

มาตรการควบคุมและดูแลความปลอดภัยบริเวณท่าเรือตามอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982¹

ธนัชภัค อาภาจร²

จากการศึกษามาตรการควบคุมและดูแลความปลอดภัยบริเวณท่าเรือตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 พบว่าปัญหาเกิดจากการขนส่งทางทะเล การขนส่งทางทะเลนั้นได้รับความนิยมเป็นอย่างมากเนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าการขนส่งด้านอื่น ๆ จึงต้องมีการจัดระเบียบหรือวางหลักการในทางปฏิบัติให้เป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่อป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นในภายหลัง ไม่ว่าจะเป็นปัญหาที่เกิดจากการเดินเรือผ่านเขตแดนทางทะเลของแต่ละประเทศ หรือการจัดการในเรื่องระเบียบการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ให้เป็นหน้าที่ของรัฐบาลผู้เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลและรับผิดชอบ

เมื่อกล่าวถึงการขนส่งทางทะเล โครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งที่แต่ละประเทศจะต้องจัดให้มีคือท่าเรือ เนื่องจากท่าเรือเป็นสถานที่ที่ใช้สำหรับเทียบเรือ เพื่อทำการขนถ่ายสินค้าหรือเป็นจุดพักเรือ โดยท่าเรือนั้นจะต้องอยู่บริเวณน่านน้ำภายในของรัฐหรืออยู่ถัดจากเส้นฐานเข้ามาทางชายฝั่ง ซึ่งบริเวณดังกล่าวจึงมีฐานะเช่นเดียวกับดินแดนของรัฐ รัฐบาลผู้เกี่ยวข้องมีอำนาจอธิปไตยเหนือบริเวณน่านน้ำภายในได้ ดังนั้น หากมีเรือต่างชาติจะแล่นเรือเข้ามาบริเวณน่านน้ำภายในของรัฐใดรัฐหนึ่ง เรือลำดังกล่าวต้องได้รับอนุญาตจากรัฐบาลผู้เกี่ยวข้องก่อนจึงสามารถแล่นเรือเข้ามาได้ เมื่อเรือได้เข้ามาจอดเทียบท่า รัฐบาลผู้เกี่ยวข้องจำเป็นต้องมีมาตรการเพื่อควบคุมและดูแลความปลอดภัยของเรือที่มาเทียบท่าในบริเวณท่าเรือ เนื่องจากการเปิดใช้ท่าเรือสำหรับขนถ่ายสินค้านั้นอาจก่อให้เกิดปัญหาที่กระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความมั่นคงของประเทศ เช่น ปัญหาการรั่วไหลของน้ำมันจากเรือ ปัญหาจากการที่ทิ้งของเสียจากเรือ ปัญหาการใช้อำนาจอธิปไตยระหว่างรัฐบาลผู้เกี่ยวข้องกับรัฐบาลของธงบริเวณท่าเรือ และปัญหาเกี่ยวกับการลักลอบขนสินค้าเถื่อน เป็นต้น ดังนั้นปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ทำให้หลายประเทศตระหนักถึงความสำคัญในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

นานาประเทศจึงได้ร่วมกันจัดทำอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (United Nation Convention on the Law of the Sea) ขึ้น ซึ่งได้วางหลักการในเรื่องการกำหนดสิทธิและหน้าที่ในการใช้ทะเล เช่น เขตต่อเนื่อง ทะเลหลวง ไหล่ทวีป ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาการด้านเทคโนโลยีที่ทันสมัยขึ้นจึงได้มีการแก้ไขอนุสัญญาฯ ให้มีความทันสมัยขึ้นจากเดิม โดยปรับปรุงครั้งล่าสุดเมื่อปี ค.ศ. 1982 โดยเปิดให้ลงนามวันที่ 10

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง มาตรการควบคุมและดูแลความปลอดภัยบริเวณท่าเรือตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์ ดร.มัลลิกา พินิจจันทร์ และคณะกรรมการสอบ คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สลิล สิริพิทุร และ รองศาสตราจารย์ณฐ สันตาสว่าง

²นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (ส่วนกลาง) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ธันวาคม 1982 เมื่อประเทศต่าง ๆ ให้สัตยาบันต่ออนุสัญญาฯ ครบ 60 ประเทศ อนุสัญญาฯ นี้จึงมีผลบังคับใช้วันที่ 16 พฤศจิกายน 1994 รวมประเทศที่ให้สัตยาบันจำนวน 169 ประเทศ เช่น ฝรั่งเศส เยอรมัน รัสเซีย มาเลเซีย รวมถึงประเทศไทยที่ได้ให้สัตยาบันเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2011 ดังนั้นเมื่อได้ตกลงเข้าร่วมเป็นภาคีของอนุสัญญาแล้วย่อมต้องปฏิบัติตามพันธกรณี แต่ก็มีบางประเทศที่ฝ่าฝืนข้อบทจึงส่งผลให้เกิดปัญหา และแม้ว่าในปัจจุบันจะมีความเจริญก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลเพิ่มขึ้น ปัญหาการกระทำความผิดที่เกิดจากการขนส่งก็เพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะปัญหาที่เกี่ยวกับมาตรการในการควบคุมและดูแลความปลอดภัยบริเวณท่าเรือดังต่อไปนี้

ประเด็นปัญหาที่หนึ่ง ปัญหาเกี่ยวกับพันธุ์พืชที่ติดมากับอับเฉาเรือ ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 196 ได้กล่าวถึงการควบคุมพันธุ์พืชต่างถิ่นหรือพันธุ์พืชใหม่ที่เข้ามาสู่สิ่งแวดล้อมทางทะเลทั้งที่เข้ามาโดยเจตนาหรือด้วยความบังเอิญ ซึ่งมาตรการในการควบคุมดูแลเรื่องนี้ อนุสัญญาฯ ได้กำหนดให้รัฐภาคีมีหน้าที่ในการกำหนดมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมพันธุ์พืชต่างถิ่นเอง โดยที่อนุสัญญาฯ ไม่ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ที่เป็นข้อกำหนดสากลที่รัฐภาคีต้องบัญญัติกฎหมายภายในให้มีความสอดคล้องกับอนุสัญญาฯ ซึ่งหากพิจารณาจาก ข้อ 196 แสดงให้เห็นว่าข้อความในอนุสัญญาฯ ได้กล่าวไว้อย่างกว้าง ๆ ไม่ได้ลงลึกถึงรายละเอียดว่าการป้องกัน ลด หรือควบคุมการจัดการน้ำอับเฉานั้นจะต้องดำเนินการอย่างไรบ้าง มีมาตรการที่เป็นข้อกำหนดสากลที่ทุกรัฐภาคีจะต้องทำตามอย่างไรบ้าง และหน้าที่ในการออกมาตรการบังคับใช้นั้นเป็นหน้าที่ของรัฐชายฝั่งหรือรัฐเจ้าของธง ที่จะต้องการควบคุมดูแลและป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นหากมีพันธุ์พืชต่างถิ่นเข้ามา ซึ่งน้ำอับเฉานั้นเป็นหนึ่งในรูปแบบการก่อให้เกิดมลพิษทางทะเลอีกช่องทางหนึ่ง กล่าวคือ น้ำอับเฉาเป็นน้ำที่รวมสารเคมีต่าง ๆ เช่น สารแขวนลอยในน้ำที่นำขึ้นเรือเพื่อควบคุมการลอยตัว การเอียง อัตรากินน้ำลึกหรือการโคลงของเรือ อีกทั้งยังสูบน้ำอับเฉาขึ้นที่ท้องถื่นในบริเวณนั้น แบคทีเรีย เชื้อโรคต่าง ๆ เข้ามากักเก็บในถังอับเฉาอีกด้วย ซึ่งหากมีการปล่อยน้ำอับเฉาลงบริเวณทะเลของรัฐอื่น ย่อมทำให้สิ่งมีชีวิตติดมากับน้ำอับเฉาเรือนี้ถูกปล่อยลงน้ำไปด้วย เช่นนี้ย่อมอาจจะก่อให้เกิดโรคนิคมใหม่ที่เกิดจากเชื้อแบคทีเรีย หรือเกิดพันธุ์พืชหรือสัตว์ต่างถิ่นในบริเวณทะเลของรัฐอื่น ประเทศไทยซึ่งเป็นรัฐภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ก็ได้มีการนำเอาหลักการในเรื่องการ ทิ้ง เท สิ่งปฏิกูลลงในทะเลบริเวณน่านน้ำไทยมาบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 119 ซึ่งในมาตรานี้ได้กำหนดเนื้อหาสาระเกี่ยวกับการทิ้งอับเฉาในลำแม่น้ำ เขตท่า หรือในท่าเลทอดสมอจอดเรือ บทบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนไว้เพียงจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับและต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปสำหรับการขจัดสิ่งปฏิกูลเหล่านั้นออกจากท่าเรือไทยความเห็นว่าเป็นบทลงโทษดังกล่าวเบาเกินไปและไม่สามารถที่จะคุ้มครอง ปกป้องระบบนิเวศที่เสียหายบริเวณนั้นได้

ประเด็นปัญหาที่สอง ปัญหาการขัดกันของการใช้อำนาจอธิปไตยระหว่างรัฐชายฝั่งกับรัฐเจ้าของทงบริเวณท่าเรือ ตามข้อ 2 และข้อ 8 การใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่ง โดยให้รัฐชายฝั่งมีสิทธิใช้อำนาจอธิปไตยบริเวณเขตทางบก น่านน้ำภายใน และขยายสิทธิไปยังทะเลอาณาเขตรวมถึงพื้นที่ห้วงอากาศด้วย แต่การใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งก็ยังคงเป็นเกิดปัญหาในการใช้อำนาจของรัฐชายฝั่งบังคับกับเรือซึ่งชักธงชาติอื่น เพราะในอนุสัญญานี้ได้ระบุเกี่ยวกับหน้าที่ของรัฐเจ้าของทง ไว้ในข้อ 8 ว่าเรือใดที่ผ่านเข้ามา น่านน้ำภายในบริเวณท่าเรือ รัฐเจ้าของทงจะมีอำนาจในการจัดการ ดูแล และควบคุมเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบนเรือได้ เห็นได้ว่าเมื่อเรือนั้นชักธงของรัฐ รัฐเจ้าของทงก็มีอำนาจอธิปไตยเหนือเรือนั้น เมื่อแล่นมายังบริเวณท่าเรือซึ่งเป็นเขตน่านน้ำภายในที่อำนาจอธิปไตยเป็นของรัฐเจ้าของชายฝั่ง ฉะนั้นจึงเกิดปัญหาเรื่องการใช้อำนาจของรัฐ สำหรับประเด็นอำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งนั้น หากพิจารณาจากบทบัญญัติในข้อ 2 ของอนุสัญญาฯ จะเห็นได้ว่ารัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยทั้งในบริเวณที่เป็นดินแดนทางบก น่านน้ำภายใน รวมไปถึงห้วงอากาศเหนือทะเลอาณาเขต ดินที่อยู่ท้องทะเลและผิวดินที่อยู่ใต้ท้องทะเลอีกด้วย ซึ่งอำนาจอธิปไตยทางทะเลที่รัฐชายฝั่งมีนั้นจะมีลักษณะเช่นเดียวกับอำนาจอธิปไตยของรัฐที่มีต่อดินแดนทางบก แต่หากพิจารณาตามบทบัญญัติของ ข้อ 27 วรรคแรก นั้น อนุสัญญาฯ กำหนดข้อยกเว้นเรื่องอำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งไว้ว่ารัฐชายฝั่งไม่สามารถใช้อำนาจอธิปไตยเข้าไปตรวจค้น จับกุมบุคคลในเรือที่แล่นผ่านรัฐของตนโดยใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต สำหรับอำนาจของรัฐเจ้าของทงที่มีต่อเรือที่ชักธงสัญชาติตนนั้น ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศรัฐเจ้าของทงย่อมที่จะมีอำนาจอธิปไตยเหนือเรือลำนั้นอยู่เสมอไม่ว่าเรือลำนั้นจะอยู่ในทะเลบริเวณใดก็ตาม ดังนั้นหากเรือลำดังกล่าวจอดเทียบที่ท่าเรือของรัฐใดรัฐหนึ่งซึ่งไม่ใช่รัฐของเจ้าของสัญชาติเรือ นั้น รัฐเจ้าของทงก็ย่อมที่จะใช้อำนาจอธิปไตยเหนือเรือลำนั้นในการเข้าตรวจสอบหรือดำเนินการต่าง ๆ โดยรัฐชายฝั่งไม่สามารถใช้อำนาจทางกฎหมายอาญาเพื่อดำเนินการใด ๆ กับเรือต่างชาติดำเนินได้ จะเห็นได้ว่าปัญหาการขัดกันของกฎหมายนั้นจะนำไปสู่การพิพาทกันระหว่างประเทศและส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของประเทศและสภาพเศรษฐกิจอีกด้วย ดังนั้นแม้จะมีบทบัญญัติที่กฎหมายให้อำนาจอธิปไตยแก่รัฐชายฝั่งไว้ แต่หากรัฐชายฝั่งยังยึดถือจารีตประเพณีก็จะก่อให้เกิดประเด็นพิพาทเนื่องจากการขัดกันของกฎหมายนี้เสมอ

ประเด็นปัญหาที่สาม ปัญหาเกี่ยวกับการลักลอบขนสินค้าเถื่อนตามข้อ 25 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 วางหลัก ในเรื่องสิทธิในการคุ้มครองของรัฐชายฝั่ง โดยให้รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะป้องกันการกระทำผิดเงื่อนไข กับเรือที่เข้ามายังน่านน้ำภายใน และห้ามเลือกปฏิบัติเนื่องจากพื้นที่บริเวณท่าเรือ มีเรือผ่านเข้าออกเพื่อขนส่งสินค้า หรือดำเนินการกิจกรรมอื่นบริเวณท่าเรือ ทำให้ยากแก่การป้องกันการกระทำผิดกฎหมาย เนื่องจากการขนส่งสินค้ามีหลากหลายรูปแบบ และการขนส่งสินค้าทางตู้คอนเทนเนอร์ก็เป็นรูปแบบหนึ่ง ซึ่งการขนส่งทางเรือในปัจจุบันมักนิยมใช้ตู้คอนเทนเนอร์ในการบรรจุสินค้า เนื่องจากตู้ดังกล่าวมีลักษณะที่คงทน แข็งแรง แต่อย่างไรก็ตามข้อเสียของตู้คอนเทนเนอร์

มีลักษณะที่บ่งชี้ไม่สามารเห็นสินค้าหรือสิ่งของที่บรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ได้ว่าภายในบรรจุสินค้าอะไร และเป็นสิ่งของที่ผิดกฎหมายหรือไม่ ซึ่งอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบสินค้าที่ผิดกฎหมายนั้นเป็นอำนาจของรัฐบาลซึ่งมีอำนาจอธิปไตยและสามารถใช้อำนาจนั้นในการออกกฎเกณฑ์และมาตรการต่าง ๆ เพื่อดูแลความเรียบร้อยและความปลอดภัยในบริเวณท่าเทียบเรือได้ ซึ่งรวมไปถึงมาตรการในการตรวจสอบ การนำเข้าสินค้าด้วย ดังนั้นเรือที่ใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตจะต้องห้ามกระทำการดังที่หากฝ่าฝืน จะถือว่าการผ่านนั้นเป็นการผ่านที่ไม่สุจริต รัฐบาลฝั่งขอมมีอำนาจในการป้องกันชายฝั่งได้เช่นกัน ปัจจุบันพบการลักลอบนำเข้าสิ่งของผิดกฎหมายที่ขนผ่านทางตู้คอนเทนเนอร์จำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นไม้หรือสัตว์ป่าที่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย ข้าง น้ำมันเถื่อน ขยะอันตราย อาวุธสงคราม บุหรี่ บุหรี่ไฟฟ้าหรือสุราเถื่อน ซึ่งของจำพวกนี้อาจเป็นสินค้าที่หลบเลี่ยงไม่ยอมชำระภาษี นอกจากนี้รวมไปถึงการลักลอบขนยาเสพติด โดยการขนส่งสินค้าทางเรือส่วนใหญ่จะถูกบรรจุเข้ามาอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ ดังนั้น หากรัฐเจ้าของท่าเรือไม่มีมาตรการในการป้องกันที่มีประสิทธิภาพย่อมทำให้สินค้าเหล่านี้หลุดรอดเข้าประเทศ ขอมอาจจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงหรือความสงบเรียบร้อยของประชาชนในรัฐนั้นได้ หากพิจารณาตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 25 วรรคสอง แล้วพบว่าอำนาจหน้าที่ในการออกกฎเกณฑ์ภายในเพื่อใช้บังคับและป้องกันการลักลอบการนำเข้าสินค้าที่ผิดกฎหมายเป็นของรัฐบาลซึ่งที่เป็นภาคีสมาชิกกับอนุสัญญาฯ แต่ในอนุสัญญาฯ ไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ใด ๆ ที่เป็นหลักมาตรฐานและบทลงโทษที่เป็นหลักให้ทุกรัฐต้องดำเนินการ เช่นเดียวกันไว้ เช่นในกรณีประเทศสิงคโปร์ที่มีลักษณะภูมิประเทศเป็นเกาะ การคมนาคมและการขนส่งสินค้าทางเรือจึงมีความสำคัญกับประเทศนี้มาก ดังนั้นบทกำหนดโทษต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการเดินเรือ ประเทศสิงคโปร์ได้มีการกำหนดบทโทษที่เข้มงวด สำหรับการลักลอบนำเข้าสินค้าผิดกฎหมายดังกล่าวมีโทษปรับเป็นเงินสูงถึง 50,000 ดอลลาร์ หรือประมาณ 1.6 ล้านบาท และหรือจำคุก 2 ปี แต่หากพบว่ามีกระทำความผิดเกิดขึ้นอีกจะถูกปรับได้สูงถึง 100,000 ดอลลาร์ หรือ 3.3 ล้านบาทและหรือจำคุกถึง 3 ปี ในขณะที่ประเทศไทยได้มีการกำหนดบทลงโทษเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกของผิดกฎหมายไว้ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 มาตรา 244 ซึ่งได้กำหนดบทลงโทษไว้ว่าจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินห้าแสนบาท ซึ่งหากพิจารณาจากบทลงโทษที่กฎหมายกำหนดไว้มีโทษปรับเพียงแค่นี้ไม่เกิน 500,000 บาท หากเปรียบเทียบกับบทลงโทษที่ประเทศสิงคโปร์เห็นว่าประเทศไทยมีบทลงโทษที่ค่อนข้างเบา นอกจากนี้การลักลอบนำเข้ายาเสพติด หากพิจารณาตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศแล้วยาเสพติดถือว่าเป็นความผิดสากล นานาประเทศจึงได้กำหนดความร่วมมือกันในการร่วมกันปราบปรามการค้าสินค้าประเภทนี้

จากการศึกษามาตรการควบคุมและดูแลความปลอดภัยบริเวณท่าเรือ ผู้ศึกษาขอเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้ คือ

1. ปัญหาเกี่ยวกับพันธุ์พืชที่ติดมากับอับเฉาเรือ ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 196 ควรแก้ไขเพิ่มเติมเป็น

ข้อ 196

1. ให้รัฐใช้มาตรการทั้งปวงที่จำเป็นเพื่อป้องกัน ลด และควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเลอันมีผลมาจากการใช้เทคโนโลยีที่อยู่ในเขตอำนาจหรือการควบคุมของรัฐเท่านั้น หรือนำชนิดพันธุ์ไม่ว่าต่างถิ่น หรือชนิดพันธุ์ใหม่ เข้ามาสู่ส่วนใดส่วนหนึ่งของสิ่งแวดล้อมทางทะเลโดยเจตนาหรือโดยบังเอิญ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ และเป็นอันตรายต่อส่วนนั้น

2. ข้อนี้ไม่กระทบกระเทือนการใช้อนุสัญญานี้เกี่ยวกับการป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษของสิ่งแวดล้อมทางทะเล

3. ให้มีการจัดตั้งหน่วยงานกลางที่เป็นหน่วยงานในระดับระหว่างประเทศเพื่อดูแลและออก มาตรการควบคุมการปล่อยน้ำอับเฉาเรือเป็นการเฉพาะ

2. ปัญหาการขัดกันของการใช้อำนาจอธิปไตยระหว่างรัฐชายฝั่งกับรัฐเจ้าของธงบริเวณท่าเรือตาม ข้อ 2 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ควรแก้ไขเพิ่มเติมเป็น

ข้อ 2

1. อธิปไตยของรัฐชายฝั่งขยายเลาะอาณาเขตทางบกและน่านน้ำภายในของตน และในกรณีของรัฐหมู่เกาะเลขน่านน้ำหมู่เกาะของตนไปจนถึงแนวทะเลที่ประชิดกัน ซึ่งเรียกว่าทะเลอาณาเขต

2. อธิปไตยนี้ขยายไปถึงห้วงอากาศเหนือทะเลอาณาเขต ตลอดจนพื้นดินท้องทะเลกับดินใต้ผิวดินแห่งทะเลอาณาเขต

3. ให้ใช้อธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญานี้ และหลักเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ

4. ในกรณีที่มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นบนเรือขณะที่เรือจอดเทียบท่า ให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจในการควบคุมดูแล และดำเนินการเกี่ยวกับคดีนั้น หากมีข้อตกลงระหว่างกันก็ให้ดำเนินการตามที่ได้ตกลงกันเอาไว้ เว้นแต่มีข้อตกลงไว้อย่างอื่น

5. กรณีเกิดปัญหาการใช้อำนาจอธิปไตยให้ถือบทบัญญัติตามอนุสัญญานี้

3. ปัญหาเกี่ยวกับการลักลอบขนสินค้าเถื่อนตามข้อ 25 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ควรแก้ไขเพิ่มเติมเป็น

ข้อ 25

1. รัฐชายฝั่งอาจดำเนินขั้นตอนที่จำเป็นในทะเลอาณาเขตของตนเพื่อป้องกันการผ่านที่ไม่สุจริต

2. ในกรณีของเรือที่แล่นมายังน่านน้ำภายใน หรือแฉะจอด ณ ที่อำนวยความสะดวกของท่าเรือ ซึ่งอยู่นอกน่านน้ำภายใน รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะดำเนินขั้นตอนที่จำเป็นเพื่อป้องกันการผิดเงื่อนไขใด ๆ ในการอนุญาตให้เรือเหล่านั้นเข้าสู่ น่านน้ำภายในหรือแฉะจอดเช่นนั้นด้วย

ในกรณีที่พบว่ามี การนำเข้าสู่สิ่งของผิดกฎหมายเข้ามายังรัฐชายฝั่ง รัฐต้องจัดให้มีมาตรการ การลงโทษสถานหนัก

3. โดยไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ โดยนิรนัยหรือโดยพฤตินัย ระหว่างเรือต่างชาติด้วยกัน รัฐชายฝั่ง อาจระงับการผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติในบริเวณที่ระบุไว้ในทะเลอาณาเขตของตนไว้ชั่วคราว หากการ ระงับเช่นนั้นจำเป็นเพื่อการคุ้มครองความมั่นคงของตนรวมทั้งการฝักใฝ่อาวุธ ให้การระงับเช่นนั้น มีผล ต่อเมื่อได้ประกาศให้ทราบตามสมควรแล้วเท่านั้น

การคุ้มครองความมั่นคงให้หมายความรวมถึง การป้องกันไม่ให้มีการลักลอบนำเข้าสู่สิ่งของผิด กฎหมายด้วย...”

เอกสารอ้างอิง

จุมพต สายสุนทร. กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 1. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2554.

จุมเจตน์ กาญจนเกสร. อนุสัญญาและกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับความหลากหลายทางชีวภาพ. กรุงเทพมหานคร: สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม, 2539.

ไชยยศ ไชยมั่นคง และประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ. “ท่าเรือและการปฏิบัติการหน้าท่า,” เอกสารการสอนชุด วิชาการจัดการงานขนส่ง เล่ม 2 หน่วย 12. พิมพ์ครั้งที่ 1. นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัย- ธรรมาธิราช, 2532.

ศักดิ์สิทธิ์ ตรีเดช. “ชนิดพันธุ์ต่างถิ่นในประเทศไทยและในมุมมองของอนุสัญญาว่าด้วยความหลากหลาย ทางชีวภาพ,” ใน รายงานการประชุมวิชาการชนิดพันธุ์ต่างถิ่นในประเทศไทย (กรุงเทพมหานคร: สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม, 2540),

ศิริชนก วิริยะเกื้อกูล. “มาตรการทางกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางทะเลซึ่งมีแหล่งกำเนิดมลพิษจากเรือ.” ใน บทความวิชาการ. กรุงเทพมหานคร: สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, 2559.