องจากในคดีนี้ ฝรั่งเศสไม่สามารถพิสูจน์ต่อศาลได้ว่า การขยายเขตอำนาจทางศาลขัดต่อกฎหมายระหว่างประเทศ ศาลจึงลงความเห็นที่ตุรกี เป็นผู้ที่มีอำนาจเหนือคดีนี้ เพราะผลของความเสียหายตกอยู่กับเรือและลูกเรือฝ่ายตุรกี เรือของผู้เสียหายจึงอาจถือเสมือนได้ว่าเป็นดินแดนของตุรกี ถึงแม้ว่าผู้ที่ทำให้เกิดความเสียหายนั้นจะเป็นคนชาติอื่นก็ตาม²⁰

1.2.3 สิทธิในการตรวจเยี่ยมเรือ (Right of Visit)

โดยทั่วไปแล้ว ไม่มีกฎหมายใดให้อำนาจในการตรวจตราเรือสินค้าหรือตรวจเรือรบในยามสงบ แต่นักกฎหมายเห็นว่า หากมีการใช้กำลังหรือข่มขู่แต่อย่างใด เรือของรัฐอื่นก็มีสิทธิในการตรวจเยี่ยมเรือที่กระทำการดังกล่าว

1.2.4 สิทธิในการไล่ติดตาม (Hot Pursuit)

เมื่อบุคคลหรือเรือต่างชาติได้กระทำความผิดในทะเลอาณาเขตของรัฐใด รัฐนั้นมีสิทธิในการไล่ติดตามเรือต่างชาติออกไปยังในทะเลหลวงได้ ถ้าเป็นการติดตามอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง ดังเช่นในคดี I'm Alone ข้อเท็จจริงในคดีมีอยู่ว่า 20 มีนาคม 1929 เรือ I'm Alone ซึ่งจดทะเบียนในประเทศแคนาดาได้เข้าไปลักลอบทำการขนถ่ายสุราทางจากฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาประมาณ 10.5 ไมล์ทะเล การกระทำการครั้งนี้ได้ถูกตรวจพบโดยเรือยามฝั่งของสหรัฐชื่อ Wolcott เรือ Wolcott จึงได้สั่งเรือ I'm Alone หยุดอยู่กับที่เพื่อให้เจ้าหน้าที่ขึ้นไปตรวจเรือ แต่เรือ I'm Alone ไม่ยอมหยุด เรือ Wolcott จึงได้

²⁰ สุโขทัยธรรมาธิราช, กฎหมายระหว่างประเทศ หน่วยที่ 1-6, หน้า 156.

ยิงปืนฆ่าให้หยุด แต่ก็ไม่เป็นผล เรือ Wolcott จึงได้แล่นออกติดตามเรือ I'm Alone ซึ่งกำลังแล่นหนีทันที แต่ปืนของเรือ Wolcott เกิดขัดข้องขึ้นจึงไม่สามารถหยุดเรือ I'm Alone ได้ แต่ก็ได้ติดตามต่อไปอย่างใกล้ชิดและได้ขอความช่วยเหลือไปยังฐานปฏิบัติการ ฐานปฏิบัติการก็ได้ส่งเรือ Dexter และ Dallas ไปช่วย ในที่สุดเรือ Dexter ก็ติดตามทันเรือ Wolcott และเรือ I'm Alone ประมาณ 8 นาฬิกาของวันที่ 22 มีนาคม 1929 เรือ Dexter จึงสั่งให้เรือ I'm Alone หยุด มิฉะนั้นจะถูกยิงจมแต่ไม่เป็นผลอีก เรือ I'm Alone จึงถูกยิงจมลงเมื่อ 9.05 น. ของวันที่ 22 มีนาคมนั่นเอง เป็นเหตุให้เรือและสินค้าของเรือ I'm Alone เสียหายและลูกเรือเสียชีวิต 1 คน

ประเด็นของคดีมีอยู่ว่า การกระทำครั้งนี้ของเรือสหรัฐจะเป็นการชอบด้วยกฎหมายระหว่างประเทศและอนุสัญญาอื่น ๆ ในขณะนั้นหรือไม่

รัฐบาลแคนาดาได้โต้แย้งว่า เรือ I'm Alone ได้จอดทอดสมออยู่ห่างจากฝั่งสหรัฐไม่น้อยกว่า 14.5 ไมล์ทะเล หรือ 10.5 ไมล์ทะเลตามที่สหรัฐกล่าวหาว่า เรือ I'm Alone อยู่ห่างจากฝั่งของสหรัฐเป็นระยะทางที่ใช้เดินเรือมากกว่า 1 ชั่วโมงจากฝั่ง ซึ่งอนุสัญญาระหว่างสหรัฐและอังกฤษลงวันที่ 23 มกราคม 1924 แคนาดาได้สรุปว่า การกระทำของสหรัฐนั้นไม่ชอบด้วยกฎหมายระหว่างประเทศและอนุสัญญาดังนั้น นอกจากนี้แคนาดายังได้กล่าวว่าเป็นที่ตกลงรับกันว่า การไล่ติดตาม (Hot Pursuit) ตามกฎหมายระหว่างประเทศต้องเป็นการเริ่มต้นจากภายในน่านน้ำอาณาเขตและอาจติดตามออกไปยังทะเลหลวงได้ ถ้าเป็นการติดตามอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่องกัน แต่จากหลักฐานในคดีนี้ปรากฏว่า การไล่ติดตามอย่างกระชั้นชิดมิได้เริ่มต้นภายในน่านน้ำอาณาเขต 3 ไมล์ทะเลของสหรัฐซึ่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของการไล่ติดตามอย่างกระชั้นชิด

ฝ่ายสหรัฐก็ได้แย้งอีกว่า เรือ I'm Alone นั้นอยู่ห่างฝั่งไม่เกิน 10.8 ไมล์ทะเล ในขณะที่ตรวจพบซึ่งในระยะนี้จะใช้เวลาเดินเรือจากฝั่งออกมาไม่เกิน 1 ชั่วโมง และภายใต้พฤติกรรมการไล่ติดตามนั้นเรือยามฝั่งสหรัฐที่จะไล่ติดตามเรือ I'm Alone ในระยะทางที่ใช้เวลามากกว่า 1 ชั่วโมงตามสนธิสัญญาระหว่างสหรัฐและอังกฤษ เมื่อวันที่ 23 มกราคม 1924 ข้อโต้แย้งนี้ถูกนำเสนอต่อคณะกรรมการระหว่างประเทศพิจารณา ซึ่งคณะกรรมการก็ได้ตัดสินว่า สหรัฐมีสิทธิในการไล่ติดตาม และการที่เรือ Dexter เข้ามาช่วยติดตามแทนเรือ Wolcott) รวมถึงการใช้กำลังก็ไม่เป็นการขัดต่อกฎหมายแต่อย่างใด แต่

เจตนาการจมนเรือ I'm Alone นั้นเป็นการมิชอบตามอนุสัญญาและกฎหมายระหว่างประเทศ ข้อเท็จจริงปรากฏว่า เรือ I'm Alone นั้น แม้จะจดทะเบียนเรือในแคนาดาก็ตาม แต่ตามพดตินัย นั้นได้ถูกบังคับบัญชาโดยคนอเมริกันเอง ฉะนั้นความผิดในการจมนเรือ I'm Alone นั้น สหรัฐ จึงไม่ต้องใช้ค่าเสียหายของเรือและสินค้าในเรือ สหรัฐจะต้องยอมรับผิดและแสดงความเสียใจ ไปยังรัฐบาลของแคนาดาและจ่ายเงิน 25,000 เหรียญสหรัฐสำหรับความผิดและอีก 25,666.50 เหรียญสหรัฐ สำหรับกับตันและลูกเรือซึ่งไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการลักลอบนำสุราเข้าประเทศสหรัฐ แต่อย่างใด²¹

1.2.5 เรือที่ไม่ปรากฏสัญชาติ

ในกรณีที่เรือรบได้พบเรือซึ่งมิได้ชักธงแสดงสัญชาติของรัฐใดรัฐหนึ่ง เรือรบอาจเข้าทำการตรวจค้นได้

1.2.6 การทำข้อตกลงระหว่างรัฐ

สหราชอาณาจักรได้เข้าเป็นภาคีในสนธิสัญญาทวิภาคีหลังจากปี ค.ศ.1815 เกี่ยวกับการปราบปรามการค้าทาส ซึ่งกลายเป็น Treaty of London ในวันที่ 20 ธันวาคม 1841 มีรัฐอื่น ๆ เข้าร่วมอีก 5 รัฐ มีข้อกำหนดให้อำนาจแก่เรือรบในการตรวจค้น เรือพาณิชย์ที่ต้องสงสัย

มีกรรมสารทั่วไป (General Act) เพื่อปราบปรามการค้าทาส ได้ลงนามที่กรุงBrussels เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 1908 กำหนดสิทธิในการตรวจค้นเรือที่ต้องสงสัย ในเขตที่กำหนด (Defined Zone)²²

2. เสรีภาพในการเดินเรือตามอนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958

²¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 382-383.

²² Ian Brownlie, Principles of Public International Law, p.248.

2.1 อนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 ข้อ 2 ถึงข้อ 6 ได้กำหนดถึง เสรีภาพที่สำคัญในทะเลหลวงดังต่อไปนี้

- (1) ทะเลหลวงเปิดให้แก่รัฐทั้งปวง ไม่มีรัฐใดอาจอ้างสิทธิที่จะทำให้ส่วนใด ส่วนหนึ่งของทะเลหลวงตกอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของตนได้ เสรีภาพแห่งทะเลหลวงจะใช้ได้ ภายใต้งเงื่อนไขที่วางไว้ในอนุสัญญาและกฎเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ
- (2) เสรีภาพแห่งทะเลหลวง สำหรับรัฐชายฝั่งและรัฐไร้ชายฝั่ง ประกอบด้วย
 - เสรีภาพในการเดินเรือ
 - เสรีภาพในการประมง
 - เสรีภาพในการวางสายและท่อใต้ทะเล
 - เสรีภาพในการบินเหนือทะเลหลวง
- (3) รัฐไร้ชายฝั่งมีเสรีภาพแห่งทะเลหลวงเท่าเทียมกับรัฐชายฝั่ง ในการออกสู่ทะเลได้โดยเสรีด้วยความตกลงระหว่างรัฐที่ตั้งอยู่ระหว่างทะเลกับรัฐไร้ชายฝั่งตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา
- (4) รัฐทุกรัฐมีสิทธิที่จะเดินเรือโดยชักธงของตนในทะเลหลวง²³
เมื่อพิจารณาอนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 ข้อ 2-6 เห็นได้ว่าเสรีภาพในการเดินเรือในทะเลหลวงของรัฐทั้งปวงนั้น มีหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับเสรีภาพในการเดินเรือตามกฎหมายจารีตประเพณี คือ ไม่มีรัฐใดอ้างสิทธิที่จะทำให้ส่วนใดส่วนหนึ่งของทะเลหลวงตกอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตย (Sovereignty) และทุกรัฐไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ชายฝั่งมีเสรีภาพในการเดินเรือและเสรีภาพอื่น ๆ อย่างเท่าเทียมกันทุกรัฐ อย่างไรก็ตาม เสรีภาพในการเดินเรือในทะเลหลวงตามอนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 ย่อมมีข้อจำกัดเช่นเดียวกับเสรีภาพในการเดินเรือในทะเลหลวงตามกฎหมายจารีตประเพณี เพราะเสรีภาพในการเดินเรือในทะเลหลวงตามกฎหมายจารีตประเพณี ได้นำมาบัญญัติเป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรดังที่ปรากฏในอนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 ข้อจำกัดของเสรีภาพในการเดินเรือได้กำหนดเอาไว้ว่า "... เสรีภาพแห่งทะเลหลวงจะใช้ได้ภายใต้งเงื่อนไขที่วางไว้ในอนุสัญญาและกฎเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ..." จึงได้แยกพิจารณาข้อจำกัดของ

²³ The 1958 High Seas Convention, art.2-6.

เสรีภาพในการเดินเรือดังต่อไปนี้

2.2 ข้อจำกัดของเสรีภาพในการเดินเรือที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958

ในทะเลหลวงนั้น การเดินเรือของรัฐทั้งปวงมีเสรีภาพในการเดินเรือ แต่เสรีภาพในการเดินเรืออาจถูกจำกัดได้ในกรณีดังต่อไปนี้

2.2.1 สิทธิในการตรวจเยี่ยมเรือ (Right of Visit)

ข้อ 22 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เอาไว้ว่า

- 1) เรือรบซึ่งพบเรือสินค้าต่างชาติในทะเลหลวงไม่มีเหตุผลอันใดที่จะตรวจเรือสินค้านั้น เว้นแต่มีเหตุผลอันควรให้สงสัยว่า
 - เรือนั้นกระทำการเป็นโจรสลัด
 - เรือนั้นกระทำการค้าทาส
 - เรือนั้นชักธงต่างชาติหรือไม่ยินยอมที่จะแสดงธงของตน แต่ตามความเป็นจริงแล้วเรือนั้นมีสัญชาติเดียวกับเรือรบ
- 2) เรือรบอาจดำเนินการตรวจสอบเรือที่ต้องสงสัยนั้นโดยการตรวจดูเอกสารหรือกระทำการอย่างอื่นที่สามารถกระทำได้
- 3) ถ้าข้อสงสัยปรากฏว่าไม่มีมูล และหากว่าเรือซึ่งถูกตรวจนั้นมิได้กระทำการใดๆซึ่งเป็นที่สงสัย เรือนั้นควรได้รับการทดแทนสำหรับความเสียหายใด ๆ²⁴

2.2.2 สิทธิในการไล่ติดตาม (Hot Pursuit)

การไล่ติดตามเรือต่างชาติอาจกระทำได้ที่ต่อเมื่อเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐชายฝั่งมีเหตุผลอันสมควรที่จะเชื่อว่า เรือนั้นได้ละเมิดกฎหมายและข้อบังคับของรัฐนั้น

²⁴ Ibid, art.23.

การไล่ติดตามจะต้องเริ่มต้นตั้งแต่เรือต่างชาติหรือเรือลำเล็กของเรือต่างชาติอยู่ในน่านน้ำภายในหรือทะเลอาณาเขตหรือเขตต่อเนื่อง และการไล่ติดตามมิได้ขาดระยะลง โดยไม่จำเป็นว่าขณะเรือต่างชาติอยู่ในทะเลอาณาเขตหรือเขตต่อเนื่องแล้วได้รับคำสั่งให้หยุด เรือที่ออกคำสั่งต้องอยู่ในทะเลอาณาเขตหรือเขตต่อเนื่องเช่นเดียวกัน ถ้าเรือต่างชาติอยู่ในเขตต่อเนื่องดังที่นิยามไว้ในข้อ 24 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958

การไล่ติดตามอาจกระทำได้ที่ต่อเมื่อได้มีการละเมิดสิทธิซึ่งเขตต่อเนื่องได้ถูกจัดตั้งขึ้นสำหรับคุ้มครองเท่านั้น อนึ่ง การไล่ติดตามต้องสิ้นสุดลงทันทีที่เรือซึ่งถูกติดตามเข้าสู่ทะเลอาณาเขตของประเทศอื่นหรือรัฐที่สาม

การไล่ติดตามจะไม่ถือว่าได้เริ่มต้นแล้ว นอกจากเรือที่ติดตามจะได้อำนาจให้เป็นที่พอใจโดยวิธีที่พึงปฏิบัติได้ เช่น เรือที่ถูกติดตามนั้น หรือเรือเล็กลำใดลำหนึ่งของเรื่อนั้น หรือเรืออย่างอื่น ซึ่งทำงานร่วมกันและใช้เรือที่ถูกติดตามเป็นเรือที่เลี้ยงอยู่ในขอบเขตของทะเลอาณาเขตหรือภายในเขตต่อเนื่องแล้วแต่กรณี การติดตามอาจเริ่มต้นได้ต่อเมื่อให้สัญญาณให้หยุดที่เห็นได้ด้วยตาหรือฟังได้ด้วยหูในระยะห่างที่เรือต่างชาติสามารถเห็นหรือได้ยินสัญญาณให้หยุดได้เท่านั้น สิทธิในการไล่ติดตามอาจใช้ได้เฉพาะเรือรบหรืออากาศยานทหาร หรือเรือหรืออากาศยานอื่นในราชการของรัฐบาล ซึ่งได้รับมอบอำนาจเป็นพิเศษเพื่อการนั้นเท่านั้น²⁵

2.3 ข้อจำกัดเสรีภาพในการเดินเรือตามกฎเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ

การเดินเรือในทะเลหลวงต้องคำนึงถึงเสรีภาพในทะเลหลวงของรัฐอื่น ๆ ด้วย มิใช่ว่าเดินเรือหรือกระทำการอื่นใดที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่รัฐอื่น ๆ หรือทำให้รัฐอื่น ๆ ไม่อาจอุบโภคเสรีภาพแห่งทะเลหลวงตามที่อนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 กำหนดไว้ 4 ประการได้ การอุบโภคเสรีภาพแห่งทะเลหลวงของรัฐใดก็ตามจำกัดคำนึงถึงประโยชน์ของรัฐอื่น ๆ ด้วย ซึ่งเป็นไปตามกฎเกณฑ์อื่นของกฎหมายระหว่างประเทศ คือ หลักแห่งการ

²⁵ Ibid, art. 23.

ถ้อยที่ถ้อยปฏิบัติ (Reciprocal) ดังเช่น ในคดี Nuclear Test ค.ศ.1974 ฝรั่งเศส (ซึ่งมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาห้ามทดสอบอาวุธนิวเคลียร์ในห้วงอวกาศ ห้วงอากาศและใต้น้ำ) ได้ประกาศปิดบางส่วนของมหาสมุทรแปซิฟิก เพื่อมิให้เรือของชาติอื่นพลัดหลงเข้าไปขณะทำการทดสอบอาวุธ แต่เขตดังกล่าวก็เป็นเส้นทางในการขนส่งทางทะเล ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์จึงได้นำคดีขึ้นสู่ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ (International Court of Court) ขอให้ศาลตัดสินว่า ฝรั่งเศสได้แทรกแซงเสรีภาพในการเดินเรือและการบินในทะเลหลวง แต่ฝรั่งเศสไม่ยอมปฏิบัติตามคำสั่งชั่วคราวของศาลที่ให้ระงับการทดสอบไว้ก่อนจนกว่าศาลจะตัดสินคดีนี้ ประธานาธิบดีฝรั่งเศสได้แถลงต่อที่ประชุมในหนังสือพิมพ์ว่า "การทดลองในรอบนี้จะเป็นครั้งสุดท้าย" ศาลเห็นว่า ถ้อยคำของประธานาธิบดีฝรั่งเศสมีผลผูกพันวัตถุประสงค์หลักของโจทก์ คือ ให้ฝรั่งเศสยุติการทดลองอาวุธนิวเคลียร์ ศาลจึงยุติคดี แต่ศาลมิได้พิจารณาว่าการที่ฝรั่งเศสได้ประกาศปิดบางส่วนของมหาสมุทรแปซิฟิกเป็นการใช้เสรีภาพในทะเลหลวงอย่างมีเหตุผล (Reasonableness) หรือไม่²⁶

ผู้เขียนเห็นว่า การอุปโลกเสรีภาพในทะเลหลวงของรัฐใดก็ตาม ต้องคำนึงถึงการอุปโลกเสรีภาพในทะเลหลวงของรัฐอื่น ๆ เช่นกัน ตามข้อเท็จจริงปรากฏว่า การประกาศปิดบางส่วนของมหาสมุทรแปซิฟิกเพื่อทดสอบอาวุธนั้น มีผลกระทบต่อการเดินทางเรือและการบินผ่านบริเวณดังกล่าว เนื่องจากบริเวณที่ทำการทดสอบอาวุธเป็นเส้นทางขนส่งทางทะเล หากฝรั่งเศสทำการทดสอบอาวุธย่อมทำให้รัฐอื่น ๆ ไม่อาจเดินเรือหรือบินผ่านบริเวณดังกล่าวได้ การกระทำของฝรั่งเศสจึงเป็นการกระทำที่มีได้คำนึงถึงผลประโยชน์ของรัฐอื่น ๆ

3. ประวัติความเป็นมาของเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

3.1 คำประกาศของประธานาธิบดีทรูแมน (Truman Proclamation)

28 กันยายน ค.ศ.1945 ประธานาธิบดีทรูแมนได้ออกประกาศมา 2 ฉบับ ฉบับแรกได้ประกาศเขตไหล่ทวีปโดยกำหนดให้มีความกว้างออกไปถึง 200 ไมล์ทะเล นับจากฝั่งรัฐบาลสหรัฐอเมริกาถือว่า ทรัพยากรธรรมชาติที่อยู่บนพื้นดิน ใต้ท้องทะเล (Seabed) และ

²⁶ R.R. Churchill and A.V. Lowe, The Law of The Sea 2nd.ed., (United Kingdom : Manchester University Press, 1985), pp. 147-148.

ใต้พื้นดินท้องทะเล (Subsoil) ของไหล่ทวีปภายใต้ทะเลที่ติดต่อชายฝั่งของตนเป็นของสหรัฐอเมริกา ซึ่งอยู่ภายใต้เขตอำนาจและการควบคุมของตน (Its jurisdiction and control) โดยสหรัฐอเมริกาเห็นว่า ไหล่ทวีปเป็นส่วนต่อเนื่องตามธรรมชาติ (Natural Prolongation) จากฝั่งทะเลออกไปเสมือนเป็นดินแดนส่วนหนึ่งของรัฐชายฝั่งที่จมอยู่ในน้ำ ดังนั้นจึงน่าจะอยู่ภายใต้เขตอธิปไตยของรัฐชายฝั่ง สาเหตุที่ทำให้สหรัฐอเมริกาอ้างสิทธิขยายอาณาเขตทางทะเลออกไปเช่นนั้นก็เพราะความเจริญทางวิทยาศาสตร์ วิชาการและเทคโนโลยีของมนุษย์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเทคโนโลยีของสหรัฐอเมริกาเองที่ทำให้มนุษย์สามารถออกไปแสวงประโยชน์ (Exploit) จากทรัพยากรธรรมชาตินอกฝั่งทะเล ซึ่งมีทรัพยากรที่มีคุณค่า เช่น สำรวจพบแหล่งน้ำมันปิโตรเลียมในพื้นที่ใต้ทะเลบริเวณชายฝั่งในรัฐแคลิฟอร์เนีย และโดยอาศัยวิทยาการสมัยใหม่ที่ก้าวหน้า ได้มีการขุดเจาะน้ำมันจากพื้นที่ใต้ทะเลมาใช้ให้เป็นประโยชน์ แก่สหรัฐอเมริกา แมงกานีส ฯลฯ ตลอดจนบริเวณไหล่ทวีปดังกล่าวยังเป็นบริเวณที่มีพันธุ์ปลาและสัตว์น้ำอื่น ๆ ที่อุดมสมบูรณ์²⁷

คำประกาศของประธานาธิบดีทรูแมนฉบับที่สอง เกี่ยวกับการอนุรักษ์ทรัพยากรประมงในบริเวณทะเลหลวงที่อยู่ต่อเนื่องกับทะเลอาณาเขตของสหรัฐ สารสำคัญของประกาศฉบับนี้คือ สหรัฐอเมริกามีนโยบายต้องการคุ้มครองและอนุรักษ์พันธุ์ปลาและสัตว์น้ำบริเวณดังกล่าว เนื่องจากการพัฒนาวิธีการและเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่ก้าวหน้ามีส่วนช่วยให้มีการทำประมงกันมากขึ้น ในบางกรณีก็อาจเป็นการแสวงประโยชน์แบบทำลาย (Destructive exploitation) สำหรับคนชาติอเมริกันซึ่งทำการประมงในทะเลหลวงที่อยู่ต่อจากชายฝั่งของสหรัฐ ย่อมอยู่ภายใต้ข้อบังคับและการควบคุมของสหรัฐ แต่ถ้าในบริเวณใดมีคนชาติของรัฐอื่นทำการประมงร่วมอยู่ด้วย เขตอนุรักษ์นั้นได้กำหนดขึ้นโดยความตกลงระหว่างสหรัฐกับรัฐที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม การกำหนดเขตอนุรักษ์นี้ไม่มีผลกระทบต่อเสรีภาพในการเดินเรือในทะเลหลวง²⁸

²⁷ กอบชัย เจริญวิมลกุล, "เขตเศรษฐกิจจำเพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการประมง : กรณีศึกษาไทย-มาเลเซีย", (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2531), หน้า 9-11.

²⁸ David Joseph Attard, The Exclusive Economic Zone in International Law, p.2.

3.2 วิวัฒนาการในกลุ่มประเทศละตินอเมริกา

หลังจากที่สหรัฐได้ออกประกาศฉบับดังกล่าวข้างต้นแล้ว กลุ่มประเทศละตินอเมริกาหลายประเทศได้ถือโอกาสประกาศขยายอาณาเขตทางทะเลของตนออกไปถึง 200 ไมล์ทะเล อาร์เจนตินาเป็นประเทศแรกที่ได้ประกาศอ้างสิทธิที่แตกต่างไปจากสหรัฐอเมริกา โดยกฤษฎีกาของประธานาธิบดีอาร์เจนตินา ฉบับลงวันที่ 11 ตุลาคม 1946 อาร์เจนตินาไม่เพียงแต่อ้างอธิปไตยเหนือไหล่ทวีปของตน แต่อ้างอธิปไตยเหนือทะเลทั้งหมดที่อยู่เหนือไหล่ทวีป โดยเรียกทะเลดังกล่าวนี้ว่า "ทะเลไหล่ทวีป (Epicontinental Sea)" มาตรา 1 และ 2 ของกฤษฎีกานี้กำหนดว่า

มาตรา 1 "ทะเลไหล่ทวีปและไหล่ทวีปของอาร์เจนตินาอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของอาร์เจนตินา"

มาตรา 2 "สิทธิในการเดินเรืออย่างเสรีในท้องน้ำที่อยู่ในเขตทะเลไหล่ทวีปของอาร์เจนตินาจะยังคงมีอยู่ต่อไปโดยไม่มีการเปลี่ยนแปลง กฤษฎีกาฉบับนี้ไม่มีผลกระทบต่อสิทธิดังกล่าวแต่อย่างใด"

ประเทศละตินอเมริกาบางประเทศมีไหล่ทวีปไม่มากหรือแทบไม่มีเลย จึงหาทางแก้ไขข้อเสียเปรียบของตนด้วยการอ้างสิทธิที่จะต้อง "คุ้มครองและควบคุม" ทะเลที่ต่อเนื่องจากทะเลอาณาเขตออกไปไกลถึง 200 ไมล์ทะเลจากชายฝั่งทะเลของตน รัฐละตินอเมริกาเหล่านี้ ได้แก่ ชิลี คอสตาริกา เอลซัลวาดอร์ การประกาศอ้างสิทธิในน้ำ 200 ไมล์ทะเลของรัฐชายฝั่งดังกล่าวนี้ ทุกฉบับได้ให้การรับรองอย่างชัดเจนถึงเสรีภาพในการเดินเรือ แต่การอ้างสิทธิ 200 ไมล์ทะเลดังกล่าว ถูกคัดค้านอย่างรุนแรงจากมหาอำนาจทางทะเลเป็นส่วนใหญ่ เช่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ ฝรั่งเศส รัสเซีย เป็นต้น

ปี ค.ศ. 1952 ผู้แทนจากชิลี เอกวาดอร์ เปรู ได้ร่วมประชุมที่กรุง Santiago เมืองหลวงของชิลี การประชุมนี้เป็นการประชุมครั้งแรกของ 3 ประเทศ ซึ่งต่อมาเรียกกันว่า กลุ่มรัฐ CEP ที่ประชุมได้ลงมติให้ออกประกาศฉบับหนึ่ง ชื่อ "The Declaration of Maritime Zone" เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 1952 ประกาศฉบับนี้ต่อมาเรียกว่า "ประกาศ Santiago" ประเทศ CEP ทั้งสามได้ให้สัตยาบันต่อตราสารนี้ ต่อมากอสตาริกาภาคยานุวัตรเข้าเป็นภาคีด้วยอีกประเทศหนึ่ง สาระสำคัญของประกาศ Santiago อยู่ที่บทบัญญัติในมาตรา 2 และ 4 ซึ่งกำหนดเอาไว้ว่า

- รัฐบาลแห่งประเทศชิลี เอกวาดอร์ เปรู ประกาศนโยบายทางทะเล ระหว่างประเทศร่วมกันว่า แต่ละรัฐภาคียอมมีอธิปไตยและเขตอำนาจเด็ดขาดเหนือทะเล ซึ่งมี ความกว้างวัดจากฝั่งทะเลของรัฐภาคีออกไปอย่างน้อยที่สุดไม่ต่ำกว่า 200 ไมล์ทะเล

- ประกาศฉบับนี้ไม่ถือว่า เป็นการลบล้างข้อจำกัดใด ๆ ในการใช้อำนาจ อธิปไตยและ เขตอำนาจของรัฐภาคีตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายระหว่างประเทศที่ว่าด้วยสิทธิการผ่าน โดยสุจริตของเรือสัญชาติอื่นทุกรัฐในเขตดังกล่าว

เห็นได้ว่า ประกาศกรุง Santiago นั้น แท้จริงแล้ว คือ การขยายทะเล อาณาเขตออกไปเป็น 200 ไมล์ทะเลนั่นเอง มิใช่การกำหนดเขตพิเศษเพื่อวัตถุประสงค์ในการ ใช้อำนาจเฉพาะแต่อย่างใด เมื่อเทียบกับกฤษฎีกาประธานาธิบดีอาร์เจนตินา ปี 1946 แล้ว เห็นได้ว่า มีข้อแตกต่างกัน คือ กฤษฎีกาของอาร์เจนตินาได้รับรองเสรีภาพในการเดินเรือผ่าน ทะเลไหล่ทวีปของตนไว้อย่างแจ่มชัด แต่ประกาศกรุง Santiago รับรองเพียงสิทธิการผ่านโดย สุจริตของเรือชาติอื่นเช่นเดียวกับสิทธิที่ชาติอื่นพึงมีในทะเลอาณาเขต

ความกว้าง 200 ไมล์ทะเลเป็นบรรทัดฐานในการกำหนดอาณาเขตทาง ทะเลนั้นมีที่มาจากทฤษฎี "Bioma" ต่อมาในปี ค.ศ.1954 มีการประชุมที่กรุงลิมา ประเทศ เปรู ที่ประชุมได้ประกาศว่า ประเทศ CEP เป็นพันธมิตรร่วมกันและต่อต้านการแสวงประโยชน์อัน ไม่ชอบธรรมของพวกจักรวรรดินิยม ประกาศกรุง Santiago ได้ถูกประท้วงอย่างรุนแรงจาก สหรัฐอเมริกา เพราะการอ้างสิทธิดังกล่าวมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมปลาทูน่าของสหรัฐในย่าน แปซิฟิกใต้ สหรัฐอเมริกาได้เสนอให้มีการประชุมเพื่อแก้ไขปัญหาข้อขัดแย้งระหว่างสหรัฐกับกลุ่ม CEP แต่กลุ่มประเทศ CEP ปฏิเสธอย่างสิ้นเชิงด้วยการกำหนดเงื่อนไขว่า ก่อนที่จะมีการตกลง ใด ๆ กัน สหรัฐอเมริกาต้องยอมรับถึงความถูกต้องสมบูรณ์ของทฤษฎี Bioma ซึ่งประเทศ CEP ทั้งสามอาศัยเป็นข้ออ้างในการขยายเขตน่านน้ำ 200 ไมล์ทะเลของตนก่อน การประชุมครั้งนี้ จึงล้มเหลวลงอย่างสิ้นเชิง

3.3 คดีพิพาทปลาทูน่า

ประเทศเอกวาดอร์ เปรูและชิลีได้ประกาศขยายทะเลอาณาเขตของตน ออกไปเป็น 200 ไมล์ทะเลในปี ค.ศ.1947 เพื่อสงวนปลาไว้ให้พ้นจากกองเรือประมงของ สหภาพโซเวียต ญี่ปุ่น นอร์เวย์และประเทศอื่น ๆ เรือจับปลาทูน่าของสหรัฐอเมริกาส่งมาก ปฏิเสธไม่ยอมรับรู้ถึงใบอนุญาตสำหรับจับปลาทูน่าที่เอกวาดอร์ได้นำออกขายซึ่งมีอัตราการระหว่าง 20,000 - 35,000 เหยี่ยวสหรัฐต่อเรือหนึ่งลำ

ตั้งแต่ปี 1952 เป็นต้นมาเอกวาดอร์ ได้ทำการจับกุม และปิดเรือจับปลาหน้าของสหรัฐอเมริกาไป 127 ลำและลงโทษปรับเป็นจำนวนเงิน 5 - 7 ล้านเหรียญสหรัฐ และในปี 1975 ตอนต้นปี ซึ่งเป็นฤดูกาลจับปลาหน้าโดยเฉพาะ วันที่ 25 มกราคม - 1 กุมภาพันธ์ 1975 เรือจับปลาหน้าของสหรัฐ 7 ลำ ซึ่งเข้าไปใกล้ฝั่งของเอกวาดอร์ ในระยะ 80 - 100 ไมล์ทะเลได้ถูกจับและปรับเป็นเงิน 4 ล้านเหรียญสหรัฐ ถ้าหากเรือทั้ง 7 ลำ จะซื้อใบอนุญาตเพื่อทำการประมง (Fishing Licenses) แล้วจะจ่ายเงินเพียง 231,000 เหรียญสหรัฐ เจ้าหน้าที่ของเอกวาดอร์กล่าวว่า เรือประมงของสหรัฐปฏิเสธไม่ยอมรับรู้ถึงกฎหมายของเอกวาดอร์ จึงเป็นหน้าที่ของชาวอเมริกันผู้เสียภาษีที่ต้องจ่ายเงิน 4 ล้านเหรียญสหรัฐเป็นค่าปรับ

เจ้าของเรือจับปลาหน้าของสหรัฐอเมริกาได้มีการรวมตัวกันเป็นสมาคม เรียกว่า สมาคมเรือจับปลาหน้าอเมริกาแห่งซานติเอโก และมีพระราชบัญญัติคุ้มครองชาวประมง 1976 บัญญัติว่า ค่าปรับต่าง ๆ และความเสียหายจากความสูญเสียไปล่าในการจับปลา เท่าที่คำนวณได้อันเกิดจากกรณีที่เรือประมงของสหรัฐได้ถูกจับในทะเลหลวงจะได้รับการชดเชย โดยกระทรวงการคลังของสหรัฐอเมริกาแก่เจ้าของเรือ และสภาองเกรสได้ผ่านพระราชบัญญัตินี้ออกมาเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 1977 เป็นการช่วยเหลือชาวประมงที่ถูกจับในเขตสงวนการประมง หรือในทะเลอาณาเขตของประเทศอื่น ซึ่งสหรัฐอเมริกามีได้ยอมรับถึงประกาศดังกล่าว และกำหนดว่าเป็นหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงต่างประเทศที่จะดำเนินการชดเชยค่าเสียหายแก่เจ้าของเรือ และเรียกร้องค่าเสียหายที่ชดเชยให้คืนจากรัฐบาลต่างชาติที่ได้จับกุมเรือประมงสหรัฐอเมริกาไป แต่การช่วยเหลือนี้มิได้ครอบคลุมถึงในกรณีเรือประมงถูกจับโดยประเทศที่กำลังเกิดสงครามอยู่กับอเมริกา หรือถูกจับโดยประเทศที่มีสนธิสัญญาในการสงวนพันธุ์ปลาซึ่งสหรัฐอเมริกาเป็นภาคีอยู่²⁹

3.4 การประกาศขยายเขตประมงของประเทศไอซ์แลนด์

ได้เกิดกรณีพิพาทอันเป็นสาเหตุของสงครามปลาคอด (Cod War)

29 สุโขทัยธรรมมาธิราช, กฎหมายระหว่างประเทศ หน้าที่ 7-15 (กรุงเทพฯ : ฝ่ายการพิมพ์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2528), หน้า 383 - 384.

ระหว่างไอชแลนด์กับสหราชอาณาจักรเกี่ยวกับเขตอำนาจทางประมง (The Fisheries Jurisdiction Cases) กล่าวคือ ไอชแลนด์เห็นว่า สหราชอาณาจักรอังกฤษได้เข้าไปทำการประมงในระดับอุตสาหกรรมในบริเวณนอกฝั่งประเทศไอชแลนด์ในลักษณะที่ถือได้ว่าเป็น Over-Exploitation ทำให้ไอชแลนด์วิตกว่า จะเป็นเหตุให้ทรัพยากรประมงลดน้อยลงและหมดไปในที่สุด จึงประกาศเขตประมง (Fisheries Zone) ของตนออกไป 50 ไมล์ทะเล สหราชอาณาจักรอ้างว่า กฎหมายระหว่างประเทศไม่ได้ให้อำนาจรัฐชายฝั่งมีอำนาจขยายอาณาเขตทางทะเลของตนออกไปเกินกว่า 12 ไมล์ทะเล ในเมื่อไอชแลนด์ยังคงยืนยันกรานที่จะกำหนดให้ภูมิภาคดังกล่าวเป็นเขตประมงของตนอยู่ และเข้าทำการจับกุมเรือประมงต่างชาติที่เข้ามาทำการประมง สหราชอาณาจักรอังกฤษจึงใช้สิทธิ Intervention เพื่อคุ้มครองประโยชน์ของตนโดยสั่งกองเรือรบคุ้มกันเรือประมงที่เข้าไปทำการประมงในท้องทะเลนอกฝั่งประเทศไอชแลนด์ที่พิพาทกันอยู่ จึงได้เกิดมีการต่อสู้ระหว่างอังกฤษกับไอชแลนด์ และกลายเป็นสงครามปลาคอดขึ้น อันเป็นเหตุให้มีการนำข้อพิพาทนั้นขึ้นสู่ศาลโลกเพื่อให้วินิจฉัยชี้ขาด

ในคดีนี้ศาลโลกวินิจฉัยให้ทั้งสองฝ่ายต้องคำนึงถึงความสำคัญพิเศษต่อการอยู่รอดของไอชแลนด์ซึ่งต้องพึ่งทรัพยากรประมงเป็นอย่างมาก และให้ถือว่าไอชแลนด์มีสิทธิพิเศษที่ดีกว่า (Preferential Rights) ในการจับปลาในน่านน้ำนอกชายฝั่งที่ต่อเนื่องออกไปเกิน 12 ไมล์ทะเล ในขณะที่เดียวกัน สิทธิพิเศษที่ดีกว่านี้ก็ไม่ใช่กีดกันกิจการประมงทุกชนิดของรัฐอื่น ๆ ทำให้สิทธิของรัฐอื่นหมดสิ้นลง โดยเฉพาะรัฐที่มีความเกี่ยวพันในการทำประมงในน่านน้ำดังกล่าวมาก่อน ในกรณีนี้ก็คือ ให้ไอชแลนด์คำนึงถึงการที่สหราชอาณาจักรอังกฤษได้เคยทำการประมงในภูมินาณนั้นมาเป็นเวลาช้านาน ดังนั้น แม้ไอชแลนด์จะมีสิทธิพิเศษที่ดีกว่าในการประมง แต่สิทธิเหล่านั้นก็มีใช้สิทธิโดยเด็ดขาด³⁰

ในคดีสงครามปลาคอดนี้ ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศมิได้วินิจฉัยเกี่ยวกับข้อโต้แย้งของสหราชอาณาจักรอังกฤษที่ว่า " การประกาศเขตอำนาจการประมงจำเพาะของ

³⁰ กอบชัย เจริญวิมลกุล, "เขตเศรษฐกิจจำเพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการประมง : กรณีศึกษาไทย - มาเลเซีย", หน้า 28-30.

ไอชแลนด์โดยฝ่ายเดียวไม่มีพื้นฐานทางกฎหมายระหว่างประเทศจึงไม่สมบูรณ์" ตรงกันข้ามศาลกลับยืนยันแนวความคิด กรณีเขตประมงและสิทธิพิเศษที่ตีกว่าในการประมงในน่านน้ำที่ประชิดกับทะเลอาณาเขตนั้น ซึ่งเป็นคุณกับรัฐชายฝั่งโดยเฉพาะประเทศที่ต้องพึ่งพาเป็นพิเศษต่อการประมงชายฝั่งได้กลายเป็นกฎหมายจารีตประเพณีไปแล้ว³¹

สงครามปลาทูน่าต่างจากสงครามปลาคอด เพราะในสงครามปลาคอดนั้น เศรษฐกิจของไอชแลนด์ต้องพึ่งกับการประมงอย่างเดียว แต่กรณีสงครามปลาทูน่า เอกวาดอร์มีรายได้หลักของประเทศอยู่ที่การเกษตรกรรม มิใช่การประมง เอกวาดอร์จึงไม่มีสิทธิพิเศษที่ตีกว่า (Preferential Rights) ของรัฐชายฝั่งในเขตประมงที่ขยายออกไป

3.5 ประกาศกรุงซานโตโดมิงโก(Santo Domingo Declaration)

นอกจากการขยายเขตประมงของไอชแลนด์แล้ว ยังมีการประชุมอีก 2 ครั้ง เกี่ยวกับการขยายอาณาเขตทางทะเลภายในกลุ่มประเทศละตินอเมริกา ครั้งแรกที่กรุงมอนเตวิดีโอ ประเทศอุรุกวัย ครั้งที่สองจัดประชุมที่กรุง Lima ประเทศเปรู ต่อมาในเดือนมิถุนายน 1972 มีการประชุมในกลุ่มละตินอเมริกาที่อยู่ในบริเวณทะเลแคริบเบียน ซึ่งจัดประชุมที่เมือง Santo Domingo ประเทศโดมินิกัน ที่ประชุมได้สนับสนุนการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจจำเพาะ แต่ขอที่จะเรียกเขตดังกล่าวว่า "Patrimonial Sea" ซึ่งมีอาณาเขต 200 ไมล์ทะเล กำหนดหลักการและเขตอำนาจของรัฐที่ชัดเจนในประกาศฉบับนี้

3.6 การประชุม A.A.L.C.C.

ต่อมากลุ่มประเทศเกิดใหม่ที่เคยเป็นดินแดนอาณานิคมของประเทศมหาอำนาจทางทะเลในทวีปแอฟริกาและเอเชีย เห็นว่า แหล่งประมงที่สมบูรณ์บริเวณชายฝั่งทะเลที่ต่อเนื่องจากทะเลอาณาเขตได้ถูกกองเรือประมงต่างชาติที่ใหญ่โตและทันสมัยเข้าทำการประมงเพื่อคุ้มครองและป้องกันทรัพยากรประมง จึงได้เกิดการประชุมกรรมการที่ปรึกษากฎหมายแห่งเอเชียและแอฟริกา (The Asian - African Legal Consultative Committee =

³¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 30.

A.A.L.C.C) ในปี ค.ศ.1971 ณ กรุงเคลี ประเทศอินเดีย นาย Frank X. Njenga ผู้แทนประเทศเคนย่า ซึ่งต่อมาได้รับเลือกตั้งเป็นเลขาธิการของ A.A.L.C.C. ได้ใช้คำว่า "เขตเศรษฐกิจจำเพาะ" ขึ้นเป็นครั้งแรกในการเสนอขยายเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งถึง 200 ไมล์ทะเล ในที่ประชุมระหว่างประเทศ

กลุ่มประเทศเอเชียและแอฟริกาซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่ม 77 ประกอบด้วยกลุ่มประเทศด้อยพัฒนาและกำลังพัฒนา ซึ่งรู้จักกันในนามของกลุ่มประเทศโลกที่สาม เห็นว่าหลักเสรีภาพแห่งทะเลหลวง (Freedom of the High Seas) มีความไม่เป็นธรรมสำหรับโลกที่สาม เพราะหลักเสรีภาพแห่งทะเลหลวงเอื้อประโยชน์ต่อประเทศพัฒนาแล้วในการใช้เสรีภาพแห่งทะเลหลวงด้านการเดินเรือและการประมง ซึ่งเป็นการเอาเปรียบประเทศกำลังพัฒนา ที่ประชุมจึงขยายเขตทางทะเลของรัฐชายฝั่งให้ออกไปถึง 200 ไมล์ทะเลนับจากเส้นฐาน เพื่อสงวนทรัพยากรธรรมชาติในบริเวณนอกฝั่งทะเล (OffShore) ของรัฐชายฝั่ง ขณะเดียวกันก็ได้รับรองเสรีภาพในการเดินเรือในเขตดังกล่าวด้วย หลักการดังกล่าวนี้เป็นท่าทีของกลุ่ม 77 โดยถือว่า เป็นหนทางที่ประนีประนอมผลประโยชน์ของทุก ๆ ฝ่าย เพราะสามารถรักษาสถิติประโยชน์ของกลุ่มประเทศในโลกที่สาม โดยไม่มีผลกระทบต่อหลักเสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation) ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นในการคมนาคม นาย Njenga ได้สรุปผลการประชุม A.A.L.C.C. ในลักษณะที่คาดว่า จะเป็นที่ยอมรับได้ โดยดูตัวอย่างจากกลุ่มประเทศละตินอเมริกาที่ขยายอำนาจอธิปไตยออกไป 200 ไมล์ทะเล ซึ่งเป็นสิ่งที่รัฐอื่น ๆ ไม่อาจยอมรับได้³²

3.7 การประชุมกฎหมายทะเลครั้งที่ 3

หลังจากการประชุม A.A.L.C.C. ดังกล่าวแล้ว การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ครั้งที่ 3 ได้เริ่มขึ้น ปัญหาเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้มีการเสนออย่างเป็นทางการเป็นครั้งแรก โดยผู้แทนจากประเทศเคนย่า ในการประชุมกฎหมายทะเลที่กรุงคาราคัส ประเทศเวเนซุเอล่า นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอของกลุ่มอื่น ๆ อีก เช่น

³² เรื่องเดียวกัน, หน้า 33-34.

ข้อเสนอของกลุ่มรัฐไร้ฝั่งทะเล ข้อเสนอของกลุ่มประเทศที่อยู่ในสภาพภูมิศาสตร์ที่เสียเปรียบ
ข้อเสนอของรัฐหมู่เกาะ ข้อเสนอของรัฐที่อยู่ในทะเลกึ่งปิด

อย่างไรก็ตาม ข้อเสนอเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งเสนอให้
นานาชาติพิจารณานั้น ไม่ได้ได้รับการยอมรับจากที่ประชุมสหประชาชาติในสมัยประชุมแรก ๆ
ตั้งนั้นเพื่อจัดการปัญหาเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะและปัญหาต่าง ๆ เกี่ยวกับท้องทะเล
ที่ประชุมสหประชาชาติจึงได้จัดตั้งกรรมการหลักขึ้นมา 3 ชุด ซึ่งปัญหาเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจ
จำเพาะนี้อยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดที่ 2

ผลการประชุมที่นครเจนีวา ในปี ค.ศ.1975 ได้มีการออกเอกสาร
มา 1 ฉบับเรียกชื่อว่า Informal Single Negotiating Text (ISNT) รวบรวมสาระสำคัญของ
ของข้อเสนอและผลการเจรจา โดยออกมาเป็นร่างคล้ายสนธิสัญญา แต่ที่ประชุมไม่ถือว่าเป็นร่าง
คงถือว่าเป็นเพียงหลักฐานเบื้องต้นของการเจรจาต่อรองเท่านั้น ในการประชุมสมัยต่อมาที่กรุง
นิวยอร์ก ในปี 1976 ได้มีการแก้ไขสาระสำคัญบางประการซึ่งเป็นผลจากการเจรจากัน โดย
คณะผู้แทนในสมัยประชุมคราวนี้มีการออกเอกสารอีกหนึ่งฉบับ เรียกว่า Revised Single
Negotiating Text (RSNT) แต่ที่ประชุมไม่สามารถตกลงกันได้ในทุกปัญหาตามหัวข้อของการ
ประชุม จึงมีการประชุมขึ้นอีกครั้ง โดยจัดที่กรุงนิวยอร์กเช่นกัน เอกสารฉบับนี้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงเอกสาร
RSNT โดยจัดเรื่องหมวดหมู่ใหม่ รวมทั้งเพิ่มเติมข้อเจรจาที่สามารถตกลงกันได้
ในบางปัญหาเข้าไป เอกสารนี้มีสถานะเป็นเพียงหลักฐานของการประชุมเรียกว่า "The Informal
Composite Negotiating Text (ICNT)"³³

จากการเปรียบเทียบเนื้อหาสาระตามที่ปรากฏในเอกสาร ISNT RSNT
และ ICNT เป็นที่ปรากฏชัดว่า ที่ประชุมน่าจะได้ยอมรับหลักการที่ให้รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตย
(Sovereign Rights) เหนือทรัพยากรทุกชนิดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะซึ่งมีความกว้างไม่เกิน
200 ไมล์ทะเลแล้ว โดยรัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะกระทำการใด ๆ เพื่อการสำรวจ การใช้ประโยชน์

³³ พันส์ ทศนิยานนท์, "เขตเศรษฐกิจจำเพาะ : หลักกฎหมายทะเลยุคใหม่"

การอนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และมีอำนาจในการออกกฎหมาย วางระเบียบกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว และการบังคับใช้ให้เป็นไปตามกฎหมาย หนึ่ง เป็นที่ยอมรับกันว่า เสรีภาพในการเดินเรือและการบินผ่านของรัฐอื่นๆ ในเขตเศรษฐกิจ จำเพาะของรัฐชายฝั่งนั้นเป็นไปตามหลักเสรีภาพในการเดินเรือเช่นเดียวกับในทะเลหลวง³⁴

สำหรับตัวอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้รับการยอมรับจาก นานาชาติออกมาเป็นอนุสัญญาเมื่อวันที่ 30 เมษายน 1982 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจ จำเพาะได้กำหนดไว้ในภาคที่ V ของอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

4. หลักเสรีภาพในการเดินเรือในอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

เสรีภาพในการเดินเรือ การบินผ่าน การวางสายและท่อใต้น้ำและการใช้ทะเล อย่างอื่น ๆ โดยชอบด้วยกฎหมายระหว่างประเทศ ค.ศ. 1982 ได้รับรองเอาไว้³⁵ เสรีภาพใน เขตเศรษฐกิจจำเพาะดังที่กำหนดในข้อ 58 มีน้อยกว่าเสรีภาพแห่งทะเลหลวงอยู่สามประการ .เสรีภาพแห่งทะเลหลวงซึ่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะไม่มีได้แก่

- เสรีภาพในการประมง
- เสรีภาพในการสร้างเกาะเทียม สิ่งติดตั้ง สิ่งก่อสร้าง
- เสรีภาพในการวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล³⁵

เสรีภาพในการเดินเรือตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 มีความหมาย เช่นเดียวกับเสรีภาพในการเดินเรือตามกฎหมายจารีตประเพณีและเสรีภาพในการเดินเรือตาม

³⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 39.

³⁵ United Convention on the Law of the Sea, opened for signature Dec.10, UN. Doc. A/CONF. 62/122 (1982), reprinted in 21 I.L.M. 1261 (1983), art. 58 (1).

อนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ซึ่งเป็นเสรีภาพในการเดินเรือในทะเลหลวง แต่ต่ออนุสัญญา
กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะขึ้นมาใหม่ โดยให้รัฐที่ปวงมีเสรีภาพ
ในการเดินเรือ การบินผ่าน การวางสายและท่อใต้น้ำ และการใช้ทะเลอย่างอื่น ๆ โดยชอบด้วย
กฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับเสรีภาพที่กำหนดไว้ข้างต้น เช่นเดียวกับเสรีภาพแห่งทะเลหลวง
การเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะมีข้อจำกัดเสรีภาพในการเดินเรือในทะเลหลวง
ซึ่งนำมาใช้ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วยตามที่กำหนดในอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982
ดังต่อไปนี้

4.1 สิทธิในการตรวจตรา (Right of Visit)

เรือรบซึ่งพบเรือต่างชาติในทะเลหลวงอันมิใช่เรือที่ได้รับความคุ้มกัน
โดยเด็ดขาดตามข้อ 95 และข้อ 96 ไม่มีความชอบธรรมที่จะขึ้นไปบนเรือ เว้นแต่จะมีเหตุอันควร
สงสัยว่า เรือนั้น

- กระทำการเป็นโจรสลัด
- กระทำการค้าทาส
- ออกอากาศโดยไม่ได้รับอนุญาตและรัฐเจ้าของธงของเรือรบมีอำนาจ

ตามข้อ 109

- ปราศจากสัญชาติ
- ชักธงต่างชาติหรือไม่แสดงธงของตน ทั้งที่เรือนั้นมีสัญชาติเดียว

กับเรือรบเหล่านั้น³⁶

4.2 สิทธิในการไล่ติดตาม (Hot Pursuit)

การไล่ติดตามเรือต่างชาติอาจกระทำได้เมื่อ มีเหตุผลเชื่อได้ว่าเรือนั้น
ได้ละเมิดกฎหมายและข้อบังคับของรัฐนั้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือบนไหล่ทวีป รวมทั้งเขต

³⁶ Ibid, art. 110.

ปลอดภัยรอบสิ่งติดตั้งบนไหล่ทวีป การไล่ติดตามไม่ถือว่าเริ่มขึ้นเว้นแต่เรือที่ไล่ตามได้ทำให้ตนเอง มีนัยทวิทางที่มีอยู่ว่า เรือที่ไล่ตามหรือเรือเล็กลำใดลำหนึ่งของเรื่อนั้นหรือยานลำอื่นที่ทำงาน ร่วมกันและใช้เรือที่ไล่ตามเป็นเรือแม่อยู่ภายในขอบเขตของทะเลอาณาเขตหรือภายในเขตต่อเนื่อง หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือเหนือไหล่ทวีปแล้วแต่กรณี การไล่ตามจะเริ่มต้นขึ้นเมื่อได้ให้สัญญาณ หรือโสตสัญญาณในระยะห่างที่เรือต่างชาติสามารถเห็นหรือได้ยินสัญญาณได้เท่านั้น

สิทธิในการไล่ติดตามสิ้นสุดลงทันทีที่เรือซึ่งถูกไล่ตามเข้าไปสู่ทะเลอาณาเขต ของรัฐของตนหรือของรัฐที่สาม การไล่ติดตามจะใช้ได้เฉพาะเรือรบหรืออากาศยานทางทหาร หรือเรือหรืออากาศยานอื่น ๆ ซึ่งมีเครื่องหมายชัดเจนและบ่งชี้ชัดว่า เป็นเรือที่ใช้ในราชการของ รัฐบาลและได้รับมอบอำนาจเพื่อการนั้น³⁷

นอกเหนือจากข้อกำหนดเสรีภาพในการเดินเรือในทะเลหลวงซึ่งนำมาใช้ใน เขตเศรษฐกิจจำเพาะแล้ว เสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของ รัฐชายฝั่งยังต้องคำนึงถึงการใช้สิทธิและอำนาจ (Jurisdiction) บางประการของรัฐชายฝั่ง เนื่องจากเขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นเขตที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกันระหว่างรัฐชายฝั่งและรัฐอื่น ๆ ดังนั้น การอุปโภคเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ต้องกระทำการโดยไม่กระทบสิทธิของ รัฐชายฝั่งในการใช้สิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ การใช้สิทธิ อธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติของรัฐชายฝั่งกับการอุปโภคเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ จะต้องสอดคล้องกันดังจะได้ศึกษารายละเอียดต่อไป

³⁷ Ibid, art.111.

เขตต่างๆ ของทะเลได้กำหนดถึงการเดินเรือแตกต่างกันออกไป จึงได้เปรียบเทียบ การเดินเรือในเขตต่างๆ ของทะเลดังปรากฏในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบการเดินเรือในเขตต่าง ๆ ของทะเล

เขตของทะเล	ประเภทของการเดินเรือ
1. ทะเลอาณาเขต	สิทธิการผ่านโดยสุจริต (Right of Innocent Passage)
2. เขตต่อเนื่อง	เสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation)
3. เขตเศรษฐกิจจำเพาะ	เสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation)
4. ช่องแคบระหว่างประเทศ	สิทธิในการผ่าน (Right of Transit Passage)
5. ทะเลหลวง	เสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation)

ท่าทีของประเทศเพื่อนบ้านของไทยในการประชุมกฎหมายทะเลครั้งที่ 3

การประชุมกฎหมายทะเลครั้งที่ 3 ได้เปิดโอกาสให้ผู้แทนของประเทศต่าง ๆ ได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างอนุสัญญากฎหมายทะเล เพื่อความเข้าใจในการศึกษาปัญหาการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศเพื่อนบ้าน จึงได้ศึกษาท่าทีของประเทศเพื่อนบ้านของไทยในการประชุมกฎหมายทะเลครั้งที่ 3 เกี่ยวกับการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะดังต่อไปนี้

1. ประเทศมาเลเซีย

ผู้แทนของประเทศมาเลเซียได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการกำหนด "เขตเศรษฐกิจจำเพาะ" ขึ้น ในการประชุมกฎหมายทะเลครั้งที่ 3 ว่า ประเทศในทวีปเอเชีย แอฟริกา ละตินอเมริกาส่วนใหญ่แล้วเป็นประเทศกำลังพัฒนา รัฐทั้งหลายเหล่านั้นต่างก็สนับสนุนให้มีการกำหนด "เขตเศรษฐกิจจำเพาะ" ขึ้น นอกเหนือไปจากการกำหนดอาณาเขตทางทะเลที่มีมาแล้ว ได้แก่ ทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง ไหล่ทวีป เนื่องจากในอดีตที่ผ่านมาประเทศมหาอำนาจซึ่งเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วเป็นผู้แสวงหาผลประโยชน์จากท้องทะเล ทั้ง ๆ ที่ทรัพยากรธรรมชาติดังกล่าวควรเป็นสิทธิของรัฐชายฝั่ง การกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะจึงเป็นผลดีกับรัฐชายฝั่งในการแสวงหาผลประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติจากทะเล ซึ่งอยู่ต่อจากทะเลอาณาเขต เช่น ประเทศมาเลเซียสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมประมงได้ดีขึ้น มาเลเซียจึงสนับสนุนให้มีการกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เพราะการกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะไม่ส่งผลเสียแก่สังคมระหว่างประเทศ รัฐชายฝั่งส่วนใหญ่ได้ใช้สิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติในการสำรวจและแสวงประโยชน์ สงวนรักษาและจัดการทรัพยากรในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ในขณะที่รัฐอื่น ๆ ก็มีเสรีภาพในการเดินเรือ การบินผ่าน การวางสายและท่อใต้น้ำ อย่างไรก็ตามหากมีความขัดแย้งเกิดขึ้นระหว่างการใช้สิทธิของรัฐชายฝั่งกับเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ นั้น มาเลเซียเห็นว่าสิทธิของรัฐชายฝั่งควรมาก่อนเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ³⁸

³⁸ Renate Platzoder, Third United Nations Conference on The Law of The Sea : Documents Vol.V A/Conf. 62/C.2 SR.25, 5 Aug 1974, (New York : Oceana Publications, INC., 1984), p.334.

2. ประเทศอินโดนีเซีย

ประเทศอินโดนีเซียไม่เห็นด้วยกับการเดินเรือตามหลักเสรีภาพในการเดินเรือที่มีมาแต่เดิม เนื่องจากรัฐอื่นๆ อาจเข้ามาทำการสำรวจและแสวงประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งร่างอนุสัญญากฎหมายทะเลไม่ควรกำหนดให้รัฐอื่นๆ มีเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะแก่รัฐอื่นๆ³⁹

3. ประเทศสิงคโปร์

ผู้แทนของประเทศสิงคโปร์แถลงว่า การกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่รัฐเล็กๆ แต่เกิดประโยชน์แก่รัฐซึ่งมีอาณาเขตทะเลกว้างใหญ่ เช่น อินโดนีเซีย แต่ประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นรัฐเล็กและไม่มีอาณาเขตทางทะเลที่กว้างใหญ่น้อยไม่ได้รับประโยชน์ใดจากการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ผู้แทนของประเทศสิงคโปร์จึงกำหนดเงื่อนไข 2 ประการในการยอมรับให้มีการกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ได้แก่

(1) ข้อกำหนดในอนุสัญญากฎหมายทะเลต้องคำนึงถึงสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่งและรัฐซึ่งมีสภาพภูมิศาสตร์ที่เสียเปรียบ

(2) ความกว้างของเขตเศรษฐกิจ (Economic Zone) ต้องไม่ส่งผลกระทบต่อเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ

สิงคโปร์ได้ยืนยันหลักการว่า รัฐทั้งปวงควรมีเสรีภาพในการเดินเรือและเสรีภาพอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เช่นเดียวกับการเดินเรือในทะเลหลวง แต่การอุปโภคเสรีภาพดังกล่าวต้องไม่มีผลกระทบต่อการใช้สิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติของรัฐชายฝั่ง⁴⁰

³⁹ Ibid, p. 343-344.

4. ประเทศกัมพูชา

กัมพูชาสนับสนุนให้มีการกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เนื่องจากการกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะทำให้รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติในบริเวณใต้พื้นดินท้องทะเล พื้นดินใต้ทะเล ท้องทะเลและห้วงน้ำเหนือท้องทะเล แต่ในขณะที่เดียวกันรัฐชายฝั่งก็มีหน้าที่ไม่แทรกแซงเสรีภาพในการเดินเรือ ซึ่งเป็นกฎหมายจารีตประเพณี การบินผ่าน การวางสายและท่อใต้น้ำ แต่รัฐอื่น ๆ ไม่ควรอุปโภคเสรีภาพในการเดินเรือหรือเสรีภาพอื่นในลักษณะที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่รัฐชายฝั่ง

- เรือประมงต่างชาติไม่ควรเดินเรือตามหลักเสรีภาพในเขตเศรษฐกิจจำเพาะโดยลอบทำการประมงขณะเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง
- การข้อมรบทงทะเลนั้น ทางด้านผู้แทนของกัมพูชายืนยันว่า ห้ามดำเนินการในเขตเศรษฐกิจจำเพาะโดยเด็ดขาด เนื่องจากเป็นการทำลายทรัพยากรธรรมชาติของรัฐชายฝั่งและก่อให้เกิดมลภาวะทางทะเล

กัมพูชาเห็นว่า เรือรบและเรือประมงต่างชาติไม่สามารถใช้สิทธิในการเดินเรือผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต เรือที่จะเดินเรือเข้าไปในทะเลอาณาเขตของกัมพูชาได้ก็มีแต่เพียงเรือพาณิชย์ซึ่งทำการค้ากับกัมพูชาเท่านั้น เรือประเภทอื่น ๆ ห้ามเดินเรือเข้าไปในทะเลอาณาเขตเด็ดขาด⁴¹

5. ประเทศพม่า

ผู้แทนของประเทศพม่าได้สนับสนุนให้มีการกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะขึ้น เพื่อให้รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยในการสงวนรักษาทรัพยากรธรรมชาติ เพราะตามหลักกฎหมาย

⁴⁰ Renate Platzoder, Third United Nations Conference on the Law of The Sea : Documents Vol.V A/CONF. /62/C2/SR.27, 5 Aug 1974 (New York : Oceana Publications, INC., 1984), p. 347

⁴¹ Ibid, p.348.

ทะเลเดิมซึ่งเป็นกฎหมายจารีตประเพณีนั้นได้กำหนดให้การเดินเรือในทะเลหลวงเป็นไปตามหลักเสรีภาพในการเดินเรือ การเดินเรือตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวทำให้ชาติมหาอำนาจได้ครอบงำทรัพยากรธรรมชาติและผลประโยชน์ต่าง ๆ จากรัฐซึ่งตกเป็นอาณานิคมของตน อย่างไรก็ตาม การกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะนอกจากจะให้สิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติแก่รัฐชายฝั่ง ผู้แทนของประเทศพม่าได้ยอมรับว่า รัฐชายฝั่งต้องคำนึงถึงเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่นด้วย⁴²

6. ประเทศไทย

ผู้แทนของประเทศไทยได้แถลงในที่ประชุมว่า ประเทศไทยเห็นด้วยกับการขยายอำนาจ (Jurisdiction) ของรัฐชายฝั่งโดยไม่แทรกแซงการใช้ท้องทะเลที่ไม่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรธรรมชาติ การยอมรับหลัก 200 ไมล์ทะเล ซึ่งกำหนดให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจจำเพาะ (Exclusive Jurisdiction) เหนือท้องทะเลย่อมมีผลกระทบต่อเสรีภาพในการเดินเรือและการบินผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ดังนั้นผู้แทนของประเทศไทยเห็นว่า เสรีภาพในการเดินเรือ การบินผ่าน การวางสายและท่อใต้น้ำ การติดต่อสื่อสารระหว่างประเทศทางเรือหรืออากาศต้องไม่ถูกขัดขวางจากอำนาจจำเพาะของรัฐชายฝั่งในการใช้สิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติ อนึ่ง รัฐชายฝั่งควรยอมรับแนวความคิดในการแบ่งปันทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิตอย่างยุติธรรมแก่รัฐอื่น ๆ ⁴³ เนื่องจากประเทศไทยมีอุตสาหกรรมการประมงที่ก้าวหน้า การประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะย่อมทำให้รัฐชายฝั่งมีสิทธิ (Rights) และอำนาจ (Jurisdiction) เหนือเขตดังกล่าว การประมงของไทยก็ไม่อาจทำการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศเพื่อนบ้านได้ ต้องออกไปไกลมากขึ้นนอกเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศเพื่อนบ้าน อีกทั้งยังประสบปัญหาในการเดินเรือออกสู่ท้องทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐที่สามและประเทศไทยมีสภาพภูมิศาสตร์แบบทะเลกึ่งปิด จึงเกิดปัญหาในการเดินเรือเข้าหรือออกสู่ทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐที่สาม

⁴² Renate Platzoder, Third United Nations Conference on the Law of the Sea : Documents vol.V A/CONF.62/C.2/SR. 29, 6 Aug. 1974 (New York : Oceana Publications, INC., 1984), p. 360.

เมื่อพิจารณาทำที่ของประเทศเพื่อนบ้านของไทยในการประชุมกฎหมายทะเลครั้งที่ 3 เห็นได้ว่า ประเทศเพื่อนบ้านของไทยส่วนใหญ่สนับสนุนให้มีการกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะขึ้น เพื่อคุ้มครองทรัพยากรธรรมชาติซึ่งอยู่ในบริเวณท้องทะเลที่อยู่ต่อจากทะเลอาณาเขต รัฐชายฝั่งทั้งหลายต่างต้องการแสวงประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติดังกล่าวเอง ประเทศมาเลเซีย ไทย สิงคโปร์ พม่า ได้ยอมรับว่า รัฐอื่น ๆ ควรมีเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ แต่ทำที่ของประเทศอินโดนีเซียและกัมพูชา เห็นว่า ในทะเลอาณาเขตนั้นเรืออื่น ๆ ก็ไม่อาจเดินเรือเข้าไปในทะเลอาณาเขตได้ แม้จะใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริตก็ตาม เพราะกัมพูชาเห็นว่า เรือที่ทำการค้ากับกัมพูชาเท่านั้นที่มีสิทธิในการเดินเรือผ่านโดยสุจริตเข้าไปในทะเลอาณาเขต ส่วนเรือประมงต่างชาติ หรือเรือรบต่างชาติไม่ควรจะมีสิทธิหรือเสรีภาพในการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือเดินเรือเข้าไปในทะเลอาณาเขต เนื่องจากเกรงว่า เรือประมงต่างชาติจะลอบทำการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือทะเลอาณาเขต หรือหากเป็นเรือรบก็เกรงว่า จะเป็นอันตรายต่อความมั่นคงของกัมพูชา

เมื่อพิจารณาทำที่ของประเทศเพื่อนบ้านไปแล้ว ต้องศึกษาว่าการใช้สิทธิของรัฐชายฝั่งจะต้องสอดคล้องกับเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะอย่างไร

การใช้สิทธิของรัฐชายฝั่งจะต้องสอดคล้องกับเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ส่วนที่ V ว่าด้วยเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของรัฐชายฝั่งและรัฐอื่น ๆ เนื่องจาก "เขตเศรษฐกิจจำเพาะ" นั้น เป็นเขตที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกันระหว่างรัฐชายฝั่งและรัฐอื่น ๆ จึงได้พิจารณาว่า รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตย (Sovereign Rights) และเขตอำนาจ (Jurisdiction) ในเรื่องใดบ้าง อนึ่ง การใช้สิทธิ

⁴³ Renate Platzoder, Third United Nations Conference on the Law of the Sea : Documents vol.V A/CONF.62/C.2/SR. 24, 1 Aug. 1974 (New York : Oceana Publications, INC., 1984),p.328.

อธิปไตยและเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งต้องสอดคล้องกับเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ
อย่างไร

1. การใช้สิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติของรัฐชายฝั่ง

รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยในการสำรวจ แสวงประโยชน์ อนุรักษ์และจัดการ
ทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต ในขณะที่เดียวกันรัฐอื่น ๆ ก็มีเสรีภาพในการเดินเรือใน
เขตเศรษฐกิจจำเพาะ การใช้สิทธิของรัฐชายฝั่งต้องคำนึงถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐอื่น ๆ และ
กระทำการใด ๆ ที่สอดคล้องกับบทบัญญัติในอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982⁴⁴ การเดินเรือ
ของรัฐอื่น ๆ ก็ต้องคำนึงถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐชายฝั่ง และต้องปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับ
ต่าง ๆ ที่ออกโดยรัฐชายฝั่งตามบทบัญญัติในอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 และหลักเกณฑ์อื่น
ในกฎหมายระหว่างประเทศ⁴⁵ ดังนั้นการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะต้องไม่
แทรกแซงการใช้สิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติของรัฐชายฝั่ง เช่น ไม่ลอบทำการประมง
ขณะเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ไม่เดินเรือในเขตปลอดภัยรอบฐานขุดเจาะน้ำมัน เป็นต้น

รัฐชายฝั่งมีสิทธิในการออกกฎเกณฑ์และข้อบังคับบางประการ รวมทั้งมาตรการ
ต่าง ๆ การขึ้นเรือ การตรวจค้น จับกุมและดำเนินคดีดังที่กำหนดไว้ในอนุสัญญากฎหมายทะเล
ค.ศ. 1982⁴⁶ อำนาจการขึ้นเรือและตรวจค้นเรือของรัฐชายฝั่งมีผลกระทบต่อเสรีภาพในการ
เดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือประมงต่างชาติ
เพราะรัฐชายฝั่งบางรัฐได้กำหนดเป็นข้อสันนิษฐานความผิด (Presumption of Guilt) ว่า
หากพบปลาหรือเครื่องมือทำการประมงบนเรือประมงแล้ว ให้สันนิษฐานว่า เรือของรัฐอื่น ๆ
ทำการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง การเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ต้องแจ้งให้
รัฐชายฝั่งทราบหรือขอความยินยอมก่อนการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ อนึ่ง
รัฐชายฝั่งได้อาศัยหลักเกณฑ์ในข้อ 73 แห่งอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่กำหนดว่า

⁴⁴ Convention, supra note 35, art. 56(2).

⁴⁵ Ibid, art. 58(3).

⁴⁶ Ibid, art. 73(1).

รัฐชายฝั่งอาจนำมาตราการบางอย่าง การขึ้นเรือ การตรวจค้น จับกุมและดำเนินคดีตามที่เห็นว่า "จำเป็น" มาใช้ในการควบคุมการเดินเรือของเรือประมงต่างชาติ หากเรือประมงต่างชาติ ลำใดมิได้กระทำการอันเป็นการขัดสิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งแล้ว การขึ้นเรือ การตรวจค้นเรือ ฯลฯ ย่อมเป็นการกระทำของรัฐชายฝั่งซึ่งแทรกแซงเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขต เศรษฐกิจจำเพาะ

2. การสร้างและใช้เกาะเทียม สิ่งติดตั้ง สิ่งก่อสร้าง

รัฐชายฝั่งมีสิทธิจำเพาะ (Exclusive Rights) ที่จะก่อสร้าง

อนุญาตและกำหนดระเบียบในการก่อสร้าง การปฏิบัติงานและใช้เกาะเทียม สิ่งติดตั้ง สิ่งก่อสร้าง⁴⁷ รัฐชายฝั่งมีอำนาจ (Jurisdiction) เหนือเกาะเทียม สิ่งติดตั้ง สิ่งก่อสร้าง⁴⁸ เขตอำนาจของรัฐชายฝั่งเป็นเขตอำนาจเฉพาะ (Exclusive Jurisdiction) เหนือ เกาะเทียม สิ่งติดตั้ง สิ่งก่อสร้างในการออกกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ เกี่ยวกับศุลกากร ราชการ การสาธารณสุข ความปลอดภัยและการเข้าเมือง⁴⁹

รัฐชายฝั่งมีหน้าที่ต้องแจ้งให้รัฐอื่น ๆ ทราบถึงการก่อสร้างเกาะเทียม สิ่งติดตั้ง สิ่งก่อสร้าง หรือสิ่งติดตั้งใด ๆ ที่ไม่ใช่แล้วต้องรื้อถอนออกไปเพื่อประกันความปลอดภัยในการเดินเรือโดยคำนึงถึงมาตรฐานระหว่างประเทศใด ๆ ที่ยอมรับกันโดยทั่วไป ซึ่งมาตรฐานดังกล่าวอาจกำหนดขึ้นโดยองค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง⁵⁰ ในกรณีที่เป็นและเพื่อประกันความปลอดภัยในการเดินเรือรัฐ ชายฝั่งอาจกำหนดเขตปลอดภัย (Safety Zone) ที่สมเหตุสมผล รอบบริเวณเกาะเทียม สิ่งติดตั้ง⁵¹ สิ่งก่อสร้าง ความกว้างของเขตปลอดภัยต้องมีระยะที่เหมาะสมกับสภาพและการใช้งานของเกาะเทียม สิ่งติดตั้ง สิ่งก่อสร้าง แต่ไม่เกินกว่าระยะ 500 เมตร รอบสิ่งเหล่านั้น เว้นแต่จะกระทำตามมาตรฐานระหว่างประเทศซึ่งเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป

⁴⁷ Ibid, art. 60 (1).

⁴⁸ Ibid, art. 56 (1) (b).

⁴⁹ Ibid, art. 60 (2).

⁵⁰ Ibid, art. 60 (3).

หรือขององค์การระหว่างประเทศที่มีอำนาจในการอนุญาต⁵² เช่น IMO (International Maritime Organization) สิ่งที่ต้องคำนึงถึงมากที่สุดในการสร้าง เกาะเทียม สิ่งติดตั้ง สิ่งก่อสร้าง รวมทั้งการกำหนดเขตปลอดภัยรอบสิ่งเหล่านี้ต้องไม่เป็นการแทรกแซงการเดินเรือ ในเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศที่สำคัญ⁵³

แม้ว่า การสร้างเกาะเทียม สิ่งติดตั้ง สิ่งก่อสร้างในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เป็น สิ่งที่เป็นไปได้ยากในทางปฏิบัติ เนื่องจากต้องใช้เงินจำนวนมาก ความรู้ และ เทคโนโลยี ที่ทันสมัย ผู้เชี่ยวชาญในการก่อสร้าง ตัวอย่างของสิ่งก่อสร้างในทะเล เช่น สนามบินค้นไซของ ประเทศญี่ปุ่น โดยญี่ปุ่นหวังจะให้ เป็นสนามบินนานาชาติเปิดตลอดปีสิบสี่ชั่วโมง เพราะสนามบิน นานาชาติมีความแออัดและเปิดเฉพาะเวลากลางวัน ซึ่งบางครั้งก่อให้เกิดปัญหาความล่าช้าในการ เดินทาง เนื่องจากการรอคอยเที่ยวบิน การจัดสร้างสนามบินกลางทะเลมีข้อดีหลายประการ คือ ไม่ต้องเกรงว่าเสียงของเครื่องบินจะรบกวนประชาชนที่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง และหากต้องการ ขยายสนามบินก็ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเวนคืนที่ดิน แตกต่างจากการก่อสร้างบนแผ่นดินที่ต้อง เสียค่าเวนคืนที่ดินในราคาสูง เพราะที่ดินมีราคาแพงในบางครั้งก็ไม่อาจขยายพื้นที่ออกไปได้ เนื่องจากบริเวณใกล้เคียงเป็นสถานที่สำคัญ

3. การคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล

อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 กำหนดให้รัฐต่าง ๆ มีสิทธิอธิปไตย ในการสำรวจและแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต⁵⁴ แต่รัฐต่าง ๆ มีพันธกรณีที่จะต้องคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล รัฐชายฝั่งมีสิทธิออกกฎเกณฑ์ ข้อบังคับ หรือมาตรการบางอย่างที่จำเป็นเพื่อการป้องกัน ลดและควบคุมมลภาวะของสิ่งแวดล้อมทางทะเล ดังนั้น การเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ข้อบังคับหรือ มาตรการของรัฐชายฝั่ง แต่กฎเกณฑ์ ข้อบังคับหรือมาตรการของรัฐชายฝั่งต้องสอดคล้องกับ

⁵¹ Ibid, art. 60 (4).

⁵² Ibid, art. 60 (5).

⁵³ Ibid, art. 60 (7).

⁵⁴ Ibid, art. 193.

มาตรฐานระหว่างประเทศที่กำหนดโดยองค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เช่น IMO

ในการคุ้มครองและรักษาสິงแวดล้อมทางทะเลของรัฐชายฝั่ง อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ได้กำหนดอำนาจและการบังคับใช้กฎหมายของรัฐชายฝั่ง (Coastal State) รัฐเจ้าของธง (Flag State) รัฐเจ้าท่าเรือ (Port State) ดังปรากฏ ในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2 แสดงอำนาจหน้าที่ของรัฐในการป้องกันและขจัดมลภาวะที่เกิดจากเรือ

อำนาจรัฐ	รัฐชายฝั่ง	รัฐเจ้าของธง	รัฐเจ้าท่า
อำนาจรัฐ	<p>1. รัฐออกกฎหมายเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมมลภาวะในทะเล ที่อยู่ภายในอำนาจรัฐของตนโดยสามารถวางเงื่อนไขเฉพาะแก่เรือต่างชาติที่เข้ามาที่ท่าเรือหรือน่านน้ำภายในหรือที่ off shore terminal แต่จะประกาศและแจ้งให้องค์การระหว่างประเทศที่มีอำนาจทราบหรือถ้ามีการจัดแจงร่วมกัน Co-operative arrangement ระหว่างรัฐชายฝั่งด้วยกัน ก็ต้องแจ้งให้องค์การระหว่างประเทศผู้มีอำนาจทราบ</p>	<p>1. รัฐออกกฎหมายเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมมลภาวะจากเรือที่ชักธงของตน หรือมาจอดเทียบที่ประเทศตนและมาตรฐานของกฎหมายต้องไม่ต่ำกว่าระดับสากลที่กำหนดโดยองค์การระหว่างประเทศ</p> <p>2. รัฐเจ้าของธงต้องให้ความร่วมมือต่อรัฐอื่นในการเข้าไปสืบสวนต่อการกระทำผิดที่เกิดขึ้น</p>	

IMO ย่อมาจาก Intergovernment Maritime Organization เป็นหน่วยงานที่มีความชำนาญพิเศษขององค์การสหประชาชาติ มีหน้าที่รับผิดชอบบริเวณที่มีการเดินเรือทะเล และประสานงานระหว่างรัฐบาลประเทศต่าง ๆ ในด้านกฎข้อบังคับเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี

ตารางที่ 2 (ต่อ) อำนาจหน้าที่ของรัฐในการป้องกันและขจัดมลภาวะที่เกิดจากเรือ

อำนาจรัฐ	รัฐชายฝั่ง	รัฐเจ้าของธง	รัฐเจ้าท่า
	<p>2. รัฐออกกฎหมายภายในทะเลอาณาเขตของตนเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมมลภาวะ รวมถึงเรือที่ใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตไม่ได้ และจะออกข้อกำหนดเกี่ยวกับ construction, design equipment และ manning ของเรือต่างชาติมิได้</p> <p>3. รัฐสามารถออกกฎหมายภายในเกี่ยวกับการลด ควบคุม ป้องกันมลภาวะในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้ แต่จะต้องสอดคล้องกับกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ และมาตรฐานเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป แต่จะออกข้อกำหนดฝ่ายเดียวเกี่ยวกับ Construction, design equipment และ manning ของเรือไม่ได้</p>	<p>และบางที่จะต้องมี การดำเนินคดีต่อเรือที่ชักธงของตน ต้องแจ้งรัฐที่ร้องขอความช่วยเหลือ และแจ้งองค์การระหว่างประเทศที่มีอำนาจเกี่ยวกับมาตรการที่กระทำลงไป</p>	

ตารางที่ 2 (ต่อ) อำนาจหน้าที่ของรัฐในการป้องกันและขจัดมลภาวะที่เกิดจากเรือ

อำนาจรัฐ	รัฐชายฝั่ง	รัฐเจ้าของธง	รัฐเจ้าท่า
	<p>4. รัฐอาจออกกฎหมายควบคุมมลภาวะอันเกิดจากเรือเป็นพิเศษ นอกเหนือจากที่ปรากฏในกฎเกณฑ์ หรือมาตรฐานระหว่างประเทศได้ ถ้าหากมีเหตุผลทางด้านเทคนิค หรือเงื่อนไขทางด้านสมุทรศาสตร์ หรือเงื่อนไขทางนิเวศน์ (Oceangraphical and Ecological conditions)</p>		

ที่มา : กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม, "กฎหมายทะเลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อม" เอกสารการสัมมนากฎหมายทะเลและกฎหมายไทยเกี่ยวกับการคุ้มครองและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม, 2 มีนาคม 2537, หน้า 13. (อัดสำเนา)

ตารางที่ 3 การบังคับใช้กฎหมายของรัฐชายฝั่ง รัฐเจ้าของธง รัฐเจ้าท่าในการป้องกัน และขจัดมลภาวะที่เกิดจากเรือ

การบังคับใช้กฎหมาย	รัฐชายฝั่ง	รัฐเจ้าของธง	รัฐเจ้าท่า
การบังคับใช้	<p>1. เมื่อเรือกระทำผิดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือทะเลอาณาเขตและเรือเข้ามาที่ท่า รัฐสามารถดำเนินคดีได้</p> <p>2. กรณีสงสัยว่ามีการกระทำผิดในทะเลอาณาเขตหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รัฐชายฝั่งตรวจค้นเรือได้ หากตรวจค้นแล้วมีหลักฐานเชื่อได้ว่าทำผิดจริง ดำเนินคดีได้รวมทั้งกักเรือด้วย</p> <p>3. รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะบังคับในเรื่อง construction, design, equipping และ manning ของเรือ หากมีการละเมิดกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศในเรื่องนี้</p>	<p>1. Implement กฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องการป้องกันมลภาวะที่เกิดจากเรือเพื่อให้เรือชกธงของตนได้มาตรฐานตามที่กำหนดไว้ โดยเฉพาะในเรื่อง design, construction, equipment และ manning</p> <p>2. กำหนดให้เรือแต่ละลำมี certificate สอดคล้องกับกฎระเบียบและระดับมาตรฐานเพื่อให้ certificate กับสภาพของเรืออย่างแท้จริง</p>	<p>1. เมื่อเรือได้กระทำผิดต่อหลักกฎหมายระหว่างประเทศนอกอำนาจรัฐใดรัฐหนึ่ง รัฐเจ้าท่าจะทำการสืบสวนและเริ่มคดีได้</p> <p>2. ไม่มีการ enforce เกี่ยวกับการละเมิด construction, design, equipment และ manning standards ที่ไม่สอดคล้องกับ มาตรฐานสากล</p> <p>3. หากมีการละเมิดเกิดขึ้นในเขตอำนาจรัฐอื่น ๆ รัฐเจ้าท่าไม่มีอำนาจเริ่มคดีเว้นแต่</p> <p>3.1 ได้รับการร้องขอจากรัฐนั้น</p> <p>3.2 ได้รับการร้องขอจากรัฐเจ้าของธง</p>

ตารางที่ 3 (ต่อ) การบังคับใช้กฎหมายของรัฐชายฝั่ง รัฐเจ้าของธง รัฐเจ้าท่าใน การป้องกันและขจัดมลภาวะที่เกิดจากเรือ

การบังคับใช้ กฎหมาย	รัฐชายฝั่ง	รัฐเจ้าของธง	รัฐเจ้าท่า
	<p>4. เมื่อมีเหตุเชื่อว่ามี การกระทำผิดตาม กฎหมายภายในหรือ กฎหมายระหว่างประเทศ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และ เรืออยู่ในเขต เศรษฐกิจจำเพาะหรือ ทะเลอาณาเขต รัฐชายฝั่งอาจร้องขอ ข้อเสนอเกี่ยวกับ (Identification) ของเรือ หลักฐานการจดทะเบียน ทำที่จะจอดใน ครั้งหน้าหรือที่ผ่านมาแล้ว แต่ถ้าเห็นว่าเรือนั้นจะทำ ให้เกิดมลภาวะอย่าง แน่นนอนและเรือปฏิเสธที่จะ ให้ข้อเสนอ รัฐชายฝั่ง</p>	<p>3. เมื่อเรือกระทำผิด ตามกฎหมายหรือมาตรฐานที่กำหนดโดยองค์ การระหว่างประเทศ หรือที่ประชุมทางการทูต สามารถทำการสอบสวน (Investigation) และดำเนินการที่เหมาะสมได้</p> <p>4. ต้องกำหนดโทษทาง อาญาอย่างพอเพียง เพื่อป้องปรามการกระทำ ผิดในเรื่องนี้</p>	<p>3.3 ได้รับการร้องขอ จากรัฐที่ได้รับความ เสียหายหรือถูกคุกคาม ต่อมลภาวะนั้น</p> <p>3.4 การทิ้งเทเป็นภัย ต่ออำนาจของรัฐ</p> <p>4. การดำเนินคดีเกี่ยว กับ การสืบสวนต้องหยุด พักไว้ หากรัฐชายฝั่ง ร้องขอ และจะต้องโอน หลักฐาน บันทึกไปยัง รัฐชายฝั่ง</p> <p>5. การดำเนินคดีของรัฐ เจ้าของธงกับรัฐชายฝั่งจะ ต้องถูกจำกัด หากรัฐเจ้า ของธงดำเนินคดีที่เกี่ยวกับ ความผิดที่กระทำผิดนอก ทะเลอาณาเขตของตน</p>



ตารางที่ 3 (ต่อ) การบังคับใช้กฎหมายของรัฐชายฝั่ง รัฐเจ้าของธง รัฐเจ้าท่า
ในการป้องกันและขจัดมลภาวะที่เกิดจากเรือ

การบังคับใช้ กฎหมาย	รัฐชายฝั่ง	รัฐเจ้าของธง	รัฐเจ้าท่า
	อาจตรวจค้นเรือได้ ถ้า ทำให้เกิดมลภาวะแล้ว ดำเนินการและกักเรือได้ เว้นแต่มีข้อตกลงเป็น อย่างอื่น เรื่องการวาง เงินประกัน		หากรัฐเจ้าท่าหรือรัฐชายฝั่ง ดำเนินการคืออยู่ การดำเนินการ นั้นต้องหยุดพักไว้ หากรัฐ เจ้าของธงจะเข้ามาดำเนินการ เว้นเสียแต่เป็นเรื่อง ความเสียหายร้ายแรงต่อ รัฐชายฝั่ง หรือรัฐเจ้าของธง เพิกเฉย

ที่มา : กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม, "กฎหมายทะเลในส่วนที่เกี่ยวกับการ
คุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อม" เอกสารการสัมมนากฎหมายทะเลและ
กฎหมายไทยเกี่ยวกับการคุ้มครองและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม, 2 มีนาคม
2537, หน้า 14. (อัครสำเนา)

อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ข้อ 58 (1)⁵⁵ กำหนดให้เสรีภาพในการเดินเรือแก่รัฐอื่น ๆ ในการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ แต่เสรีภาพในการเดินเรือดังกล่าวอาจถูกแทรกแซงโดยอำนาจ (Jurisdiction) ของรัฐชายฝั่งในการคุ้มครองและรักษาสีงแวดล้อมทางทะเลที่กำหนดในอนุสัญญากฎหมายทะเล ส่วนที่ XII โดยอนุสัญญาได้กำหนดให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจในการออกกฎหมายภายในเพื่อป้องกัน ลดและควบคุมมลภาวะในทะเลหนึ่ง กฎเกณฑ์ข้อ บังคับและมาตรการบางอย่างของรัฐชายฝั่งต้องสอดคล้องกับกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป เช่น IMO

นอกจากนี้ รัฐชายฝั่งยังมีอำนาจในการตรวจค้น เรือในกรณีที่สงสัยว่า เรือกระทำความผิดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ โดยละเมิดกฎเกณฑ์ ข้อบังคับและมาตรการบางอย่างของรัฐชายฝั่ง การตรวจค้นเรือ กักเรือดังกล่าวได้กำหนดไว้ในอนุสัญญากฎหมายทะเล ข้อ 220 (5), (6) และมาตรการดังกล่าว รัฐชายฝั่งอาจนำมาใช้แทรกแซงเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ได้ เช่น

- กรณีที่สงสัยว่า เรือต่างชาติได้กระทำความผิดโดยละเมิดกฎเกณฑ์ ข้อบังคับและมาตรการบางอย่างของรัฐชายฝั่ง รัฐชายฝั่งอาจตรวจค้นเรือได้ และหากตรวจค้นเรือแล้วมีหลักฐานเชื่อได้ว่า ทำผิดจริงก็สามารถดำเนินคดีรวมทั้งกักเรือได้
- หากมีเหตุอันเชื่อได้ว่า มีการกระทำความผิดตามกฎหมายระหว่างประเทศภายในหรือกฎหมายระหว่างประเทศ และเรืออยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รัฐชายฝั่งอาจร้องขอข้อสนเทศเกี่ยวกับ Identification ของเรือ หลักฐานการจดทะเบียน ท่าเรือที่จะจอดในครั้งหน้าและที่ผ่านมาแล้ว แต่ถ้าเห็นว่า เรือต่างชาติก่อให้เกิดมลภาวะอย่างแน่นอน รัฐชายฝั่งอาจตรวจค้นเรือ ดำเนินคดี รวมทั้งกักเรือได้ เว้นแต่มีข้อตกลงเป็นอย่างอื่น เช่น การวางเงินประกัน

อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 มิได้ลงรายละเอียดเกี่ยวกับการป้องกันและรักษาสีงแวดล้อมทางทะเล เพราะอนุสัญญานี้เป็นเพียงการกำหนดแนวทางกว้าง ๆ เพื่อให้รัฐทั้งหลายยึดถือปฏิบัติเท่านั้น ประสิทธิภาพของอนุสัญญานี้จะมีขึ้นได้ก็ต่อเมื่อรัฐได้ให้ความ

⁵⁵ Ibid, supra note 35, art. 58 (1).

ร่วมมือโดยจัดการดูแลในระดับภูมิภาค (Regional Management) การจัดการดูแลในระดับภายในรัฐ (Domestic Management) หรือจัดการดูแลร่วมกันในระดับระหว่างประเทศ (International Management) อนุสัญญาฉบับนี้มิได้ลงไปควบคุมสาเหตุของมลภาวะในทะเลในแต่ละเรื่อง หากแต่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญาแต่ละเรื่องโดยเฉพาะ ในปัจจุบันมีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการรักษาสีงแวดล้อมทางทะเลอยู่ 6 ฉบับ คือ

1. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Brussels 1969) Amending Protocol (London 1976).
2. International Convention Relating to International on the High Seas in Case of Oil Pollution Casualties (Brussels 1969) Amending Protocol (London 1973).
3. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Brussels 1971) Amending Protocol (London 1976).
4. Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (Washington 1972).
5. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (London 1973).
6. International Convention on Oil Pollution preparedness response and Cooperation 1990.⁵⁶

⁵⁶ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม, "กฎหมายทะเลในส่วนที่เกี่ยวกับการคุ้มครองและรักษาสีงแวดล้อม" เอกสารการสัมมนากฎหมายทะเลและกฎหมายไทยเกี่ยวกับการคุ้มครองและอนุรักษ์สีงแวดล้อม, 2 มีนาคม 2537, หน้า 2. (อัสสำเนา).

บทวิจารณ์เสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ข้อ 58 (1)⁵⁷ ได้กำหนดการใช้สิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติของรัฐชายฝั่งและเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะไว้อย่างกว้าง ๆ รัฐชายฝั่งแต่ละรัฐมีการยอมรับเสรีภาพในการเดินเรือของแต่ละรัฐแตกต่างกันออกไป จึงได้พิจารณากฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งเกี่ยวกับเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะดังต่อไปนี้

1. การยอมรับเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง

อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ข้อ 58 (1)⁵⁸ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ดังกล่าวต้องสอดคล้องกับการใช้สิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติของรัฐชายฝั่ง รัฐชายฝั่งส่วนใหญ่ได้ออกกฎหมายภายในเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะซึ่งยอมรับเสรีภาพในการเดินเรืออย่างชัดเจน บางรัฐยอมรับโดยปริยาย แต่มีรัฐชายฝั่งบางรัฐกำหนดเงื่อนไขบางประการในการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ดังปรากฏในตารางที่ 4 และ 5

⁵⁷ Convention, supra note 35, art. 58(1), 87.

⁵⁸ Ibid, art.58 (1).

ตารางที่ 4 การยอมรับเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่นๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง

การยอมรับเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ	ชื่อประเทศ	สอดคล้องหรือไม่สอดคล้องกับอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982
<p>1. รัฐที่ประกาศยอมรับเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่นๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะโดยชัดแจ้ง (Explicit)⁵⁰</p>	<p>บาร์บาโดส พม่า กัวเตมาลา เกรเนดา คิวบา โปรตุเกส ฟิลิปปินส์ เยเมน ไอเวอรี โคสต์ เม็กซิโก โดมินีกา นอร์เวย์ สาธารณรัฐโดมินิกัน เวเนซุเอล่า สเปน สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ สหรัฐอเมริกา ไทย สุรินัม Sao Tome and Principe Trinidad and Tobago</p>	<p>สอดคล้อง</p>
<p>2. รัฐที่ประกาศยอมรับเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะโดยปริยาย (Silent)⁵⁰</p>	<p>บังคลาเทศ กัมพูชา โรมาน เคนยา ศรีลังกา ฝรั่งเศส เวียดนาม ไชล์แลนด์ โมซัมบิก อินโดนีเซีย นิวซีแลนด์ โคลัมเบีย มาเลเชีย Cape Verde Comoros Guinea-Bissau Western Samoa Togo Vanuatu Cook Island</p>	<p>สอดคล้อง</p>

⁵⁰ Lawrence Juda, "The Exclusive Economic Zone : Compatibility of National Claims and the UN. Convention on the Law of the Sea" Ocean Development and International Law 16 (1986), p.34.

⁵⁰ Ibid, p.34.

ตารางที่ 5 รัฐออกข้อบังคับบางประการที่มีผลกระทบต่อเสรีภาพในการเดินเรือใน
เขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ชื่อประเทศ	ข้อบังคับบางประการที่มีผลกระทบต่อเสรีภาพในการเดินเรือใน เขตเศรษฐกิจจำเพาะ
กียาน่า	ประธานาธิบดีอาจประกาศให้พื้นที่บางส่วนของเขตเศรษฐกิจจำ- เพาะเป็นพื้นที่ที่กำหนด (Designated area) และออกข้อกำหนดที่เห็น ว่าจำเป็นในการเดินเรือผ่านเข้าหรือออกพื้นที่ดังกล่าวของเรือต่างชาติ โดยกำหนดเส้นทางเดินเรือ (Fairways) ช่องทางเดินเรือในทะเล (Sealanes) ช่องทางจราจร (Traffic Separation Schemes) หรือวิธีการอื่นใดเพื่อประกันเสรีภาพในการเดินเรือว่าไม่ขัดแย้งกับผล ประโยชน์ของกียาน่า ⁶¹
อินเดีย	รัฐบาลอาจกำหนดกฎเกณฑ์ในการเดินเรือเข้าหรือออกพื้นที่ที่กำหนด (Designated Area) โดยกำหนดเส้นทางเดินเรือ (Fairways) ช่องทางเดินเรือในทะเล (Sealanes) หรือวิธีการอื่นใดเพื่อให้แน่ใจว่า เสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่นๆ ไม่ขัดแย้งกับผลประโยชน์ของอินเดีย ⁶²

⁶¹ Maritime Boundaries Act. No. 10, art. 18(b) (vi) in Robert
W. Smith, Exclusive Economic Zone Claims : An Analysis and Primary
Documents (Netherlands : Martinus Nijhoff Publishers, 1986, pp.196-197.

⁶² Maritime Zones Act, 1976, art. 7 (6) (iv) Explanation, in
Smith, op.cit., p.216.

ตารางที่ 5 (ต่อ) รัฐออกข้อบังคับบางประการที่มีผลกระทบต่อเสรีภาพในการเดินเรือใน
เขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ชื่อประเทศ	ข้อบังคับบางประการที่มีผลกระทบต่อเสรีภาพในการเดินเรือใน เขตเศรษฐกิจจำเพาะ
มัลดีฟท์	เรือของรัฐทั้งปวงมีสิทธิในการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตและ เขตเศรษฐกิจจำเพาะของมัลดีฟท์ ... เรือประมงต่างชาติต้องขอความยินยอมก่อนเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจ จำเพาะ ⁶³
มอริตาเนีย	สิทธิและเสรีภาพของรัฐอื่นๆ เกี่ยวกับการเดินเรือ การบิน การ วางสายและท่อใต้น้ำในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเหมือนกับสิทธิและเสรีภาพ ในทะเลหลวง แต่รัฐอื่นๆ ต้องไม่กระทำการใดๆ ที่กระทบกระเทือนการ ใช้สิทธิอธิปไตยและอำนาจ (Jurisdiction) รวมทั้งความมั่นคงของ มอริตาเนียในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ⁶⁴

⁶³ Law No. 30/76, art.1, in Smith, *op.cit.*, p.278.

⁶⁴ Law 70-043, art.186, in Smith, *op.cit.*, pp.283-284.

ตารางที่ 5 (ต่อ) รัฐออกข้อบังคับบางประการที่มีผลกระทบต่อเสรีภาพในการเดินเรือ
ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ชื่อประเทศ	ข้อบังคับบางประการที่มีผลกระทบต่อเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ
มอริเชียส	ในกรณีที่จำเป็น นายกรัฐมนตรีอาจกำหนดข้อบังคับเกี่ยวกับการเดินเรือของเรือต่างชาติผ่านเข้าหรือออกพื้นที่ที่กำหนด (Designated Area) ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะและกำหนดเส้นทางเดินเรือ (Fairways) ช่องทางเดินเรือในทะเล ช่องทางจราจร (Traffic Separation Schemes) หรือวิธีการอื่นใดเพื่อให้แน่ใจว่า เสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ไม่เป็นอันตรายต่อผลประโยชน์ของมอริเชียส ⁶⁵
ไนจีเรีย	รัฐบาลห้ามมิให้เรือต่างชาติเดินเรือผ่านบริเวณที่กำหนดไว้เป็นพิเศษ (Area as may be specified) โดยปราศจากความยินยอมเพื่อป้องกันสิ่งติดตั้งบางอย่าง (Any installation) ในพื้นที่ที่กำหนด ⁶⁶

⁶⁵ Maritime Zones Act. 1977, Act No. 13 of 1977 (and Proclamation No. 7 of 1977), art.9(b) (iv) (vii), in Smith, *op.cit.*, p.291.

⁶⁶ Decree No.28,Art.3(2), in Smith, *op.cit.*, p.347.

ตารางที่ 5 (ต่อ) รัฐออกข้อบังคับบางประการที่มีผลกระทบต่อเสรีภาพในการเดินเรือ
ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ชื่อประเทศ	ข้อบังคับบางประการที่มีผลกระทบต่อเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ
ปากีสถาน	รัฐบาลอาจกำหนดให้พื้นที่บางส่วนของเขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นพื้นที่ที่กำหนด (Designated area) และออกข้อบังคับที่เห็นว่าจำเป็นในการเดินเรือเข้าหรือออกพื้นที่ที่กำหนด เช่น การกำหนดช่องทางเดินเรือในทะเล (Sealanes) เส้นทางเดินเรือ (Fairways) ช่องทางจราจร (Traffic Separation Schemes) หรือวิธีการอื่นใดเพื่อให้แน่ใจว่า เสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่นๆ ไม่เป็นอันตรายต่อผลประโยชน์ของปากีสถาน ⁶⁷
ซีเชลล์	ประธานาธิบดีอาจกำหนดให้พื้นที่บางส่วนของไหล่ทวีปหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นพื้นที่ที่กำหนด (Designated Area) และในกรณีเห็นว่าจำเป็น ประธานาธิบดีออกข้อบังคับในการเดินเรือผ่านเข้าหรือออกพื้นที่ที่กำหนด และกำหนดเส้นทางเดินเรือ (Fairways) ช่องทางเดินเรือในทะเล (Sealanes) ช่องทางจราจร (Traffic Separation Schemes) หรือวิธีการอื่นใดเพื่อให้แน่ใจว่า เสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ไม่เป็นอันตรายต่อผลประโยชน์ของซีเชลล์ ⁶⁸

⁶⁷ Territorial Waters and Maritime Zones Act, 1976, art.4 (d) (iv),(vi), in Smith, *op.cit.*, p.360.

⁶⁸ Maritime Zones Act. 1977, (Act No. 15), art.9 (a) (b) (iv), (vi), in Smith, *op.cit.*, pp.409-410.



ในตารางที่ 4 การยอมรับเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งได้ออกคำประกาศเป็นกฎหมายภายใน โดยกำหนดว่า "รัฐอื่น ๆ มีเสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation) ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ" จึงเป็นการยอมรับกฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งโดยชัดแจ้ง ส่วนรัฐชายฝั่งอีกกลุ่มหนึ่งในข้อ 2 ของตารางที่ 4 นั้น กฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งเกี่ยวกับการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะมิได้กล่าวถึงเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ แต่รัฐชายฝั่งก็มีได้ห้ามหรือกำหนดข้อบังคับบางประการในการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ถือได้ว่า เป็นการยอมรับเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง แต่คำประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งในกลุ่มที่ 2 นี้ อาจกำหนดเงื่อนไขในการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะไว้ในกฎหมายอื่น ๆ เช่น กฎหมายเกี่ยวกับการประมง ฯลฯ การศึกษาการยอมรับเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง ในหัวข้อนี้จึงเป็นการศึกษาเฉพาะกฎหมายภายในที่เกี่ยวกับการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง

ส่วนรัฐชายฝั่งบางรัฐในตารางที่ 5 ได้กำหนดเงื่อนไขบางประการในการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งในบางกรณีอาจไม่สอดคล้องกับบทบัญญัติในอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 เช่น ประเทศมัลดีฟท์กำหนดให้ใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริตในการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ การกำหนดเงื่อนไขบางประการในการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะกับการยอมรับเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งแตกต่างกันออกไป

2. อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 มีลักษณะยืดหยุ่น (Flexible) กำหนดให้สิทธิหน้าที่แก่รัฐชายฝั่งและรัฐอื่น ๆ ไว้อย่างกว้าง ๆ

อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 เป็นผลจากการประชุมระหว่างประเทศ มีรัฐเข้าร่วมประชุมเป็นจำนวนมาก ผู้แทนของแต่ละรัฐต่างแสดงความคิดเห็นในเรื่องต่างๆ หลายแนวทาง จึงเป็นเรื่องที่ยากต่อการกำหนดหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมกับทุกรัฐ ดังนั้น การประชุมกฎหมายทะเลครั้งที่ 3 จึงต้องมีการประนีประนอมข้อขัดแย้งในเรื่องต่าง ๆ Maritime States ต้องการให้กำหนดว่า เขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นส่วนหนึ่งของทะเลหลวง แต่กลุ่ม Territorialists เห็นว่า สิทธิ (Rights) และอำนาจ (Jurisdiction) ของรัฐชายฝั่งเป็นสิ่งที่อยู่เหนือกว่าเสรีภาพในการเดินเรือและการบินของรัฐอื่น ๆ^{๑๑} จึงได้มีการประนีประนอม

ความคิดเห็นที่ขัดแย้งกันในเรื่องต่าง ๆ เขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นเขตที่รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยในการสำรวจ แสวงประโยชน์ อนุรักษ์และการจัดการเหนือทรัพยากรธรรมชาติ ขณะเดียวกัน รัฐอื่น ๆ ก็มีเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเช่นเดียวกับในทะเลหลวง

ผลของการประนีประนอมความคิดเห็นที่ขัดแย้งกันในเรื่องต่าง ๆ จึงได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของรัฐชายฝั่งและรัฐอื่น ๆ ไว้อย่างกว้าง ๆ ทำให้อนุสัญญากฎหมายทะเลมีลักษณะยืดหยุ่น (Flexible) ดังตัวอย่างต่อไปนี้

(1) ข้อ 60 (4) แห่งอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982⁷⁰ กำหนดว่า "ในกรณีที่เป็นรัฐชายฝั่งอาจกำหนดเขตปลอดภัยที่สมเหตุสมผลรอบบริเวณเกาะเทียม สิ่งติดตั้ง สิ่งก่อสร้างโดยใช้มาตรการที่เหมาะสม (Appropriate measures) เพื่อประกันความปลอดภัยในการเดินเรือและความปลอดภัยของเกาะเทียม สิ่งติดตั้ง สิ่งก่อสร้าง"

"มาตรการที่เหมาะสม (Appropriate measures)" เพื่อประกันความปลอดภัยในการเดินเรือและความปลอดภัยของเกาะเทียม สิ่งติดตั้ง สิ่งก่อสร้างนั้น อนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 มิได้ระบุถึงขอบเขตและรายละเอียดของมาตรการที่เหมาะสมในการประกันความปลอดภัยในการเดินเรือ และความปลอดภัยของเกาะเทียม สิ่งติดตั้ง สิ่งก่อสร้าง ดังนั้น รัฐชายฝั่งอาจกำหนดมาตรการที่เหมาะสมแต่มีผลกระทบต่อ การเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ โดยอ้างเหตุผลเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ และความปลอดภัยของเกาะเทียม สิ่งติดตั้ง สิ่งก่อสร้าง เช่น การกำหนดประเภทของเรือในการเดินเรือผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ การห้ามเรือต่างชาติเดินเรือผ่านเข้าหรือออกในบริเวณพื้นที่ที่กำหนด (Designated Area) ไว้เพื่อวัตถุประสงค์บางอย่าง การกำหนดเส้นทางการเดินเรือ (Fairways) ช่องทางเดินเรือในทะเล (Sealanes) ช่องทางจราจร (Traffic Separation Schemes)

⁶⁹ Horace B. Robertson, "Navigation in the Exclusive Economic Zone" *Virginia Journal of International Law* 24(Summer 1984), pp.870-871.

⁷⁰ Convention, supra note 35, art.60(4).

(2) ข้อ 60 (5) แห่งอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982⁷¹ ความกว้างของเขตปลอดภัยต้องไม่กว้างเกินกว่า 500 เมตรรอบเกาะเทียม สิ่งติดตั้ง สิ่งก่อสร้าง เว้นแต่จะได้กระทำตามมาตรฐานระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปหรือตามคำแนะนำขององค์การระหว่างประเทศที่มีอำนาจอนุญาต เช่น IMO การกำหนดเขตปลอดภัยรอบเกาะเทียม สิ่งติดตั้ง สิ่งก่อสร้าง จึงไม่มีความแน่นอนว่า " ต้องมีความกว้างไม่เกิน 500 เมตร" เพราะอาจกำหนดเขตปลอดภัยรอบสิ่งเหล่านั้นเกินกว่า 500 เมตรได้ หากว่าองค์การระหว่างประเทศอนุญาต การเดินเรือรอบเขตปลอดภัยจึงต้องศึกษาเส้นทางเดินเรือก่อนว่า เขตปลอดภัยมีความกว้างเท่าใดแน่ ทั้งนี้ก็เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ และความปลอดภัยของเกาะเทียม สิ่งติดตั้ง สิ่งก่อสร้าง

การกำหนดให้รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติ ในขณะที่เดียวกันอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ได้กำหนดยอมรับเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เช่นเดียวกับในทะเลหลวง การใช้สิทธิของรัฐชายฝั่งและการอุปโภคเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ จำต้องคำนึงถึงสิทธิหรือเสรีภาพของอีกฝ่ายหนึ่ง⁷² คือ รัฐชายฝั่ง ต้องคำนึงถึงเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ รัฐอื่น ๆ ก็ต้องเดินเรือโดยคำนึงถึงการใช้อธิปไตยเหนือทรัพยากรธรรมชาติของรัฐชายฝั่ง การกำหนดสิทธิของรัฐชายฝั่งและเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ โดยให้คำนึงถึงสิทธิของอีกฝ่ายหนึ่ง จึงเป็นการกำหนดขอบเขตของสิทธิของรัฐชายฝั่งและเสรีภาพในการเดินเรือไว้อย่างกว้าง ๆ จึงเกิดความไม่แน่นอนในทางปฏิบัติของรัฐ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งในการใช้สิทธิของรัฐชายฝั่งและเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่น ๆ ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เนื่องจากรัฐชายฝั่งบางรัฐ ออกกฎหมายภายในซึ่งมีข้อบังคับบางประการ ข้อบังคับดังกล่าวมีผลกระทบต่อการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ดังจะได้ศึกษาต่อไปในบทที่ 3.

⁷¹ Ibid, art.60(5).

⁷² Ibid, art.56(2), 58(3).