การบังคับใช้กฎหมายอาญาในทะเลอาณาเขต : ศึกษากรณี การกระทำความผิดอาญาเหนือเรือเอกชนต่างชาติขณะผ่านโดยสุจริต

นาวาตรี ประเสิรฐชัย ทัพหิกรณ์

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์ ภาควิชานิติศาสตร์
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2543

THE ENFORCEMENT OF CRIMINAL LAW IN THE TERRITORIAL SEA : A CASE STUDY OF CRIMINAL OFFENCES COMMITTED ON BOARD FOREIGN PRIVATE VESSELS WHILE PASSING THROUGH TERRITORIAL SEAS

LIEUTENANT COMMANDER PRASERTCHAI THALHIKORN

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws in Laws
Departmental of Law
Faculty of Law
Chulalongkorn University
Academic Year 2000

ISBN 974-13-1172-9

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การบังคับใช้กฎหมายอาญาในทะเลอาณาเขต : ศึกษากรณีการกระทำความผิดอาญาเหนือเรือเอกชนต่างชาติขณะผ่านโดยสุจริต
โดย	นาวาตรี ประเสริฐชัย ทัพหิกรณ์
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์วีระพงษ์ บุญโญภาส

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

.....คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ธงทอง จันทรางศุ)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์สุผานิต เกิดสมเกียรติ)

.....อาจารย์ที่ปรึกษา
(รองศาสตราจารย์วีระพงษ์ บุญโญภาส)

.....กรรมการ
(พลเรือเอก ถนอม เจริญลาภ)

.....กรรมการ
(นาวาเอก ศิริวัฒน์ ธนะเพทย์)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นาวาตรี ประเสริฐชัย ทัพหิกรณ์ : การบังคับใช้กฎหมายอาญาในทะเลอาณาเขต : ศึกษากรณีการกระทำความผิดอาญาเหนือเรือเอกชนต่างชาติขณะผ่านโดยสุจริต (THE ENFORCEMENT OF CRIMINAL LAW IN THE TERRITORIAL SEA : A CASE STUDY OF CRIMINAL OFFENCES COMMITTED ON BOARD FOREIGN PRIVATE VESSELS WHILE PASSING THROUGH TERRITORIAL SEAS) อาจารย์ที่ปรึกษา : รศ. วีระพงษ์ บุญโญภาส, 140 หน้า. ISBN 974-13-1172-9

รัฐชายฝั่งไม่พึงใช้อำนาจทางอาญาเพื่อจับกุมหรือสอบสวนบุคคลใดในความผิดซึ่งได้กระทำขึ้นเหนือเรือเอกชนต่างชาติขณะผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต เว้นแต่การกระทำผิดนั้นเป็นอาชญากรรมที่กระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของทะเลอาณาเขตซึ่งการกระทำตาม ข้อ 19(2) ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยทะเล ค.ศ. 1982 จะเห็นได้ว่า การผ่านโดยไม่สุจริต ถือว่าเป็นปฏิปักษ์ต่อความสงบเรียบร้อยหรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง ตามข้อ 27(1)b ของอนุสัญญาฯ ที่บัญญัติว่า “อาชญากรรมนั้นเป็นประเภทที่รบกวนความสงบสุขของประเทศ หรือความสงบเรียบร้อยของทะเลอาณาเขต รัฐชายฝั่งจึงมีอำนาจดำเนินการทางอาญาเพื่อจับกุมบุคคลใดหรือสอบสวนการกระทำผิดอาญาใดซึ่งได้กระทำขึ้นเหนือเรือต่างชาติในขณะที่เรือนั้นใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต

คำว่าการกระทำที่เป็นความสงบเรียบร้อยที่กล่าวถึงในข้อ 19(2) นั้น หมายถึง หลักกฎหมายที่ถือว่าผลประโยชน์ของสังคมย่อมอยู่เหนือผลประโยชน์ของเอกชน เนื่องจากกรณีข้อ 19(2) เป็นเรื่องเกี่ยวกับความมั่นคง ความสงบเรียบร้อยของประเทศ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการเมือง การปกครอง เศรษฐกิจและสังคม เป็นการกระทำที่กระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของประเทศ

จากการศึกษาทราบว่าบรรดากฎหมายของประเทศไทยที่สามารถนำมาบังคับใช้ต่อการกระทำความผิดอาญาเหนือเรือเอกชนต่างชาติขณะผ่านโดยสุจริตนั้น ยังไม่มีกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์หรือมาตรการใดที่จะแสดงให้เห็นว่าอาชญากรรมประเภทที่รบกวนความสงบสุขของรัฐชายฝั่ง หรือความสงบเรียบร้อยในทะเลอาณาเขตมีลักษณะอย่างไร ในส่วนนี้ ประเทศไทยควรบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับเรื่อง การบังคับใช้กฎหมายอาญากับการกระทำผิดที่เกิดขึ้นเหนือเรือเอกชนต่างชาติขณะผ่านโดยสุจริตไว้เป็นกฎหมายพิเศษ ทั้งนี้เพื่อจะให้เจ้าพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่มีแนวทางในการปฏิบัติและมีความมั่นใจในการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาควิชานิติศาสตร์ ลายมือชื่อนิสิต.....

สาขาวิชานิติศาสตร์ ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

ปีการศึกษา 2543

LT.CDR. PRASERTCHAI THALHIKORN : THE ENFORCEMENT OF CRIMINAL LAW IN THE TERRITORIAL SEA : A CASE STUDY OF CRIMINAL OFFENCES COMMITTED ON BOARD FOREIGN PRIVATE VESSELS WHILE PASSING THROUGH TERRITORIAL SEAS THESIS ADVISOR : THESIS ADVISOR : ASSOCIATE PROFESSOR VIRAPHONG BOONYOBJAS, 140 PP. ISBN 974-13-1172-9.

The criminal jurisdiction of coastal states should not be exercised on board a foreign vessels passing through a territorial sea to arrest any person of to conduct any Investigation in connection with a crime committed on board during its passage, except the offence in prejudicial to the public order of territorial sea. As provided in article 19(2) of the 1982. One should noted that a passage which is not innocent its regarded as prejudicial to the public order or security of the coastal state as provided in article 27(1)b of the convention. It provides "the crime is of a kind of to disturb the peace of the country or the public order of the territorial sea" for this reason the coastal states have the power to exercise criminal process to arrest any person of to conduct any investigation against and offence which committed on foreign private is vessel during it the territorial sea passing the "public order" as mentioned in article 19(2) is a doctrinal legal concept which regards The public interest to be always above the private interest.. Since article 19(2) is related to security and public order of the country be they related to politics, government of social-economy of the country. Any offences committed as such is there by prejudicial to the public order of the county.

The study finds that laws which Thailand can apply to the offence committed on board a foreign private vessel during innocent passage are still short of measures of principles to identify the type of offence which are against public order of the coastal stated of to govern the details of the public order of the territorial sea for this the Thailand should pass special law on enforcement of penal law regarding to offence committed on board a Foreign private vessel during innocent passage, hence the law enforcement officials could have a guideline to follow and there by be more confident in performing their duty in a more efficient way.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

De[artment……..Law…… Student's singnature……

Field of study……..Law…… Advisor'signature……

Academic year……..2000……..

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความเมตตากรุณา ของนาวาเอก ศิริวัฒน์ ธนะเพทย์ (อดีตผู้อำนวยการกองพระธรรมนูญ กรมสารบรรณทหารเรือ)และท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์สุผานิต เกิดสมเกียรติ ซึ่งท่านได้ให้ความช่วยเหลือ คำแนะนำ และข้อคิดเห็นต่าง ๆ ในการวิจัย และ ท่านรองศาสตราจารย์วีระพงษ์ บุญโญภาส อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ที่ปรึกษาและท่านอาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งได้กรุณาให้เกียรติเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ซึ่งประกอบด้วยท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์สุผานิต เกิดสมเกียรติ ประธานคณะกรรมการสอบ คุณครูพลเรือเอก ถนอม เจริญลาภ ท่านนาวาเอก ศิริวัฒน์ ธนะเพทย์ (อดีตผู้อำนวยการกองพระธรรมนูญ กรมสารบรรณทหารเรือ)

ในการค้นคว้าหาข้อมูลเพื่อจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียน ได้รับความช่วยเหลืออย่างดี จากเจ้าหน้าที่ห้องสมุด ศูนย์อาชญากรรมทางเศรษฐกิจ และ สำนักงานบัณฑิตศึกษา คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และหน่วยงานต่าง ๆ ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ ผู้เขียนขอขอบคุณไว้ ณ ที่นี้ด้วย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ หากมีคุณค่าและเป็นประโยชน์ในทางการศึกษาวิชานิติศาสตร์อยู่บ้าง ผู้เขียนขอกราบมอบความดีนี้เป็นกตเวทิตาคุณแก่บิดามารดา คุณครูและอาจารย์ ตลอดจนผู้มีพระคุณทุกท่าน

นาวาตรี ประเสริฐชัย ทัฬหิกรณ์

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย .....ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ .....จ
กิตติกรรมประกาศ .....ฉ
สารบัญ .....ช
บทที่ 1 บทนำ 1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา 1
1.1. วัตถุประสงค์และขอบเขตของการศึกษา 7
1.2. สมมุติฐาน 7
1.3. ขอบเขตของการวิจัย 8
1.4. ระเบียบวิธีการวิจัย 8
1.5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย 9
บทที่ 2 หลักเกณฑ์และแนวความคิดเกี่ยวกับการใช้กฎหมายในทะเลอาณาเขต 10
2.1. แนวความคิดเรื่องเสรีภาพในการใช้ท้องทะเล (Freedom of the Seas 10
2.2. แนวความคิดเรื่องเสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation) 12
2.3. แนวความคิดว่ารัฐชายฝั่งมีอำนาจเหนือทะเลอาณาเขต 15
2.3.1. หลักการคุ้มกัน (Principle of Protection) 16
2.3.2. ความหมายและขอบเขตทะเลอาณาเขต 16
2.4. สถานะทางกฎหมายของทะเลอาณาเขต 18
2.5. สิทธิของรัฐชายฝั่งของทะเลอาณาเขต 18
2.5.1. สิทธิเหนือเรือรบและเรือสินค้าต่างประเทศ 19
2.5.2. สิทธิในการวางข้อกำหนดและดำเนินมาตรการในทางตำรวจ 22
2.5.3. สิทธิในการวางข้อกำหนดและดำเนินการเกี่ยวกับการเงินและศุลกากร 23
2.5.4. สิทธิการค้าชายฝั่ง การประมง และการแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล 24
2.5.5. สิทธิในการวางข้อกำหนดเกี่ยวกับการเดินเรือและแบบพิธีในการเดินเรือ 25
2.5.6. สิทธิในการกำหนดเขตทางการทหารและการดำเนินการป้องกันประเทศ 25
2.5.7. สิทธิในการกักเรือสินค้าในทะเลอาณาเขต.....26

2.6. แนวความคิดในการนำกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเลมาใช้บังคับในศาลไทย 27
2.6.1. การใช้กฎหมายภายในที่ต้องอาศัยหลักกฎหมายระหว่างประเทศ...27
2.6.2. การนำกฎหมายระหว่างประเทศเข้ามาใช้ในศาลภายในประเทศ.....29
2.6.3. เขตอำนาจศาล.....30
1. ทฤษฎีเขตอำนาจศาลในยุคแรก.....31
2. ทฤษฎีเขตอำนาจศาลภายหลังคดี The S.S. Lotus.....34
- หลักดินแดน (The Territorial principle).....34
- หลักสัญชาติ (The Nationality principle).....35
- หลักปกป้องผลประโยชน์ (The Protective principle).....35
- หลักความผิดสากล (The Universality Principle).....36
- หลักสัญชาติของผู้เสียหาย (The Passive personality principle).....36
2.7. สัญชาติของเรือ 36
2.8. เหตุผลและประโยชน์ในการให้สัญชาติเรือ 39
- สิทธิพิเศษที่รัฐเจ้าของสัญชาติให้แก่เรือของตน 40
- รัฐจะเป็นผู้ดูแลให้ความคุ้มครองแก่เรือสัญชาติของตน 41
- สัญชาติของเรือเป็นตัวกำหนดกฎหมายใช้บังคับแก่เรือ 42
2.9. การซ้อนกันของเขตอำนาจศาล (Concurrent Jurisdiction) 43
- หลักของประเทศฝรั่งเศส 44
- หลักของประเทศอังกฤษ 45
บทที่ 3 สภาพการบังคับใช้กฎหมายอาญาในทะเลอาณาเขตของประเทศไทยและปัญหา 47
3.1. สถานที่บังคับใช้กฎหมายอาญากับการกระทำความผิด 47
3.2. ทะเลอาณาเขตของประเทศไทย 47
3.3. กฎเกณฑ์ทั่วไปเกี่ยวกับสิทธิการผ่านโดยสุจริต 51
3.3.1. การใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต 52
- ความหมายของการผ่าน (Passage).....52
- ความหมายของคำว่าโดยสุจริต (Innocent) 53

3.3.2. การกระทำที่เป็นการใช้สิทธิโดยไม่สุจริตขณะผ่านในทะเลอาณาเขต 54
- ความสงบเรียบร้อย 57
- ความมั่นคงของชาติ 60
3.4. หลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับกับเรือที่ผ่านโดยสุจริต 74
- หลักเกณฑ์ที่ใช้กับเรือทั้งปวง 74
- หลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับกับเรือพาณิชย์หรือเรือของรัฐบาล 74
- หลักเกณฑ์ใช้กับเรือรบ 74
3.5. กฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ของรัฐชายฝั่งที่เกี่ยวกับการผ่านโดยสุจริต 75
3.5.1. ความปลอดภัยในการเดินเรือและข้อบังคับในการจราจรทางทะเล.....76
3.5.2. การคุ้มครองเครื่องหมายช่วยในการเดินเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ 79
3.5.3. การคุ้มครองสายเคเบิลและท่อ 79
3.5.4. การอนุรักษ์ทรัพยากรที่มีชีวิตในทะเล 81
3.5.5. การป้องกันการฝ่าฝืนกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการประมง.....82
3.5.6. การรักษาสิ่งแวดล้อมและการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม 85
3.5.7. การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเลและการสำรวจทางอุทกศาสตร์ 88
3.5.8. การป้องกันการฝ่าฝืนกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับศุลกากร การคลัง การเข้าเมือง หรือการสุขาภิบาล 88
3.6. ปัญหาการบังคับใช้ทางอาญาของรัฐชายฝั่งเหนือการกระทำผิดบนเรือต่างชาติ 91
3.6.1. วิเคราะห์การบังคับตามอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล 91
3.6.2. วิเคราะห์การบังคับตามกฎหมายภายใน 99
3.6.3. วิเคราะห์การปฏิบัติงานของเจ้าพนักงาน 112

บทที่ 4 แนวทางการบังคับใช้กฎหมายภายในทะเลอาณาเขตของต่างประเทศ 121
4.1. การบังคับใช้กฎหมายอาญาของประเทศสหรัฐอเมริกา 121
- ขอบเขตของการบังคับใช้กฎหมายตามหลักดินแดน... 121
4.2. การบังคับใช้กฎหมายอาญาของประเทศอินโดนีเซีย 123
- อบเขตของการบังคับใช้กฎหมายตามหลักดินแดน.....123

4.3. การบังคับใช้กฎหมายอาญาของประเทศสิงคโปร์.... 124
- ขอบเขตของการบังคับใช้กฎหมายตามหลักดินแดน.....124
4.4. การบังคับใช้กฎหมายอาญาของประเทศมาเลเซีย.....125
- ขอบเขตของการบังคับใช้กฎหมายตามหลักดินแดน.....125

บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ 128

รายการอ้างอิง 130

ภาคผนวก.....136

ประวัติผู้เขียน 141

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1
บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) เป็นปัญหาใหญ่ของประเทศไทย ที่จะดำเนินการให้ตรงตามเจตนารมย์ของกฎหมาย แต่ในขณะเดียวกันก็ยังมีปัญหาว่าเจตนารมย์ของกฎหมายอยู่ ณ ที่ใด และจะทำอย่างไรจึงจะบังคับใช้กฎหมายนั้นให้มีผลจริงจังในสังคมสมตามเจตนารมย์ของกฎหมายนั้นได้ หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นมิติที่ 3 ของกฎหมายก็คือการนำตัวบทกฎหมายที่เป็นถ้อยคำที่อยู่ในหนังสือหรือในราชกิจจานุเบกษามาใช้บังคับให้เกิดผลบังคับตามเจตนารมย์ของกฎหมายที่รัฐได้ตรากฎหมายนั้นไว้[1] ในส่วนของกฎหมายอาญารัฐได้ตรากฎหมายสาขานี้ขึ้นในลักษณะที่เป็นการกำหนดโทษทางอาญาแก่ผู้ที่กระทำผิดฝ่าฝืนบทบัญญัติที่ห้ามไว้เจตนาของรัฐประการสำคัญที่กำหนดโทษทางอาญาแก่ผู้กระทำผิด ก็คือการคุ้มครองให้สังคมปลอดภัยจากอาชญากรรม ประมวลกฎหมายอาญาเป็นบทบัญญัติในเรื่องนี้โดยประมวลกฎหมายอาญาได้กำหนดโทษทางอาญาเพื่อให้สังคมปลอดภัยจากอาชญากรรมทั่ว ๆ ไป

ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายอาญาของรัฐรัฐย่อมมีอำนาจอธิปไตย (Sovereignty) เหนืออาณาเขตของรัฐนั้น ฉะนั้นโดยหลักการแล้ว กฎหมายของรัฐ ๆ จึงใช้บังคับได้เฉพาะในอาณาเขตของรัฐ ย่อมใช้บังคับ[2] ได้แก่ผู้ที่อยู่ในรัฐนั้นทุกคน โดยไม่เลือกสัญชาติ ดังนั้นกฎหมายอาญาจึงใช้บังคับแก่ผู้ที่กระทำความผิดในราชอาณาจักรของรัฐ ไม่ว่าผู้นั้นจะเป็นคนสัญชาติของรัฐ หรือเป็นคนต่างด้าวก็ตาม จึงเป็นการใช้กฎหมายอาญาตามหลักดินแดน ดังที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 4 วรรคแรก บัญญัติว่า “ผู้ใดกระทำความผิดในราชอาณาจักร ต้องรับโทษตามกฎหมาย”

ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 4 เป็นการประกาศการบังคับใช้หลักดินแดน (Territorial Principle) ในกฎหมายอาญาของประเทศไทยว่าใครกระทำความผิดในดินแดนใน

---

[1] ชุมพร ปัจจุสานนท์, “Law Enforcement มิติที่ 3 ของกฎหมาย”, วารสารกฎหมายปกครอง เล่ม 9 ตอน 1 (เมษายน 2533): หน้า 11.

[2] จิตติ ติงศภัทิย์, กฎหมายอาญาภาค 1, (กรุงเทพฯ : สำนักอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2529.), หน้า 99-101

ราชอาณาจักรต้องรับโทษตามหลักดินแดนนั่นเป็นพื้นฐานของหลักกฎหมายที่ใช้กันอยู่ทั่วไปในทุก ๆ ประเทศ เหตุผลที่หลักดินแดนเป็นหลักที่ใช้กันมากที่สุดก็เพราะว่า[3]

ประการแรก เมื่อเกิดการกระทำความผิดอาญาขึ้นในพื้นที่ใดมันจะมีผลกระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของพื้นที่ อันนั้นมากกว่าพื้นที่แห่งอื่น ๆ ก็ควรที่จะใช้กฎหมายของพื้นที่ในท้องที่นั้นมาบังคับลงโทษอันนั้น

ประการที่สอง โดยสภาพที่เกิดเหตุนั้นพยานหลักฐานที่กระทำผิดย่อมหาได้ในที่เกิดเหตุมากกว่าที่อื่น ดังนั้นจึงควรให้ศาลแห่งท้องที่ที่ความผิดเกิดขึ้นนั้นเป็นผู้พิจารณาลงโทษ หลักอันเดียวกันนี้ก็ใช้ในกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เหมือนกันจึงเห็นว่า กฎหมายกำหนดให้ความผิดเกิดที่ไหนโดยปกติแล้วก็ต้องศาลที่มีอำนาจในท้องที่นั้น ต้องไปฟ้องศาลแห่งท้องที่ที่เกิดเหตุ เว้นแต่มีความจำเป็นจึงจะไปฟ้องศาลอื่นได้

ประการที่สาม การใช้กฎหมายท้องที่กระทำความผิด เป็นการให้ประกันสิทธิของเอกชนผู้กระทำความผิดดีกว่าด้วยเพราะถือได้ว่าเขาต้องรับรู้กฎหมายของท้องที่นั้น

ในการอธิบายเรื่องหลักดินแดน โดยการบังคับใช้กฎหมายของรัฐ จำเป็นจะต้องเข้าใจว่าดินแดนหรือราชอาณาจักรของประเทศไทย นั้นมีขอบเขตแค่ไหน เพียงไร จึงจะทำให้ทราบถึงพื้นที่ที่จะบังคับใช้กฎหมายของรัฐตามหลักดินแดน ในการนี้จำเป็นต้องใช้หลักกฎหมายระหว่างประเทศโดยตรง เข้ามาพิจารณาวินิจฉัย กล่าวคือ เป็นการพิจารณาถึงส่วนใดจะถือว่าเป็นราชอาณาจักรหรือดินแดนอาณาเขตของไทย รวมถึงอาณาเขตทางทะเลของประเทศไทยจะมีเพียงใด ทั้งนี้ หากการกระทำความผิดอาญาได้กระทำขึ้นภายในขอบเขตของราชอาณาจักรไทยแล้ว ก็ถือว่าเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักร อำนาจดำเนินคดีอาญากับผู้กระทำผิดย่อมเป็นไปตามหลักดินแดนอันเป็นหลักทั่วไปนั่นเอง จึงเห็นสมควรได้พิจารณาถึงขอบเขตของราชอาณาจักรไทย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

---

[3] โกเมน ภัทรภิรมย์, "กฎหมายอาญามีข้อจำกัดที่เกี่ยวกับพื้นที่ที่ใช้บังคับ". อัยการ, 14,163 (ก.ย. 2534), หน้า 19-20.

ราชอาณาจักรไทย หมายถึง [4]

1. พื้นดิน ตามแนวเขตของเส้นพรมแดน ในภูมิศาสตร์ทั้งสี่ทิศ รวมทั้งเกาะต่าง ๆ ของไทยด้วย
2. พื้นน้ำ ซึ่งอยู่ในอาณาเขตของประเทศไทย เช่น แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ
3. พื้นทะเล ห่างฝั่งและเกาะของราชอาณาจักรออกไปไม่เกิน 12 ไมล์ [5]
4. พื้นอากาศเหนือเขตตามข้อ 1,2,3
5. เขตไหล่ทวีป[6] ที่เป็นสิทธิของประเทศไทย ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่ยอมรับนับถือกันทั่วไป และตามสนธิสัญญากับต่างประเทศด้วย

เมื่อพิจารณาจากความหมายของราชอาณาจักรไทยแล้วจะเห็นว่า ประเทศไทยมีอำนาจอธิปไตยโดยสมบูรณ์ในการบังคับใช้กฎหมาย แต่ในขณะเดียวกันการใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทะเลอาณาเขต รัฐชายฝั่งจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และข้อยกเว้นของหลักกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทะเลและหลักเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศด้วย[7] ในส่วนที่เกี่ยวกับกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทะเลประเทศ

---

[4] สุผานิต มั่นศุข, <u>กฎหมายระหว่างประเทศ แผนกคดีอาญา</u>. (กรุงเทพฯ : คณะนิติศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2523), หน้า 127

[5] ในเรื่องนี้ ประกาศพระบรมราชโองการ กำหนดความกว้างอาณาเขตของประเทศไทย ลงวันที่ 6 ตุลาคม 2509 กำหนดความกว้างทะเลอาณาเขตของประเทศไทย เป็นระยะ 12 ไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นฐานที่ใช้สำหรับวัดความกว้างของทะเลอาณาเขต เส้นฐานสำหรับวัดความกว้างของทะเลอาณาเขตนี้ ได้แก่ แนวน้ำลด แต่อาจมีวิธีวัดจากเส้นฐานตรงในท้องถิ่นที่แนวฝั่งทะเลเว้าแหว่งและตัดลึกเข้ามาหรือมีเกาะเป็นแนวตามฝั่งทะเลในบริเวณที่ใกล้เคียงติดต่อกัน โดยรัฐชายฝั่งต้องแสดงเส้น

[6] พระราชบัญญัติ ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล พ.ศ. 2530, มาตรา 4-6

[7] United Nation Convention Law of the sea 1982 Article 2

1. The sovereignty of a coastal State extends, beyond it's land territory and internal waters and, in the case of an archipelagic State, its archipelagic water, to an adjacent belt of sea, described as the territorial sea.

2.This sovereignty extends to the air space over the territorial sea as well as to its bed and subsoil.

3.The sovereignty over the territorial sea is exercised <u>subject to this Convention and to other rules of international law.</u>

ไทยได้ลงนามและให้สัตยาบัน[8] กับ “อนุสัญญากรุงเจนีวา ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1958” ซึ่งประกอบด้วยอนุสัญญารวม 4 ฉบับคือ

1. อนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง(Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone)

2. อนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง(Convention on the High Seas)

3.อนุสัญญาว่าด้วยการประมงและการอนุรักษ์ทรัพยากรมีชีวิตในทะเลหลวงและ (Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas)

4. อนุสัญญาว่าด้วยไหล่ทวีป(Convention on the Continental Shelf)

หลังจากนั้นได้มีการจัดทำอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วย กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งประเทศไทยได้ร่วมลงนามอนุสัญญานี้เมื่อ 10 ธ.ค. 2525 จวบจนปัจจุบันประเทศไทยก็ยังมิได้ให้สัตยาบัน (Ratification) กับอนุสัญญาฉบับนี้

จากเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้ประเทศไทยในฐานะรัฐหนึ่งของสังคมชาวโลกจำเป็นต้องเคารพกฎเกณฑ์และการปฏิบัติตามหลักการกฎหมายระหว่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในการบังคับใช้กฎหมายอาญาในทะเลอาณาเขตซึ่งโดยปกติเขตอำนาจศาลทางอาญาเหนือการกระทำความผิดบนเรือต่างชาติจะตกแก่รัฐเจ้าของสัญชาติของเรือนั้น ซึ่งเป็นไปตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐชายฝั่งไม่อาจใช้เขตอำนาจทางกฎหมายอาญาเพื่อจับกุมบุคคลใด หรือสอบสวนการกระทำความผิดอาญาใดซึ่งได้กระทำขึ้นบนเรือต่างชาติ ในขณะที่เรือนั้นใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งได้ เว้นแต่จะเข้าข้อยกเว้นตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วย ทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 ข้อ 19 (1)b หรือตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 27(1)b กล่าวคือ “ถ้าอาชญากรรมเป็นประเภทที่รบกวนความสงบสุขของรัฐชายฝั่ง หรือความสงบเรียบร้อยอันดีของทะเลอาณาเขต” รัฐชายฝั่งจึงสามารถดำเนินการทางอาญาได้ หลักการดังกล่าวเป็นเรื่องการกำหนดให้รัฐชายฝั่งใช้อำนาจอธิปไตยในทะเลอาณาเขตให้เป็นไปตามที่กฎหมายทะเลและหลักกฎหมายระหว่างประเทศได้บัญญัติไว้

[8] ราชกิจจานุเบกษา (แผนกฤษฎีกา) เล่ม 83 ตอนที่ 44, 20 พ.ค. 2512, หน้า 450

แต่ในขณะเดียวกันอธิปไตยของรัฐเหนือทะเลอาณาเขตนี้มีลักษณะแตกต่างกับอธิปไตยของรัฐที่มีอยู่เหนืออาณาเขตที่เป็นพื้นดินอยู่บ้าง กล่าวคือ การใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐเหนือทะเลอาณาเขตนี้จะต้องให้กลมกลืนและไม่ขัดต่อหลักเรื่องเสรีภาพแห่งทะเล (Freedom of the seas) ที่ให้รัฐทุกรัฐมีเสรีภาพในการใช้ทะเลและมีเสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation) ไปมาค้าขายติดต่อกัน เพราะการเดินเรือไปมาค้าขายติดต่อกันได้โดยเสรีเป็นประโยชน์ต่อประเทศต่างๆ โดยทั่วไปเป็นส่วนรวม หากรัฐชายฝั่งถือว่าทะเลอาณาเขตนั้นเป็นของตน รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยอย่างเด็ดขาดเคร่งครัดและไม่ยอมให้รัฐต่าง ๆ มีเสรีภาพในการเดินเรือก็จะทำให้เกิดความขัดแย้งในผลประโยชน์อย่างใหญ่หลวงได้

ดังนั้นเพื่อเป็นการประสานประโยชน์ระหว่างเสรีภาพในการเดินเรือและอำนาจอธิปไตยของรัฐ (Sovereignty) ตลอดจนความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง อำนาจของรัฐที่ใช้เหนือทะเลอาณาเขตของตนจึงถูกจำกัดลงบ้างรัฐชายฝั่งจำเป็นต้องให้มีการเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) ที่เรียกว่าเป็นการใช้สิทธิผ่านโดยสุจริต (Innocent Passage) โดยมีเงื่อนไขว่า การใช้สิทธิผ่านโดยสุจริตนั้นจะต้องไม่กระทำการอันใด เพื่อที่จะให้รัฐชายฝั่งได้รับความเสียหาย หรือได้กระทำการที่เป็นปฏิปักษ์ต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง

หากเรือเอกชนต่างชาติเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขตโดยไม่ก่อให้เกิดผลเสียหายและปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่รัฐชายฝั่งได้วางไว้เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการเดินเรือและเพื่อควบคุมมิให้การกระทำใดๆ ในทะเลอาณาเขตอันจะเป็นการคุกคามต่อผลประโยชน์ความมั่นคง และอธิปไตยของรัฐชายฝั่งแล้ว รัฐชายฝั่งก็ไม่สามารถใช้เขตอำนาจศาลทางอาญาเพื่อที่จับกุมบุคคลใด หรือสอบสวนการกระทำความผิดอาญาใดซึ่งได้กระทำขึ้นบนเรือต่างชาติในขณะที่เรือนั้นใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งได้ ทั้งนี้เป็นไปตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่ปรากฏอยู่ในกฎหมายทะเลดังกล่าว

แต่ถ้าหากการเดินเรือผ่านของเรือเอกชนต่างชาติเป็นการใช้สิทธิการผ่านโดยไม่สุจริต (Non Innocent Passage) โดยได้กระทำการที่เป็นปฏิปักษ์ต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่งโดยมีการปฏิบัติดังต่อไปนี้ [9]

[9] อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 19(2)

1. การคุกคาม หรือการใช้กำลังต่ออธิปไตย บูรณภาพแห่งดินแดน หรือเอกราชทางการเมืองของรัฐชายฝั่งหรือโดยลักษณะอื่นใดที่เป็นการละเมิดหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่ปรากฏในกฎบัตรสหประชาชาติ

2. การฝึกหรือการซ้อมไม่ว่าด้วยอาวุธชนิดใด ๆ

3. การกระทำการที่มุ่งรวบรวมข้อสนเทศที่เป็นการเสื่อมเสียต่อการป้องกันหรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง

4. การกระทำการที่โฆษณาชวนเชื่อที่มุ่งกระทบการป้องกัน หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง

5. การส่งอากาศยานขึ้นสู่อากาศ การให้อากาศยานลงสู่พื้น หรือการนำอากาศยานขึ้นมาบนเรือ

6. การส่งกลอุปกรณ์ทางทหารขึ้นสู่อากาศ การให้กลอุปกรณ์ทางทหารลงสู่พื้น หรือการนำกลอุปกรณ์ทางทหารขึ้นมาบนเรือ

7. การขนโภคภัณฑ์ เงินตรา หรือบุคคล ลงเรือหรือขึ้นจากเรือ ที่เป็นการขัดต่อกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ทางศุลกากร การคลัง การเข้าเมือง หรือการ สุขาภิบาลของรัฐชายฝั่ง

8. การกระทำโดยเจตนาและก่อให้เกิดภาวะมลพิษอย่างร้ายแรงอันเป็นการขัดต่ออนุสัญญานี้

9. การทำกิจกรรมการประมง

10. การดำเนินกิจกรรมวิจัยหรือสำรวจ

11. การกระทำที่มุ่งแทรกแซงระบบการสื่อสารหรือสิ่งอำนวยความสะดวกหรือสิ่งติดตั้งอื่นใดของรัฐชายฝั่ง

12.กิจกรรมอื่นใดซึ่งไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการผ่าน

รัฐชายฝั่ง (Coastal State) ย่อมได้รับความเสียหายจากการปฏิบัติหรือการกระทำดังกล่าวของเรือเอกชนต่างชาตินั้น รัฐชายฝั่งย่อมมีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายอาญากับการกระทำความผิดเหนือเรือเอกชนต่างชาติ ดังนั้นรัฐจึงควรบัญญัติกฎหมายว่าลักษณะการกระทำอันใดที่รัฐชายฝั่งห้ามมิให้กระทำ โดยดึงเอาลักษณะการกระทำตามที่กฎหมายทะเลบัญญัติไว้มาเป็นเงื่อนไขในการบัญญัติกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายอาญาโดยถือว่า การกระทำดังกล่าวเป็นอาชญากรรมประเภทที่รบกวนต่อความสงบสุขของประเทศไทยหรือความสงบเรียบร้อยของทะเลอาณาเขตแล้ว จากเหตุผลดังกล่าวก็จะส่งผลให้ประเทศไทยสามารถดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอาญากับการกระทำความผิดนั้นได้อันเป็นการเข้าหลักยกเว้นที่รัฐชายฝั่งสามารถมีอำนาจทางกฎหมายอาญาเพื่อจับกุมบุคคลใดหรือสอบสวนการกระทำความผิด

อาญาใดซึ่งได้กระทำขึ้นบนเรือต่างชาติ ในขณะที่เรือนั้นใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งได้ ตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายทะเลได้

ปัญหาที่พบในปัจจุบันอยู่ที่ว่าประเทศไทยมิได้มีการดำเนินการกำหนดคำนิยามหรือหลักเกณฑ์ หรือมีมาตรการใด ๆ ที่แสดงว่า"อาชญากรรมประเภทที่จะรบกวนความสงบสุขของรัฐชายฝั่งหรือความสงบเรียบร้อยของทะเลอาณาเขต" มีลักษณะเป็นอย่างไร จึงทำให้เจ้าพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่เกิดความไม่มั่นใจเพราะเกรงว่าไม่มีอำนาจที่จะบังคับใช้กฎหมายอาญาตามกรณีดังกล่าวได้ และเกรงว่าจะเป็นการทำลายความสัมพันธไมตรีต่อมิตรประเทศที่เรือนั้นมีสัญชาติตามธงที่แสดงอยู่

ในส่วนของระเบียบตำรวจเกี่ยวกับคดี[10] ก็เป็นเพียงการกำหนดแนวทางการปฏิบัติไว้ในระดับหนึ่งซึ่งยังไม่เป็นการเพียงพอแก่การปฏิบัติ และจากการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีตามกฎหมายระหว่างประเทศ ตลอดจนคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศอังกฤษ ก็มีลักษณะเป็นการผ่อนปรนในการบังคับใช้กฎหมายในกรณีที่เกิดการกระทำความผิดอาญาบนเรือ ทั้งนี้อาจจะเป็นเหตุผลมาจากข้อเท็จจริงบางอย่างหรือนโยบายทางการเมือง หรือทางการทูตของประเทศมหาอำนาจทางทะเลก็ได้

ดังนั้นสำหรับประเทศไทยจึงควรต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวข้างต้นด้วยกำหนดหลักเกณฑ์หรือวางมาตรการที่เด่นชัดและเตรียมการบัญญัติกฎหมายภายในเพื่อรองรับการที่ประเทศไทยจะให้สัตยาบันกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ทั้งนี้เพื่อให้เจ้าพนักงานได้ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอาญากับอาชญากรรมที่กระทำผิดภายในทะเลอาณาเขตได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

1.2. วัตถุประสงค์และขอบเขตของการศึกษา

1.เพื่อศึกษาปัญหาข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติและเกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายและนำมาปรับใช้ให้มีประโยชน์และประสิทธิผล

2. เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ในการเสนอกฎหมาย หรือวางมาตรการให้เจ้าพนักงานปฏิบัติหน้าที่ด้วยความมั่นใจยิ่งขึ้น

---

[10] ระเบียบตำรวจเกี่ยวกับคดี ลักษณะ 3 การจับกุม บทที่ 10 ข้อ 53

3.เพื่อวิเคราะห์ปัญหาข้อกฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายระหว่างประเทศตลอดจนคำพิพากษาที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาปรับปรุงและเสนอแนะต่อไป

1.3. สมมติฐาน

ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐชายฝั่ง (Coastal State) ไม่พึงใช้อำนาจทางอาญาเพื่อจับกุมบุคคลใดหรือดำเนินการสอบสวนการกระทำความผิดอาญาใด ๆ ซึ่งได้กระทำขึ้นเหนือเรือเอกชนต่างชาติขณะใช้สิทธิผ่านโดยสุจริต (Right of Innocent passage) ในทะเลอาณาเขต เว้นแต่อาชญากรรมนั้น (Crime) จะกระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของรัฐชายฝั่ง อนึ่ง ในฐานะที่ประเทศไทยเป็นรัฐชายฝั่ง ประเทศไทยควรกำหนดว่า “อาชญากรรม (Crime) ประเภทใด” เป็นอาชญากรรมที่กระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของประเทศไทย ทั้งนี้เพื่อเป็นแนวทางให้การปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานในส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเป็นไปอย่างถูกต้องและสร้างความมั่นใจยิ่งขึ้นในการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการปราบปรามอาชญากรรมต่อไป

1.4. ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตของการวิจัยในเรื่องนี้ จะเป็นการศึกษาถึงการบังคับใช้กฎหมายอาญาของไทยกับการกระทำความผิดอาญาเหนือเรือเอกชนต่างชาติขณะใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตโดยศึกษาถึงหลักเกณฑ์และข้อยกเว้นตามกฎหมายทะเลและหลักเกณฑ์อื่นๆของกฎหมายระหว่างประเทศในการใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐตามหลักดินแดน ตลอดจนหลักแนวคิดของกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งคำพิพากษา เพื่อที่จะเป็นประโยชน์ในการนำมาปรับปรุงกฎหมายของประเทศไทยและเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

1.5. ระเบียบวิธีการวิจัย

เป็นการวิจัยแบบเอกสาร โดยทำการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร ข้อมูล ตำรากฎหมาย บทความ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง กับตัวบทกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ คำพิพากษาศาลฎีกา และสิ่งตีพิมพ์ทั้งภาครัฐและเอกชน โดยเปรียบเทียบกับหลักกฎหมาย แนวความคิดของต่างประเทศ เฉพาะประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศสิงคโปรค์ ประเทศมาเลเซีย และประเทศอินโดนีเซีย

1.6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้ทราบถึงแนวความคิด ทฤษฎีและหลักกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายของประเทศไทย

2. ทำให้ทราบถึงแนวทางการปฏิบัติตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อนำมาเป็นมาตรการแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องและอุปสรรคต่าง ๆ ในการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานที่เกี่ยวข้อง

3. เพื่อประโยชน์ในการศึกษาค้นคว้าทางนิติศาสตร์และนำไปพัฒนากฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

หลักเกณฑ์และแนวความคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายในทะเลอาณาเขต

ในการบังคับใช้กฎหมายในทะเลอาณาเขตซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของราชอาณาจักรและรัฐชายฝั่งสามารถมีอำนาจอธิปไตยในการบังคับใช้กฎหมายโดยสมบูรณ์ แต่ในขณะเดียวกันรัฐชายฝั่งก็ต้องยอมให้เรือต่างชาติใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต ในส่วนนี้จะเป็นการศึกษาถึงแนวความคิดเรื่องเสรีภาพในการใช้ท้องทะเลและอำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทะเลอาณาเขต

2.1. แนวความคิดเรื่องเสรีภาพในการใช้ท้องทะเล (Freedom of the Seas)

แนวความคิดเรื่องเสรีภาพในการใช้ท้องทะเล (Freedom of the Seas) ตามกฎหมายระหว่างประเทศถือว่าทะเลเป็นสาธารณสมบัติที่จะต้องเปิดเสรีให้แก่ทุกชาติไม่มีรัฐใดจะอ้างสิทธิ์ได้ว่า ส่วนหนึ่งส่วนใดของทะเลอยู่ภายใต้อธิปไตยของตน ท้องทะเลนั้นถือเป็นเส้นทางการเดินเรือในการค้าขายเหนือติดต่อคมนาคมระหว่างกันของนานาประเทศ ชาติต่าง ๆ มีสิทธิในการใช้ประโยชน์ในการเดินเรือในทุกแห่งในบริเวณพื้นน้ำของโลก มีสิทธิในการแสวงหาทรัพยากรประเภทอื่น ๆ รัฐทุกรัฐไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่งหรือไม่ก็ตามย่อมมีเสรีภาพในการใช้ท้องทะเล (Freedom of the Seas) ซึ่งแนวความคิดดังกล่าวสืบเนื่องมาจาก นักนิติศาสตร์ชาวเนเธอแลนด์ ชื่อ Hugo Grotius ได้เขียนหนังสือชื่อ “Mare Liberum (Liberal sea) โดยอ้างว่า “ท้องทะเลนั้น ถือเป็นเส้นทางในการค้าขายของนานาประเทศ”

ดังนั้น รัฐใดรัฐหนึ่งจึงไม่สามารถอาจจะยึดถือเป็นของตนได้[1] อันเป็นการกล่าวโดยหลักทั่วๆไปว่า ไม่มีชาติใดที่จะมีสิทธิเหนือทะเลอย่างเด็ดขาดเหมือนกับที่ชาตินั้นมีอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนตน จึงเป็นการยืนยันถึงหลักเสรีภาพในการใช้ท้องทะเล ว่าทะเลนั้นเป็นเสรีแก่ทุกๆคน ชาติใดจะอ้างอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลแล้วกีดกั้นมิให้ชาติอื่นเข้ามาใช้ทะเลในบริเวณนั้นๆมิได้และได้ยืนยันว่ารัฐซึ่งมีอำนาจอธิปไตยย่อมมีอำนาจและสิทธิในการเดินเรือไปทั่วทุกแห่งหนในบริเวณพื้นน้ำของโลก อย่างไรก็ตาม Grotius ก็มิได้เคร่งครัดหลักการดังกล่าวมากจนกระทั่งห้ามรัฐชายฝั่ง(Coastal States)ใช้สิทธิเหนือทะเลที่ติดชายฝั่งและยอมรับว่ารัฐชายฝั่ง (Coastal States) มีอำนาจที่จะมีทะเลอาณาเขตได้ ส่วนทะเลที่ Grotius ต้องการเปิด

---

[1] จุมพต สายสุนทร, ย่อหลักกฎหมายระหว่างประเทศ ว่าด้วยทะเล (กรุงเทพฯ : นิติธรรม, 2534), หน้า 1-2.

เสรีแก่ทุกๆคนนั้น หมายถึงทะเลที่ห่างจากรัฐชายฝั่งหรืออาจกล่าวได้ว่าน่าจะเป็นทะเลหลวง (High-Sea) ในปัจจุบัน[2]

จากลักษณะดังกล่าวเสรีภาพในการใช้ท้องทะเล ได้ปรากฏอยู่ใน อนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 ข้อ 2 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเนื้อหาของแนวความคิดเรื่องเสรีภาพในการใช้ท้องทะเล (Freedom of the Seas) ได้บัญญัติว่า “ทะเลหลวงเปิดเสรีแก่ชาติทุกชาติรัฐใด ๆ ไม่อาจอ้างว่าส่วนหนึ่งส่วนในของทะเลหลวงตกอยู่ภายในอำนาจอธิปไตยของตน การใช้เสรีภาพในทะเลหลวงจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขตามบทบัญญัติในมาตรานี้ หรือตามกฎอื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศในระหว่างสิ่งอื่น ๆ (Inter alia) เสรีภาพในทะเลหลวงจะประกอบไปด้วยสิ่งเหล่านี้เพื่อประโยชน์ของรัฐชายฝั่งและรัฐที่ไม่อยู่ติดกับชายฝั่ง คือ

1. เสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation)
2. เสรีภาพในการประมง (Freedom of Fishing)
3. เสรีภาพในการวางสายเคเบิลหรือท่อใต้น้ำต่าง ๆ(Freedom of Lay submarine cables and pipelines)
4. เสรีภาพในการบินเหนือทะเลหลวง(Freedom of over flight)

รัฐต่าง ๆ จะใช้เสรีภาพทั้งหมดที่กล่าวนี้ ตลอดจนเสรีภาพอื่น ๆ ที่ยอมรับโดยหลักทั่วไปของกฎหมายระหว่างประเทศอย่างมีเหตุผล ทั้งนี้จะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของรัฐอื่น ๆที่จะใช้เสรีภาพในทะเลหลวงได้”

เป็นที่น่าสังเกตว่าตามความเป็นจริงแล้ว เสรีภาพในทะเลหลวงที่มาตรา 2 กล่าวถึงนั้นเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ (Customary International Law) อยู่ในตัวแล้วเพราะประเทศทั้งหลายได้ใช้เสรีภาพนี้มานานก่อนมีการทำอนุสัญญา ว่าด้วยกฎหมายทะเลขึ้นมาเสียอีก ในส่วนนี้จะเห็นได้ว่าเสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation) นับว่าเป็นเสรีภาพในการใช้ท้องทะเลประการหนึ่ง (Freedom of Seas) แต่ในขณะเดียวกันรัฐชายฝั่งก็สามารถมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลที่ประชิดกับชายฝั่ง ที่เรียกว่า ทะเลอาณาเขต ทั้งนี้เพื่อเป็นการกำหนดดินแดนส่วนหนึ่ง อันเป็นการป้องกันให้รอดพ้นจากการถูกรุกราน หรือถูกโจมตีจากเรือต่างชาติที่จะเข้ามาทางทะเล

---

[2] อำนาจ วงศ์บัณฑิต, “หลัก Freedom of the Seas ขัดกับหลัก Common Heritage of Mankine หรือไม่” ว.นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 15 ,1 (มีนาคม 2528) : หน้า 135.

2.2. หลักเสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation)

หลักเสรีภาพในการเดินเรือถือกำเนิดมาจากแนวความคิดเรื่องเสรีภาพในการใช้ท้องทะเลตามหลักกฎหมายทะเลเปิดซึ่งเป็นกฎหมายจารีตประเพณีและได้ออกเป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรในอนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ดังปรากฏใน ข้อ 2 ถึงข้อ 6 ได้กำหนดถึงเสรีภาพในการใช้ท้องทะเลหลวงซึ่งประกอบด้วยเสรีภาพในการเดินเรือ ดังต่อไปนี้

1. ทะเลหลวงเปิดให้แก่รัฐทั้งปวง ไม่มีรัฐใดอาจอ้างสิทธิที่จะทำให้ส่วนใดส่วนหนึ่งของทะเลหลวงตกอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของตนได้ เสรีภาพแห่งทะเลหลวงจะใช้ได้ภายใต้เงื่อนไขที่วางไว้ ในสัญญาและกฎเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ

2. เสรีภาพแห่งทะเลหลวงสำหรับรัฐชายฝั่งและรัฐไร้ชายฝั่ง ประกอบด้วย

- เสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation)
- เสรีภาพในการประมง (Freedom of Fishing)
- เสรีภาพในการวางสายเคเบิลหรือท่อใต้น้ำต่าง ๆ(Freedom of Lay submarine cables and pipelines)
- เสรีภาพในการบินเหนือทะเลหลวง(Freedom of over flight)

3. รัฐไร้ชายฝั่งมีเสรีภาพแห่งทะเลหลวงเท่าเทียมกับรัฐชายฝั่งในการออกสู่ทะเล ได้โดยเสรีด้วยความตกลงระหว่างรัฐที่ตั้งอยู่ระหว่างทะเลกับรัฐไร้ชายฝั่งตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา

4. รัฐทุกรัฐมีสิทธิที่จะเดินเรือโดยชักธงของตนในทะเลหลวง[3]

เมื่อพิจารณาอนุสัญญากรุงเจนีวา ว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ข้อ 2-6 เห็นได้ว่า เสรีภาพในการเดินเรือในทะเลหลวงของรัฐทั้งปวงนั้น เป็นเสรีภาพในการเดินเรือตามกฎหมายจารีตประเพณี คือไม่มีรัฐใดอ้างสิทธิที่จะทำให้ส่วนใดส่วนหนึ่งของทะเลหลวงตกอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตย (Sovereignty) และทุกรัฐไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ชายฝั่งมีเสรีภาพในการเดินเรือและเสรีภาพอื่น ๆ อย่างเท่าเทียมกันทุกรัฐอย่างไรก็ตาม เสรีภาพในการเดินเรือในทะเลหลวงตามอนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ย่อมมีข้อจำกัดเช่นเดียวกับเสรีภาพในการเดินเรือในทะเลหลวงตามกฎหมายจารีตประเพณี เพราะเสรีภาพในการเดินเรือใน

---

[3] อนุสัญญากรุงเจนีวา ว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958, ข้อ 2-6

ทะเลหลวงตามกฎหมายจารีตประเพณี ได้นำมาบัญญัติเป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรดังที่ปรากฏในอนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 แล้วซึ่งข้อกำกัดของเสรีภาพในการเดินเรือได้กำหนดเอาไว้ว่า"...เสรีภาพแห่งทะเลหลวงจะใช้ได้ภายใต้เงื่อนไขที่วางไว้ในอนุสัญญาและกฎเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ..." จึงได้แยกพิจารณาข้อกำกัดของเสรีภาพในการเดินเรือดังต่อไปนี้

กล่าวคือ ข้อกำกัดของเสรีภาพในการเดินเรือ ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958

ในทะเลหลวงนั้น การเดินเรือของรัฐทั้งปวงมีเสรีภาพในการเดินเรือแต่เสรีภาพในการเดินเรืออาจถูกกำกัดได้ในกรณีดังต่อไปนี้

1. สิทธิในการตรวจเยี่ยมเรือ (Right of Visit)

ตามอนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เอาไว้ว่า

1.1. เว้นแต่กรณีที่กระทำการอันเป็นการแทรกสอดสืบเนื่องมาจากอำนาจซึ่งได้ให้ไว้ในสนธิสัญญา เรือรบซึ่งพบเรือสินค้าต่างชาติในทะเลหลวงไม่มีเหตุผลอันใดที่จะตรวจเรือสินค้านั้น เว้นแต่เหตุผลอันควรให้สงสัยว่า

- เรือนั้นกระทำการเป็นโจรสลัด หรือ
- เรือนั้นกระทำการค้าทาส หรือ
- แม้ว่าจะชักธงต่างชาติหรือไม่ยินยอมที่จะแสดงธงของตน เรือนั้นตามความเป็นจริงแล้วเรือนั้นมีสัญชาติเดียวกับเรือรบ

1.2. เรือรบอาจดำเนินการตรวจสอบสิทธิในการชักธงของเรือนั้น เพื่อวัตถุประสงค์นี้ เรือรบอาจส่งเรือเล็กในบังคับบัญชาของนายทหารเรือไปยังเรือที่ต้องสงสัยนั้นโดยการตรวจดูเอกสารหรือกระทำการอย่างอื่นที่สามารถกระทำได้

1.3. ถ้าข้อสงสัยปรากฏว่าไม่มีมูล และหากว่าเรือซึ่งตรวจนั้นมิได้กระทำการใด ๆ ซึ่งเป็นที่สงสัย เรือนั้นควรได้รับการทดแทนสำหรับความเสียหายใด ๆ [4]

[4] อนุสัญญากรุงเจนีวา ว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958, ข้อ 22

2. สิทธิในการไล่ติดตาม (Hot Pursuit)

การไล่ติดตามเรือต่างชาติอาจกระทำได้ต่อเมื่อเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐชายฝั่งมีเหตุผลอันสมควรที่จะเชื่อว่า เรือนั้นได้ละเมิดกฎหมายและข้อบังคับของรัฐนั้น การไล่ติดตามจะต้องเริ่มต้นตั้งแต่เรือต่างชาติหรือเรือลำเล็กของเรือต่างชาติอยู่ภายในน่านน้ำภายในทะเลอาณาเขตหรือเขตต่อเนื่อง และการไล่ติดตามมิได้ขาดระยะลง โดยไม่จำเป็นว่า ขณะเรือต่างชาติอยู่ภายในทะเลอาณาเขตหรือเขตต่อเนื่องแล้วได้รับคำสั่งให้หยุด เรือที่ออกคำสั่งต้องอยู่ภายในทะเลอาณาเขตหรือเขตต่อเนื่องเช่นเดียวกัน ถ้าเรือต่างชาติอยู่ภายในเขตต่อเนื่องดังที่นิยามไว้ในข้อ 24 แห่งอนุสัญญาว้าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958

การไล่ติดตามอาจกระทำได้ก็ต่อเมื่อได้มีการละเมิดสิทธิ์ซึ่งเขตต่อเนื่องได้ถูกจัดตั้งขึ้นสำหรับคุ้มครองเท่านั้น อนึ่ง การไล่ติดตามต้องสิ้นสุดลงทันทีที่เรือซึ่งถูกติดตามเข้าสู่ทะเลอาณาเขตของประเทศอื่นหรือรัฐที่สาม

การไล่ติดตามจะไม่ถือว่าได้เริ่มต้นแล้ว นอกจากเรือที่ติดตามจะได้ทำให้เป็นที่พอใจโดยวิธีที่พึงปฏิบัติ ได้ เช่น เรือที่ถูกติดตามนั้น หรือเรือเล็กลำใดลำหนึ่งของเรือนั้น หรือเรืออย่างอื่น ซึ่งทำงานร่วมกันและใช้เรือที่ถูกติดตามเป็นเรือพี่เลี้ยงอยู่ภายในขอบเขตของทะเลอาณาเขต หรือภายในเขตต่อเนื่องแล้วแต่กรณี การติดตามอาจเริ่มต้นได้ต่อเมื่อให้สัญญาณให้หยุดที่เห็นได้ด้วยตาหรือฟังได้ด้วยหูในระยะห่างที่เรือต่างชาติสามารถเห็นหรือได้ยินสัญญาณให้หยุดได้เท่านั้นสิทธิในการไล่ติดตามอาจใช้ได้เฉพาะเรือรบหรืออากาศยานทหาร หรือเรือหรืออากาศยานอื่นในราชการของรัฐบาล ซึ่งได้รับมอบอำนาจเป็นพิเศษเพื่อการนั้นเท่านั้น [5]

3. ข้อจำกัดเสรีภาพในการเดินเรือตามกฎเกณฑ์อื่นๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ

การเดินเรือในทะเลหลวงต้องคำนึงถึงเสรีภาพในทะเลหลวงของรัฐอื่น ๆ ด้วย มิใช่ว่าเดินเรือหรือกระทำการอื่นใดที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายแห่งรัฐอื่น ๆ หรือทำให้รัฐอื่น ๆ ไม่อาจอุปโภคเสรีภาพแห่งทะเลหลวงตามที่อนุสัญญาว่าด้วนทะเลหลวง ค.ศ. 1958 กำหนดไว้ 4 ประการได้ การอุปโภคเสรีภาพแห่งทะเลหลวงของรัฐใดก็ตามจำต้องคำนึงถึงประโยชน์

---

[5] เรื่องเดียวกัน, ข้a. 23

ของรัฐอื่น ๆ ด้วย ซึ่งเป็นไปตามกฎเกณฑ์อื่นของกฎหมายระหว่างประเทศ คือ หลักแห่งการถ้อยทีถ้อยปฏิบัติ (Reciprocal)[6]

กล่าวคือรัฐต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่ง (Coastal States) หรือรัฐไร้ชายฝั่ง (Land locked States) ย่อมมีเสรีภาพในการเดินเรือในท้องทะเล โดยรัฐจะเป็นผู้กำหนดให้สัญชาติแก่เรือที่จะใช้ธงของตนหรือที่จดทะเบียนในรัฐของตน เรือที่มีสัญชาติของรัฐใดจะได้รับความคุ้มครองและอยู่ภายใต้อำนาจของรัฐนั้น ๆ และเรือจะต้องมีเพียงสัญชาติเดียวเว้นแต่จะมีการตกลงไว้อย่างชัดแจ้งในสนธิสัญญาหรืออนุสัญญาการที่เรือชักธงของรัฐสองรัฐหรือมากกว่านั้นขึ้นไปเพื่อความสะดวกประการใดก็ดี เรือนั้น ๆ จะอ้างความคุ้มครองจากรัฐใด ๆ มิได้ และจะถือว่าเป็นเรือที่ไร้สัญชาติ เรือที่ไร้สัญชาติย่อมถูกตรวจค้นโดยเรือรบของรัฐอื่นได้

แต่ถึงอย่างไรก็ดีหลักเสรีภาพแห่งท้องทะเลที่ทำให้เกิดหลักเสรีภาพในการเดินเรือ ก็จำต้องพบกับอุปสรรคหรือสิ่งกีดขวางสำคัญคือ หลักการคุ้มกัน หรือ Principle of Protection ซึ่งหลักนี้ได้กลายมาเป็นที่มาของทะเลอาณาเขต (Territorial Seas) อันเป็นผลให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลบริเวณที่ประชิดชายฝั่งเพื่อวัตถุประสงค์พิเศษบางเรื่อง ทั้งนี้ก็เพื่อป้องกันรักษาดินแดนของรัฐ ความมั่นคงและความปลอดภัยของรัฐชายฝั่งเป็นสำคัญ รวมทั้งเพื่อประโยชน์ในการทางการประมงและการศุลกากรด้วย

2.3. แนวความคิดเรื่องทะเลอาณาเขตและอำนาจรัฐชายฝั่งเหนือทะเลอาณาเขต

แนวความคิดเกี่ยวกับรัฐชายฝั่ง (Coastal States) มีอำนาจเหนืออาณาเขตทางทะเลสืบเนื่องมาจากแนวคิดที่ขัดแย้งของสองฝ่าย คือ ระหว่างแนวความคิดทะเลปิด (Mare Clausum) เห็นว่าทะเลเป็นสิ่งที่มีเจ้าของแม้จะไม่ทั้งหมดก็บางส่วน คือส่วนที่ติดกับชายฝั่งของตนและส่วนที่ตนมีอำนาจครอบครองและใช้สอย ส่วนฝ่ายทะเลเสรี (Mare Liberum) เห็นว่าทะเลเป็นที่สาธารณจึงเปิดโอกาสให้เสรีภาพจะเป็นการเดินเรือการบินผ่านหรือการแสวงประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติก็ตาม หากรัฐที่มีชายฝั่งทะเลจะมีสิทธิเป็นเจ้าของได้บ้างก็แต่ในบริเวณใกล้ฝั่ง ที่เรียกว่าทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) จึงเป็นการประสานประโยชน์ทั้ง

---

[6] สุจิตร์ ทรัพย์อดิเรก, “เสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ : กรณีศึกษาของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน” (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537), หน้า 20.

สองแนวความคิด กล่าวคือ ประเทศต่าง ๆ ก็ยังสามารถมีเสรีภาพในการใช้แห่งท้องทะเลในการเดินเรือและในขณะเดียวกันรัฐชายฝั่งก็สามารถมีอำนาจอธิปไตย (Sovereignty) เหนือทะเลที่ประชิดกับชายฝั่ง ที่เรียกว่า ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea)[7]

2.3.1. หลักการคุ้มกัน (Principle of Protection)

การที่กำหนดว่า รัฐมีอำนาจหรืออธิปไตยเหนือทะเลส่วนที่ติดต่อกับชายฝั่งนั้น เป็นหลักการที่แต่ละรัฐกำหนดขึ้นเพื่อป้องกันตัวเองอันเป็นผลเนื่องจากสิทธิในการรักษาตัวให้พ้นจากการถูกรุกรานหรือถูกโจมตีจากรัฐต่างประเทศที่จะเข้ามาทางทะเล หรือเพื่อเป็นการวางแนวป้องกันภัยจากพวกโจรสลัดซึ่งมีชุกชุมในสมัยโบราณ เพราะเมื่อถือว่ารัฐมีอำนาจหรืออธิปไตยชายฝั่ง รัฐชายฝั่งย่อมมีอำนาจข้อบังคับหรือดำเนินการใดที่เห็นว่าจำเป็นในการป้องกันตนเองให้พ้นจากการรุกราน ด้วยการจัดการป้องกันตัวไว้ก่อน เช่น จัดสร้างป้อมปืนชายฝั่ง จัดให้มีการตรวจตราในบริเวณทะเลอาณาเขตเพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำใดๆ ของรัฐอื่นที่จะก่อให้เกิดความปลอดภัย หรือกระทบกระเทือนต่อความเป็นอยู่ของรัฐ

นอกจากนี้พลมืองของรัฐชายฝั่งจำต้องใช้ทรัพยากรซึ่งเกิดในท้องทะเลเป็นเครื่องเลี้ยงชีพ ฉะนั้น การที่ยอมให้รัฐมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลชายฝั่ง จึงทำให้รัฐสามารถวางข้อกำหนดและข้อห้ามเกี่ยวกับเรื่องการประมง การค้นหาทรัพยากรธรรมชาติในเขตทะเลชายฝั่ง การค้าชายฝั่ง (Cabotage) การเดินเรือชายฝั่ง และกิจการอื่นๆ ซึ่งอาจส่งผลกระทบกระเทือนต่อผลประโยชน์และความเป็นอยู่ของรัฐได้ เมื่อรัฐมีอำนาจวางข้อกำหนดหรือข้อห้ามเกี่ยวกับการเดินเรือ หรือใช้สอยทะเลชายฝั่งดังกล่าวแล้ว ถ้ามีการปฏิบัติฝ่าฝืนต่อข้อกำหนดหรือข้อห้ามที่รัฐได้วางไว้ตลอดจนเมื่อเกิดมีข้อพิพาทใดๆ เกิดขึ้นภายในเขตทะเลชายฝั่งที่อยู่ภายในเขตอำนาจหรืออธิปไตยของรัฐชายฝั่ง ศาลของรัฐชายฝั่งนั้นก็ย่อมมีอำนาจพิจารณาพิพากษาหรือชี้ขาดตัดสินข้อพิพาทเหล่านั้นได้โดยเต็มที่ [8]

---

[7] อรุณ ภาณุพงษ์,. อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเลกับมิติด้านการทหาร. เอกสารประกอบการประชุมทางวิชาการนายทหารเหล่าพระธรรมนูญกองทัพเรือ ครั้งที่ 9 อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วย กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 และ ปัญหาเกี่ยวกับที่ดินของทร. การดูแลรักษาและการใช้ประโยชน์ 17 มีนาคม 2538, (กองพระธรรมนูญ กรมสารบรรณทหารเรือ., 2538), หน้า 4.

[8] กมล สนธิเกษตริน, “อธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทะเลอาณาเขต” (วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2505). หน้า 7-8.

2.3.2. ความหมายและขอบเขตทะเลอาณาเขต

ทะเลอาณาเขต หมายถึง อาณาเขตทางทะเลหรือน่านน้ำของรัฐชายฝั่งซึ่งอยู่ถัดออกไปจากฝั่งทะเล หรือถัดออกไปจากน่านน้ำภายใน ในกรณีที่รัฐชายฝั่งนั้นมีน่านน้ำภายใน ทั้งนี้ น่านน้ำอาณาเขตจะมีความกว้าง วัดจากเส้นฐานออกไปในทะเลได้ไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล[9] อันที่จริงแล้วในเรื่องความกว้างของทะเลอาณาเขต ได้ถูกกำหนดไว้ที่ 3 ไมล์ทะเล มาเป็นระยะเวลายาวนานซึ่งนับว่าเป็นการเริ่มต้นของการกำหนดให้มีทะเลอาณาเขตขึ้นเป็นครั้งแรกโดยไม่ปรากฏว่ามีหลักฐานยืนยันว่ารัฐชายฝั่งเริ่มยึดหลักเกณฑ์การกำหนดทะเลอาณาเขต 3 ไมล์ ตั้งแต่เมื่อใด แต่ก็เชื่อได้ว่าการกำหนดขอบเขตนั้น เพื่อความมุ่งหมายในเรื่องการรักษาความมั่นคง ปลอดภัย จากการรุกรานทางเรือและการดำเนินการเกี่ยวกับการใช้อำนาจศาล โดยน่าจะไม่มีความเกี่ยวข้องกับทางเศรษฐกิจแต่อย่างใด[10]

ต่อมา ในสมัยศตวรรษที่ 18 ซึ่ง Bynkershock ตั้งทฤษฎีในหนังสือ De dominio maris ใน ค.ศ. 1702 โดยถือเป็นระยะที่ปลอดภัยจากกระสุนปืนใหญ่ในสมัยนั้น ดังนั้น จึงเป็นเหตุผลของความมั่นคงเป็นหลัก และความกว้างดังกล่าวก็ได้รับการยอมรับในทางปฏิบัติจากประเทศต่าง ๆ จำนวนมาก และยังสอดคล้องกับผลประโยชน์ของประเทศมหาอำนาจทางทะเลอีกด้วย แม้จะมีบางรัฐที่กำหนดความกว้างไว้กว่า 3 ไมล์ทะเลบ้างก็ตาม

ดังนั้นด้วยเหตุนี้ทำให้มีความพยายามหลายครั้งที่จะกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตให้เป็นสากล ซึ่งในที่สุดที่ประชุมของสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ครั้งที่ 3 ของ อนุสัญญา ค.ศ. 1982 ได้ให้รัฐมีสิทธิกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตได้ไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันความกว้างของทะเลอาณาเขตของรัฐทั่งหลายก็ยังปราศจากความเป็นเอกภาพในทางปฏิบัติ เนื่องจากยังมีรัฐอีกจำนวนมากที่ยังมิได้เป็นภาคีในอนุสัญญานี้ อีกทั้งด้วยเหตุผลในทางภูมิศาสตร์จึงทำให้รัฐบางรัฐมิอาจมีทะเลอาณาเขตได้กว้างถึง 12 ไมล์ทะเล แต่สำหรับประเทศไทยแล้วในฐานะรัฐชายฝั่งก็มีพระบรมราชโองการประกาศความกว้างของทะเลอาณาเขตของประเทศไทยไว้ 12 ไมล์ทะเล เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2509

---

[9] อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยทะเล ค.ศ. 1982, ข้อ 3 รัฐทุกรัฐมีสิทธิกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตของตนได้จนถึงขอบเขตหนึ่งซึ่งไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นฐานที่กำหนดขึ้นตามอนุสัญญา นี้

[10] ถนอม เจริญลาภ,นาวาตรี, อาณาเขตทางทะเลของประเทศไทย เอกสารวิจัย (โรงเรียนเสนาธิการทหารเรือ, 2516). หน้า 1.

แต่ก่อนหน้านี้แม้ไม่มีประกาศเป็นทางการให้ถือความกว้าง 3 ไมล์ทะเล ประเทศไทยก็คงถือปฏิบัติตามกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศในขณะนั่นเอง [11]

2.4. สถานะทางกฎหมายของทะเลอาณาเขต (Legal Status of the Territorial Seas)

สถานะทางกฎหมายของทะเลอาณาเขต รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยภายในทะเลอาณาเขตของตนตามข้อ 2 ของภาค 2 ของอนุสัญญา สหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ดังนี้

1. อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งขยายต่อออกไปจากอาณาเขตของพื้นดินและน่านน้ำภายในของตน และในกรณีของรัฐหมู่เกาะจากน่านน้ำหมู่เกาะของตน จนถึงแนวทะเลประชิดชายฝั่งของตน ซึ่งเรียกว่าทะเลอาณาเขต

2. อำนาจอธิปไตยนั้นขยายขึ้นไปถึงห้วงอากาศเหนือทะเลอาณาเขต ตลอดจนพื้นดินท้องทะเลและดินใต้ผิวดินของทะเลอาณาเขต

โดยที่รัฐมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขต รัฐจึงย่อมมีสิทธิที่จะกระทำการใด หรือดำเนินมาตรการใด ๆ ที่รัฐนั้นเห็นว่าจำเป็นเพื่อประโยชน์แห่งความเป็นอยู่ของรัฐเหนือทะเลชายฝั่งนั้นได้เต็มที่ สิทธิและอำนาจในการปกครองและควบคุมทะเลชายฝั่งหรือทะเลอาณาเขตของรัฐ เกิดขึ้นเนื่องจากการที่รัฐมีอำนาจอธิปไตย ในเวลาเดียวกันรัฐก็ต้องมีหน้าที่ที่เกิดขึ้นจากการที่มีอธิปไตยเหนือทะเลส่วนนี้เช่นเดียวกับสิทธิดังกล่าวเช่นเดียวกัน

2.5. สิทธิของรัฐชายฝั่งเหนือทะเลอาณาเขตในยามสงบอาจจำแนกออกได้เป็นประการต่าง ๆ คือ[12]

1. สิทธิเหนือเรือรบและเรือสินค้าต่างประเทศ
2. สิทธิในการวางข้อกำหนดและดำเนินมาตรการในทางตำรวจ

---

[11] จาตุรนต์ ถิระวัฒน์, อาณาเขตทางทะเลของประเทศไทย ปัญหากฎหมายในทางปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านและประชาคมระหว่างประเทศ, (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541), หน้า 19

[12] กมล สนธิเกษตริน, “อธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทะเลอาณาเขต” (วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2505), หน้า 73-74.

3. สิทธิในการวางข้อกำหนดและดำเนินการเกี่ยวกับการเงินและศุลกากร
4. สิทธิในการทำการค้าชายฝั่ง การประมง และการแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล
5. สิทธิในการวางข้อกำหนดเกี่ยวกับการเดินเรือในทะเลอาณาเขตและแบบพิธีในการเดินเรือ
6. สิทธิในการกำหนดเขตในทางการทหารและการดำเนินการป้องกันประเทศ และ
7. สิทธิในการกักเรือสินค้าในทะเลอาณาเขต (Embargo)

2.5.1. สิทธิเหนือเรือรบและเรือสินค้าต่างประเทศ

ก. เรือรบ

1. รัฐชายฝั่งอาจห้ามมิให้เรือรบซึ่งรวมทั้งเรือดำน้ำของต่างประเทศเข้ามาในทะเลอาณาเขต หรือยอมให้เข้ามาในทะเลอาณาเขตได้ในจำนวนจำกัดตามที่รัฐชายฝั่งจะได้กำหนดหรืออนุญาตให้ได้ เว้นแต่จะมีข้อตกลงระหว่างประเทศเป็นกรณีพิเศษ หรือข้อตกลงระหว่างรัฐเจ้าของเรือรบนั้นกับรัฐชายฝั่ง กำหนดห้ามมิให้รัฐชายฝั่งวางข้อห้ามมิให้เรือรบของรัฐอื่นเข้าไปยังท่าเรือท่าใดท่าหนึ่ง หรือทะเลอาณาเขตตอนใดตอนหนึ่งไว้เป็นอย่างอื่น หรือว่าทะเลตอนนั้นเป็นทางเดินเรือระหว่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อผลประโยชน์ในการป้องกันตัวของรัฐนั้นเองและเรือรบที่ได้รับอนุญาตให้เข้าไปในทะเลอาณาเขตนั้น ขณะที่อยู่ในทะเลอาณาเขตจะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติและข้อบังคับของรัฐเจ้าของฝั่ง เช่น ห้ามการหยั่งน้ำ เพราะการกระทำเช่นนี้ ของเรือรบต่างประเทศย่อมมีลักษณะพิรุธว่าเป็นการกระทำเพื่อการทหาร ห้ามปล่อยเครื่องบินขึ้นจากเรืออันจะเป็นการพิรุธสำหรับยามรักษาฝั่งนั้น สำหรับเรือดำน้ำจะต้องโผล่ขึ้นมาบนผิวน้ำ แต่การใช้เครื่องรับส่งวิทยุเรือรบนั้นย่อมทำได้ภายในขอบเขตที่ไม่เป็นการกระทบกระเทือนต่อความปลอดภัยของรัฐเจ้าของฝั่ง นอกจากนี้เรือรบต่างประเทศที่เข้าไปอยู่ในทะเลอาณาเขต เช่นนี้จะต้องเคารพต่อกฎเกณฑ์และพิธีการต่าง ๆ ที่ใช้ปฏิบัติในทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นหลักปฏิบัติสากลหรือเป็นหลักปฏิบัติที่รัฐชายฝั่งกำหนดไว้

2. ถ้าเรือรบต่างประเทศทำการละเมิดบทบัญญัติและข้อบังคับต่าง ๆ ดังกล่าว รัฐเจ้าของฝั่งอาจบังคับให้เรือรบนั้น ออกไปจากทะเลอาณาเขตได้ถ้าได้ชี้แจงให้ผู้บังคับการเรือทราบถึงการละเมิดแล้ว และผู้บังคับการเรือไม่ทำตาม แต่รัฐเจ้าของฝั่งจะดำเนินการปราบปรามลงโทษไม่ได้

3. สำหรับความผิดทางอาญาที่เกิดขึ้นบนเรือรบของต่างประเทศขณะอยู่ในทะเลอาณาเขต ย่อมอยู่ในอำนาจของรัฐเจ้าของเรือรบนั้น แต่ถ้าผู้กระทำผิดนั้นมิใช่ทหารประจำเรือรบหรือลูกเรือรบนั้น ผู้บังคับการเรืออาจมอบผู้ต้องหานั้นให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐชายฝั่งดำเนินคดีแก่บุคคลนั้น ในความผิดที่กล่าวหาตามกฎหมายของรัฐชายฝั่งนั้นได้ แต่รัฐชายฝั่งไม่มีสิทธิจะบังคับให้ผู้บังคับการเรือว่าจะต้องส่งคดีนั้นให้ตนพิจารณา

อย่างไรก็ตาม ถ้าในการกระทำความผิดทางอาญานั้นทั้งผู้ต้องหาและผู้เสียหายเป็นพลเมืองของรัฐชายฝั่งนั้นทั้งคู่ เป็นหน้าที่ของผู้บังคับการเรือจะต้องมอบคดีนั้นให้เจ้าหน้าที่ของรัฐชายฝั่งดำเนินการตามกฎหมายของรัฐชายฝั่งนั้น

ข. เรือสินค้า

1. เรือสินค้าต่างประเทศเมื่ออยู่ในทะเลอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่งจะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติและข้อบังคับต่าง ๆ ของรัฐเจ้าของฝั่งทั้งสิ้น ในการนี้รัฐชายฝั่งย่อมมีอำนาจวางข้อกำหนดต่าง ๆ เพื่อการเหล่านี้ได้ เช่น การสุขาภิบาล การเดินเรือในทะเลอาณาเขต การระวังรักษา เครื่องสัญญาณต่าง ๆ ในการเดินเรือ และพิธีการเคารพป้องและเคารพเรืออื่น ๆ ฯลฯ เป็นต้น

2. ถ้าเรือสินค้าต่างประเทศกระทำการละเมิดกฎข้อบังคับของรัฐเจ้าของฝั่งในขณะที่อยู่ในทะเลอาณาเขตของรัฐดังกล่าว การละเมิดนั้นต้องอยู่ภายใต้อำนาจศาลของรัฐเจ้าของฝั่งซึ่งมีอธิปไตยเหนือทะเลส่วนนั้นอยู่

3. ความผิดทางอาญาที่เรือสินค้าต่างประเทศนั้นได้กระทำขึ้น หรือที่คนในเรือนั้นได้กระทำขึ้น ในขณะที่เรืออยู่ในทะเลอาณาเขตของรัฐใด รัฐชายฝั่งนั้นมีสิทธิที่จะดำเนินการฟ้องร้องคดีนั้นในศาลของตนได้ ถ้า

(ก) ผลของการกระทำความผิดนั้นขยายไปถึงรัฐชายฝั่ง

(ข) การกระทำนั้นมีผลกระทบกระเทือนต่อสันติภาพของรัฐชายฝั่งหรือกระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง

(ค) การกระทำความผิดนั้น แม้ไม่มีลักษณะดังได้กล่าวใน (ก) หรือ (ข) แต่นายเรือที่ได้เกิดมีการกระทำความผิดหรือกงศุลของประเทศที่เรือนั้นชักธงได้ร้องขอความช่วยเหลือให้เจ้าหน้าที่ของรัฐชายฝั่งจัดการจับกุมและดำเนินคดีนั้น หรือ

(ง) ความผิดเกี่ยวกับการค้ายาเสพติดที่มิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งรัฐมีหน้าที่จะต้องทำการจับกุมและปราบปรามตามข้อตกลงระหว่างประเทศ

4. รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะดำเนินการใด ๆ ตามที่กฎหมายของตนอนุญาตเพื่อจับกุมหรือสอบสวนบุคคลหนึ่งบุคคลใดในความผิดที่กล่าวหา ในขณะที่เรือนั้นได้ออกจากท่าเรือของรัฐชายฝั่งนั้นไปแล้ว แต่ยังอยู่ภายในทะเลอาณาเขตของรัฐนั้น

สำหรับการจับกุมและการดำเนินคดีอย่างใด ๆ ดังได้กล่าวมาในข้อ 3 และ ข้อ 4 ข้างต้นนี้ ถ้านายเรือสินค้านั้นเป็นผู้ร้องขอให้กระทำ รัฐชายฝั่งจะต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่กงศุลของรัฐเจ้าของธงที่เรือนั้นใช้อยู่ทราบเสียก่อนที่จะดำเนินการใด ๆ ตามที่นายเรือนั้นได้ร้องขอมา การแจ้ง ถ้าเป็นกรณีฉุกเฉินไม่อาจแจ้งให้ทราบล่วงหน้าได้ อาจแจ้งให้ทราบขณะดำเนินการตามที่ได้รับการร้องขอมานั้นได้ นอกจากนั้นรัฐชายฝั่งจะต้องให้ความสะดวกในการติดต่อระหว่างเจ้าหน้าที่กงศุลกับลูกเรือของเรือสินค้านั้นด้วย

อย่างไรก็ตาม การที่จะพิจารณาว่าสมควรจะทำการจับกุมหรือดำเนินการดังกล่าวมาแล้วนี้อย่างไรหรือไม่นั้น เจ้าหน้าที่ของรัฐชายฝั่งจะต้องคำนึงถึงความเหมาะสมและผลประโยชน์ส่วนได้เสียในการเดินเรือของเรือสินค้านั้นด้วย เช่น ผลประโยชน์แห่งการเดินเรือนั้นเองในกรณีที่มีการจับกุมลูกเรือเจ้าหน้าที่ประจำเรือบางคนที่มีความสำคัญแก่เรือลำนั้น ซึ่งถ้าไม่มีขาดบุคคลนั้นแล้วเรือลำนั้นไม่อาจออกเดินทางต่อไปได้

ปัญหาต่อไปก็คือว่า รัฐชายฝั่งจะมีอำนาจทำการจับกุมหรือสอบสวนบุคคลใดที่อยู่ในเรือสินค้าของต่างประเทศที่เพียงแต่แล่นผ่านเข้ามาในทะเลอาณาเขตแล้วแล่นออกไปโดยไม่ได้เข้ามาในท่าเรือหรือน่านน้ำภายใน (Internal waters) ของรัฐนั้นในข้อหาว่าได้กระทำความผิดทางอาญาลงในที่หนึ่งที่ใดมิใช่บนเรือลำนั้น ก่อนที่เรือลำนั้นจะแล่นเข้ามาในทะเลอาณาเขตได้หรือไม่ เรื่องนี้ไม่เป็นข้อตกลงกันว่ารัฐชายฝั่งไม่มีอำนาจที่จะขึ้นไปดำเนินการจับกุมหรือสอบสวนบุคคลดังกล่าวนั้นบนเรือสินค้าที่เพียงแต่ผ่านทะเลอาณาเขตเข้ามาแล้วออกไปโดยไม่เข้ามาในน่านน้ำภายในของรัฐนั้น

5. การกระทำในทางแพ่ง รัฐชายฝั่งไม่อาจบังคับคดีหรือจับกุมเรือสินค้าที่เพียงแต่เดินทางผ่านเข้ามาในทะเลอาณาเขต โดยมิได้เข้ามาในน่านน้ำภายในของรัฐนั้น ไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินคดีทางแพ่งแก่เรือสินค้านั้น หรือแก่บุคคลหนึ่งบุคคลใดที่เดินทางมากับเรือลำนั้น

แต่ถ้าการนั้นสืบเนื่องมาแต่หนี้สินหรือความรับผิดที่เรือสินค้านั้น จะต้องเข้ารับหรือเป็นฝ่ายก่อให้เกิดขึ้นเองในขณะเดินทางอยู่ในทะเลอาณาเขต หรือเพื่อความมุ่งประสงค์ใน

การเดินทางผ่านน่านน้ำของรัฐชายฝั่งเท่านั่น เช่น เกิดจากเรือชนกัน หรือการกู้เงิน ฯลฯ เป็นต้น ในกรณีเช่นนี้รัฐชายฝั่งมีสิทธิดำเนินคดีแพ่งแก่เรือสินค้าลำนั้นได้

อย่างไรก็ตาม ถ้าหนี้สินหรือความรับผิดในทางแพ่ง เรือสินค้าต่างประเทศนั้นเป็นผู้ก่อให้เกิดขึ้นหรือเป็นผู้ต้องรับผิดตามกฎหมายของรัฐชายฝั่ง ไม่ว่าการกระทำนั้นจะได้กระทำในท่าเรือหรือน่านน้ำภายในรัฐชายฝั่ง รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะทำการบังคับคดีหรือจับกุมเรือสินค้าลำนั้นได้แม้ว่าเรือลำนั้นจะได้ออกไปพ้นน่านน้ำภายใน (Internal water) ของรัฐนั้นไปแล้ว แต่ยังอยู่ในทะเลอาณาเขตหรือกำลังจะผ่านทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งนั้นออกไป

6. ในการที่รัฐชายฝั่งใช้สิทธิดำเนินการใด ๆ ตามกฎหมายของตนเพื่อติดตามจับกุม หรือสอบสวนบุคคลในความผิดทางอาญาที่ได้กล่าวหา โดยบุคคลผู้นั้นกำลังเดินทางออกไปกับเรือสินค้า แต่เรือลำนั้นยังอยู่ในทะเลอาณาเขตดังได้กล่าวไว้ในข้อ 4 หรือในการติดตามเพื่อบังคับคดี หรือจับกุมเรือในคดีแพ่งสำหรับเรือที่ออกจากน่านน้ำภายในไปแล้ว แต่ยังอยู่ในทะเลอาณาเขตหรือเขตต่อเนื่อง และการติดตามนั้นได้กระทำต่อเนื่องกัน โดยไม่ขาดตอน สิทธิการไล่ติดตามนี้สิ้นสุดลงเมื่อเรือที่ถูกไล่ติดตามนั้น ได้แล่นเข้าไปในทะเลอาณาเขตของประเทศของเรือนั้นเอง หรือของรัฐที่สาม การใช้สิทธิการไล่ติดตามนี้รัฐอาจใช้เรือรบหรืออากาศยาน หรือเรือ หรืออากาศยานอื่นในบริการของรัฐบาลที่ได้รับมอบอำนาจพิเศษเพื่อการนี้เท่านั้น

2.5.2. สิทธิในการวางข้อกำหนดและดำเนินมาตรการในทางตำรวจ

1. รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะกำหนดมาตรการใด ๆ และที่จะดำเนินการใด ๆ ที่เห็นว่าจำเป็น เพื่อป้องกันเรือของต่างประเทศที่จะผ่านเข้ามาโดยสุจริต กล่าวคือ เรือที่แล่นเข้ามาในทะเลอาณาเขตโดยมีเจตนาที่จะทำการใด ๆ อันจะกระทบกระเทือนต่อสันติภาพ ความมั่นคงหรือผลประโยชน์ของรัฐ หรือพลเมืองของรัฐชายฝั่งนั้นเป็นส่วนรวม เช่น เข้ามาหยั่งน้ำหรือทำการสำรวจชายฝั่งของรัฐนั้นเพื่อประโยชน์ในการทหารของรัฐที่ทำการสำรวจ เข้ามาหาข่าวทางทหาร หรือความลับเกี่ยวกับที่ตั้งทางทหาร หรือป้อมชายฝั่ง หรือการเข้ามาของเรือประมงของต่างประเทศ เพื่อทำการประมงในเขตทะเลชายฝั่ง อันเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมายและข้อบังคับที่รัฐชายฝั่งได้กำหนดไว้ ฯลฯ เหล่านี้เป็นต้น สำหรับการดำเนินการป้องกันในที่นี้ได้แก่ การจัดให้กำลังตำรวจน้ำทำการตรวจการณ์เพื่อป้องกันมิให้การกระทำ อันเป็นการละเมิดกฎหมายของรัฐนั้น ในบริเวณทะเล

อาณาเขต หรือจัดวางกำลังตำรวจ ณ จุดต่าง ๆ ตามชายฝั่งเพื่อคอยป้องกันและปราบปรามการกระทำของเรือต่างประเทศที่เป็นการละเมิดต่อกฎหมาย หรือข้อบังคับของรัฐชายฝั่งในทะเลอาณาเขต

2. รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะดำเนินการใด ๆ ที่เห็นว่าจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้เรือที่จะเดินทางจากทะเลหลวงเข้ามายังน่านน้ำภายในของรัฐกระทำการฝ่าฝืนต่อระเบียบหรือเงื่อนไขต่าง ๆ ที่เรือสินค้านั้นจะต้องปฏิบัติเมื่อได้รับอนุญาตให้เดินทางเข้ามาในน่านน้ำภายในของรัฐนั้น

3. รัฐชายฝั่งมีสิทธิห้ามชั่วคราวมิให้ต่างประเทศทุกประเทศใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของตนแห่งใดแห่งหนึ่งตามที่จะได้กำหนดและแจ้งให้ทราบไว้ได้ เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องห้ามเช่นนั้น เพื่อรักษาความมั่นคงของรัฐชายฝั่งดังกล่าว

แต่อย่างไรก็ตาม ทะเลอาณาเขตตอนที่รัฐชายฝั่งประกาศห้ามชั่วคราวดังกล่าวจะต้องมิใช่เป็นช่องแคบที่ใช้เพื่อการเดินเรือระหว่างประเทศ โดยเชื่อมโยงส่วนหนึ่งของทะเลหลวงอีกส่วนหนึ่งของทะเลหลวงหรือเชื่อมระหว่างทะเลหลวงกับทะเลอาณาเขตของรัฐต่างประเทศ

4. รัฐชายฝั่งมีสิทธิออกกฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันโรคติดต่อ และมีอำนาจกักเรือที่มีมาจากเมืองท่าที่มีโรคติดต่อระบาดไว้ ณ ด่านกักโรค (Quarantine station) เพื่อป้องกันมิให้โรคติดต่อแผ่ขยายออกไปติดพลเมืองบนฝั่ง และเพื่อให้แพทย์ทำการตรวจบุคคลบนเรือและสินค้าเรือนั้น จนเป็นที่พอใจว่าไม่มีโรคติดต่อและน่าจะเป็นอันตราย ถ้าจะให้เรือนั้นเข้ามาในทะเลอาณาเขต รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะบังคับให้เรือนั้นกลับออกไปจากทะเลอาณาเขตเสียก็ได้

5. รัฐชายฝั่งมีสิทธิดำเนินการทางการตำรวจเพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำของเรือ ซึ่งเข้ามาในทะเลอาณาเขตที่ฝ่าฝืนกฎหมาย กฎข้อบังคับหรือระเบียบแบบแผนที่รัฐนั้นตราหรือกำหนดขึ้นใช้บังคับในฐานะเป็นผู้มีอธิปไตยเหนือประเทศนั้น หรือเป็นการห้ามเด็ดขาดเป็นการถาวร มิให้เรือต่างประเทศแล่นเข้าไปในทะเลอาณาเขตของรัฐนั้น

2.5.3. สิทธิในการวางข้อกำหนดและดำเนินการเกี่ยวกับการเงินและศุลกากร

รัฐชายฝั่งมีสิทธิใช้กฎหมาย กฎ หรือข้อบังคับเกี่ยวแก่การเงิน การศุลกากรและการสรรพสามิต ที่รัฐได้ตราขึ้นใช้บังคับภายในรัฐ บังคับแก่เรือทุกลำ ไม่ว่าจะเป็นการห้ามเด็ดขาดเป็นการถาวร มิให้เรือต่างประเทศแล่นเข้าไปในทะเลอาณาเขตรัฐนั้น เว้นแต่เรือนั้นเป็น

เรือนั้นเป็นเรือรบหรือเรือทางราชการ (Public vessels) ของรัฐต่างประเทศ หรือมีข้อตกลงระหว่างรัฐชายฝั่งกับรัฐเจ้าของธงที่ เรือนั้นใช้อยู่เป็นอย่างอื่น กฎหมาย หรือข้อบังคับต่าง ๆ เหล่านี้ เช่น กฎหมายว่าด้วยการศุลกากรเพื่อจัดเก็บภาษีแก่สินค้าที่ส่งเข้ามาในประเทศหรือส่งออกไปยังต่างประเทศเพื่อป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำสินค้าเข้าหรือส่งออก (Smuggling) กฎหมายว่าด้วยการเงิน เพื่อป้องกันการนำเงินตราของรัฐชายฝั่งนั่นเอง หรือของต่างประเทศเข้าหรือออกเกินกว่าจำนวนที่กฎหมายกำหนด หรือกฎหมายว่าด้วยการสรรพสามิต กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการนำเข้าออก หรือจำหน่ายสุรา และการจัดเก็บอากรจากสุรา ฯลฯ เหล่านี้ เป็นต้น ซึ่งกิจการต่าง ๆ เหล่านี้รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะทำการควบคุมและให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายที่ตราขึ้นไว้ได้ เพราะเป็นกิจการที่กระทบกระเทือนต่อเศรษฐกิจของประเทศอย่างสำคัญ

2.5.4. สิทธิการค้าชายฝั่ง (Cabotage) การประมง และการแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล

1.รัฐชายฝั่งมีสิทธิห้ามมิให้เรือต่างประเทศเข้ามาทำการค้าตามชายฝั่งของรัฐได้ โดยรัฐมีอำนาจสงวนไว้ให้พลเมืองของตนเท่านั้นที่จะทำการค้าชายฝั่งได้

2.โดยที่ปลาและสัตว์น้ำในทะเลเป็นอาหารสำคัญที่พลเมืองของรัฐชายฝั่งใช้บริโภค และพลเมืองเป็นจำนวนไม่น้อยได้ยึดเอาการประมงและการล่าสัตว์น้ำเป็นอาชีพของตน ฉะนั้นจึงเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปมาตั้งแต่กลางศตวรรษที่ 19 ว่า รัฐชายฝั่งมีสิทธิสงวนสิทธิในการทำการประมงตามชายฝั่งภายในทะเลอาณาเขตของตนไว้ให้แก่พลเมืองของตนเท่านั้น โดยมีสิทธิห้ามมิให้รัฐต่างประเทศหรือประมงต่างประเทศเข้ามาทำการจับปลา หรือจับสัตว์น้ำต่าง ๆ ภายในทะเลอาณาเขตของตนได้ ทั้งนี้เพื่อเป็นการสงวนปลาและสัตว์น้ำที่จับได้ในทะเลอาณาเขตไว้ เป็นอาหารสำหรับพลเมืองของรัฐชายฝั่งนั้นใช้บริโภค และเพื่อเป็นการสงวนพันธุ์ปลาและสัตว์น้ำไว้ ซึ่งถ้าปล่อยให้มีการประมงหรือจับสัตว์น้ำกันได้โดยเสรีแล้ว อาจทำการจับปลาหรือสัตว์น้ำกันจนสูญพันธุ์ไปจากทะเลอาณาเขตนั้น

3.ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลที่เกิดอยู่ในทะเลอาณาเขตของรัฐใดรัฐนั้นมีสิทธิสงวนไว้ให้พลเมืองของตนเท่านั้นทำการแสวงหาและอุปโภคทรัพยากรเหล่านั้น ทรัพยากรธรรมชาติเหล่านี้ อาจเป็นสิ่งที่มีชีวิตที่อยู่ในทะเล เช่น ฟองน้ำ ต้นไม้น้ำบางชนิด ฯลฯ หรืออาจเป็นแร่ธาตุหรือน้ำมัน ซึ่งอาจขุดค้นได้จากพื้นดินก้นทะเลที่อยู่ภายในขอบเขตของทะเลอาณาเขต

2.5.5. สิทธิในการวางข้อกำหนดเกี่ยวกับการเดินเรือและแบบพิธีในการเดินเรือในทะเลอาณาเขต

แม้ว่าเรือของต่างประเทศจะมีสิทธิในการผ่านโดยสุจริตเข้ามาในทะเลอาณาเขตได้ก็ตาม แต่การเดินเรือนั้นจะกระทำตามกฎหมาย กฎ หรือข้อบังคับที่รัฐชายฝั่งได้ตราขึ้น เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยและความปลอดภัยในการเดินเรือในทะเลอาณาเขต และเพื่อป้องกันมิให้เรือต่างประเทศใช้สิทธิในการผ่านนั้นในทางมิชอบ เพื่อแสวงหาประโยชน์ใด ๆ ที่จะเป็นผลเสียหายแก่รัฐชายฝั่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเข้ามาลาดตระเวณหรือสืบหาข่าวหรือความลับในทางทหารของรัฐชายฝั่งรวมทั้งมีสิทธิที่จะกำหนดและจัดเก็บค่าบริการในการเดินเรือเอาจากเรือทั้งหลายที่เดินทางเข้ามาในทะเลอาณาเขต และได้ใช้บริการต่าง ๆ ที่รัฐชายฝั่งจัดให้แก่เรือนั้นได้ แต่ค่าบริการที่รัฐเรียกเก็บเช่นนี้ จะต้องเป็นไปในอัตราเดียวกัน ไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ

นอกจากนี้รัฐชายฝั่งมีสิทธิวางข้อกำหนดเกี่ยวกับแบบพิธีในการเดินเรือให้เรือทุกลำที่เดินทางเข้ามาในทะเลอาณาเขตปฏิบัติเกี่ยวกับเรื่องต่าง ๆ เช่นการชักธง การแสดงความเคารพต่อเรือรบของรัฐชายฝั่งหรือป้อมปืนชายฝั่ง และการใช้เครื่องหมายประจำเรือ ฯลฯ เป็นต้น

2.5.6. สิทธิในการกำหนดเขตในทางการทหาร และการดำเนินการป้องกันประเทศ

รัฐชายฝั่งมีสิทธิกำหนดทะเลอาณาเขตแห่งใดแห่งหนึ่งเป็น เขตป้องกันทางทะเล (Defensive sea area) เพื่อวัตถุประสงค์ในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของรัฐนั้นได้ และในเขตป้องกันทางทะเลนี้ รัฐมีสิทธิวางข้อจำกัดในการเดินเรือหรือห้ามมิให้เรือเข้าไปเป็นการชั่วคราวได้

นอกจากนี้รัฐชายฝั่งอาจดำเนินการใดๆ อันจำเป็นในทางทหารในทะเลอาณาเขต เพื่อป้องกันประเทศให้พ้นจากการรุกรานจากภายนอกได้ เช่น การจัดให้เรือหรือเรือของรัฐทำการตรวจตราเรือทั้งหลายที่เดินทางเข้ามาในทะเลอาณาเขต หรือบังคับให้เรือที่เดินทางเข้ามาซึ่งสงสัยว่าจะมากระทำการอันเป็นภัยต่อรัฐชายฝั่งแสดงความบริสุทธิ์ในการเดินทางเข้ามาได้

2.5.7. สิทธิในการกักเรือสินค้าในทะเลอาณาเขต (Embargo)

รัฐชายฝั่งมีสิทธิกักเรือหรือสินค้าที่อยู่ในทะเลอาณาเขตของตนได้ ถ้าเรือลำนั้นหรือสินค้านั้น มีจุดหมายปลายทางที่จะไปหรือที่จะส่งไปยังประเทศหนึ่งประเทศใดที่กระทำการใดอันเป็นการละเมิดหรือคุกคามต่อบูรณะภาพ อาณาเขต และเอกราชในทางการเมืองของรัฐที่ทำการกักเรือนั้น หรือกระทำการใดอันเป็นการคุกคามต่อสันติภาพระหว่างประเทศ อันเป็นการขัดต่อกฎบัตรสหประชาชาติ

อย่างไรก็ตาม แม้รัฐชายฝั่งจะมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขต แต่รัฐชายฝั่งก็มิอาจใช้อธิปตยที่ตนมีอยู่เหนือทะเลอาณาเขตนี้ได้อย่างเด็ดขาด ดังเช่นที่ใช้เหนือทะเลอาณาเขตที่เป็นพื้นดิน อำนาจอธิปไตยของรัฐจะถูกจำกัดลงบ้าง คือยอมให้เรือต่างประเทศแล่นผ่านทะเลส่วนนี้ได้ เพื่อประโยชน์ในการเดินเรือ การขนส่ง การติดต่อสื่อสาร และการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นสิ่งที่จะนำมาซึ่งความเจริญรุ่งเรือง และประโยชน์แก่ประเทศต่าง ๆ เป็นส่วนรวม แต่การผ่านของเรือต่างประเทศนี้ จะต้องเป็นไปโดยสุจริต ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่รัฐเจ้าของฝั่งที่มีอธิปไตยหรือทะเลส่วนนั้น เรือของทุกชาติไม่ว่าจะเป็นเรือรบหรือสินค้ามีสิทธิที่จะผ่านทะเลอาณาเขตของรัฐอื่นได้โดยใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต (Innocent Passage)

กล่าวคือ อธิปไตยของรัฐหมายความว่า รัฐมีอำนาจจะออกกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับการประมงในทะเลอาณาเขตของตนมีสิทธิที่จะสงวนการประมงให้แก่คนสัญชาติของตน โดยห้ามมิให้คนสัญชาติอื่นเข้ามาทำการจับปลาในน่านน้ำนี้ได้ รัฐมีอำนาจในการที่จะออกข้อบังคับเพื่อให้การเดินเรือภายในทะเลอาณาเขตของตนเป็นไปได้โดยปลอดภัย มีอำนาจในการป้องกันไม่ให้เกิดมลภาวะ (Pollution) มีอำนาจในด้านด่านภาษีศุลกากรและอนามัย รัฐมีสิทธิติดตามจับเรือที่ได้กระทำผิดในน่านน้ำอาณาเขตและหนีออกสู่ทะเลหลวง การติดตามจับเรือที่กระทำผิดนั้นสามารถกระทำได้ในทะเลหลวง ถ้าเรือของรัฐชายฝั่งติดตามเรือที่กระทำความผิดโดยไม่ได้หยุดเลย ซึ่งเรียกทฤษฎีนี้ว่าทฤษฎีการไล่ติดตาม หรือ “Hot Pursuit” อย่างไรก็ดี อธิปไตยของรัฐถูกจำกัดขอบเขตลงเนื่องมาจากหลักการที่สำคัญยิ่งของกฎหมายระหว่างประเทศ คือ หลักว่าด้วยสิทธิการผ่านโดยสุจริต การนำเรือผ่านทะเลอาณาเขตของรัฐหนึ่งโดย

สุจริตเป็นสิทธิของทุกรัฐ ไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่งหรือไม่จะเป็นเรือของเอกชนหรือเรือของรัฐ เช่น เรือรบ แต่เรือดำน้ำต้องแล่นบนผิวน้ำและแสดงธงของตน [13]

2.6. แนวความคิดในการนำกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเลมาใช้บังคับในศาลไทย

เมื่อกล่าวถึงกฎหมายระหว่างประเทศ นักกฎหมายส่วนใหญ่มักเข้าใจว่ากฎหมายระหว่างประเทศเป็นกฎหมายที่ผูกพันบังคับระหว่างรัฐต่อรัฐ รัฐต่อองค์กรระหว่างประเทศ หรือระหว่างองค์กรระหว่างประเทศต่อกันเท่านั่น ความเข้าใจดังกล่าวเป็นการมองกฎหมายระหว่างประเทศในเชิงจำกัดเกินไป ในทางปฏิบัติรวมทั้งการอ้างใช้กฎหมายของศาลยุติธรรมในประเทศต่าง ๆ มักจะพบว่า ศาลยุติธรรมของประเทศต่าง ๆ ได้ยอมรับและนำเอาหลักกฎหมายระหว่างประเทศเข้ามาใช้เคียงคู่กับหลักกฎหมายภายในประเทศของประเทศนั้น ๆ ตลอดมา [14]

ดังนั้นหากพิจารณาถึงการนำกฎหมายระหว่างประเทศ ว่าด้วย ทะเล มาใช้ในศาลไทยก็จะพบว่ามีข้อพิจารณา เกี่ยวกับเรื่องนี้ โดยจำแนกเป็น 3 ประการ คือ [15]

2.6.1. การใช้กฎหมายภายในที่ต้องอาศัยหลักกฎหมายระหว่างประเทศ

กล่าวคือ ในหัวข้อนี้เป็นเรื่องการใช้กฎหมายภายในประเทศซึ่งถือว่า ถ้ากฎหมายภายในประเทศส่วนใดหรือบทมาตราใดมีที่มาจากหลักกฎหมายระหว่างประเทศ หรืออ้างอิงถึงกฎหมายระหว่างประเทศแล้ว การใช้ การตีความกฎหมายจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศ หรือต้องยอมรับหลักเกณฑ์ตามแนวของกฎหมายระหว่างประเทศมาเป็นเหตุผลในคำวินิจฉัยของศาลภายในประเทศด้วย

กฎหมายไทยที่มีที่มา หรืออ้างอิงถึงหลักกฎหมายระหว่างประเทศก็มีอยู่เช่น ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 4 ที่บทบัญญัติถึงคำว่า “ราชอาณาจักรนี้มีความหมายมาก

---

[13] ธนะ ดวงรัตน์,. กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง ภาคสันติ, พิมพ์ครั้งที่ 1. (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2525), หน้า 195.

[14] นพพร โพธิรังสิยากร, “กฎหมายระหว่างประเทศในศาลไทย : ข้อพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องเขตอำนาจศาล”. บทบัณฑิตย์ เล่ม 46, ตอน 1 (2533) : 75

[15] เรื่องเดียว หน้าเดียวกัน

น้อยเพียงใดย่อมไม่อาจพิจารณาได้จากหลักเกณฑ์ของกฎหมายภายใน ตรงกันข้าม จะต้องอาศัยหลักกฎหมายระหว่างประเทศโดยตรงเข้ามาพิจารณาวินิจฉัย กล่าวคือ ส่วนใดจะถือว่าเป็นดินแดนอาณาเขต ก็จะต้องดูว่ามีสนธิสัญญาแบ่งเขตแดนกับประเทศเพื่อนบ้านไว้ว่าอย่างใด ถ้าไม่มีสนธิสัญญาต่อกันไว้ก็จะต้องดูตามหลักของกฎหมายระหว่างประเทศเป็นเรื่อง ๆ ไป รวมทั้งการพิจารณาดินแดนอาณาเขตทางทะเล ส่วนของราชอาณาจักรจะมีเพียงใดอย่างไรจะถือว่าเป็น น่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง ไหล่ทวีป หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และแต่ละเขตรัฐจะมีอำนาจอธิปไตยหรือสิทธิอธิปไตยอย่างไร ซึ่งต้องพิจารณาไปตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศทั้งสิ้น

ในประมวลกฎหมายอาญายังมีบทบัญญัติที่ต้องการตีความเป็นไปตามหลักกฎหมายระหว่าประเทศ เช่น คำว่า “รัฐต่างประเทศ” ในมาตรา 119,130,-135 หรือคำว่า “รัฐบาลต่างประเทศ” ในมาตรา 126 เป็นต้น ซึ่งต้องอาศัยวิธีการตีความไปตามแนวของกฎหมายระหว่างประเทศ เช่นกัน เป็นต้น

นอกจากตามประมวลกฎหมายอาญาแล้ว หลักเกณฑ์ทำนองนี้ยังปรากฏในกฎหมายอื่น ๆ อีกมากมาย โดยเฉพาะกฎหมายที่ตราร่างขึ้นเพื่อเป็นการอนุวัติการกฎหมายระหว่างประเทศทั้งหลาย เช่น พระราชบัญญัติการปฏิบัติเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศในการดำเนินการตามคำพิพากษาคดีอาญา พ.ศ. 2527 ซึ่งเป็นกฎหมายที่อนุวัติการไปตามสนธิสัญญาเรื่องแลกเปลี่ยนนักโทษระหว่างไทยกับสหรัฐอเมริกาและแคนาดา หรือพระราชบัญญัติว่าด้วยเอกสิทธิ์และความคุ้มกันทางการทูต เป็นต้น

ความสำคัญของการใช้กฎหมายพิเศษ ซึ่งมีที่มาจากหลักกฎหมายระหว่างประเทศเหล่านี้อยู่ที่ว่าในการตีความกฎหมาย หากไม่มีการตราบัญญัติความหมายพิเศษเป็นอื่นไว้ในกฎหมายภายในแล้ว จะต้องอาศัยหลักกฎหมายระหว่างประเทศมาตีความถ้อยคำหรือกฎหมายนั้น ดังเช่น ที่ศาลฎีกาเคยอาศัยหลักกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อจะตีความ คำว่า “สหประชาชาติ” ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการกักคุมตัว และการควบคุมจัดกิจการ หรือทรัพย์สินของบุคคลที่เป็นศัตรูต่อสหประชาชาติ พ.ศ. 2488 ไปตามแนวของหลักกฎหมายระหว่างประเทศแทนการจะตีความไปตามหลักของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาแล้ว (คำพิพากษาศาลฎีกา 739/2498 เป็นต้น)

2.6.2. การนำกฎหมายระหว่างประเทศเข้ามาใช้ในศาลภายในประเทศ

กล่าวคือหัวข้อนี้กรณีแตกต่างไปจากข้อแรก เพราะตามหัวข้อแรกเป็นเรื่องที่กฎหมายภายในบัญญัติขึ้นโดยนำหลักเกณฑ์มาจากหลักกฎหมายระหว่างประเทศ ฉะนั้นการใช้หรือการอ้างอิงจึงต้องอาศัยหลักกฎหมายระหว่างประเทศเข้ามาพิจารณา ส่วนกรณีนี้เป็นเรื่องที่คู่ความในคดีหรือศาลประสงค์จะนำเอาหลักเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศเข้ามาใช้กรณีนี้จะกระทำได้เพียงใด

หลักเกณฑ์สำคัญในการพิจารณาดังนี้

1.หลักกฎหมายระหว่างประเทศนั้นเป็นจารีตประเพณีหรือหลักกฎหมายทั่วไปหรือไม่ ถ้าเป็นจารีตประเพณีหรือหลักกฎหมายทั่วไปแล้วก็จะอ้างเข้ามาใช้ในศาลภายในได้เท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายภายใน[16] เช่น ตามคำพิพากษาศาลฎีกา 1142/2494 ซึ่งศาลฎีกายอมรับจารีตประเพณีของกฎหมายระหว่างประเทศว่า ถ้าเป็นการไล่ติดตาม (Hot pursuit) แล้ว รัฐจะจับกุมบุคคลในเขตทะเลหลวงใด

2. การนำเอากฎหมายระหว่างประเทศในกรณีอื่น ซึ่งเป็นกรณีของการนำข้อตกลงที่มีการกระทำขึ้นระหว่างประเทศ เช่น สนธิสัญญา อนุสัญญา ฯลฯ ข้อพิจารณาแตกต่างกันไปตามหลักของแต่ละประเทศ เป็นการพิจารณาว่าประเทศนั้นมีหลักการนำเอากฎหมายระหว่างประเทศเข้ามาใช้ในประเทศโดยอาศัยการนำกฎหมายระหว่างประเทศมาใช้ในระบบเอกนิยม หรือทวินิยม ถ้าเป็นระบบเอกนิยม จะถือว่าศาลภายในยอมนำเอากฎหมายระหว่างประเทศเข้ามาใช้ได้โดยตรง แต่ถ้าเป็นกรณีของระบบทวินิยม (Dualism) การที่จะอ้างอิงนำกฎหมายระหว่างประเทศเข้ามาใช้ได้ จะต้องมีการอนุวัตรการกฎหมายระหว่างประเทศด้วยการนำกฎหมายหรือข้อตกลงระหว่างประเทศเข้ามาเป็นกฎหมายภายในเสียก่อน

สำหรับประเทศไทย กรณีนี้ตามประเพณีการปกครองของไทยในระบอบประชาธิปไตย รัฐธรรมนูญไทยได้ถือเป็นทางปฏิบัติตลอดมาว่า กฎหมายระหว่างประเทศซึ่งอยู่ในรูปสนธิสัญญาจะต้องมีกฎหมายรองรับ มิฉะนั้นก็จะต้องออกพระราชบัญญัติอนุวัติการ ซึ่งอาจกระทำในรูปของกฎหมายอนุวัติการอนุสัญญานั้นโดยตรง หรือโดยออกพระราชบัญญัติ

---

[16] วิษณุ เครืองาม, รายงานผลการวิจัย : การใช้กฎหมายระหว่างประเทศในระบบกฎหมายภายในของไทย., (กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ก.ย. 2521), หน้า 150.

แก้ไขพระราชบัญญัติเดิมให้สามารถอนุวัติการตามพันธกรณีในอนุสัญญานั้น ๆ ได้ยกตัวอย่าง เช่น มาตรา 181 รัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2534 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2538 และมาตรา 224 ของรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบัน พ.ศ. 2540 บัญญัติให้กฎหมายหรือข้อตกลงระหว่างประเทศต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาเสียก่อน แสดงว่ากรณีของประเทศไทย เป็นระบบทวินิยม (Dualism) จะอ้างกฎหมายหรือข้อตกลงระหว่างประเทศใช้โดยตรงไม่ได้ชอบจะต้องมีการตรากฎหมายอนุวัติการให้เป็นไปตามกฎหมายภายในเสียก่อน ทั้งนี้ ดังปรากฏตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 873/2523 ซึ่งศาลฎีกาไม่รับฟัง ข้ออ้างของโจทก์ที่ว่า ในวิธีปฏิบัติต่อผู้ลี้ภัยกรณีจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยสภาพของผู้ลี้ภัยทางชายแดนเป็นต้น

2.6.3. **เขตอำนาจศาล**

หมายถึง ขอบเขตที่จะดำเนินการทางศาลหรืออำนาจศาลที่จะรับพิจารณาในศาลนั้น เมื่อพิจารณาถึงขอบเขตของอำนาจศาลอาจมีความหมายเช่นเดียวกับดินแดนอาณาเขต กล่าวคือ รัฐย่อมมีอำนาจบัญญัติให้การกระทำความผิดทุกประการที่กระทำภายในอาณาเขต อยู่ภายใต้เขตอำนาจศาล นอกจากนั้นเขตอำนาจศาลน่าจะหมายความถึง เขตอำนาจอธิปไตยครอบคลุมเหนือบุคคลที่อยู่ในรัฐนั้น รวมทั้งมีอำนาจในการตราบทบัญญัติและอำนาจในการบังคับการตามบทบัญญัตินั้น[17]

กล่าวคือ เขตอำนาจศาล (Jurisdiction) เป็นถ้อยคำที่มีความหมายได้หลายนัย เคยมีผู้พยายามให้ความหมายคำนี้ว่าหมายถึงขอบเขตที่จะดำเนินการทางศาลได้ แต่ต่อมาความนี้ก็ได้ถูกขยายความไปว่า หมายถึงอำนาจของศาลที่จะรับคดีไว้พิจารณาในศาลนั้น โดยนัยของ “เขตอำนาจศาล” เมื่อเปรียบเทียบกับ “เขตอำนาจของรัฐ” แล้วจะเห็นว่า เขตอำนาจของรัฐมีความหมายกว้างกว่าเขตอำนาจศาลที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในของรัฐ ทั้งนี้เขตอำนาจศาลนั้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งของการใช้เขตอำนาจของรัฐ[18]

กล่าวคือ ทฤษฎีเขตอำนาจศาลทางเรือ (The Theory of Maritime jurisdiction) ทะเลได้ถูกแบ่งออกเป็นส่วนต่าง ๆ ซึ่งบางส่วนอยู่ในอำนาจของรัฐ (National Jurisdiction) หรือบางส่วนไม่อยู่ในเขตอำนาจของรัฐ (Beyond National Jurisdiction) ซึ่งนับวันจะเริ่มซับซ้อนมากขึ้นจึงเป็นปัญหาในทางปฏิบัติและในทางทฤษฎี

---

[17] Lafave, Criminal Law, 2nd. (West Publishing, Co., : 1986), P.105.

[18] จุมพต สายสุนทร, คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วย เขตอำนาจของรัฐและความคุ้มกันจากเขตอำนาจรัฐ, (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, 2538), หน้า 13.

Vattle ได้เสนอหลักการใหม่ในชั้นแรกว่า เขตอำนาจได้รับโดยเด็ดขาดมาจากอาณาเขตคือรัฐไม่มีอำนาจไกลไปจากอาณาเขตของตน ยกเว้นมีเหนือเรือของรัฐ

Marshall c. J. กล่าวว่ามีสองกรณีที่สอดคล้องในการเสนอกฎหมายเขตอำนาจศาลของรัฐจะมีโดยสมบูรณ์และเด็ดขาด ก็เพียงแต่ภายในอาณาเขตของตนซึ่งไม่สามารถจะมีเขตอำนาจขยายออกไปได้ (Incapable of conferring Extraterritorial power)[19]

การแบ่งแยกเขตอำนาจศาลของอาณาเขตนั้น เป็นการยาก ทั้งนี้เพราะว่ามีปัญหาเกี่ยวกับมีการซ้อนกันระหว่างกฎหมายของรัฐเจ้าของธงที่ปกครองเรือ (Flag States) กับกฎหมายของรัฐชายฝั่ง (Coastal States) ดังนั้น ทฤษฎีเขตอำนาจศาลทางอาณาเขต จึงกำหนดพื้นที่เขตอำนาจที่รัฐชายฝั่ง สามารถจะปกครอง ส่วนเขตอำนาจทางเรือก็จะใช้เป็นการคุ้มกันเขตอำนาจศาลจากทางอาณาเขต สิ่งหนึ่งที่เป็นการสนับสนุนเขตอำนาจศาลทางทะเลว่าคุณสมบัติทางกฎหมายของเรือนั้น ความจริงเรือเป็นทรัพย์หรือว่าเป็นส่วนหนึ่งของอาณาเขตของรัฐ จากการเกิดเหตุการณ์คดีเรื่อง The S.S. Lotus ขึ้น หลักกฎหมายเรื่องหลักเขตอำนาจศาลทางเรือจึงได้มีการวิเคราะห์และวางหลักเกณฑ์กันอย่างจริงจัง ซึ่งต่อมาได้รับการยอมรับเป็นรากฐานของหลักกฎหมายเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลที่ทุกประเทศยอมรับกันตลอดมาจนถึงปัจจุบัน

1. ทฤษฎีเขตอำนาจศาลในยุคแรก

เมื่อการพาณิชย์นาวีเจริญเติบโตขึ้น ปัญหาเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลก็เริ่มเป็นที่ถกเถียงของนักกฎหมายต่าง ๆ มากขึ้น สาเหตุของปัญหาเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลมีทั้งมาจากการที่เรือสินค้าของรัฐต่าง ๆ เดินทางไปติดต่อค้าขายกับรัฐอื่น แต่เนื่องจากการเดินเรือแต่ละเที่ยวมีความเสี่ยงภัยสูง เสี่ยงทั้งภัยธรรมชาติและภัยจากการกระทำของมนุษย์ เหตุเหล่านี้ทำให้รัฐต่างๆ คิดหาทางปกป้องบุคคลและทรัพย์สินภายในความปกครองของตนด้วยการบัญญัติขยายเขตอำนาจศาลของตนให้ครอบคลุมถึงการกระทำเกี่ยวกับหรือในเรือของตนด้วย การตราบัญญัติให้การกระทำในเรือใดตกอยู่ภายใต้อำนาจศาลของประเทศเจ้าของสัญชาติเรือนี้เอง ก่อให้เกิดคดีสำคัญ 2 คดี ซึ่งเป็นที่มาสำคัญที่สุดของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับทฤษฎีของเขตอำนาจศาลในปัจจุบัน คือ

---

[19] Connell, D.P., The International Law of the Sea., (1994), p. 734.

คดีแรก Regina v. Anderson[20] ข้อเท็จจริงในคดีนี้มีว่า James Anderson ชาวอเมริกันได้เดินทางไปกับเรือสัญชาติอังกฤษและชักธงอังกฤษ ขณะที่เรือแล่นอยู่ในน่านน้ำของประเทศฝรั่งเศส นาย Anderson ได้สังหารลูกเรือดังกล่าว หลังเกิดเหตุนาย Anderson ถูกจับกุมและนำไปฟ้องร้องดำเนินคดีที่ศาลในประเทศอังกฤษ นาย Anderson ยกข้อต่อสู้ประการหนึ่งว่าศาลอังกฤษไม่มีเขตอำนาจศาล (Jurisdiction) ที่จะดำเนินคดีนี้ได้ ศาลอุทธรณ์แผนกคดีอาญาของอังกฤษวินิจฉัยว่า คดีนี้มีการกระทำความผิดภายในอาณาเขตของประเทศฝรั่งเศส ศาลฝรั่งเศสย่อมมีอำนาจพิจารณาคดีนี้อย่างแน่นอน แต่ปัญหาที่จะต้องวินิจฉัยในคดีนี้คือศาลจะมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนี้ด้วยหรือไม่ ศาลได้ให้เหตุผลเทียบเคียงกับการกระทำผิดบนเรือสัญชาติอังกฤษซึ่งอยู่ในทะเลหลวงว่าในคดีดังกล่าวจะต้องอยู่ภายในเขตอำนาจศาลของศาลพิจารณาคดีทางทะเลของอังกฤษ (Admiralty Court) ส่วนการกระทำความผิดในคดีนี้ก็เป็นการกระทำความผิดบนเรือสัญชาติอังกฤษเช่นกัน จะแตกต่างก็ตรงที่เรือนั้นแล่นอยู่ภายในน่านน้ำของประเทศฝรั่งเศสเท่านั้น จากเหตุดังกล่าว จึงทำให้เห็นได้ว่าการกระทำความผิดในคดีนี้อาจเป็นความผิดที่ทั้งศาลของประเทศอังกฤษและฝรั่งเศสมีอำนาจชำระคดีได้ ศาลอุทธรณ์แผนกคดีอาญาจึงวินิจฉัยว่าคดีนี้ย่อมอยู่ในเขตอำนาจศาลอังกฤษด้วย

ผู้พิพากษา Byles J. ได้ทำความเห็นไว้ในคำพิพากษาดังกล่าวว่า คดีนี้เหตุเกิดขึ้นบนเรือสัญชาติอังกฤษ ชักธงอังกฤษ ฐานะของเรือดังกล่าวจึงเปรียบเสมือนหนึ่งของดินแดนอังกฤษไม่ว่าจะแล่นเรือไปอยู่ ณ ที่ใดก็ย่อมอยู่ภายใต้เขตอำนาจศาลอังกฤษเช่นกัน ผู้พิพากษา Byles J. กล่าวสรุปว่า เหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะ เรือมีสถานะเปรียบประดุจเกาะที่ลอย (Floating Island) ไปมาได้

หลังจากที่คำพิพากษานี้ได้มีการเผยแพร่ไปแล้ว ความเห็นของผู้พิพากษา Byles J. ที่ว่าเรือเปรียบเสมือนเกาะลอยก็ได้กลายเป็นทฤษฎีสำคัญของหลักเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับการเดินเรือของรัฐนักกฎหมายคนสำคัญ ๆ ในยุคนั้นต่างยอมรับและเห็นว่าการกระทำผิดบนเรือสัญชาติใดก็ตามประเทศเจ้าของสัญชาติเรือย่อมจะต้องมีอำนาจศาลในการชำระคดีนั้นได้ตามหลักเกาะลอยน้ำ ทั้งนี้ไม่ว่าเรือลำดังกล่าวจะแล่นหรือทอดจอดอยู่ที่ใดก็ตาม และได้กลายเป็นข้อยุติเป็นทฤษฎี ขึ้น 2 ประการดังนี้

ทฤษฎีแรก เมื่อมีการกระทำความผิดบนเรือในขณะที่เรือแล่นอยู่ในน่านน้ำที่ไม่ตกอยู่ภายใต้เขตอำนาจศาลของรัฐใด ซึ่งหมายถึงทะเลหลวงนั่นเอง ให้ถือว่าศาลของรัฐ เจ้าของสัญชาติเรือมีเขตอำนาจศาล

---

[20] 1. Cox's Criminal Cases 198

ทฤษฎีที่สอง เมื่อมีการกระทำความผิดบนเรือในขณะที่เรือแล่นอยู่ในน่านน้ำซึ่งอยู่ในดินแดนอาณาเขตของรัฐใดรัฐหนึ่ง ในกรณีนี้รัฐเจ้าของดินแดนอาณาเขตที่มีการกระทำความผิดย่อมมีเขตอำนาจศาล แต่ขณะเดียวกันรัฐเจ้าของสัญชาติเรือย่อมมีเขตอำนาจศาลในการดำเนินคดีกับความผิดนี้ด้วย ทั้งนี้เป็นไป ตามหลักเกณฑ์ที่ถือว่า เรือก็คือเกาะที่ลอยได้นั่นเอง[21]

หลังจากที่คำพิพากษาฉบับนี้ได้เผยแพร่ไม่นานนัก นักกฎหมายต่าง ๆ ก็ได้ยอมรับแนววินิจฉัยในฐานะเป็นหลักกฎหมายระหว่างประเทศแนวใหม่และเป็นที่มาของกฎหมายของประเทศต่าง ๆ ที่ให้ถือว่าการกระทำความผิดบนเรือที่ถือสัญชาติใด ประเทศเจ้าของสัญชาตินั้นย่อมมีเขตอำนาจศาลที่ชำระคดีนั้นได้

หลักกฎหมายข้อนี้ ต่อมาได้เป็นที่มาของประมวลกฎหมายอาญาไทยด้วย ดังปรากฏใน มาตรา 4 วรรคสองว่า “การกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทย ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด ให้ถือว่ากระทำผิดในราชอาณาจักร”

คดีที่สอง The S.S. “Lotus” (France v. Turkey)[22] คดีนี้ข้อเท็จจริงมีว่า ในวันที่ 2 สิงหาคม ค.ศ. 1926 เวลากลางคืนก่อนเที่ยง เรือกลไฟขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ของฝรั่งเศสชื่อ Lotus ซึ่งเดินทางมุ่งหน้าไปยังเมืองคอนสแตนติโนเปิล (คือกรุงอิสตันบูลในปัจจุบัน) ได้แล่นชนเรือบรรทุกถ่านหินสัญชาติตุรกี ทำให้ชาวตุรดี จำนวน 8 คนเสียชีวิต เหตุดังกล่าวเกิดขึ้นในทะเลหลวง หลังเกิดเหตุเจ้าหน้าที่ของตุรกีก็ได้เชิญนายเดอมองส์ ผู้ควบคุมเรือโลตัสไปให้ปากคำต่อพนักงานสอบสวนของตุรกีเมื่อนายเดอมองส์ไปถึงเจ้าหน้าที่ตุรกี ได้จับกุมตัวและตั้งข้อหาว่า นายเดอมองส์มีความผิดฐานฆ่าคนตายโดยไม่เจตนา และนำคดีฟ้องต่อศาลอาญาเมืองสแตมบูล ขณะเดียวกันรัฐบาลของประเทศต่าง ๆได้มีปฏิกิริยาคัดค้านการกระทำของตุรกี โดยส่วนใหญ่เห็นว่าศาลตุรกีก็ไม่มีอำนาจที่จะพิจารณาคดีนี้ได้ รัฐบาลฝรั่งเศสได้ยื่นคำคัดค้านการกระทำของรัฐบาลตุรกีดำเนินคดีกับบุคคลสัญชาติฝรั่งเศสโดยมิได้แจ้งสถานกงศุลของฝรั่งเศสก่อน และได้คัดค้านว่าศาลตุรกีไม่มีเขตอำนาจที่จะรับคดีนี้ไว้พิจารณา เพราะนายเดอมองส์อยู่บนเรือฝรั่งเศสขณะกระทำผิด อีกทั้งมิได้กระทำผิดบนเรือตุรกี

คดีนี้ศาลอาญาตุรกีได้ตัดสินจำคุกนายเดอมองส์เป็นเวลา 8 วัน และปรับเป็นเงิน 22 ปอนด์แต่นายเดอมองส์ได้รับการปล่อยตัวไปโดยมีประกัน

---

[21] นพพร โพธิรังสิยากร, “กฎหมายระหว่างประเทศในศาลไทย : ข้อพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องเขตอำนาจศาล,” บทบัณฑิตย์ เล่ม 46, ตอน 1 (มีนาคม 2533) : 82

[22] Lotus, Judgement No.9 Series A, No.10 (1927)

ต่อมารัฐบาลฝรั่งเศสได้ตั้งคณะผู้แทนเข้าหารือกับผู้แทนของตุรกี เพื่อหาข้อยุติในปัญหาดังกล่าว การหารือได้ข้อยุติว่า ประเทศคู่กรณีทั้งสองจะนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศถาวร (Permanent Court of International Justice)

ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศถาวร ได้พิจารณาโดยพิเคราะห์ในปัญหาว่าการที่ตุรกีนำคดีนี้ไปดำเนินคดีในศาลของตนจะเป็นการกระทำที่ขัดต่ออนุสัญญากรุงโลซาน ฉบับลงวันที่ 24 กรกฎาคม ค.ศ. 1923 หรือไม่ ซึ่งบทบัญญัติข้อ 15 ของอนุสัญญาดังกล่าวบัญญัติจำกัดอำนาจของศาลมิให้รับพิจารณาพิพากษาคดีอาญาที่ตนไม่มีเขตอำนาจ ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศถาวรได้นำทฤษฎีในเรื่องเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับหลักดินแดน หลักสัญชาติรวมทั้งหลักการปกป้องผลประโยชน์ของรัฐขึ้นมาวิเคราะห์แล้ววินิจฉัยว่า การกระทำของรัฐบาลตุรกีที่นำคดีนี้ไปฟ้องร้องยังศาลของตนไม่เป็นการกระทำที่ขัดต่ออนุสัญญากรุงโลซานดังกล่าว ซึ่งหมายถึงว่าในกรณีเช่นนี้ศาลตุรกีมีเขตอำนาจที่จะรับคดีนี้ไว้พิจารณาพิพากษาได้นั่นเอง

2. ทฤษฎีเขตอำนาจศาลภายหลังคดี

The S.S. Lotus หลังจากศาลยุติธรรมระหว่างประเทศถาวรได้มีคำวินิจฉัยในคดี The S.S. Lotus ในปี ค.ศ. 1935 มหาวิทยาลัย Havard ประเทศสหรัฐอเมริกาได้จัดให้มีการประชุมสัมมนาทางวิชาการเกี่ยวกับทฤษฎีของอำนาจศาลขึ้นและที่ประชุมได้ตกลงยกร่างอนุสัญญาขึ้นเรียกว่า The Harvard Research Draft Convention on Jurisdiction with Respect to Crime 1935 ซึ่งได้แบ่งไว้ 5 หลัก ดังต่อไปนี้[23]

1. หลักดินแดน (The territorial principle)
2. หลักสัญชาติ (The nationality principle)
3. หลักปกป้องผลประโยชน์ (The protective principle)
4. หลักความผิดสากล (The Universality principle
5. หลักสัญชาติของผู้เสียหาย(The passive personality principle)

1. หลักดินแดน (The territorial principle) หลักข้อนี้ให้อำนาจรัฐที่จะออกกฎหมายและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายเหนือการกระทำที่เกิดขึ้นภายในดินแดนอาณาเขตของตน การยึดถือหลักดินแดนนี้เป็นการยอมรับหลักเกณฑ์สำคัญที่กฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศยึดถือมาโดยตลอดว่ารัฐที่มีอำนาจอธิปไตยเป็นของตนเอง ย่อมมีอำนาจอย่าง

---

[23] Timothy, Hillier, Lecture Note “Public International Law, (Cavendish pub.Ltd., 1994), p.144

สมบูรณ์ (absolute power to prescribe) ที่จะบัญญัติว่าการกระทำอย่างไรเป็นความผิดหรือไม่ รวมทั้งมีอำนาจบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายที่บัญญัติไว้ด้วย ตามหลักนี้ ถือว่าอำนาจศาลจำกัดอยู่ในขอบเขตแห่งท้องที่ ที่การกระทำผิดได้เกิดขึ้นหรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นการยึดถือหลักดินแดน เนื่องจากความประสงค์ที่จะยืนยันอำนาจในทางศาลอำนาจในทางกฎหมายของรัฐหนึ่ง ๆ[24]

ร่างอนุสัญญาฉบับมหาวิทยาลัย Harvard ได้ขยายความหมายของหลักดินแดนให้กว้างไกลออกไปอีก โดยหยิบยกเอาคำวินิจฉัยของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศถาวรในคดี The S.S. Lotus ตอนหนึ่งขึ้นพิจารณา ซึ่งคำวินิจฉัยดังกล่าวมีว่า "การกระทำผิดที่กระทำขึ้นโดยผู้กระทำอยู่ในดินแดนของรัฐอื่น ก็อาจถือว่าเป็นการกระทำในดินแดนอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่งได้ ถ้าปรากฏว่าส่วนหนึ่งส่วนใดของการกระทำผิดหรือผลของการกระทำผิดเกิดขึ้นในดินแดนอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่งนั้น"

ที่ประชุมยอมรับว่าการกระทำที่แม้แต่เพียงส่วนหนึ่งส่วนใดของความผิดกระทำในดินแดนของรัฐใด หรือผลของการกระทำจะเกิดขึ้นในรัฐใด รัฐนั้นย่อมมีเขตอำนาจศาลได้ โดยเรียก วิธีการนี้ว่า "หลักดินแดนแบบภาวะวิสัย (the objective territoriality) แนวความคิดข้อนี้ได้รับการยอมรับจากนักกฎหมายทั้งหลายอย่างแพร่หลาย รวมทั้งเป็นที่มาของประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 5 ของไทยด้วย

2 .หลักสัญชาติ (The nationality principle) หลักข้อนี้ มาจากแนวความคิดเดิมของกฎหมายระหว่างประเทศที่ว่ารัฐย่อมจะต้องผูกพันรับผิดชอบและปกป้องบุคคลผู้ถือสัญชาติของตนฉะนั้นเมื่อมีการกระทำผิดขึ้นโดยผู้มีสัญชาติใดแม้จะกระทำผิดนอกอาณาบริเวณของรัฐนั้นก็ตาม รัฐเจ้าของสัญชาติก็มีอำนาจศาลที่จะลงโทษแก่บุคคลผู้ถือสัญชาติตนได้

3. หลักปกป้องผลประโยชน์ (The protective principle) หลักข้อนี้กฎหมายระหว่างประเทศให้อำนาจรัฐในการขยายขอบเขตอำนาจศาลของตนให้มีอำนาจพิจารณาคดีที่นานารัฐถือว่าเป็นความผิดอาญาได้ ถ้าการกระทำผิดนั้นจะกระทบกระเทือนถึงความสงบเรียบร้อยและความมั่นคงของรัฐนั้น

---

[24] ภาสกร ชุณหอุไร. "ปัญหาบางประการในกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีอาญา". ว.นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ปีที่ 20 ฉบับที่ 3 (ก.ย. 2533) : 118.

4. หลักความผิดสากล (The Universality principle) หลักความผิดสากลก็คือความผิดที่เป็นภัยร่วมกันของมนุษยชาติ ซึ่งรัฐทุกรัฐมีหน้าที่จะต้องร่วมกันป้องกันและปราบปรามเช่น ความผิดฐานโจรสลัด เป็นต้น

5. หลักสัญชาติของผู้เสียหาย (The passive personality principle) หลักนี้มาจาก การที่ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศถาวร ได้หยิบยกขึ้นมากล่าวอ้างในคดี The S.S. Lotus รัฐเจ้าของสัญชาติของผู้เสียหายก็อำนาจมีเขตอำนาจศาลต่อความผิดที่กระทำขึ้นนั้นได้ ปัญหานี้ได้นำขึ้นพิจารณาในการประชุมที่มหาวิทยาลัย Harvard ด้วย ซึ่งปรากฏว่านักกฎหมายส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับทฤษฎีข้อนี้ หลังจากการประชุมปรากฏว่าศาลของประเทศที่ใช้ภาษาอังกฤษและฝรั่งเศสเป็นภาษาราชการต่างได้ปฏิเสธที่จะยอมรับหลักข้อนี้

แม้หลักข้อสุดท้ายนี้จะได้รับการคัดค้านจากนักกฎหมายหลายฝ่ายก็ตาม แต่ในประเทศไทยหลักข้อนี้ก็ได้เป็นที่มาของมาตรา 8 ของประมวลกฎหมายอาญา[25]

จากการศึกษาการบังคับใช้กฎหมายอาญากับการกระทำความผิดซึ่งเป็นอาชญากรรมประเภทต่าง ๆ ที่กระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชนภายในราชอาณาจักร กล่าวคือในส่วนของการบังคับใช้กฎหมายอาญาภายในราชอาณาจักรโดยอาศัยหลักดินแดน ซึ่งตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 4 บัญญัติว่า “ผู้ใดกระทำความผิดในราชอาณาจักร ต้องรับโทษตามกฎหมาย” หลักดินแดนนี้ถือเป็นหลักทั่วไป ผู้เขียนเห็นว่าทะเลอาณาเขตก็เป็นดินแดนส่วนหนึ่งของราชอาณาจักร หากมีการกระทำความผิดขึ้นในทะเลอาณาเขตประเทศไทยก็ย่อมมีอำนาจอธิปไตยในการบังคับใช้กฎหมายกับการกระทำความผิดนั้น ทั้งนี้โดยพิจารณาจากหลักดินแดน แต่ถึงอย่างไรก็ตามก็ควรพิจารณาถึงความสำคัญของการใช้กฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล ในศาลภายในเกี่ยวกับอำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทะเลอาณาเขตตามกฎหมายทะเล ซึ่งได้กำหนดว่า ให้ใช้อธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญานี้และ หลักเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ

2.7. สัญชาติของเรือ

แม้ว่าเรือทุกลำจะเป็นทรัพย์สิน มีลักษณะเป็นสังหาริมทรัพย์ที่ต้องจดทะเบียน ซึ่งผิดจากสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ เมื่อเรือได้รับการจดทะเบียนแล้ว ก็จะทำให้เรือนั้นมีสิทธิและ

---

[25] นพพร โพธิรังสิยากร. “กฎหมายระหว่างประเทศในศาลไทย : ข้อพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องเขตอำนาจศาล,” บทบัณฑิตย์ เล่ม 46 ตอน1 (มีนาคม 2533) : 86.

ฐานะทางกฎหมายแยกออกมาโดยเฉพาะคล้ายกับว่าเรือนั้นมีสภาพบุคคลอย่างบุคคลธรรมดา กล่าวคือ เรือนั้นจะมีชื่อ มีสัญชาติ มีเมืองท่าขึ้นทะเบียน (ภูมิลำเนา)

ดังนั้นเรือทุกลำต้องมีสัญชาติเสมอ (Nationality) สัญชาติเป็นเครื่องกำหนดว่าเรือลำนั้นถูกผูกพันอยู่กับกฎหมายของประเทศใด จึงมีลักษณะเช่นเดียวกับสัญชาติของบุคคลธรรมดาที่เป็นเครื่องผูกพันบุคคลไว้กับประเทศใดประเทศหนึ่ง ตามกฎหมายภายในนั้น บุคคลธรรมดาบางคนอาจไม่มีสัญชาติเลยก็ได้ ซึ่งได้แก่คนไร้สัญชาติ หรืออาจมีหลายสัญชาติก็ได้ แต่เรือทุกลำต้องมีสัญชาติอย่างไม่มีข้อยกเว้นถ้าเรือใดไม่มีสัญชาติ เรือนั้นก็จะได้ชื่อว่าเป็นเรือสลัด ซึ่งเป็นศัตรูของทุก ๆ ประเทศมีสิทธิ์ปราบปรามได้ เรือทุกลำนอกจากจะมีสัญชาติแล้วยังต้องมีสัญชาติแต่เพียงสัญชาติเดียวจะมีสองสัญชาติไม่ได้ [26]

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงทำให้สัญชาติของเรือถือเป็นลักษณะเฉพาะอย่างหนึ่งของเรือที่เห็นจากภายนอกว่าเป็นทรัพย์สินประเภทหนึ่ง แต่เป็นทรัพย์สินที่มีลักษณะพิเศษมีสถานะในทางกฎหมายระหว่างประเทศเรือทุกลำนั้นจะต้องมีสัญชาติหนึ่ง หากเรือนั้นไม่มีสัญชาติ หรือมีมากกว่าหนึ่งสัญชาติเรือนั้นจะถือเป็นเรือไร้สัญชาติและจะไม่ได้รับความคุ้มครองใด ๆ จากรัฐของตนซึ่งในเรื่องนี้ตาม อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้บัญญัติในเรื่องดังกล่าวเอาไว้อย่างชัดแจ้งว่า

1. ให้เรือเดินภายใต้ธงของรัฐเพียงรัฐเดียวเท่านั้น[27] และเว้นไว้แต่ในกรณีพิเศษซึ่งได้บัญญัติไว้อย่างชัดแจ้งในสนธิสัญญาระหว่างประเทศหรือในอนุสัญญานี้ให้อยู่ภายใต้บังคับแห่งเขตอำนาจโดยจำเพาะของรัฐนั้นเมื่ออยู่ในทะเลหลวง เรือมิอาจเปลี่ยนธงของตนในระหว่างการเดินทางหรือในขณะที่อยู่ในท่าเรือที่จอดแวะเว้นไว้แต่ในกรณีของการโอนกรรมสิทธิ์อย่างแท้จริง หรือการเปลี่ยนการจดทะเบียน

2. เรือซึ่งเดินภายใต้ธงของรัฐหรือกว่านั้น โดยใช้ธงเหล่านั้นตามความสะดวกมิอาจอ้างสัญชาติหนึ่งสัญชาติใดต่อรัฐอื่นใดได้และอาจถูกถือเสมือนเรือที่ไร้สัญชาติ การที่อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดให้เรือเดินภายใต้ธงของรัฐ

---

[26] สุธาบดี สัตตบุศย์, กฎหมายทะเล(พาณิชยนาวี), (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2537.), น. 15.

[27] อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982, ข้อ 92(1)

เพียงรัฐเดียวเท่านั้น[28] ก็เพื่อเหตุผลของการที่จะให้รัฐเจ้าของสัญชาติของเรือมีอำนาจควบคุม ดูแล หรือใช้เขตอำนาจของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพและไม่เกิดความขัดแย้งกัน

ในการให้สัญชาติแก่เรือนั้นรัฐทุกรัฐสามารถให้สัญชาติแก่เรือได้แม้ว่ารัฐนั้นไม่มีพื้นดินติดทะเลเลยก็ตาม ดังจะดูได้จากบทบัญญัติในข้อ 90 ของอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่บัญญัติไว้ว่า "รัฐทุกรัฐไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ชายฝั่งมีสิทธิที่จะเดินเรือที่ชักธงของตนในทะเลหลวง" ส่วนในการกำหนดหลักเกณฑ์ว่าเรือใดจะมีสัญชาติของรัฐใดได้นั้นตาม อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ไม่ได้กำหนดรายละเอียดไว้ แต่ให้เป็นเรื่องที่แต่ละรัฐจะกำหนดกฎเกณฑ์ในการให้สัญชาติของตนเป็นกฎหมายในเอาไว้เอง โดยในข้อ 91 วรรค 1 ของอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้บัญญัติไว้ว่า

"ให้รัฐทุกรัฐกำหนดเงื่อนไขในการให้สัญชาติของตนแก่เรือ ในการจดทะเบียนเรือในอาณาเขตของตน และในการใช้สิทธิชักธงของตนเรือย่อมมีสัญชาติของรัฐซึ่งเรือนั้นมีสิทธิชักธงจะต้องมีความเกี่ยวโยงกันแท้จริงระหว่างรัฐกับเรือนั้น"

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติดังกล่าวแล้ว ในข้อ 91 วรรค 1 นี้จะกำหนดเพียงหลักการไว้ในลักษณะกว้าง ๆ คือการที่รัฐใดจะรับจดทะเบียนให้แก่เรือลำใดหรือจะให้สัญชาติแก่เรือลำใดได้นั้นจะต้องมีความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (Genuine Link) ระหว่างเรือกับรัฐผู้ให้สัญชาตินั้น การที่ อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 บัญญัติไว้เช่นนี้นอกจากจะเป็นเหตุผลในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพแล้วยังเป็นการป้องกันการใช้ "การชักธงเพื่อความสะดวก "(Flag of Convenience) เพื่อวัตถุประสงค์ในการหลีกเลี่ยงค่าธรรมเนียมที่สูงกว่า, ภาษีและกฎเกณฑ์บางอย่างที่เป็นอุปสรรคที่กำหนดโดยรัฐ

ในทางปฏิบัตินั้นการให้สัญชาติแก่เรือโดยไม่ปรากฏว่ามีความเกี่ยวโยงอันแท้จริงระหว่างรัฐที่ให้สัญชาติกับเรือนั้นมีอยู่เป็นอันมาก เช่นกรณีที่เรือซึ่งเป็นของคนอเมริกันแต่ขอจดทะเบียนและใช้ธงของประเทศปานามา ฮอนดูรัส หรือไลบีเรีย เป็นต้น ซึ่งถือว่าเป็นการใช้ธงของชาติอื่นเพื่อความสะดวก เพื่อหลีกเลี่ยงกฎหมายภายในของรัฐเจ้าของธงในเรื่องของการใช้แรงงานคนบนเรือและการเลี่ยงภาษี ขณะที่กฎหมายของรัฐเจ้าของธงในเรื่องดังกล่าวแทบจะไม่มี หรือถึงแม้จะมีแต่ก็ไม่เข้มงวดแต่อย่างใด"

---

[28] เรื่องเดียวกัน, ข้อ 92 (2)

เนื่องจากการให้สัญชาติแก่เรือเป็นเรื่องของกฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่จะกำหนดกันเองว่า เมื่อไร อย่างใด จึงจะให้สัญชาติของตนในส่วนนี้สำหรับประเทศไทยมีกฎหมายไทยบัญญัติไว้ที่เกี่ยวข้องได้แก่ พระราชบัญญัติเรือสยาม พ.ศ. 2481 ได้วางหลักเกณฑ์การให้สัญชาติเรือไทยไว้อย่างละเอียด ดังนี้ เรือที่จะถือว่าเป็นเรือไทยนั้นมีทั้งเรือของรัฐและเรือของเอกชน สำหรับเรือของรัฐนั้น ปรากฏอยู่ในมาตรา 4 แต่ว่าเรือราชนาวีสยาม (แต่ไม่อยู่ใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้)

สำหรับเรือของเอกชน มีมาตรา 7 บัญญัติว่า “ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือ จดทะเบียนเป็นเรือสยามได้นั้น จะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ตามต้องมีสัญชาติไทย ถ้าเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัดต้องจดทะเบียนตามกฎหมายสยามมีสำนักงานใหญ่ของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทตั้งอยู่ในราชอาณาจักรสยามและ

1. ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญ ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย
2. ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดซึ่งต้องรับผิดร่วมกันโดยไม่จำกัดจำนวน ต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่า ร้อยละเจ็ดสิบต้องเป็นของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
3. ในกรณีที่เป็นบริษัทจำกัด กรรมการส่วนมากต้องมีสัญชาติไทยและทุนของบริษัทนั้นไม่น้อยกว่า ร้อยละเจ็ดสิบ ต้องเป็นของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และบริษัทนั้นต้องไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกหุ้นผู้ถือ”

แต่กฎหมายไทยมิได้บัญญัติบังคับว่าเรือทุกลำที่อยู่ในประเทศไทยต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทยทั้งหมด กฎหมายบัญญัติให้เรือบางชนิด บางขนาดเท่านั้น ที่ต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทย

2.8 เหตุผลและประโยชน์ในการให้สัญชาติเรือ

การแบ่งสัญชาติของเรือว่า เรือใดเป็นของใคร ถือสัญชาติอะไร ในกรณีนี้พิจารณาในส่วนของเรือเอกชนนั้นมีประโยชน์ 3 ประการด้วยกัน คือ[29]

1. สิทธิพิเศษที่รัฐเจ้าของชาติให้แก่เรือของตน
2. รัฐจะเป็นผู้ดูแลและให้ความคุ้มครองเรือสัญชาติของตน
3. สัญชาติของเรืออาจเป็นตัวกำหนดว่าจะให้กฎหมายใดบังคับแก่เรือนั้น

---

[29] ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชยนาวี (Maritime Law), พิมพ์ครั้งที่ 2 ปรับปรุงใหม่. (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, 2539), หน้า 153-154.

1. **สิทธิพิเศษที่รัฐเจ้าของสัญชาติให้แก่เรือของตน**

เนื่องจากรัฐทุกรัฐเห็นว่าความเจริญเติบโตของกองเรือสินค้าของตนนั้นย่อมนำมาซึ่งความมั่นคงแห่งรัฐนั้น ทั้งในด้านพลังงานทางการเมืองและพลังทางเศรษฐกิจ ด้วยเหตุนี้ รัฐส่วนใหญ่จึงมักวางมาตราการบางอย่างไว้เพื่อเป็นประโยชน์เฉพาะแก่เรือสัญชาติของตนเท่านั้น ในสมัยเดิมมีการให้สิทธิพิเศษต่าง ๆ มากมาย เช่น สิทธิพิเศษทางศุลกากร-ภาษีอากร ฯลฯ แต่ในปัจจุบันการให้สิทธิพิเศษนี้ลดน้อยลง

สำหรับกฎหมายไทยนั้น มีบทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่พิเศษของเรือไทยไว้ในหมวด 6 แห่งประราชบัญญัติเรือสยาม พ.ศ. 2481 ซึ่งกล่าวไว้ในมาตรา 47 ว่า “นอกจากจะมีความตกลงกับต่างประเทศเป็นอย่างอื่น เรือสยามซึ่งได้จดทะเบียนพระราชบัญญัตินี้... จะทำการค้าในน่านน้ำสยามได้”

มาตรา 51 “เรือสยามเท่านั้นที่มีสิทธิใช้ธงชาติสยามได้ ถ้าเรือลำใดซึ่งมิใช่เรือสยามใช้ธงชาติสยามเพื่อแสดงให้เห็นว่าเป็นเรือสยาม ต้องถือว่าเรือลำนั้นฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้”

มาตรา 5 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยามฉบับที่ 6 พ.ศ. 2481 ขยายความว่า “นอกจากจะมีความตกลงกับต่างประเทศเป็นอย่างอื่น เรือที่ใช้ในน่านน้ำสยามต้องรับใบ อนุญาตใช้เรือ เว้นแต่

- เรือของราชนาวีสยาม
- เรือของรัฐบาลต่างประเทศซึ่งเข้ามาในน่านน้ำสยามชั่วครั้งคราว
- เรือต่างประเทศซึ่งเข้ามาในน่านน้ำสยามชั่วครั้งคราว และใยอนุญาตยังไม่สิ้นอายุ
- เรือที่มิใช่เรือกลขนาดต่ำกว่ายี่สิบห้าหาบ
- เรือซึ่งต้องมีประจำเรือใหญ่ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

นอกจากนี้ยังมีประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 215 ลงวันที่ 20 กันยายน 2515 ให้สิทธิพิเศษแก่เรือไทยดังนี้

"ข้อ 1. ของที่ส่งจากท่าต่างประเทศเข้ามาในราชอาณาจักรโดยทางเรือและเป็นของที่กำหนดในกฎกระทรวง ถ้ามิได้บรรทุกโดยเรือซึ่งเป็นเรือที่ได้รับใบอนุญาตตามข้อ 3 หรือเป็นเรือที่มิได้รับหนังสืออนุสัญญาตามข้อ 4 ให้บรรทุกไปเป็นการเฉพาะคราวให้เรียกเก็บอากรเพิ่มอีกหนึ่งเท่าของอัตราที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร แต่ถ้าเป็นของที่ไม่ต้องเสียอากรให้เรียกเก็บอากรในอัตราตามราคาร้อยละห้าสิบ

ความในวรรคหนึ่งไม่ให้ใช้บังคับแก่ของดังต่อไปนี้

1. ของของรัฐบาลต่างประเทศ สถานทูต สถานกงศุล องค์การระหว่างประเทศ หรือ ทบวงการชำนัญพิเศษ
2. พัสดุไปรษณีย์
3. ของที่บุคคลซึ่งเข้ามาในราชอาณาจักรนำเข้ามาเพื่อใช้เฉพาะตัว
4. ของอื่นๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง"

2. รัฐจะเป็นผู้ดูแลและให้ความคุ้มครองเรือสัญชาติของตน

รัฐเจ้าของสัญชาติจะเป็นผู้ดูแลเรือสัญชาติของตน เริ่มตั้งแต่การตรวจ Survey เรือที่สร้างขึ้น และยื่นคำขอจดทะเบียนเพื่อขอสัญชาติของตน ทั้งนี้เพื่อเป็นการดูแลให้เรือนั้นมีสมรรถนะเพียงพอแก่การเดินทะเลได้โดยปลอดภัย เมื่ออนุญาตให้เรือนั้นจดทะเบียนและทำให้เรือนั้นมีสัญชาติของรัฐนั้นแล้ว รัฐนั้นก็ยังคงดูแลเรือนั้นต่อไปตามช่วงระยะเวลาที่จำเป็น ทั้งนี้โดยจะต้องตรวจดูเรือนั้นเป็นครั้งคราว เพื่อให้แน่ใจว่าเรือนั้นยังอยู่ในสภาพที่ปลอดภัยแก่การเดินทะเลอยู่หรือไม่

ในพระราชบัญญัติเรือสยาม ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการตรวจเรือไว้ในมาตรา 12

"เรือที่ขอจดทะเบียนเป็นเรือสยาม ต้องมีใบสำคัญแสดงการตรวจเรือไปแสดงต่อนายทะเบียนเรือว่าเรือนั้นได้รับการตรวจจากพนักงานตรวจเรือกรมเจ้าท่าถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม"

นอกจากรัฐเจ้าของสัญชาติจะเป็นผู้ดูแลเรือของตนให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอแล้ว รัฐนั้นจะยังให้ความคุ้มครองแก่เรือของตนในกรณีที่เรือนั้นมีข้อพิพาทกับต่างประเทศและไม่ได้

รับความเป็นธรรม รัฐสามารถที่จะใช้ Diplomatic Protection เรียกร้องเอาจากรัฐคู่พิพาทนั้นได้ เหมือนเช่นที่รัฐสามารถให้ Diplomatic Protection แก่บุคคลธรรมดาตามกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง

3. สัญชาติของเรือเป็นตัวกำหนดกฎหมายที่ใช้บังคับแก่เรือนั้น

ในขั้นแรกต้องพิจารณาเสียก่อนว่า สัญชาติของเรือนั้นเกี่ยวข้องกับการกำหนดกฎหมายที่จะใช้บังคับในเมื่อเกิดปัญหาข้อพิพาทบางประการเกิดขึ้นหรือไม่เพียงใด ต้องแยกพิจารณาเป็นทางด้านกฎหมายอาญากับกฎหมายแพ่ง

สำหรับ กฎหมายอาญา นั้น สมมติว่า มีเรือสัญชาติต่างประเทศ (ชักธงต่างประเทศ) เข้ามาในท่าเรือของไทย แล้วมีความผิดอาญาเกิดขึ้นบนเรือนั้น จะใช้กฎหมายไทยไปบังคับได้หรือไม่ สำหรับเรือบางประเภทซึ่งได้แก่เรือรบนั้นถือว่าเป็นส่วนหนึ่งแห่งราชอาณาจักรของรัฐเจ้าของธงด้วยเหตุนี้ เรือนั้นจึงมีสภาพนอกอาณาเขตที่หลุดพ้นจากอธิปไตยของรัฐชายฝั่งนั้น ๆ โดยหลักกฎหมายระหว่างประเทศ จึงไม่สามารถเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับคดีความผิดที่เกิดบนเรือนั้นได้

สำหรับเรือเอกชนนั้น ย่อมตกอยู่ภายใต้กฎหมายอาญา ซึ่งเป็นกฎหมายมหาชนบัญญัติขึ้นเพื่อความเรียบร้อยของรัฐนั้น แต่สำหรับกฎหมายอาญาที่ใช้บังคับแก่เรือเอกชนมีปัญหาต่อไปว่าใช้บังคับเสมอไปในทุกกรณี ไม่ว่าจะเป็นความผิดอะไรก็ตามที่เกิดขึ้นในอาณาเขตอธิปไตยของรัฐชายฝั่งนั้นหรือไม่ ที่มีปัญหาต้องพิจารณาเช่นนี้ ก็เพราะว่าความผิดอาญาบางประเภทที่ไม่มีผลต่อรัฐชายฝั่งนั้น ๆ เช่น การทะเลาะวิวาทของลูกเรือสัญชาติต่างประเทศบนเรือต่างประเทศที่จอดอยู่ในท่าเรือไทย ที่ไม่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยของไทย แต่อย่างไร เป็นเรื่องคล้ายกับว่าความผิดอาญานั้นเกิดในต่างประเทศ ก็ไม่น่าจะไปใช้กฎหมายอาญาของไทยบังคับ แต่ถ้าพิจารณาตามประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ถือว่า “ผู้ใดกระทำความผิดในราชอาณาจักร ต้องรับโทษตามกฎหมาย” เมื่อเรือต่างประเทศจอดอยู่ ณ ท่าเรือไทย ก็สามารถใช้กฎหมายอาญาไทยบังคับได้ แต่ถ้าใช้กฎหมายอาญาของไทยใช้บังคับทุกกรณีแล้วอาจไม่เหมาะสมก็ได้ ทั้งนี้เพราะความผิดเกิดบนเรือของต่างชาติเอง ผู้เสียหายก็เป็นคนต่างชาติ ซึ่งการกระทำความผิดนั้นไม่ได้มีผลกระทบกระเทือนต่อประเทศไทยแต่อย่างใด จึงไม่น่าใช้กฎหมายอาญาไปบังคับในทุกกรณี และนอกจากนี้ การใช้กฎหมายไทยบังคับอาจก่อให้เกิดปัญหากฎหมายซ้อนกันอีกด้วย ทั้งนี้เพราะว่าทุกประเทศจะถือว่าการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นไม่ว่าเรือนั้นจะอยู่ ณ ที่ใด ให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในดินแดนแห่งอธิปไตยของ

ตนต้องใช้กฎหมายของตนบังคับ ประเทศไทยก็ยึดหลักนี้ ดังจะเห็นได้จากประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา 4 วรรค 2 “การกระทำความผิดในเรือไทย หรืออากาศยานไทยไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด ให้ถือว่ากระทำความผิดในราชอาณาจักร”

ตามมาตรา 4 วรรค 2 ไม่ได้หมายความว่า เรือไทยและอากาศยานไทยเป็นราชอาณาจักรด้วย เพียงแต่ให้ถือว่าการกระทำในสถานที่ดังกล่าวไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด ถือเสมือนว่าได้กระทำในราชอาณาจักรเท่านั้น มิใช่ให้ถือว่าเรือไทยหรืออากาศยานไทยเป็นราชอาณาจักรไทยดังเช่นมาตรา 4 วรรคแรก[30]

เมื่อเป็นเช่นนี้ ถ้ารัฐชายฝั่งจะใช้กฎหมายอาญากับการกระทำความที่ได้เกิดขึ้นบนเรือขณะเรือจอดอยู่ในเขตแห่งอธิปไตยของรัฐนั้นแล้ว ความผิดนั้นก็จะตกอยู่ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายสองกฎหมายด้วยกันคือกฎหมายของรัฐชายฝั่งนั้นและกฎหมายของรัฐเจ้าของสัญชาติเรือนั้นซึ่งเป็นปัญหาการซ้อนกันแห่งกฎหมายซึ่งเป็นที่รู้จักกันทั่วไปเรียกว่า “Concurrent Jurisdiction”

นอกจากนั้นสัญชาติของเรือก็มีส่วนเกี่ยวข้องกับเขตอำนาจของศาลในการพิจารณาคดีด้วย เช่น ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2534) มาตรา 3 บัญญัติว่า “เพื่อประโยชน์ในการเสนอคำฟ้อง

ในกรณีที่มูลคดีเกิดขึ้นในเรือไทย หรืออากาศยานไทย ที่อยู่นอกราชอาณาจักรให้ศาลแพ่งและเขตที่มีอำนาจ”

2.9. การซ้อนกันของเขตอำนาจศาล (Concurrent Jurisdiction)

การซ้อนกันของเขตอำนาจศาล เป็นการกล่าวถึง การมีอยู่ของเขตอำนาจศาลของรัฐตั้งแต่สองรัฐขึ้นไป กล่าวคือ เรือเอกชนย่อมมีสัญชาติของรัฐตามที่เรือนั้นชักธงอยู่

---

[30] จุลสิงห์ วสันตสิงห์, “ขออนุมัติสอบสวนความผิดนอกราชอาณาจักร”, อัยการนิเทศ เล่ม42 ตอน 2 (2523) : 10.

(Flag States) แต่เมื่อเรือเอกชนเดินเรือเข้าไปในท่าเรือ หรือทะเลอาณาเขตย่อมตกอยู่ภายใต้อธิปไตยของรัฐชายฝั่ง (Coastal States) หากมีการกระทำความผิดอาญาเกิดขึ้นเหนือเรือเอกชน ดังนั้นเขตอำนาจศาลทางอาญาเกี่ยวกับความผิดนั้น รัฐชายฝั่งย่อมมีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย แต่ในขณะเดียวกันการกระทำความผิดนั้นได้เกิดขึ้นเหนือเรือเอกชน รัฐเจ้าของเรือก็ย่อมมีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายกับความผิดดังกล่าวเช่นเดียวกันด้วย ซึ่งในลักษณะนี้เรียกว่า เป็นการซ้อนกันของเขตอำนาจศาล (Concurrent Jurisdiction) เกี่ยวกับเรื่องนี้ได้มีหลักปฏิบัติสืบต่อมาว่า เมื่อเรือเอกชนจอดอยู่ในท่าเรือต่างประเทศถือว่าอำนาจอธิปไตยของรัฐเมืองท่ามีอำนาจเหนือเรือเอกชนนั้น กล่าวคือเมื่อเกิดคดีอาญาขึ้นถือว่า คดีอาญานั้นอยู่ในอำนาจศาลของรัฐเจ้าของเมืองท่า (Coastal States) ซึ่งเรือเอกชนจอดอยู่ ซึ่งมีมาตั้งแต่ศตวรรษที่ 19 เป็นต้นมา มีหลักใหญ่ ๆ ซึ่งยึดถือกันอยู่ 2 หลัก คือ หลักฝรั่งเศส และ หลักอังกฤษ[31]

หลักฝรั่งเศส เกิดเมื่อ ค.ศ. 1806 ในกรณีลูกเรือของอเมริกาวิวาทกับลูกเรือ Sally ของฝรั่งเศส ที่แอนดเวอร์ป โดยเจ้าหน้าที่ฝรั่งเศสจับลูกเรืออเมริกา กงสุลของอเมริกาโต้แย้งคณะกรรมการ Conseil d'Etate (French council of State) ได้วางหลัก ภายใต้พระบรมราชโองการของพระเจ้านโปเลียนว่า มีธรรมเนียมระหว่างประเทศในการใช้สิทธิของรัฐเมืองท่าที่เรือชักธงมีอธิปไตยเหนือการรักษาวินัยภายในเรือซึ่งเจ้าของพนักงานท้องถิ่นจะไม่เกี่ยวข้องเมื่อไม่มีการขอการช่วยเหลือ หรือเมื่อไม่กระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของท่าเรือ และพระเจ้านโปเลียนมีพระราชโองการ (ordonnance) ค.ศ. 1833 เป็นหลักให้กงสุลฝรั่งเศสในเมืองต่าง ๆจัดการควบคุมระวังรักษาผลประโยชน์ของเรือสินค้าของฝรั่งเศสอันจอดอยู่ในเมืองท่าต่างประเทศ ถ้ามีคดีอาญาเกิดขึ้นระหว่างลูกเรือก็ให้จัดการมิให้รัฐเจ้าของเมืองท่ามาเกี่ยวข้อง เว้นแต่เหตุการณ์นั้นจะกระทบกระเทือนต่อความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยของเมืองท่า แต่ทั้งนี้ไม่มีหลักเกณฑ์แน่นอนว่าอะไรเป็นวินัยภายใน (internal discipline) และอะไรเป็นเรื่องรบกวนความสงบของเมืองท่า (matters disturbing the pace of the port) บางรัฐก็ตีความอย่างกว้าง บางรัฐก็ตีความอย่างแคบ ศาลสูงของแม็กซิโกพิพากษา เมื่อปี 1876 ว่าชาวฝรั่งเศสฆ่าชาวฝรั่งเศสในเรือฝรั่งเศสขณะจอดอยู่ในท่าเรือแม็กซิโก ไม่รบกวนสันติภาพของท่าเรือ Case of Antonio (l'Anenocone, Hudson cases p. 601) แต่ศาลอเมริกันพิพากษาในคดี Wildenhus[32] ค.ศ. 1887 ตามข้อเท็จจริงว่า Wildenhus ได้ฆ่าคนตายในเรือเบลเยี่ยมที่ท่าเรือเมืองนิวเจอร์ซี่ ศาลเห็นว่าความผิดเช่นนี้ เป็นการกระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชน (disturb tranquility and public order)

---

[31] O'Connell. D.P, The International Law of the Sea, (c.1984), p.735

[32] Wildenhus Case (120 US 1 in 1887)

รัฐที่ถือตามหลักฝรั่งเศสมี เบลเยี่ยม กรีซ อิตาลี และสหรัฐอเมริกา ก็มีหลักคล้าย ๆ กันกับหลักฝรั่งเศส) แม้จะนิยมกันมาก แต่รัฐเหล่านี้ก็ไม่มีอำนาจทางทะเลจึงเป็นหลักทั่วไปในกฎหมายระหว่างประเทศ[33]

หลักอังกฤษนั้นมีหลักว่า คดีอาญาที่เกิดขึ้นบนเรือระหว่างลูกเรือและไม่มีลักษณะอันกระทบกระเทือนถึงความสงบสุขของเมืองท่าก็ตาม ตกอยู่ในอำนาจศาลของรัฐเจ้าของเมืองท่า แต่อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่เรืออังกฤษไปจอดในเมืองท่าต่างประเทศนั้น อังกฤษกลับถือหลักตรงกันข้าม ถือว่าศาลอังกฤษมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวกับบุคคลต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นสัญชาติใด ถ้าหากคดีนั้นเกิดขึ้นเรือของอังกฤษแล้ว ตัวอย่างคดี (Regina V.S. Anderson) Anderson คนอเมริกันถูกฟ้องยังศาลอังกฤษฐานฆ่าคนตายในเรืออังกฤษ ขณะเรือแล่นอยู่ในเขตน่านน้ำฝรั่งเศส

ศาลวินิจฉัยว่าแม้จำเลยเป็นคนอยู่ในเขตอำนาจศาลอเมริกัน ในฐานะมีสัญชาติอเมริกันและอยู่ใต้บังคับกฎหมายฝรั่งเศส เพราะได้กระทำความผิดในเขตน่านน้ำฝรั่งเศสก็ตาม แต่จำเลยก็อยู่ในบังคับกฎหมายฝรั่งเศส และจำเลยก็อยู่ใต้บังคับกฎหมายอังกฤษ ซึ่งขยายออกไปคุ้มครองเรืออังกฤษด้วย แม้ในท่าเรือต่างประเทศก็ตาม ประเทศที่ถือตามหลักอังกฤษ ออสเตรีย ฮังการี ชิลี ฮอลแลนด์ เยอรมัน สัญญามอรริโอ ค.ศ. 1889 ระหว่าง อาเยนตินา ปารากไว เปรู อุรุไกว ก็ได้ถือหลักอังกฤษ เรือสินค้าในท่าเรือต่างประเทศไม่ได้รับยกเว้นในคดีแพ่ง นายเรือและลูกเรือก็ไม่ได้รับการยกเว้นทั้งในคดีแพ่งและอาญา แต่เขตอำนาจของรัฐต่างประเทศไม่ขยายออกไปครอบคลุมถึงการเกี่ยวกับสิทธิในทรัพย์สิน และสิทธิส่วนบุคคลในเรือซึ่งมีกฎหมายของรัฐที่ปักธงบังคับอยู่

ในกรณีเกี่ยวกับเขตอำนาจของหลายรัฐ คือการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งในเรืออยู่ภายใต้เขตอำนาจของหลายรัฐ เช่นรัฐที่ผู้ที่กระทำผิดมีสัญชาติ รัฐที่เรือนั้นชักธง หรือในเขตน่านน้ำของรัฐอื่น การใช้อำนาจศาลก็จะกระทำได้แต่เพียงรัฐเดียว เช่นคดี The Exchange เมื่อ ค.ศ. 1934 นายเรืออเมริกันของเรือ Exchange ถูกหัวหน้าช่างกลชื่อ De Motte ฆ่าตายในเรือเมสสินา Mersina ประเทศอิตาลี กระทรวงการต่างประเทศสหรัฐได้ดำเนินการทางการทูตขอตัวจำเลยมาดำเนินคดี กระทรวงการต่างประเทศอิตาลีตอบว่าความผิดเกิดในน่านน้ำของอิตาลี ศาลอิตาลีมีอำนาจเหนือคดีนั้นจึงต้องพิจารณาคดีในอิตาลี และจะต้องรับโทษที่นั้นหากว่าจำเลยมีความผิด

---

[33] สุผานิต มั่นศุข, <u>กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีอาญา,</u> (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2523), หน้า 80-82

จากการศึกษาถึงเสรีภาพในการเดินเรือที่รัฐต่าง ๆ มีเสรีภาพในการใช้ท้องทะเล ตลอดจนแนวความคิดเรื่องรัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตที่สามารถบัญญัติกฎหมายหรือออกข้อบังคับต่าง ๆ เพื่อใช้บังคับกับเรือต่างชาติ ที่ใช้สิทธิผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต ซึ่งเรือที่ผ่านโดยสุจริตย่อมมีสัญชาติของเรือ อันเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายทะเล ที่เกี่ยวกับสัญชาติของเรือ ดังนั้นเมื่อเกิดการกระทำความผิดอาญาขึ้นเหนือเรือเอกชน โดยหลักกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐชายฝั่งไม่พึงใช้เขตอำนาจทางอาญาเพื่อจับกุมบุคคลใด หรือสอบสวนการกระทำความผิดอาญาใด ซึ่งได้กระทำขึ้นเหนือเรือต่างชาติในขณะที่เรือนั้นใช้สิทธิผ่านโดยสุจริต เว้นแต่ความผิดอาญานั้นจะกระทบกระเทือนต่อความสงบสุขของรัฐชายฝั่งหรือความสงบเรียบร้อยของทะเลอาณาเขต รัฐชายฝั่งจึงมีอำนาจในการจับกุมหรือสอบสวนบุคคลใดในการกระทำความผิดนั้นได้ ซึ่งเป็นปัญหาว่าในการบังคับใช้กฎหมายอาญากับการกระทำความผิดดังกล่าวว่า มีหลักเกณฑ์อย่างไรจึงจะถือว่าการกระทำความผิดหรืออาชญากรรมที่เกิดขึ้นนั้น ประเภทใดเป็นอาชญากรรมที่กระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของรัฐชายฝั่ง ในส่วนนี้ซึ่งจะได้กล่าวถึงในบทต่อไป

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

สภาพการบังคับใช้กฎหมายอาญาในทะเลอาณาเขตของประเทศไทยและปัญหา

การบังคับใช้กฎหมายอาญาในทะเลอาณาเขตของประเทศไทยในส่วนนี้จะเป็นการศึกษาถึง ขอบเขตของทะเลอาณาเขตว่ามีอาณาบริเวณ ถึงไหน ตลอดจนศึกษาถึงการกระทำความผิดอาญาที่เป็นการกระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของรัฐชายฝั่งตามอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 19(2) และปัญหาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในทะเลซึ่งจะได้กล่าวถึงต่อไป

3.1. สถานที่บังคับใช้กฎหมายอาญากับการกระทำความผิด

การบังคับใช้กฎหมายอาญา (Criminal Law Enforcement) หมายถึงการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย[1] คือกฎหมายได้บัญญัติความผิดและโทษไว้เมื่อความผิดเกิดขึ้นจึงต้องบังคับให้มีการดำเนินคดีเพื่อการลงโทษ[2] ทั้งนี้เป็นไปตามหลักการที่ว่ารัฐย่อมมีอำนาจเหนืออาณาเขตของรัฐ ฉะนั้น โดยหลักการแล้ว กฎหมายของรัฐ จึงใช้บังคับได้เฉพาะในอาณาเขตของรัฐ ย่อมใช้บังคับได้แก่ผู้ที่อยู่ในรัฐ นั้นทุกคน โดยไม่เลือกสัญชาติ ดังนั้นกฎหมายอาญา จึงใช้บังคับได้เฉพาะในอาณาเขตของรัฐ และกฎหมายอาญาใช้บังคับแก่ผู้ที่กระทำความผิดในอาณาจักรเขตของรัฐไม่ว่าผู้นั้นจะเป็นคนสัญชาติของรัฐหรือเป็นคนต่างด้าว[3]

3.2. ทะเลอาณาเขตของประเทศไทย

ทะเลอาณาเขตเป็นดินแดนส่วนหนึ่งของราชอาณาจักรไทยซึ่งอยู่ในทะเล โดยไม่มีเครื่องหมายที่จะแสดงว่าทะเลอาณาเขตนั้นอยู่ตรงไหนซึ่งต่างกับดินแดนบนบกที่มีการแสดงเขตแดนไว้โดยแจ้งชัดสามารถมองด้วยตาเปล่าได้ จึงมีปัญหาว่า ขอบเขตทะเลอาณาเขต

---

[1] อัณณพ ชูบำรุง, อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา, (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2523), หน้า 30

[2] อารีย์ รุ่งพรทวีวัฒน์, “การบังคับใช้กฎหมายอาญาโดยกระบวนการยุติธรรมในประเทศไทย” (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2527), หน้า 45-47

[3] จิตติ ติงศภัทิย์, กฎหมายอาญา ภาค 1. พิมพ์ครั้งที่ 8. (กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ, 2529), หน้า 99

มีแค่ไหน เพียงไร เพื่อที่จะให้เจ้าพนักงานปฏิบัติหน้าที่ทางทะเลทราบว่า เมื่อพบเรือที่ได้กระทำความผิดอาญาขึ้นจะได้มีบังคับใช้กฎหมายอาญากับเรือดังกล่าวได้

ทะเลอาณาเขตคือแนวทะเลประชิดชายฝั่ง (ตามคำนิยาม ในการประชุมกฎหมายทะเลครั้งที่ 3) แนวทะเลดังกล่าวอยู่ถัดต่อมาจากน่านน้ำภายในโดยเริ่มต้นจากเส้นฐานซึ่งใช้เป็นเส้นวัดกว้างของทะเลอาณาเขต[4] ดังนั้นการที่จะกำหนด ว่าทะเลส่วนใด เป็นทะเลอาณาเขตก็จะต้องอาศัยเส้นฐาน (Base line) เป็นตัวกำหนดซึ่งเป็นเส้นที่จะใช้วัดขอบเขตของอาณาเขตทางทะเล เส้นฐานดังกล่าวมีอยู่ 3 ประเภทด้วยกัน ตามอนุสัญญากฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้แก่ เส้นฐานปกติ (Normal base line) เส้นฐานตรง (Straight base line) และเส้นฐานหมู่เกาะ (Archipelagic Base Line) ซึ่งในส่วนนี้ สำหรับประเทศไทยผู้เขียนจะขอกล่าวถึงเฉพาะเส้นฐานปกติ (Normal base line) และเส้นฐานตรง (Straight base line) เท่านั้น คือ

1.1. <u>เส้นฐานปกติ</u> (Normal base line) ได้แก่ เส้นแนวน้ำลดต่ำสุดตลอดฝั่งทะเลตามที่ได้หมายไว้ในแผนที่ ซึ่งใช้มาตราส่วนขนาดใหญ่ที่รัฐชายฝั่งยอมรับนับถือเป็นทางการ[5] เส้นฐานชนิดนี้เป็นเส้นฐานที่ใช้กันทั่วไปและในทุกกรณี เว้นแต่จะได้มีการกำหนดเป็นเส้นฐานพิเศษ คือ เส้นฐานตรง

1.2. <u>เส้นฐานตรง</u> (Straight base line) ได้แก่ เส้นฐานพิเศษที่กำหนดโดยสมมติขึ้นด้วยการกำหนดจุดที่เหมาะสม อาจเป็นน้อยจุดหรือมากจุดก็ได้ แล้วลากเส้นตรงเชื่อมจุดเหล่านั้น เส้นตรงที่ลากขึ้นดังกล่าวนี้ คือ เส้นฐานตรงที่จะใช้เป็นหลักในการแบ่งเขตต่าง ๆ ในทะเล เช่นเดียวกับเส้นฐานธรรมดา แต่การจะกำหนดเส้นฐานแบบเส้นฐานตรง ได้นั้นจะต้องมีเงื่อนไขต่าง ๆ ตามที่กฎหมายระหว่างประเทศได้วางหลักเกณฑ์ไว้[6]

1.2.1. ฝั่งทะเลตอนนั้นต้องมีลักษณะทางภูมิศาสตร์ผิดกว่าปกติธรรมดา กล่าวคือ ชายฝั่งมีลักษณะเว้าแหว่ง หรือตัดลึกเข้าไปในแผ่นดินมาก และมีลักษณะซับซ้อนพอสมควร หรือมีเกาะเรียงรายอยู่ชิดฝั่งเป็นจำนวนมาก หรือมีลักษณะฝั่งและเกาะดังกล่าว ประกอบกันจนเป็นชายฝั่งที่มีลักษณะพิเศษผิดกว่าชายฝั่งธรรมดาทั่วไป

---

[4] ศิรภา จำปาทอง, <u>เอกสารประกอบการบรรยาย วิชา กฎหมายทะเล,</u> (สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง, 2539), หน้า 9-12.

[5] อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ข้อ 5

[6] อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ข้อ 4

1.2.2. มีผลประโยชน์ส่วนได้เสียทางเศรษฐกิจเป็นพิเศษ ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับตำบลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ดังกล่าวในข้อ 1. เช่น ประชาชนพลเมืองที่อาศัยอยู่ในบริเวณชายฝั่งดังกล่าวนั้นมีอาชีพสำคัญที่ต้องอาศัยน่านน้ำบริเวณนั้นเป็นแหล่งประกอบอาชีพ โดยประชาชนชนต้องอาศัยการจับปลาในบริเวณนั้น หรือขุดค้นทรัพยากรอย่างอื่นในท้องทะเลบริเวณนั้นเป็นหลักในการเลี้ยงชีพ กล่าวโดยรวมก็คือการทำมาหาเลี้ยงชีพของประชาชนส่วนใหญ่ต้องพึ่งพาอาศัยทรัพยากรบริเวณนั้นเป็นหลัก ซึ่งถ้าปราศจากทางทำมาหาเลี้ยงชีพอันนี้เสียแล้วเศรษฐกิจของอาณาบริเวณนั้นจะได้รับความกระทบกระเทือน

1.2.3. ความเป็นจริงและความสำคัญของผลประโยชน์ดังกล่าวในข้อ 2. นั้นต้องมีหลักฐานเห็นได้ชัดแจ้งจากการปฏิบัติที่มีมาเป็นเวลานาน โดยไม่มีผู้ใดโต้แย้งสิทธิ์ แต่จะเป็นเวลานานเท่าใดนั้นไม่ได้มีกฎหมายกำหนดไว้ ทั้งนี้ขึ้นกับพฤติการณ์ของแต่ละเรื่องเป็นกรณี ๆ ไป

เส้นฐานที่รัฐชายฝั่งกำหนดขึ้นไม่ว่าจะเป็นเส้นฐานปกติหรือเส้นฐานตรง เมื่อกำหนดขึ้นแล้วรัฐชายฝั่ง จะต้องแสดงเส้นฐานนั้นไว้ให้ชัดแจ้งบนแผนที่และประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

สำหรับประเทศไทยได้กำหนดเส้นฐานตรงไว้ 3 บริเวณ ตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เมื่อ 11 มิถุนายน 2514 คือ[7]

<u>บริเวณที่ 1</u> เส้นฐานตรงเริ่มต้นที่บริเวณแหลมลิง ทางฝั่งตะวันออกของอ่าวไทยโอบรอบหมู่เกาะต่าง ๆ เช่น เกาะช้าง เกาะกูด เข้าบรรจบฝั่งที่หมุดเขตแดนไทย-กัมพูชา
ที่ 73 บริเวณหมู่บ้านหาดเล็ก (ดูภาพประกอบ 1 ตามภาคผนวก)

<u>บริเวณที่ 2</u> ทางฝั่งตะวันตกของอ่าวไทย เริ่มต้นที่แหลมใหญ่โอบรอบนอกหมู่เกาะพงันและเกาะอื่น ๆ บริเวณนั้น (ดูภาพประกอบ 2 ตามภาคผนวก)

<u>บริเวณที่ 3</u> ทางฝั่งทะเลอันดามัน ตั้งแต่ภูเก็ตลงไปถึงเกาะตะรูเตาและเข้าบรรจบฝั่งที่หลักเขตแดนไทย-มาเลเซีย ที่จังหวัดสตูล (ดูภาพประกอบ 3 ตามภาคผนวก)

---

[7] ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 87 ตอนที่ 52 ฉบับพิเศษ (12 มิถุนายน 2513)

ต่อมาในปี พ.ศ. 2535 ประเทศไทยได้ประกาศเส้นฐานตรงและน่านน้ำภายใน บริเวณที่ 4 ทางด้านอ่าวไทยฝั่งตะวันตกตั้งแต่เกาะออก เกาะกระ เกาะโลซิน เข้าบรรจบฝั่งที่หลักเขตแดนไทย – มาเลเซีย บริเวณปากน้ำสุไหงโกลก จังหวัดนราธิวาส[8] (ดูภาพประกอบ 4 ตามภาคผนวก)

นอกจากนั้นสำหรับกรณีของประเทศไทยที่ได้มีการประกาศอ่าวไทยเป็นอ่าวประวัติศาสตร์ ในส่วนนี้จะได้กล่าวให้ทราบถึงความหมายของอ่าวประวัติศาสตร์ เสียก่อน

อ่าวประวัติศาสตร์ (Historic Bay) คือ อ่าวซึ่งรัฐชายฝั่งกล่าวอ้างอำนาจอธิปไตยของตนเหนืออ่าวนั้น อ่าวชนิดนี้ไม่ได้คำนึงถึงสภาพทางภูมิศาสตร์ของอ่าวว่าปากอ่าวจะมีความกว้างเท่าใดและไม่คำนึงถึงหลักเกณฑ์ตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญากฎหมายทะเลแต่อย่างใด

อ่าวที่จะถือว่าเป็น “อ่าวประวัติศาสตร์” ซึ่งจะทำให้น่านน้ำภายในอ่าวถือเป็น “น่านน้ำภายใน” นั้น ต้องเป็นอ่าวซึ่งรัฐที่ตั้งอยู่บนอ่าวได้ครอบครองหรือได้ใช้ประโยชน์และยึดถือเป็นกรรมสิทธิ์มาช้านาน โดยไม่มีผู้ใดโต้แย้งและยอมรับนับถือกันทั่วไป อย่างไรก็ตามไม่มีกฎเกณฑ์บัญญัติไว้ว่าการครอบครองนานนั้น จะเป็นระยะเวลากี่ปี ทั้งนี้ต้องขึ้นกับพฤติการณ์แต่ละกรณีเป็นเรื่อง ๆ ไป

สำหรับประเทศไทยได้มีประกาศกำหนดน่านน้ำในอ่าวประวัติศาสตร์ของไทยโดยมีประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี[9] เรื่องอ่าวไทยตอนใน ลงวันที่ 22 กันยายน 2502 กำหนดว่าอ่าวไทยตอนในเหนือเส้นฐานจากจุด ณ แหลมบ้านช่องแสมสาร ละติดจูด 12 - 35’ – 45” ตะวันออก ตามเส้นขนานละติจูดไปทางทิศตะวันตก ถึงจุด ณ ฝั่งทะเลตรงข้ามละติจูด 12 - 35’ – 45” เหนือลองติจูด 99 - 57’ - 30” ตะวันออก เป็นอ่าวประวัติศาสตร์และน่านน้ำภายในเส้นฐานดังกล่าวนั้นเป็นน่านน้ำภายในประเทศไทย

ดังนั้นการวัดความกว้างของทะเลอาณาเขตในส่วนนี้จึงวัดจากเส้นตรงที่ลากปิดปากอ่าวประวัติศาสตร์ของไทย (ดูภาพประกอบ 5 ตามภาคผนวก)

---

[8] ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 109 ตอนที่ 89 ฉบับพิเศษ (19 สิงหาคม 2535)

[9] ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 76 ตอนที่ 91 ฉบับพิเศษ (26 กันยายน 2502), หน้า 1

จากการศึกษาถึงการกำหนดทะเลอาณาเขตของประเทศไทย[10] ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น จะเห็นได้ว่าขอบเขตพื้นที่ทะเลอาณาเขตของประเทศไทยมีความกว้างเป็นระยะ 12 ไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นฐานที่ใช้สำหรับความกว้างของทะเลอาณาเขต

3.3. กฎเกณฑ์ทั่วไปเกี่ยวกับสิทธิการผ่านโดยสุจริต

แม้ว่า รัฐชายฝั่งมีอธิปไตยเหนือทะเลส่วนที่ติดต่อกับชายฝั่ง ที่เรียกว่าทะเลอาณาเขต (Territorial sea) และมีสิทธิทั้งหลายอันเนื่องมาจากอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตนี้ก็ตาม แต่รัฐชายฝั่งก็มิอาจใช้อำนาจอธิปไตยที่ตนมีอยู่เหนือทะเลอาณาเขตนี้ได้อย่างเคร่งครัดและเด็ดขาดดังเช่นที่ใช้เหนืออาณาเขตที่เป็นพื้นดิน ทั้งนี้เพราะท้องทะเลเป็นหนทาง (means) สำคัญในการที่จะใช้เดินเรือติดต่อ ค้าขาย และไปมาระหว่างประเทศต่อประเทศ และได้เป็นที่ยอมรับหลักเรื่องเสรีภาพแห่งทะเล (Freedom of the Seas) ที่ให้ทุกประเทศมีเสรีภาพโดยสมบูรณ์ในการเดินเรือในทะเลหลวงซึ่งถือว่าไม่เป็นของประเทศใดได้โดยปราศจากขัดขวางจากประเทศหนึ่งประเทศใด ดังนั้น จึงเป็นที่ยอมรับกันว่าในการใช้อธิปไตยของรัฐเหนือทะเลอาณาเขตนี้ รัฐจะต้องคำนึงถึงหลักเสรีภาพแห่งทะเลนี้ด้วย โดยจะต้องนำหลักเรื่องอธิปไตยของรัฐและหลักเรื่องเสรีภาพแห่งทะเลมาใช้แก่ทะเลอาณาเขตนี้เพื่อให้ผสมกลมกลืนกัน ทั้งนี้หมายความว่า รัฐยังคงมีอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตอยู่ แต่อธิปไตยของรัฐถูกจำกัดลงบ้างโดยจะต้องยอมให้เรือต่างประเทศแล่นผ่านทะเลส่วนนั้นได้เพื่อประโยชน์ในการเดินเรือ การขนส่ง การติดต่อสื่อสาร และการค้าระหว่างประเทศซึ่งเป็นสิ่งที่จะนำมาเพื่อความเจริญรุ่งเรืองและประโยชน์แก่ประเทศต่างๆ เป็นส่วนรวม แต่การผ่านของเรือต่างประเทศนี้จะต้องเป็นไปโดยสุจริต ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่รัฐเจ้าของฝั่งที่มีอธิปไตยเหนือทะเลส่วนนั้น

ในการผ่านโดยสุจริตอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ทั่วไปซึ่งใช้บังคับกับเรือทั้งปวง กล่าวคือ เรือของรัฐทั้งปวงไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่ง หรือรัฐไร้ฝั่งทะเลก็ตาม ย่อมอุปโภคสิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต[11]

---

[10]ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 83 ตอนที่ 92 ฉบับพิเศษ (18 ตุลาคม 2509), หน้า 703

[11] อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 17

3.3.1. การใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริต (Right of Innocent Passage)

ทฤษฎีเรื่องการผ่านโดยสุจริต หรือ Right of the Innocent Passage นี้ สืบเนื่องจากความเห็นของ Grotius ที่ว่า รัฐก็เช่นเดียวกับเอกชนที่อาจใช้ทรัพย์สินของผู้อื่นได้โดยบริสุทธิ์ เพื่อบำบัดความต้องการของตน การใช้โดยสุจริต หมายถึงการใช้ที่ไม่ทำให้เจ้าของผู้ครอบครองทรัพย์สินได้รับความเสียหายหรือความขัดข้องประการใด ฉะนั้นทรัพย์สินทุกอย่างที่ไม่สิ้นเปลืองสูญสิ้นไปด้วยการใช้ "รัฐไม่อาจห้ามเรือซึ่งไม่มีพฤติการณ์ใดอันเป็นที่สงสัยเข้ามาเพื่อผ่านโดยสุจริตโดยไม่เป็นการละเมิดต่อหน้าที่ของรัฐนั้นได้" Gentilis แม้ว่าจะคัดค้านหลักเรื่องเสรีภาพแห่งทะเล (Freedom of the seas) ก็ยังยอมรับหลักเรื่องการผ่านโดยสงบ (peaceful passage) ซึ่งได้แก่สิทธิในการเข้าไปและออกจากทะเลอาณาเขตของรัฐอื่นโดยสงบ นักกฎหมายปัจจุบันนี้ถือว่า "การที่ให้เรือของรัฐทั้งหลายมีเสรีภาพในการเดินเรือเพื่อวัตถุประสงค์ในทางการค้าระหว่างประเทศนั้นเป็นประโยชน์แก่โลกทั้งมวล[12]

กล่าวคือสิทธิในการผ่านโดยสุจริต(Right of the innocent passage) เป็นข้อบังคับที่เกิดจากจารีตประเพณีในกฎหมายระหว่างประเทศต่อรัฐชายฝั่งจะต้องให้สิทธิแก่เรือต่างชาติในการใช้สิทธิผ่านโดยสุจริต โดยมีการจำแนกได้ 2 ประการ คือ การผ่าน (Passage) และ โดยสุจริต (Innocent)[13]

ความหมายของการผ่าน (passage)

การผ่านหมายถึง การเดินเรือในทะเลอาณาเขตเพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะ

(1) ผ่านทะเลอาณาเขตนั้นโดยไม่เข้าไปในน่านน้ำภายใน หรือแวะจอด ณ ที่ทอดหรือที่อำนวยความสะดวกของท่าเรือภายนอกน่านน้ำภายใน หรือ

(2) เดินทางไปสู่หรือออกมาจากน่านน้ำภายใน หรือแวะจอด ณ ที่ทอด หรือที่อำนวยความสะดวกของท่าเรือเช่นว่านั้น

---

[12]กมล สนธิเกษตริน, "อธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทะเลอาณาเขต". (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2505). หน้า 7.

[13] Timothy, Hillier, Lecture Note "Public International Law", (c.1994), p.212.

นอกจากนั้น การผ่านจะต้องดำเนินไปอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว อย่างไรก็ดี การผ่านย่อมรวมถึง การหยุด และการทอดสมอ แต่เฉพาะเท่าที่การหยุดและการสมอนั้นอาจเกิดมีขึ้นในการเดินเรือตามปกติ หรือจำเป็นต้องกระทำโดยเหตุสุดวิสัยหรือทุกขภัย หรือเพื่อความมุ่งประสงค์ในการให้ความช่วยเหลือแก่บุคคล เรือ หรืออากาศยานที่อยู่ในภยันตรายหรือทุกขภัย[14]

ความหมายของคำว่าโดยสุจริต (Innocent)

นับเป็นเวลานานแล้วที่ความหมายของคำว่า สุจริต นั้น ยังขาดคำจำกัดความที่แน่นอน และในปี 1930 การประชุมที่กรุงเฮก เกี่ยวกับการจัดทำประมวลกฎหมายของทะเลอาณาเขตได้ยอมรับคำดังกล่าว ดังนี้ “การผ่านโดยไม่สุจริตนั้นหมายถึง การที่เรือได้ใช้อาณาเขตของรัฐชายฝั่งในการกระทำความผิดโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้เกิดความเสียหายแก่ความมั่นคงของรัฐ ความสงบเรียบร้อย หรือผลประโยชน์ในการเงินของรัฐนั้น [15]

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า การใช้สิทธิผ่านโดยสุจริต จำแนกได้ 3 ประการ คือ[16]

1. เพื่อผ่านทาง คือการเดินเรือผ่านเข้าไปในทะเลอาณาเขตของประเทศอื่น เพื่อไปออกยังทะเลหลวงซึ่งเป็นการย่นระยะเวลาและระยะทางซึ่งเป็นการย่นระยะเวลาและระยะทาง ซึ่งในการนี้จะหยุดเรือหรือทอดสมอเพื่อทำการใด ๆ ไม่ได้ เว้นแต่ในกรณีเกิดเหตุสุดวิสัย

2. เพื่อเข้าเทียบท่าหรือออกสู่ทะเล คือการเดินเรือผ่านเข้าไปในทะเลอาณาเขตและเข้าสู่น่านน้ำภายในเพื่อเข้าเทียบท่าเรือหรือออกจากท่าเรือที่ออกสู่ทะเลหลวง

3. เรือตกอยู่ในภาวะอันตราย ไม่ว่าในยามสงบหรือสงครามถ้าหากเรือนั้นตกอยู่ในภาวะอันตราย เช่น โดนพายุหรือเรือกำลังจะจมเพราะถูกยิงเป็นต้น

ปัญหาที่จะต้องพิจารณาก็คือว่าการผ่านอย่างไรจึงถือว่าเป็นการผ่านโดยสุจริต (Innocent passage) การผ่าน (passage) หมายถึงการเคลื่อนไหวติดต่อกันไปจากแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง ในกฎหมายอังกฤษสิทธิในทาง (Right of way) นั้น หมายถึงสิทธิในการใช้

---

[14] อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ 1982 ข้อ 18

[15] Timothy, Hillier, Lecture Note “Public International Law”, (c.1994), p.213.

[16] จตุพร วงษ์ทองสรรค์. กฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 2. (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2524), หน้า 21.

ทาง (track) ใดทางหนึ่งเพื่อใช้ในการผ่านจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง และสิทธิอันนี้ไม่หมายถึงที่จะหยุดพักบนทาง หรือใช้ทางนั้นเพื่อวัตถุประสงค์อย่างอื่นและสิทธิอันนี้ไม่หมายถึงสิทธิที่จะหยุดพักบนทาง หรือใช้ทางนั้นเพื่อวัตถุประสงค์อย่างอื่นนอกจากใช้เป็นทางผ่าน ซึ่งหลักการนี้ได้นำมาใช้แก่สิทธิในการผ่านทะเลอาณาเขตด้วย โดยถือว่าเรือที่ผ่านไม่มีสิทธิที่จะจอด หยุดทอดสมอ หรือลอยลำอยู่ในทะเลอาณาเขตได้ เว้นแต่มีเหตุจำเป็นในการเดินเรือทำให้ต้องหยุด หรือมีเหตุจำเป็นเนื่องจากเหตุสุดวิสัย (force majeure) หรือประสบอันตรายอย่างอื่นที่จำเป็นต้องหยุด เช่น หมอกลงหนัก พายุ หรือเครื่องยนตร์เรือเสีย ฯลฯ ทำให้การเดินทางของเรือนั้นจำเป็นต้องหยุดลง

ฉะนั้น คำว่า “การผ่าน” จึงรวมถึงการหยุดในกรณีที่มีเหตุจำเป็นในการเดินเรือเหล่านี้ด้วย การหยุดโดยเหตุอื่นย่อมไม่ถือว่าเป็นการหยุดเนื่องจากการใช้สิทธิผ่านโดยสุจริต และในกรณีนั้นก็จะต้องปฏิบัติและอยู่ภายใต้อำนาจของรัฐชายฝั่ง

ส่วนคำว่า “โดยสุจริต” (Innocent) หมายถึงการกระทำที่ไม่เป็นการก่อความเดือดร้อน หรือไม่เป็นการรุกรานต่อรัฐชายฝั่ง การผ่านเช่นนี้จะต้องไม่เป็นการบั่นทอนสิทธิของรัฐชายฝั่งที่จะดำเนินมาตรการใด ๆ ในทะเลอาณาเขตเพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของตน และจะถือว่าการผ่านนั้นไม่เป็นไปโดยสุจริต ถ้ามีวัตถุประสงค์เป็นการละเมิดต่อผลประโยชน์ของรัฐชายฝั่ง ตัวอย่างเช่น เรือต่างประเทศที่เข้ามาจับปลาในทะเลอาณาเขตของรัฐอื่น ย่อมเห็นได้ชัดว่าเป็นการละเมิดต่อผลประโยชน์อันชอบธรรมของรัฐชายฝั่ง และถือว่าการผ่านเช่นนั้นมิใช่เป็นการผ่านโดยสุจริต การลักลอบนำสินค้าเข้าออก การกระทำจารกรรม หรือขนส่งคนเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย เหล่านี้ถือว่าเป็นการกระทำที่กระทบกระเทือนต่อผลประโยชน์ชายฝั่ง

3.3.2. การกระทำที่เป็นการใช้สิทธิโดยไม่สุจริตขณะผ่านในทะเลอาณาเขต

ในส่วนนี้จะเป็นการพิจารณาว่าการใช้สิทธิเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งจะเป็นการใช้สิทธิผ่านโดยสุจริตหรือไม่ จึงต้องพิจารณา จากเหตุผลตามอนุสัญญากรุงเจนีวา ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ.1958 ข้อ 14 ประกอบกับอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 19 ซึ่งแต่ละฉบับได้ให้คำนิยามไว้ดังนี้ อนุสัญญาฯ ค.ศ. 1958 ข้อ 14(4) ของอนุสัญญากรุงเจนีวา 1958 ได้บัญญัติว่า

”การผ่านจะเป็นโดยสุจริตตราบเท่าที่ไม่เป็นการเสื่อมเสียต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง การผ่านเช่นว่านั้นจะต้อง กระทำโดยสอดคล้องกับบทของข้อเหล่านี้และหลักเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ”

อนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 ข้อ 19 ได้บัญญัติว่า

1. การผ่านจะสุจริตตราบเท่าที่ไม่เป็นการเสื่อมเสียต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง การผ่านเช่นว่านั้นจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับอนุสัญญานี้และหลักเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ

2. การผ่านของเรือต่างชาติ จะถือว่าเป็นการเสื่อมเสียต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อยและความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง ถ้าเรือต่างชาติกระทำการใด ๆ ดังต่อไปนี้ในทะเลอาณาเขต

(1) การคุกคาม หรือการใช้กำลังต่ออธิปไตย บูรณภาพแห่งดินแดน หรือเอกราชทางการเมืองของรัฐชายฝั่ง หรือโดยลักษณะอื่นใดที่เป็นการละเมิดหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่ปรากฏในกฎบัตรสหประชาชาติ

(2) การฝึกหรือการซ้อมไม่ว่าด้วยอาวุธชนิดใด ๆ

(3) การกระทำการที่มุ่งรวบรวมข้อสนเทศที่เป็นการเสื่อมเสียต่อการป้องกัน หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง

(4) การกระทำการที่โฆษณาชวนเชื่อที่มุ่งกระทบการป้องกัน หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง

(5) การส่งอากาศยานขึ้นสู่อากาศ การให้อากาศยานลงสู่พื้น หรือการนำอากาศยานขึ้นมาบนเรือ

(6) การส่งกลอุปกรณ์ทางทหารขึ้นสู่อากาศ การให้กลอุปกรณ์ทางทหารลงสู่พื้น หรือการนำกลอุปกรณ์ทางทหารขึ้นมาบนเรือ

(7) การขนโภคภัณฑ์ เงินตรา หรือบุคคล ลงเรือหรือขึ้นจากเรือ ที่เป็นการขัดต่อกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ทางศุลกากร การคลัง การเข้าเมือง หรือการสุขาภิบาลของรัฐชายฝั่ง

(8) การกระทำโดยเจตนาและก่อให้เกิดภาวะมลพิษอย่างร้ายแรงอันเป็นการขัดต่ออนุสัญญานี้

(9) การทำกิจกรรมการประมง

(10) การดำเนินกิจกรรมวิจัยหรือสำรวจ

(11) การกระทำที่มุ่งแทรกแซงระบบการสื่อสารหรือสิ่งอำนวยความสะดวกหรือสิ่งติดตั้งอื่นใดของรัฐชายฝั่ง

(12) กิจกรรมอื่นใดซึ่งไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการผ่าน

จากการพิจารณาถึงความหมายของการผ่านโดยไม่สุจริตของ อนุสัญญาฯ ทั้งสองฉบับที่กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่าอนุสัญญาฯ ค.ศ. 1958 ข้อ 14(4) ได้นิยามว่า การผ่านจะเป็นโดยสุจริตตราบเท่าที่ไม่เป็นการเสื่อมเสียต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย หรือสันติภาพ ดังนั้น หากตีความในทางกลับกัน ถ้าการผ่านที่ทำให้เป็นการเสื่อมเสียต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย หรือ ความมั่นคงของรัฐชายฝั่งแล้ว การผ่านเช่นว่านั้น ถือว่าเป็นการผ่านโดยไม่สุจริต (Non Innocent passage) ในส่วนนี้นับว่าเป็นปัญหาประการหนึ่งเพราะอนุสัญญาดังกล่าวมิได้ให้ให้คำนิยามหรือกำหนดหลักเกณฑ์ใด ๆ ประกอบจึงทำให้เข้าใจว่าการกระทำอย่างไรที่จะเป็นการทำให้เสื่อมเสียต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของรัฐเป็นไปได้หลายนัย จึงเป็นปัญหาในการตีความของรัฐชายฝั่ง อย่างกว้างขวาง โดยขึ้นอยู่กับดุลพินิจของรัฐชายฝั่ง

สำหรับอนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 ข้อ 19 ได้ให้คำนิยามของการผ่านโดยสุจริตโดยได้นำเอาข้อความตามอนุสัญญา ฯ ค.ศ. 1958 ข้อ 14(4) มาใส่ไว้ข้อ 19 (1) นอกจากนั้นยังได้จำแนกถึงการกระทำต่าง ๆ ของเรือที่ผ่านโดยสุจริตตามข้อ 19(2)ว่า หากเรือที่ผ่านโดยสุจริตกระทำการใด ๆ ตามที่บัญญัติรายละเอียดของการกระทำไว้ จำนวน 12 ข้อนั้น ถือว่าการผ่านนั้นเป็นการเสื่อมเสียต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่งอันเป็นการผ่านโดยไม่สุจริต (Non Innocent passage) ดังนั้น จึงเห็นได้ว่า อนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 ข้อ 19(2) ดังกล่าวมีคำนิยามและความหมายซึ่งมีความแน่นอนและชัดเจนมากกว่า อนุสัญญาฯ ค.ศ. 1958 ข้อ 14 ในเรื่องของการผ่านโดยไม่สุจริต

กล่าวคือ หากเรือที่แล่นผ่านทะเลอาณาเขตและกระทำการใด ๆ ตามอนุสัญญาสหประชาชาติ ค.ศ. 1982 ข้อ 19 (2) ซึ่งมี 12 รายการตามที่กล่าวมาแล้วจะถือว่าการผ่านของเรือต่างชาติในทะเลอาณาเขตเป็นปฏิปักษ์ต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง ซึ่งในส่วนนี้ผู้เขียนจะได้ทำการศึกษาถึง ความหมายของความสงบเรียบร้อย (Public order) และความมั่นคงของรัฐชายฝั่งว่ามีขอบเขตอย่างไร แล้วจึงจะนำเรื่องความสงบเรียบร้อยไปวิเคราะห์กับการกระทำต่าง ๆ ตามอนุสัญญาสหประชาชาติ ค.ศ. 1982 ข้อ 19 (2)

ความสงบเรียบร้อย

คำว่าความสงบเรียบร้อยของประชาชนหรือที่ภาษาฝรั่งเศสเรียกว่า Order Public หรือภาษาอังกฤษเรียกว่า Public policy หรือภาษาเยอรมันเรียกว่า Offen Liche Ordnung นั้น มีที่มาจากกฎหมายโรมัน (Roman law)[17]

ในยุคต้นหลักการเรื่องความสงบเรียบร้อยของประชาชนเป็นเพียงข้อจำกัดของหลักเสรีภาพในการทำสัญญาเท่านั้น แต่เมื่อเวลาล่วงมาถึงปัจจุบัน ปรากฏว่าได้เป็นที่ยอมรับกันทั่วไปแล้วว่า กลายเป็นหลักการสำคัญที่ใช้บังคับแก่กฎหมายเอกชนโดยทั่วไป

แนวความคิดเรื่องความสงบเรียบร้อยของประชาชนเปลี่ยนแปลงไปมา ดังจะเห็นได้จากคำพิพากษาของศาลในอดีต ทั้งนี้เพราะเป็นลักษณะพิเศษเฉพาะของคำว่าความสงบเรียบร้อยของประชาชนที่มีการยืดหยุ่นและสามารถเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลาและสภาพสังคม (Elasticity and Variability) รวมทั้งวิสัยทัศน์ของมหาชน

การมีลักษณะพิเศษเช่นนี้ จึงเป็นการยากที่จะให้คำนิยามของคำ ๆ นี้ อย่างไรก็ดี พอจะให้ความหมายกว้าง ๆ ได้ว่า คำว่า ความสงบเรียบร้อยของประชาชน คือหลักกฎหมายที่ถือว่าเรื่องผลประโยชน์โดยทั่วไปของสังคม ย่อมอยู่เหนือผลประโยชน์ของเอกชน และจะต้องเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลาและสภาพสังคม

ดังได้กล่าวมาแล้วว่าคำว่า ความสงบเรียบร้อยของประชาชนเป็นคำที่กว้างมาก ฉะนั้น จึงมีขอบเขตครอบคลุมทั้งกฎหมายเอกชน กฎหมายมหาชน กฎหมายภายในและกฎหมายระหว่างประเทศ เพราะเป็นเรื่องเกี่ยวกับผลประโยชน์ของส่วนรวมโดยทั่วไปซึ่งมีทั้งกฎหมายที่บัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษร (อันได้แก่บทบัญญัติที่ใช้คำว่าความสงบเรียบร้อยของประชาชนโดยตรงแต่เป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน) และกฎหมายที่มิได้บัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษร (อันได้แก่คำพิพากษาของศาลฎีกา) อย่างไรก็ดี คำว่าความสงบเรียบร้อยของประชาชน ยังคงตกอยู่ในบังคับแห่งหลักนิติธรรม (Rules of Law)

---

[17] อุกฤษ มงคลนาวิน, “ความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน”, บทบัณฑิตย์ 32,1 (2518) : 11.

ปัญหาการนิยามคำว่าความสงบเรียบร้อย โดยทั่ว ๆไปแล้วนานาประเทศถือว่าการฆ่าผู้อื่น หรือความผิดอาญาประเภทความผิดต่อแผ่นดิน กระทบต่อความสงบเรียบร้อย สำหรับประเทศไทยการที่จะนิยามความหมายที่แน่นอนของคำว่าความสงบเรียบร้อยของประชาชนมีความหมายอย่างไร เป็นสิ่งที่ทำได้ยาก และคิดว่าคงไม่มีผู้ใดสามารถให้คำจำกัดความได้อย่างถูกต้องสมบูรณ์ แต่จะกล่าวถึงเพียงวัตถุประสงค์ของคำดังกล่าวนี้ อาจกล่าวได้ว่า

"ความสงบเรียบร้อยของประชาชนมีความมุ่งหมายที่จะยกขึ้นมาใช้ในกรณีที่ผลประโยชน์ส่วนรวมของสังคมขัดกับผลประโยชน์ส่วนตัว"[18] ผลประโยชน์ส่วนรวมย่อมมีความสำคัญกว่า โดยสรุป "ความสงบเรียบร้อยของประชาชน หมายถึงประโยชน์โดยทั่วไปของประเทศชาติและสังคม อย่างไรก็ดีถ้าจะพิจารณาจากความมุ่งหมายในแง่ของการใช้ถ้อยคำจะเห็นว่าความสงบเรียบร้อยของประชาชน มีเหตุผลในทางเพื่อความเป็นระเบียบร้อยของประเทศชาติและสังคม

สาระสำคัญและหลักเกณฑ์การพิจารณาเรื่องความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน อาจจำแนกในรายละเอียดได้[19] จากการประมวลแนวคำพิพากษาของศาลสูงและแนวคิดทางทฤษฎีได้ดังนี้[20]

1. ความสงบเรียบร้อยของประชาชน ทางการเมือง การปกครอง หมายถึง อำนาจที่เกี่ยวกับการปกครองประเทศตามที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญซึ่งได้แก่ อำนาจนิติบัญญัติ อำนาจบริหารและอำนาจตุลาการ ผู้ใดจะทำความตกลงกันเองเพื่อให้มีผลเป็นการยกเลิก เปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขอำนาจดังกล่าวของรัฐ ไม่ได้ หรือจะทำความตกลงเพื่อให้การบริหารหรือการปกครองของรัฐเปลี่ยนแปลง หรือทำให้ผิดแผกแตกต่างขัดต่อเจตนารมย์ของกฎหมายย่อมไม่ได้ ถ้าขืนทำไปความตกลงนั้นย่อมเป็นโมฆะ เช่นทำสัญญาทำความตกลงกัน ไม่ยอมรับรู้อำนาจของฝ่าย

---

[18] อุกฤษ มงคลนาวิน, "ความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน", บทบัณฑิตย์ 32,1 (2518) : 14.

[19] อุกฤษ มงคลนาวิน, "ความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน", บทบัณฑิตย์ 32,1 (2518) : 16-25.

[20] สุรพล ธรรมสถิติ, "ความสงบเรียบร้อยของประชาชน" (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520), หน้า 116.

ปกครองของท้องถิ่นหรือบทบัญญัติ ของกฎหมายเช่นกฎหมายอาญา หรือ ไม่ยอมรับรู้องค์กรหรืออำนาจของรัฐย่อมทำไม่ได้

2. ความสงบเรียบร้อยของประชาชนทางด้านครอบครัว หมายถึงสถาบันครอบครัวเป็นสถาบันที่ควรได้ความคุ้มครองเป็นพิเศษ ดังนั้นบทบัญญัติของกฎหมายครอบครัวและมรดกโดยทั่วไปจะเป็นกฎหมายพิเศษ

3. ความสงบเรียบร้อยของประชาชนทางด้านวิชาชีพหมายถึง วิชาชีพบางประเภท เช่น วิชาชีพทนายความ เป็นวิชาชีพที่กระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชน ดังนั้นจึงยึดถือเป็นประเพณี

4. ความสงบเรียบร้อยของประชาชนทางด้านเศรษฐกิจ หมายถึง ทฤษฎีว่าด้วยความสงบเรียบร้อยของประชาชนได้เข้าไปแทรกแซงการทำสัญญาที่เกี่ยวข้องกับด้านเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในระยะหลังนี้ กล่าวคือ เสรีภาพทางเศรษฐกิจถูกจำกัดลง ซึ่งหมายความรวมไปถึงเสรีภาพทั้งทางด้านการค้าและอุตสาหกรรมด้วย เพราะรัฐได้บัญญัติกฎหมายออกมาจำกัดเสรีภาพในการทำสัญญามากยิ่งขึ้น ฉะนั้นความตกลงใด ๆ ที่ทำขึ้นระหว่างเอกชนอันเป็นการขัดต่อบทบัญญัติ ดังกล่าวมาแล้ว ย่อมถือว่าขัดต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชน

5. ความสงบเรียบร้อยของประชาชนทางด้านการคุ้มครองสิทธิมนุษยชน หมายถึง แม้ว่าหลักความสงบเรียบร้อยทางด้านเศรษฐกิจ ดูเหมือนจะจำกัดเสรีภาพของเอกชนในการทำสัญญาก็จริง แต่ถ้าพิจารณาทางด้านสังคมแล้ว หลักความสงบเรียบร้อยของประชาชนได้ให้ความคุ้มครองสิทธิมนุษยชนและศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์อย่างมาก เพราะฉะนั้น ความตกลงใด ที่ทำให้บุคคลสูญเสียความเป็นมนุษย์ หรือศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์แล้ว ความตกลงนั้นย่อมเป็นโมฆะ

นอกจากนั้น ความสงบเรียบร้อยของประชาชนยังรวมความไปถึงความสงบเรียบร้อยในเรื่องของความมั่นคงของสังคม (Social interest in the General Security) ซึ่งจำแนกเป็นด้านความปลอดภัยของสังคม(General Safety)ทางด้านความสงบสุขและความเป็นระเบียบของสังคม (peace and order)และทางด้านสาธารณสุขและอนามัย (General health) [21]

---

[21] สุรพล ธรรมสถิติ, “ความสงบเรียบร้อยของประชาชน “ (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต นิติศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520), หน้า 118.

สำหรับการวินิจฉัยเรื่อง ความสงบเรียบร้อยของประชาชนนั้น มีหลักอยู่ว่า ต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของส่วนรวมเป็นใหญ่ (Public interest) แต่การใช้หลักผลประโยชน์ของส่วนรวมควรจะคำนึงถึงคุณประโยชน์สาธารณะทั้งในแง่บวกและแง่ลบ และความมั่นคงในกฎนิติศาสตร์ อีกทั้งยังต้องระลึกว่า หลักการในเรื่องความสงบเรียบร้อยของประชาชนควรมีการเปลี่ยนแปลงให้ทันกับพฤติการณ์และกาลสมัย (Elasticity and Variability) โดยถือหลักความรู้สึกนึกคิดของวิญญูชนส่วนใหญ่เป็นเกณฑ์ ในกรณีที่เป็นเรื่องของกฎหมายก็ต้องว่าไปตามกฎหมาย (Rules of law) ส่วนในกรณีที่เป็นเรื่องนโยบายระดับชาติ ควรรับฟังความเห็นของประชาชน (Public opinion) [22]

จากการศึกษาในเรื่องความสงบเรียบร้อยแล้วจะเห็นได้ว่า ในเรื่องความสงบเรียบร้อยนั้น คือหลักกฎหมายที่ถือว่าเรื่องประโยชน์ของสังคมย่อมอยู่เหนือผลประโยชน์ของเอกชน และจะต้องเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา และสภาพของสังคม ดังนั้นการกระทำต่าง ๆ ที่เป็นการกระทบต่อผลประโยชน์ของสังคม คือประชาชนของรัฐ การกระทำดังกล่าวนั้นเป็นการกระทำที่กระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อย นอกจากนั้นความสงบเรียบร้อยยังมีความสัมพันธ์ต่อเนื่องกับความมั่นคงแห่งรัฐ ถ้ารัฐไม่มีความมั่นคงก็จะหาความสงบเรียบร้อยไม่ได้ ดังนั้นจะขอกล่าวถึงความหมายของความมั่นคงแห่งชาติตามนัยต่าง ๆ

ความมั่นคงแห่งชาติ (National Security)

ความหมายของความมั่นคงแห่งชาติ (National Security) ความมั่นคงแห่งชาตินั้น หากจะกล่าวอย่างกว้าง ๆ ก็คือ สภาวะที่ทำให้ประชาชนในชาติสามารถดำรงชีวิตอยู่ได้ด้วยความมั่นใจในความปลอดภัยจากอันตราย ปราศจากความตื่นกลัวและความวิตกกังวลต่าง ๆ[23] ซึ่งอาจกล่าวสรุปได้ว่า ความมั่นคงแห่งชาติเป็นสภาวะเกี่ยวกับความธำรง รักษา ป้องกันชาติบ้านเมืองให้ดำรงอยู่อย่างปลอดภัยมีเอกราชและอธิปไตย ปลอดภัยจากการถูกคุกคามทั้งภายในและภายนอก[24]

---

[22] เรื่องเดียวกัน, หน้าเดียวกัน

[23] สมชัย รักวิจิตร, ดร.สมชัยตอบคำถามเกี่ยวกับความมั่นคงแห่งชาติ. (กรุงเทพฯ : กรุงสยามการพิมพ์, 2521), หน้า 1

[24] กร นามฏะคุ, “ สื่อมวลชนกับความมั่นคงของประเทศ”. นิเทศสาร 5, 4 (ก.พ. 20) : 34.

คำว่า ความมั่นคงมาจากภาษาอังกฤษว่า Security อันมีความหมายเป็นสองนัยคือ

นัยที่หนึ่ง หมายความถึง ความปลอดภัย ซึ่งภาษาไทยก็แปลคำ Security ว่าปลอดภัยมานานแล้ว ความหมายในแง่นี้จึงเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับความปลอดภัย หรือการรักษาความปลอดภัย

นัยที่สอง หมายความถึงความมั่นคง ซึ่งหนักแน่นกว่าความปลอดภัยธรรมดา เป็นเรื่องที่เกี่ยวกับชาติ และความปลอดภัยของชาติ เช่น National Security ความมั่นคงแห่งชาติ National Security Council สภาความมั่นคงแห่งชาติ

นอกจากนั้น ความมั่นคงแห่งชาติเป็นกิจการที่กว้างขวางเกี่ยวกับกิจการอื่น ๆ ของประเทศมากมายหลายสาขา กิจการที่สำคัญได้แก่ การป้องกันประเทศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ การเศรษฐกิจ การสังคมและจิตวิทยา การรักษาความสงบภายใน เป็นต้น กิจการเหล่านี้เกี่ยวกันสนับสนุนส่งเสริม ซึ่งกันและกัน

ตามความหมายนี้ได้สรุปเอาความมั่งคั่งและความเจริญหรือพัฒนาการของบ้านเมืองเป็นส่วนหนึ่งของความมั่นคงด้วย ซึ่งทัศนะดังกล่าวนี้เห็นว่าผลประโยชน์ของชาติ หรือความมุ่งประสงค์แห่งชาติ หรือยอดปรารถนาของชาติ เป็นไปเพื่อความมั่นคงอย่างเดียว ซึ่งแท้จริงแล้ววัตถุประสงค์ของชาตินั้นนอกจากความมั่นคงปลอดภัย ก็ยังมีความมั่งคั่งเกษมสุขและความพัฒนาของบ้านเมืองอีกด้วย

ความมั่นคงแห่งชาติ เป็นเรื่องของความสงบสุขและความปลอดภัยจากการคุกคามทั้งภายในและภายนอกประเทศ[25]

ความมั่นคงแห่งชาติ หมายถึง ความปลอดภัยจากภยันตรายจากการกระทำภายในประเทศ และปลอดภัยจากการรุกรานจากต่างประเทศ และหมายความรวมถึงความสารถในการจัดให้ประชาชนภายในชาติ ให้สามารถอยู่ร่วมกันอย่างสงบสุข เมื่อใดมีความขัดแย้งกันไม่ว่าจะเป็นทางการเมือง เศรษฐกิจ ศาสนา หรือจะเป็นปัญหาความแตกต่างทางเชื้อชาติ

---

[25] วิชิต พิชัยกุล, นอ.รน, “ความมั่นคงแห่งชาติ.” วารสารรัฏฐาภิรักษ์ 56, 10 (ต.ค.2516) : 93-94

หรือทางภาษา ก็จะมีกลไก และกระบวนการเข้าดำเนินการไกล่เกลี่ยประสานด้วยความเป็นธรรมจนบรรลุความตกลงได้อย่างสันติ

ความมั่นคงแห่งชาติ หมายถึงสภาพที่ก่อให้เกิดความรู้สึก เชื่อมั่นในกิจกรรมทั้งปวงที่จะทำให้อาณาเขตดินแดนของประเทศ อำนาจอธิปไตยทางการเมืองหรือสิทธิผลประโยชน์สำคัญของชาติปลอดภัยจากการคุกคามใด ๆ

ความมั่นคงแห่งชาติ เป็นสภาวะในการดำรงอยู่ของประเทศชาติอย่างปลอดภัย สงบสุข และพัฒนาความปลอดภัย ส่วนใหญ่เป็นเรื่องทางการเมืองและการทหารความสงบสุขส่วนใหญ่เป็น เรื่องทางการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม ส่วนการพัฒนาส่วนใหญ่ก็เป็นเรื่องเศรษฐกิจการทหาร และสังคม ประเทศที่ปลอดภัยและสงบสุขแต่ไม่พัฒนาให้เจริญก้าวหน้าในด้านต่าง ๆ ทัดเทียมประเทศอื่นก็นับว่าไม่มั่นคงเช่นกัน เพราะเป็นการทำให้ล้าหลังประเทศเพื่อบ้านในไม่ช้าเกิดความไม่มั่นคงปลอดภัยในด้านต่าง ๆ ขึ้นตามมา

จากการศึกษาถึงความหมายข้างต้นแล้ว ความมั่นคงแห่งชาติจำแนกออกได้ 5 ด้าน ด้วยกัน ซึ่งมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องเป็นผลดีผลร้ายต่อกันดังต่อไปนี้[26]

1. การเมืองภายใน ความมั่นคงทางการเมืองภายใน เป็นเรื่องเกี่ยวกับการปกครองและการบริหารประเทศ รัฐบาลที่ขาดเสถียรภาพ มีการปกครองและบริหารประเทศที่ไร้ประสิทธิภาพย่อมจะทำให้ประเทศชาติไม่มีความมั่นคงทางการเมืองภายในประเทศ

ความมั่นคงทางการเมืองภายในจะผลมีกระทบกระเทือนต่อการต่างประเทศ การเศรษฐกิจ การทหาร และสังคมประเทศอื่น ๆ จะให้การยอมรับนับถือและเชื่อมั่นน้อยลง หากรัฐบาลไม่มีน้ำหนักและชั้นเชิงในการดำเนินการทางการทูต หรือการเจรจาต่อรองเท่าที่ควร การเศรษฐกิจก็ชะงักงันและไม่พัฒนาตามโครงการและแผนที่จัดทำไว้ การลงทุนจะน้อยลงเนื่องจากนายทุนต้องเสี่ยงกับความไม่แน่นอนในผลประโยชน์ที่จะได้รับ ฐานะการเงินของประเทศก็จะพลอยไม่ดีไปด้วยการทหารก็อาจต้องเตรียมพร้อมกันอยู่เรื่อยเพื่อรักษาสถานการณ์หรือรอโอกาสทำการปฏิวัติ โจรผู้ร้ายจะชุกชุม คนงานนัดหยุดงานบ่อย ๆ และราษฎรขาดความร่มเย็นเป็นสุข ซึ่งเป็นปัญหาทางสังคม

---

[26] พัลลภ พิสิษฐ์สังฆการ, <u>เอกสารวิจัยส่วนบุคคล ในลักษณะวิชาสังคมจิตวิทยา :เรื่องศาลแพ่งกับความมั่นคงแห่งชาติ.</u> (กรุงเทพฯ : วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2530), หน้า 60-63.

2. การเมืองระหว่างประเทศ ประเทศชาติจะอยู่โดดเดี่ยวตามลำพังไม่ได้ ต้องมีการคบหาสมาคมกับประเทศอื่น และต้องอยู่ร่วมกับประเทศอื่นในโลกเดียวกัน หากประเทศใดมีประเทศเพื่อนบ้านหรือประเทศใกล้เคียงเป็นมิตรสนิทสนมกันดี ไม่มีกรณีพิพาท ปัญหาชายแดนหรือปัญหาขัดแย้งอื่นใด ไม่ถูกคุกคามเพราะลัทธิการปกครองที่ต่างกันหรือแสนยานุภาพที่เข้มแข็งกว่าเช่นนี้นับได้ว่ามีความมั่นคงในด้านการเมืองระหว่างประเทศพอสมควร นอกจากนี้ประเทศใด ๆ ก็ตามจะต้องยายามให้ประเทศของตนปลอดภัยจากการคุกคามและการแทรกแซงของประเทศอื่นที่อยู่ห่างไกลกัน แต่มีสิทธิการปกครองที่แตกต่างกันด้วย และยังควรได้รับการสนับสนุนร่วมมืออย่างดี จากประเทศรือกลุ่มประเทศทั้งหลายทั้งในและนอกองค์การระหว่างประเทศเมื่อเกิดกรณีขัดแย้งหรือปัญหาระหว่างประเทศขึ้นอีกด้วย

ความมั่นคงด้านการเมืองระหว่างประเทศจะมีส่วนช่วยให้การเมืองภายในมั่นคงขึ้นด้วยโดยที่ถ้าเป็นรัฐบาลที่ตั้งขึ้นใหม่ก็จะได้รับการรับรองและการติดต่อ มีสัมพันธภาพกับประเทศอื่น ๆ ได้อย่างรวดเร็ว ทางด้านการทหารก็ยังอาจอาศัยการเจรจาแก้ปัญหาขัดแย้งกันเสียก่อนที่จะใช้กำลังเข้ารบฆ่าฟันกัน ซึ่งไม่แน่ว่าฝ่ายเราจะเป็นฝ่ายชนะหรือได้เปรียบเสมอไป ส่วนทางเศรษฐกิจสังคมก็จะไม่ยากในการที่จะได้รับการช่วยเหลือจากต่างประเทศโดยง่ายและเพียงพอกับความต้องการในการพัฒนาประเทศ

3. การป้องกันประเทศ ความมั่นคงด้านการป้องกันประเทศ หรือการทหาร หมายถึง การที่ประเทศชาติปลอดภัยจากการคุกคามและแทรกแซงด้วยกำลังของประเทศอื่น และเมื่อเกิดกรณีพิพาทหรือสงครามขึ้น กำลังป้องกันก็สามารถที่จะต้อสู้ป้องกันหรือสามารถเอาชนะข้าศึกได้ ความมั่นคงของชาติด้านการป้องกันประเทศหรือการทหารนี้ จะเกิดขึ้นได้โดยการเสริมสร้างกำลังป้องกันประเทศให้เข็มแข็ง มีกำลังมากพอและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการมีกำลังสำรองและการเตรียมการให้พร้อมในด้านกำลังพล และยุทโธปกรณ์ที่จะใช้ปฏิบัติการได้ทุกขณะและเป็นระยะเวลานานพอ การจัดทำแผนการป้องกันประเทศที่ดีไว้ทุกสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นตลอดจนการแสวงหาพันธ์มิตรไว้ใหมาช่วยในกรณีที่ไม่สามารถจะรบเอาชนะเข้าศึกได้โดยลำพังตนเอง

ความมั่นคงปลอดภัยทางการทหารจะช่วยให้เสถียรภาพของรัฐบาลและความมั่นคงทางเศรษฐกิจดีขึ้น เพราะเมื่อประเทศมีความปลอดภัยจากสงครามและการก่อการร้ายที่ทำลายขวัญของประชาชนและเศรษฐกิจของประเทศ รัฐบาลก็จะได้รับความเชื่อถือและ

สนับสนุนจากประชาชน การพัฒนาเศรษฐกิจที่ย่อมจะกระทำได้อย่างเต็มที่ นักธุรกิจทั้งในและนอกประเทศก็จะพากันมาลงทุนและทำมาค้าขายอย่างสะดวก โดยที่ไม่ต้องเสี่ยงต่อการขาดทุนหรือล้มเลิกกิจการเพราะภัยสงครามและการก่อการร้ายในด้านการต่างประเทศ

4. เศรษฐกิจ เศรษฐกิจเป็นเรื่องกว้างมาก เกี่ยวกับการเกษตร การอุตสาหกรรม พลังงาน การขนส่ง โทรคมนาคม การคลัง การค้าในประเทศ และระหว่างประเทศ ฯลฯ การก่อให้เกิดความมั่นคงทางเศรษฐกิจจึงเป็นเรื่องของการพัฒนาด้านต่าง ๆ เหล่านี้ให้เจริญก้าวหน้าและมีผลผลิตเพิ่มขึ้นเศรษฐกิจของประเทศจะมั่งคงหรือไม่ ดูได้จากเครื่องวัดหลายด้าน ด้านแรกและสำคัญที่สุดก็คือ ผลผลิตหรือผลิตภัณฑ์และรายได้ของชาติ ซึ่งแสดงถึงความสามารถในการผลิตหรือทำรายได้ของประเทศ อันเป็นผลรวมของกิจการด้านต่าง ๆ ของประเทศและประชาชนเกี่ยวกับเศรษฐกิจ เช่น การเกษตร การอุตสาหกรรม การค้าภายในระหว่างประเทศ ฯลฯ เมื่อผลผลิตต่าง ๆ ของประเทศดีขึ้น ประชาชนก็ย่อมจะมีรายได้สูงขึ้นและพอที่จับจ่ายใช้สอยได้ตามความจำเป็นแก่การดำรงชีพแม้ว่าของบางอย่างที่จำเป็นแก่การครองชีพจะมีราคาสูงขึ้นก็ตาม สภาพความเป็นอยู่และสังคมของประชาชนก็จะดีขึ้นเป็นเงาตามตัว รัฐบาลจะมีเสถียรภาพดี ไม่ถูกโจมตี หรือวิพากษ์วิจารณ์ โดยประชาชนและนักการเมืองที่คอยฉวยโอกาสอยู่ นอกจากนี้เมื่อประเทศมีรายได้สูงขึ้นก็จะสามารถจัดสรรงบประมาณในการเสริมสร้างกองทัพ กำลังตำรวจและกำลังป้องกันประเทศอื่นๆ ให้เข้มแข็งมีประสิทธิภาพที่จะป้องกันศัตรูภายนนอกและป้องกันปราบปรามศัตรูภายในประเทศให้บ้านเมืองสงบสุขได้

5. สังคมจิตวิทยา ความมั่นคงทางสังคมจิตวิทยา เป็นเรื่องที่เกี่ยวกับประชาชนเมืองในด้านสภาพความเป็นอยู่ ศาสนาและวัฒนธรรม การศึกษา การสาธารณสุข การประกอบอาชีพ การปฏิบัติราชการ อาชญากรรม ยาเสพติด ปัญหาเด็กวัยรุ่น สภาวะแวดล้อม ฯลฯ ประชาชนเป็นผู้มีส่วนในการก่อให้เกิดความมั่นคงของชาติในทุกด้าน รวมทั้งด้านสังคมของตนเอง

ประเทศที่มีความมั่นคงทางสังคมดีจะไม่ค่อยมีปัญหาที่บั่นทอนการพัฒนาประเทศชาติให้รุ่งเรือง ประชาชนจะอยู่ดีกินดี มีการศึกษาโดยทั่วถึง ปราศจากโรคภัยไข้เจ็บ มีงานทำข้าราชการปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและมีประสิทธิภาพ ฯลฯ สภาวะเหล่านี้ จะช่วยให้การปกครองและบริหารประเทศกระทำได้สะดวก สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายและวัตถุประสงค์ของชาติที่กำหนดไว้ ย่อมนำมาซึ่งความสงบเรียบร้อยของประเทศ

จากการศึกษาในเรื่องความสงบเรียบร้อยและความมั่นคงของรัฐแห่งชาติแล้ว จะเห็นได้ว่า ในเรื่องความสงบเรียบร้อยนั้น คือหลักกฎหมายที่ถือว่าเรื่องประโยชน์ของสังคมย่อมอยู่เหนือผลประโยชน์ของเอกชนและจะต้องเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา และสภาพของสังคม ดังนั้นการกระทำต่าง ๆ ที่เป็นการกระทบต่อผลประโยชน์ของสังคม คือประชาชนของรัฐ การกระทำดังกล่าวนั้นเป็นการกระทำที่กระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อย นอกจากนั้น ความสงบเรียบร้อยยังเกี่ยวกันต่อเนื่องกับความมั่นคงแห่งรัฐ นอกจากนั้น สังคมจะมีความสงบเรียบร้อย ก็จะต้องคำนึงถึงความมั่นคงแห่งรัฐ ถ้ารัฐไม่มีความมั่นคงก็จะหาความสงบเรียบร้อยไม่ได้ ซึ่งทั้งสอง ต่างก็มีความเกี่ยวเนื่องซึ่งกันและกัน อันจะแยกกันในความหมายไม่ได้ ดังนั้น ในส่วนนี้จะนำเรื่องความสงบเรียบร้อยและความมั่นคงแห่งรัฐมาวิเคราะห์กับการกระทำตามอนุสัญญา ฯ ค.ศ. 1982 ข้อ 19(2) ว่าการกระทำอย่างไรกระทำกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยและประเทศไทยได้บัญญัติกฎหมายในการบังคับใช้เรื่องนี้อย่างไร ในส่วนนี้จะได้กล่าวถึงการกระทำตามอนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 ข้อ 19(2) ได้บัญญัติว่า

“การผ่านของเรือต่างชาติ จะถือว่าเป็นการเสื่อมเสียต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย และความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง ถ้าเรือต่างชาติกระทำการใด ๆ ดังต่อไปนี้ในทะเลอาณาเขต

(1) การคุกคาม หรือการใช้กำลังต่ออธิปไตย บูรณภาพแห่งดินแดน หรือเอกราชทางการเมืองของรัฐชายฝั่ง หรือโดยลักษณะอื่นใดที่เป็นการละเมิดหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่ปรากฏในกฎบัตรสหประชาชาติ

(2) การฝึกหรือการซ้อมไม่ว่าด้วยอาวุธชนิดใด ๆ

(3) การกระทำการที่มุ่งรวบรวมข้อสนเทศที่เป็นการเสื่อมเสียต่อการป้องกันหรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง

(4) การกระทำการที่โฆษณาชวนเชื่อที่มุ่งกระทบการป้องกัน หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง

(5) การส่งอากาศยานขึ้นสู่อากาศ การให้อากาศยานลงสู่พื้น หรือการนำอากาศยานขึ้นมาบนเรือ

(6) การส่งกลอุปกรณ์ทางทหารขึ้นสู่อากาศ การให้กลอุปกรณ์ทางทหารลงสู่พื้นหรือการนำกลอุปกรณ์ทางทหารขึ้นมาบนเรือ

(7) การขนโภคภัณฑ์ เงินตรา หรือบุคคล ลงเรือหรือขึ้นจากเรือ ที่เป็นการขัดต่อกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ทางศุลกากร การคลัง การเข้าเมือง หรือการสุขาภิบาลของรัฐชายฝั่ง

(8) การกระทำโดยเจตนาและก่อให้เกิดภาวะมลพิษอย่างร้ายแรงอันเป็นการขัดต่ออนุสัญญานี้

(9) การทำกิจกรรมการประมง

(10) การดำเนินกิจกรรมวิจัยหรือสำรวจ

(11) การกระทำที่มุ่งแทรกแซงระบบการสื่อสารหรือสิ่งอำนวยความสะดวกหรือสิ่งติดตั้งอื่นใดของรัฐชายฝั่ง

(12) กิจกรรมอื่นใดซึ่งไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการผ่าน”

จากการพิจารณาถึงการกระทำดังกล่าวข้างต้นตามข้อ 19(2) ซึ่งประกอบด้วย 12 ประการนั้น สามารถแยกได้ 2 ประการใหญ่ ๆ คือ [27] โดยจะได้ศึกษาเป็นลำดับต่อไปนี้

1. การกระทำที่มีลักษณะเป็นการคุกคามต่อความมั่นคงของชาติ (Any threat or use of force against the sovereignty, territorial integrity of political independence of the coastal State, or in any other manner in violation of the principles of international law embodied in the Charter of the United Nations ;)

2. กิจกรรมอื่นใดซึ่งไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการผ่าน (any other activity not having a direct bearing on passage)

1. การกระทำที่มีลักษณะเป็นการคุกคามต่อความมั่นคงของชาติ (Any threat or use of force against the sovereignty, territorial integrity of political independence of the coastal State, or in any other manner in violation of the principles of international law embodied in the Charter of the United Nations ;)

กล่าวคือ การกระทำดังกล่าวข้างต้นเป็นการคุกคาม หรือการใช้กำลังต่ออธิปไตย บูรณภาพแห่งดินแดน หรือเอกราช ทางการเมืองของรัฐชายฝั่ง หรือโดยลักษณะอื่นใดที่เป็นการละเมิดหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่ปรากฏในกฎบัตรสหประชาชาติ[28]ซึ่งรวมถึงการฝึกหรือการซ้อมอาวุธชนิด ใด ๆ[29] หรือการกระทำที่มุ่ง รวบรวมข้อสนเทศที่เป็นการเสื่อมเสียต่อการป้องกันหรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง[30] หรือการกระทำการโฆษณาชวนเชื่อ[31] ที่มุ่ง

---

[27] R.R. Churchill and A..V. Lowe., The Law of Sea, Second Edition (Manchester University Press, 1st Published, 1988), P 72.

[28] อนุสัญญาสหประชาชาติ ค.ศ. 1982 ข้อ 19(2)a

[29] อนุสัญญาสหประชาชาติ ค.ศ. 1982 ข้อ 19(2)b

[30] อนุสัญญาสหประชาชาติ ค.ศ. 1982 ข้อ 19(2)c

กระทบการป้องกัน หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง[32] หรือการส่งอากาศยานขึ้นสู่อากาศ การให้อากาศยานลงสู่พื้น หรือการนำอากาศยานขึ้นมาบนเรือ [33] การกระทำที่มุ่งแทรกแซงระบบการสื่อสารหรือสิ่งอำนวยความสะดวกหรือสิ่งติดตั้งอื่นใดของรัฐชายฝั่ง[34]

จากการพิจารณาถึงการกระทำดังกล่าวข้างต้นนี้ นับได้ว่า เป็นการคุกคามต่อการใช้กำลังต่ออธิปไตยบูรณภาพแห่งดินแดน หรือเอกราชทางการเมืองของรัฐชายฝั่ง หรือโดยลักษณะอื่นใดที่เป็นการละเมิดหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่ปรากฏในกฎบัตรสหประชาชาติทั้งสิ้น อันเป็นการกระทำในลักษณะการปฏิบัติการของทหาร (Operations) ล้วนแต่เป็นเรื่องที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือความมั่นคงของรัฐซึ่งสามารถพิจารณาได้จากพฤติการณ์ของการกระทำดังกล่าว รัฐชายฝั่งจึงจำเป็นต้องมีมาตรการออกกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ตามความจำเป็นของแต่ละรัฐเพื่อป้องกันการรุกรานหรือการโจมตีจากข้าศึกทางเรือ

ในส่วนนี้หากพิจารณาถึงกฎหมายของประเทศไทยที่ออกบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันน่าจะเป็นประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งในประมวลกฎหมายอาญาในภาค 2 ความผิดลักษณะ 1 ได้บัญญัติถึงความผิดเกี่ยวกับความมั่นคงแห่งราชอาณาจักร

2. กิจกรรมอื่นใดซึ่งไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการผ่าน (any other activity not having a direct bearing on passage) กล่าวคือในลักษณะดังกล่าวนี้เป็นการบัญญัติข้อกฎหมายให้มีลักษณะเป็นการตีความ (Interpretation) ทางข้อกฎหมายได้อย่างกว้างขวาง เป็นการเปิดโอกาสให้รัฐชายฝั่งใช้ดุลพินิจ (Discretion) .ในการบัญญัติกฎหมายหรือข้อกำหนดต่าง ๆ อันเป็นการ ห้ามเรือที่ผ่านในทะเลอาณาเขตมิให้กระทำการดังกล่าวซึ่งจะได้อธิบายดังนี้

---

[31] การโฆษณาชวนเชื่อ (Propaganda) หมายถึงการเผยแพร่ความคิด ข่าวสาร ข้อเท็จจริงและสัญญาลักษณ์ต่าง ๆ ด้วยความมุ่งหมายที่จะหล่อหลอมความคิด ท่าที หรือพฤติกรรมที่มีในสถานการณ์เฉพาะกรณี

[32] อนุสัญญาสหประชาชาติ ค.ศ. 1982 ข้อ 19(2)d

[33] เรื่องเดียวกัน, ข้อ 19(2)e

[34] เรื่องเดียวกัน, ข้อ 19(2)k

2.1. การขนโภคภัณฑ์ เงินตรา หรือบุคคล ลงเรือหรือขึ้นจากเรือ ที่เป็นการขัดต่อกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ทางศุลกากร การคลัง การเข้าเมือง หรือการสุขาภิบาลของรัฐชายฝั่ง

การเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขต ถ้าหากเรือนั้นไม่ปฏิบัติตามกฎหมายของรัฐชายฝั่ง เช่น ได้มีการขนโภคภัณฑ์ เงินตรา หรือบุคคล เข้ามาในทะเลอาณาเขต โดยไม่ผ่านพิธีการทางกฎหมายซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแต่เป็นการกระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยหรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่งในด้านเศรษฐกิจ สังคม ฯลฯ ความอยู่ดีกินดีของประชาชนในรัฐ ซึ่งไม่สามารถควบคุมได้ในส่วนนี้ประเทศไทยได้บัญญัติกฎหมายออกมาบังคับใช้

พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2540)

พ.ร.บ. ศุลกากรเป็นกฎหมายเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีศุลกากร สำหรับการนำเข้ามาซึ่งสินค้าภายในประเทศ และส่งสินค้าออกไปนอกประเทศ การกำหนดการนำสินค้าเข้าหรือส่งออก อำนาจหน้าที่ของพนักงานศุลกากร พิธีการศุลกากร ตลอดจนความผิดและโทษในการฝ่าฝืน โดยสินค้าที่มีข้อห้าม หรือข้อบังคับเพื่อควบคุมการนำเข้าหรือส่งออก ซึ่งมีกฎหมายฉบับต่าง ๆ กำหนดไว้ตามกฎหมายแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

ของต้องห้าม คือของที่ห้ามนำเข้า หรือส่งออก เช่น วัตถุลามก ของที่มีเครื่องหมายการค้าปลอม ของที่มีการแสดงถิ่นกำเนิดอันเป็นเท็จ เป็นต้น

ของต้องกำกัด คือของที่มีข้อบังคับเพื่อควบคุมการนำเข้าหรือส่งออก เช่นสินค้าบางอย่างต้องมีใบอนุญาตกระทรวงพาณิชย์ ทองคำต้องมีใบอนุญาตกระทรวงการคลัง อาวุธปืนต้องมีใบอนุญาตกรมตำรวจเป็นต้น

ตาม พ.ร.บ. ฉบับนี้ได้มอบอำนาจให้พนักงานศุลกากร ซึ่งหมายความถึงบุคคลใด ๆ ซึ่งรับราชการในกรมศุลกากร หรือนายทหารแห่งราชนาวี หรือนายอำเภอ หรือผู้ช่วยนายอำเภอซึ่งได้รับการแต่งตั้งเป็นพิเศษให้กระทำการแทนศุลกากร นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ทหารเรือยังได้รับการแต่งตั้งให้เป็นพนักงานศุลกากรตามประกาศของกระทรวงการคลังอีกด้วย โดยเจ้าหน้าที่ทหารเรือได้รับการแต่งตั้ง ได้แก่ นายทหารเรือชั้นสัญญาบัตรประจำการ ตำแหน่งผู้บังคับกองเรือ ผู้บังคับหมวดเรือ ผู้บังคับหมู่เรือ ผู้บังคับการเรือ ผู้ควบคุมเรือ หรือนายทหารเรือชั้น

สัญญาบัตร ผู้แทนการตำแหน่งดังกล่าวด้วย[35] ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำของหนีศุลกากรทางทะเลลำน้ำ รัฐมนตรีกระทรวงการคลังจึงได้แต่งตั้งให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจตามกฎหมายศุลกากรในฐานะพนักงานศุลกากรทุกประการ เนื่องจากหน่วยงานของกองทัพเรือนั้นมีความพร้อมทางด้านยานพาหนะและกำลังพล ในการปฏิบัติการในทะเล นอกจากนี้ อธิบดีกรมศุลกากรยังได้มีอำนาจหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบหนีศุลกากรทางทะเล และลำน้ำ รวมทั้งอำนาจที่จะไล่ติดตามจับกุมการกระทำผิดขึ้นฝั่งได้ด้วย[36] สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ทหารเรือจะได้กล่าวในต่อไป

พ.ร.บ. คนเข้าเมือง พ.ศ. 2522

เป็นกฎหมายที่ควบคุมคนต่างด้าวที่จะเข้ามาอยู่ในราชอาณาจักร ไม่ว่าเป็นการชั่วคราว หรือเข้ามามีถิ่นที่อยู่ โดยมีคณะกรรมการคณะหนึ่ง ประกอบด้วยปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นประธานทำหน้าที่อนุญาต หรือเพิกถอนการอนุญาตให้บุคคลต่างด้าวอยู่ในราชอาณาจักร ตลอดจนกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับคุณสมบัติของคนต่างด้าวที่ขอเข้ามาในราชอาณาจักรและการขอมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร ให้คำปรึกษา คำแนะนำและความเห็นแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยในการวางระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ประจำด่าน หรือพนักงานอื่นเพื่อรักษาความมั่นคงของชาติ หรือในการออกกฎกระทรวงตามพระราชบัญญัติซึ่ง ในกฎหมายฉบับนี้ตาม พระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการทำความผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490 ได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจในปราบปรามคนต่างด้าวที่เข้ามา หรือการนำคนต่างด้าวเข้ามาในราชอาณาจักร โดยเฉพาะทางทะเล หรือทางลำน้ำ ซึ่งติดต่อกับต่างประเทศ หรือทางลำน้ำซึ่งออกทะเลได้เท่านั้น

การสุขาภิบาล

ในเรื่องเกี่ยวกับการสุขาภิบาล เป็นการกล่าวถึง การรักษาสุขอนามัย หรือสุขภาพของประชาชนให้ปราศจากโรคภัย หรือโรคติดต่อต่าง ๆ ซึ่งอาจติดต่อโดยทางคนหรือสัตว์ที่เป็นพาหะนำโรค อันมากับ การเดินเรือในทะเล ดังนั้นในส่วนนี้ได้มี พ.ร.บ. การเดินเรือใน

---

[35] ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ทหารเรือเป็นพนักงานศุลกากร ลงวันที่ 18 เมษายน 2517

127คำสั่งกรมศุลกากร ที่ 93/2517 เรื่อง แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ทหารเรือเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2517

น่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 หมวด 5 ข้อบังคับสำหรับการป้องกันโรคติดต่อ โดยได้บัญญัติถึงมาตรการในการปฏิบัติต่าง ๆ การป้องกันโรคติดต่อ เชื้อโรค ต่าง ๆ เช่น ไข้กาฬโรค ไข้ทรพิษ ไข้หิวาตกโรค [37]ที่ได้เกิดขึ้นหรือมีอยู่ในเมืองท่าต่าง ๆ อันเป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนตามเมืองท่าต่าง ๆ

2.2. การกระทำโดยเจตนาและก่อให้เกิดภาวะมลพิษอย่างร้ายแรงอันเป็นการขัดต่ออนุสัญญานี้

ปัญหามลพิษทางทะเล (Marine Pollution) เป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบระบบสิ่งแวดล้อมทางทะเลทุกภูมิภาคของโลก ดังจะเห็นได้จากปัจจุบันมีของเสียต่าง ๆ ไหลลงสู่ทะเล ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม สิ่งแปลกปลอมเหล่านี้ได้ทำให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศน์วิทยาทางทะเล เกิดการสะสมมลพิษ การให้สภาวะแวดล้อมทางทะเลอยู่ในระดับเป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตต่าง ๆ ได้

สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหามลพิษทางทะเลนั้น โดยทั่วไปเกิดจากสาเหตุหลัก 3 ประการคือ[38]

- ภาวะมลพิษจากเรือ เช่นน้ำมัน, เรือน้ำมันจมหรือเรือชนกัน
- ภาวะมลพิษจากการเททิ้งของเสียลงทะเล
- ภาวะมลพิษจากการแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติในทะเล

ในส่วนนี้หากพิจารณาถึงกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องในการบังคับใช้ก็ได้แก่ พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และ พ.ร.บ. ปิโตรเลียม พ.ศ. 2514

2.3. การทำกิจกรรมการประมง

การทำกิจกรรมการประมงของรัฐชายฝั่งถือได้ว่ามีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งฐานะที่เป็นแหล่งทรัพยากรที่มีชีวิตตามชายฝั่ง ซึ่งประชาชนพลเมืองจำเป็นต้องหาเลี้ยงชีพด้วยการทำการประมง ดังนั้น หากประเทศ ต่าง ๆ สามารถเข้ามาทำการประมงในบริเวณชายฝั่งของรัฐนั้น

---

[37] พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456, มาตรา 243

[38] จินตนา สุขมณีและจิตนา เนตรทัศน์, “มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับควบคุมมลพิษทางทะเล” เอกสารการสอนชุดวิชา กฎหมายสิ่งแวดล้อม หน่วยที่ 7, พิมพ์ครั้งที่ 4 (นนทบุรี, มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2533), หน้า 375

ก็จะทำให้ทรัพยากรที่มีชีวิต เช่น กุ้ง หอย ปู ปลา ฯลฯ ซึ่งจำเป็นในการดำรงชีพ จะต้องหมดไป รัฐชายฝั่งจึงต้องมีมาตรการต่างๆ ซึ่งสงวนไว้ซึ่งทรัพยากรที่มีชีวิตดังกล่าวให้กับพลเมืองของรัฐนั้น ในส่วนนี้ประเทศไทยได้มีกฎหมายเกี่ยวกับการประมงอยู่ 2 ฉบับ คือพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 และ พระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตประมงไทย พ.ศ. 2482 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2539)

กล่าวคือกฎหมายทั้ง 2 ฉบับดังกล่าวข้างต้นได้กำหนดเกณฑ์เกี่ยวกับการทำประมงไทย ที่จับสัตว์น้ำ ตลอดจนการใช้เครื่องมือทำการประมง ข้อห้ามในการทำการประมง และการขออนุญาตทำการประมง ดังมีรายละเอียดดังนี้

พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490

เป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการจับสัตว์น้ำ กำหนดที่จับสัตว์น้ำ การจดทะเบียนและอนุญาตให้จับสัตว์น้ำ การควบคุมและห้ามมิให้จับสัตว์น้ำ ตลอดจนการกระทำที่เป็นความผิดและบทกำหนด เมื่อมีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้

โดย พ.ร.บ. ฉบับนี้ ได้มีการกำหนดถึงที่จับสัตว์น้ำว่า หมายถึง ที่ซึ่งมีน้ำขังหรือไหล เช่น ทะเล แม่น้ำ ลำคลอง หนอง บึง บ่อ เป็นต้น และหาดทั้งปวง บรรดาซึ่งเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน รวมทั้งป่าไม้ และพื้นดินซึ่งน้ำท่วมในฤดูนี้ไม่ว่าจะเป็นที่สารธารณสมบัติของแผ่นดินหรือที่ดินอันบุคคลถือกรรมสิทธิ์ และภายในเขตน่านน้ำไทยหรือน่านน้ำอื่น ใด ซึ่งประเทศไทยใช้อยู่หรือมีสิทธิที่จะใช้ต่อไปในการทำการประมง โดยที่น่านน้ำเหล่านั้น ปรากฏโดยทั่วไปว่ามีขอบเขตตามกฎหมายท้องถิ่น หรือธรรมเนียมประเพณี หรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือตามสนธิสัญญาหรือด้วยประการใด[39] ซึ่งเมื่อได้มีการกำหนดถึงที่จับสัตว์น้ำแล้ว ได้มีการกำหนดห้ามมิให้กระทำการใด ๆ ทำให้สัตว์น้ำในที่จับสัตว์น้ำมึนเมา วางยาเบื่อเมา หรือทิ้งวัตถุที่เป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำลงในที่จับสัตว์น้ำ[40] ห้ามมิให้ใช้วัตถุระเบิดในที่จับสัตว์น้ำ เว้นแต่เพื่อประโยชน์ทางวิทยาศาสตร์ โดยได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี[41] ห้ามมิให้ติดตั้ง วาง หรือสร้างเขื่อน ทำนบ ริ้ว เครื่องมือเป็นตาข่าย หรือเครื่องมือทำการประมงอื่นๆ ในที่จับสัตว์น้ำ ซึ่งกางกั้นทางเดินของสัตว์น้ำเว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่[42]

---

[39] พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490, มาตรา 4(5)

[40] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 19

[41] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 20

[42] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 22

นอกจากนี้ ยังมีการห้ามมิให้ทำอันตราย หรือมีไว้ในครอบครอง ซึ่งสัตว์น้ำหรือไข่ของสัตว์น้ำชนิดหนึ่งชนิดใด ตามที่ระบุไว้ในพระราชกฤษฎีกา[43] เช่นปลาปิรันย่า รวมทั้งห้ามมิให้นำเข้ามาในราชอาณาจักร และนำไปปล่อยลงในที่จับสัตว์น้ำด้วย[44]

พ.ร.บ. ว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตประมงไทย พ.ศ. 2482 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2539

กฎหมายฉบับนี้ เป็นกฎหมายเกี่ยวกับการอนุญาตให้ทำการประมงในเขตการประมงไทย บุคคลหรือห้างหุ้นส่วน หรือบริษัทจำกัด จะต้องขออนุญาตในการทำการประมงจึงจะสามารถทำการประมงในเขตการประมงไทยได้ โดยมุ่งที่จะคุ้มครองและสงวนสิทธิ์ในการทำประมงไทยไว้ให้กับคนไทยเท่านั้น และเนื่องจากการทำการประมงนั้น ส่วนใหญ่กระทำในท้องทะเล ตาม พ.ร.บ. ฉบับนี้ได้กำหนดให้เขตการประมงไทย หมายถึง เขตน่านน้ำไทย หรือน่านน้ำอื่นใด ซึ่งประเทศไทยใช้อยู่หรือมีสิทธิที่จะใช้ต่อไปในการจับสัตว์น้ำ โดยที่น่านน้ำเหล่านั้นปรากฏโดยทั่วไปว่าขอบเขตกฎหมายท้องถิ่น หรือธรรมเนียมประเพณี หรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือตามสนธิสัญญา หรือด้วยประการใด ๆ[45] การที่ พ.ร.บ. ฉบับนี้ได้กำหนดถึงเขตการประมงไทยไว้เพื่อสงวนสิทธิในการทำการประมงในเขตการประมงไทยไว้ให้แก่ ผู้ที่ได้รับอนุญาตในการทำการประมง ซึ่งได้แก่บุคคล หรือนิติบุคคลที่มีสัญชาติไทยเท่านั้น[46] นอกจากนี้ยังห้ามมิให้เรือประมงที่มีสัญชาติต่างประเทศ หรือเรือที่เป็นของคนต่างด้าว หรือของนิติบุคคลที่มีสัญชาติต่างประเทศ หรือเรือที่มีสัญชาติไทยที่มีคนประจำเรือเป็นคนต่างด้าวรวมอยู่ด้วย ทำการประมงในเขตการประมงไทยด้วย[47] และในการประมงในเขตการประมงไทยนั้น ผู้ทำการประมงจะต้องมีใบอนุญาตที่ได้รับสำหรับทำการประมงประจำไปกับเรือด้วย ในขณะทำการประมง[48] เพื่อให้การบังคับการตามกฎหมายฉบับนี้ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพกฎหมายจึงได้แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ในการบังคับการตามกฎหมาย ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กฎหมายแต่งตั้งขึ้นตามกฎหมายฉบับนี้ ได้แก่ พนักงานประมง กรมการจังหวัด กรมการอำเภอ กรมเจ้าท่า พนักงานศุลกากร ผู้บังคับการเรือ หรือผู้บังคับบัญชาหน่วยทหารแห่งราชนาวี และเจ้าพนักงาน

---

[43] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 53

[44] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 54, 55

[45] พ.ร.บ. ว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย พ.ศ. 2482 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2534, มาตรา 4

[46] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 5

[47] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 7

[48] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 8

อื่น ๆ ซึ่งรัฐมนตรีได้แต่งตั้งขึ้น เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้[49] เจ้าหน้าที่ทหารเรือที่ได้รับการแต่งตั้งตาม พ.ร.บ.ฉบับนี้ย่อมได้แก่ผู้บังคับการเรือ หรือผู้บังคับบัญชาหน่วยทหารแห่งราชนาวี โดยจะมีขอบเขตการใช้อำนาจในการปฏิบัติการดังที่จะได้กล่าวถึงในหัวข้อต่อไปนี้

2.4. การดำเนินกิจกรรมวิจัยหรือสำรวจ

ในส่วนนี้การดำเนินกิจกรรมวิจัยหรือสำรวจเป็นการดำเนินการที่มีขอบเขตกว้างขวางมากซึ่งอาจเป็นการดำเนินการวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล (Marine Scientific Research) หรือเป็นการสำรวจทางอุทกศาสตร์ก็ได้ ในทางปฏิบัติประเทศต่าง ๆ ความประสงค์จะดำเนินการ กิจกรรมวิจัยหรือสำรวจก็จะมีการติดต่อกันทางการทูตเพื่อเป็นขั้นตอนในการอนุญาต แต่ถ้าหากมีการกระทำดังกล่าวโดยไม่มีการปฏิบัติตามที่กล่าวมาแล้ว ถือได้ว่าเป็นการละเมิดอธิปไตยของรัฐชายฝั่ง

ในส่วนนี้ไม่ปรากฏว่ามีกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องโดยแจ้งชัด แต่ถ้าหากจะมองในด้านของความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของประเทศแล้ว การกระทำดังกล่าวอาจถือว่าเป็นการปฏิบัติการทางทหาร (Operations) ในการหาข่าวเบื้องต้นเพื่อจะทำการคุกคามประเทศได้ ดังนั้นในส่วนนี้น่าจะเกี่ยวข้องกับประมวลกฎหมายอาญา ภาค 2 ความผิดลักษณะ 2 ความผิดเกี่ยวกับความมั่นคงแห่งราชอาณาจักร และในทางปฏิบัติ การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเลในทะเลอาณาเขตนั้นอาจกระทำได้ด้วยความยินยอมอย่างชัดแจ้งของรัฐชายฝั่งและภายใต้เงื่อนไขที่รัฐชายฝั่งกำหนดเท่านั้น[50]

จากการศึกษาและพิจารณาถึงการกระทำตามอนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 ข้อ19 (2) แล้ว จะเห็นได้ว่าการกระทำบางประการนั้น ประเทศไทยมีกฎหมายบังคับใช้การกระทำดังกล่าวตามข้อ 19(2) บางส่วนโดยกระจัดกระจายอยู่ตามกฎหมายแต่ละฉบับมิได้อยู่ในหมวดหมู่เดียวกัน และการกระทำบางส่วนประเทศไทยยังไม่กฎหมายบังคับใช้กับการกระทำดังกล่าว เช่นเกี่ยวกับเงินตรา การวิจัยและสำรวจ แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า กฎหมายของประเทศไทยนั้นขัดกับอนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 ข้อ 19 (2) เป็นเพียงแต่กฎหมายของประเทศไทยยังขาดอยู่เท่านั้นเองซึ่งในเรื่องนี้จะไปเกี่ยวพันกับการให้อำนาจเจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ในทะเลโดยเฉพาะ

---

[49] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 4

[50] อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 245

เจ้าหน้าที่ทหารเรือซึ่งจะได้กล่าวในหัวข้อต่อไป นอกจากนั้นอนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 ยังได้จำแนกหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับกับเรือที่ใช้สิทธิผ่านโดยสุจริต ดังมีรายละเอียดดังนี้

3.4. หลักเกณฑ์ที่บังคับใช้กับเรือที่ผ่านโดยสุจริต

ในการใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งซึ่งภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดว่า เรือของรัฐทั้งปวง ไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ฝั่งทะเล ก็ตาม ย่อมอุปโภคสิทธิการผ่านโดยสุจริต[51] ซึ่งในการใช้สิทธิผ่านโดยสุจริตตามอนุสัญญานี้ ได้ จำแนกหลักเกณฑ์ที่ใช้กับเรือที่ผ่านโดยสุจริตออกเป็น 3 ประเภท คือ[52]

1. หลักเกณฑ์ที่ใช้เรือทั้งปวง ในส่วนนี้เป็นการกล่าวถึงหลักเกณฑ์ทั่ว ๆ ไป เกี่ยวกับการผ่านโดยสุจริตโดยกำหนดถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐชายฝั่งหรือรัฐเจ้าของธงที่ใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริต ตลอดจนกำหนดการเดินเรือผ่านและมาตรการป้องกันต่าง ๆ ในการผ่านโดยสุจริต

2. หลักเกณฑ์ที่ใช้กับเรือพาณิชย์และเรือของรัฐบาลทมี่ใช้เพื่อการพาณิชย์ ในส่วนนี้เป็นการกล่าวถึงมาตรการในการดำเนินการทางกฎหมาย

3. หลักเกณฑ์ที่ใช้กับเรือรบและเรืออื่นของรัฐบาลที่มิได้ใช้เพื่อการพาณิชย์ ในส่วนนี้จะเป็นการกล่าวถึงความคุ้มกันของเรือรบและเรือของรัฐบาล ที่มิได้ใช้เพื่อการพาณิชย์ ซึ่งเมื่อเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขตและไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อกำหนดของรัฐชายฝั่ง รัฐชายฝั่งไม่สามารถดำเนินการทางกฎหมายอย่างไรได้ นอกเสียจากให้เรือดังกล่าวออกไปเสียจากทะเลอาณาเขตโดยเร็ว และหากมีความเสียหายเกิดขึ้นรัฐเจ้าของธง จะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

---

[51] อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วย กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 17

[52] Thamarappallil Kochu Thommen, Legal Status of Government Merchant Ships in Ocean Development and International Law, (Martinus Nijhoff, The Hague,1962), pp.29

จากการศึกษาดังกล่าวข้างต้นเพื่อที่จะได้ทราบถึงการนำหลักเกณฑ์ต่างที่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 มาใช้บังคับกับเรือ ที่ใช้สิทธิผ่านโดยสุจริตซึ่งหลักเกณฑ์ในการใช้บังคับระหว่างเรือเอกชนกับเรือรบนั้นแตกต่างกัน

นอกจากนั้นยังมีข้อสังเกตว่า การผ่านทะเลส่วนที่เป็นทะเลอาณาเขตของเรือต่าง ๆ นั้น เรือรบหรือเรือราชการที่มิได้ประกอบกิจการทางพาณิชย์ สามารถที่จะใช้สิทธิ “การผ่านโดยสุจริต” ได้แต่การบินผ่านต้องได้รับอนุญาตและการผ่านของเรือดำน้ำจะต้องลอยลำขึ้นผิวน้ำแสดงธง เมื่อแล่นผ่านทะเลอาณาเขต รัฐเจ้าของฝั่งมีสิทธิที่จะออกกฎข้อบังคับของการผ่านของเรือเพื่อความปลอดภัยและเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อย รวมตลอดถึงความมั่นคงของรัฐ เจ้าของฝั่ง ข้อที่เป็นปัญหาอาจจะมีว่า การตีความว่าอะไรกระทบต่อความสงบเรียบร้อยและความมั่นคงนั้นขึ้นอยู่กับรัฐเจ้าของฝั่ง ความเจริญกฎหมายทะเลมิได้กำหนดไว้ว่าเรือรบจะต้องแจ้งให้รัฐเจ้าของฝั่งทราบก่อนที่จะผ่าน แต่กฎหมายทะเลก็มิได้ห้ามมิให้รัฐเจ้าของฝั่งออกระเบียบเช่นว่านั้น กฎเกณฑ์ของกฎหมายมีอยู่แต่ว่าเรือรบที่ผ่านทะเลอาณาเขตจะต้องปฏิบัติตามกฎของรัฐชายฝั่ง อย่างไรก็ดี ในทางปฏิบัตินั้นเมื่อเรือรบจะผ่านเข้าไปในทะเลอาณาเขตของประเทศอื่นเพื่อป้องกันการเข้าใจผิด ก็มักจะมีการแจ้งให้ทราบ เพราะโดยปกติแล้ว ถ้าไม่มีความจำเป็นหรือวัตถุประสงค์อื่นใดเป็นพิเศษ เรือรบก็สามารถที่จะแล่นผ่านห่างจากทะเลอาณาเขตออกไป แต่ข้อกังวลของประเทศที่มีกำลังทางเรือต่ออุปสรรคที่จะผ่านเข้าไปในทะเลอาณาเขตก็มีไม่มาก เพราะการแล่นอ้อมก็จะทำให้เสียค่าใช้จ่ายและเวลาเพิ่มขึ้นไม่มาก หากจะมุ่งหมายที่จะให้เกิดผลทางทหารต่อรัฐเจ้าของฝั่ง จริง ๆ ก็ทำได้ไม่ยาก เพราะเทคโนโลยีในปัจจุบันสามารถทำให้เครื่องไม้เครื่องมือและอาวุธปฏิบัติการอย่างได้ผลจากระยะที่ไกลกว่าความกว้างของทะเลอาณาเขต[53]

3.5. กฎหมายและ ข้อบังคับต่าง ๆ ของรัฐชายฝั่งที่เกี่ยวกับการผ่านโดยสุจริต

โดยที่การเดินเรือของรัฐทั้งหลาย หากปราศจากเสียซึ่งสิทธิที่เรือจะเดินผ่านเข้าไปในทะเลอาณาเขตของรัฐอื่นได้แล้ว การเดินเรือในท้องทะเลหลวงก็เกือบจะกระทำไม่ได้ ทั้งนี้

---

[53] อรุณ ภาณุพงษ์, อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเลกับมิติด้านการทหาร. “เอกสารประกอบการประชุมทางวิชาการนายทหารเหล่าพระธรรมนูญกองทัพเรือ ครั้งที่ 9 อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วย กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 และ ปัญหาเกี่ยวกับที่ดินของทร. การดูแลรักษาและการใช้ประโยชน์ 17 มีนาคม 2538”, (กองพระธรรมนูญ กรมสารบรรณทหารเรือ., 2538), น.12-13.

เพราะการเดินเรือบางแห่งมีเส้นทางการเดินเรือจะต้องผ่านเข้าไปในทะเลอาณาเขตของรัฐใดรัฐหนึ่ง ฉะนั้น สิทธิการผ่านโดยสุจริตนี้จึงเป็นสาระสำคัญที่ยอมรับกันเป็นสิทธิในกฎหมายระหว่างประเทศ ถึงกับว่าในยามสงบแล้วเป็นหน้าที่ของรัฐชายฝั่งจะต้องยอมให้เรือทุกชาติเดินเรือผ่านเข้าไปในทะเลอาณาเขตของตนได้ ถ้าการเดินทางเข้าไปเช่นนั้นไม่เป็นไปเพื่อการรุกรานหรือท้าท้ายรัฐชายฝั่ง

แต่ในขณะเดียวกัน รัฐชายฝั่งก็ต้องย่อมมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตในการบัญญัติกฎหมายหรือข้อกำหนดต่าง ๆ เพื่อบังคับใช้กับเรือต่างชาติที่เดินเรือผ่านในทะเลอาณาเขตทั้งนี้โดยคำถึงถึงความมั่นคงปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยของรัฐเป็นหลักสำคัญ ซึ่งเรือต่างชาติที่เดินเรือผ่านในทะเลอาณาเขตจำต้องปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อกำหนดต่าง ๆ ที่รัฐชายฝั่งบัญญัติไว้ประกอบกับธรรมเนียมปฏิบัติในการเดินเรือทะเลด้วย

กล่าวคือ รัฐชายฝั่งสามารถบัญญัติกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ เกี่ยวกับการผ่านโดยสุจริต ทั้งนี้จะต้องสอดคล้องกับบทบัญญัติ แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ตลอดจนหลักเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐชายฝั่งสามารถออกข้อกำหนดหรือกฎหมายดังต่อไปนี้ ทั้งหมดหรือบางข้อก็ได้ คือ [54]

1. ความปลอดภัยในการเดินเรือ และข้อบังคับในการจราจรทางทะเล

2. การคุ้มครองเครื่องหมายช่วยในการเดินเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกหรือสิ่งติดตั้งอื่น ๆ

3. การคุ้มครองสายเคเบิลและท่อ

4. การอนุรักษ์ทรัพยากรมีชีวิตในทะเล

5.การป้องกันการฝ่าฝืนกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการประมงของรัฐชายฝั่ง

6. การรักษาสิ่งแวดล้อมของรัฐชายฝั่งและการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษที่มี ต่อสิ่งแวดล้อม

7. การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเลและการสำรวจทางอุทกศาสตร์

8.การป้องกันการฝ่าฝืนกฎหมายและข้อบังคับของรัฐชายฝั่งเกี่ยวกับศุลกากร การคลัง การเข้าเมืองหรือการสุขาภิบาล

---

[54] อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วย กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 21

3.5.1. ความปลอดภัยในการเดินเรือ และข้อบังคับในการจราจรทางทะเล

การเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขต นับได้ว่าเป็นการคมนาคมโดยใช้ทะเลเป็นเส้นทางในการเดินเรือเช่นเดียวกับรถยนต์ที่ต้องวิ่งบนถนน ซึ่งจำเป็นต้องให้มีการจัดการจราจรในการเดินเรือ ทั้งนี้เพื่อป้องกันมิให้เรือต่าง ๆ โดนกันเรือชนกันในทะเล อันเป็นการเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือเพราะตามความเป็นจริงในทะเลอาณาเขตคงไม่มีเรือเดินอยู่ในทะเลเพียงลำเดียวเท่านั้น

ในส่วนนี้หากพิจารณาถึง กฎหมายของประเทศไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ พ.ร.บ. ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวง ที่ออกตามความใน พ.ร.บ. ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 พ.ร.บ. เดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และกฎกระทรวง ต่าง ๆที่เกี่ยวข้อง

1. พ.ร.บ. ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินเรือและการจัดการจราจรทางน้ำซึ่งในพ.ร.บ. ป้องกันเรือโดนกันฯ ได้ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวง ดังต่อไปนี้[55]

- การถือท้ายและการเดินเรือ
- โคมไฟและทุ่นเครื่องหมาย
- สัญญาณเสียง และสัญญาณแสงข้อยกเว้นในการป้องกันเรือโดนกันที่ติดตั้งและรายละเอียดทางเทคนิคขอโคมไฟและทุ่นเครื่องหมาย
- สัญญาณที่ต้องมีเพิ่มขึ้นสำหรับเรือประมงขณะทำการประมงใกล้กันรายละเอียดทางเทคนิคของเครื่องทำสัญญาณเสียง
- สัญญาณอับจน

นอกจากนั้นกฎกระทรวงที่ออกตามความ ในพ.ร.บ.ป้องกันเรือโดนกันยังมีเขตอำนาจใช้บังคับแก่เรือไทยและเรือต่างประเทศที่อยู่ในน่านน้ำไทยและเรือไทยที่อยู่ในทะเลหลวง[56]เช่น กฎกระทรวง (พ.ศ. 2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 ได้กำหนดถึงมาตรการต่าง ๆเพื่อใช้บังคับในการเดินเรือและการจัดการจราจรทางทะเลและได้กำหนดถึงข้อปฏิบัติในการถือท้ายเรือและเดินเรือ[57]และวิธีปฏิบัติของ

---

[55] พ.ร.บ. ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522, มาตรา 5

[56] พ.ร.บ. ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522, มาตรา 6

[57] กฎกระทรวง (พ.ศ. 2522) ออกตามความในพ.ร.บ.ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 หมวด ข

การเดินเรือ ในทัศนะวิสัยต่าง ๆ ตลอดจนแผนผังการจราจรทางทะเล[58] ซึ่งเป็นไปตามแบบแผนการแบ่งแนวจราจรที่รัฐมนตรีกำหนดและแผนแบ่งแนวจราจรที่องค์กรที่ปรึกษาทางทะเลระหว่างรัฐบาล IMCO (Inter Governmental Maritime Consultative Organization) ที่ได้กำหนดไว้

พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

ตาม พ.ร.บ.ฉบับนี้ใช้กำหนดถึงมาตรการต่าง ๆ ในการเดินเรือตลอดจนข้อปฏิบัติต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือซึ่งเขตอำนาจการบังคับใช้ของ พ.ร.บ. ฉบับนี้ใช้บังคับถึง น่านน้ำไทยอันหมายถึง บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจทางอธิปไตยของราชอาณาจักรไทย[59] และให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวง[60] ในการกำหนดแนวแม่น้ำลำคลองหรือทะเลอาณาเขตแห่งใดเป็นเขตท่าเรือและเขตจอดเรือ

นอกจากนั้นยังให้อำนาจในการตรวจเรือกำปั่นว่าที่ใช้ในทะเลหรือเรือที่ใช้ในแม่น้ำไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย หรือไม่เหมาะสมสำหรับการใช้ ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือถึงนายเรือห้ามใช้เรือนั้นและสั่งให้เปลี่ยนแปลงแก้ไขหรือซ่อมแซมให้เรียบร้อยจนเป็นที่ปลอดภัยหรือมีสภาพเหมาะสมสำหรับการใช้และให้เจ้าท่ามีอำนาจกักเรือนั้นไว้จนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามคำสั่ง[61]

จากการพิจารณาถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือและข้อบังคับในการจราจรทางทะเลแล้ว จะเห็นได้ว่าประเทศไทยในฐานะรัฐชายฝั่งก็ได้มีการบัญญัติกฎหมาย และออกข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือ และข้อบังคับในการจราจรทางทะเล ทั้ง 2 ฉบับ คือ พ.ร.บ. ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

---

[58] กฎกระทรวง (พ.ศ. 2522) ออกตามความใน พ.ร.บ.ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 ข้อ 10

[59] พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456, มาตรา 3

[60] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 12

[61] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 139

3.5.2. การคุ้มครองเครื่องหมายช่วยในการเดินเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกหรือสิ่งติดตั้งอื่น ๆ

การเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขตต้องอาศัยเครื่องหมายช่วยในการเดินเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกหรือสิ่งติดตั้งอื่น ๆ เช่น เครื่องหมายทุ่น โคมไฟ ประภาคาร ฯลฯ ซึ่งในเรื่องการคุ้มครองอุปกรณ์เหล่านี้ได้มีประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 231 ได้บัญญัติว่า

“ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ ให้ประภาคาร ทุ่นสัญญาณ หรือสิ่งอื่นใด ซึ่งจัดไว้เป็นสัญญาณเพื่อความปลอดภัยในการจราจรทางบก การเดินเรือหรือการเดินอากาศ อยู่ในลักษณะอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่การจราจรทางบก การเดินเรือหรือการเดินอากาศ..”

ดังนั้นในส่วนการคุ้มครองเครื่องหมายช่วยในการเดินเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกหรือสิ่งติดตั้งอื่น ๆ ประเทศไทยได้มีประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 231 บังคับใช้อยู่แล้ว

3.5.3. การคุ้มครองสายเคเบิลและท่อ

ในการเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขตถ้าหากเดินเรือไปในที่ที่ห้ามมิให้เดินเรือหรือห้ามทอดสมอ เช่น บริเวณที่มีก่อสร้างติดตั้งสายเคเบิลและท่อต่าง ๆ ซึ่งถ้าหากเรือดังกล่าวไม่ยอมปฏิบัติตามก็จะทำให้เกิดความเสียหายได้ดังนั้นรัฐชายฝั่งจึงจำต้องมีมาตรการต่าง ๆกำหนดไว้เพื่อป้องกันความเสียหายที่เกิดจากการเดินเรือ

ในส่วนนี้หากพิจารณาถึงกฎหมายของประเทศไทยที่มีบังคับใช้อยู่ คือ

1. พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล พ.ศ. 2530
2. พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล พ.ศ. 2530

ได้ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมมีอำนาจประกาศ[62] กำหนดหรือยกเลิกเขตที่ตั้งและเขตปลอดภัยของสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเลหรือ ยกเลิกเขตท่อรวมทั้ง

---

[62]พ.ร.บ.ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล พ.ศ. 2530, มาตรา 5

อุปกรณ์ของท่อที่ใช้ในกระบวนการผลิตปิโตรเลียมซึ่งเชื่อมโยงกันระหว่างสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเลอยู่นอกเขตปลอดภัย การประกาศนี้ ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

นอกจากนั้นยังได้กำหนดมาตรการต่าง ๆ เช่น มีการประกาศกำหนดเขตท่อรวมทั้งอุปกรณ์ของท่อที่ใช้ในกระบวนการผลิตปิโตรเลียม หรือมีการประกาศกำหนดเขตระบบการขนส่งปิโตรเลียมทางท่อตามกฎหมายว่าด้วยการปิโตรเลียม หรือท่อที่ใช้ในระบบการขนส่งปิโตรเลียมจากสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเลมาถึงชายฝั่งหรือท่อที่ใช้หรือเป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการผลิตปิโตรเลียมซึ่งเชื่อมโยงกันระหว่างสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเลที่อยู่นอกเขตปลอดภัยรวมทั้งอุปรกรณ์ของท่อดังกล่าวและ ห้ามมิให้ผู้ใดเดินเรือข้ามท่อหรืออุปกรณ์ของท่อตามวรรคหนึ่ง โดยมิได้ชักสมอขึ้นพ้นจากน้ำจนแลเห็นได้[63]

การกระทำผิดตามมาตรานี้ให้ถือว่าได้กระทำในราชอาณาจักรโดยได้กำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนไว้[64]

2. พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

ตาม พ.ร.บ ฉบับนี้ได้กำหนดมาตรการต่าง ๆ ในการป้องกันและคุ้มครอง[65]สายโทรเลข สายโทรศัพท์ สายไฟฟ้าทอดใต้น้ำข้ามฝากแม่น้ำเจ้าพระยาหรือแม่น้ำใด ๆ ที่ได้ทอดไว้แล้วและจะได้ทอดต่อไปนั้นต้องมีที่สังเกตที่ตรงสายจะลงน้ำทั้งสองฝั่ง เครื่องสังเกตนั้นให้ทำเป็นเสาสูง มีป้ายใหญ่สี่ขาวรูปกลมติดที่ปลายเสา ในกลางป้ายมีอักษรภาษาไทยและภาษอังกฤษว่า “สายใต้น้ำ” ห้ามทอดสมอเกาะสมอ

สายใต้น้ำเช่นว่ามานี้ทอดอยู่ ณ ตำบลใด ท่านห้ามมิให้เรือลำใดทอดสมอเหนือเรือใต้สายนั้นภายในระยะร้อยเมเตอร์ หรือเกาสมอข้ามสายเป็นอันขาด

นอกจากนั้นยังได้กำหนดโทษ สำหรับการกระทำดังกล่าว โดยรวมถึงเรือเกาสมอหรือลากแหอวนหรือเครื่องจับสัตว์น้ำอย่างใด ๆ ข้ามเขตเหล่านั้นก็ดี มีความผิดต้องระวางโทษ

---

[63] พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล พ.ศ. 2530, มาตรา 10

[64] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 25

[65] พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456, มาตรา 209

ปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าร้อยบาท และอาจต้องถูกใช้จ่ายซ่อมแซมสายใต้น้ำที่เป็นอันตรายเพราะตนได้ทอดสมอ หรือลากของข้ามสายเช่นนั้นด้วย[66]

3.5.4.การอนุรักษ์ทรัพยากรมีชีวิตในทะเล

การอนุรักษ์ทรัพยากรมีชีวิตในทะเลในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State) ซึ่งอยู่ติดกับชายทะเล ทรัพยากรมีชีวิตในทะเลย่อมมีความสำคัญกับพลเมือง ของรัฐทั้งในด้านเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของพลเมือง ดังนั้นรัฐชายฝั่งจึงจำเป็นต้องมีการอนุรักษ์ทรัพยากรดังกล่าว

ในส่วนนี้หากพิจารณาถึงกฎหมายของประเทศไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันคือ พ.ร.บ. การประมง พ.ศ. 2490 ได้บัญญัติอยู่ในปัจจุบัน ถึงการอนุรักษ์ทรัพยากรที่มีชีวิตไว้ในโดยให้รัฐมนตรีหรือข้าหลวงประจำจังหวัดโดยอนุมัติรัฐมนตรีโดยเฉพาะภายในเขตท้องที่ของตนมีอำนาจประกาศกำหนดได้ดังต่อไปนี้[67]

1. กำหนดขนาดตาและระยะช่องเครื่องมือทำการประมงทุกชนิด กำหนดขนาดชนิด จำนวนและส่วนประกอบของเครื่องมือทำการประมงที่อนุญาตให้ใช้ในที่จับสัตว์น้ำ

2. กำหนดมิให้ใช้เครื่องมือทำการประมงอย่างหนึ่งอย่างใดในที่จับสัตว์น้ำโดยเด็ดขาด

3. กำหนดระยะที่ตั้งเครื่องมือประจำที่ให้ห่างกันเพียงใด

4. กำหนดวิธีใช้เครื่องมือทำการประมงต่าง ๆ

5. กำหนดฤดูปลาที่มีไข่และวางไข่เลี้ยงลูก กำหนดเครื่องมือที่ให้ใช้และกำหนดวิธีทำการประมงในที่จับสัตว์น้ำใด ๆ ในฤดูดังกล่า

6. กำหนดชนิด ขนาด และจำนวนอย่างสูงของสัตว์น้ำที่อนุญาตให้ทำการประมง

7. กำหนดมิให้ทำการประมงสัตว์น้ำชนิดหนึ่งชนิดใดโดยเด็ดขาด

นอกจากนั้นขอบเขตของการบังคับใช้ พ.ร.บ. การประมงฯ ให้คำนิยามถึง

---

[66] พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456, มาตรา 210

[67] พ.ร.บ. การประมง พ.ศ. 2490, มาตรา 32

"ที่จับสัตว์น้ำ" [68] หมายความว่า ที่ซึ่งมีน้ำขัง หรือไหล เช่น ทะเล แม่น้ำ ลำคลอง หนอง บึง บ่อ เป็นต้น และหาดทั้งปวง บรรดาซึ่งเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน รวมทั้งป่าไม้และพื้นดิน ซึ่งท่วมในฤดูน้ำไม่ว่าจะเป็นที่สาธารณสมบัติของแผ่นดินหรือที่ดินอันบุคคลถือกรรมสิทธิและภายในเขตน่านน้ำไทยหรือน่านน้ำอื่นใด ซึ่งประเทศไทยใช้อยู่หรือมีสิทธิที่จะใช้ต่อไปในการทำการประมง โดยที่น่านน้ำเหล่านั้น ปรากฏโดยทั่วไปว่ามีขอบเขตตามกฎหมายท้องถิ่น หรือธรรมเนียมประเพณี หรือตามกฎหมายระหว่างประเทศหรือตามสนธิสัญญาหรือด้วยประการใด[69]

สำหรับในการทำประมง ได้กำหนดวิธีจับสัตว์น้ำโดยห้ามมิให้บุคคลใดกระทำการใด ๆ อันทำให้สัตว์น้ำมึนเมา วางยาเบื่อเมา หรือทิ้งวัตถุใด ๆ ในลักษณะที่เป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำในที่จับสัตว์น้ำ เว้นแต่การทดลองเพื่อประโยชน์ทางวิทยาศาสตร์ และได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำทำการนั้น ๆ เพื่อกำจัดศัตรูหรือโรคของสัตว์น้ำในที่เลี้ยงสัตว์น้ำของตน[70]

จากการศึกษา พ.ร.บ. การประมง พ.ศ. 2490 ที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าการดำเนินการต่าง ๆ ตามที่บัญญัติไว้เป็นการอนุรักษ์ทรัพยากรที่มีชีวิตให้คงอยู่ได้นานและในขณะเดียวกันก็เป็นมาตรการในการเพาะพันธุ์สัตว์น้ำให้เพิ่มพูนมากขึ้นไป

3.5.5. การป้องกันการฝ่าฝืนกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการประมงของรัฐชายฝั่ง

การทำการประมงของรัฐชายฝั่งถือได้ว่ามีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งฐานะที่เป็นแหล่งทรัพยากรที่มีชีวิตตามชายฝั่ง ซึ่งประชาชนพลเมืองจำเป็นต้องหาเลี้ยงชีพด้วยการทำการประมง ดังนั้น หากประเทศ ต่าง ๆ สามารถเข้ามาทำการประมงในบริเวณชายฝั่งของรัฐนั้นก็จะทำให้ทรัพยากรที่มีชีวิต เช่น กุ้ง หอย ปู ปลา ฯลฯ ซึ่งจำเป็นในการดำรงชีพ จะต้องหมดไป รัฐชายฝั่งจึงต้องมีมาตรการต่างๆ ซึ่งสงวนไว้ซึ่งทรัพยากรที่มีชีวิตดังกล่าวให้กับพลเมืองของรัฐนั้น

---

[68] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 4(5)

[69] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 4(5)

[70] พ.ร.บ. การประมง พ.ศ. 2490, มาตรา 19

ในส่วนนี้ประเทศไทยได้มีกฎหมายเกี่ยวกับการประมงอยู่ 2 ฉบับ คือ

1. พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 และ

2. พระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตประมงไทย พ.ศ. 2482 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2539)

กล่าวคือกฎหมายทั้ง 2 ฉบับดังกล่าวข้างต้นได้กำหนดเกณฑ์เกี่ยวกับการทำประมงไทย ที่จับสัตว์น้ำ ตลอดจนการใช้เครื่องมือทำการประมง ข้อห้ามในการทำการประมง และการขออนุญาตทำการประมง ดังมีรายละเอียดดังนี้

พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490

เป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการจับสัตว์น้ำ กำหนดที่จับสัตว์น้ำ การจดทะเบียนและอนุญาตให้จับสัตว์น้ำ การควบคุมและห้ามมิให้จับสัตว์น้ำ ตลอดจนการกระทำที่เป็นความผิดและบทกำหนด เมื่อมีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้

โดย พ.ร.บ. ฉบับนี้ ได้มีการกำหนดถึงที่จับสัตว์น้ำว่า หมายถึง ที่ซึ่งมีน้ำขังหรือไหล เช่น ทะเล แม่น้ำ ลำคลอง หนอง บึง บ่อ เป็นต้น และหาดทั้งปวง บรรดาซึ่งเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน รวมทั้งป่าไม้ และพื้นดันซึ่งน้ำท่วมในฤดูนี้ไม่ว่าจะเป็นที่สารธารณสมบัติของแผ่นดินหรือที่ดินอันบุคคลถือกรรมสิทธิ์และภายในเขตน่านน้ำไทยหรือน่านน้ำอื่นใดซึ่งประเทศไทยใช้อยู่หรือมีสิทธิที่จะใช้ต่อไปในการทำการประมง โดยที่น่านน้ำเหล่านั้นปรากฏโดยทั่วไปว่ามีขอบเขตตามกฎหมายท้องถิ่น หรือธรรมเนียมประเพณี หรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือตามสนธิสัญญาหรือด้วยประการใด[71] ซึ่งเมื่อได้มีการกำหนดถึงที่จับสัตว์น้ำแล้ว ได้มีการกำหนดห้ามมิให้กระทำการใด ๆ ทำให้สัตว์น้ำในที่จับสัตว์น้ำมึนเมา วางยาเบื่อเมา หรือทิ้งวัตถุที่เป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำลงในที่จับสัตว์น้ำ[72] ห้ามมิให้ใช้วัตถุระเบิดในที่จับสัตว์น้ำ เว้นแต่เพื่อประโยชน์ทางวิทยาศาสตร์ โดยได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี[73] ห้ามมิให้ติดตั้ง วาง หรือสร้างเขื่อน ทำนบ ริ้ว เครื่องมือเป็นตาข่าย หรือเครื่องมือทำการประมงอื่นๆ ในที่จับสัตว์น้ำ ซึ่งกางกั้นทางเดินของสัตว์น้ำเว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่[74]

---

[71] พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490, มาตรา 4(5)

[72] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 19

[73] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 20

[74] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 22

นอกจากนี้ ยังมีการห้ามมิให้ทำอันตราย หรือมีไว้ในครอบครอง ซึ่งสัตว์น้ำหรือไข่ของสัตว์น้ำชนิดหนึ่งชนิดใด ตามที่ระบุไว้ในพระราชกฤษฎีกา[75] เช่นปลาปิรันย่า รวมทั้งห้ามมิให้นำเข้ามาในราชอาณาจักร และนำไปปล่อยลงในที่จับสัตว์น้ำด้วย[76]

2. พ.ร.บ. ว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตประมงไทย พ.ศ. 2482 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2539

กฎหมายฉบับนี้ เป็นกฎหมายเกี่ยวกับการอนุญาตให้ทำการประมงในเขตการประมงไทย บุคคลหรือห้างหุ้นส่วน หรือบริษัทจำกัด จะต้องขออนุญาตในการทำการประมงจึงจะสามารถทำการประมงในเขตการประมงไทยได้ โดยมุ่งที่จะคุ้มครองและสงวนสิทธิ์ในการทำประมงไทยไว้ให้กับคนไทยเท่านั้น และเนื่องจากการทำการประมงนั้น ส่วนใหญ่กระทำในท้องทะเล

ตาม พ.ร.บ. ฉบับนี้ได้กำหนดให้เขตการประมงไทย หมายถึง เขตน่านน้ำไทยหรือน่านน้ำอื่นใด ซึ่งประเทศไทยใช้อยู่หรือมีสิทธิที่จะใช้ต่อไปในการจับสัตว์น้ำ โดยที่น่านน้ำเหล่านั้นปรากฏโดยทั่วไปว่าขอบเขตกฎหมายท้องถิ่น หรือธรรมเนียมประเพณี หรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือตามสนธิสัญญา หรือด้วยประการใด ๆ[77] การที่ พ.ร.บ. ฉบับนี้ได้กำหนดถึงเขตการประมงไทยไว้เพื่อสงวนสิทธิในการทำการประมงในเขตการประมงไทยไว้ให้แก่ ผู้ที่ได้รับอนุญาตในการทำการประมง ซึ่งได้แก่บุคคล หรือนิติบุคคลที่มีสัญชาติไทยเท่านั้น[78] นอกจากนี้ยังห้ามมิให้เรือประมงที่มีสัญชาติต่างประเทศ หรือเรือที่เป็นของคนต่างด้าว หรือของนิติบุคคลที่มีสัญชาติต่างประเทศ หรือเรือที่มีสัญชาติไทยที่มีคนประจำเรือเป็นคนต่างด้าวรวมอยู่ด้วย ทำการประมงในเขตการประมงไทยด้วย[79] และในการประมงในเขตการประมงไทยนั้น ผู้ทำการประมงจะต้องมีใบอนุญาตที่ได้รับสำหรับทำการประมงประจำไปกับเรือด้วย ในขณะทำการประมง[80]

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

---

[75] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 53

[76] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 54, 55

[77] พ.ร.บ. ว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย พ.ศ. 2482 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2534, มาตรา 4

[78] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 5

[79] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 7

[80] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 8

เพื่อให้การบังคับการตามกฎหมายฉบับนี้ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กฎหมายจึงได้แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ในการบังคับการตามกฎหมาย ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กฎหมายแต่งตั้งขึ้นตามกฎหมายฉบับนี้ ได้แก่ พนักงานประมง กรมการจังหวัด กรมการอำเภอ กรมเจ้าท่า พนักงานศุลกากร ผู้บังคับการเรือ หรือผู้บังคับบัญชาหน่วยทหารแห่งราชนาวี และเจ้าพนักงานอื่น ๆ ซึ่งรัฐมนตรีได้แต่งตั้งขึ้น เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้[81] เจ้าหน้าที่ทหารเรือที่ได้รับการแต่งตั้งตาม พ.ร.บ.ฉบับนี้ย่อมได้แก่ผู้บังคับการเรือ หรือผู้บังคับบัญชาหน่วยทหารแห่งราชนาวี โดยจะมีขอบเขตการใช้อำนาจในการปฏิบัติการดังที่จะได้กล่าวถึงในหัวข้อต่อไปนี้

3.5.6. การรักษาสิ่งแวดล้อมของรัฐชายฝั่งและการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม

ปัญหามลพิษทางทะเล (Marine Pollution) เป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบระบบสิ่งแวดล้อมทางทะเลทุกภูมิภาคของโลก ดังจะเห็นได้จากปัจจุบันมีของเสียต่าง ๆ ไหลลงสู่ทะเล ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม สิ่งแปลกปลอมเหล่านี้ได้ทำให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศน์วิทยาทางทะเล เกิดการสะสมมลพิษ การให้สภาวะแวดล้อมทางทะเลอยู่ในระดับเป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตต่าง ๆ ได้

สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหามลพิษทางทะเลนั้น โดยทั่วไปเกิดจากสาเหตุหลัก 3 ประการคือ[82]

- ภาวะมลพิษจากเรือ เช่นน้ำมัน, เรือน้ำมันจมหรือชนกัน
- ภาวะมลพิษจากการเททิ้งของเสียลงทะเล
- ภาวะมลพิษจากการแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติในทะเล

ในส่วนนี้หากพิจารณาถึงกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องในการบังคับใช้ก็ได้แก่ พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และ พ.ร.บ. ปิโตรเลียม พ.ศ. 2514 พ.ร.บ. การประมง พ.ศ. 2490 และ พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

---

[81] พ.ร.บ. ว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย พ.ศ. 2482 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2534, มาตรา 4

[82] จินตนา สุขมณีและจิตนา เนตรทัศน์, “มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับควบคุมมลพิษทางทะเล” เอกสารการสอนชุดวิชา กฎหมายสิ่งแวดล้อม หน่วยที่ 7, พิมพ์ครั้งที่ 4 (นนทบุรี, มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2533), หน้า 375

พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

ตาม พ.ร.บ. ฉบับนี้ได้มีเขตอำนาจในการบังคับใช้ในน่านน้ำไทย ซึ่งในคำนิยาม คำว่า “น่านน้ำไทย” หมายถึง บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทยและให้รวมถึงน่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องด้วย[83] และได้กำหนดมาตรการและการปฏิบัติต่าง ๆ โดยห้ามมิให้ผู้ใด เท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้หิน กรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของหรือปฏิกูลใด [84]ๆ รวมทั้งน้ำมัน[85]และเคมีภัณฑ์[86] ลงในแม่น้ำลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเล ภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่ง นอกจากนั้นยังได้กล่าวถึงในกรณีที่เรือต่างประเทศหรือสิ่งอื่นใด จมอยู่ในสภาพที่ก่อหรืออาจก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม[87] โดยบัญญัติให้เจ้าของเรือดำเนินการเพื่อแก้ไขตามที่กล่าวมานี้

พ.ร.บ. การประมง พ.ศ. 2490

กฎหมายฉบับนี้ได้บัญญัติขึ้นเพื่อให้มีการคุ้มครองการใช้ทรัพยากรทางทะเล ประเภทสัตว์น้ำ และควบคุมดูแลการประกอบอาชีพประมงของชาวประมง เนื่องจากมักจะปรากฏว่ามีการใช้วัตถุระเบิดในการทำการประมงในน่านน้ำจืดและน่านน้ำเค็มเป็นจำนวนมาก ซึ่งมีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและเป็นการทำลายพันธุ์ปลาต่าง ๆ ด้วย กฎหมายฉบับนี้จึงได้มอบอำนาจให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่การปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดตามกฎหมายฉบับนี้เช่นห้ามมิให้บุคคลใดกระทำการใด ๆ อันทำให้สัตว์น้ำมึนเมา วางยาเบื่อเมา หรือทิ้งวัตถุใด ๆ ในลักษณะที่เป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำในที่จับสัตว์น้ำ เว้นแต่การทดลองเพื่อ

---

[83] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 3

[84] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 119

[85] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 204

[86] พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456, มาตรา 119 ทวิ

[87] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 121

ประโยชน์ทางวิทยาศาสตร์ และได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำทำการนั้น ๆ เพื่อกำจัดศัตรูหรือโรคของสัตว์น้ำในที่เลี้ยงสัตว์น้ำของตน[88]

พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

ตาม พ.ร.บ. ฉบับนี้ได้มีการกำหนดมาตรการและคณะกรรมการต่าง ๆ เพื่อป้องกันในกรณีมีเหตุฉุกเฉินหรือเหตุภยันตรายต่อสาธารณชน อันเนื่องมาจาก ภาวะมลพิษซึ่งหากปล่อยไว้เช่นนั้นจะเอ็นอันตรายอย่างร้ายแรงต่อชีวิต ร่างกายหรือ สุขภาพอนามัยของประชาชน หรือก่อความเสียหายต่อทรัพย์สินของประชาชนหรือของรัฐเป็นมากให้นายกรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งตามที่เห็นสมควรให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือบุคคลใด รวมทั้งบุคคลซึ่งได้รับหรืออาจได้รับอันตรายหรือความเสียหายดังกล่าว กระทำหรือร่วมกันกระทำการใด ๆ อันจะมีผลเป็นการควบคุมระงับหรือบรรเทาผลร้ายจากอันตรายและความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นได้อย่างทันท่วงที ในกรณีที่ทราบว่าบุคคลใดเป็นผู้ก่อให้เกิดภาวะมลพิษดังกล่าว ให้นายกรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งบุคคลนั้นไม่ให้กระทำการใดอันจะมีผลเป็นการเพิ่มความรุนแรงแก่ภาวะมลพิษในระหว่างที่มีเหตุภยันตรายดังกล่าวด้วย[89]

พ.ร.บ. ปิโตรเลียม พ.ศ. 2514

ตาม พ.ร.บ. ได้กำหนดมาตรการและข้อปฏิบัติต่าง ๆ ในการป้องกันภาวะมลพิษจากการแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติในทะเล โดยได้บัญญัติให้ผู้รับสัมปทานต้องไม่ก่อให้เกิดผลกระทบกระเทือน ต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ในการขุดเจาะน้ำมันกลางทะเล[90] และต้องไม่ต้องให้เกิดความโสโครกด้วยน้ำมัน [91] โคลน หรือสิ่งอื่นใด เนื่องมาจากการประกอบกิจการปิโตรเลียม[92]

---

[88] พ.ร.บ. การประมง พ.ศ. 2490, มาตรา 19

[89] พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535, มาตรา 9 และมาตรา 10

[90] พ.ร.บ. ปิโตรเลียม พ.ศ. 2514, มาตรา 73

[91] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 74

[92] กฎกระทรวง ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2514) ออกตามใน พ.ร.บ. ปิโตรเลียม พ.ศ. 2514, ข้อ 3(5) (ค)

3.5.7. การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเลและการสำรวจทางอุทกศาสตร์

ในส่วนนี้การดำเนินกิจกรรมวิจัยหรือสำรวจเป็นการดำเนินการที่มีขอบเขตกว้างขวางมากซึ่งอาจเป็นการดำเนินการวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล (Marine Scientific Research) หรือเป็นการสำรวจทางอุทกศาสตร์ก็ได้ ในทางปฏิบัติประเทศต่าง ๆ ความประสงค์จะดำเนินการ กิจกรรมวิจัยหรือสำรวจก็จะมีการติดต่อกันทางการทูตเพื่อเป็นขั้นตอนในการอนุญาต แต่ถ้าหากมีการกระทำดังกล่าวโดยไม่มีการปฏิบัติตามที่กล่าวมาแล้ว ถือได้ว่าเป็นการละเมิดอธิปไตยของรัฐชายฝั่ง

ในส่วนนี้ไม่ปรากฏว่ามีกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องโดยแจ้งชัด แต่ถ้าหากจะมองในด้านของความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของประเทศแล้ว การกระทำดังกล่าวอาจถือว่าเป็นการปฏิบัติการทางทหาร (Operations) ในการหาข่าวเบื้องต้นเพื่อจะทำการคุกคามประเทศได้ ดังนั้นในส่วนนี้น่าจะเกี่ยวข้องกับประมวลกฎหมายอาญา ภาค 2 ความผิดลักษณะ 2 ความผิดเกี่ยวกับความมั่นคงแห่งราชอาณาจักร และในทางปฏิบัติ การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเลในทะเลอาณาเขตนั้นอาจกระทำได้ด้วยความยินยอมอย่างชัดแจ้งของรัฐชายฝั่งและภายใต้เงื่อนไขที่รัฐชายฝั่งกำหนดเท่านั้น[93]

3.5.8. การป้องกันการฝ่าฝืนกฎหมายและข้อบังคับของรัฐชายฝั่งเกี่ยวกับศุลกากร การคลัง การเข้าเมืองหรือการสุขาภิบาล

การขนโภคภัณฑ์ เงินตรา หรือบุคคล ลงเรือหรือขึ้นจากเรือที่เป็นการขัดต่อกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ทางศุลกากร การคลัง การเข้าเมือง หรือการสุขาภิบาลของรัฐชายฝั่ง

การเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขต ถ้าหากเรือนั้นไม่ปฏิบัติตามกฎหมายของรัฐชายฝั่ง เช่น ได้มีการขนโภคภัณฑ์ เงินตรา หรือบุคคล เข้ามาในทะเลอาณาเขต โดยไม่ผ่านพิธีการทางกฎหมายซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแต่เป็นการกระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยหรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่งในด้านเศรษฐกิจ สังคม ฯลฯ ความอยู่ดีกินดีของประชาชนในรัฐ ซึ่งไม่สามารถควบคุมได้ในส่วนนี้ประเทศไทยได้บัญญัติกฎหมายออกมาบังคับใช้

---

[93] อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 245

พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2540)

พ.ร.บ. ศุลกากรเป็นกฎหมายเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีศุลกากร สำหรับการนำเข้ามาซึ่งสินค้าภายในประเทศ และส่งสินค้าออกไปนอกประเทศ การกำหนดการนำสินค้าเข้าหรือส่งออก อำนาจหน้าที่ของพนักงานศุลกากร พิธีการศุลกากร ตลอดจนความผิดและโทษในการฝ่าฝืน โดยสินค้าที่มีข้อห้าม หรือข้อบังคับเพื่อควบคุมการนำเข้าหรือส่งออก ซึ่งมีกฎหมายฉบับต่าง ๆ กำหนดไว้ตามกฎหมายแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

ของต้องห้าม คือของที่ห้ามนำเข้า หรือส่งออก เช่น วัตถุลามก ของที่มีเครื่องหมายการค้าปลอม ของที่มีการแสดงถิ่นกำเนิดอันเป็นเท็จ เป็นต้น

ของต้องกำกัด คือของที่มีข้อบังคับเพื่อควบคุมการนำเข้าหรือส่งออก เช่น สินค้าบางอย่างต้องมีใบอนุญาตกระทรวงพาณิชย์ ทองคำต้องมีใบอนุญาตกระทรวงการคลัง อาวุธปืนต้องมีใบอนุญาตกรมตำรวจเป็นต้น

ตาม พ.ร.บ. ฉบับนี้ได้มอบอำนาจให้พนักงานศุลกากร ซึ่งหมายความถึงบุคคลใด ๆ ซึ่งรับราชการในกรมศุลกากร หรือนายทหารแห่งราชนาวี หรือนายอำเภอ หรือผู้ช่วยนายอำเภอซึ่งได้รับการแต่งตั้งเป็นพิเศษให้กระทำการแทนศุลกากร นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ทหารเรือยังได้รับการแต่งตั้งให้เป็นพนักงานศุลกากร ตามประกาศของกระทรวงการคลังอีกด้วย โดยเจ้าหน้าที่ทหารเรือได้รับการแต่งตั้ง ได้แก่ นายทหารเรือชั้นสัญญาบัตรประจำการ ตำแหน่งผู้บังคับกองเรือ ผู้บังคับหมวดเรือ ผู้บังคับหมู่เรือ ผู้บังคับการเรือ ผู้ควบคุมเรือ หรือนายทหารเรือชั้นสัญญาบัตร ผู้แทนการตำแหน่งดังกล่าวด้วย[94] ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำของหนีศุลกากรทางทะเลลำน้ำ รัฐมนตรีกระทรวงการคลังจึงได้แต่งตั้งให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจตามกฎหมายศุลกากรในฐานะพนักงานศุลกากรทุกประการ เนื่องจากหน่วยงานของกองทัพเรือนั้นมีความพร้อมทางด้านยานพาหนะและกำลังพล ในการปฏิบัติการในทะเล นอกจากนี้ อธิบดีกรมศุลกากรยังได้มีอำนาจหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบหนีศุลกากรทางทะเล และลำน้ำ รวมทั้งอำนาจที่จะไล่ติดตามจับกุมการกระทำ

---

[94] ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ทหารเรือเป็นพนักงานศุลกากร ลงวันที่ 18 เมษายน 2517

127คำสั่งกรมศุลกากร ที่ 93/2517 เรื่อง แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ทหารเรือเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2517

ผิดขึ้นฝั่งได้ด้วย[95] สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ทหารเรือจะได้กล่าวในต่อไป

พ.ร.บ. คนเข้าเมือง พ.ศ. 2522

เป็นกฎหมายที่ควบคุมคนต่างด้าวที่จะเข้ามาอยู่ในราชอาณาจักร ไม่ว่าเป็นการชั่วคราว หรือเข้ามามีถิ่นที่อยู่ โดยมีคณะกรรมการคณะหนึ่ง ประกอบด้วยปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นประธานทำหน้าที่อนุญาต หรือเพิกถอนการอนุญาตให้บุคคลต่างด้าวอยู่ในราชอาณาจักร ตลอดจนกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับคุณสมบัติของคนต่างด้าวที่ขอเข้ามาในราชอาณาจักรและการขอมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร ให้คำปรึกษา คำแนะนำและความเห็นแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยในการวางระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ประจำด่าน หรือพนักงานอื่นเพื่อรักษาความมั่นคงของชาติ หรือในการออกกฎกระทรวงตามพระราชบัญญัติซึ่ง

ในกฎหมายฉบับนี้ตาม พระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการทำความผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490 ได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจในปราบปรามคนต่างด้าวที่เข้ามา หรือการนำคนต่างด้าวเข้ามาในราชอาณาจักร โดยเฉพาะทางทะเล หรือทางลำน้ำ ซึ่งติดต่อกับต่างประเทศ หรือทางลำน้ำซึ่งออกทะเลได้เท่านั้น

การสุขาภิบาลของรัฐชายฝั่ง

ในเรื่องเกี่ยวกับการสุขาภิบาล เป็นการกล่าวถึง การรักษาสุขอนามัย หรือสุขภาพของประชาชนให้ปราศจากโรคภัย หรือโรคติดต่อต่าง ๆ ซึ่งอาจติดต่อโดยทางคนหรือสัตว์ที่เป็นพาหะนำโรค อันมากับ การเดินเรือในทะเล ดังนั้นในส่วนนี้ได้มี พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 หมวด 5 ข้อบังคับสำหรับการป้องกันโรคติดต่อ โดยได้บัญญัติถึงมาตรการในการปฏิบัติต่าง ๆ การป้องกันโรคติดต่อ เชื้อโรค ต่าง ๆ เช่น ไข้กาฬโรค ไข้ทรพิษ ไข้อหิวาตกโรค [96]ที่ได้เกิดขึ้นหรือมีอยู่ในเมืองท่าต่าง ๆ อันเป็นภัยต่อสุขภาพของประชาชนตามเมืองท่าต่าง ๆ

---

[96] พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456, มาตรา 243

จากการศึกษาพิจารณาถึงกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ที่อนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 ได้ให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจดังกล่าวข้างต้นนั้น จะเห็นได้ว่า กฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆที่ปรากฏตามข้อ 21 นั้น บางส่วนเป็นกฎหมายที่ห้ามเรือต่าง ๆ ที่ผ่านในทะเลอาณาเขตกระทำการตามข้อ 19(2) ซึ่งในส่วนนี้มีกฎหมายบางฉบับซึ่งประเทศไทยในฐานะรัฐชายฝั่งยังมิได้บัญญัติกฎหมายหรือออกข้อบังคับให้เป็นไปตามอนุสัญญา ค.ศ. 1982 ข้อ 21 ซึ่งได้แก่การวิจัยทางวิทยาศาสตร์ทางทะเลและการสำรวจทางอุทกศาสตร์ และบางส่วนประเทศไทยก็ได้มีกฎหมายบังคับใช้ตามที่อนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 กำหนดไว้ ดังนั้นเมื่อได้ทราบถึงการมีกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายตามที่ปรากฏดังกล่าวข้างต้นในหัวข้อต่อไป จะเป็นการศึกษาถึงปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย

3.6. ปัญหาการบังคับใช้ทางอาญาของรัฐชายฝั่งเหนือการกระทำผิดบนเรือต่างชาติ

การบังคับใช้กฎหมายอาญาของรัฐชายฝั่งกับการกระทำความผิดเหนือเรือต่างชาติขณะผ่านโดยสุจริต โดยหลักกฎหมายระหว่างประเทศแล้ว รัฐชายฝั่งจะไม่ดำเนินการจับกุมหรือสอบสวนบุคคลใดซึ่งได้กระทำความผิดบนเรือดังกล่าว แต่หากการกระทำความผิดนั้นเป็นอาชญากรรมที่กระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของรัฐชายฝั่งแล้ว รัฐชายฝังจึงมีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย ในส่วนนี้จึงเป็นการศึกษาถึง การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในทะเลและกฎหมายที่ให้อำนาจในการปฏิบัติหน้าที่ ดังนั้นจึงขอกล่าวหลักกฎหมายระหว่างประเทศ ว่าด้วยกฎหมายทะเล พอสังเขปดังนี้

3.6.1. วิเคราะห์การบังคับใช้ตามอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล

เพื่อที่จะให้เข้าใจถึงหลักกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล เป็นการสมควรที่จะกล่าวถึงวิวัฒนาการของกฎหมายทะเลโดยสังเขป เพื่อจะได้เปรียบเทียบถึงการเปลี่ยนแปลงและแนวโน้มของกฎเกณฑ์และทางปฏิบัติที่มีมาจนถึงปัจจุบันและมีผลเกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายในประเทศไทย เนื่องจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นการศึกษาถึงการบังคับใช้กฎหมายอาญาในทะเลอาณาเขตโดยต้องศึกษาถึงความเกี่ยวพันกับกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเลในส่วนที่เกี่ยวกับการใช้อำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตซึ่งต้องอยู่ภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเลและหลักเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศด้วย

กฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเลเป็นกฎหมายที่มีวิวัฒนาการอย่างรวดเร็ว[97] เกิดขึ้นมาจากแนวความคิดสองแนว คือระหว่างแนวความคิดทะเลเปิด (Mare Clausum) กับแนวความคิดทะเลเสรี (Mare Liberum) ซึ่งแนวความทะเลเปิด เห็นว่าทะเลนั้นเป็นส่งที่มีเจ้าของ แม้ไม่ทั้งหมดก็บางส่วน ส่วนแนวความคิดทะเลเสรีนั้น เห็นว่าเป็นที่สาธารณะควรเปิดให้ทุกประเทศมีเสรีภาพในการเดินเรือหรือบินผ่าน หรือแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ

ความขัดแย้งของความต้องการและแนวความคิดดังกล่าวข้างต้นทำให้มีความพยายามที่จะทำให้มีกฎหมายเกี่ยวกับทะเลที่ชัดเจนขึ้น รวมทั้งความต้องการรวบรวมหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่ทั้งในรูปที่เป็นกฎหมายจารีตประเพณี (Customary Law) และที่ไม่ได้เป็นกฎหมายจารีตประเพณีจัดทำให้ออกมาเป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษร ทั้งนี้สามารถแบ่งวิวัฒนาการของกฎหมายทะเลได้ 3 ช่วง ดังนี้

1. ก่อน ค.ศ. 1958 (พ.ศ. 2501)

กฎหมายทะเลมีลักษณะเป็นกฎหมายจารีตประเพณี มีหลักใหญ่ที่สรุปได้ว่าเขตทางทะเลนั้น แบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ ส่วนที่นับจากฝั่งออกไป 3 ไมล์ทะเล (1 ไมล์ทะเลเท่ากับ 1.852 กิโลเมตร ต่างกับไมล์ธรรมดา ซึ่งระยะ 1.609.35 กิโลเมตร) เป็นทะเลอาณาเขต (territorial Sea) ส่วนของทะเลต่อออกไปจากนั้นเป็นทะเลหลวง (High Seas) ในทะเลอาณาเขตรัฐเจ้าของฝั่งมีอำนาจอธิปไตยเหนือน่านน้ำ น่านฟ้า ตลอดถึงก้นทะเลลงไปถึงใต้ดิน รวมทั้งทรัพยากรที่อยู่ในเขตนั้น สำหรับการเดินเรือนั้น ให้เรือของทุกชาติเดินเรือผ่านโดยสุจริต (Innocent passage) ได้ คือ ไม่ทำความเดือดร้อนกระทบกระเทือนต่อรัฐชายฝั่ง ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการบินผ่าน (Overflight)

2. อนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958

สืบเนื่องมาจากความพยายามที่จะจัดทำกฎหมายทะเลให้เป็นรูปธรรมที่ชัดเจนในรูปแบบของกฎหมายลายลักษณ์อักษรในปี พ.ศ. 2501 (ค.ศ. 1958) จึงได้มีการจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทะเลขึ้นเป็นครั้งแรก โดยองค์การสหประชาชาติ (United Nations Organization) และได้มีการลงนามกัน ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิสเซอร์แลนด์

---

[97] ศิริวัฒน์ ธนะเพทย์, <u>เอกสารประจำภาค เรื่อง กองทัพเรือ กับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982.,</u> (วิทยาลัยการทัพเรือ, 2542), หน้า 4.

เมื่อ 29 เมษายน พ.ศ. 2501 เรียกกันว่า “อนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1958” ประกอบด้วยอนุสัญญา รวม 4 ฉบับ คือ

1. อนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง (Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone)

2. อนุสัญญาว่าด้วยไหล่ทวีป (Convention on the Continental Shelf)

3. อนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง (Convention on the High Seas)

4. อนุสัญญาว่าด้วยการประมง และการอนุรักษ์ทรัพยากรมีชีวิตในทะเลหลวง (Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas)

อนุสัญญาทั้ง 4 ฉบับนี้ดังกล่าวข้างต้น ไม่ใช่เป็นการสร้างกฎหมายขึ้นมาใหม่ แต่เป็นการประมวลหลักกฎหมายจารีตประเพณีและทางปฏิบัติอันเป็นที่ยอมรับกันในขณะนั้นขึ้นมา ประเทศไทยได้ลงนามและสัตยาบัน พร้อมทั้งได้มีพระบรมราชโองการ ประกาศให้ใช้อนุสัญญากรุงเจนีวา ว่าด้วยกฎหมายทะเลทั้ง 4 ฉบับนั้นแล้ว[98]

สิ่งที่จะเป็นเรื่องใหม่ออกไปจากหลักกฎหมายเดิมก็คือ ในเรื่องเขตต่อเนื่องและไหล่ทวีป ซึ่งเขตต่อเนื่อง ได้แก่ เขตที่ถัดออกไปจากด้านนอกของทะเลอาณาเขตเพื่อใช้อำนาจรัฐควบคุมเพื่อป้องกันไม่ให้มีการกระทำผิดกฎหมายในเรื่องการเข้าเมือง การศุลกากร การรัษฎากร และการควบคุมโรคติดต่อ สำหรับความกว้างของเขตทะเลส่วนนี้ โดยที่ทะเลอาณาเขตในขณะนั้นมีทางปฏิบัติที่แตกต่างกันไป โดยบางประเทศก็ถือหลัก 3 ไมล์ บ้างก็ถือ 6 ไมล์ บ้างก็ 12 ไมล์ บ้างก็มากกว่านั้นอีก ส่วนที่เป็นเขตต่อเนื่องก็เช่นเดียวกัน ไม่อาจตกลงกันได้แน่นอนว่าจะให้มีความกว้างเท่าไร

3. อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (พ.ศ. 2525)

องค์การสหประชาชาติได้จัดให้มีการประชุมเกี่ยวกับกฎหมายทะเลขึ้นเป็นครั้งที่ 3 เมื่อ ค.ศ. 1973 หลังจากความล้มเหลวในการประชุมครั้งที่ 2 เมื่อ ค.ศ. 1960 เพื่อจัดทำอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเลอย่างสมบูรณ์แทนอนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทะเลทั้ง 4 ฉบับ ที่ไม่สามารถแก้ปัญหาการกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตและการกำหนดขอบนอกของไหล่ทวีปรวมทั้งปัญหาการแสวงประโยชน์พื้นดินใต้ทะเล (Seabed and subsoil)

---

[98] ประกาศเรื่องใช้อนุสัญญากรุงเจนีวา ว่าด้วยกฎหมายทะเล ลงวันที่ 29 เมษายน 2512 ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 86 (20 พ.ค. 2512)

ที่อยู่นอกอำนาจรัฐ จนกระทั่งสามารถบรรลุข้อตกลงและเปิดให้ลงนาม เมื่อ 10 ธันวาคม ค.ศ. 1982 ที่เมือง Mongtego Bay ประเทศจาไมก้า มี่ประเทศต่าง ๆ ร่วมลงนาม รวมทั้งประเทศไทย และตามข้อ 308 ของอนุสัญญา กำหนดว่าจะมีผลบังคับใช้ 12 เดือน หลังจากที่ได้มีให้สัตยาบันแล้ว 60 ประเทศ

กล่าวโดยสรุปสาระสำคัญของอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 มีสาระสำคัญ โดยมีเนื้อหา สาระ เป็นการประมวลหลักกฎหมาย จารีตประเพณีขึ้นมาเป็นลายลักษณ์อักษรที่เรียกว่า กฎหมายในรูปของสนธิสัญญา (Conventional Law) มีลักษณะเป็น Law making treaty ครอบคลุมเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับทะเลไว้อย่างกว้างขวางที่สุดเท่าที่เคยมีมาแม้จะไม่ครบถ้วนทุกประการ เป็นอนุสัญญาที่เป็นผลของการเจรจาต่อรองที่ทุกประเทศมีส่วนเข้าร่วม การตกลงกันจัดทำแบบที่เรียกว่า Package deal กล่าวคือ หากประเทศใดต้องการเป็นภาคีอนุสัญญาก็ต้องยอมรับข้อบทของอนุสัญญาทั้งหมด จะเลือกตั้งข้อสงวนหรือข้อยกเว้นไม่รับในเรื่องใดเรื่องหนึ่งมิได้

อนุสัญญาจัดทำต้นฉบับเป็น 5 ภาษา คือ อารบิค จีน อังกฤษ ฝรั่งเศส และรัสเซีย มีทั้งหมด 320 ข้อ และอีก 9 ภาคผนวก แบ่งออกเป็น 17 ภาค สาระสำคัญของอนุสัญญาอาจแยกออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. ส่วนของทะเลที่อยู่ภายใต้อำนาจของรัฐได้แก่
   - น่านน้ำภายใน (Internal Waters)
   - ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea)
   - เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone)
   - เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (exclusive Economic Zone)
   - ไหล่ทวีป (Continental Shelf)

2. ส่วนของทะเลที่อยู่นอกอำนาจรัฐ ได้แก่ ทะเลหลวง (High Seas)

ทะเลหลวง หมายถึงทุกส่วนของทะเลที่ไม่ได้รวมอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ทะเลอาณาเขต หรือเขตน่านน้ำภายในของรัฐต่าง ๆ รัฐทุกรัฐมีเสรีในการที่จะเดินเรือ การบินผ่าน การวางสายเคเบิ้ล และท่อใต้ทะเล การสร้างเกาะเทียม และสิ่งติดตั้งอื่น ๆ ที่กระทำได้ภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศตลอดจนเสรีภาพในการทำประมงและการวิจัยทางวิทยาศาสตร์[99]

---

[99] อรุณ ภานุพงษ์. “อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเลกับมิติด้านการทหาร” หน้า 9

จากข้อความดังกล่าวข้างต้น ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าวทั้ง 4 ฉบับ โดยการให้สัตยาบัน แต่มีข้อสังเกตว่าไม่ปรากฏว่าประเทศไทยได้ออกกฎหมายอนุวัติการการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาทั้ง 4 ฉบับดังกล่าวโดยตรงแต่อย่างใด ซึ่งโดยหลักการแล้วอาจมีปัญหาว่าจะนำมาใช้บังคับในราชอาณาจักรได้เพียงไรหรือไม่ แต่ก็ได้นำเอาหลักกฎหมายในอนุสัญญาดังกล่าวในส่วนที่เป็นหลักกฎหมายจารีตประเพณีที่ให้สิทธิแก่รัฐชายฝั่งในลักษณะเป็นเอกสิทธิ์ของผู้ทรงสิทธิแต่ผู้เดียว (prerogative) ของรัฐชายฝั่ง ซึ่งไม่จำเป็นจะต้องมีกฎหมายภายในรองรับ เพราะเป็นการใช้สิทธิในลักษณะเป็นการกระทำของรัฐตามสิทธิที่มีในกฎหมายระหว่างประเทศ (Act of States หรือ acta jure imperii) มาใช้ในการกำหนดน่านน้ำภายในทะเลอาณาเขต และเขตไหล่ทวีปบางส่วนของราชอาณาจักรไทย ทั้งนี้เข้าใจน่าจะเป็นเพราะรัฐธรรมนูญของไทยมิได้บัญญัติไว้ ณ ที่ใดเลย ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยปริยายว่าในกรณีที่กฎหมายระหว่างประเทศเป็นกฎหมายจารีตประเพณี (International customary Law) การที่จะนำเอากฎหมายระหว่างประเทศนั้นมาใช้บังคับในประเทศไทยจำเป็นต้องมีกฎหมายรองรับหรือต้องออกกฎหมายอนุวัติการหรือไม่[100]

ตามประเพณีการปกครองของไทยในระบอบประชาธิปไตย รัฐธรรมนูญไทยได้ถือเป็นทางปฏิบัติตลอดมาว่า กฎหมายระหว่างประเทศซึ่งอยู่ในรูปของสนธิสัญญาจะต้องมีกฎหมายรองรับ มิฉะนั้น ก็จะต้องออกพระราชบัญญัติอนุวัติการ ซึ่งอาจจะกระทำในรูปของกฎหมายอนุวัติการอนุสัญญานั้น ๆ โดยตรง หรือโดยออกพระราชบัญญัติแก้ไขพระราชบัญญัติเดิมให้สามารถอนุวัติการตามพันธกรณีในอนุสัญญานั้น ๆตัวอย่าง เช่น มาตรา 181 รัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2534 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2538 และ มาตรา 224 รัฐธรรมนูญปัจจุบัน พ.ศ. 2540[101]

สำหรับอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งประเทศไทยได้ลงนามแล้ว แต่ยังไม่ได้ให้สัตยาบัน ดังนั้นสถานะของประเทศไทยตามอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยกฎหมายสนธิสัญญา ค.ศ. 1969 ได้กำหนดหน้าที่ของรัฐที่ลงนามเอาไว้ว่า

---

[100] จาตุรนต์ ถิระวัฒน์, อาณาเขตทางทะเลของประเทศไทย : ปัญหากฎหมายในทางปฏิบัติ ในส่วนที่ เกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านและประชาคมระหว่างประเทศ, (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2541). หน้า 123-124.

[101] พระมหากษัตริย์ ทรงไว้ซึ่งพระราชอำนาจในการทำหนังสือสัญญาสันติภาพ สัญญาสงบศึกและสัญญาอื่นกับนานาประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศ

หนังสือสัญญาใดมีบทเปลี่ยนแปลงอาณาเขตไทยหรือเขตอำนาจแห่งรัฐหรือจะต้องออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นตามสัญญาต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภา

จะต้องไม่กระทำการอันใดอันทำให้วัตถุประสงค์ และเจตนารมย์ของอนุสัญญาหรือข้อตกลงเสียไป (Obligation not to defeat the object and purpose of a treaty prior to its entry into force)[102] และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ก็ได้บัญญัติเรื่องสถานะของรัฐผู้เข้าร่วมลงนามไว้โดยห้ามทำการสงวนสิทธิหรือข้อยกเว้นซึ่งหมายถึงว่าจะมีการสงวนสิทธิหรือตั้งข้อสงวนไม่ได้[103] การยอมรับหรือการให้สัตยาบันต้องรับทั้งหมด แต่ก็ยินยอมให้สามารถทำ คำประกาศ (Declaration) หรือแถลงการณ์ (Statement) เกี่ยวกับความสอดคล้องของกฎหมายของตน และข้อบังคับภายในต่ออนุสัญญาโดยไม่เป็นการตัดหรือเปลี่ยนแปลงแก้ไขผลทางกฎหมายของข้อบทแห่งอนุสัญญานั้นได้ ซึ่งกล่าวโดยสรุปแล้วการบัญญัติให้มีการทำความเห็นในรูปของคำประกาศหรือแถลงการณ์ว่ากฎหมายภายในของตนกับข้อบทของอนุสัญญาเท่ากับเป็นการกล่าวย้ำถึงหลักกฎหมายระหว่างประเทศ ในข้อที่ว่ารัฐไม่สามารถกล่าวอ้างกฎหมายภายในมาปฏิเสธพันธกรณีตามสนธิสัญญาได้ ดังนั้นรัฐที่ได้ลงนามในอนุสัญญา (Signatory States) จึงมีภาระหน้าที่ในอันที่จะไม่กระทำการอันเป็นปฏิปักษ์ต่อเป้าหมายอละวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา และต้องสำรวจกฎหมายภายในของตนว่าสอดคล้องหรือไม่ สอดคล้องต่ออนุสัญญาเพียงใด หากเห็นว่าไม่สอดคล้องก็มีภาระที่ต้องทำให้สอดคล้องมิฉะนั้นอาจทำให้เกิดความรับผิดชอบระหว่างประเทศได้[104]

ดังนั้นในส่วนนี้จึงทำให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายอาญาภายในทะเลอาณาเขต ทั้งนี้เป็นเพราะว่า ในกรณีที่เรือเอกชนต่างชาติ เดินเรือผ่านทะเลอาณาเขตและได้กระทำการอันเป็นการเสื่อมเสียต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อยหรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่งแล้ว ถือว่าการเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขตของเรือเอกชนต่างชาติ ดังกล่าว เป็นการผ่านโดยไม่สุจริต (Non-Innocent passage) ประเทศไทยในฐานะเป็นรัฐชายฝั่งย่อมได้รับความเสียหาย รัฐชายฝั่งย่อมมีอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตในการบังคับใช้กฎหมายอาญาตามหลักดินแดนได้ กล่าวคือ รัฐมีเขตอำนาจทางอาญาในเรือต่างชาติตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วย กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 27 บัญญัติว่า

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

---

[102] ข้อ 18 ของอนุสัญญากรุงเวียนนาว่าด้วยสนธิสัญญา ค.ศ. 1969

[103] ข้อ 309 ของอนุสัญญากรุงเวียนนา ว่าด้วยสนธิสัญญา ค.ศ. 1969

[104] ศิริวัฒน์ ธนะเพทย์, เอกสารประจำภาค เรื่อง กองทัพเรือ กับ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982. (วิทยาลัยการทัพเรือ, 2542),หน้า18-19

1. รัฐชายฝั่งไม่พึงใช้อำนาจทางกฎหมายอาญาในเรือต่างชาติที่แล่นผ่านทะเลอาณาเขตเพื่อจับกุมบุคคล หรือดำเนินการสอบสวนเกี่ยวกับอาชญากรรมซึ่งได้กระทำกระทำในระหว่างการผ่านของเรือนั้น เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้

(a) ถ้าผลแห่งอาชญากรรมนั้นขยายไปถึงรัฐชายฝั่ง

(b) ถ้าอาชญานั้นเป็นประเภทที่รบกวนความสงบสุขของประเทศ หรือความสงบเรียบร้อยของทะเลอาณาเขต

(c) ถ้านายเรือหรือตัวแทนทางทูต หรือพนักงานฝ่ายกงสุลของรัฐเจ้าของธงได้ร้องขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น หรือ

(d) ถ้ามาตรการเช่นนั้นจำเป็นสำหรับการปราบปรามการลักลอบค้ายาสเพติดให้โทษหรือสารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท

2. บทบัญญัติข้างต้นนี้ไม่กระทบกระเทือนสิทธิของรัฐชายฝั่งที่จะดำเนินขั้นตอนใด ๆ ตามที่กฎหมายของตนให้อำนาจไว้เพื่อความมุ่งประสงค์ในการจับกุมหรือการสืบสวนในเรือต่างชาติซึ่งกำลังผ่านทะเลอาณาเขตหลังจากที่ได้ออกจากน่านน้ำภายในแล้ว

3. ในกรณีที่ได้บัญญัติไว้ในวรรค 1 และ 2 ถ้านายเรือร้องขอ รัฐชายฝั่งต้องแจ้งต่อตัวแทนทางทูตต่อตัวแทนทางทูตหรือพนักงานฝ่ายกงสุลของรัฐเจ้าของธงก่อนที่จะดำเนินขั้นตอนใด ๆ และต้องอำนวยความสะดวกในการติดต่อระหว่างตัวแทนหรือพนักงานเช่นว่านั้นกับลูกเรือของเรือนั้น ในกรณีฉุกเฉิน การแจ้งให้ทราบนี้อาจกระทำในขณะดำเนินมาตรการก็ได้

4. ในการพิจารณาว่า การจับกุมควรกระทำหรือไม่หรือโดยวิธีใด เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นต้องคำนึงตามสมควรถึงผลประโยชน์ของการเดินเรือด้วย

5. เว้นแต่ที่ได้บัญญัติไว้ในภาค 12 หรือในส่วนที่เกี่ยวกับการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับที่ออกตามความในภาค 5 รัฐชายฝั่งไม่อาจดำเนินขั้นตอนใด ๆ ในเรือต่างชาติขณะกำลังผ่านทะเลอาณาเขตเพื่อจับกุมบุคคลหรือดำเนินการสืบสวนเกี่ยวกับอาชญากรรมซึ่งได้กระทำก่อนที่เรือได้เข้าสู่ทะเลอาณาเขต ถ้าเรือนั้น ขณะเดินทางมาจากท่าเรือต่างประเทศเป็นแต่เพียงผ่านทะเลอาณาเขตโดยมิได้เข้าไปในน่านน้ำภายใน

ในส่วนนี้ผู้เขียนจะศึกษาเฉพาะเรื่องข้อยกเว้นว่า “อาชญากรรมนั้นเป็นประเภทที่รบกวนความสงบสุขของประเทศหรือความสงบเรียบร้อยของทะเลอาณาเขต” ตามอนุสัญญาฯ ข้อ 27(1)b รัฐชายฝั่งจึงสามารถดำเนินการได้ ดังนั้นเมื่อการเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขตของ

เรือเอกชนต่างชาติเป็นการผ่านโดยไม่สุจริต ตามข้อ 19 (2) รัฐชายฝั่งสามารถใช้อำนาจทางอาญาได้ในการกระทำดังต่อไปนี้

1. การคุกคาม หรือการใช้กำลังต่ออธิปไตย บูรณภาพแห่งดินแดน หรือเอกราชทางการเมืองของรัฐชายฝั่ง หรือโดยลักษณะอื่นใดที่เป็นการละเมิดหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่ปรากฏในกฎบัตรสหประชาชาติ

2. การฝึกหรือการซ้อมไม่ว่าด้วยอาวุธชนิดใด ๆ

3. การกระทำการที่มุ่งรวบรวมข้อสนเทศที่เป็นการเสื่อมเสียต่อการป้องกันหรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง

4. การกระทำการที่โฆษณาชวนเชื่อที่มุ่งกระทบการป้องกัน หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง

5. การส่งอากาศยานขึ้นสู่อากาศ การให้อากาศยานลงสู่พื้น หรือการนำอากาศยานขึ้นมาบนเรือ

6. การส่งกลอุปกรณ์ทางทหารขึ้นสู่อากาศ การให้กลอุปกรณ์ทางทหารลงสู่พื้น หรือการนำกลอุปกรณ์ทางทหารขึ้นมาบนเรือ

7. การขนโภคภัณฑ์ เงินตรา หรือบุคคล ลงเรือหรือขึ้นจากเรือ ที่เป็นการขัดต่อกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ทางศุลกากร การคลัง การเข้าเมือง หรือการสุขาภิบาลของรัฐชายฝั่ง

8. การกระทำโดยเจตนาและก่อให้เกิดภาวะมลพิษอย่างร้ายแรงอันเป็นการขัดต่ออนุสัญญานี้

9. การทำกิจกรรมการประมง

10. การดำเนินกิจกรรมวิจัยหรือสำรวจ

11. การกระทำที่มุ่งแทรกแซงระบบการสื่อสารหรือสิ่งอำนวยความสะดวกหรือสิ่งติดตั้งอื่นใดของรัฐชายฝั่ง

12. กิจกรรมอื่นใดซึ่งไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการผ่าน

หากพิจารณาถึงลักษณะการกระทำต่าง ๆ แล้วจะเห็นได้ว่าในความผิดบางลักษณะประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายออกมาบังคับใช้กับการกระทำความผิดดังกล่าว ซึ่งหมายถึงกฎหมายของไทยมิได้ขัดกับอนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 แต่ยังขาดการออกกฎหมายมาบังคับใช้ ปัจจุบันประเทศไทยได้ลงนามกับอนุสัญญาดังกล่าวแล้ว แต่ยังไม่ได้ให้สัตยาบันกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 แต่อย่างใด แต่ในขณะเดียวกันปัจจุบันประเทศไทยได้ตระหนักถึงปัญหาและผลกระทบต่อการให้สัตยาบันกับอนุสัญญาดังกล่าว โดยได้มีการประชุมจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อศึกษาถึงข้อดีข้อเสียของการให้สัตยาบันกับอนุสัญญาสหประชา

ชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 พร้อมกันนั้นยังได้มีการประชุมเพื่อเตรียมการบัญญัติกฎหมายภายในเพื่อมารองรับการอนุวัติการ อนุสัญญาดังกล่าวด้วย

ดังนั้นหากประเทศไทยจะมีการบัญญัติกฎหมายภายในเพื่อรองรับดังกล่าวแล้ว ควรกำหนดเอาเงื่อนไขการกระทำต่าง ๆ ที่ปรากฏในข้อ 19(2) มาบัญญัติเป็นกฎหมายภายในโดยแจ้งชัด เพื่อที่จะให้เจ้าพนักงานผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่บังคับใช้กฎหมายในทะเลได้ถือเป็นแนวทางปฏิบัติต่อไป

3.5.2. วิเคราะห์ตามกฎหมายภายใน

ในส่วนนี้นับว่าเป็นปัญหาประการหนึ่งในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ เนื่องจากการปฏิบัติงานที่ผ่านมาการดำเนินการเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายอาญากับเรือต่างชาติ ที่กระทำความผิดในทะเลอาณาเขตขณะผ่านโดยสุจริต ยังไม่ปรากฏให้เด่นชัดถึงกฎหมายที่ให้เจ้าพนักงานดำเนินการได้ตามกฎหมาย ส่วนการปฏิบัติหน้าที่ในการดำเนินการกับการกระทำความผิดในทะเลโดยทั่วไปจะมี พระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำความผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2534) ซึ่งถือเป็นกฎหมายหลักในการปฏิบัติงานป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางทะเล ตลอดจนกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องที่แต่งตั้งให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือเป็นเจ้าพนักงานมีอำนาจในการปราบปรามการกระทำความผิดในทะเลมีอยู่หลายฉบับ ในส่วนนี้ผู้เขียนจะศึกษาเฉพาะกฎหมายที่ให้อำนาจทหารเรือในส่วนที่เกี่ยวข้องเฉพาะกับการกระทำตามข้อ 19 (2) ของอนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 ทั้งนี้เพื่อจะให้สอดคล้องกับงานเขียนนี้ดังนี้

พ.ร.บ. ให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2534)

พ.ร.บ. ฉบับนี้ ถือเป็นกฎหมายที่เจ้าหน้าที่ทหารเรือใช้เป็นหลักเป็นการปฏิบัติงานในการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดกฎหมายในทะเล[105] เนื่องจาก พ.ร.บ. ฉบับนี้ได้ให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ทหารเรือในการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดกฎหมายในทะเลหลายฉบับด้วยกัน แต่ในงานเขียนนี้ผู้เขียนจะขอกล่าวถึงเฉพาะกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดตาม อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 19(2) ซึ่งเคยได้กล่าวมา

---

[105] เอกสารอ้างอิงของกองทัพเรือ หมายเลข 9101, คู่มือการปฏิบัติเกี่ยวกับกฎหมายให้อำนาจทหารเรือปฏิบัติการในทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 1 สิงหาคม 2542, หน้า 55-56

แล้วข้างต้น คือ พ.ร.บ. คนเข้าเมือง พ.ศ. 2522, พ.ร.บ.การประมง พ.ศ. 2490 และ พ.ร.บ. ว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย พ.ศ. 2482 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2539)

ขอบเขตการใช้อำนาจ

ตาม พ.ร.บ.ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ทหารเรือปราบปรามการกระทำผิดบางอย่างทางทะเล ได้มอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือ ซึ่งได้แก่ นายทหารเรือประจำการชั้นสัญญาบัตร ซึ่งดำรงตำแหน่งผู้บังคับการเรือ ผู้บังคับหมู่เรือ ผู้บังคับหมวดเรือ ผู้บังคับกองเรือ รวมทั้งตำแหน่งอื่นที่ผู้บัญชาการทหารเรือได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ให้เทียบเท่ากับตำแหน่งที่กล่าวแล้ว และนายทหารเรือประจำการชั้นสัญญาบัตรที่ผู้บัญชาการทหารเรือได้ประกาศราชกิจจานุเบกษาแต่งตั้งขึ้นโดยเฉพาะ[106] เมื่อปรากฏว่ามีการกระทำหรือมีเหตุอันควรสงสัย ว่ามีการกระทำผิดที่ได้กล่าวมาแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจสืบสวนและสอบสวนได้[107] การสืบสวนและสอบสวนนั้นย่อม หมายถึง การสืบสวนและสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา[108] และเจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจที่จะทำการหรือสั่งให้กระทำการเฉพาะเท่าที่จำเป็นดังนี้

1. ตรวจ ค้น และบังคับผู้ควบคุมเรือ และคนประจำเรือให้รื้อหรือขนส่งของในเรือเพื่อการตรวจค้น

2. จับเรือ และบังคับผู้ควบคุมเรือ และคนประจำให้พ่วงเรือ หรือให้ทำการอื่นเพื่อให้เรือนั้นไปยังที่ซึ่งสะดวกแก่การตรวจค้น การสอบสวนหรือการดำเนินคดี

3. ยึดเรือ ที่จับไว้จนกว่าจะมีคำสั่งเด็ดขาดไม่ฟ้องผู้ต้องหา หรือจนกว่าศาลจะมีคำสั่งเป็นอย่างอื่น ในกรณีที่ฟ้องผู้ต้องหา

4. จับ และควบคุมผู้ต้องหาว่าการกระทำความผิดไว้ได้ไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อพ้นกำหนดปล่อยตัวหรือส่งตัวให้พนักงานสอบสวน พร้อมด้วยสำนวนการสอบสวนเท่าที่ทำไว้[109]

---

[106] พ.ร.บ.ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ทหารเรือปราบปรามการกระทำผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2534, มาตรา 3

[107] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 4

[108] ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา, มาตรา 2(10) และ (11)

[109] พ.ร.บ.ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ทหารเรือปราบปรามการกระทำผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2534, มาตรา 4

นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ทหารเรือยังมีอำนาจจะสั่งและบังคับให้ผู้ควบคุมเรือและคนประจำเรือลำที่ใช้ หรือสงสัยว่าใช้ในการกระทำความผิด หรือที่ความผิดเกิดขึ้น หรือสงสัยว่าเกิดขึ้นทำการหยุดเรือ หรือนำเรือไปยังที่ใดที่หนึ่ง ถ้าไม่ปฏิบัติตามก็ให้มีอำนาจดำเนินการใด ๆ เพื่อบังคับให้ปฏิบัติตาม หรือเพื่อนำเรือไป หรือเพื่อป้องกันการหลบหนี[110] และเจ้าหน้าที่ทหารเรือยังมีอำนาจเช่นเดียวกับพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ ตามความในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา[111] ซึ่งหมายความว่าเจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจตรวจค้น และจับกุมได้ด้วยตนเอง โดยไม่ต้องมีหมายค้น หรือหมายจับ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เนื่องจากในปัจจุบันบทบัญญัติในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้น จับกุมนั้น จะต้องมีหมายจากศาล จึงจะทำการตรวจค้น จับกุมได้[112] ซึ่งจะเห็นได้ว่าอำนาจของ เจ้าหน้าที่ทหารเรือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจค้น และจับกุมนั้นย่อมได้รับผลกระทบจากบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ

เมื่อพิจารณาถึงขอบเขตที่เจ้าหน้าที่ทหารเรือได้รับจาก พ.ร.บ. ให้อำนาจทหารเรือฯ จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจในการสืบสวนและสอบสวนการกระทำผิดกฎหมายฉบับต่าง ๆ ซึ่งในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ทหารเรือในการสอบสวนนั้น ให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจและหน้าที่ เช่น พนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา[113] ย่อมหมายความว่าเจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจเทียบเท่ากับพนักงานสอบสวนในการกระทำผิด ตาม พ.ร.บ. ฉบับนี้ กล่าวคือ มีอำนาจในการตรวจค้น จับกุม ยึดของกลาง สอบปากคำ ควบคุมตัว และจัดทำสำนวนการสอบสวน เช่นเดียวกับพนักงานสอบสวนที่เป็นข้าราชการตำรวจ เจ้าหน้าทหารเรือ ตาม พ.ร.บ. ฉบับนี้ นอกจากจะมีอำนาจและหน้าที่เช่นเดียวกับพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาแล้ว หากพิจารณาในแง่ของการดำเนินกระบวนการยุติธรรมทางอาญาโดยเจ้าหน้าที่ผู้สัมผัสหรือใกล้ชิดกับข้อเท็จจริงในการกระทำผิดและผู้ต้องเป็นผู้เริ่มต้นกระบวนการยุติธรรมทางอาญา

เมื่อได้ทราบถึงขอบเขตอำนาจของเจ้าหน้าที่ทหารเรือ ตาม พ.ร.บ.ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ทหารเรือปราบปรามการกระทำผิดบางอย่างทางทะเล แล้ว สมควรที่จะพิจารณาถึง

---

[110] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 5

[111] ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา, มาตรา 78 และ 92

[112] รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540, มาตรา 237 และ 238

[113] พ.ร.บ.ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ทหารเรือปราบปรามการกระทำผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2534), มาตรา 6

สถานะทางกฎหมายของเจ้าหน้าที่ทหารเรือ เพื่อที่จะได้รับทราบถึงบทบาทของเจ้าหน้าที่ทหารเรือที่มีต่อกระบวนการยุติธรรมทางอาญาต่อไป

สถานะทางกฎหมายของผู้ใช้อำนาจ

จากการพิจารณาถึงบทบัญญัติของ พ.ร.บ.ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ทหารเรือปราบปรามการกระทำผิดบางอย่างทางทะเล และขอบเขตการใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่ทหารเรือแล้ว จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ทหารเรือตาม พ.ร.บ. ฉบับนี้ มีสถานะทางกฎหมายเป็นพนักงานสอบสวนและพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ด้วย ทั้งนี้ เนื่องจากเมื่อพิจารณาถึงขอบเขตอำนาจของเจ้าหน้าที่ทหารเรือแล้ว จะเห็นได้ว่า เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจในการตรวจ ค้น จับ กุม ยึดเรือ ควบคุมผู้ต้องหาไว้ ไม่เกิน 7 วัน และมีหน้าที่ต้องทำสำนวนการสอบสวนส่งไปยังพนักงานอัยการด้วย เนื่องจากผู้บัญชาการทหารเรือเป็นผู้ใช้อำนาจของอธิบดีกรมตำรวจ (ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ) หรือข้าหลวงประจำจังหวัด (ผู้ว่าราชการจังหวัด) ในการแย้งคำสั่งไม่ฟ้องของพนักงานอัยการ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาในกรณีที่เจ้าหน้าที่ทหารเรือเป็นผู้ส่งสำนวนและมีความเห็นควรสั่งฟ้องไปยังพนักงานอัยการ[114] จึงถือเป็นเจ้าหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ทหารเรือที่จะต้องทำการสอบสวน และจัดทำสำนวนการสอบสวนพร้อมด้วยความเห็นควรสั่งฟ้อง หรือไม่ฟ้องผู้ต้องหาส่งไปยังพนักงานอัยการ หากพนักงานอัยการมีความเห็นแย้งกับเจ้าหน้าที่ทหารเรือ ผู้มีอำนาจในการพิจารณาความเห็นแย้งคือ ผู้บัญชาการทหารเรือแทนที่จะเป็นอธิบดีกรมตำรวจ หรือผู้ว่าราชการจังหวัด ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่แตกต่างจากประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา อย่างไรก็ตาม การจัดทำสำนวนการสอบสวนของเจ้าหน้าที่ทหารเรือตาม พ.ร.บ. ฉบับนี้จะต้องกระทำภายในระยะเวลาไม่เกิน 7 วัน นับตั้งแต่วันที่ทำการจับกุมผู้ต้องหานซึ่งตรงกับระยะเวลาในการควบคุมตัวผู้ต้องหาหากพ้นกำหนดแล้วต้องปล่อยตัวผู้ต้องหา หรือส่งตัวให้พนักงานสอบสวน พร้อมด้วยสำนวนการสอบสวนเท่าที่ทำไว้[115]

---

[114]พ.ร.บ.ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ทหารเรือปราบปรามการกระทำผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2534, มาตรา 6

พ.ศ. 2490 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2534, มาตรา 4

[115]พ.ร.บ.ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ทหารเรือปราบปรามการกระทำผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2534, มาตรา 4(4)

*ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 87 ห้ามมิให้ควบคุมผู้ถูกจับไว้เกินกว่าสี่สิบแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ผู้ถูกจับมาถึงที่ทำการของพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจเว้นแต่กรณีมีเหตุจำเป็นเพื่อทำการสอบสวน หรือเหตุจำเป็นอย่างอื่นจะยืดเวลาเกินกว่า 48 ชั่วโมงแต่รวมกันแล้วต้องไม่เกิน 3 วัน

และในกรณีที่เจ้าหน้าที่ทหารเรือส่งตัวผู้ต้องหาให้พนักงานสอบสวนดำเนินการต่อไปนั้ มิให้ถือว่าการควบคุมผู้ต้องหา ซึ่งได้กระทำมาก่อนที่พนักงานสอบสวนได้จับตัวผู้ต้องหานั้น เป็นการควบคุมของพนักงานสอบสวน ซึ่งหมายความว่า เมื่อพนักงานสอบสวนได้จับกุมผู้ต้องหาจากเจ้าหน้าที่ทหารเรือแล้ว ยังคงมีอำนาจควบคุมตัวผู้ต้องหา ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาได้อีก แม้ว่าการควบคุมตัวผู้ต้องหาของเจ้าหน้าที่ทหารเรือจะล่วงระยะเวลาการควบคุมตัวผู้ต้องหาตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาก็ตาม*

เจ้าหน้าที่ทหารเรือตาม พ.ร.บ.ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ทหารเรือปราบปรามการกระทำผิดบางอย่างทางทะเล จึงมีสถานะทางกฎหมายเป็นพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เนื่องจากเป็นเจ้าพนักงานที่กฎหมายได้แต่งตั้งให้มีอำนาจและหน้าที่การสอบสวนคดีอาญาเจ้าหน้าที่ทหารเรือจึงเป็นเจ้าพนักงานของรัฐที่เริ่มต้นกระบวนยุติธรรมทางอาญาแทนพนักงานสอบสวนที่เป็นข้าราชการตำรวจ การที่กฎหมายได้แต่งตั้งให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือเป็นพนักงานสอบสวน มีผลทำให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือเป็นเจ้าพนักงานของรัฐและเป็นเจ้าพนักงานในการยุติธรรมด้วยเจ้าหน้าที่ทหารเรือจึงมีหน้าที่ในการรักษาการตามกฎหมาย และมีหน้าที่ในการสืบสวนสอบสวนคดีอาญากฎหมาย จึงได้มอบอำนาจในการตรวจค้น จับกุม ควบคุมตัวและสอบสวนแก่เจ้าหน้าที่ทหารเรือ ซึ่งเจ้าหน้าที่ทหารเรือจะต้องปฏิบัติตามหน้าที่ หากเพิกเฉยไม่ทำหน้าที่ย่อมมีความผิดฐานละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามประมวลกฎหมายอาญาด้วย [116]

พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522

เป็นกฎหมายที่ควบคุมคนต่างด้าวที่จะเข้ามาอยู่ในราชอาณาจักร ไม่ว่าเป็นการชั่วคราว หรือเข้ามามีถิ่นที่อยู่ โดยมีคณะกรรมการคณะหนึ่ง ประกอบด้วยปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นประธานทำหน้าที่อนุญาต หรือเพิกถอนการอนุญาตให้บุคคลต่างด้าวอยู่ในราชอาณาจักร ตลอดจนกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับคุณสมบัติของคนต่างด้าวที่ขอเข้ามาในราชอาณาจักรและการขอมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร ให้คำปรึกษา คำแนะนำและความเห็นแก่รัฐ

---

[116] เชาวเลิศ ประสพสันต์,เรือตรี, “อำนาจสอบสวนของเจ้าหน้าที่ทหารเรือไทย”, (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตร์มหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย) 2541, หน้า 46

มนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยในการวางระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ประจำด่าน หรือพนักงานอื่นเพื่อรักษาความมั่นคงของชาติ หรือในการออกกฎกระทรวงตามพระราชบัญญัติ

ในส่วนของเจ้าหน้าที่ทหารเรือนั้น พระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการทำความผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490 ได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจในปราบปรามคนต่างด้าวที่เข้ามา หรือการนำคนต่างด้าวเข้ามาในราชอาณาจักร โดยเฉพาะทางทะเล หรือทางลำน้ำ ซึ่งติดต่อกับต่างประเทศ หรือทางลำน้ำซึ่งออกทะเลได้เท่านั้น

ความผิดเกี่ยวกับการลักลอบเข้าเมือง ซึ่งเจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองนั้น ต้องเป็นกรณีที่พบบุคคลไม่ว่าจะเป็นคนไทยหรือคนต่างด้าว หรือยานพาหนะใด ๆ กำลังเข้าสู่ราชอาณาจักรไทย โดยไม่เข้าตามช่องทางตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องกำหนดที่ตั้งด่านตรวจคนเข้าเมือง แต่ละช่องทางให้บุคคลเข้ามา หรือออกไปนอกราชอาณาจักรและกำหนดให้บุคคลหรือพาหนะที่จะเข้ามา หรือออกไปนอกราชอาณาจักร ผ่านการตรวจของพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองในท้องที่จังหวัดต่าง เท่านั้น[117] ซึ่งหมายความว่าในการเข้ามาหรือออกไปนอกราชอาณาจักรนั้น หากบุคคลหรือยานพาหนะผ่านเข้าออกตามช่องทางที่กำหนดดังกล่าวจะเป็นอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ ซึ่งแต่งตั้งตามพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 ที่จะเป็นผู้พิจารณาอนุญาตหรือมีคำสั่งใด ๆ แต่หากเป็นเรื่องการเข้าหรือออกนอกราชอาณาจักรเป็นความผิดต่อพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 นอกช่องทางที่กำหนดแล้วโดยทางทะเลหรือทางลำน้ำที่ติดต่อต่างประเทศ หรือทางลำน้ำซึ่งออกสู่ทะเลได้ เจ้าหน้าที่ทหารเรือจึงจะใช้อำนาจในการยึด ตรวจค้น หรือจับกุมตามที่พระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำความผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490 กำหนดไว้

นอกจากนี้ ผู้ที่นำหรือพาคนต่างด้าวเข้ามาในราชอาณาจักร หรือกระทำการด้วยประการใด ๆ อันเป็นการอุปการะหรือช่วยเหลือหรือให้ความสะดวกแก่คนต่างด้าวให้เข้ามาในราชอาณาจักรโดยผิดกฎหมาย ย่อมมีความผิด และเจ้าของพาหนะหรือผู้ควบคุมพาหนะที่ปรากฏว่ามีคนต่างด้าว ซึ่งเข้ามาในราชอาณาจักรโดยผิดกฎหมายอยู่ภายในพาหนะนั้น ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเจ้าของหรือผู้ควบคุมยานพาหนะนั้นมีความผิด เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตน

---

[117] พ.ร.บ. คนเข้าเมือง พ.ศ. 2522, มาตรา 11 และมาตรา 23

ไม่สามารถรู้ได้ว่าภายในพาหนะนั้น มีคนต่างด้าวที่ลักลอบเข้าเมืองอยู่ แม้ว่าได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้ว[118]

ในส่วนที่เกี่ยวกับ พ.ร.บ. คนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 ที่ได้ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ทหารเรือนั้นปฏิบัติหน้าที่ตาม พ.ร.บ. ดังกล่าว อันเป็นการสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 19(2) g และ ข้อ 21 (1) h

กฎหมายเกี่ยวกับการประมง

กฎหมายเกี่ยวกับการประมงที่เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีส่วนเกี่ยวข้องในการประมงมีอยู่ 2 ฉบับ คือ พ.ร.บ. การประมง พ.ศ. 2490 และ พ.ร.บ. ว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย พ.ศ. 2482 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2539)โดยกฎหมายทั้งสองฉบับนี้ได้กำหนดเกณฑ์เกี่ยวกับการประมงไทย ที่จับสัตว์น้ำ ตลอดจนการใช้เครื่องมือทำการประมง ข้อห้ามในการทำการประมงและการขออนุญาตทำการประมง ซึ่งหากปรากฏว่าการกระทำผิดกฎหมายทั้งสองฉบับนี้ เจ้าหน้าที่ทหารเรือย่อมมีอำนาจในการปฏิบัติการตาม พ.ร.บ. ที่ให้อำนาจทหารเรือฯ ไว้โดยรายละเอียดเกี่ยวกับการกระทำผิดดังนี้

พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490

เป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการจับสัตว์น้ำ กำหนดที่จับสัตว์น้ำ การจดทะเบียนและอนุญาตให้จับสัตว์น้ำ การควบคุมและห้ามมิให้จับสัตว์น้ำ ตลอดจนการกระทำที่เป็นความผิดและบทกำหนดโทษ เมื่อมีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้โดย พ.ร.บ. ฉบับนี้ ได้มีการกำหนดถึง “ที่จับสัตว์น้ำ” หมายถึง ที่ซึ่งมีน้ำขังหรือไหล เช่น ทะเล แม่น้ำ ลำคลอง หนอง บึง บ่อ เป็นต้น และหาดทั้งปวง บรรดาซึ่งเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน รวมทั้งป่าไม้ และพื้นดินซึ่งน้ำท่วมในฤดูนี้ไม่ว่าจะเป็นที่สาธารณสมบัติของแผ่นดินหรือที่ดินอันบุคคลถือกรรมสิทธิ์ และภายในเขตน่านน้ำไทยหรือน่านน้ำอื่นใด ซึ่งประเทศไทยใช้อยู่หรือมีสิทธิที่จะใช้ต่อไปในการทำการประมง โดยที่น่านน้ำเหล่านั้น ปรากฏโดยทั่วไปว่ามีขอบเขตตามกฎหมายท้องถิ่น หรือธรรมเนียมประเพณี หรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือตามสนธิสัญญาหรือด้วยประการใด[119] ซึ่งเมื่อได้มีการกำหนดถึงที่จับสัตว์น้ำแล้วและได้มีการกำหนดห้ามมิให้กระทำการใด ๆ ทำให้

---

[118] พ.ร.บ. คนเข้าเมือง พ.ศ. 2522, มาตรา 11 และมาตรา 63

[119] พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490, มาตรา 4(5)

สัตว์น้ำในที่จับสัตว์น้ำมึนเมา วางยาเบื่อเมา หรือทิ้งวัตถุที่เป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำลงในที่จับสัตว์น้ำ[120] ห้ามมิให้ใช้วัตถุระเบิดในที่จับสัตว์น้ำ เว้นแต่เพื่อประโยชน์ทางวิทยาศาสตร์ โดยได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี[121] ห้ามมิให้ติดตั้ง วาง หรือสร้างเขื่อน ทำนบ ริ้ว เครื่องมือเป็นตาข่าย หรือเครื่องมือทำการประมงอื่นๆ ในที่จับสัตว์น้ำ ซึ่งกางกั้นทางเดินของสัตว์น้ำเว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่[122]

นอกจากนี้ ยังมีการห้ามมิให้ทำอันตราย หรือมีไว้ในครอบครอง ซึ่งสัตว์น้ำหรือไข่ของสัตว์น้ำชนิดหนึ่งชนิดใด ตามที่ระบุไว้ในพระราชกฤษฎีกา[123] เช่นปลาปิรันย่า รวมทั้งห้ามมิให้นำเข้ามาในราชอาณาจักร และนำไปปล่อยลงในที่จับสัตว์น้ำด้วย[124] เมื่อเจ้าหน้าที่ทหารเรือพบการกระทำผิดดังกล่าว เจ้าหน้าที่ทหารเรือย่อมมีอำนาจตาม พ.ร.บ. ให้อำนาจทหารเรือฯ ดำเนินการตรวจค้น และจับกุมผู้กระทำผิดได้ และเจ้าหน้าที่ทหารเรือยังได้รับการแต่งตั้งให้เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ ตาม พ.ร.บ. การประมง พ.ศ. 2490 โดยประกาศของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

พ.ร.บ. ว่าด้วยสิทธิการประมงไทยในเขตการประมงไทย พ.ศ. 2482 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2539)

กฎหมายฉบับนี้ เป็นกฎหมายเกี่ยวกับการอนุญาตให้ทำการประมงในเขตการประมงไทย บุคคลหรือห้างหุ้นส่วน หรือบริษัทจำกัด จะต้องขออนุญาตในการทำการประมงจึงจะสามารถทำการประมงในเขตการประมงไทยได้ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพกฎหมายจึงได้มอบอำนาจในการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดกฎหมายฉบับนี้ให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งเจ้าหน้าที่ทหารเรือได้รับการแต่งตั้งเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตาม พ.ร.บ. ฉบับนี้ด้วย

ตาม พ.ร.บ. ฉบับนี้ได้กำหนดให้เขตการประมงไทย หมายถึง เขตน่านน้ำไทยหรือน่านน้ำอื่นใด ซึ่งประเทศไทยใช้อยู่หรือมีสิทธิที่จะใช้ต่อไปในการจับสัตว์น้ำ โดยที่น่านน้ำเหล่านั้นปรากฏโดยทั่วไปว่าขอบเขตกฎหมายท้องถิ่น หรือธรรมเนียมประเพณี หรือตาม

---

[120] พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490, มาตรา 19

[121] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 20

[122] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 22

[123] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 53

[124] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 54, 55

กฎหมายระหว่างประเทศ หรือตามสนธิสัญญา หรือด้วยประการใด ๆ[125] การที่ พ.ร.บ. ฉบับนี้ได้กำหนดถึงเขตการประมงไทยไว้เพื่อสงวนสิทธิในการทำการประมงในเขตการประมงไทยไว้ให้แก่ ผู้ที่ได้รับอนุญาตในการทำการประมง ซึ่งได้แก่บุคคล หรือนิติบุคคลที่มีสัญชาติไทยเท่านั้น[126] นอกจากนี้ยังห้ามมิให้เรือประมงที่มีสัญชาติต่างประเทศ หรือเรือที่เป็นของคนต่างด้าว หรือของนิติบุคคลที่มีสัญชาติต่างประเทศ หรือเรือที่มีสัญชาติไทยที่มีคนประจำเรือเป็นคนต่างด้าวรวมอยู่ด้วย ทำการประมงในเขตการประมงไทยด้วย[127] และในการประมงในเขตการประมงไทยนั้น ผู้ทำการประมงจะต้องมีใบอนุญาตที่ได้รับสำหรับทำการประมงประจำไปกับเรือด้วย ในขณะทำการประมง[128]

เพื่อให้การบังคับการตามกฎหมายฉบับนี้ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพกฎหมายจึงได้แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ในการบังคับการตามกฎหมาย ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กฎหมายแต่งตั้งขึ้นตามกฎหมายฉบับนี้ ได้แก่ พนักงานประมง กรมการจังหวัด กรมการอำเภอ กรมเจ้าท่า พนักงานศุลกากร ผู้บังคับการเรือ หรือผู้บังคับบัญชาหน่วยทหารแห่งราชนาวี และเจ้าพนักงานอื่น ๆ ซึ่งรัฐมนตรีได้แต่งตั้งขึ้น เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้[129] เจ้าหน้าที่ทหารเรือที่ได้รับการแต่งตั้งตาม พ.ร.บ.ฉบับนี้ย่อมได้แก่ผู้บังคับการเรือ หรือผู้บังคับบัญชาหน่วยทหารแห่งราชนาวี

พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล พ.ศ. 2530

กฎหมายฉบับนี้ เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อป้องกันและระงับการกระทำที่เป็นการก่อวินาศกรรมในสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล โดยได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจหน้าที่ในการปฏิบัติการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

---

[125] พ.ร.บ. ว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย พ.ศ. 2482 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2534, มาตรา 4

[126] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 5

[127] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 7

[128] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 8

[129] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 4

พ.ร.บ. ฉบับนี้ ได้กำหนดความหมายของสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเลว่า หมายถึง สิ่งติดตั้งเดี่ยว หรือมากกว่านั้น ที่สร้างขึ้นหรือติดตั้งอย่างชั่วคราว หรือถาวรในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ หรือไหล่ทวีปของราชอาณาจักรไทย เพื่อวัตถุประสงค์ในการผลิต หรืออำนวยประโยชน์ในการผลิตปิโตรเลียม และหมายความรวมถึง เรือ แท่นลอย หรือโครงสร้างอื่นใดที่อยู่ประจำ และเป็นส่วนหนึ่งของการผลิต หรืออำนวยประโยชน์ในการผลิตปิโตรเลียมในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ หรือไหล่ทวีปดังกล่าว[130]

ในปัจจุบันปรากฏว่ามีบริษัทต่างประเทศได้รับสัมปทานเป็นผู้ดำเนินการผลิตปิโตรเลียม และสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล ตลอดจนระบบท่อที่ใช้ในกระบวนการผลิตทั้งหลายนั้นตั้งอยู่นอกทะเลอาณาเขตของประเทศไทยเกือบทั้งสิ้นแต่แม้ว่าจะอยู่นอกราชอาณาจักรประเทศไทยก็มีอำนาจ ในการคุ้มครองทรัพย์สินนั้นได้ โดยหลักของอนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยไหล่ทวีป ค.ศ. 1958 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่ได้ให้สิทธิรัฐชายฝั่งที่จะสร้าง และบำรุงรักษา สิ่งติดตั้งกลอุปกรณ์อื่น ๆ บนไหล่ทวีป เพื่อการแสวงหาผลประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติรวมทั้ง จัดตั้งเขตปลอดภัยรอบสิ่งติดตั้ง และกลอุปกรณ์เช่นว่านั้น และดำเนินการมาตรกรที่จำเป็นเอการคุ้มครองสิ่งติดตั้ง และกลอุปกรณ์เหล่านั้น รัฐจึงได้มอบอำนาจในการคุ้มครองสถานที่ผลิตปิโตรเลียม เพื่อประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ และความมั่นคงของประเทศ ให้แก่เจ้าหน้าที่ทหารเรือในการป้องกันและระงับการกระทำที่เป็นการก่อวินาศกรรมสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล ซึ่งลักษณะการกระทำผิดตาม พ.ร.บ. ฉบับนี้ สามารถแยกได้เป็น 3 ประเภท คือ ความผิดอันมีลักษณะเป็นการก่อวินาศกรรม ความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาที่ได้กระทำบน เหนือ หรือใต้สถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเลหรือในเขตปลอดภัย และความผิดตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเลโดยเฉพาะ

ความผิดอันมีลักษณะเป็นการก่อวินาศกรรม หมายถึง การกระทำใด ๆ อันเป็นการมุ่งหมายทำลายทรัพย์สินของประชาชน หรือของรัฐ หรือสิ่งอันเป็นสาธารณูปโภค หรือการรบกวนขัดขวางหน่วงเหนี่ยว ระบบการปฏิบัติงานใด ๆ ตลอดจนการประทุษร้ายต่อบุคคลนั้นเป็นการทำให้เกิดความปั่นป่วนทางการเมือง การเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยมุ่งหมายที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อความมั่นคงของรัฐที่ได้กระทำต่อสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล[131]

---

[130] พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล พ.ศ. 2530 มาตรา 4

[131] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 4 และ พ.ร.บ. ป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พ.ศ. 2522, มาตรา 4

นอกจากนั้นยังได้กำหนดความผิดอาญาประเภทต่าง ๆ ที่ได้กระทำบน เหนือ หรือใต้สถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล หรือเขตปลอดภัย[132]

ในส่วนที่ พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเลฯ นั้น ได้เกี่ยวข้องกับ อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 21 (1)c ในเรื่องการคุ้มครอง ท่อแก๊ส และท่อน้ำมันในทะเล ที่ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ทหารเรือ มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายในทะเล

พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2540)

พ.ร.บ. ศุลกากรเป็นกฎหมายเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีศุลกากร สำหรับการนำเข้ามาซึ่งสินค้าภายในประเทศ และส่งสินค้าออกไปนอกประเทศ การกำหนดการนำสินค้าเข้าหรือส่งออก อำนาจหน้าที่ของพนักงานศุลกากร พิธีการศุลกากร ตลอดจนความผิดและโทษในการฝ่าฝืนเจ้าหน้าที่ทหารเรือได้รับมอบอำนาจให้เป็นเจ้าพนักงานในการรักษาการตามกฎหมายฉบับนี้ด้วยโดยรายละเอียดของพ.ร.บ. ฉบับนี้ มีดังนี้

ตาม พ.ร.บ. ฉบับนี้ได้มอบอำนาจให้พนักงานศุลกากร ซึ่งหมายความถึงบุคคลใด ๆ ซึ่งรับราชการในกรมศุลกากร หรือนายทหารแห่งราชนาวี หรือนายอำเภอ หรือผู้ช่วยนายอำเภอ ซึ่งได้รับการแต่งตั้งเป็นพิเศษให้กระทำการแทนศุลกากร นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ทหารเรือยังได้รับการแต่งตั้งให้เป็นพนักงานศุลกากรตามประกาศของกระทรวงการคลังอีกด้วย โดยเจ้าหน้าที่ทหารเรือได้รับการแต่งตั้ง ได้แก่ นายทหารเรือชั้นสัญญาบัตรประจำการ ตำแหน่งผู้บังคับกองเรือ ผู้บังคับหมวดเรือ ผู้บังคับหมู่เรือ ผู้บังคับการเรือ ผู้ควบคุมเรือ หรือนายทหารเรือชั้นสัญญาบัตร ผู้แทนการตำแหน่งดังกล่าวด้วย[133] ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบนำของหนีศุลกากรทางทะเลลำน้ำ รัฐมนตรีกระทรวงการคลังจึงได้แต่งตั้งให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจตามกฎหมายศุลกากรในฐานะพนักงานศุลกากรทุกประการ เนื่องจากหน่วยงานของกองทัพเรือนั้นมีความพร้อมทางด้านยานพาหนะและกำลังพล ในการปฏิบัติการในทะเล นอกจากนี้ อธิบดีกรมศุลกากรยังได้มีอำนาจหน้าที่ในการป้องกันและปราบปราม

---

[132] พ.ร.บ.ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล พ.ศ. 2530,มาตรา 8

[133] ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ทหารเรือเป็นพนักงานศุลกากร ลงวันที่ 18 เมษายน 2517 และอธิบดี กรมศุลกากรได้มีคำสั่งกรมศุลกากร ที่ 93/2517 เรื่อง แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ทหารเรือเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2517

การลักลอบหนีศุลกากรทางทะเล และลำน้ำ รวมทั้งอำนาจที่จะไล่ติดตามจับกุมการกระทำผิดขึ้นฝั่งได้ด้วย[134]

พ.ร.บ. ฉบับนี้เป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีศุลกากร สำหรับการนำสินค้าเข้ามาในประเทศและการส่งสินค้าออกไปนอกประเทศ โดยสินค้าที่มีข้อห้าม หรือข้อบังคับเพื่อควบคุมการนำเข้าหรือส่งออก ซึ่งมีกฎหมายฉบับต่าง ๆ กำหนดไว้ตามกฎหมายแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

ของต้องห้ามคือ ของที่ห้ามนำเข้า หรือส่งออก เช่น วัตถุลามก ของที่มีเครื่องหมายการค้าปลอม ของที่มีการแสดงถิ่นกำเนิดอันเป็นเท็จ เป็นต้น

ของต้องกำกัดคือ ของที่มีข้อบังคับเพื่อควบคุมการนำเข้าหรือส่งออก เช่นสินค้าบางอย่างต้องมีใบอนุญาตกระทรวงพาณิชย์ ทองคำต้องมีใบอนุญาตกระทรวงการคลัง อาวุธปืนต้องมีใบอนุญาตกรมตำรวจเป็นต้น

เจ้าหน้าที่ทหารเรือผู้รับการแต่งตั้งให้เป็นพนักงานศุลกากร แม้จะมีอำนาจตามกฎหมายศุลกากรในฐานะพนักงานศุลกากรทุกประการก็ตาม แต่การมีอำนาจเหล่านี้ต้องพิจารณาประกอบกับคำสั่งกรมศุลกากร ที่ 93/2517 ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2517 ซึ่งได้กำหนดอำนาจหน้าที่ให้กับทหารเรือผู้ได้รับการแต่งตั้งให้มีเฉพาะอำนาจหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการลักลอบหนีศุลกากรทางทะเลเท่านั้น ดังนั้น ความผิดอื่นซึ่งจะเป็นความผิดต่อเมื่อได้มีการผ่านพิธีการทางศุลกากร หรือกำกับตรวจตรา หรือตรวจสอบ ซึ่งพนักงานศุลกากรสังกัดกรมศุลกากร กระทรวงการคลังต้องปฏิบัติอยู่โดยปกติแล้ว จึงอยู่นอกขอบเขตอำนาจหน้าที่ของทหารเรือที่ได้รับการแต่งตั้ง

เจ้าหน้าที่ทหารเรือในฐานะพนักงานศุลกากร มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการในฐานพนักงานศุลกากรได้ เมื่อการกระทำนั้นเป็นการป้องกันและปราบปรามการฝ่าฝืนบทบัญญัติ ในศุลกากร ในเรื่องการลักลอบหนีศุลกากรโดยเฉพาะที่เกิดขึ้นในทะเลและลำน้ำเท่านั้นและยังมีอำนาจที่จะไล่ติดตามจับกุมการกระทำความผิดขึ้นฝั่งได้

จากการศึกษาพิจารณาถึงกฎหมายที่ให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือปฏิบัติหน้าที่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดตามอนุสัญญา สหประชาชาติฯ ค.ศ. 1982 ข้อ 19(2) และจะ

เห็นว่า การกระทำดังกล่าวที่ปรากฏในข้อ 19(2) ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายมาบังคับใช้หรือมีแต่ยังมิให้อำนาจเจ้าหน้าทหารเรือในการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย เช่น ประมวลกฎหมายอาญา

นอกจากกฎหมายที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ในทางปฏิบัติประเทศไทยมีระเบียบเกี่ยวกับคดีของกรมตำรวจ กำหนดหลักการทางปฏิบัติเกี่ยวกับการจับกุมผู้กระทำความผิดบนเรือต่างชาติซึ่งระเบียบดังกล่าวมีลักษณะผ่อนปรน ทั้งนี้เกรงว่าการปฏิบัติงานดังกล่าวจะเป็นปัญหาระหว่างประเทศกับรัฐเจ้าของเรือ (Ship state) หรือรัฐเจ้าของธงในเรื่องความสัมพันธไมตรีระดับประเทศ เป็นเพราะเจ้าหน้าที่ไม่มีความมั่นใจในการปฏิบัติหน้าที่ เนื่องจากกฎหมายภายในที่รองรับอำนาจยังไม่เป็นที่เด่นชัด ตลอดจนการกระทำความผิดประเภทใดบ้างที่เจ้าหน้าที่ของรัฐชายฝั่งสามารถดำเนินการได้ ซึ่งระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดีลักษณะ 3 เรื่องการจับกุมในบทที่ 10 ข้อ 53 กำหนดว่า“การจับกุมผู้กระทำผิดในเรือต่างชาติ” ดังนี้

ข้อ 53 การจับกุมผู้กระทำความผิดในเรือค้าขายต่างประเทศ ที่มีสนธิสัญญาทางไมตรีกับประเทศไทยและเข้ามาในน่านน้ำไทย ให้ปฏิบัติดังนี้

(1) ถ้าเกิดการกระทำผิดขึ้นในเรือค้าขายต่างประเทศ ที่มีสัญญาทางพระราชไมตรีและเป็นความผิดเล็กน้อย ผู้กระทำผิดเป็นเจ้าพนักงานเรือลำนั้นเอง หรือมิใช่ก็ตาม ควรจะห้ามปราบให้งดเว้นการกระทำหรือว่ากล่าวระงับเสีย ถ้ายังขัดขืน จึงทำการจับกุม แต่ก่อนจะจับกุมควรแจ้งให้ในเรือทราบก่อน เว้นแต่กรณีที่ไม่อาจแจ้งก่อนได้ แต่ในกรณีที่นายเรือร้องขอให้จับก็ให้จับได้ทันที โดยไม่ต้องว่ากล่าวห้ามปราม

การกระทำที่จะถือว่าอย่างไรเป็นเรื่องเล็กน้อย ให้พึงถือปฏิบัติเป็นคตินิยมของประเทศของเจ้าของท่าต่าง ๆ เช่น เรื่องลักเล่นการพนันที่ไม่สำคัญ หรือเจ้าพนักงานเรือด้วยกันก่อการวิวาททำร้ายกันเองบาดเจ็บเล็กน้อย หรือทำผิดต่อกันเอง เป็นเรื่องเล็กน้อยภายในวงการบังคับบัญชาของนายเรือที่จะว่ากล่าวกันได้ หรือความผิดเล็กน้อยอื่นใด อันบุคคลภายนอกมิได้เกี่ยวข้องด้วยหรือบุคคลภายนอกเกี่ยวข้องแต่มิได้ขอให้ดำเนินการฟ้องร้อง จะไกล่เกลี่ยให้ระงับกันเสียได้โดยอาศัยคตินิยมระหว่างประเทศ

(2) ถ้าความผิดที่เกิดขึ้นเป็นเรื่องสำคัญจะเป็นความผิดที่เกิดขึ้นระหว่างคนเรือกับคนภายนอกหรือไม่ก็ตาม ให้จับกุมได้ตามระเบียบ

(3) ถ้าจะต้องจับกุมในความผิดเล็กน้อย ให้เจ้าพนักงานตำรวจชั้นสัญญาบัตรหรือเทียบเท่าเป็นผู้จับกุม ถ้าเป็นคดีสำคัญหรือร้ายแรงและจะต้องทำการจับกุมโดยรีบด่วนหรือเป็นกรณีที่นายเรือขอร้องให้จับ จึงให้ตำรวจทั่วไปทำการจับกุมได้

(4) การจับกุมพยายามอย่าให้เป็นไปในทางที่จะนำมาซึ่งความเสื่อมเสียต่ออัธยาศัยไมตรีอันดีต่อประเทศเจ้าของเรือ ให้กระทำโดยสุภาพ เมื่อจับกุมแล้วก็ให้แจ้งให้นายเรือทราบและรีบแจ้งให้กงสุลของประเทศเจ้าของเรือทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้

(5) การแจ้งต่อนายเรือ ให้ตำรวจผู้จับเป็นผู้แจ้ง ส่วนการแจ้งต่อกงสุลให้สารวัตรหรือผู้แทน ของสถานีตำรวจที่เป็นเจ้าของท้องถิ่นแจ้งและให้รีบรายงานตามลำดับจนถึงอธิบดีกรมตำรวจทราบโดยเร็วด้วย

ซึ่งรายละเอียดในส่วนนี้จะได้ทำการศึกษาถึงแนวทางการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานตลอดจนการกระทำความผิดซึ่งเป็นคดีเข้าสู่กระบวนการยุติธรรมเพื่อเป็นแนวทางในการวิจัยต่อไป

3.6.3.วิเคราะห์การปฏิบัติงานของเจ้าพนักงาน ในส่วนนี้จะเป็นการศึกษาถึงการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานในส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจน้ำ เจ้าหน้าที่ทหารเรือ เจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า และเจ้าหน้าที่ประมง ในการปราบปรามการกระทำความผิดในทะเล

กล่าวคือในการบังคับใช้กฎหมายอาญา กับการกระทำผิดในทะเลนั้นโดยทั่วไปเจ้าหน้าที่ตำรวจน้ำสามารถบังคับใช้กฎหมายได้ทุกในความผิด ทั้งนี้เพราะเจ้าหน้าที่ตำรวจน้ำได้รับการแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานในการรักษาความสงบเรียบร้อยและปราบปรามการกระทำความผิดที่เกิดขึ้น ดังนั้นในส่วนนี้เมื่อนำมาปรับใช้กับการกระทำ ตามข้อ 19(2)ของอนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 จึงนับได้ว่าไม่น่าจะเกิดปัญหาในทางปฏิบัติ แต่ในขณะเดียวกัน เจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า และเจ้าหน้าที่ประมงนั้น ก็ได้มีกฎหมายให้อำนาจเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องไว้โดยเฉพาะอยู่แล้ว สิ่งที่น่าจะเป็นปัญหาในทางปฏิบัติของเจ้าพนักงานดังกล่าวก็คือ หากเจ้าพนักงานดังกล่าวไปพบการกระทำความผิดอย่างอื่นซึ่งตนไม่สามารถจะบังคับใช้กฎหมายในการปราบปรามการกระทำความทางทะเลได้ ย่อมเป็นปัญหาในทางปฏิบัติซึ่งจะต้องนำมาแก้ไขต่อไป

สำหรับเจ้าหน้าที่ทหารเรือ โดยปกติแล้วมิได้มีอำนาจเป็นเจ้าพนักงานในการปราบปรามการกระทำความผิดแต่อย่างใด แต่เจ้าหน้าที่ทหารเรือจะมีอำนาจในการเป็นเจ้าพนักงานต่อเมื่อได้รับการแต่งตั้งหรือได้รับมอบหมายให้เป็นเจ้าพนักงานที่มีอำนาจในปราบ

ปรามการกระทำความผิดทางทะเลตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ ดังได้ศึกษามาในบทที่แล้ว ซึ่งในการเป็นเจ้าพนักงานนั้นจะต้องมีสิ่งที่ต้องคำนึงถึง 3 ประการด้วยกันคือ[135]

1. ผู้นั้นเป็นเจ้าพนักงานหรือไม่
2. เป็นเจ้าพนักงานที่มีอำนาจหรือไม่
3. ถ้าหากมีอำนาจหน้าที่ก็ดูว่าอำนาจหน้าที่นั้นมีขอบเขต หรือไม่

จากเหตุผลดังกล่าว หากเจ้าหน้าที่ทหารเรือไม่ได้รับการแต่งตั้งหรือมอบหมายให้เป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายแล้ว เจ้าหน้าที่ทหารเรือก็ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมาย การกระทำความผิดได้

ในส่วนนี้หากพิจารณาตาม พ.ร.บ. ให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำความผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2534) ประกอบกับ พ.ร.บ.บางฉบับที่ให้อำนาจทหารเรือแล้ว จะเห็นได้ว่าการกระทำความผิดบางอย่างตามอนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 ข้อ 19 (2) นั้น ประเทศไทยยังมิได้มีกฎหมายออกมาบังคับใช้ เช่น การดำเนินกิจกรรมวิจัยหรือสำรวจ หรือประเทศไทยมีกฎหมายบัญญัติให้ใช้แล้ว เช่น ความผิดเกี่ยวกับความมั่นคงแห่งราชอาณาจักร ตามประมวลกฎหมายอาญา นั้น เจ้าหน้าที่ทหารเรือไม่ได้เป็นเจ้าพนักงานที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ในการปราบปรามการกระทำความผิดดังกล่าว ทั้ง ๆที่ศักยภาพในการปฏิบัติงานประกอบกับสถานที่การปฏิบัติงานในทะเลย่อมมีโอกาสพบการกระทำความผิดดังกล่าวมากกว่าเจ้าหน้าที่อื่น ๆใด

นอกจากนั้นในการปฏิบัติงานการกระทำความผิดทางทะเลของเจ้าพนักงานต่าง ๆ ยังจะต้องพบกับปัญหาและอุปสรรคในการตรวจค้นเรือซึ่งจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่บัญญัติไว้ คือ กฎหมายรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 อันเป็นการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพพื้นฐานของผู้กระทำความผิด ซึ่งมีปัญหาดังต่อไปนี้

สภาพปัญหาและขั้นตอนปฏิบัติในการตรวจค้นเรือเอกชน

การคุ้มครองสิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540

---

[135] อนุมัติ ใจสมุทร, <u>คำอธิบายประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา : ว่าด้วยหลักทั่วไปตลอดถึงการไต่สวนมูลฟ้อง มาตรา 1 ถึง มาตรา 171,</u> พิมพ์ครั้งที่ 3 (พระนคร : นิติบรรณการ, 2514), หน้า 193.

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 ได้มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนคดีอาญา โดยเฉพาะในเรื่องการจับกุม การตรวจค้น และการควบคุม ในคดีอาญาที่มีผลเป็นการเปลี่ยนแปลงการดำเนินการของเจ้าหน้าที่ของรัฐแต่เดิม กล่าวคือ ในคดีอาญา การจับและคุมขังบุคคลใด จะกระทำมิได้ เว้นแต่มีคำสั่งหรือหมายของศาล หรือผู้นั้นได้กระทำความผิดซึ่งหน้า หรือมีเหตุจำเป็นอย่างอื่นให้จับได้โดยไม่หมายและในเรื่องของผู้ถูกจับซึ่งถูกควบคุมอยู่นั้น ต้องถูกนำตัวไปศาลภายในสี่สิบแปดชั่วโมง นับแต่เวลาที่ผู้ถูกขัง ถูกนำตัวไปถึงที่ทำการของพนักงานสอบสวน[136] และในเรื่องของการค้นนั้น การค้นในที่รโหฐานจะกระทำมิได้ เว้นแต่จะมีคำสั่งหรือหมายของศาล หรือมีเหตุให้ค้นได้โดยไม่ต้องมีคำสั่งหรือหมายศาล ทั้งนี้ ตามที่กฎหมายบัญญัติ [137]

การตรวจค้นเรือเอกชนโดยเจ้าพนักงานต้องมีหมายค้นหรือไม่

ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานไม่สามารถปฏิเสธในเรื่องของการตรวจค้นจับกุมและควบคุมนั้น เจ้าพนักงานซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดกฎหมายในทะเลนั้น ก็ได้มีกฎหมายบัญญัติให้อำนาจในการจับกุม ตรวจค้น และควบคุมตัวผู้ถูกจับกุมไว้ด้วย โดยที่ในการปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจค้นและจับกุมของเจ้าพนักงานเช่น เจ้าหน้าที่ทหารเรือ เจ้าหน้าที่ประมง เจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่ตำรวจน้ำ นั้น มีอำนาจเทียบเท่ากับพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ กล่าวคือแต่เดิมนั้นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ สามารถจับกุมได้โดยไม่ต้องมีหมายจับ และตรวจค้นในที่รโหฐานได้โดยไม่ต้องมีหมายค้น แต่เนื่องจากรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบันได้บัญญัติหลักการจับ หรือหมายจับหมายค้น ให้ออกโดยศาล ซึ่งสอดคล้องกับหลักมาตรฐานสากล ที่มุ่งให้ความคุ้มครองประชาชนว่าศาลต้องเป็นองค์กรที่ตรวจสอบดุลอำนาจในการจับและการค้น ซึ่งเท่ากับยกเลิกอำนาจการออกหมายจับโดยพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่โดยปริยาย[138]

นอกจากนี้คณะกรรมการกฤษฎีกา ได้พิจารณาปัญหาดังกล่าวแล้ว มีความเห็นว่า รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 238 ได้ยกเลิกหลักการที่ให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ออกหมายค้นตามมาตรา 58 (3) แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา

---

[136] รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540. มาตรา 277

[137] เรื่องเดียวกัน ม.238

[138] ณรงค์ ใจหาญ, “หลักประกันสิทธิของประชาชนในคดีอาญาใหม่ : ปัจจุบันและทศวรรษหน้า (2540-2550)”, บทบัณฑิตย์ เล่ม 53 ตอน 2 (มิถุนายน 40) : 64-86)

ความอาญาและให้ศาลเท่านั้นเป็นผู้มีอำนาจออกหมายค้นได้ การที่มาตรา 92 วรรคสอง บัญญัติให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ค้นในที่รโหฐานด้วยตนเองไม่ต้องมีหมายค้นในกรณีที่อาจออกหมายค้น หรือค้นได้ก็เป็นหลักการอันสืบเนื่องมาจาก มาตรา 58 (3) ดังกล่าว จึงได้กำหนดให้พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ สามารถค้นใน ที่รโหฐานโดยไม่มีหมายค้น โดยถือว่าเป็นตนเป็นหมายในตัวเอง ฉะนั้น บทบัญญัติในมาตรา 92 วรรคสอง แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ในส่วนที่บัญญัติให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ค้นด้วยตนเองโดยไม่ต้องมีหมายค้นในกรณีที่อาจออกหมายค้นได้ จึงขัดต่อบทบัญญัติมาตรา 238 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (คำวินิจฉัยศาลรัฐธรรมนูญที่ 2/2541 เรื่อง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ขอให้ศาลรัฐธรรมนูญพิจารณาวินิจฉัยอำนาจหน้าที่ของตำรวจชั้นผู้ใหญ่ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา)

ดังนั้น เจ้าพนักงานที่ได้รับมอบอำนาจตามกฎหมายให้มีอำนาจและหน้าที่เช่นเดียวกับฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ ย่อมถูกยกเลิกอำนาจในการจับกุม และตรวจค้นโดยไม่ต้องมีหมายไปด้วย จากบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่มีผลกระทบถึงการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานนั้น จะขอกล่าวถึงอำนาจในการตรวจค้น

อำนาจในการตรวจค้นของเจ้าพนักงานนั้น เจ้าพนักงานที่ได้รับมอบอำนาจในการตรวจค้นบุคคล และตรวจค้นสิ่งของต่าง ๆ ที่อยู่บนเรือเอกชนด้วย ซึ่งในการตรวจค้นตัวบุคคลนั้นในการปฏิบัติการจะต้องนำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาใช้บังคับ กล่าวคือ ต้องเป็นกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่า บุคคลนั้นมีสิ่งของในความครอบครองเพื่อจะใช้ในการกระทำความผิด หรือซึ่งได้มาโดยการกระทำความผิด หรือซึ่งมีไว้เป็นความผิด (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 93) ในการตรวจค้นตัวบุคคลนั้น เจ้าพนักงานย่อมมีโอกาสในการปฏิบัติต่อเมื่อได้มีการขึ้นไปตรวจค้นบนเรือที่ต้องสงสัยแล้ว จึงสามารถทำการตรวจค้นบุคคลในเรือโดยอาศัยเหตุแห่งการค้นตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา[139]

เรือเอกชนเป็นที่รโหฐานหรือไม่

ปัญหาที่จะต้องพิจารณาต่อไปคือว่า การขึ้นไปตรวจค้นบนเรือเอกชนที่แล่นอยู่ในบริเวณทะเลอาณาเขตของเจ้าพนักงานนั้น จะถือเป็นการค้นในที่รโหฐาน ซึ่งจะต้องปฏิบัติ

---

[139] เชาวเลิศ ประสพสันต์, “อำนาจสอบสวนของเจ้าหน้าที่ทหารเรือไทย” (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541), น.122-124.

ตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญหรือไม่ สิ่งที่จะต้องพิจารณาในลำดับแรก คือ เรือจะมีสถานะเป็นที่รโหฐานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาหรือไม่

คำว่า “ที่รโหฐาน” ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา หมายความถึง “ที่ต่างๆ ซึ่งมิใช่ที่สาธารณสถานดั่งบัญญัติไว้ในกฎหมายลักษณะอาญา
และคำว่า “ สาธารณสถาน” ตามประมวลกฎหมายอาญานั้น หมายความว่า
”สถานที่ใด ๆ ซึ่งประชาชนมีความชอบธรรมที่จะเข้าไปได้ จะเห็นได้ว่า เมื่อนำความหมายดังกล่าวมารวมกันก็จะได้ความว่า

“ที่รโหฐาน นั้น หมายความว่าสถานที่ต่าง ๆ ที่ประชาชนไม่มีความชอบธรรมที่จะเข้าไปได้ เช่น บ้านเรือน เคหะสถานของผู้อื่น ซึ่งคำว่า “เคหะสถาน“ ตามประมวลกฎหมายอาญาย่อมถือเป็นที่รโหฐานด้วย เนื่องจากประชาชนโดยทั่วไปไม่มีสิทธิอันชอบธรรมในการเข้าไปในเคหะสถานของบุคคลอื่นได้ หากฝ่าฝืนเข้าไปในเคหสถานของบุคคลอื่นโดยปราศจากเหตุอันสมควร ย่อมมีความผิดฐานบุกรุกได้และคำว่า

“เคหะสถาน“ ตามประมวลกฎหมายอาญาหมายความว่า ที่ซึ่งใช้เป็นที่อยู่อาศัย เช่น เรือน โรง เรือ หรือแพ ซึ่งคนอยู่อาศัยและให้หมายความรวมถึงบริเวณของที่ซึ่งใช้เป็นที่อยู่อาศัยนั้นด้วย จะมีรั้วล้อมหรือไม่ก็ตาม[140]

จากความหมายดังกล่าวข้างต้นของคำว่า “ รโหฐาน “ นั้น ย่อมหมายความเฉพาะ สถานที่ที่มีลักษณะติดตรึงอยู่กับที่โดยสภาพของมันเอง เช่น อาคารบ้านเรือน แต่เมื่อพิจารณาถึงลักษณะของเรือแล้ว เรือนั้นมีความหมายแตกต่างจากที่รโหฐานตามความหมายในทางกฎหมาย กล่าวคือ เรือนั้นมีความสามารถในการเคลื่อนที่ได้ (Moveable) จึงทำให้เกิดข้อพิจารณาว่าลักษณะของสิ่งของ เช่น เรือ ที่สามารถเคลื่อนที่ได้นั้น สามารถจะถือว่าเป็นสถานที่เพื่อที่จะถือว่าเป็นที่รโหฐานหรือที่สาธารณสถานได้หรือไม่

สำหรับปัญหาดังกล่าว การพิจารณาว่า เรือจะเป็นที่รโหฐานหรือไม่นั้นอาจจะก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติได้ 2 แนวทางคือ

---

[140] จุตติ ธรรมมโนวินิช, “การค้น”. (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532). น.19

1. หากถือว่าเรือเป็นที่รโหฐาน ย่อมก่อให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติการของเจ้าพนักงานของรัฐที่ปฏิบัติหน้าที่รักษากฎหมายในทะเลอาณาเขต หากมีเหตุอันควรสงสัย เช่น มีการแล่นเรือหลบหนี ได้ส่งอาณัติสัญญาณให้เรือหยุดหากจะทำการตรวจค้น เจ้าหน้าที่จะต้องมีหมายค้นซึ่งออกให้โดยศาล หรือไม่ หากพิจารณาในความเป็นจริงแล้วขณะที่เรือเอกชนเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขต[141] และได้กระทำความผิดเกิดขึ้น เช่น เกิดขึ้นในทะเลอาณาเขตบริเวณจังหวัดสงขลา ลักษณะนี้หากจะต้องมีหมายค้น ซึ่งในขณะนั้นย่อมไม่สามารถกระทำได้เพราะเป็นเหตุการณ์เฉพาะหน้า ถ้าหากรอหมายค้นจากศาล คาดว่าเรือเอกชนซึ่งกระทำความผิดคงเดินเรือหลบหนีการตรวจค้นของเจ้าพนักงานแล้ว เพราะกว่าเจ้าพนักงานจะดำเนินการขอหมายค้นจากศาลเพื่อทำการตรวจค้นต้องใช้ระยะเวลาในการขอหมายค้นจากศาล นอกจากนั้นกฎหมายยังได้ได้บัญญัติให้หมายค้นต้องกำหนดวัน เวลา ที่จะทำการค้นด้วย ดังนั้นหากมาปรับใช้กับข้อเท็จจริงกับลักษณะดังกล่าวข้างต้น เรือซึ่งเป็นยานพาหนะที่สามารถเคลื่อนที่ได้ตลอดเวลา จะทำให้ไม่สามารถค้นได้ตรงเวลาที่หมายค้นกำหนดไว้

2. แต่ถ้าหากว่าไม่ถือว่าเรือเป็นที่รโหฐานก็อาจเกิดปัญหาได้อีกเช่นกัน กล่าวคือ ในปัจจุบันได้มีการพัฒนารูปแบบของเรือให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกใกล้เคียงกับบ้าน เช่น เรือเอกชนที่มีศักยภาพในการเดินเรือสมุทรที่ใช้รับส่งคนโดยสารหรือนักท่องเที่ยว ซึ่งต้องพักอาศัยอยู่ในระหว่างการเดินเรือหลายวันหลายคืน สภาพการอยู่อาศัยดังกล่าวเทียบได้เหมือนกับบ้านพักทุกประการ ดังนั้น ถ้าจะถือว่าเรือประเภทดังกล่าวไม่เป็นที่รโหฐานก็จะดูเหมือนว่าการตรวจค้นไม่เป็นไปตามเจตนารมย์ของรัฐธรรมนูญเพื่อที่จะคุ้มครองผู้ถูกค้นค้นให้ได้รับความคุ้มครองในสิทธิการอาศัยอยู่อย่างปกติสุข

จากเหตุผลและความจำเป็นดังกล่าว ผู้เขียนเห็นว่า การที่จะกำหนดให้เรือเป็นที่รโหฐานหรือไม่นั้น น่าจะประกอบด้วยองค์ประกอบ 2 ประการ คือ

1. เรือที่จะถือว่าเป็นที่รโหฐานนั้นจะต้องเป็นเรือที่มีการพักอาศัยอยู่บนเรือนั้นในลักษณะเคหสถาน และมิได้มีการเคลื่อนที่ (Non Moveable) เช่น เรือที่มีการพักอาศัยและจอดอยู่ที่ท่าเรือหรือยึดตรึงอยู่กับที่ การตรวจค้นเรือดังกล่าวจึงเท่ากับเป็นการตรวจค้นในที่รโหฐานอันจำเป็นจะต้องมีหมายค้นจากศาลซึ่งเป็นการปฏิบัติตามเจตนารมย์ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

---

[141] วิโรจน์ สัตถาวร, “การค้นเรือพาณิชย์ในทะเลอาณาเขต”, (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540), หน้า 53.

2. หากปรากฏข้อเท็จจริงว่า เรือนั้นมีการพักอาศัยและสามารถเคลื่อนที่ตลอดเวลาก็ไม่น่าจะเป็นที่รโหฐาน หากแต่ถือว่าเป็นยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง ประเภทหนึ่ง ซึ่งแม้ว่าจะมีการพักอาศัยอยู่จริงแต่ก็เป็นการพักอาศัยอยู่ในระหว่างที่เรือเดินทางเท่านั้น ดังนั้นเรือในลักษณะนี้ น่าจะถือว่าเป็นยานพาหนะมิใช่ที่รโหฐาน ซึ่งเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจในการตรวจค้นสามารถค้นได้โดยไม่ต้องมีหมายศาล ซึ่งในเรื่องนี้ดูจะสอดคล้องกับการค้นรถยนต์ในประเทศสหรัฐอเมริกา ปรากฏตามคู่มือว่าด้วยการค้นและยึดซึ่งพิมพ์เผยแพร่ในกระทรวงยุติธรรมในเรื่องทฤษฎี " ซึ่งที่อยู่ในที่โล่ง " อาจนำมาใช้กับยานพาหนะได้ยิ่งกว่านั้นสิ่งใดก็ตามอาจเปิดเผยได้โดยใช้ไฟฉายส่องเข้าไปในบริเวณกลางคืนก็ถือว่าเป็นสิ่งที่อยู่ในที่โล่ง โดยทั่วไปหากมีเหตุอันควร มิใช่เห็นแต่สงสัยเท่านั้นที่จะใช้เป็นเหตุในการขอค้นยานพาหนะ [142] ก็ไม่จำเป็นต้องมีหมายค้นยานพาหนะนั้นกำลังเดินทางหรืออาจจะเดินทางไปได้ ทั้งนี้ ด้วยเหตุที่มันอาจเคลื่อนที่ออกไปนอกเขตอำนาจศาล และเนื่องจากแตกต่างเฉพาะตัวระหว่างยานพาหนะกับบ้านเรือนที่อาจทำการค้นรถยนต์ หรือเรือได้ โดยไม่จำเป็นต้องมีหมาย โดยอาศัยข้อเท็จจริงที่ไม่อาจใช้เป็นเหตุผลข้ออ้าง ในการค้นที่พักอาศัยหรือทำการค้นโดยไม่ต้องมีหมายค้น

ดังนั้น จากการวิเคราะห์ถึงอำนาจของเจ้าพนักงานซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในทะเลว่าเจ้าพนักงานสามารถมีอำนาจในการตรวจค้นเรือเอกชนซึ่งเดินเรืออยู่ในทะเลอาณาเขต โดยมีเหตุสงสัยว่าได้กระทำความผิด โดยไม่ต้องขอหมายศาลได้หรือไม่นั้น ในความเห็นของผู้เขียนเห็นว่าเจ้าพนักงานสามารถเข้าทำการตรวจค้นได้โดยไม่ต้องมีการขอออกหมายค้นจากศาล โดยถือว่าเป็นการค้นยานพาหนะหากแต่การค้นนั้นจะต้องเป็นกรณีที่มีเหตุจำเป็นและเร่งด่วน ซึ่งไม่อยู่ในวิสัยที่จะขอหมายจากศาลได้ กล่าวคือ ในสภาพการปฏิบัติงานจริง เมื่อเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในทะเล ได้พบเรือซึ่งกระทำความผิดอยู่ในทะเลบริเวณจังหวัดสงขลา หากเจ้าหน้าที่จะมาดำเนินการขอหมายศาล เพื่อที่จะทำการตรวจค้นเรือดังกล่าว ในลักษณะแบบนี้ทางปฏิบัติจะเห็นได้ว่า เรือซึ่งกระทำความผิด ย่อมเดินเรือหนีออกไปนอกราชอาณาจักรแล้วคงไม่ยอมอยู่รอให้เจ้าพนักงานนำหมายศาลมาขอตรวจค้นเรือแน่

นอกจากนั้นในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานในทะเลเมื่อพบเรือที่สงสัยว่าได้กระทำความผิด และได้ทำการส่งอาณัติสัญญาณแจ้งให้เรือดังกล่าวหยุด เพื่อขอตรวจค้น แต่เรือไม่ยอมหยุดในเรื่องนี้ เจ้าพนักงานสามารถดำเนินการไล่ตามติดพันได้

การไล่ตามติดพัน (Hot pursuit)

---

[142] อำนาจ อินทรศวร. การตรวจค้นยานพาหนะทางบก. วิทยานิพนธ์ สาขาวิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540. หน้า 33

การไล่ตามติดพัน เป็นมาตรการหนึ่งที่รัฐชายฝั่งสามารถติดตามเรือที่ได้กระทำความผิดและได้เดินเรือหนีไป ในเรื่องนี้ตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล พ.ศ. 2530 ซึ่งกฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อป้องกันและระงับการกระทำที่เป็นการก่อวินาศกรรมในสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล โดยได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจหน้าที่ในการปฏิบัติการ กล่าวคือ ได้ให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจในการไล่ติดตามเรือต่างประเทศได้ เมื่อมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า เรือนั้นได้ใช้ในการก่อวินาศกรรมสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเลหรือได้ใช้ในการกระทำความผิดอาญา เรือรบหรืออากาศยานทหาร หรือ เรือ อากาศยาน ที่ทางราชการนำมาใช้ในราชการของรัฐบาลที่มีเครื่องหมายชัดแจ้งและได้รับมอบหมายจากผู้บัญชาการทหารเรือหรือผู้ซึ่งผู้บัญชาการทหารเรือมอบหมายเพื่อการไล่ติดตามเท่านั้นที่จะใช้สิทธิไล่ติดตามได้[143] และการไล่ติดตามต้องเป็นไปเพื่อบังคับให้เรือนั้นหยุดหรือไปยังที่แห่งใดแห่งหนึ่ง ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(1) การไล่ติดตามจะเริ่มต้นได้ในเมื่อเรือต่างประเทศ หรือเรือเล็ก ลำใดลำหนึ่งของเรือต่างประเทศ หรือเรืออื่นที่ทำงานร่วมกับเรือต่างประเทศโดยใช้เรือต่างประเทศเป็นเรือพี่เลี้ยงอยู่ภายในเขตปลอดภัย

(2) เรือที่ไล่ติดตามได้ให้สัญญาณหยุดที่เห็นได้ด้วยตา หรือฟังได้ด้วยหูในระยะทางที่เรือต่างประเทศจะสามารถเห็นหรือได้ยินสัญญาณได้ แต่ไม่จำเป็นว่าในขณะที่มีคำสั่งให้หยุดเรือที่ออกคำสั่งจะต้องอยู่ภายในเขตทางทะเลของราชอาณาจักร

(3) การไล่ติดตามสามารถกระทำต่อไปได้ถึงภายนอกเขตทางทะเลของราชอาณาจักร ถ้าการไล่ติดตามนั้นมิได้ขาดตอนลง แต่จะต้องสิ้นสุดลงทันทีที่เรือที่ถูกไล่ติดตามนั้นเข้าไปในทะเลอาณาเขตของประเทศอื่น[144]

นอกจากนั้นการไล่ติดตามโดยอากาศยานทหารหรืออากาศยานที่ออกคำสั่งให้หยุดต้องไล่ติดตามเรือนั้นเพื่อบังคับให้เรือนั้นหยุดหรือไปยังที่แห่งใดแห่งหนึ่งด้วยตนเอง หรือจนกว่าจะมีการรับช่วงไล่ติดตามเพื่อบังคับให้เรือนั้นหยุดหรือไปยังที่แห่งใดแห่งหนึ่งโดยเรือรบหรืออากาศยานทหาร หรือเรือ ที่ไล่ติดตามเรียกมา และ การไล่ติดตามจะกระทำมิได้ถ้าอากาศยานที่จะไล่ติดตามเพียงแต่เห็นเรือกระทำความผิดหรือสงสัยว่าได้กระทำความผิดแต่มิได้มีการ

---

[143] พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล พ.ศ. 2530, มาตรา 14

[144] พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับสถานที่ผลิตปิโตรเลียมในทะเล พ.ศ. 2530, มาตรา 15

สั่งให้หยุดและมิได้มีการไล่ติดตามโดยอากาศยานนั้นหรืออากาศยาน หรือเรืออื่นโดยไม่ขาดตอน[145]

จากการศึกษาพิจารณาการบังคับใช้กฎหมายอาญาในทะเลอาณาเขตว่าการกระทำความผิดหรืออาชญากรรมประเภทใดที่กระทบกระเทือนความสงบเรียบร้อย ซึ่งรัฐชายฝั่งจะมีอำนาจในการจับกุมหรือสอบสวนบุคคลใดบุคคลหนึ่งซึ่งกระทำความผิดอาญาเหนือเรือเอกชน ซึ่งความสงบเรียบร้อยที่กล่าวถึงนั้นเป็นความสงบเรียบร้อยที่เกี่ยวข้องกับการเมือง การปกครอง เศรษฐกิจและสังคม โดยมองในภาพรวมว่าการกระทำใด ที่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยของพลเมืองในประเทศแล้ว ถือว่าอาชญากรรมหรือการกระทำความผิดนั้นเป็นการกระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของรัฐชายฝั่งหรือทะเลอาณาเขต นอกจากนั้น ยังได้ศึกษาถึงการกระทำความผิดตามอนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 ข้อ 19(2) กับกฎหมายที่ประเทศไทยบัญญัติบังคับใช้ นั้นสอดคล้องกับอนุสัญญาฯ หรือไม่ ซึ่งจากการศึกษาทราบว่ากฎหมายที่ประเทศไทยบัญญัติบังคับใช้นั้น ไม่ขัดกับอนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 ข้อ 19(2) เป็นเพียงแต่ยังขาดกฎหมายบังคับใช้ให้ครบถ้วน ซึ่งในส่วนนี้จะได้ศึกษากับประเทศต่าง ๆ ว่ามีแนวทางปฏิบัติอย่างไร อันจะได้กล่าวต่อไป

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

[145] เรื่องเดียวกัน, มาตรา 16

บทที่ 4

แนวทางการบังคับใช้กฎหมายอาญาในทะเลอาณาเขตของต่างประเทศ

ในส่วนนี้จะเป็นการศึกษาถึงแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายอาญาในทะเลอาณาเขตของประเทศต่าง ๆ ที่ได้กำหนดเกี่ยวกับการผ่านโดยสุจริตของเรือต่าง ๆ ตลอดจนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย

4.1. ประเทศสหรัฐอเมริกา ในการบังคับใช้กฎหมายอาญาในประเทศสหรัฐอเมริกา ถือหลักดินแดน(Territorial Principle) ซึ่งเป็นหลักสากล กล่าวคือ หากมีการกระทำความอาญาเกิดขึ้นในดินแดน ซึ่งรวมทั้งทะเลอาณาเขต ซึ่งมีความกว้าง 12 ไมล์ทะเล[1]ย่อมมีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายอาญาได้

การผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต ในการเดินเรือของแต่ละรัฐย่อมใช้เส้นทางในการเดินเรือซึ่งไม่สามารถที่จะหลีกเลี่ยงการผ่านทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งได้เพื่อเป็นการประนีประนอมระหว่างเสรีภาพในการเดินกับอำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งจึงต้องให้เรือผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต ซึ่งเรื่องดังกล่าว ประธานาธิบดีของประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการประกาศเกี่ยวกับการผ่านโดยสุจริตเมื่อ 10 มีนาคม 1983 [2] ว่าประเทศสหรัฐอเมริกายอมรับการประสานประโยชน์ในการใช้ท้องทะเลในการเดินเรือหรือการบินผ่านและยอมรับสิทธิของรัฐชายฝั่งตามที่ปรากฏในอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ตราบเท่าที่รัฐชายฝั่งมีสิทธิและเสรีภาพของสหรัฐอเมริกา ภายใต้การยอมรับของกฎหมายระหว่างประเทศ ในการประกาศตราสารดังกล่าว ได้กล่าวถึงการผ่านโดยสุจริตของเรือต่าง ๆ เป็นหลักปฏิบัติ เป็น 3 ข้อใหญ่ๆ คือ

1. เรือของรัฐต่าง ๆ สามารถใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของสหรัฐได้แม้ว่าเรือนั้นจะมิใช้เรือที่มีวัตถุประสงค์ในทางพาณิชย์
2. เรือของรัฐต่าง ๆ สามารถผ่านสุจริตได้ตลอดเวลาที่เหมาะสม

---

[1] (A Proclamation by the President of the United States of America , territorial seas, Law of the sea Bulletin No. 12 December 1988

[2] Ngantcha, Francis. The Right of Innocent Passage and the Evolution of the International Law of the sea. London : Pinter Pub., 1990.

3. ในการผ่านโดยสุจริตของเรือต่าง ๆ ประเทศสหรัฐอเมริกาไม่ได้กำหนดว่า ไม่ต้องมีการแจ้งเตือนแต่อย่างใด

ในขณะเดียวกัน ประเทศสหรัฐอเมริกา ก็ได้ยืนยันว่าในเสรีภาพการเดินเรือและการบินผ่านในทะเลหลวง ตามที่ปรากฏในอนุสัญญาฯ โดยจะไม่ยอมรับข้อผูกพันที่จะมาจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาคมโลกในการเดินเรือ และบินผ่านในทะเลหลวง

เรือรบ (Warships) ในการเดินเรือผ่านของเรือรบในทะเลอาณาเขต หากพิจารณาจากคำประกาศของประธานาธิบดีแล้วจะเห็นว่า เรือรบสามารถผ่านโดยสุจริตโดยไม่ต้องแจ้งเตือนล่วงหน้า แต่ในขณะเดียวกันเป็นจารีตประเพณีปฏิบัติ ที่เรือรบของรัฐอื่น จะผ่านทะเลอาณาเขตก็จะต้องแจ้งเตือนล่วงหน้าอันเป็นการเคารพรัฐชายฝั่งที่เรือรบจะเดินเรือผ่าน เว้นไว้เสียแต่ว่าประเทศนั้น จะมีข้อตกลงร่วมกันในการผ่านโดยสุจริตของเรือรบ เช่นกรณีประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีข้อตกลงร่วมกัน เรื่อง การเดินเรือผ่านโดยสุจริต ว่าจะต้องปฏิบัติต่อกันอย่างไรเพื่อให้เป็นไปตามข้อตกลงดังกล่าว[3]

เรือเอกชน การเดินเรือผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของเรือเอกชนต้องปฏิบัติเป็นไปตามประกาศของประธานาธิบดีดังกล่าวข้างต้น และเป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังปรากฏในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ตลอดจนจารีตประเพณีที่ปฏิบัติในการผ่านเดินเรือผ่านรัฐชายฝั่ง

จากการศึกษาถึงเรื่องการใช้สิทธิผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของประเทศสหรัฐอเมริกาจะเห็นได้ว่าปัจจุบัน ประเทศสหรัฐอเมริกายังไม่ได้ให้สัตยาบันกับอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 แต่ในขณะเดียวกันหลักปฏิบัติต่าง ๆ ของประเทศสหรัฐอเมริกายังคงยึดถือแนวทางปฏิบัติตามอนุสัญญา กรุงเจนีวา ว่าด้วย กฎหมายทะเล ค.ศ. 1958 ซึ่งได้เคยให้สัตยาบันไว้แล้ว สำหรับหลักการในอนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์หรือเสรีภาพในการเดินเรือของประเทศสหรัฐอเมริกาก็จะมีการดำเนินการแถลงการณ์ประกาศต่าง ๆ เพื่อยืนยันว่าประเทศของตนจะไม่ผูกพันกับเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ปรากฏในอนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 ทั้งนี้อันเป็นการรักษาผลประโยชน์ของประเทศในทางอ้อม เช่น การประกาศของประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา ในเรื่องกฎหมายทะเลดังกล่าวข้างต้น

---

[3]**Joint Statement by The US and the USSR on Uniform Interpretation of Rules of International Governing Innocent passage 1989,** Ngantcha, Francis. The Right of Innocent Passage and the Evolution of the International Law of the sea. London : Pinter Pub., 1990.

ในส่วนการบังคับใช้กฎหมายในทะเลอาณาเขตหรือน่านน้ำของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีหน่วยป้องกันฝั่ง (Coast Guard) เป็นหน่วยหลักในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในทะเล ซึ่งมีการจัดหน่วยดำเนินการดังนี้

1. กล่าวโดยทั่วไป เป็นหน่วยงานซึ่งประกอบด้วยกำลังของพลเรือนและกึ่งทหารโดยสังกัดในกระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นกองกำลังติดอาวุธมีหน้าที่และภารกิจ การปฏิบัติที่เกี่ยวกับงานทางทะเลทั้งมวล และมีพื้นที่ปฏิบัติการหลายพื้นที่โดยมีทั้งเรือและเครื่องบินเพื่อสนันสนุนในการปฏิบัติงาน

2. หน้าที่และภารกิจ

1.1. การป้องกันดูแลสภาวะแวดล้อมทางทะเล (Protection of the Marine Environment) ภารกิจกว้างกว้างมากนับตั้งแต่การป้องกันการกระทำที่เป็นสาเหตุมลภาวะและสภาพแวดล้อมทางทะเล ที่ทำลายสัตว์น้ำหรือสภาพน้ำทะเลรวมทั้งในเขตท่าเรือ หากเกิดภาวะอันตรายขึ้น เช่นเรือบรรทุกน้ำมันจมลง หน่วยยามฝั่งก็มีเรือและอุปกรณ์ในการดำเนินการขจัดคราบน้ำมันนั้นได้

1.2. การควบคุมและรักษาความปลอดภัยแก่เรือต่างๆ (Boating Safety) ในส่วนนี้เป็นการรักษาความปลอดภัยแก่การเกิดอุบัติเหตุกับเรือท่องเที่ยวที่อยู่ในอันตราย การปฏิบัติเกี่ยวกับเครื่องช่วยในการเดินเรือ (Aids to Navigation) เป็นภารกิจที่เกี่ยวกับการติดตั้งเครื่องช่วยการเดินเรือและดูแลรักษา เช่น ประภาคาร ทุ่นไฟต่าง ๆฯลฯ

1.3. การปฏิบัติภารกิจในทะเล (Ocean Operations) ภารกิจนี้ประกอบด้วย การรักษาความปลอดภัยในทะเล การสำรวจข้อมูลวิทยาศาสตร์ทางทะเล ป้องกันการกระทำผิดทางทะเล และการป้องกันการกระทำผิดที่เป็นภัยต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของชาติ

1.4. การรักษาความปลอดภัยบริเวณท่าเรือ เช่น ควบคุมการปฏิบัติต่าง ๆ เกี่ยวกับความปลอดภัยในบริเวณท่าเรือ การป้องกันอัคคีภัย หรือการระเบิด ตลอดจนการควบคุมการจราจรทางน้ำ

1.5. รักษาความมั่นคงของชาติ (Military operation) มีภารกิจและหน้าที่ในการรักษาความมั่นคงของชาติร่วมกับกองทัพเรือในภาวะวิกฤตและยามสงครามเช่นเป็นเรือคุ้มกันกองเรือสินค้า ลาดตระเวน ตรวจการณ์บริเวณชายฝั่ง

1.6. การค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยในพื้นที่ปฏิบัติการของหน่วยยามฝั่ง (Coast Guard) อยู่ในน่านน้ำและทะเลอาณาเขตตลอดจนถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ[4]

ดังนั้นเมื่อพิจารณาถึงขอบเขตอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายในทะเลอาณาเขตตามอนุสัญญาฯ ค.ศ.1982 ข้อ 19(2) เกี่ยวกับการกระทำต่าง ๆ จะเห็นได้ว่า การปฏิบัติบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ยามฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกานั้นครอบคลุมถึงการกระทำต่าง ๆ นอกจากนั้นการบังคับใช้กฎหมายกับเรือต่างชาติที่ผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต อำนาจศาลในการบังคับใช้นั้นต้องพิจารณาถึงสนธิสัญญาหรือข้อตกลงต่าง ๆเช่น ข้อตกลงร่วมระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกากับประเทศสหภาพโซเวียตที่เกี่ยวกับการดำเนินคดีในกรณีที่เรือผ่านโดยสุจริตและกระทำความผิดในทะเลอาณาเขต ดังได้กล่าวแล้วข้างต้น

4.2. ประเทศอินโดนีเซีย ในการบังคับใช้กฎหมายอาญาในประเทศอินโดนีเซีย ถือหลักดินแดน(Territorial Principle) ซึ่งเป็นหลักสากล กล่าวคือ หากมีการกระทำความอาญาเกิดขึ้นในดินแดน ซึ่งรวมทั้งทะเลอาณาเขต ซึ่งมีความกว้าง 12 ไมล์ทะเล[5]
ย่อมมีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายอาญาได้

ในส่วนที่เกี่ยวกับการผ่านโดยสุจริต ประเทศอินโดนีเซีย เป็นประเทศซึ่งประกอบด้วยหมู่เกาะต่าง ๆ ซึ่งตามหลักของอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล
ค.ศ. 1982 ข้อ 19(2) ได้กำหนดหลักการเกี่ยวกับรัฐหมู่เกาะ ดังนั้นเมื่อประเทศอินโดนีเซียได้ให้สัตยาบันกับอนุสัญญาฯ ดังกล่าวข้างต้นจึงทำให้อาณาเขตของประเทศอินโดนีเซียมีการขยายน่านน้ำออกไป การผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติในทะเลอาณาเขต ประเทศอินโดนีเซีย ได้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการผ่านโดยสุจริต กล่าวคือ การผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติ จะต้องอยู่ภายใต้ข้อกฎหมายและข้อกำหนดในการบังคับใช้กับเรือที่ผ่านโดยสุจริต ซึ่งจะถูกควบคุมโดยข้อกำหนดของรัฐบาลไม่ว่าจะเป็นเรือรบหรือเรือสินค้าต่างชาติ
ก็ตาม ทั้งนี้ เป็นไปตาม Chapter 3 ในเรื่อง ของ Crossing right for foreign Vessels
ตั้งแต่ข้อ 11 ถึง ข้อ 17[6]

---

[4] มธุรส ใหญ่ขยัน, <u>เอกสารประจำภาค : เรื่อง การกระทำผิดกำหมายที่เกิดขึ้นในทะเล,</u> (กรุงเทพฯ : วิทยาลัยการทัพเรือ, 2540), หน้า 35.

[5] Article 3 of Act No.6 of 8 August 1996 regarding Indonesian waters) <u>Law of the sea Bulletin No. 38</u> December 1998

[6] Ibid p.36-37

สำหรับการบังคับใช้กฎหมายอาญาในทะเลอาณาเขตซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของราชอาณาจักรและการกระทำที่ปรากฏตามข้อ 19(2) ของอนุสัญญาฯ ค.ศ.1982บางประการก็ได้มีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญาของประเทศอินโดนีเซียและกฎหมาย
อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

4.3. ประเทศสิงคโปร์

ในการบังคับใช้กฎหมายอาญาในประเทศสิงคโปร์ ถือหลักดินแดน (Territorial Principle) ซึ่งเป็นหลักสากล กล่าวคือ หากมีการกระทำความอาญาเกิดขึ้นในดินแดน ซึ่งรวมทั้งทะเลอาณาเขต ซึ่งมีความกว้าง 3 ไมล์ทะเล[7] ย่อมมีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายอาญาในการกระทำความผิดนั้น

การกำหนดเส้นทางเดินเรือของประเทศสิงคโปร์ โดยเฉพาะสิทธิการผ่านช่องแคบที่ใช้สำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศ กล่าวคือเป็นการเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา และช่องแคบสิงคโปร์ ช่องแคบมะละกานั้น เป็นช่องแคบที่ใช้สำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศตามความหมายของอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งได้บัญญัติถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐ ช่องแคบ และรัฐผู้ใช้ช่องแคบไว้แล้ว นอกจากนั้น กฎและข้อบังคับในการผ่านช่องแคบดังกล่าว มิใช่เพียงแต่เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการป้องกันและรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเลด้วย ที่อนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 กำหนดให้รัฐผู้ใช้ช่องแคบ (User States) และรัฐช่องแคบ (States bordering a strait) ร่วมมือกันเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือและการป้องกันมลพิษจากเรือเนื่องจากปรากฏว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์บ่อยครั้ง ปัจจุบันสิงคโปร์ได้จัดตั้งองค์กรขึ้นรับผิดชอบในการควบคุมการผ่านช่องแคบสิงคโปร์โดยเฉพาะ ตั้งแต่ พ.ศ. 2539 เรียกว่า Maritime and port Authority (MPA) และได้ออกกฎ และข้อบังคับต่าง ๆ หลายเรื่อง เช่น การรายงานตำบลที่เรือที่จะผ่านตามระบบที่เรียกว่า The Singapore vessel Traffic Information suptim (VTIS) และระบบการรายงานที่เรียกว่า Straitret ซึ่งเรือที่อยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด (ตั้งแต่ 300 ตันขึ้นไป หรือมีความยาวตั้งแต่

[7] The Law of the seas, practice of state at the time of entry into force of the U.N. Convention the Law of the Seas, Division for Ocean Affair and Law of the seas 1994. p.65

50 เมตรขึ้นไป รวมทั้งเรือทุกชนิดที่บรรทุกวัตถุที่เป็นอันตรายจะต้องรายงานตามแบบฟอร์มที่กำหนดเพื่อป้องกันการเกิดอันตรายในการเดินเรือ[8]

ในการบังคับใช้กฎหมายอาญากับการกระทำความผิดในทะเลอาณาเขต ประเทศสิงคโปร์ได้ให้สัตยาบันกับอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งการกระทำความผิดตาม ข้อ 19(2) ของอนุสัญญาฯ ดังกล่าว ที่ได้เกิดขึ้นขณะผ่านโดยสุจริตนั้น ประเทศสิงคโปร์สามารถมีอำนาจอธิปไตยในการบังคับใช้กฎหมายกับการกระทำความผิดดังกล่าว โดยเป็นไปตามหลักดินแดน นอกจากนั้น อาชญากรรมที่กระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อย ตามข้อ 19 (2) นั้น ได้ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายอาญาของประเทศสิงคโปร์เช่น ในเรื่องความผิดเกี่ยวกับความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรและพระราชบัญญัติเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย (The Statutes of The Republic of Singapore of Public Order (Preservation) Act (Chapter 258)

4.4. ประเทศมาเลเซีย

ในการบังคับใช้กฎหมายอาญาในประเทศมาเลเซีย ถือหลักดินแดน (Territorial Principle) ซึ่งเป็นหลักสากล กล่าวคือ หากมีการกระทำความอาญาเกิดขึ้นในดินแดน ซึ่งรวมทั้งทะเลอาณาเขต ซึ่งมีความกว้าง12 ไมล์ทะเล [9] ย่อมมีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายอาญา

ในส่วนที่เกี่ยวกับการผ่านโดยสุจริตหลังจากที่ประเทศมาเลเซียได้ให้สัตยาบันกับอนุสัญญาสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ประเทศมาเลเซียจึงได้มีประกาศกำหนดและข้อปฏิบัติต่าง ๆ ในการใช้สิทธิผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต[10] ของเรือรบและเรือเอกชน โดยได้ประกาศแนบท้ายในการให้สัตยาบันกับอนุสัญญา สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล 1982 กล่าวคือเรือรบที่จะผ่านทะเลอาณาเขตจะต้องมีการแจ้งเตือนล่วงหน้าหรือมีการรับรองในการผ่านทะเลอาณาเขตเสียก่อน และการผ่านของเรือที่ขับเคลื่อนด้วย

---

[8] ศิริวัฒน์ ธนะเพทย์, นาวาเอก, <u>รายงานผลการร่วมประชุมเกี่ยวกับปัญหาการเดินเรือผ่านทางทะเล</u>, (กองพระธรรมนูญ กรมสารบรรณทหารเรือ, 2542), หน้า 2.

[9] Article 3, Law of Malaysia Ordincnce 7 Emergency (Essential Powers) ordinance, No. 7 1969.

An Ordinance promulgated by the Yang di-Pertuan Agong under Article 150 (2) of the Constitution.

[10] Law of the seas Bulletin No 33 December 1997.

นิวเคลียร์หรือบรรทุกสารพิษอันตราย ก็จะกำหนดช่องทางการเดินเรือไว้โดยเฉพาะ อันเป็นไปตาม ข้อ 22 ของอนุสัญญา ดังกล่าว

การเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบระหว่างประเทศ International Strait ตามบทบัญญัติของกฎหมายทะเลอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ได้มีการเจรจาถึงสถานะของช่องแคบมะละกาหลายครั้ง จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1977 ได้มีมติร่วมกันในการกำหนดเส้นทางเดินเรือน้ำลึก (Deep Water Routes) และกำหนดแผนแบ่งการจราจร (Traffic Separation Hemes) โดยมีจุดประสงค์เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ป้องกันอุบัติเหตุและลดมลภาวะ ซึ่งคณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเลขององค์การเดินเรือสากล (Maritime Safety Committee, IMO : International Maritime orginisation) ได้รับรองข้อเสนอขอมาเลเซีย อินโดนีเซีย และสิงคโปร์ ที่ขอให้เรือทุกลำดับที่เดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์ ต้องรายงานตัวกับศูนย์ควบคุมการเดินเรือชายฝั่ง โดยจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 ธันวาคม 2541 เป็นต้นไป[11] ซึ่งเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินเรือ

ในการบังคับใช้กฎหมายในทะเลอาณาเขต ประเทศมาเลเซียได้จัดตั้งหน่วยงานซึ่งเรียกว่า ศูนย์ประสานงานการบังคับใช้กฎหมายทะเล (Maritime Enforcement Coordinating Center, MECC) ซึ่งมีภารกิจและการจัดตั้งหน่วยคล้ายกับหน่วยยามฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกา สำหรับภารกิจในการปฏิบัตินั้นมีทั้งในการปราบปรามการกระทำผิดในทะเล ตลอดจนเป็นหน่วยประสานงานและให้ความช่วยเหลือและประสบภัยทางทะเล และรักษาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากมลพิษในทะเล ดังนั้นหากพิจารณาถึงการกระทำตามข้อ 19(2) ของอนุสัญญาฯ ซึ่งประเทศมาเลเซียได้ให้สัตยาบันแล้ว จะเห็นได้ว่ามีการบังคับใช้กฎหมายอย่างชัดเจนและอาชญากรรมที่กระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยนั้นบางความผิด เช่น ความผิดเกี่ยวกับความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรได้มีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญาของประเทศมาเลเซีย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

---

[11] การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง การแก้ไขปัญหาการปฏิบัติหน้าที่และรักษากฎหมายในทะเล. สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง กองทัพเรือ 20-21 สิงหาคม 2541. หน้า 121

และพระราชบัญญัติเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย[12] (Public Order (Preservation) Act หรือกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาพิจารณาถึงแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายอาญาในทะเลอาณาเขตของประเทศต่าง แล้วจะเห็นได้ว่าการบังคับใช้กฎหมายของหน่วยยามฝั่ง (Coast Guard) ของประเทศสหรัฐอเมริกา น่าจะเป็นรูปธรรม กล่าวคือการกระทำความผิดตามข้อ 19(2) นั้นหน่วยยามฝั่ง (Coast Guard) มีอำนาจในการบังคับใช้กับการกระทำความผิดดังกล่าว นอกจากนั้นในความผิดเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยซึ่งกระทบกระเทือนต่อความมั่นคงของประเทศได้มีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญาของแต่ละประเทศ และพระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย หรือ พระราชบัญญัติที่ให้เจ้าพนักงานรักษาความสงบเรียบร้อย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

[12] International Law Book Services, Public Order (Preservation) Act, 1958 (Act 296)(AS AT 25th July 1988)

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

โดยปกติเขตอำนาจทางอาญาเหนือการกระทำผิดบนเรือจะตกแก่รัฐเจ้าของสัญชาติหรือรัฐเจ้าของธง (flag state) ของเรือนั้น ซึ่งเป็นไปตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐชายฝั่งไม่อาจใช้อำนาจทางกฎหมายอาญาเพื่อจับกุมบุคคลใด หรือสอบสวนการกระทำความผิดอาญาใดซึ่งได้กระทำขึ้นบนเรือต่างชาติในขณะที่เรือนั้นใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต แต่ถึงอย่างไรมีข้อยกเว้นที่ว่าถ้า “อาชญากรรมนั้นเป็นประเภทที่รบกวนความสงบเรียบร้อยของประเทศหรือความสงบเรียบร้อยของทะเลอาณาเขต” รัฐชายฝั่งจึงสามารถดำเนินการได้ ทั้งนี้สืบเนื่องมาจาก รัฐชายฝั่งมีอธิปไตยเหนือทะเลส่วนที่ติดต่อกับชายฝั่งที่เรียกว่าทะเลอาณาเขต และมีสิทธิทั้งหลายอันเนื่องมาจากอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตนั้น แต่รัฐชายฝั่งก็ไม่อาจใช้อำนาจอธิปไตยที่ตนมีอยู่เหนือทะเลอาณาเขตนี้ได้อย่างเคร่งครัดเด็ดขาดดังเช่นที่ใช้เหนืออาณาเขตที่เป็นพื้นดิน ทั้งนี้เพราะท้องทะเลเป็นเส้นทาง (means) สำคัญในการที่จะใช้เดินเรือติดต่อ ค้าขาย และไปมาระหว่างประเทศต่อประเทศมาเป็นเวลานานแล้ว และเพื่อเป็นที่ยอมรับหลักเรื่องเสรีภาพแห่งทะเล (Freedom of Seas) ที่ให้ทุกประเทศมีเสรีภาพโดยสมบูรณ์ในการเดินเรือในทะเลหลวงซึ่งถือว่าไม่เป็นของประเทศใด โดยปราศจากการขัดขวางจากประเทศหนึ่งประเทศใด

ฉะนั้น จึงเป็นที่ยอมรับกันว่าในการใช้อธิปไตยของรัฐเหนือทะเลอาณาเขตนี้รัฐจะต้องคำนึงถึงหลักเสรีภาพแห่งทะเล (Freedom of the Seas) และเสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of Navigation) ด้วย โดยจะต้องนำหลักเรื่องอธิปไตยของรัฐและหลักเรื่องเสรีภาพแห่งทะเลมาใช้แก่ทะเลอาณาเขตนี้เพื่อให้ผสมกลมกลืนกัน และไม่เป็นที่เดือดร้อนแก่ประชาคมโลก

ทั้งนี้หมายความว่ารัฐชายฝั่ง (Coastal States) ยังคงมีอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตอยู่แต่อธิปไตยของรัฐชายฝั่งอาจถูกจำกัดลงบ้างโดยจะต้องยอมให้เรือต่างประเทศแล่นผ่านทะเลส่วนนั้นได้เพื่อประโยชน์ในการเดินเรือ การขนส่ง การติดต่อสื่อสาร และการค้าระหว่างประเทศซึ่งเป็นสิ่งที่จะนำมาเพื่อความเจริญรุ่งเรืองและประโยชน์แก่ประเทศต่างๆ เป็นส่วนรวม แต่การผ่านของเรือต่างประเทศนี้จะต้องเป็นไปโดยสุจริต (Innocent passage) โดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่รัฐชายฝั่ง

กล่าวคือ หากเรือเอกชนเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขตไปโดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือเป็นปฏิปักษ์ ต่อความมั่นคง หรือความสงบเรียบร้อยของรัฐชายฝั่งแล้ว และการผ่านนั้นเป็นการผ่านโดยสุจริต รัฐชายฝั่งไม่สามารถใช้อำนาจอธิปไตยบังคับใช้กฎหมายอาญากับเรือดังกล่าวได้ เว้นแต่จะเป็นกรณีที่กฎหมายระหว่างประเทศให้สิทธิแก่รัฐชายฝั่งไว้ เช่น ตามอนุสัญญาฯ ค.ศ. 1982 ข้อ 27

ในกรณีการผ่านโดยไม่สุจริต (Non innocent passage) คือ มีการกระทำที่เป็นปฏิปักษ์ต่อความสงบเรียบร้อย ความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง รัฐชายฝั่งสามารถดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอาญากับการกระทำความผิดนั้นได้ แต่ความผิดที่รัฐชายฝั่งจะใช้อำนาจทางอาญากับเรือที่ผ่านโดยสุจริตมิใช่ว่าทุกความผิดเสมอไปและต้องตกอยู่ภายใต้เงื่อนไขของกฎหมายระเหว่างประเทศ ว่าด้วยกฎหมายทะเลและหลักเกณฑ์อื่นๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ ให้อำนาจกระทำได้

เมื่อวิเคราะห์ถึงการกระทำดังกล่าวตามข้อ 19(2) ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎมายทะเล ค.ศ. 1982 จะเห็นว่าการผ่านโดยไม่สุจริต ถือว่าซึ่งเป็นปฏิปักษ์ ต่อความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง ตามข้อ 27(1)b ของอนุสัญญาฯ ที่บัญญัติว่า “อาชญากรรมนั้นเป็นประเภทที่รบกวนความสงบสุขของประเทศหรือความสงบเรียบร้อยของทะเลอาณาเขต” จึงทำให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจดำเนินการทางอาญาเพื่อจับกุมบุคคลใด หรือสอบสวนการกระทำความผิดอาญาใดซึ่งได้กระทำขึ้นบนเรือต่างชาติในขณะที่เรือนั้นใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต

คำว่าการกระทำที่เป็นความสงบเรียบร้อยที่กล่าวถึงในข้อ 19(2) นั้น หมายถึงหลักกฎหมายที่ถือว่า ผลประโยชน์ของสังคมย่อมอยู่เหนือผลประโยชน์ของเอกชน เนื่องจากกรณี ข้อ 19(2) เป็นเรื่องเกี่ยวกับความมั่นคง ความสงบเรียบร้อยของประเทศ ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง การเมือง การปกครอง การบริหาร เศรษฐกิจและสังคม เป็นการกระทำที่กระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของประเทศ

จากการศึกษาทราบว่า บรรดากฎหมายของประเทศไทยที่สามารถนำมาบังคับใช้ต่อการกระทำผิดทางอาญาเหนือเรือเอกชนต่างชาติขณะผ่านโดยสุจริตนั้น ยังไม่มีกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์หรือมาตรการใด ที่จะแสดงให้เห็นว่าอาชญากรรมประเภทที่รบกวนความสงบสุขของรัฐชายฝั่ง หรือความสงบเรียบร้อยในทะเลอาณาเขตมีลักษณะอย่างไร จึงทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติของเจ้าพนักงานในการบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้นผู้เขียนจึงมี

ความเห็นว่า การใช้อำนาจทางอาญาของประเทศไทยเหนือเรือเอกชนต่างชาติที่ผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตควรให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการดังนี้

1. ยึดหลักปฏิบัติของประเทศอังกฤษ กล่าวคือ ไม่ว่าการกระทำผิดที่เกิดขึ้นเหนือเรือเอกชนต่างชาติขณะผ่านโดยสุจริตจะเป็นการกระทำผิดที่เป็นอาชญากรรมกระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยหรือไม่ก็ตาม ประเทศไทยในฐานะรัฐชายฝั่งย่อมมีเขตอำนาจศาลดำเนินคดีอาญากับการกระทำความผิดนั้น

2. ในส่วนของการกำหนดคำนิยาม ว่าการกระทำผิดอันเป็นการกระทำที่กระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของรัฐชายฝั่งและปัญหาความไม่แน่ใจในการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงาน ในส่วนนี้ประเทศไทยควรดำเนินการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องการบังคับใช้กฎหมายอาญากับการกระทำผิดที่เกิดขึ้นเหนือเรือเอกชนต่างชาติขณะผ่านโดยสุจริตไว้เป็นกฎหมายพิเศษ พร้อมทั้งกำหนดคำนิยามการกระทำที่กระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของรัฐชายฝั่งตลอดจนกระบวนการและขั้นตอนการปฏิบัติต่างๆ ตามแนวทางของกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาในส่วนที่เกี่ยวกับ การจับกุม การตรวจค้น การควบคุมตัว รวมทั้งเขตอำนาจศาลในการบังคับใช้กฎหมายกับการกระทำความผิดนั้น อันเป็นสิทธิทางกฎหมายของประเทศไทย ทั้งนี้ เพื่อที่จะให้เจ้าพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่มีแนวทางในการปฏิบัติและมีความมั่นใจในการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพื่อให้เป็นการตอบสนองเจตนารมย์ของกฎหมายอาญาในการบังคับใช้และปราบปรามการกระทำผิดที่กระทบกระเทือนต่อความสงบเรียบร้อยของรัฐชายฝั่ง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กมล สนธิเกษตริน. อธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทะเลอาณาเขต. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2505.

กร นามฏะคุ. “สื่อมวลชนกับความมั่นคงของประเทศ”. นิเทศสาร 5, 4 (ก.พ. 20) : 34.

กรันต์ ธนูเทพ. กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2529.

การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง การแก้ไขปัญหาการปฏิบัติหน้าที่และรักษากฎหมายในทะเล. สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง กองทัพเรือ 20-21 สิงหาคม 2541.

โกเมน ภัทรภิรมย์. “กฎหมายอาญามีข้อจำกัดที่เกี่ยวกับพื้นที่ที่ใช้บังคับ”. อัยการ 14 ฉบับที่163 (ก.ย. 2534) : 19.

จตุพร วงษ์ทองสรรค์. คำบรรยายกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2534.

จาตุรนต์ ถิระวัฒน์. อาณาเขตทางทะเลของประเทศไทย ปัญหากฎหมายในทางปฏิบัติ ในส่วนที่เกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านและประชาคมระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2541.

จิตติ ติงศภัทิย์. กฎหมายอาญา ภาค 1. สำนักอบรมเนติบัณฑิตยสภา. กรุงเทพมหานคร : แสงจันทร์การพิมพ์, 2529.

จุตติ ธรรมมโนวานิช., พันตำรวจตรี. การค้น. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.

จุมพต สายสุนทร. กฎหมายระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เดือนตุลา, 2539.

จุมพต สายสุนทร. คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศ ว่าด้วยเขตอำนาจของรัฐ และความคุ้มกันจากเขตอำนาจของรัฐ. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2538.

จุมพต สายสุนทร. ย่อหลักกฎหมายทะเลระบบกฎหมายอาณาเขตอำนาจของรัฐ. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์นิติธรรม, 2534.

จุลสิงห์ วสันตสิงห์. “ขออนุมัติสอบสวนความผิดนอกราชอาณาจักร.” อัยการนิเทศ เล่ม 42 ฉ. 2 (2523) :10.

ชุมพร ปัจจุสานนท์. “Law Enforcement มิติที่ 3 ของกฎหมาย.” วารสารกฎหมายปกครอง เล่ม 9 ตอน1 (เมษายน 2533) :11.

เขาวเลิศ ประสพสันต์. อำนาจสอบสวนของเจ้าหน้าที่ทหารเรือไทย วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

ณรงค์ ใจหาญ. “หลักประกันสิทธิของประชาชนในคดีอาญาใหม่ : ปัจจุบันและทศวรรษหน้า.” บทบัณฑิตย์ 44 ตอน 2 (มิถุนายน 2540) 64-75.

ถนอม เจริญลาภ,นาวาตรี. อาณาเขตทางทะเลของประเทศไทย. เอกสารวิจัย(โรงเรียนเสนาธิการทหารเรือ), 2516.

ทวีเกียรติ มีนะกนิษฐ์. กฎหมายอาญาหลักและปัญหา. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2540.

ธิดา ชาลีจันทร์. กฎหมายทะเล. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2519.

นพพร โพธิรังสิยากร. “กฎหมายทะเล ตอนที่ 6.” ดุลพาห ปีที่ 35 เล่ม 6 (พ.ย.-ธ.ค. 2531) : 82 – 95.

นพพร โพธิรังสิยากร “กฎหมายระหว่างประเทศในศาลไทย : ข้อพิจารณาเกี่ยวกับเขตอำนาจศาล.” บทบัณฑิตย์ เล่ม 6 ตอน 1 (2533) : 75.

ประกอบ ประพันธ์เนติวุฒิ. กฎหมายระหว่างประเทศ แผนกคดีบุคคลและคดีอาญา. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2539.

ไผทชิต เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชยนาวี. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2539.

ภาสกร ชุณหอุไร. คู่มือนักศึกษากฎหมายระหว่างประเทศ แผนกคดีเมือง (ภาคสันติ). กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณการ, 2519.

ภาสกร ชุณหอุไร. “ปัญหาบางประการในกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีอาญา.” ว.นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปีที่ 20 ฉบับที่ 3 (ก.ย. 2533) : 117 – 132.

มธุรส ใหญ่ขยัน. เอกสารประจำภาค : เรื่อง การกระทำผิดกำหมายที่เกิดขึ้นในทะเล. กรุงเทพมหานคร : วิทยาลัยการทัพเรือ, 2540.

มัลลิกา พินิจจันทร์. กฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2542 .

ระเบียบตำรวจเกี่ยวกับคดี ลักษณะ 3 การจับกุม บทที่ 10 ข้อ 53.

ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 83 ตอนที่ 92 (18 ตุลาคม 2509)

ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 76 ตอนที่ 92 (29 กันยายน 2502)

ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 86 ตอนที่ 44 (20 พฤษภาคม 2512)

ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 87 ตอนที่ 52 (12 มิถุนายน 2513)

วิโรจน์ สัตถาวร. การค้นเรือพาณิชย์ในทะเลอาณาเขต. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

วิษณุ เครืองาม. รายงานผลการวิจัย การใช้กฎหมายระหว่างประเทศในระบบกฎหมายภายในของไทย. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2521.

ศิริวัฒน์ ธนะเพทย์, นาวาเอก. เอกสารประจำภาค เรื่อง กองทัพเรือ กับ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วย กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982. กรุงเทพมหานคร : วิทยาลัยการทัพเรือ, 2542.

ศริภา จำปาทอง, นาวาเอก. เอกสารประกอบการบรรยาย วิชา กฎหมายทะเล. กรุงเทพมหานคร : สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง, 2539.

สวัสดิ์ คงสิริ. กฎหมายระหว่างประเทศสำหรับนายทหารเรือ. จัดพิมพ์เพื่อเป็นอนุสรณ์ เนื่องในวารดีถี คล้ายวันเกิดครบรอบ 5 รอบ 22 กันยายน 2509. 2509. หน้า 127.

สัญชัย ศรีศักดา. การจับ ค้น ปล่อยชั่วคราว สิทธิผู้ต้องหา ตามรัฐธรรมนูญใหม่. กรุงเทพมหานคร: 2541.

สุข เปรุนาวิน. คำสอนชั้นปริญญาตรี เล่ม 1. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร : 2513.

สุจิตร์ ทรัพย์อดิเรก. เสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ : กรณีศึกษาของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.

สุธาบดี สัตตบุศย์. กฎหมายทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2529.

สุผานิต มั่นศุข. คำสอนชั้นปริญญาตรี กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีอาญา. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2523.

อนุมัติ ใจสมุทร. คำอธิบายประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา : ว่าด้วยหลักทั่วไปตลอดถึงการไต่สวนมูลฟ้อง มาตรา 1 ถึง มาตรา 171, พิมพ์ครั้งที่ 3 พระนคร : นิติบรรณการ, 2514.

อนุสัญญากรุงเจนีวา ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958.

อนุสัญญากรุงเจนีวา ว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958.

อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982.

อรุณ ภาณุพงษ์. อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเลกับมิติด้านการทหาร. เอกสารประกอบการประชุมทางวิชาการนายทหารเหล่าพระธรรมนูญกองทัพเรือครั้งที่9 อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วย กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 และ ปัญหาเกี่ยวกับที่ดินของทร. การดูแลรักษาและการใช้ประโยชน์ 17 มีนาคม 2538. กรุงเทพมหานคร : กองพระธรรมนูญ กรมสาร บรรณทหารเรือ., 2538.

อัณณพ ชูบำรุง. อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา. กรุงเทพฯ : ภาควิชารัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2532.

อารีย์ รุ่งพรทวีวัฒน์. การบังคับใช้กฎหมายอาญา โดยกระบวนการยุติธรรมในประเทศไทย วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2527.

อำนาจ วงศ์บัณฑิต. หลัก Freeddom of the sea ขัดกับหลัก Common Heritage of Mankine หรือไม่. วารสารนิติศาสตร์ ธรรมศาสตร์ ปีที่ 15 ฉบับที่ 1 (มีนาคม 2528) : หน้า 15.

อำนาจ อินทรศวร. การค้นยานพาหนะทางบก. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

เอกสารอ้างอิงของกองทัพเรือ หมายเลข 9101, คู่มือการปฏิบัติเกี่ยวกับกฎหมายให้อำนาจทหารเรือปฏิบัติการในทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 1 สิงหาคม 2542.

ภาษาต่างประเทศ

Butler, B.W. American Journal of International Law. Vol. 81 No.2 (April 1987) : pp. .

Churchill R.R. The Law of The Sea. Manchester University Press, 1983.

David Joseph Affard. Principle of Publuc International Law. 1st. ed., Oxford : Clarendon Press, 1987

Edwin H. Sutherland and Creassey. Principle of Criminology. New York, J.B. 1966.

Fenwick, Charles G. International Law Indian Edition. Applied Pacific Privated Ltd. Bombay, 3 Ed. c.1952

Harris,D.J. Cases and Material on International Law. Fifth Edition. London : Sweet& Maxwell, 1998

Ian Brownlie. Principle of Public International Law. 4th. ed., Oxford : Oxford University Press, 1992

Justin, Miller. Handbook of Criminal Law . West Publishing, 1934

O'Connell, D.P. The International Law of the Sea Vol.2. Clarendon Press : Oxford, 1984.

LaFave, Wayne R. Criminal Law. West publishing, 1986.

Ngantcha, Francis. The Right of Innocent Passage and the Evolution of the International Law of the sea. London : Pinter Pub., 1990.

Smith, A.T.H. Offences Against Public order. London : West Publishing Co., 1987

Schachte, William L. "International Straits and Navigational Freedoms" International law. New york : Martinus Nijhoff, 1962.

Thamarappallil Kochu Thommen. Legal Status of Government Merchant Ships in Ocean Development and International Law Vol. 24 No.2 (April - June 1993) : pp. 224

Timothy, Hillier. Lecture Note "Public International Law". Cavendish Pub. Ltd. 1994.
The Law of the Sea National Legislation on the Territorial Sea, the Right Innocent Passage and the Contiguos Zone. United Nation : New York, 1995.

Williams, sharon A. An Introduction to International chiefly as Interpreted Applied In Canada. Toronto Butterworth, 1979.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

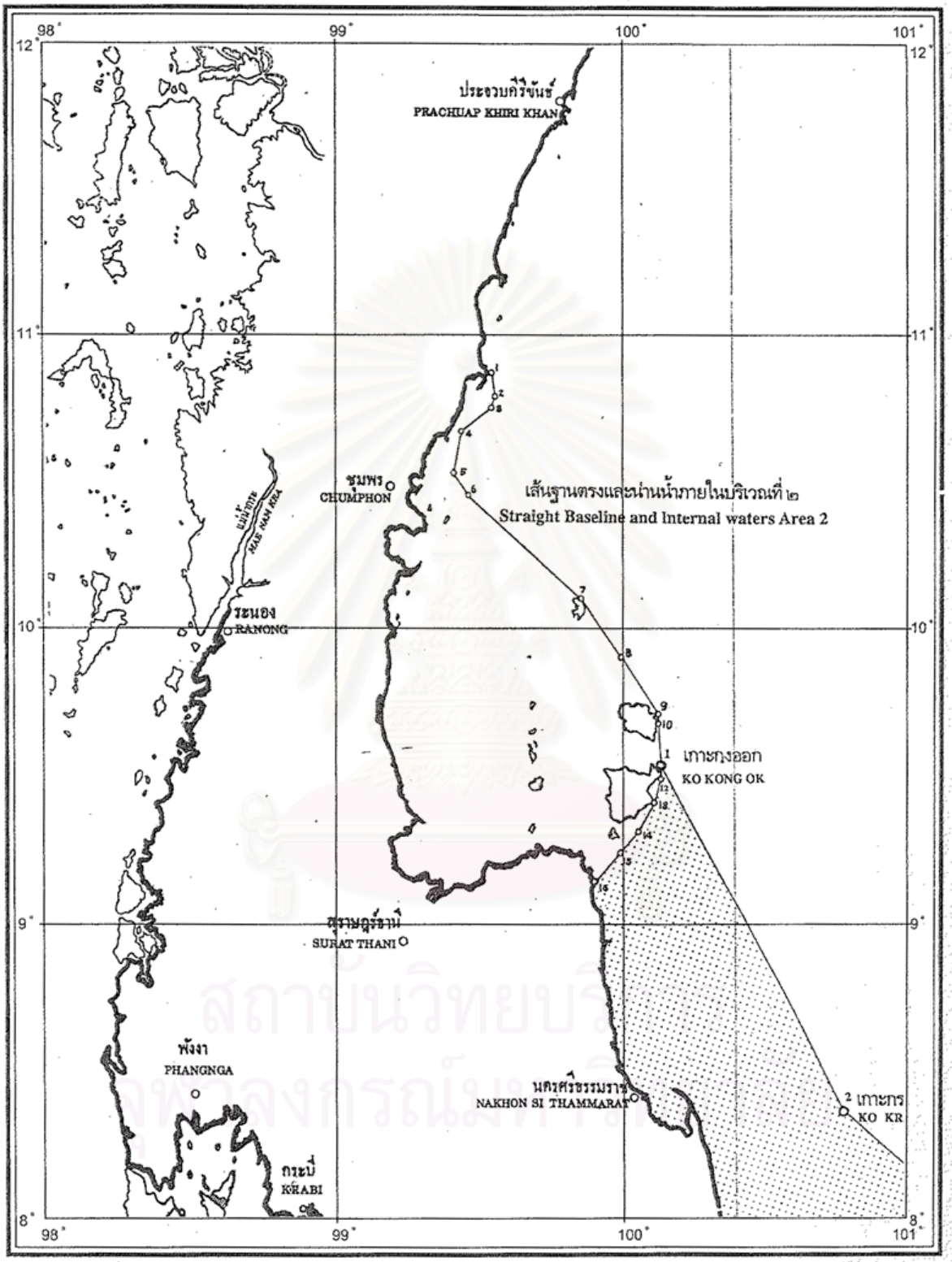
ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

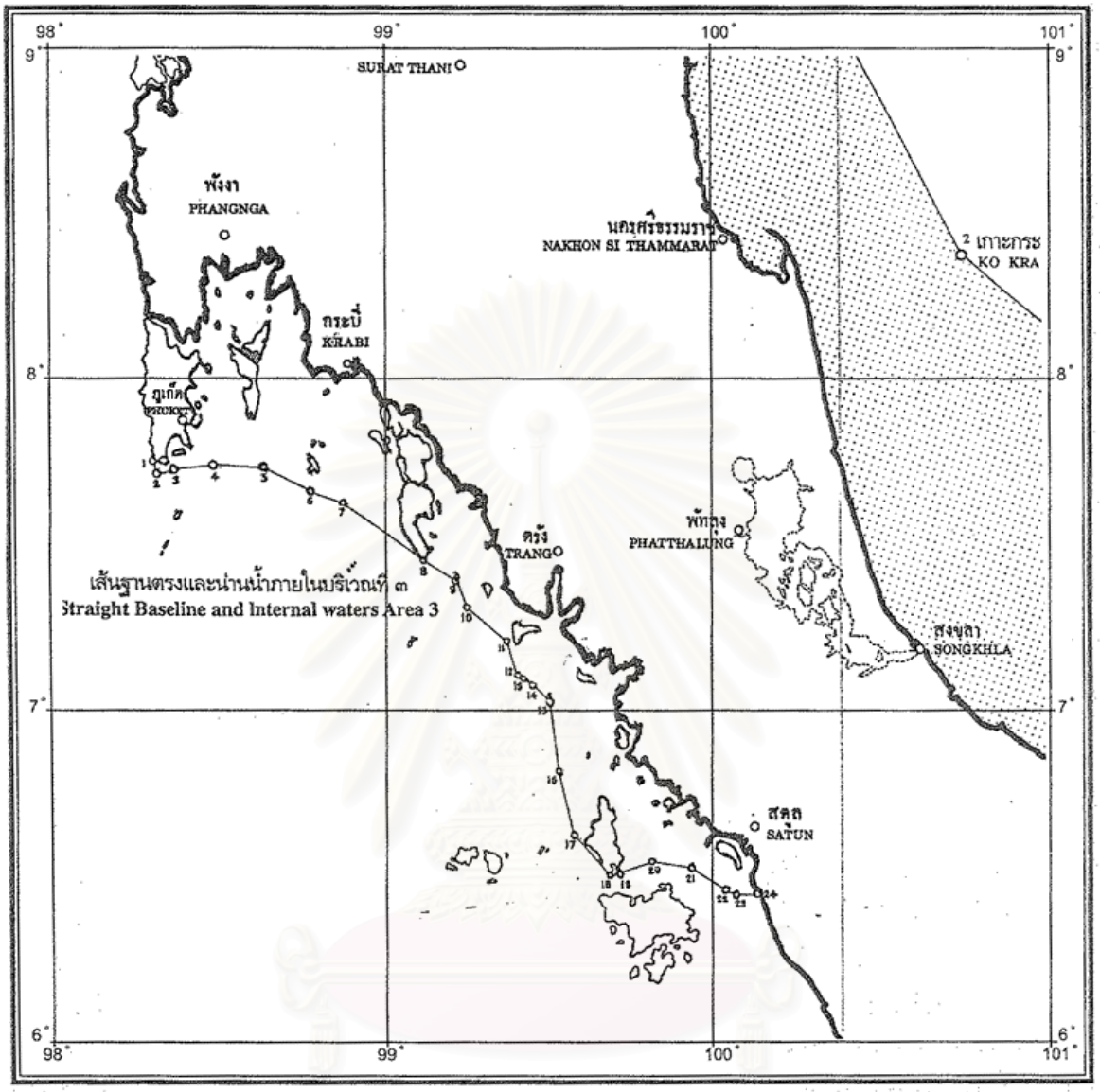
เอกสารประกอบหมายเลข 1

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เอกสารประกอบหมายเลข 2

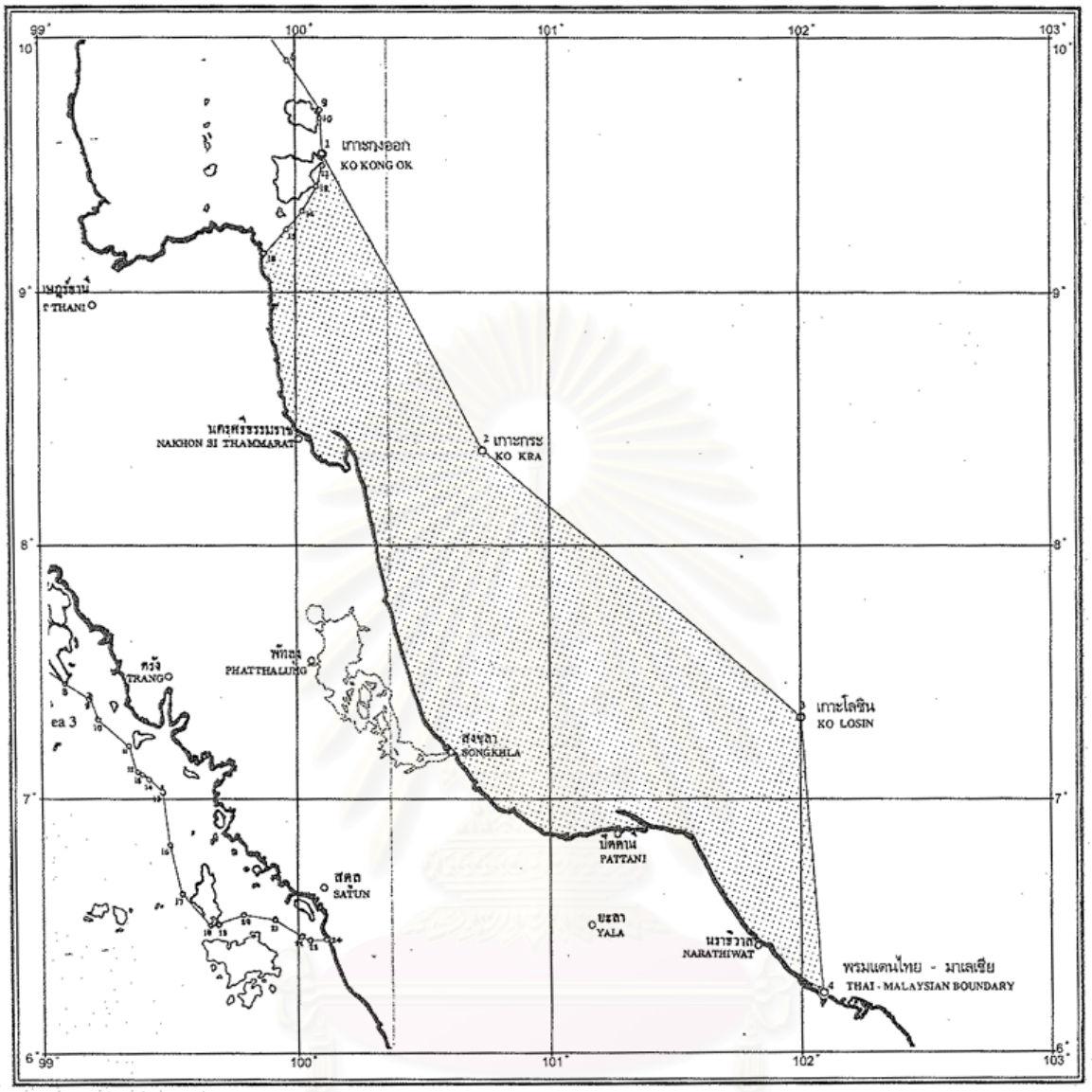


เอกสารประกอบหมายเลข 3



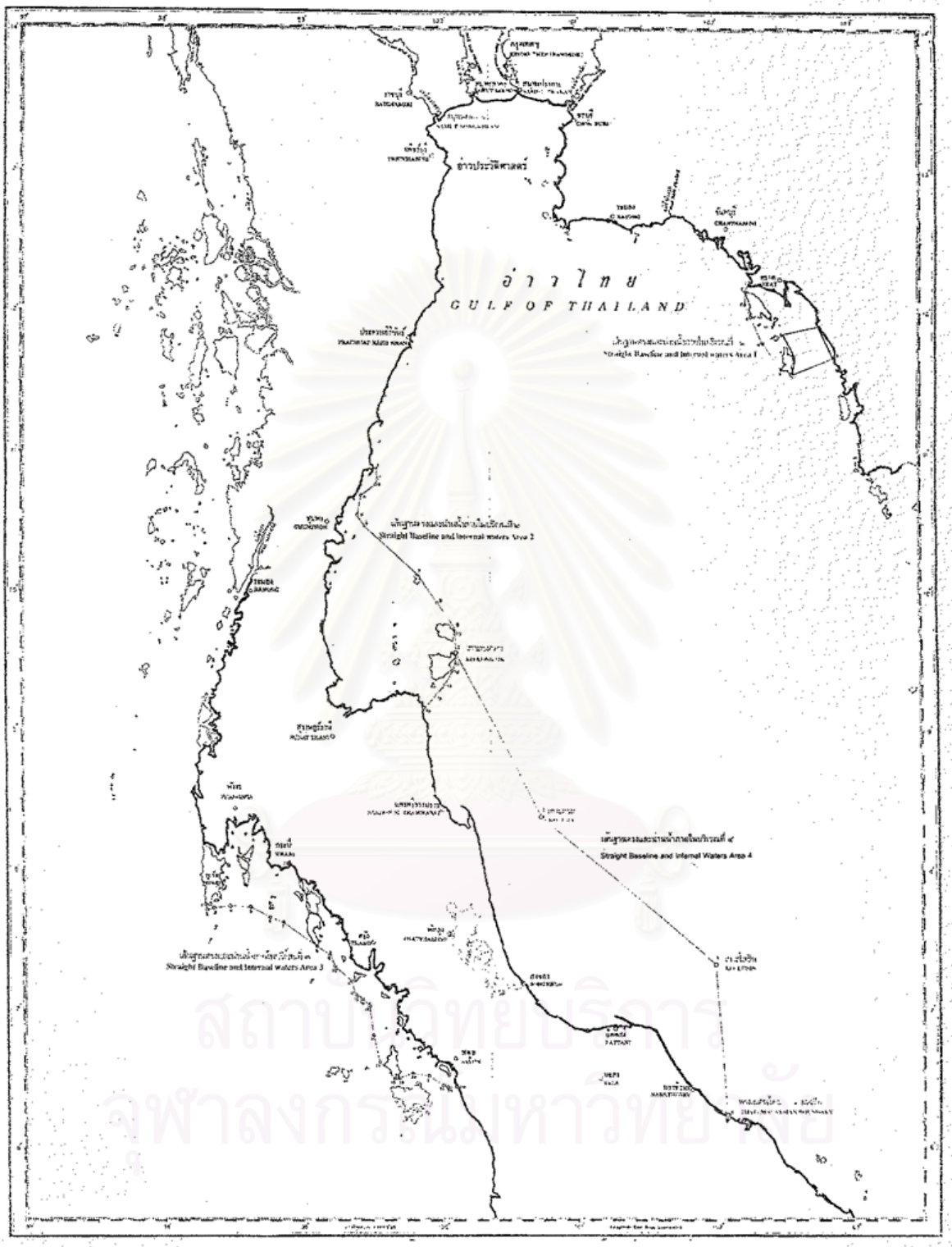
สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เอกสารประกอบหมายเลข 4



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เอกสารประกอบหมายเลข 5



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นาวาตรี ประเสริฐชัย ทัพหิกรณ์ เกิดวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2500 สำเร็จการศึกษาชั้นปริญญาตรีจากคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง ในปีการศึกษา 2530และเข้าศึกษาต่อในหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรมทางอาญา ที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อ พ.ศ. 2540 ปัจจุบันรับราชการอยู่ที่ กองพระธรรมนูญ กรมสารบรรณ กองทัพเรือ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย