

บทที่ 2

ทะเลอาณาเขต

แนวความคิดเกี่ยวกับกฎหมายทะเลอาณาเขต (territorial waters) มีประวัติความเป็นมาจากเหตุผลความจำเป็นทางประวัติศาสตร์ เนื่องจากแต่ละรัฐต้องการขยายอำนาจอธิปไตย (sovereignty) ของตนไปยังทะเลส่วนที่ต่อเนื่องจากพื้นดินชายฝั่งของตน จึงทำให้เกิดหลักกฎหมายระหว่างประเทศ ภายใต้การกำหนดคกฏเกณฑ์ระหว่างรัฐ (state) ขึ้น ดังนี้

การประชุมเพื่อประมวลกฎหมายระหว่างประเทศที่กรุงเฮก

The Hague Conference for the Codification of international Law of the sea, 1930 เป็นร่างประมวลกฎหมายระหว่างประเทศฉบับแรก ที่ว่าด้วยความพยายามในการทำความเข้าใจในการยกร่างฐานะความหมายของทะเลอาณาเขต (territorial waters) ในการประชุมสมัชชาใหญ่ สันติบาตชาติ (The Assembly of the League of Nations) ณ กรุงเฮก ประเทศเนเธอร์แลนด์ ตั้งแต่วันที่ 13 มีนาคม ค.ศ. 1930 ถึงวันที่ 12 เมษายน ค.ศ. 1930 โดยมีผู้เสนอให้ใช้ระยะทะเลอาณาเขต 3 ไมล์ทะเลเป็นระยะไกลที่สุด และรวมเขตต่อเนื่องอื่นที่ปวงไว้ในเขต 3 ไมล์ทะเลด้วย ซึ่งมีประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เบลเยียม จีน อียิปต์ เอสโทเนีย เยอรมัน กรีซ เนเธอร์แลนด์ และโปแลนด์ ถือหลักดังกล่าวนี้ และบางประเทศในกลุ่มนี้ยอมรับหลักการเรื่องเขตต่อเนื่อง (contiguous zone) โดยมีเงื่อนไข ทั้งนี้เนื่องจากผู้แทนจากประเทศอังกฤษ แคนาดา ออสเตรเลีย อาฟริกาใต้ อินเดีย สหรัฐอเมริกา บราซิล ญี่ปุ่น และสวีเดน ได้ปฏิเสธไม่เห็นด้วยกับข้อเสนอที่ให้ให้มีเขตต่อเนื่องขึ้น โดยเฉพาะประเทศอังกฤษมีความเห็นว่า “การกำหนดให้มีเขตต่อเนื่องเท่ากับเป็นการแบ่งทะเลเป็น 3 เขต คือ ทะเลอาณาเขต (territorial waters), เขตต่อเนื่อง (contiguous zone) และทะเลหลวง (high sea) ซึ่งน่าจะก่อให้เกิดความยุ่งยากในทางกฎหมาย และข่มเป็นการยากและเป็นอันตรายต่อการบังคับใช้กฎหมาย ทั้งก่อนการให้แก่อำนาจชายฝั่งเพิ่มมากขึ้น ในการที่จะต้องควบคุม ดูแล รักษา ความมั่นคงปลอดภัยของประเทศของตน เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามกฎหมายข้อบังคับ ที่ประเทศของตนได้กำหนดไว้ให้ได้ผลสมความมุ่งหมายในเรื่องต่าง ๆ อาทิ การศุลกากร การสุขาภิบาล การประชุมครั้งนี้จึงไม่บรรลุผลสำเร็จ เนื่องจากไม่สามารถตกลงกันได้ในเรื่องความกว้างของทะเลอาณาเขต สิทธิของรัฐที่จะพึงมีในการดำเนินมาตรการต่าง ๆ ในเขตต่อเนื่อง และสิทธิทั้งหลายที่รัฐจะพึงมีและใช้ได้

เหนือทะเลอาณาเขต แต่นับได้ว่าเป็น “เอกสารสำคัญในทางประวัติศาสตร์ของกฎหมายระหว่างประเทศที่ได้มีการรวบรวมข้อมูลที่ได้มาจากการตอบคำถามจากประเทศต่าง ๆ” เป็นหลักที่หมายอันหนึ่งของการดำเนินการร่างประมวลกฎหมายระหว่างประเทศ¹ จากการที่รัฐชายฝั่งบางรัฐอ้างว่าทะเลอาณาเขตของประเทศตนมีความกว้างเป็นร้อย ๆ ไมล์ ย่อมขัดต่อหลักเสรีภาพแห่งทะเล (freedom of the seas) เนื่องจากทะเลเป็นทางหลวงร่วมกันซึ่งเชื่อมประเทศและทวีปต่าง ๆ ฉะนั้น จึงควรให้รัฐทุกรัฐมีเสรีภาพที่จะใช้ได้ รัฐใดรัฐหนึ่งจะยึดเอาส่วนหนึ่งส่วนใดของทะเลเข้าไปในเขตอำนาจของตนไม่ได้² ซึ่งได้กลายเป็นหลักกฎหมายระหว่างประเทศ อันเป็นที่ยอมรับกันทั่วโลก แม้ว่าชาติมหาอำนาจ แต่มีนักกฎหมายและนักการเมืองที่มีชื่อเสียงของประเทศอังกฤษ ชื่อ จอห์น เซลเดน (John Selden) เขียนหนังสือเล่มหนึ่งชื่อว่า “ทะเลที่ถูกปิด” (Mare Clausum) ได้แย้งขึ้นในปี ค.ศ. 1635 โดยให้ความเห็นว่า ทะเลเป็นสิ่งที่อาจครอบครองและแบ่งสรรกันได้ และรัฐย่อมมีสิทธิที่ครอบครองบางส่วนของทะเล หากว่ามีกองกำลังทางเรือที่เข้มแข็งพอที่จะรักษาไว้ได้ ซึ่งเป็นหลักการที่ทำให้การเดินเรือได้รับความยุ่งยากมากขึ้น อันเป็นการขัดกับหลักการทั่วไป ในเรื่องหลักเสรีภาพแห่งทะเล

ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลง

องค์การสหประชาชาติได้จัดตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1945 องค์การสหประชาชาติให้ความสนใจ ในการกำหนดหลักกฎหมายระหว่างประเทศ เรื่องทะเลอาณาเขตให้เป็นที่แน่นอน จึงได้จัดตั้งคณะกรรมการกฎหมายระหว่างประเทศ (international law commission) พิจารณาและยกร่างกฎหมายว่าด้วยทะเลขึ้น

¹ กมล สนิทเกษตริณ, “อธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทะเลอาณาเขต” วิทยานิพนธ์ นิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต ภาควิชารัฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2505. หน้า 49.

² ฮูโก โกรติอุส (Hugo Grotius) รัฐบุรุษและนักกฎหมายชาวเนเธอร์แลนด์ เขียนบทความเรื่อง “Mare Liberum” แปลว่า “เสรีภาพในท้องทะเล” ในปี ค.ศ. 1609. เป็นบทความที่มีชื่อเสียง และเป็นที่ยอมรับของนักกฎหมายระหว่างประเทศถึงปัจจุบัน.

1. การประชุมกฎหมายทะเล ครั้งที่ 1 ของสหประชาชาติ (The United Nations Conference on the Law of the Sea I)

ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิสเซอร์แลนด์ นับว่าได้ผลเกือบบริบูรณ์ แม้ว่าจะตกลงกันไม่ได้ในเรื่องความกว้างของทะเลอาณาเขต โดยมีกลุ่มประเทศ 2 กลุ่มด้วยกัน ต่างเสนอหลักความกว้างของทะเลอาณาเขตแตกต่างกันออกไป ดังนี้ คือ กลุ่มประเทศฝ่ายตะวันออกซึ่งมีประเทศสหภาพโซเวียต เป็นผู้นำกลุ่ม ยืนยันว่าทะเลอาณาเขตประเทศของตนมีความกว้าง 12 ไมล์ มาตั้งแต่ดั้งเดิม กลุ่มประเทศฝ่ายตะวันตกซึ่งมีประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ แคนาดา รวมทั้งประเทศไทย ให้ถือว่าทะเลอาณาเขตของทุกประเทศมีความกว้าง 6 ไมล์ และสงวนสิทธิจับปลานอกเขตทะเลอาณาเขตได้อีก 6 ไมล์ แม้ว่าข้อเสนอของประเทศฝ่ายกลุ่มตะวันตกจะได้คะแนนเสียงข้างมาก แต่ไม่ถึงสองในสามของคะแนนเสียงทั้งหมด ข้อเสนอดังกล่าวจึงตกไป ซึ่งในการประชุมครั้งนี้ ที่ประชุมมิได้คำนึงถึงแต่เพียงในด้านกฎหมายเท่านั้น ยังคำนึงถึงด้านวิชาการ ชีววิทยา เศรษฐกิจและการเมืองด้วย ซึ่งที่ประชุมแยกผู้แทนทั้งหมดออกเป็นคณะกรรมการ 5 คณะด้วยกัน โดยคณะกรรมการคณะที่ 1 พิจารณาเรื่องทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง แต่เนื่องจากแต่ละประเทศต่างมีเหตุผลทางการเมือง เศรษฐกิจ ภูมิศาสตร์ ชีววิทยา หรือทางการทหารของตนโดยเฉพาะ ดังนั้น ปัญหาในเรื่องที่จะกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขต และเขตการประมงเป็นระยะเท่าใด ในที่ประชุมมีความเห็นแตกต่างกันเป็นอันมาก และไม่อาจตกลงกันได้ แต่อย่างไรก็ตามผลการประชุมครั้งนี้ นับว่าเป็นที่พอใจของทุกฝ่ายพอสมควร เพราะที่ประชุมสามารถทำความเข้าใจในเรื่องต่าง ๆ ได้ 72 ข้อ จากร่างกฎหมายทะเลที่คณะกรรมการกฎหมายระหว่างประเทศจัดทำขึ้นทั้งหมด 73 ข้อ ที่ประชุมได้แยกข้อตกลงทั้ง 72 ข้อ ออกเป็นอนุสัญญาธรรม 4 ฉบับ โดยมีอนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง (convention on the territorial sea and the contiguous zone) รวมอยู่ด้วย ซึ่งผู้แทนของประเทศต่าง ๆ ที่เข้าร่วมประชุมได้ลงนามในกรรมสารสุดท้ายเป็นหลักฐานว่าได้จัดทำอนุสัญญาทั้ง 4 ฉบับดังกล่าว และจะได้พิจารณาดำเนินการเข้าเป็นภาคีต่อไป ในการประชุมครั้งนี้ ที่ประชุมได้ลงมติเลือก พลตรี พระเจ้าวรวงศ์เธอกรมหมื่นนราธิปพงศ์ประพันธ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ ซึ่งเป็นหัวหน้าคณะผู้แทนประเทศไทย เป็นประธานที่ประชุม³

³ วศิน ชีรเวชญาณ, "การแบ่งอาณาเขตทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับประเทศใกล้เคียง" วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520. หน้า 35-36.

โดยที่คณะผู้แทนประเทศไทยได้ร่วมลงนามในอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเลทั้ง 4 ฉบับพร้อมกับประเทศอื่น แต่ยังมีได้ให้สัตยาบัน

จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2508 กระทรวงการต่างประเทศ ได้นำอนุสัญญาดังกล่าวมาพิจารณาในระดับคณะกรรมการ และอนุกรรมการหลายระดับ เพื่อให้คณะรัฐมนตรีลงมติอนุมัติให้หน่วยราชการที่เกี่ยวข้องดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ เพื่อให้สัตยาบันอนุสัญญาทั้ง 4 ฉบับ เนื่องจากเห็นว่า การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย และประเทศไทยพร้อมที่จะปฏิบัติตามอนุสัญญาดังกล่าวได้ คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อดำเนินการกำหนดเขตทางทะเลของประเทศไทยขึ้น และประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาทั้ง 4 ฉบับ เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2511 (ค.ศ. 1968)

1.1 ประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับเนื่องจากการประชุมเรื่องกฎหมายทะเล
ใน ส่วนที่ เกี่ยวกับความกว้างของทะเลอาณาเขต ปรากฏในวาระการประชุมคณะรัฐมนตรี ที่ได้ลงมติเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2501 รับร่างกฎหมายทะเลที่สหประชาชาติส่งให้ประเทศสมาชิกพิจารณาและทำข้อวิจารณ์ก่อนประชุม กรณีประเทศไทยมีความกว้างของทะเลอาณาเขต 6 ไมล์ จากฝั่ง ทำให้ได้พื้นที่ทะเลอาณาเขตเพิ่มขึ้นจากที่เคยถืออยู่เดิมอีก 3 ไมล์ ตลอดชายฝั่งซึ่งมีความยาวทั้งด้านอ่าวไทยและด้านมหาสมุทรอินเดีย นับได้ 2,000 ไมล์ รวมเป็นอาณาเขตที่ได้เพิ่มขึ้น 6,000 ตารางไมล์ และตามข้อตกลงประเทศไทยยังได้เขตต่อเนื่องไม่เกิน 12 ไมล์นับจากชายฝั่ง ทำให้มีสิทธิในการควบคุม การศุลกากร การภาษีอากร การตรวจคนเข้าเมือง และการสาธารณสุข นอกจากนี้หัวหน้าคณะผู้แทนของประเทศไทยยังได้แถลงต่อที่ประชุมเป็นการหยั่งเสียงว่า ประเทศไทยถือเอาอ่าวไทยตอนใน (รูปอักษร “ก”) เป็นอ่าวประวัติศาสตร์ (historic bay) คือเป็นน่านน้ำภายในของประเทศไทย อันไม่นับรวมอยู่ในความกว้างของทะเลอาณาเขต ซึ่งไม่มีผู้ใดคัดค้าน จึงเป็นที่คาดหมายได้ว่า เมื่อมีการประชุมเรื่องกฎหมายทะเลคราวหน้า ประเทศไทยคงได้สิทธิเหนืออ่าวนี้ ตามที่เราต้องการซึ่งจะเพิ่มพื้นที่ทะเลภายในของประเทศไทยได้อีกประมาณ 2,500 ตารางไมล์⁴

⁴ หลวงจ๊กปาศิตรีศีลวิสุทธิ์, ปาฐกถาเรื่องหน้าฉากและหลังฉากการประชุมระหว่างประเทศเรื่องกฎหมายทะเล, กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2501. อ้างใน กมล สนธิเกษตริน, อธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทะเลอาณาเขต, หน้า 56.

2. การประชุมกฎหมายทะเลครั้งที่ 2 ของสหประชาชาติ

สหประชาชาติจัดให้มีขึ้นในปี ค.ศ. 1960 ณ สำนักงานของสหประชาชาติยุโรปที่ นครเจนีวา มีผู้แทนรัฐต่าง ๆ เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 88 ประเทศ โดยมีผู้สังเกตการณ์จากองค์การต่าง ๆ เข้าร่วมด้วยจำนวนมาก และที่ประชุมได้ลงมติเลือก พลตรีพระเจ้าวรวงศ์เธอกรมหมื่นนราธิปพงศ์ประพันธ์ เป็นประธานที่ประชุมอีกครั้งหนึ่ง ในการประชุมครั้งนี้ได้มีการพิจารณาปัญหาเรื่องความกว้างของทะเลอาณาเขต และขอบเขตแห่งการประมง รวม 22 ครั้ง ซึ่งประเทศไทยยังคงถือหลักการเดิม คือ ให้ทะเลอาณาเขตมีระยะห่างจากฝั่ง 6 ไมล์ และต่อจากทะเลอาณาเขตออกไปอีก 6 ไมล์ เป็นเขตสงวนสิทธิในการประมงของรัฐชายฝั่ง ผลการประชุมไม่สามารถตกลงกันได้ เนื่องจากข้อเสนอมีคะแนนเสียงสนับสนุนไม่ถึงสองในสามของเสียงทั้งหมด อย่างไรก็ตามจากการประชุมเรื่องกฎหมายทะเลของสหประชาชาติทั้งสองครั้ง ส่อให้เห็นว่าประเทศทั้งหลายต่างมีแนวโน้มที่จะประกาศความกว้างของทะเลอาณาเขตเป็นระยะเกินกว่า 3 ไมล์ จากการที่ยึดถือกันมานั้นเป็นหลักการที่ล้าสมัยแล้ว ทั้งนี้เนื่องจากเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับผลประโยชน์ของรัฐ ซึ่งรัฐที่มีกำลังทางเรือ (maritime powers) พยายามคงไว้ 3 ไมล์จากฝั่ง โดยมีเหตุผลอ้างว่าทำให้การเดินเรือลำบาก เพราะไม่สามารถมองเห็นที่หมายบนฝั่ง ทำให้หาตำแหน่งของเรือยาก รัฐชายฝั่งจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการตรวจตรามากยิ่งขึ้น แต่ประเทศต่าง ๆ ก็พากันประกาศกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตออกไปเป็น 12 ไมล์ หรือกว่านั้น โดยบางประเทศยังประกาศเขตประมงจำเพาะ หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นระยะ 200 ไมล์ จากชายฝั่งเพิ่มเติมเข้าไปอีกด้วย

3. การประชุมกฎหมายทะเลครั้งที่ 3 ของสหประชาชาติ

เริ่มต้นประชุมตั้งแต่ปี ค.ศ. 1973 จากเหตุผลที่ประเทศสมาชิกสหประชาชาติบางประเทศติดค้างไม่ยอมชำระค่าบำรุงประจำปี ทำให้สหประชาชาติพบกับวิกฤติทางการเงินอย่างรุนแรง จึงมีการเสนอแนะให้มีการขุดค้นทรัพยากรในพื้นที่ท้องทะเลและมหาสมุทรที่อยู่นอกเขตอำนาจรัฐ ที่ประชุมเห็นชอบกับข้อเสนอแนะดังกล่าว และจากมติดังกล่าวนั้นกระตุ้นให้ชาติรัฐต่าง ๆ เกิดความสนใจในปัญหาอาณาเขตทางทะเลภายในอำนาจรัฐของตนมากยิ่งขึ้น รวมทั้งเกิดความต้องการที่จะมีกฎหมายทะเล ที่สามารถใช้เป็นแม่บทในการพิจารณาปัญหาเกี่ยวกับอาณาเขตทางทะเลที่มีความสมบูรณ์และเป็นที่ยอมรับของประเทศต่าง ๆ กว่าที่เป็นอยู่ในขณะนี้ และมีแนวโน้มที่เด่นชัดว่า จะมีการยอมรับให้มีการกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขต 12 ไมล์ จากเส้นฐาน (แนวน้ำลด) หรือเส้นฐานตรง ซึ่งเรื่องนี้ไม่มีข้อพิจารณาใด ๆ เกี่ยวกับการเสีย

ประโยชน์ของประเทศไทย เพราะประเทศไทยกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขต 12 ไมล์ ทะเลไว้แล้ว⁵ โดยประเทศไทยได้มีพระบรมราชโองการประกาศกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตของประเทศไทยเป็นระยะสิบสองไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นฐานที่ใช้สำหรับความกว้างของทะเลอาณาเขต โดยประกาศ ณ วันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2509⁶ และเป็นการเปิดโอกาสให้ประเทศที่มีความสามารถมากเท่านั้นที่จะใช้ประโยชน์ จึงควรเปลี่ยนหลักการเดิม โดยถือว่าทะเลส่วนที่มีได้อยู่ในเขตอำนาจของรัฐใดนั้น เป็นสมบัติร่วมกันของมวลมนุษยชาติ (common heritage to mankind) เพื่อประโยชน์ในการใช้สอยและแสวงหาประโยชน์ จากทรัพยากรธรรมชาติในทะเลในทางสันติ

3.1 การประชุมกฎหมายทะเลครั้งที่ 3 ของสหประชาชาติ สมัยที่ 2 ค.ศ. 1974 ที่กรุงคารากัส ประเทศเวเนซุเอล่า มีการแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นมา 3 คณะ เพื่อพิจารณาปัญหาต่าง ๆ โดยให้คณะกรรมการคณะที่ 2 มีหน้าที่พิจารณาเกี่ยวกับระบบกฎหมายและกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของกฎหมายทะเลในเรื่องสำคัญ อาทิ เรื่องการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต (innocent passage) การประชุมเป็นรูปแบบการจัดแนวทางใหญ่ ๆ ของแต่ละเรื่องไว้ (main trends) เพราะสภาพข้อกฎหมายเกี่ยวกับกฎหมายทะเล มีขอบเขตที่กว้างขวาง และเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ส่วนได้เสียเนกอนันต์ หลากหลายรูปแบบ

3.2 สมัยที่ 3 ที่นครเจนีวา ค.ศ. 1975 เป็นการประชุมเพื่อหาทางประนีประนอมเกี่ยวกับข้อเสนอของประเทศต่าง ๆ และยกร่างเป็นอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเลขึ้น เรียกว่า “informal single negotiating texts” สำหรับใช้เป็นมูลฐานในการเจรจาต่อรองในการประชุมคราวต่อไป โดยแบ่งเป็น 3 ภาค ในภาคที่ 2 เป็นเรื่องของคณะกรรมการ 2 ว่าด้วยเรื่องทะเลที่อยู่ในเขตอำนาจของรัฐ

⁵ ถนอม เจริญลาภ, “การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ครั้งที่ 3 สมัยที่ 4” ในอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ พลเรือตรีอนันต์ วิมลจิตต์, (กรุงเทพมหานคร, 2520), หน้า 50.

⁶ 83 ราชกิจจานุเบกษา 703 ตอนที่ 92 (18 ตุลาคม 2509) : 83.

3.3 สมัยที่สี่ ค.ศ. 1976 มีการแยกประชุมเป็น 3 คณะเช่นเดียวกับครั้งก่อน แล้วให้ประธานแต่ละคณะกรรมาธิการยกร่าง “Negotiating Texts” ขึ้นใหม่ โดยให้มีฐานะเป็น Formal Texts ขึ้นมา แต่ยังไม่ถือว่าเป็น Texts ที่ผูกมัดประเทศใด ๆ ในเรื่องใด ผลการประชุมในเรื่องระบอบกฎหมายในทะเลส่วนที่อยู่นอกเขตอำนาจรัฐ และในเรื่องการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต (innocent passage in the territorial sea) มีการเสนอให้มีการควบคุมรัฐชายฝั่งมากขึ้น แต่ประเทศกัมพูชาประกาศไม่ยอมรับ แม้แต่สิทธิการผ่านโดยสุจริตของเรือสินค้าและเรือประมงที่ผ่านทะเลอาณาเขตของตน โดยอ้างว่าไม่สามารถจะแยกออกหรือพิสูจน์ได้ว่าเรือลำใด จะกระทำการอันกระทบกระเทือน หรือคุกคามต่อความปลอดภัยและประโยชน์ของรัฐชายฝั่งหรือไม่ กัมพูชาถือว่าตนมีอำนาจอธิปไตยโดยเด็ดขาดเหนือทะเลอาณาเขต ซึ่งทำที่เช่นนี้มีอยู่เพียงประเทศเดียวในโลก เพราะว่าโดยหลักกฎหมายระหว่างประเทศ (jus gentium) แม้ว่ารัฐชายฝั่งมีอธิปไตยทั้งในน้ำ ใต้น้ำ ใต้ดิน และบนอากาศของทะเลอาณาเขตก็จริง แต่ต้องยอมรับสิทธิการผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติด้วย⁷ และมีข้อเสนอว่าพื้นที่องทะเลที่อยู่นอกทะเลอาณาเขต น่าจะเป็นสิทธิของสหประชาชาติ เพื่อมวลมนุษยชาติจะได้ประโยชน์ จึงทำให้มีแนวคิดที่ว่าเขตอำนาจรัฐอยู่ที่ไหน มีอำนาจเพียงใด ดังนั้น ในการประชุมนานาชาติในปี ค.ศ. 1982 จึงได้กำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขต ว่ารัฐทุกรัฐมีสิทธิที่จักกำหนดความกว้างทะเลอาณาเขตของตนได้ไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นฐานที่กำหนดขึ้นให้สอดคล้องกับอนุสัญญา⁸

⁷ วศิณ ชีรเวชญาณ, “การแบ่งอาณาเขตทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับประเทศ ใกล้เคียง” หน้า 47.

⁸ Article 3, “every state has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this convention”.

การกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขต จากเส้นฐาน (base line)

กรณีปกติ เส้นฐาน คือ เส้นที่ใช้วัดจุดน้ำลดต่ำสุดจากชายฝั่งแล้ววัดออกไปยังทะเล แต่ถ้าประเทศใดมีเกาะมากหรือมีชายฝั่งเว้าแหว่งมาก การกำหนดเส้นฐานจะเริ่มจากจุด specified points ต่อกันไปเรื่อย ๆ แล้วนำมากำหนดเป็นเส้นฐานวัดออกไปสู่ทะเล ในกฎหมายระหว่างประเทศมิได้กำหนดความยาวของเส้นฐาน แต่ให้อยู่ในกฎเกณฑ์ที่ว่าต้องอยู่ใกล้ชายฝั่งเป็นส่วนใหญ่

กรณีพื้นที่เป็นอ่าว ซึ่งเป็นทางออกสู่ทะเลและมีปากอ่าว 2 อ่าวด้วยกันอยู่ในประเทศเดียวกัน การกำหนดเส้นฐานให้วัดจากจุดน้ำลดต่ำที่สุดของชายฝั่ง 2 อ่าว

- อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ในเรื่องอธิปไตยของรัฐชายฝั่ง ให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขต โดยรวมถึงอำนาจอธิปไตยในห้วงอากาศเหนือทะเลอาณาเขต และพื้นดินท้องทะเลและดินใต้ผิวดินของทะเลอาณาเขต⁹ โดยเขตแดนของรัฐ (national frontier) อยู่ส่วนนอกสุดของแนวเขตทะเลอาณาเขต และจะมีเจ้าหน้าที่ชายฝั่ง (frontier guard) ดูแล กฎการเดินเรือภายใน เพื่อป้องกันเรือต่างชาติที่บุกรุกเข้าไปในทะเลอาณาเขต ซึ่งการบุกรุก เช่นว่านี้ รัฐสามารถใช้กำลังติดอาวุธจัดการกับผู้บุกรุกได้¹⁰ แม้ว่ารัฐชายฝั่งจะมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตก็จริง แต่สถานะทางกฎหมายเหนือทะเลอาณาเขตในส่วนนี้ต้องอยู่ภายใต้สถานะทางกฎหมายของกฎหมายระหว่างประเทศด้วย จากแนวความคิดที่ถูกกำหนดขึ้นโดยข้อเท็จจริงทางประวัติศาสตร์ที่ว่า ทะเลอาณาเขตนั้นต้องใช้เพื่อการเดินเรือร่วมกัน กฎข้อบังคับการเดินเรือต่างชาติในส่วนนี้ ต้องเป็นไปตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศด้วย ทั้งนี้ รัฐชายฝั่งต้องถือหลักปฏิบัติในเรื่องการผ่านโดยสุจริต (innocent passage) ภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ว่าด้วยกฎหมายทะเลด้วย

⁹ Article 2 “Legal Status of the territorial sea of the air space over the territorial sea and of its bed and subsoil”.

¹⁰ Nikolai Senko, *Guides to the Social Sciences*, trans. Dmitry Belyavsky (The Union of Soviet Socialist Republics : Progress Publishers 1988), p. 37.

ประเทศไทยประกาศความกว้างของทะเลอาณาเขต ขึ้นันอำนาจอธิปไตย ดังนี้

ในวันที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2501 ผู้แทนไทยได้ลงนามในอนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยกฎหมายทะเล รวม 4 ฉบับ แต่ที่เกี่ยวข้อง ณ ที่นี้มีอยู่ 2 ฉบับ คือ

- อนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขต และเขตต่อเนื่อง
- อนุสัญญาว่าด้วยไหล่ทวีป

ประเทศไทยมีอำนาจอธิปไตยในทะเลอาณาเขต แต่ไม่ทราบว่าทะเลอาณาเขตมีความกว้างเท่าใด และมีสิทธิอธิปไตยเหนือไหล่ทวีป และสามารถสำรวจและแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติของไหล่ทวีปได้ แต่ไม่ทราบว่าไหล่ทวีปของประเทศไทยมีขอบเขตเท่าใด

ต่อมา มีประกาศกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตใน พ.ศ. 2509 และกำหนดเขตไหล่ทวีปด้านอ่าวไทย ใน พ.ศ. 2516 ประเทศไทยทราบว่าในเขตต่อเนื่อง (ซึ่งขณะนั้นคือส่วนหนึ่งของทะเลหลวง) สามารถควบคุมเพื่อป้องกันและลงโทษการฝ่าฝืนข้อบังคับเกี่ยวกับการศุลกากร รัษฎากร การเข้าเมือง หรือการอนามัย ซึ่งอาจจะเกิดขึ้น หรือได้เกิดขึ้นภายในอาณาเขตของประเทศไทย แต่ประเทศไทยไม่ทราบว่าเขตต่อเนื่องนั้นอยู่ที่ใด โดยเฉพาะเมื่อประเทศไทยประกาศความกว้างของทะเลอาณาเขตออกไปแล้ว 12 ไมล์ทะเล และข้อ 24 วรรค 2 แห่งอนุสัญญาทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ระบุว่า “เขตต่อเนื่องมีอาจจะขยายเกินกว่า 12 ไมล์ทะเล นับจากเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต”

ด้วยเหตุที่ประเทศไทยยังไม่แน่ใจว่า สถานะทางกฎหมายจะมีขอบเขตครอบคลุมมากน้อยเพียงใด ณ บริเวณใดบ้าง ประกอบกับขณะนั้นก็เริ่มมีแนวคิดที่เกี่ยวกับสิทธิและอำนาจของรัฐในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ประเทศไทยจึงเลือกใช้วลีที่มีความหมายกว้างที่สุดเอาไว้ก่อน เพื่อให้ประเทศไทยสามารถทำอะไรก็ได้โดยไม่เสียเปรียบประเทศอื่น จึงใช้คำว่า “เขตอธิปไตยแห่งชาติ” และเป็นวลีที่เกิดขึ้นใหม่ในรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2534 โดยใช้คำว่า “เขตอำนาจแห่งรัฐ” โดยท่านอาจารย์ ดร. อรุณ ภาณุพงศ์ ซึ่งเป็นผู้มีส่วนสำคัญในการสร้างและใช้วลีทั้งสองในขณะนี้ (พ.ศ. 2537) และได้ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย อันมีลักษณะ

เป็นการทั่ว ๆ ไปแล้ว ใน พ.ศ. 2524... ในขณะนี้ประเทศไทยมีอำนาจอธิปไตยอย่างแน่นอนในน่านน้ำภายในและทะเลอาณาเขต (ยกเว้นกรณีการผ่านโดยสุจริต)¹¹

- ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีเรื่องอ่าวไทยตอนใน ยืนยันสถานภาพของอ่าวไทยตอนใน ให้ทราบทั่วกันว่า อ่าวไทยตอนในเหนือเส้นฐานจากจุดที่หนึ่ง ณ แหลมบ้านช่อง แสมสาร ละติจูด 12 องศา 35 ลิปดา 45 ฟลิปดา เหนือ ลองจิจูด 100 องศา 57 ลิปดา 45 ฟลิปดา ตะวันออก ตามเส้นขนานละติจูด ไปทางทิศตะวันตกถึงจุดที่สอง ณ ฝั่งทะเลตรงข้ามละติจูด 12 องศา 35 ลิปดา 45 ฟลิปดา เหนือ ลองจิจูด 99 องศา 57 ลิปดา 30 ฟลิปดา ตะวันออก เป็นอ่าวประวัติศาสตร์ และน่านน้ำเหนือเส้นฐานดังกล่าวเป็นน่านน้ำภายในของประเทศไทย โดยประเทศไทยได้ยึดถือเช่นนี้มาชั่วนานแล้ว ซึ่งประกาศ ณ วันที่ 22 กันยายน 2502¹²

- ประเทศไทยประกาศกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขต โดยมีพระบรมราชโองการ ให้ประกาศให้ทราบทั่วกันว่า ประเทศไทยได้ยึดถือตลอดมาว่า อำนาจอธิปไตยของประเทศไทย ขยายต่อออกไปจากอาณาเขตพื้นดินและน่านน้ำภายใน จนถึงแนวทะเลประชิดชายฝั่ง ซึ่งเรียกว่าทะเลอาณาเขต รวมตลอดถึงห้วงอากาศเหนือทะเลอาณาเขต พื้นที่ท้องทะเลและแผ่นดินใต้พื้นที่ท้องทะเลของทะเลอาณาเขต เห็นเป็นการสมควร กำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตชายฝั่ง ฉะนั้น จึงกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตของประเทศไทยเป็นระยะสิบสองไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นฐานที่ใช้สำหรับวัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ซึ่งประกาศ ณ วันที่ 6 ตุลาคม 2509¹³

¹¹ นพนิธิ สุริยะ, LECTURE NOTES 2 กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 2 (กรุงเทพมหานคร : บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2537), หน้า 161-164.

¹² 76 ราชกิจจานุเบกษา 1 ตอนที่ 91 (ฉบับพิเศษ) ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2502.

¹³ 83 ราชกิจจานุเบกษา 703 ตอนที่ 92 ลงวันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ. 2502.

- ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง เส้นฐานตรงและน่านน้ำภายในของประเทศไทย โดยคณะรัฐมนตรีเห็นสมควร ประกาศขึ้นชั้นสถานภาพเส้นฐานตรง และน่านน้ำภายในของประเทศไทย ให้ทราบทั่วกัน จำนวน 3 บริเวณ บริเวณที่ 1 ตั้งแต่แหลมลิงไปถึงหลัก เขตแดน ไทย-เขมร, บริเวณที่ 2 ตั้งแต่แหลมใหญ่ไปถึงแหลมหน้าถ้ำ และบริเวณที่ 3 ตั้งแต่เกาะภูเก็ตไปถึงพรมแดนไทย-มาเลเซีย โดยกำหนดรายละเอียดตำบลที่ภูมิศาสตร์ในแผนที่ท้ายประกาศ และน่านน้ำภายในเส้นฐานตรงดังกล่าว เป็นน่านน้ำภายในของประเทศไทย ซึ่งประเทศไทยได้ยึดถือเช่นนี้ตลอดมาชั่วกาลนานแล้ว¹⁴ ซึ่งประกาศ ณ วันที่ 11 มิถุนายน 2513

- ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง เส้นฐานตรงและน่านน้ำภายในของประเทศไทย บริเวณที่สี่ ตามที่ได้มีประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง เส้นฐานตรงและน่านน้ำภายในของประเทศไทย ลงวันที่ 11 มิถุนายน 2513 ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาฉบับพิเศษ เล่ม 87 ตอนที่ 52 ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2513 กำหนดให้มีเส้นฐานตรงและน่านน้ำภายใน 3 บริเวณนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศ อันเป็นที่ยอมรับนับถือกัน คณะรัฐมนตรีเห็นสมควรประกาศเส้นฐานตรงของประเทศไทย อีกบริเวณหนึ่งเป็นบริเวณที่สี่ ตั้งแต่เกาะกงออกไปถึงพรมแดนไทย-มาเลเซีย ให้น่านน้ำภายในเส้นฐานตรงดังกล่าว เป็นน่านน้ำภายในของประเทศไทย ดังปรากฏรายละเอียดตำบลที่ภูมิศาสตร์ในแผนที่ท้ายประกาศ ซึ่งประกาศ ณ วันที่ 17 สิงหาคม 2535

การผ่านโดยสุจริต (innocent passage)

การผ่านโดยสุจริต หมายถึง การเดินเรือของเรือต่างชาติที่ผ่านเข้าไปในทะเลอาณาเขตเพื่อวัตถุประสงค์ในการเดินเรือ หรือการเดินเรือที่ผ่านไปโดยไม่ได้เข้าไปในน่านน้ำภายใน (internal waters) หรือเพื่อเข้าไปในน่านน้ำภายใน หรือผ่านจากน่านน้ำภายในเพื่อผ่านเข้าสู่ทะเลหลวง (high seas) การเดินเรือดังกล่าวนี้ จะต้องไม่ถูกขัดขวางและต้องเป็นการผ่านเข้าไปทันที อย่างไรก็ตาม ก็อาจมีการหยุดหรือจอดทอดสมอตามปกติได้ โดยการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของการเดินเรือ หรือมีเหตุจำเป็น หรือกรณีตกอยู่ในอันตราย หรือมีเหตุจำเป็นเพื่อช่วยคน เรือ เครื่องบิน ที่ประสบอุบัติเหตุ หรืออยู่ในสภาวะอันตราย

¹⁴ 87 ราชกิจจานุเบกษา 4 ตอนที่ 52 (ฉบับพิเศษ) ลงวันที่ 12 มิถุนายน พ.ศ. 2513.

ในการเดินเรือโดยใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต เรือต่างชาติต้องเดินเรือของตน ในเส้นทาง การเดินเรือตามปกติ (usual sea lane) หรือตามเส้นทางที่รัฐชายฝั่งเป็นผู้กำหนดขึ้น หรือแนว ทางการเดินเรือ (maritime corridor) หรือแบบแผนการเดินเรือ ที่กำหนดขึ้นโดยรัฐชายฝั่ง และการเดินเรือที่สุจริตต้องไม่เป็นการทำลายความสงบสุข (peace) หรือขัดต่อความสงบ เรียบร้อย (good order) หรือละเมิดต่อความปลอดภัยของรัฐชายฝั่ง ในอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982¹⁵ กำหนดกฎเกณฑ์ในกรณีละเมิดอธิปไตยของรัฐชายฝั่ง ได้แก่ การข่มขู่ การใช้กำลังต่อผู้รัฐชายฝั่ง การปฏิบัติการทางทหาร การส่งกำลังทางทหาร การสืบ หาข่าว หรือการโฆษณาชวนเชื่อทำลายรัฐชายฝั่ง ซึ่งการกระทำดังกล่าวนี้อาจเป็นกรณีว่าด้วยการ ลงจอดของเครื่องบิน หรือโดยการขนถ่ายสินค้าของตนโดยละเมิดกฎเกณฑ์ของรัฐชายฝั่ง การทำ ให้เกิดมลพิษ หรือโดยการประมง วิจัย และค้นคว้า หรือโดยการส่งสัญญาณรบกวนระบบ โทรคมนาคมของรัฐชายฝั่ง ซึ่งการกระทำดังกล่าวนี้ ละเมิดทั้งความปลอดภัยและเศรษฐกิจของ รัฐชายฝั่ง ดังนั้น การห้ามการกระทำ จึงเป็นบรรทัดฐานที่ชอบด้วยกฎหมายของรัฐชายฝั่ง (international legal norm) เพื่อป้องกันการใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตที่ผิดกฎหมาย อันมีผล กระทบต่อสิทธิของรัฐชายฝั่ง ซึ่งในอนุสัญญาดังกล่าวนี้ได้กำหนดกฎเกณฑ์ว่าด้วยการกระทำใด เป็นการต้องห้ามในระหว่างใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต ซึ่งทำให้รัฐชายฝั่งมีสิทธิปฏิเสธสิทธิการ ผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติได้ โดยอ้างเหตุที่สุจริต คำสั่งที่ชอบด้วยกฎเกณฑ์การรักษาความ สงบเรียบร้อย หรือการรักษาความมั่นคง “peace, good order or security” ซึ่งภายใต้อนุสัญญานี้ รัฐชายฝั่งจะรบกวน หรือแทรกแซงการเดินเรือโดยการผ่านสุจริตมิได้ โดยมีหลักทั่วไปที่ถือ ปฏิบัติกันว่า รัฐชายฝั่งอาจออกคำสั่งให้เรือต่างชาติออกจากทะเลอาณาเขตได้ หากเรือต่างชาติ นั้นทำผิดกฎหมายของรัฐชายฝั่งที่บัญญัติไว้เกี่ยวกับการเดินเรือ และบทบัญญัตินั้นเกี่ยวกับความ ปลอดภัยของรัฐชายฝั่ง

¹⁵ Article 21 Laws and regulations of the Coastal State relating to innocent passage...

ประเทศสหภาพโซเวียตออกกฎหมายภายใน เกี่ยวกับการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของตน ให้มีผลตามอนุสัญญา ค.ศ. 1982 ว่าด้วยกฎหมายทะเล โดยยึดถือหลักปฏิบัติทั่วไปเป็นบรรทัดฐาน (legal norm) เกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของรัฐชายฝั่ง และเรือต่างชาติต้องปฏิบัติตามอย่างเต็มที่ ถ้าต้องการที่จะใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต โดยเฉพาะเรือต่างชาติที่ต้องห้ามในการกระทำใด ๆ ตามที่อนุสัญญา ค.ศ. 1982 ว่าด้วยกฎหมายทะเลได้กำหนดกฎเกณฑ์ การเดินเรือ โดยการใชสิทธิการผ่านโดยสุจริตตามกฎหมายของประเทศสหภาพโซเวียตใน (the USSR Council of Ministers on April 28, 1983) อาทิ เรือต่างชาติที่เดินผ่านทะเลอาณาเขตของประเทศสหภาพโซเวียต โดยใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต โดยไม่ผ่านทะเลภายในนั้น อนุญาตให้เดินเรือได้เฉพาะเส้นทางเดินเรือ (sea lanes) ตามที่ระบุให้เป็นเส้นทางสัญจรของเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศเท่านั้น เส้นทางเดินเรือเหล่านี้ให้มีการเดินเรือได้ 2 ช่องทาง ดังเช่น ในทะเลบอลติกและในทะเลญี่ปุ่น และ 1 ช่องทางในทะเลญี่ปุ่น

การเดินเรือโดยใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตของเรือพาณิชย์ต่างชาติ เข้าไปในทะเลอาณาเขตของประเทศสหภาพโซเวียต เรือเหล่านั้นจะต้องเดินทางอยู่ในเส้นทางเดินเรือ และจอดที่ท่าเรือที่ได้มีการตกลงและยินยอมให้ผ่านได้ โดยรัฐบาลประเทศสหภาพโซเวียต นอกจากนั้น การเดินเรือเข้าไปในทะเลภายใน และจอดที่ท่าเรือได้ ต้องเป็นท่าเรือที่อนุญาตให้เรือพาณิชย์ต่างชาติจอดเทียบท่าได้

สำหรับผู้โดยสารในเรือ ได้รับสิทธิการผ่านโดยสุจริตด้วย แต่ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญาของประเทศเจ้าของเรือ (the flag state)

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 วางหลักการดังกล่าวให้ใช้บังคับกับเรือพาณิชย์เท่านั้น มิให้นำไปใช้บังคับกับเรืออื่นที่มีไว้วัตถุประสงค์ในการค้าขาย

วัตถุประสงค์ของการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต เพื่อความปลอดภัยและใช้ประโยชน์ในทางด้านเศรษฐกิจ อันเป็นการป้องกันและคุ้มครองให้พ้นจากภัยอันตรายที่เกิดจากการเมืองและเศรษฐกิจ ซึ่งในแต่ละปีจะมีปริมาณการเดินเรือมากยิ่งขึ้น จึงต้องระวางเรื่องการเดินเรือโดยการผ่านสุจริตในทะเลอาณาเขต

1. ที่มาของหลักการผ่านโดยสุจริต

1.1 หลักการขออนุญาตผ่านจากรัฐที่มีอำนาจอธิปไตย (TRANSITUS INNOXIUM) แนวความคิดนี้เป็นที่ยอมรับกันในศตวรรษที่ 17 โดยมีหลักพื้นฐานว่าหลัก TRANSITUS INNOXIUM ต้องได้รับอนุญาตจากรัฐที่มีอำนาจอธิปไตยก่อน ซึ่งเป็นสิทธิในการเดินเรือผ่านที่เป็นไปตามข้อตกลงของประชาคมโลก แต่ถ้การขออนุญาตนั้นถูกปฏิเสธ โดยไม่มีเหตุผลแล้ว ก็อาจจำเป็นต้องเดินเรือผ่านได้ แต่ต้องเป็นการเดินเรือโดยสุจริต ในเส้นทางที่สั้นที่สุด สิทธิการผ่านนี้ เป็นที่ยอมรับกันมาตั้งแต่อาณาจักรโรมัน โดยแบ่งแยกการผ่านโดยสุจริตจากการใช้สิทธิดังกล่าวนี้ว่า เป็นการผ่านเพื่อผ่านผ่านไปหรือไม่ ดังเช่น การเดินเรือผ่านโดยการทำประมง หรือการเดินเรือผ่านเพื่อประโยชน์ในการเดินเรือทางทะเล เป็นการผ่านโดยสุจริตหรือไม่

1.2 หลักวิถีกระสุนปืนใหญ่ (THE CANNON-SHOT THEORY) ประัชญาของหลักการนี้มาจากหลักการที่ว่า สิทธิของเจ้าของเรือในการเดินเรือในทะเล มีไม่น้อยกว่าสิทธิในการเดินทางบนบก แต่ผู้ที่มีสิทธิครอบครองทะเลโดยชอบ สามารถห้ามมิให้ผู้อื่นเดินเรือเข้ามาในทะเลอาณาเขตของตนได้ หรือเข้ามาโดยไม่มีเงื่อนไขก็ได้ แม้การเดินเรือนั้นจะเข้ามาโดยไม่มีอาวุธ หรือไม่ก่อให้เกิดอันตรายใด ๆ ก็ตาม จากช่วงระยะเวลาที่มีการกำหนดขอบเขตของทะเลอาณาเขตโดยอาศัยระยะกระสุนปืนใหญ่บนฝั่ง (the range of cannon shot) ได้เป็นที่นิยมของรัฐต่าง ๆ สืบเนื่องมาจากหลัก “imperium terrae finitur ubi finitur armorum potestas คือ อำนาจปกครองดินแดนสิ้นสุดลง ณ ที่ซึ่งอำนาจทางทหารไปถึง” Vattel เป็นผู้ตั้งทฤษฎีดังกล่าว อำนาจของรัฐควรมีเหนือพื้นทะเลที่ติดต่อกับชายฝั่ง เพียงเท่าที่จำเป็นในการรักษาความมั่นคงของรัฐ และเท่าที่รัฐจะสามารถให้ความเคารพนับถือ ค่ออำนาจของรัฐเหนือทะเลส่วนนั้นได้ ซึ่งในศตวรรษที่ 18 อาณาจักรประเทศสเปนรุ่งเรืองมาก ยามชายฝั่งมีอำนาจป้องกัน ไม่ให้เรือต่างชาติเข้าไปใกล้ท่าเรือของสเปน และท่าเรือในประเทศจักรวรรดิของสเปน แต่หลักการดังกล่าวนี้ มีข้อโต้แย้งว่าเรือที่ผ่านไป โดยไม่มีการหยุดแวะพักระหว่างทาง มีสิทธิที่จะเดินผ่านโดยสุจริตได้

2. การใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในยุคนสมัยใหม่

ในยุคนสมัยนี้ การเดินเรือโดยใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต ต้องรักษาระยะทางการเดินเรือให้ห่างจากฝั่ง เว้นแต่จะจอดเรือ โดยมีหลักการว่า สิทธิของรัฐชายฝั่งจะไม่รบกวนการเดินเรือพาณิชย์ในทะเลอาณาเขต เพราะว่ารรัฐชายฝั่งมีเขตอำนาจ (jurisdiction) ควบคุมเรือดังกล่าว และอำนาจดังกล่าวนี้ มิใช่สิทธิในเรื่องตัวทรัพย์สินในทะเลอาณาเขต และรัฐชายฝั่งสามารถสร้างปืนใหญ่ที่มีระยะยิงไกลที่รุนแรงมากขึ้น ถ้าจะถือเอาระยะกระสุนตก เป็นเกณฑ์กำหนดขอบเขตของทะเลอาณาเขตของแต่ละประเทศจะกว้างยิ่งขึ้น จึงได้กำหนดหลักวัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ให้เป็นระยะที่แน่นอน และการใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต

3. การผ่านโดยสุจริตในระบบกฎหมายประเทศอังกฤษ

แนวคิดเกี่ยวกับการผ่านโดยสุจริต ได้รับการวิวัฒนาการขึ้นในศตวรรษที่ 19 โดยมีที่มาจากหลักกฎหมายในคำพิพากษาในระบบกฎหมาย (common law) ซึ่งสิทธิในการเดินเรือในทะเลอังกฤษ ได้เริ่มตั้งเป็นกฎเกณฑ์โดย Lord Stowell ผู้พิพากษาว่า การเดินเรือนอกอาณาเขตน่านน้ำของตนแตกต่างกับการเดินทัพบนบก ซึ่งกองทัพไม่สามารถเดินผ่านเขตแดนทางบกของประเทศอื่นได้ โดยมีได้รับความยินยอม แต่การเดินเรือโดยไม่ทำอันตรายใดในทะเลอาณาเขตบริเวณนั้น ไม่จำเป็นต้องได้รับอนุญาต เนื่องจากทะเลอาณาเขตเป็นทางสัญจรทั่วไปของเรือทุกชาติ “the common thoroughfare of nations”

ปัญหาเรื่องการผ่านโดยสุจริต เป็นคดีขึ้นสู่ศาลประเทศอังกฤษเป็นครั้งแรก ในคดี R.V. Keyn in 1876 โดยศาลวินิจฉัยว่า ศาลไม่มีเขตอำนาจที่จะพิจารณาคดีที่กัปตันเรือต่างชาติแล่นเรืออังกฤษ เข้าไปในทะเลอาณาเขตของประเทศอังกฤษ เพราะว่าแม้แต่กองทัพเรือของประเทศอังกฤษก็ไม่มีเขตอำนาจเหนือกัปตันเรือต่างชาติ จากข้อวินิจฉัยดังกล่าวเป็นการยืนยันว่าควรจำกัดพื้นที่ทะเลอาณาเขต เพื่อจะได้ทำการควบคุมการผ่านโดยสุจริต

ต่อมาในช่วงสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่ 1 มีการกล่าวถึงเสรีภาพในการผ่านเข้ามาหรือออกไปในทะเลอาณาเขต โดยสิทธิของเรือต่างชาติ ใน The Bracelona Convention of the regime of Navigable Waterways of International Concern ซึ่งได้วางหลักให้มีการเดินเรือโดยอิสระในช่องทางการเดินเรือ และเหตุจำเป็นในการเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขตได้

3.1 ประเทศอังกฤษประมวลหลักการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต (The Codifications) ไว้ ดังนี้

(a) The Institut de Droit International, 1984

จากผลการวินิจฉัยหลักการผ่านโดยสุจริต ในคดี R.V. Keyn, เป็นปัญหา ให้แก่รัฐชายฝั่งต้องการต่อเรือต่างชาติ ที่ใช้สิทธิในการเดินทางผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต เช่นเดียวกับการเดินเรือในทะเลหลวง แต่ได้สงวนอำนาจอธิปไตยให้แก่รัฐชายฝั่งได้ ในกรณีเกิด สงคราม และในกรณีที่มีการเดินเรือผ่านช่องแคบ

(b) The Codification, 1924-1930

รัฐชายฝั่งต้องอนุญาตให้มีการผ่านโดยสุจริตเข้าไปในขอบเขตน่านน้ำภายใน

(c) The Hague Codification Conference

ยืนยันหลักการใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต แต่กล่าวถึงอำนาจของรัฐชายฝั่ง

(d) The International Law Commission

กล่าวถึง การพิจารณาหลักการใหญ่ 2 ประการ คือ บทนิยามความหมาย การผ่านโดยสุจริต และสิทธิของรัฐชายฝั่งที่จะหยุดเรือไว้ได้ชั่วคราว ในกรณีที่รัฐชายฝั่งถูกข่มขู่ ในเรื่องความปลอดภัย และได้จัดแยกหลักการผ่านการเดินผ่านโดยสุจริตของเรือพาณิชย์ เรือราชการ ออกจากการเดินผ่านของเรือรบ

(e) The Geneva Convention

มีการแก้ไขบทนิยามความหมายการผ่านโดยสุจริต และอำนาจรัฐชายฝั่ง ป้องกันตนเองได้ ในกรณีที่มีการแทรกแซงในเรื่องความมั่นคง

(f) The Third Law of the Sea Conference

กำหนดหลักการในสาระสำคัญของกฎเกณฑ์การผ่านโดยสุจริต จะต้องเป็น การแสดงออกที่ชัดแจ้ง มีการกำหนดบทนิยามความหมาย “passage” และ “innocent” ใหม่ ดังนี้

Passage คือ รัฐชายฝั่งมีอำนาจที่จะจับไล่เรือต่างชาติที่ผ่านเข้ามาออกไปได้ ถ้าไม่ได้เข้ามาโดยสุจริต เช่น จอดลอยลำหรือทอดสมอ ไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ นอกจากการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินเรือ

Innocent คือ การไม่แทรกแซงหรือการกระทำอันฝ่าฝืนต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดี ความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง และกำหนดลักษณะการกระทำที่มีโทษโดยสุจริตไว้ 12 ลักษณะด้วยกัน และรัฐชายฝั่งจะเข้าไปรบกวนการเดินเรือโดยใช้สิทธิโดยสุจริตไม่ได้

ในข้อ 16 ของอนุสัญญาดังกล่าว กำหนดให้รัฐชายฝั่งออกกฎหมาย หรือข้อบังคับเกี่ยวกับการผ่านโดยสุจริต ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ การช่วยเหลือทางทะเล การติดตั้งอุปกรณ์เครื่องมือ เช่น สายเคเบิล และท่อส่งได้นำ การรักษาสงวนทรัพยากรที่มีชีวิตใต้ทะเล การค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์ และการสำรวจทางทะเล การป้องกันการละเมิดศุลกากร การเงิน การอพยพหลบหนีเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย การสาธารณสุข โดยมีจุดประสงค์ในการกำหนดกฎเกณฑ์ดังกล่าว เพื่อเป็นการป้องกันการลดปริมาณ และควบคุมมลพิษรวมถึงการประมงด้วย

4. ผลสรุปหลักการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต

การประชุมกฎหมายทะเลครั้งที่ 3 ของสหประชาชาติ มีแนวโน้มให้รัฐชายฝั่งสามารถควบคุมการเดินเรือในทะเลอาณาเขตได้ ดังนั้น การผ่านโดยสุจริตจะเป็นเรื่องของการมีสิทธิ แต่มีใช้การได้รับเอกสิทธิ์ มีการโต้แย้งกันในคณะกรรมการที่ประชุมฯ ที่เห็นว่าในประเด็นแนวคิดเดิม เรื่องเสรีภาพของการเดินเรือผ่าน และอำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่ง โดยมีการให้ความหมายในเรื่องการผ่าน ในประเด็นโดยสุจริต (innocent) หลายความหมายด้วยกัน ดังเช่น

- ต้องเป็นการกระทำที่ไม่เป็นการข่มขู่รัฐชายฝั่ง
- ต้องไม่เป็นผลให้รัฐชายฝั่งได้การกระทบกระเทือน
- ต้องไม่บรรทุกนำพาบุคคลหรือวัตถุสิ่งของที่เป็นอันตรายต่อรัฐชายฝั่ง
- รัฐชายฝั่งอาจใช้กำลังป้องกันได้ ถ้าการเดินเรื่อนั้นมีพิรุณแสดงให้เห็น แม้ว่ายังมีได้มีการกระทำแสดงออกให้ปรากฏอย่างชัดเจน

4.1 ในปัจจุบันมีการพิจารณาในเรื่องการผ่านโดยสุจริตหลายความหมายด้วยกัน ดังนี้

4.1.1 การผ่าน “passage” หมายถึง การเดินเรือผ่าน แต่ถ้าทำการ จอดเรือ หรือทอด สมอเรือมิใช่การผ่าน แต่ในความหมายเดียวกันของการผ่าน ให้หมายถึง การเคลื่อนที่ ไปโดยให้ครอบคลุมไปถึงการหยุดด้วยการทอดสมอด้วย

4.1.2 การผ่านจะไม่เป็นการผ่านโดยสุจริต ถ้ามีเจตนาที่จะเข้าไปในทะเลอาณาเขต เพื่อวัตถุประสงค์อื่นที่มีใช่เป็นการผ่าน โดยสุจริต

4.1.3 การผ่านจะไม่เป็นการผ่านโดยสุจริต ถ้าเพื่อการกระทำกิจกรรมอื่น ที่มีใช่การผ่าน

4.1.4 การกระทำที่มีใช่การผ่านโดยสุจริต เป็นการกระทำโดยเจตนา หรือ ละเว้นการกระทำโดยเจตนา อันเป็นการก่อให้เกิดอันตรายต่อรัฐชายฝั่ง อันเนื่องจากการขนถ่าย สินค้าหรือนำบุคคลขึ้นสู่ฝั่ง

ความแตกต่างของหลักกฎหมาย ในประเด็นการใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต ระหว่างทะเลอาณาเขตกับน่านน้ำภายใน มีว่า ถ้าเรื่อนั้นอยู่ในทะเลอาณาเขตโดยมิใช่สิทธิดังกล่าว ก็จะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ข้อบังคับ ดังเช่น การเดินเรือในน่านน้ำภายใน ดังนั้น ปัญหา มีว่าทำอะไรจึงจะล่วงรู้ถึงวัตถุประสงค์ของการเดินเรื่อนั้นว่า เป็นการสุจริต ในการยกร่าง อนุสัญญาฯ (1980) มิได้ให้หลักการแก่รัฐชายฝั่ง เพียงแต่ให้สันนิษฐานว่าเป็นการผ่านโดยสุจริต ถ้าการเดินเรื่อนั้นมีการกระทำอันเป็นพิรุณแล้ว ภาระการพิสูจน์ว่า มิใช่เป็นการผ่านโดยสุจริตเป็นภาระหน้าที่ของรัฐชายฝั่ง ที่จะต้องแสดงข้อเท็จจริงให้ปรากฏ แต่ถ้ามิได้มีการแสดงออกมาให้ปรากฏชัดแจ้ง ในระหว่างการเดินเรือว่ามีใช่การผ่านโดยสุจริตแล้ว ภาระการ พิสูจน์ว่าเป็นการผ่านโดยสุจริตหรือไม่ ให้กลับมาเป็นหน้าที่ของเรือพาณิชย์ ซึ่งการผ่านโดยสุจริตนั้น มิได้เกี่ยวข้องกับเฉพาะเรื่องความมั่นคงของรัฐชายฝั่งเท่านั้น แต่ยังเกี่ยวข้องกับสงบเรียบร้อย “peace and good order” ด้วย ทำให้เกิดหลักการ (petitio principil) ที่ว่าด้วยความสุจริต และขอบเขตแห่งอำนาจที่ต้องตรวจสอบ ซึ่งกันและกัน ด้วยเหตุผลดังกล่าวนี้ จึงเปิดโอกาสให้รัฐชายฝั่งทำการควบคุมเรือพาณิชย์ที่เดินผ่าน เพื่อทำการค้าที่อยู่นอกกฎเกณฑ์การ อนุญาต ภายใต้กฎหมายศุลกากร¹⁶ ของรัฐนั้น ๆ

¹⁶ O'CONNELL, D.P. The international Law of the Sea. Volume 1. OXFORD :
CLEARENDON PRESS, 1982.

5. ข้อพิจารณาหลักการผ่านโดยสุจริต (innocent passage) และการผ่านช่องแคบ (transit passage)

อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กล่าวถึงการผ่าน 2 วิธีด้วยกัน คือ การผ่านโดยสุจริต (innocent passage) และการผ่านช่องแคบ (transit passage) ในประเด็นการผ่านโดยสุจริต มีคำกล่าวไว้ว่า “ถ้ามีเจตนาทำร้ายแล้ว ก็จะไม่มีความสุจริต” ดังนั้นปัญหามีว่า จะรู้ได้อย่างไรว่ามีเจตนาเช่นนั้น การตรวจสอบเรื่องนี้กระทำได้จากกฎเกณฑ์ การเดินเรือท้องถิ่น และวิธีการของการใช้สิทธิดังกล่าว ซึ่งในอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1958 มิได้กล่าวถึง บทนิยามความหมายของการผ่านโดยสุจริต แต่กล่าวถึง ช่องแคบ 4 แห่ง ที่ต้องมีการผ่าน เพื่อประโยชน์ในการเดินเรือระหว่างประเทศ ซึ่งในข้อ 16(4) กล่าวถึงการเดินเรือผ่านช่องแคบว่า “ต้องไม่ทำการกักเรือต่างชาติที่เดินเรือผ่านโดยสุจริต เพื่อการเดินเรือระหว่างประเทศจากทะเลแห่งหนึ่งสู่ทะเลอีกแห่งหนึ่ง หรือต้องผ่านทะเลอาณาเขตของชาติอื่น” แต่ข้อนี้ยังมีได้กล่าวถึงเรือติดอาวุธ หรือการควบคุมการเดินเรือของประเทศที่เป็นเจ้าของช่องแคบ

ภายใต้อนุสัญญาสหประชาชาติ ค.ศ. 1982 ที่ได้มีรับรองการขยายอาณาเขตทางทะเลเป็นระยะ 12 ไมล์ทะเล ได้กล่าวถึงความแตกต่างของข้อพิจารณาของการผ่านโดยสุจริต และการผ่านช่องแคบ ซึ่งแนวความคิดของหลักการการผ่านช่องแคบ มีความหมายกว้างกว่า การผ่านโดยสุจริต

5.1 การพัฒนาแนวคิดการผ่านโดยสุจริตของประเทศสหภาพโซเวียต ตามอนุสัญญา ค.ศ. 1982 เมื่อวันที่ 28 เมษายน ค.ศ. 1983 ประเทศสหภาพโซเวียตได้ทำการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติภายใต้หลักเกณฑ์อนุสัญญา ค.ศ. 1982 ซึ่งประเทศสหภาพโซเวียต มีกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือชายฝั่งทะเล ประกาศใช้มาก่อน ตั้งแต่ 15 มิถุนายน 1924 โดยบัญญัติให้เรือพาณิชย์โซเวียตและเรือพาณิชย์ต่างชาติ มีสิทธิที่จะเดินเรือผ่านน่านน้ำสหภาพโซเวียต ภายในเส้นทางปลอดภัยโดยเฉพาะ

ประเทศสหภาพโซเวียต นำอนุสัญญาสหประชาชาติ ค.ศ. 1982 ในเรื่องการผ่านโดยสุจริต บัญญัติไว้ในกฎหมาย “the Law on the state Boundary of the USSR” ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 1983 โดยยึดหลักการผ่านโดยสุจริตตามอนุสัญญาสหประชาชาติ ค.ศ. 1982 แต่บัญญัติกฎเกณฑ์ เรือที่มีเชื้อเพลิงหรืออาหารต้องเชื่อฟังกฎข้อบังคับ ในเรื่องการสื่อสารวิทยุการเดินเรือ และประเพณีปฏิบัติ และข้อบังคับอื่น โดยไม่เข้ามาทำการประมง

หรือทำการค้าใด ๆ หรือทำการสำรวจวิจัย เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาล ทั้งนี้เพื่อรักษาภาพเศรษฐกิจ การป้องกันประเทศ และการควบคุมโรคติดต่อ

เรือต่างชาติที่ไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับดังกล่าว ประเทศสหภาพโซเวียต ถือว่าละเมิดอำนาจอธิปไตยของคน และต้องรับผิดชอบตามกฎหมายในประเทศ ภายในทะเลอาณาเขต เจ้าหน้าที่มีอำนาจตรวจสอบเอกสาร สินค้า และตรวจสอบการกระทำอื่นที่จำเป็น เมื่อเป็นการละเมิดกฎหมายภายในทะเลอาณาเขต ได้แก่ การออกหมายค้น กักขังผู้ต้องสงสัย มีอำนาจสอบสวน ทั้งสั่งให้เรือต่างชาติแสดงธงชาติ และสอบถามว่าเหตุใดจึงเข้าไปในน่านน้ำโซเวียต ให้เปลี่ยนเส้นทางเดินเรือออกจากรน่านน้ำ โดยมีอำนาจขับไล่เรืออื่น ๆ ออกไปจนถึงน่านน้ำของประเทศนั้น หรือประเทศที่ 3 โดยมีพื้นฐาน 2 ประการ คือ เรื่องระยะและพิธีการ (Spatial and functional)

1. จำแนกน่านน้ำ (spatial classification) ได้แก่ การจัดแบ่งระยะน่านน้ำ เป็น น่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต เขตเศรษฐกิจจำเพาะ เขตทะเลหลวง
2. พิธีการใช้ทะเล (functional) เพื่อการพาณิชย์ การขนส่ง การประมง หรือการทหาร

จากหลักการ 2 ประการ เป็นองค์ประกอบกำหนดสถานะทางกฎหมาย A.A. Pook นักกฎหมายกระทรวงการต่างประเทศของประเทศสหภาพโซเวียต ได้เสนอข้อเสนอพื้นฐาน 2 ประการ เกี่ยวกับเรือต่างชาติเข้าไปในทะเลอาณาเขตว่า

1. เพื่อเคารพอธิปไตยของรัฐชายฝั่ง รัฐชายฝั่งสามารถออกกฎหมายข้อบังคับ การให้สิทธิอนุญาตยินยอม หรือห้ามเรือต่างชาติเข้ามาในทะเลอาณาเขตได้ ในกรณีจำเป็น
2. การผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติ จะผ่านเข้าไปในทะเลอาณาเขต โดยไม่ต้องขออนุญาตหรือแจ้งให้ทราบก่อนนั้น เฉพาะกรณีที่มีการเดินเรือผ่านทะเลหลวง 2 แห่ง หรือทะเลเปิดไปสู่ทะเลเปิด ซึ่งจำเป็นต้องผ่านทะเลอาณาเขต¹⁷

¹⁷ W.E. Butler, "Innocent Passage and the 1982 Convention : The influence of Soviet" AMERICAN JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW 81 (April 1987) 331-343.

5.2 ข้อมูลการเดินทางเรือในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย โดยกล่าวถึงการจำแนกน่านน้ำและการเดินเรือในน่านน้ำทะเลอาณาเขตของประเทศไทย จากหนังสือนาร่อง น่านน้ำไทย ซึ่งรวบรวมข่าวสารที่จำเป็นแก่การเดินเรือ ได้รวบรวมข้อมูลจากเอกสารต่าง ๆ มาจัดพิมพ์เพื่อนักเดินเรือจะได้รับทราบข้อมูลการเดินทางเรือ ในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย ในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งมีดังนี้

- รายงานการสำรวจแผนที่ทะเลจากกองสำรวจแผนที่ กรมอุทกศาสตร์
- รายงานการสำรวจสมุทรศาสตร์ของกองสมุทรศาสตร์ กรมอุทกศาสตร์
- แผนที่เดินเรือไทยของกรมอุทกศาสตร์
- ทำเนียบไฟและทุ่นของกรมอุทกศาสตร์
- หนังสือมาตราน้ำ
- อักษรานุกรมภูมิศาสตร์ ฉบับราชบัณฑิตยสถาน
- พจนานุกรมภูมิศาสตร์ อังกฤษ-ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน
- บรรณสารดินฟ้าอากาศและสถิติของกรมอุตุนิยมวิทยา
- แผนที่ประเทศไทย ชุด L 7017 มาตรฐาน 1 : 50,000 กรมแผนที่ทหาร
- หนังสือทำเนียบไฟและทุ่นของการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2527
- ข้อมูลท่าเรือ แผนที่ทางเข้าแม่น้ำต่าง ๆ จากกรมเจ้าท่า

รวบรวมข้อมูลอาณาเขตทางทะเล แผนที่เดินเรือ-การประมง-การผลิตปิโตรเลียม-ระบบทุ่นเครื่องหมายช่วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย-กฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการเดินเรือในน่านน้ำไทย โดยได้กล่าวถึง

- อ่าวประวัติศาสตร์ที่ประเทศไทยได้ประกาศ ตามแนวนาน เส้นละติจูด 12 องศา 35 ลิปดา 45 ฟลิปดา เหนือ (แหลมบ้านช่องแสมสาร-เหนือหัวหิน)
- ทะเลอาณาเขต ความกว้างของทะเลอาณาเขต ตามประกาศของประเทศไทย 12 ไมล์ทะเล จากเส้นฐานปกติ คือแนวน้ำลด และเส้นฐานตรง¹⁸

¹⁸ นาร่องน่านน้ำไทย เล่ม 1 อ่าวไทย, (กรุงเทพมหานคร : กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ, 2536).

6. การผ่านของเรือพาณิชย์ในปัจจุบันมีการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ช่วยบอกพิกัดที่อยู่ของเรือด้วยระบบดาวเทียมบอกพิกัดตำแหน่ง Global Positioning System (GPS) ซึ่งมีความแม่นยำในการบอกพิกัด และใช้ได้ตลอด 24 ชั่วโมง และกำลังเป็นที่นิยมติดตั้งในเครื่องบิน เรือ รถถัง หรือแม้แต่ขบวนยานทั่วไป¹⁹ และอุปกรณ์ช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ อาทิ คอมพิวเตอร์ และเรดาร์

วิธีออกเรือและวิธีหาที่เรือ

วิธีออกเรือ (Taking departure) เมื่อเรือแล่นออกจากท่าผ่านพ้นร่องน้ำไปแล้วก็จะต้องพร้อมที่จะตั้งเข็มแล่นไปในทะเลเปิดได้ เป็นสิ่งสำคัญที่นักเดินเรือจะต้องหาที่เรือของตนไว้ให้ได้ก่อนที่วัตถุที่ใช้ในการเดินเรืออยู่บนบกจะลับสายตาไป เมื่อหาที่เรือครั้งสุดท้ายโดยใช้วัตถุบนบกได้แล้ว และได้แล่นเรือตามเข็มทิศไปยังที่หมายปลายทางเรียกว่า “วิธีออกเรือ” (taking departure) รายการที่ใช้ในการหาที่เรือขณะออกเรือ และเวลาที่เรือต้องจอดลงในปูมเรือ รายงานประจำวัน (Day's Work of Dead Reckoning) รายงานประจำวันนี้ เป็นวิธีหารายละเอียดต่าง ๆ ต่อไปเมื่อเวลาเที่ยงวัน โดยหาได้จากรายการเหล่านี้ เช่น ละติจูดและลองจิจูดของเที่ยงวันที่แล้วมาหรือของตำบลที่เรือเข็มเรือและระยะทางที่แล่นในระหว่างนั้น วารีเอชัน ดิวีเอชัน ลีเวย์ ลม แบริงก์ระยะทางที่วัด ทิศและความเร็วของกระแส น้ำ และที่เรือซึ่งได้จากการคำนวณ โดยดาราศาสตร์ซึ่งรายการต่าง ๆ เหล่านี้ได้จดลงไว้ในปูมเรือ

วิธีหาที่เรื่อนั้น หาได้โดยวิธีต่อไปนี้

1. แบริงก์เข็มไขว้ของวัตถุที่ใช้ในการเดินเรือสองแห่งหรือมากกว่าขึ้นไป เช่น ปรากฏการณ์ กระจงอม ทุ่นหรือวัตถุสำคัญบนฝั่งซึ่งมีปรากฏอยู่ในแผนที่แล้วขีดเส้นแบริงก์ที่ได้นี้ลงในแผนที่ จุดที่เส้นแบริงก์ตัดกันเป็นที่เรือที่ต้องการ

¹⁹“บอกพิกัดด้วยดาวเทียม (GPS) ค้นหาทุกตารางนิ้วได้จริงหรือ”, เดลินิวส์ (10 กรกฎาคม 2540) : หน้า 5.

2. แบริงก็บระยะทางของวัตถุที่ใช้ในการเดินเรือแห่งเดียว ในกรณีนี้ต้องใช้แบริงกลับ (Reversed bearing) ของวัตถุจากเรือเป็นเข็ม และหาระยะทางที่หาได้โดยกล้องวัดระยะทาง หรือโดยวิธีใดวิธีหนึ่งแล้วขีดลงในแผนที่ หรือทำโดยคำนวณก็จะได้ที่เรือขณะเมื่อวัดแบริง

3. โดยนำเรือแล่นผ่านเข้าไปใกล้ ๆ ทุ่น หรือเครื่องหมายทางเรือที่อยู่ในน้ำแห่งใดแห่งหนึ่ง เช่น เรือทุ่นไฟ ทุ่น ฯลฯ เป็นต้น วิธีที่สามนี้ไม่ควรใช้ในเมื่อเห็นวัตถุที่ใช้ในการเดินเรือ ซึ่งอยู่บนบกเพราะตำบลที่เรือ โดยใช้วัตถุบนบกเป็นวิธีที่แน่นอนกว่าใช้เครื่องหมายทางเรือที่อยู่ในน้ำ เพราะอาจเลื่อนลอยผิดที่ไปได้

ในทางปฏิบัติ ในสมัยปัจจุบันนี้นักเดินเรือเป็นส่วนมากทำรายงานประจำวันโดยการขีดลงในแผนที่ในบริเวณที่เรือแล่นอยู่ หรือขีดลงในแผ่นจดที่เรือ (plotting sheet) แผ่นจดที่เรือนี้เป็นแผนที่เดินเรือที่วางเปล่าแต่ได้ตีเส้นละติจูด และลองจิจูดไว้ตามวิธีขยายแบบเมอเคเตอร์ และมีวงเข็มจริงเขียนกำกับไว้หนึ่งวง การทำรายงานประจำวันโดยวิธีขีดลงในแผนที่หรือแผ่นจดที่เรือนี้มีข้อดีมากกว่า วิธีทำโดยคำนวณที่ได้กล่าวมาแล้วหลายประการ ข้อสำคัญก็คือว่าความผิดอันเกิดจากการคำนวณนั้นมีน้อยมาก และทำให้นักเดินเรือสามารถเห็นผลถูกผิดของงานที่ทำไป และทราบตำบลที่เรือซึ่งเกี่ยวข้องกับสิ่งอันตรายในการเดินเรือและวัตถุบนบก

เรือในสมัยปัจจุบันนี้ บางลำได้ติดเครื่องประดิษฐ์ไฟฟ้าสำหรับทำรายงานประจำวัน เครื่องประดิษฐ์นี้เหมาะสมควมมาก แต่ถึงกระนั้นก็ตาม นักเดินเรือก็มิได้ทิ้งวิธีคำนวณรายงานประจำวันแบบเก่าเสียได้ เพื่อจะได้ตรวจสอบความถูกต้อง

เครื่องประดิษฐ์นี้เรียกว่า “เครื่องจกรายงานประจำวัน” (Dead reckoning tracer) ในการใช้นั้นเอาเข็มเรือที่ได้จากเข็มทิศโยโร และอัตราเร็วที่ได้จากเครื่องวัดรอบเพลลาใบจักรไปตั้งร่วมกันในเครื่องประดิษฐ์ เพื่อขีดหาแนวทางเรือที่แล่นไปในแผนที่เดินเรือหรือแผ่นจดที่เรือ

นอกจากนี้แล้ว เครื่องนี้ยังมีหน้าปิดต่าง ๆ อีกหลายอัน คือ หน้าปิดบอกจำนวนไมล์ทั้งหมดที่แล่นไปได้ จำนวนไมล์ทั้งหมดที่แล่นไปทางเหนือและทางตะวันออก (ส่วนที่แล่นไปทางใต้และตะวันตกนั้นคิดหักกลับไปในตัว) ทิศหัวเรือโดยเข็มเรือละติจูดและลองจิจูดของเรือที่อยู่ในขณะนั้น²⁰

ดังนั้น ถ้ารัฐประกาศพื้นที่จังหวัดทางทะเลไปยังแนวเขตทะเลอาณาเขตครบถ้วน ดังเช่น ประกาศเขตพื้นที่จังหวัดทางทะเลไว้แล้วในอ่าวประวัติศาสตร์ ให้ทันกับวิวัฒนาการเทคโนโลยีขั้นสูง ที่เรือพาณิชย์มีไว้เพื่อใช้ประโยชน์ในการเดินเรือแล้ว จะเป็นการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชน โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะกำหนดกรอบ หรือขอบเขตการใช้อำนาจรัฐให้อยู่ในขอบเขตจำกัด มิให้ผู้ควบคุมเรือได้รับผลกระทบจากการใช้อำนาจของรัฐ แม้ในกรณีที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งยวด การใช้อำนาจของรัฐก็จะถูกจำกัดให้พอสมควรกับเหตุการณ์เป็นที่สุด โดยแต่ละฝ่ายต่างล่วงรู้ถึงสิทธิ หน้าที่ ซึ่งกันและกันในขณะที่ เวลานั้น จะต้องอยู่ในเขตพื้นที่ใดในการดำเนินคดี หรือในกรณีที่ถูกกล่าวหา

6.1 ตัวอย่างการแจ้งเหตุการณ์กระทำความผิดอาญาในทะเลอาณาเขต ปรากฏข้อเท็จจริงกรณีที่มีการกระทำความผิดทางอาญา โดยการบังคับขู่เข็ญให้ผู้ถูกข่มขืนใจ หรือผู้ถูกขู่เข็ญ กระทำการตามที่ถูกขู่เข็ญ ในเรือพาณิชย์ขณะที่อยู่ในทะเลภายในของราชอาณาจักรไทย โดยผู้ถูกขู่เข็ญแจ้งเหตุด้วยการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ ให้เจ้าพนักงานตำรวจที่มีใช้เจ้าพนักงานตำรวจท้องที่เกิดเหตุ แล้วเจ้าพนักงานที่รับแจ้งเหตุได้ประสานไปยังเจ้าพนักงานที่มีเขตพื้นที่รับผิดชอบให้เข้าทำการช่วยเหลือได้ทันทั่วทั้งที่ ตามที่รัฐได้ประกาศเขตพื้นที่อำนาจความรับผิดชอบของเจ้าพนักงานของรัฐไว้แล้ว และเจ้าพนักงานของรัฐ ทราบถึงขอบเขตความรับผิดชอบดังกล่าว จึงทำให้การให้ความคุ้มครองช่วยเหลือ เป็นไปหลักการของกระบวนการยุติธรรม ที่ให้เจ้าพนักงานในพื้นที่เกิดเหตุ ที่มีพยานหลักฐานปรากฏอยู่ในเขตพื้นที่ สามารถนำสืบพิสูจน์ความผิดได้อย่างรวดเร็ว สะดวก ต่อการพิจารณาคดีในชั้นศาล

²⁰ เจียม อัมระपाल. เดินเรือ (กรุงเทพมหานคร : กรมยุทธศึกษาทหารเรือ, 2519), หน้า 237-253.

เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2540 เวลา 23.00 น. เจ้าพนักงานตำรวจสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง ได้รับแจ้งเหตุจากหญิงสาวโดยใช้โทรศัพท์มือถือขอให้ไปทำการช่วยเหลือด่วน เนื่องจากตนและเพื่อนสาวอีก 4 คน ถูกล่อลวงมากักขังอยู่ในห้องบนชั้น 2 ของเรือสินค้าขนาดใหญ่ ชื่อเรือ “พะเยาวนาวิ” ซึ่งจอดเทียบท่าอยู่ที่เทียบเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โดยเรือจะออกเดินทางไปประเทศอื่นในเวลาเที่ยงคืน เจ้าพนักงานตำรวจที่รับแจ้ง ได้วิฑูรย์ประสานไปยังเจ้าพนักงานตำรวจสถานีตำรวจภูธรตำบลพิทยา และประสานต่อไปยังสถานีตำรวจภูธรอำเภอศรีราชา เนื่องจากเป็นผู้รับผิดชอบดูแลรักษาความสงบเรียบร้อยท่าเทียบเรือศรีราชาฮาร์เบอร์ ทราบอีกทอดหนึ่ง จากการดำเนินการเข้าทำการช่วยเหลือ ได้รับคำตอบยืนยันจากกัปตันเรือพะเยาวนาวิ ว่าในเรือไม่มีการกักขังผู้ใดทั้งสิ้น เจ้าพนักงานตำรวจจึงได้แสดงความบริสุทธิ์ใจเข้าทำการค้นบนห้องชั้น 2 ซึ่งเป็นห้องพักลูกเรือปรากฏพบเด็กสาววัยรุ่น จำนวน 4 คน เปิดเผยว่า พวกตนเป็นนักศึกษาระดับมัธยมต้น, ปลาย ได้รับการติดต่อจากชายคนหนึ่งที่อ้างต้องการหาทุนการศึกษา เก็บไว้เล่าเรียนจะบอกช่องทางให้ ซึ่งเป็นงานสบาย จึงหลงเชื่อ แล้วถูกนำมาลงเรือประมงขนาดเล็กนำไปส่งขึ้นเรือสินค้าขนาดใหญ่ที่จอดอยู่กลางทะเล โดยถูกบังคับให้ขายตัวบนเรือทะเลตั้งแต่วันที่ 12 พฤศจิกายน ให้บริการทางเพศแก่บรรดาลูกเรือทั้งคนไทย คนต่างประเทศ เกือบทั้งลำเรือ และได้ขึ้นมาบนเรือพะเยานาวิ เป็นลำที่ 9 และหาจังหวะที่นางอีดคนคุมผลอ อ่อนวอนขอโทรศัพท์มือถือจากลูกเรือที่เป็นคนไทย แจ้งให้เจ้าพนักงานตำรวจให้มาช่วยเหลือ ขณะที่เจ้าพนักงานตำรวจกำลังซักถามรายละเอียดก็มีเรือเล็ก ซึ่งเด็กสาววัยรุ่นทั้ง 4 คน ต่างกล่าวเป็นเสียงเดียวกันว่าเป็น “เรือแม่ล่าควน” แม่เล่าใจ โหดกับแมงดาจะมารับไปส่งเรือเดินทะเลลำอื่นเพื่อขายตัวต่อไป และไม่ให้หยุดทั้งที่ขายตัวติดต่อกันบนเรือมา 9 ลำแล้ว จึงนำตัวเด็กสาววัยรุ่น 4 คน ไปสอบสวนที่ตู่ยามตำรวจผาแดง ตำบลสุรศักดิ์ อำเภอศรีราชา ซึ่งเป็นเขตพื้นที่ที่ความผิดอาญาเกิดขึ้น²¹

²¹ กักขังกลางทะเล 4 นักศึกษาสาวบังคับแร่ขายตัว, ไทยรัฐ (22 พฤศจิกายน 2540) : 1.

เพื่อให้การดำเนินการทางกระบวนการอาญาเสร็จสิ้นยุติลงโดยเร็ว มิใช่อยู่ภายใต้อำนาจการใช้อำนาจโดยผลการของเจ้าพนักงาน ที่จะนำเรือพาณิชย์เดินทางไปยังจุดใด ๆ ตามที่พนักงานของรัฐใช้ดุลพินิจได้ โดยไม่มีขอบเขตแห่งอำนาจพื้นที่รับผิดชอบ เพื่อเป็นสถานะรองรับว่ารัฐชายฝั่งมีกฎหมายที่ชัดเจนให้เรือพาณิชย์อื่นได้ทราบว่า ขณะเดินทางผ่านโดยสุจริต อยู่ในตำแหน่งที่รัฐชายฝั่ง คือ ประเทศไทย ได้กำหนดพิกัดละติจูด ลองจิจูด พื้นที่จังหวัดทางทะเล เพื่อความสะดวก รวดเร็ว ในการติดต่อเพื่อประโยชน์ในการเดินเรือผ่านโดยสุจริต และเป็นประโยชน์ในการบังคับใช้กฎหมายป้องกันอาชญากรรมทางทะเล โดยรัฐชายฝั่งควรคำนึงถึงความยุติธรรม และเคารพสิทธิและเสรีภาพของบุคคลอีกด้วย

6.2 ในการประชุมกรรมาธิการป้องกันอาชญากรรมและความยุติธรรมทางอาญา สมัยที่ 2 ที่จัดขึ้นระหว่างวันที่ 13-23 เมษายน 2536 ณ ที่ทำการองค์การสหประชาชาติ กรุงเวียนนา ประเทศออสเตรีย ซึ่งประเทศไทยในฐานะผู้สังเกตการณ์ ได้รับทราบเรื่องมาตรฐานหลักปฏิบัติ แนวทางที่องค์การสหประชาชาติได้กำหนดขึ้น ในส่วนที่เกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรม และกระบวนการยุติธรรม โดยที่ประชุมสนับสนุนแนวปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมาย (code of conduct law enforcement of officials) ในความสำคัญในการเผยแพร่มาตรฐาน หลักปฏิบัติ และแนวทางการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ได้ทราบอย่างทั่วถึงกัน และส่งเสริมให้มีการนำมาใช้ปฏิบัติให้มากที่สุด²²

²² อนุชาติ คงมาลัย และ กิตติพงษ์ กิตยารักษ์, “รายงานการประชุมคณะกรรมการสหประชาชาติว่าด้วยการป้องกันอาชญากรรมและความยุติธรรมทางอาญา สมัยที่ 2”, วารสารอัยการ (สิงหาคม 2536) : หน้า 157-162.

ร่างกฎหมายการจัดตั้ง ยุบ และเปลี่ยนแปลงส่วนราชการระดับกรม ซึ่งอาจมีผลต่อการประกาศเขตจังหวัดทางทะเล

ตามความเห็นคณะกรรมการปฏิรูประบบราชการได้พิจารณาเห็นว่า เพื่อให้ระบบราชการซึ่งเป็นกลไกของรัฐ สามารถเปลี่ยนให้สอดคล้องกับกระแสเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และเทคโนโลยี ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วได้อย่างมีประสิทธิภาพ จากเดิมซึ่งกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของฝ่ายนิติบัญญัติ โดยการตราเป็นพระราชบัญญัติ มาเป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีโดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกา โดยยกบันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่..) พ.ศ. แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยระเบียบราชการแผ่นดิน ดังนี้...กำหนดให้มีการแบ่งท้องที่ออกเป็นเขต กระทำได้โดยทำเป็นประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี²³ โดยบัญญัติว่า กระทรวง ทบวง กรมใด มีเหตุพิเศษจะแบ่ง ท้องที่ออกเป็นเขต เพื่อให้มีหัวหน้าส่วนราชการประจำเขตแล้วแต่จะเรียกชื่อ เพื่อปฏิบัติงานทางวิชาการก็ได้²⁴ ซึ่งประเทศไทยยังมิได้แบ่งเขตจังหวัดทางทะเลให้ครบถ้วน ก็สามารถกระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว โดยประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีต่อไปได้ในภายภาคหน้า

การแบ่งพื้นที่ทางทะเลออกเป็นเขตจังหวัดทางทะเล ย่อมส่งผลกระทบต่อปฏิบัติหน้าที่ค้นเรือพาณิชย์ในทะเลอาณาเขต จากหลักกฎหมายที่บัญญัติให้ถือว่า เรือพาณิชย์เป็นที่รโหฐานดังกล่าวมาแล้ว เมื่อเจ้าพนักงานจะปฏิบัติการค้นได้ ต้องมีหมายค้น เว้นแต่ต้องด้วยข้อยกเว้นตามที่กฎหมายบัญญัติ ในพระราชบัญญัติเพิ่มเติมวิธีพิจารณาความอาญา ศก 120 มิได้บัญญัติคำว่า ที่รโหฐานไว้ แต่ได้มีบทบัญญัติในเรื่องการออกหมายค้น โดยใช้คำว่า “หมายค้นบ้านเรือน” ซึ่งเรือพาณิชย์มีความสามารถในการเดินทาง และลอยลำในทะเลอาณาเขต ดังนั้นหมายค้นเรือพาณิชย์ที่ออกโดยเจ้าพนักงานของรัฐ เพื่อต้องการให้เจ้าพนักงานอื่นทำการตรวจค้น

²³ มาตรา 34.

²⁴ คณะกรรมการปฏิรูประบบราชการ, “บันทึกความเห็น เรื่อง การจัดตั้ง ยุบ เปลี่ยนแปลงกระทรวง ทบวง กรม” มีนาคม 2539.

ตามธรรมนูญการปกครองแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 ได้แก่ ศาล²⁵ ซึ่งเป็นหน่วยงานกลาง (neutral and detached) ที่มีอำนาจตรวจสอบดุลพินิจก่อนที่จะมีการอนุญาตให้มีการค้น เว้นแต่เป็นกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วนที่ไม่สามารถขออนุญาตค้นได้ทัน จึงเข้าทำการค้นได้ตามที่กฎหมายบัญญัติ ซึ่งมาตรการในการตรวจสอบดุลพินิจดังกล่าวนี้ ในนานาอารยประเทศ จึงต้องมีการจำกัดอำนาจการค้นของเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย (law-enforcement officers) เนื่องจากการค้นมีผลกระทบต่อสิทธิเสรีภาพของประชาชน แต่ตราบไคที่รัฐยังมีได้ประกาศให้เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย ทราบถึงเขตพื้นที่อาณาเขตของตนในทะเลอาณาเขต การยึดถือเอากระบวนการออกหมายค้น เป็นหลักประกันสิทธิเสรีภาพแก่ผู้ควบคุมเรือพาณิชย์ในขณะที่อยู่ในทะเลอาณาเขตได้อย่างแท้จริง ย่อมเป็นอุปสรรคเนื่องจากปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาในเรื่องการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานของรัฐ ที่จะขออนุญาตค้นต่อศาลใด ๆ ก็ย่อมกระทำได้ เนื่องจากมิได้มีบทกฎหมายใดจำกัดขอบเขตอำนาจหน้าที่แต่ละศาลที่เหนือทะเลประชิดชายฝั่งศาลไว้ และในกรณีเดียวกันศาลก็ไม่มั่นใจในขอบเขตอำนาจของตนได้ด้วย ทั้งประชาชนในฐานะผู้ควบคุมเรือพาณิชย์ หรือฐานะอื่น ก็อยู่ในฐานะที่ไม่มีหลักประกันให้ยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ต่อรัฐได้

ไม่ว่ากรณีจะเป็นประการใดก็ตาม เราควรที่จะปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้เหมาะสมกับกาลเวลา และทันกับวิวัฒนาการในโลกนี้ เราควรที่จะพยายามใช้กระบวนการยุติธรรมทางอาญา ให้มีความสัมพันธ์กับเขตอำนาจหน้าที่เจ้าพนักงานของรัฐ เนื่องจากความยุติธรรมนั้น ย่อมอยู่เหนือคำสั่งของผู้มีอำนาจ และเสรีภาพพื้นฐานของบุคคล ย่อมอยู่เหนือการควบคุมใด ๆ ไม่ว่าจะเข้าไปโดยสังคม หรือรัฐ โดยถูกจำกัดด้วยดุลพินิจที่มีแนวทาง หรือแบบแผนกำหนดไว้ โดยหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบ เพื่อให้มีความรัดกุม รอบคอบ เป็นธรรมแก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง กับการดำเนินการค้นเรือพาณิชย์ในทะเลอาณาเขต ซึ่งประเทศไทยได้บัญญัติยกเลิกความหมายคำว่า “น่านน้ำไทย” ตามความในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525 โดยบัญญัติคำว่า “น่านน้ำไทย” ใหม่ ให้หมายความถึง บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้

²⁵ มาตรา 238.

อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักร และในกรณีตามมาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 199 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 204 และมาตรา 220 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 โดยให้หมายความรวมถึงน่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยด้วย²⁵ แต่ในทะเลอาณาเขตของรัฐ ประเทศไทยยังมีได้ประกาศตำบลที่ภูมิศาสตร์ ให้ทราบว่าจะจังหวัดชายทะเลอื่น นอกเหนือจากจังหวัดที่ประชิดอ่าวไทยตอนในดังที่ประกาศไว้แล้ว ให้แต่ละจังหวัดทราบเขตพื้นที่รับผิดชอบในอำนาจหน้าที่ ในฐานะเป็นเจ้าของพนักงานของรัฐ ซึ่งเป็นปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายในทะเลอาณาเขตอยู่ดั้งเดิม เนื่องจากปัญหาในทะเลอาณาเขตยังมีได้รับการแก้ไขจากรัฐ

²⁵ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2540 มาตรา 3.