

สิทธิและเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งต่อการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อน
ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย
Rights and jurisdiction of coastal states to oil smuggling
in exclusive economic zones in Thailand.

สุภัสสรณ์ สิริพันธุ์ศักดิ์¹
Suphassorn Siriphanpak¹

Received: Mar 31, 2024 Revised: May 29, 2025 Accepted: Jun 10, 2025

¹ นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
กรุงเทพฯ 10900

¹ Graduate student in the Master of Laws Program in International Law, Faculty of Law, Thammasat University.
Bangkok. 10900. Thailand.

บทคัดย่อ

น้ำมันถือเป็นทรัพยากรประเภทที่ใช้แล้วหมดสิ้นไป ซึ่งน้ำมันนั้นถือว่าจำเป็นต่อการใช้ชีวิตของมนุษย์ในเรื่องของการคมนาคม น้ำมันเป็นปัจจัยในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของทุกประเทศ ทำให้ประเทศที่มีน้ำมันน้อยหรือไม่เพียงพอต่อการใช้งานจึงต้องทำการซื้อขายกับประเทศที่มีน้ำมันเป็นจำนวนมาก โดยจะมีการเก็บภาษีจากรัฐชายฝั่ง ซึ่งมักพบว่ามีมาตรการกีดกันค้าน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลเนื่องมาจากไม่อยากจ่ายภาษีให้กับรัฐชายฝั่งซึ่งส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บภาษีของรัฐชายฝั่งและก่อให้เกิดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางทะเลอันมีผลกระทบต่อความหลากหลายทางชีวภาพและความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติในท้องทะเล หากพิจารณาถึงอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 จะพบว่าได้มีการขยายเขตทางทะเลของรัฐชายฝั่งเพิ่มจากทะเลอาณาเขตไปยังเขตต่อเนื่องสำหรับรัฐที่เข้าร่วมเป็นภาคี มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหาการลักลอบหนีภาษีศุลกากร แต่ในกรณีของเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้นเป็นเขตการปกครองแบบพิเศษที่มีการกำหนดถึงสิทธิและเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งรวมถึงเสรีภาพต่างๆที่รัฐทุกรัฐสามารถกระทำได้ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ โดยจะพิจารณาว่าการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะนี้ถือเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่รัฐชายฝั่งมีอำนาจในการควบคุมหรือไม่ รวมถึงปัญหาในการอ้างใช้สิทธิเสรีภาพในการเดินเรือเพื่อหาแนวทางที่รัฐชายฝั่งสามารถกระทำได้ในการแก้ปัญหานี้โดยไม่ขัดกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศคือ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

คำสำคัญ: การลักลอบค้าน้ำมันเถื่อน, เขตเศรษฐกิจจำเพาะ, รัฐชายฝั่ง

Abstract

Oil is considered an exhaustible resource. Oil is considered essential to human life in terms of transportation. Oil is a factor that drives the economy of every country. As a result, countries that have little or insufficient oil for use must trade with countries that have a large amount of oil. It will be taxed by the coastal state. It is often found that oil smuggling is carried out in the maritime zone because they do not want to pay taxes to the coastal state, which affects the tax collection of the coastal state and creates a risk of serious maritime incidents. Impact on biodiversity and sustainability of natural resources in the sea. Considering the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, it is found that the maritime zones of coastal states have been extended from the territorial sea to the contiguous zone for states that are party to it. The objective is to solve the problem of illegal customs duty evasion. But in the case of the exclusive economic zone, it is a special administrative zone that specifies the rights and jurisdiction of the coastal state, including various freedoms that every state can exercise in the exclusive economic zone. It will consider whether against oil smuggling in the exclusive economic zone is an economic activity over which coastal states have the authority to control. Including problems in claiming freedom of navigation rights. To find ways that coastal states can solve this problem without going against the principles of international law. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.

Keywords: oil smuggling, exclusive economic zones, coastal states

บทนำ (Introduction)

นับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1950 น้ำมันได้กลายเป็นแหล่งพลังงานที่สำคัญที่สุดในโลก ทำให้การลักลอบขนน้ำมันกลายเป็นอาชญากรรมที่พบเจอได้บ่อยครั้งซึ่งเป็นผลมาจากการผันผวนของราคาน้ำมันทั่วโลก โดยหาราคาน้ำมันนั้นมีราคาสูงขึ้นก็สามารถคาดการณ์ได้ว่าการค่าน้ำมันเถื่อนก็จะเพิ่มมากขึ้นไปด้วย สิ่งที่จะส่งผลกระทบต่อผันผวนของราคาน้ำมันนั้นมาจากหลายปัจจัยหลัก คือ (1) ปัจจัยด้านภูมิรัฐศาสตร์จากสงคราม การปฏิวัติและปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองภายในประเทศของคู่ค้า (2) ปัจจัยด้านอุปสงค์จากเศรษฐกิจโลกในช่วงเวลาที่ประเทศผู้นำเข้ารายใหญ่มีการเติบโตรวดเร็วหรือช่วงที่เศรษฐกิจโลกมีภาวะถดถอย และ (3) ปัจจัยด้านอุปทานจากการขาดการลงทุนในอุตสาหกรรมน้ำมัน ราคาน้ำมันจะติดตัวสูงในหลายวิกฤตความขัดแย้งภูมิรัฐศาสตร์ เช่น สงครามอิหร่านอิรัก สงครามอ่าวเปอร์เซีย สงครามซีเรีย เป็นต้น จากปัจจัยที่กล่าวมานี้นำไปสู่การลักลอบการค่าน้ำมันเถื่อน ประกอบกับการปกครองที่ไม่ดี การขาดความร่วมมือและมีการทุจริตซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญที่ควรได้รับการแก้ไข [1] ได้มีคำนิยามของการค่าน้ำมันเถื่อน ว่าเป็นการลักลอบนำเข้าหรือขนถ่ายน้ำมันขึ้นหรือลงจากพาหนะอย่างผิดกฎหมายโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการค้าขาย อาจเรียกได้ว่าเป็นการขายน้ำมันให้กับเรือในทะเล และหลีกเลี่ยงในการเสียภาษีของรัฐบาลโดยใช้ประโยชน์จากส่วนต่างของราคาน้ำมัน เพื่อผลกำไรอย่างผิดกฎหมาย ซึ่งส่วนใหญ่ใช้พื้นที่ทางทะเลในการค่าน้ำมันเถื่อนและผู้กระทำความผิดนี้มีตั้งแต่ชาวประมงไปจนถึงกลุ่มอาชญากรที่จัดตั้งในระดับอุตสาหกรรมไปจนถึงผู้ดำเนินการของรัฐที่ต้องการคว่ำบาตรหรือทำให้รัฐอื่น ๆ สั่นคลอน [2] การค่าน้ำมันเถื่อนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยนั้น ได้ทวีความรุนแรงขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. 2523 โดยเริ่มจากการลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงขนาดเล็กเพื่อไปรับน้ำมันดีเซลจากประเทศสิงคโปร์มาขายให้กับเรือประมงในราคาที่ไม่มีเสียภาษี ซึ่งธุรกิจการค่าน้ำมันเถื่อนข้ามชาตินี้เริ่มต้นมาจากการค้าให้กับเรือประมงในทะเลและมีพัฒนาการอย่างรวดเร็วจนเป็นเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ 2-5 ล้านลิตร โดยเรือบรรทุกน้ำมันส่วนใหญ่นั้นมีเจ้าของเรือเป็นคนไทยแต่ไปจดทะเบียนสัญชาติเรือต่างประเทศ และมาลอยลำในทะเลหลวงและเขตเศรษฐกิจจำเพาะเพื่อวัตถุประสงค์ในการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อนให้กับเรือบรรทุกน้ำมันขนาดเล็กเพื่อนำมาตระเวนขายให้กับเรือประมงชายฝั่งอีกทอดหนึ่ง จากสภาพข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นสามารถพิจารณาการดำเนินการค่าน้ำมันเถื่อนในประเทศไทยมีลักษณะ 2 ประเภท คือ 1. การประกอบการค้าค่าน้ำมันเถื่อนที่มีการซื้อขาย ขนถ่ายกันในทะเลให้กับผู้ประกอบการประมงในทะเลเท่านั้น(ให้กับเรือประมงขนาดใหญ่และเรือประมงขนาดกลางเท่านั้น) โดยเรียกกันว่า “ผู้ใช้น้ำมันในทะเล” 2. การประกอบการค้าค่าน้ำมันเถื่อนที่มีการซื้อขาย ขนถ่ายเพื่อนำเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยโดยตรง ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะมักประสบปัญหาการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อน โดยเป็นจุดนัดพบระหว่างผู้ลักลอบค่าน้ำมันเถื่อนกับผู้รับน้ำมันเถื่อน โดยวิธีในการลักลอบนั้นคือการนำเรือประมงมาดัดแปลงเพื่อบรรทุกน้ำมันเป็นพาหนะในการลำเลียงขนส่งน้ำมัน ซึ่งแบ่งเรือที่ใช้ในการลักลอบน้ำมันเถื่อนได้เป็น 2 ลักษณะ คือ 1. การใช้เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ (Tanker) ซึ่งมีขนาดตั้งแต่ 5 แสนลิตรไปจนถึง 10 ล้านลิตร มาจอดลอยลำอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเพื่อจำหน่ายน้ำมันให้แก่เรือประมง หรือเรือประมงดัดแปลงขนาดเล็ก 2. การลักลอบค่าน้ำมันเถื่อนโดยใช้เรือประมงดัดแปลงเป็นเรือบรรทุกน้ำมันเพื่อลักลอบจำหน่ายหรือนำเข้ามาในราชอาณาจักรตั้งแต่ 5,000 ลิตรไปจนถึง 100,000 ลิตร [3]

ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นเขตการปกครองที่มีระบอบการปกครองแบบพิเศษ ซึ่งได้มีการบัญญัติไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่กล่าวถึงสิทธิหน้าที่ของรัฐภาคีเกี่ยวกับทะเลไว้อย่างกว้าง ๆ ในประเด็นต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นในทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ไหล่ทวีป รัฐหมู่เกาะ โดยมีเหตุที่กล่าวถึงสิทธิหน้าที่ของรัฐภาคีเกี่ยวกับทะเลไว้อย่างกว้าง ๆ เพื่อต้องการให้แต่ละรัฐภาคีสามารถอนุวัติการกฎหมายภายในของตนให้มีความเหมาะสมกับประเทศของตนได้ ทำให้รัฐภาคีได้รับประโยชน์สูงสุดซึ่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้มีการพัฒนามาอย่างยาวนาน ในปัจจุบันถือว่าเป็นหลักกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลการใช้ทะเลและทรัพยากรทางทะเลในทุกด้าน โดยมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ. 1994 ปัจจุบันมีประเทศสมาชิกจำนวน 167 ประเทศ ซึ่งประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีโดยไทยได้ลงนามในอนุสัญญาฯ เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2525 และให้สัตยาบันเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2554 ซึ่งมีผลใช้บังคับกับประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ. 2554 ซึ่งประเทศไทยได้มีการออกกฎหมายภายในไม่ว่าจะเป็นการออกประกาศพระบรมราชโองการประกาศเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยโดยเป็นการยืนยันและประกาศถึงสิทธิของประเทศไทยที่มีอยู่ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเลและเพื่อขยายเขตทางทะเลของประเทศไทยเพิ่มจากทะเลอาณาเขต โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหาในการลักลอบหนีศุลกากร โดยเฉพาะปัญหาของการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทย รวมทั้งได้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ให้สามารถใช้บังคับได้ภายในเขตต่อเนื่อง ขบวนการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนจึงได้มีการปรับกลยุทธ์โดยการจอดลอยลำในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งเป็นเหตุให้กฎหมายภายในของประเทศไทยไม่สามารถที่จะดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยลักษณะของการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นนั้นมิได้ตั้งแต่การจอดลอยลำเพื่อรอการจำหน่าย การจอดลอยลำและทำการจำหน่ายน้ำมัน การเดินเรือผ่านในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยและดำเนินการจำหน่ายน้ำมันไปพร้อมๆกัน [4] ซึ่งตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้มีการกำหนดถึงสิทธิหน้าที่ของรัฐชายฝั่งไว้ในมาตรา 56 โดยแบ่งเป็นสิทธิอธิปไตยและเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ จะพบว่ามีภาระอย่างชัดเจนถึงสิทธิของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะว่ามีสิทธิอธิปไตยในเรื่องของการแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรที่มีชีวิตและไม่มีชีวิตในห้วงน้ำท้องทะเล รวมทั้งกระแสน้ำ กระแสน้ำ เท่านั้น แต่ไม่ได้มีการระบุอย่างชัดเจนว่ามีเขตอำนาจในการพิทักษ์รักษาผลประโยชน์ในทางศุลกากรในบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือไม่ ยกเว้นเพียงแต่มีเขตอำนาจทางศุลกากรเหนือบริเวณเกาะเทียมและสิ่งติดตั้งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเท่านั้น จึงทำให้ต้องตีความเพิ่มเติมว่ากิจกรรมที่ไม่ได้ถูกกำหนดไว้อย่างชัดเจนตามมาตรา 56 นั้นจะตกอยู่ภายใต้อำนาจของรัฐชายฝั่งหรือไม่ในการประกันว่ากิจกรรมที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้นจะต้องไม่ก่อให้เกิดความเสียหายด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลต่อรัฐภาคีอื่นใด ซึ่งเป็นปัญหาของการจัดหมวดหมู่ในกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของมาตรา 56 และจะถือว่าการค้าน้ำมันเถื่อนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้นเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่รัฐชายฝั่งมีอำนาจในการควบคุมดูแลหรือไม่ ประกอบกับในมาตรา 58 ที่กล่าวถึงสิทธิของรัฐทุกรัฐในการใช้เขตเศรษฐกิจจำเพาะได้อย่างเสรีไม่ว่าจะเป็นเสรีภาพในการเดินเรือ เสรีภาพในการบินผ่าน แต่ก็ยังเป็นเสรีภาพที่มีข้อจำกัดโดยต้องตีความว่า

การเดินทางเรือในการค้าน้ำมันเถื่อนนั้นจะถือว่าเป็นการใช้เสรีภาพในการเดินเรือตามมาตรา 58 เป็นการให้ทะเลอย่างถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่

ในทางระหว่างประเทศได้มีคำพิพากษาที่ตัดสินโดยศาลระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทะเล (International Tribunal for the Law of Sea : ITLOS) ซึ่งเป็นองค์กรระหว่างรัฐบาลที่สร้างขึ้นโดยอาณัติของการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลครั้งที่ 3 ก่อตั้งขึ้นโดยอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ได้มีการตัดสินคดีที่มีความเชื่อมโยงกับการค้าน้ำมันเถื่อนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะไว้ ได้แก่ The M/V “SAIGA” (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), The M/V “Virginia G” Case (Panama/Guinea-Bissau) ซึ่งจะนำมาพิจารณาเป็นแนวทางเพื่อบรรเทาถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะถึงกรณีของการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนต่อไปว่ารัฐชายฝั่งสามารถแก้ปัญหาในเรื่องนี้ได้ อย่างไรบ้างโดยไม่ขัดต่ออนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

วัตถุประสงค์การวิจัย (Objective)

1. ศึกษาถึงหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะภายใต้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982
2. ศึกษาถึงสิทธิและเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ
3. ศึกษาถึงการใช้เสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะกับปัญหาในการกล่าวอ้างต่อการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ
4. ศึกษาถึงกิจกรรมที่อยู่ภายใต้ข้อ 56 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982
5. ศึกษาถึงเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะในกรณีของการค้าน้ำมันเถื่อนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ระเบียบวิธีการวิจัย (Methodology)

ผู้วิจัยใช้วิธีการศึกษาค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลในทางเอกสาร (documentary research) ตัวอย่างของเอกสารที่ใช้สำหรับการจัดทำรายงาน เช่น คำพิพากษาศาลระหว่างประเทศ ตำราหรือหนังสือที่เกี่ยวกับประเด็นต่างๆ ที่ศึกษา บทความ เป็นต้น ตลอดจนถึงการค้นคว้าข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต

ผลการวิจัย (Results)

ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้มีการกำหนดถึงสิทธิและเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งไว้ในส่วนที่ 5 โดยมีมาตราสำคัญคือมาตรา 56 ที่กำหนดให้รัฐชายฝั่งมี “สิทธิอธิปไตย” ในการสำรวจและการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เช่นเดียวกับกิจกรรมอื่นๆ เพื่อการแสวงหา

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและการสำรวจ เช่น การผลิตพลังงานจากน้ำ กระแสน้ำและลม ซึ่ง “สิทธิอธิปไตย” บังคับถึงสิทธิของตนแต่เพียงผู้เดียว ซึ่งอาจจำแนกอำนาจของรัฐชายฝั่งออกเป็น 2 ลักษณะดังต่อไปนี้ [5]

1. สิทธิอธิปไตย

สิทธิอธิปไตย (Sovereign Rights) มีขึ้นเพื่อรองรับสิทธิและอำนาจเหนือฐานทรัพยากรแก่รัฐชายฝั่ง อันถือเป็นการสร้างความผูกพันทางกฎหมายและหน้าที่แก่รัฐอื่นที่ต้องให้การเคารพสิทธิและอำนาจดังกล่าวนี้ ส่งผลให้หลักการเรื่อง “สิทธิอธิปไตย” (Sovereign Rights) กลายเป็นหลักปฏิบัติของรัฐตามกฎหมายระหว่างประเทศ อันเป็นที่ยอมรับกันในเวลาต่อมา สิทธิอธิปไตยที่ว่านี้เป็นสิทธิที่รับรองให้แก่รัฐที่มีอำนาจอธิปไตยเพื่อเข้าไปบริหารจัดการให้อยู่ภายใต้เขตอำนาจแห่งรัฐ [6] ซึ่งคำว่า “สิทธิอธิปไตย” ในที่นี้แตกต่างจากคำว่า “อำนาจอธิปไตย” (sovereignty) กล่าวคือ สิทธิอธิปไตยจะมีลักษณะของการบังคับใช้ที่จำกัดกว่าอำนาจอธิปไตยมากทั้งในแง่เนื้อหาของสิทธิและบริเวณที่ใช้บังคับสิทธิในขณะที่การใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐนั้นครอบคลุมทุกเรื่องและทุกสถานที่ที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐเว้นแต่กรณีที่กฎหมายระหว่างประเทศห้ามไว้เท่านั้น แต่การใช้สิทธิอธิปไตยของรัฐจะครอบคลุมเพียงบางเรื่องและบางสถานที่เท่าที่กฎหมายระหว่างประเทศรับรองไว้เท่านั้น [7] โดยสิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 บัญญัติอยู่ในข้อ 56 ว่ารัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยเพื่อความมุ่งประสงค์ในการสำรวจ และการแสวงประโยชน์ การอนุรักษ์ และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งที่มีชีวิตหรือไม่มีชีวิตในน้ำเหนือพื้นดินท้องทะเลและในพื้นดินท้องทะเลกับดินใต้ผิวดินของพื้นดินท้องทะเลนั้น และมีสิทธิอธิปไตยในส่วนที่เกี่ยวกับกิจกรรมอื่นๆ เพื่อการแสวงประโยชน์ และการสำรวจทางเศรษฐกิจในเขตอาทิเช่น การผลิตพลังงานจากน้ำ กระแสน้ำและลม สิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะอาจแยกตามประเภทของการใช้ได้ 3 แบบ ดังนี้ [8]

1.1. สิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทรัพยากรธรรมชาติที่ไม่มีชีวิต

สิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทรัพยากรที่ไม่มีชีวิตแม้ว่าสิทธิที่มอบให้แก่รัฐชายฝั่งตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 มาตรา 56 (1)(เอ) มีไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการสำรวจและใช้ประโยชน์ อนุรักษ์ และจัดการทรัพยากรธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นที่อยู่อาศัยหรือไม่มีชีวิต ในบริเวณห้วงน้ำเหนือพื้นดินท้องทะเล และในพื้นดินท้องทะเลกับดินใต้ผิวดินของพื้นดินท้องทะเลนั้นซึ่งรัฐชายฝั่งมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียว แต่ก็ยังไม่ชัดเจนว่าวลีที่กล่าวถึงการอนุรักษ์และการดูแลน้ำที่อยู่เหนือน้ำนั้นใช้กับสิทธิในทรัพยากรที่ไม่มีชีวิตหรือไม่ อย่างไรก็ตามในมาตรา 56 (3) ระบุว่าสิทธิของรัฐชายฝั่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพื้นดินท้องทะเลและดินใต้ผิวดินนั้นจะต้องใช้ตามภาค 6 ซึ่งในภาคที่ 6 ไม่มีการกล่าวถึงของสิทธิไหลทวีปที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และการจัดการ ดังนั้นวลีนี้จึงดูเหมือนจะไม่นำไปใช้กับสิทธิทรัพยากรที่ไม่มีชีวิตที่อ้างถึงในมาตรา 56 (1)(เอ) [9]

1.2. สิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิต

ในการใช้สิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิตนั้น รัฐชายฝั่งมีหน้าที่ที่จะต้องกำหนดมาตรการในการอนุรักษ์และการจัดการ

ทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิตเพื่อป้องกันมิให้ทรัพยากรเหล่านั้นต้องประสบกับสภาพ “การทำประมงเกินขนาด” (overfishing) ดังนั้นรัฐชายฝั่งจะกำหนดปริมาณสัตว์น้ำที่อนุญาตให้จับได้ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตน และรัฐชายฝั่งจะกำหนดขีดความสามารถของตนในการจับสัตว์น้ำที่อนุญาตให้จับได้เช่นว่านั้น หากปรากฏว่าขีดความสามารถในการจับสัตว์น้ำเช่นว่านั้นของรัฐชายฝั่งมีไม่พอกับปริมาณสัตว์น้ำที่อนุญาตให้จับได้ รัฐชายฝั่งควรอนุญาตให้รัฐอื่นเข้ามาจับสัตว์น้ำในส่วนที่เกิดขีดความสามารถของตนได้

อย่างไรก็ดี การอนุญาตให้รัฐอื่นๆ เข้ามาจับสัตว์น้ำส่วนเกินในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งนั้น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 มิได้บังคับรัฐชายฝั่งไว้ว่าจะต้องทำอะไร ดังนั้นจึงเป็นอำนาจของรัฐชายฝั่งที่จะอนุญาตให้รัฐใดๆ ก็ได้เข้ามาจับสัตว์น้ำส่วนเกินในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตน ซึ่งอำนาจในการอนุญาตนี้เป็นดุลพินิจแต่เพียงผู้เดียวของรัฐชายฝั่ง รัฐอื่นจะบังคับให้รัฐชายฝั่งให้อนุญาตตนเพื่อจับสัตว์น้ำส่วนเกินในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งหาได้ไม่ นอกจากนี้รัฐชายฝั่งและรัฐอื่น ๆ ต้องร่วมมือกันในการวางมาตรการในการอนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิตโดยเฉพาะพันธุ์สัตว์น้ำซึ่งวางไข่ เจริญเติบโตหรือใช้ชีวิตอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐนั้นหรือร่วมมือกับรัฐที่ประชากรของรัฐนั้นจับพันธุ์สัตว์น้ำนั้น [10]

1.3. สิทธิอธิปไตยในส่วนที่เกี่ยวกับกิจกรรมอื่น ๆ เพื่อการแสวงประโยชน์และการสำรวจทางเศรษฐกิจในเขต อาทิจน การผลิตพลังงานจากน้ำ กระแสน้ำ และลม

ในมาตรา 56 ยังระบุว่าให้รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตย “เกี่ยวกับกิจกรรมอื่น ๆ เพื่อการแสวงหาประโยชน์ทางเศรษฐกิจและการสำรวจในเขต ” บทบัญญัตินี้มีจุดมุ่งหมายอย่างชัดเจนเพื่อให้เป็นที่ชัดเจนว่าสิทธิของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะจะขยายไปถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั้งหมดรวมถึงกิจกรรมที่ไม่ได้คาดการณ์ไว้ในขณะที่ได้มีการร่าง [11]

2. เขตอำนาจของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

“เขตอำนาจ” (jurisdiction) ในที่นี้หมายถึง เขตอำนาจในการออกกฎหมายโดยฝ่ายนิติบัญญัติ และใช้บังคับกฎหมายโดยฝ่ายบริหารและฝ่ายตุลาการ ซึ่งจะแตกต่างจากกรณีของ “สิทธิอธิปไตย” กล่าวคือ สิทธิอธิปไตยมีลักษณะเป็นสิทธิในการหวงกันและการเป็นเจ้าของทรัพยากรธรรมชาติในเขตเศรษฐกิจจำเพาะแต่เพียงผู้เดียว ซึ่งสิทธิในการหวงกันนี้รัฐชายฝั่งย่อมมีเขตอำนาจในการออกและบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติอยู่ในตัวอยู่แล้ว แต่ในกรณีที่รัฐชายฝั่งมีแต่เพียงเขตอำนาจนั้นรัฐชายฝั่งไม่มีสิทธิในการหวงกันแต่เพียงผู้เดียว เพราะรัฐอื่นอาจมีเขตอำนาจในทำนองเดียวกันด้วยก็ได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ สิทธิอธิปไตยมีความหมายรวมถึงเขตอำนาจด้วย แต่เขตอำนาจอาจไม่รวมถึงสิทธิอธิปไตย [12]

ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ในมาตรา 56 ได้มีการบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะในเรื่อง ดังต่อไปนี้

1. การสร้างและการใช้เกาะเทียม สิ่งติดตั้ง และสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ
2. การวิจัยทางวิทยาศาสตร์ทางทะเล
3. การป้องกันและการอนุรักษ์สภาวะแวดล้อมทางทะเล

3. สิทธิของรัฐชายฝั่งและรัฐอื่นๆในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

แม้ว่ารัฐชายฝั่งจะมีสิทธิอธิปไตยและเขตอำนาจในเรื่องที่ได้กล่าวมาข้างต้น แต่การใช้สิทธิอธิปไตยหรือการมีเขตอำนาจเหนือกิจกรรมต่างๆ ของรัฐชายฝั่งจะต้องคำนึงถึงสิทธิของรัฐอื่นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วยเช่นกัน เป็นผลมาจากการประนีประนอมของรัฐต่างๆที่แสวงหาประโยชน์จากท้องทะเลในด้านต่าง ๆ กัน และได้มีบัญญัติถึงเรื่องนี้ไว้ในมาตรา 58 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่กำหนดสิทธิและหน้าที่ของรัฐอื่นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะไว้ว่า ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะรัฐทุกรัฐที่ไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่งหรือรัฐไม่มีชายฝั่ง ล้วนอยู่ภายใต้บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องของอนุสัญญานี้ ซึ่งมีเสรีภาพในการเดินเรือและบินผ่าน การวางสายเคเบิลและท่อใต้ทะเล [13]

สิทธิและเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะต่อปัญหาการลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

จากที่ได้กล่าวถึงสิทธิของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามข้างต้น ในมาตรา 56 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 นอกจากที่ได้กล่าวถึงสิทธิที่มุ่งประสงค์ในการสำรวจและการแสวงหาประโยชน์การอนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งที่มีชีวิตหรือไม่มีชีวิตในน้ำเหนือพื้นดินท้องทะเล และในพื้นดินท้องทะเลกับดินใต้ผิวดินของพื้นดินท้องทะเลนั้น ยังระบุไว้ว่ามีสิทธิอธิปไตยในส่วนที่เกี่ยวกับกิจกรรมอื่นๆเพื่อการแสวงหาประโยชน์และการสำรวจทางเศรษฐกิจในเขต ซึ่งเป็นการกล่าวไว้อย่างกว้าง ๆ ไม่ได้ระบุกิจกรรมที่ชัดเจนไว้ การลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้นจะถือเป็นกิจกรรมที่อยู่ภายใต้มาตรา 56 ที่รัฐชายฝั่งมีสิทธิในการควบคุมหรือไม่นั้น เป็นเรื่องที่มีการถกเถียง เนื่องจากในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ไม่ได้กำหนดการจัดสรรเขตอำนาจที่ชัดเจนระหว่างรัฐชายฝั่งและรัฐเจ้าของธงในกรณีของการค้ำน้ำมันหรือถ่ายโอนน้ำมันเชื้อเพลิงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ต้องนำมาตรา 56 และ 58 มาวิเคราะห์ต่อไปในกรณีนี้ หากพิจารณาถึงวัตถุประสงค์ของมาตรา 56 คือการระบุถึงลักษณะโดยทั่วไปของสิทธิ เขตอำนาจและหน้าที่ของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ โดยกำหนดหัวข้อเกี่ยวกับเรื่องที่รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะใช้สิทธิอธิปไตยและเขตอำนาจแต่เพียงผู้เดียว และคำนึงว่าไม่มีรัฐใดที่จะได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิอธิปไตยของตนในทะเลหลวง มาตรา 56 (1) เป็นภาพสะท้อนเชิงบรรทัดฐานของหลักการปกครองที่มีลักษณะเป็นแบบเฉพาะของเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ที่จำกัดสิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งอยู่ในเรื่องของการสำรวจทางเศรษฐกิจและการแสวงหาประโยชน์ รวมถึงการอนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรประมงซึ่งอยู่ในมาตรา 61-73 การเน้นย้ำถึงทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิตทางทะเลสะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนาทางประวัติศาสตร์ของเขตเศรษฐกิจจำเพาะในฐานะเขตการประมงพิเศษ ในมาตรา 56 (2) ยังทำหน้าที่ปกป้องรัฐอื่นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะโดยการกำหนดให้รัฐชายฝั่งนั้นต้องคำนึงถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐอื่นตามสมควรด้วยและต้องดำเนินการในลักษณะที่เป็นการสอดคล้องกับบทบัญญัติของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

การลักลอบค้ำน้ำมันเถื่อนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่จะพิจารณาต่อไปนี้เป็น การบังเกอร์ ซึ่งก็คือการเติมเชื้อเพลิง หมายถึงกระบวนการจัดหาเชื้อเพลิงให้กับเรือ ในขณะที่การเติมเชื้อเพลิง หมายถึงเชื้อเพลิงและน้ำมัน เชื้อเพลิงนี้ใช้ในการเดินเครื่องจักรบนเรือและเพื่อขับเคลื่อนเครื่องยนต์ที่ขับเคลื่อนเรือข้ามมหาสมุทร

การเติมเชื้อเพลิงสามารถทำได้ทั้งบนบกและนอกชายฝั่ง การเติมเชื้อเพลิงมักจำเป็นในระหว่างการเดินทางจากท่าเรือหนึ่งไปยังอีกท่าเรือหนึ่ง เนื่องจากเรือไม่สามารถบรรจุเชื้อเพลิงได้เพียงพอสำหรับการเดินทางไกล ดังนั้นการบังเกอร์เรือประมงจึงอาจหมายความว่า เป็นการเติมหรือจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับเรือประมงซึ่งเป็นการเติมน้ำมันนอกชายฝั่ง โดยใช้วิธีการถ่ายโอนน้ำมันเชื้อเพลิงจากเรือสู่เรือ (STS) เมื่อดำเนินการบนบก เรือจะได้รับเชื้อเพลิงจากเรือบรรทุกเชื้อเพลิง รถบรรทุกถัง หรือท่อส่งเชื้อเพลิง เมื่อดำเนินการในทะเลแล้ว เรือบรรทุกเชื้อเพลิงจะดำเนินการโดยเรือบรรทุกเชื้อเพลิง ในทุกสถานการณ์ เชื้อเพลิงจะถูกสูบเข้าไปในเรือผ่านท่อส่งเชื้อเพลิง การค่าน้ำมันเถื่อนนั้นมักจะกระทำการเป็นขบวนการและมีเครือข่ายโยงใยขนาดใหญ่ ในการค่าน้ำมันเถื่อนได้เกิดกลุ่มค่าน้ำมันเถื่อนที่มีเรือบรรทุกน้ำมันเป็นจำนวนมาก ได้ทำการซื้อขายขนถ่ายน้ำมัน ภายในเขตทางทะเลของไทย ซึ่งได้แก่ บริเวณทางด้านอ่าวไทยและทางด้านทะเลอันดามัน ในการซื้อขายน้ำมันเถื่อนนั้นพบว่า มีการทำกันมานานแล้ว โดยทำการซื้อขายกันก่อนที่จะมีปัญหาลักลอบนำเข้าน้ำมันเถื่อนเข้ามาในประเทศไทย โดยเริ่มแรกในการประกอบกิจการประมง เรือประมงที่ประกอบกิจการจะมีอยู่ 3 ประเภท คือ 1. เรือประมงขนาดใหญ่มีขนาด 25 เมตรขึ้นไป 2. เรือประมงขนาดกลางมีขนาด 18-24 เมตร 3. เรือประมงขนาดเล็กมีขนาดไม่เกิน 18 เมตร เรือประมงแต่ละขนาดมีลักษณะการใช้ น้ำมันที่แตกต่างกัน คือ เรือประมงขนาดเล็กรวมทั้งเรือประมงชายฝั่ง สามารถทำประมงอยู่ภายในเขต 12 ไมล์ทะเล หรือภายในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย การเติมน้ำมันจึงสามารถที่จะเติมน้ำมันได้ที่ปั้มน้ำมันชายฝั่งได้เมื่อทำการประมงเสร็จสิ้นและกลับเข้าฝั่ง แต่สำหรับเรือประมงขนาดกลางและขนาดใหญ่นั้น ในการออกทำประมงในแต่ละครั้งมักใช้เวลานานเป็นเดือนขึ้นไป หากจะให้เดินทางกลับเข้าชายฝั่งทะเลเพื่อเติมน้ำมันที่ปั้มน้ำมันชายฝั่งนั้น ก็จะเป็นการเพิ่มต้นทุนในการทำประมงสูงขึ้นจากเดิม จึงไม่คุ้มกับต้นทุนในการทำประมง เมื่อเป็นเช่นนี้กลุ่มเรือประมงจึงได้มีการลงทุนดัดแปลงเรือประมงลำใดลำหนึ่งขึ้นเป็นเรือประมงดัดแปลงเพื่อเป็นเรือบรรทุกน้ำมันและทำการเติมน้ำมันให้แก่เรือประมงลำอื่นๆที่อยู่ในกลุ่มเรือประมงเดียวกัน ซึ่งเป็นการกระทำก่อนที่จะเกิดปัญหาการลักลอบนำเข้าน้ำมันเข้ามาในประเทศไทย ต่อมาเนื่องจากความต้องการในน้ำมันเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากใช้ในการคมนาคม จึงทำให้เกิดธุรกิจการค่าน้ำมันเถื่อนบริเวณจังหวัดชายฝั่งทะเลของประเทศไทย โดยการลงทุนเช่าหรือสร้างหรือดัดแปลงเรือประมงเป็นเรือบรรทุกน้ำมันและทำการซื้อน้ำมันจากต่างประเทศเข้ามาลอยลำขายน้ำมันดังกล่าว

องค์ประกอบของวัตถุประสงค์ในมาตรา 56 นี้แสดงให้เห็นว่าสิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งไม่เกี่ยวข้องกับเขตในความหมายเชิงพื้นที่ แต่เกี่ยวข้องกับศักยภาพทางเศรษฐกิจของรัฐชายฝั่ง โดยคำนึงถึงว่าสถานะทางกฎหมายที่มีลักษณะเฉพาะของเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้นจำกัดโดยพื้นฐานแล้วในมุมมองการทำงาน กล่าวคือ สำหรับการใช้ในทางเศรษฐกิจของเขตเศรษฐกิจจำเพาะ องค์ประกอบนี้ต้องการให้มีความเชื่อมต่อโดยตรงระหว่างกิจกรรมที่เกี่ยวข้องถึงมาตรา 56 (1)(เอ) เพื่อให้รัฐชายฝั่งมีสิทธิตามกฎหมายในการพึงพาสิทธิอธิปไตยของตน [14] ในส่วนนี้เกิดคำถามว่าการทำบังเกอร์เรือประมงนอกชายฝั่งนั้นถือเป็นกิจกรรมที่หลอมรวมเข้ากับสิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งที่เกี่ยวกับการจัดการทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิตในทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือไม่หรือเป็น

การใช้ทะเลโดยชอบด้วยกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการเดินเรือ โดย ITLOS ได้มีคำตัดสินเกี่ยวกับการประเด็นนี้ ในคดี M/V Saiga และ M/V Virginia

แนวทางในการตีความของศาลใน คดี saiga

ข้อเท็จจริงคือ ในวันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ. 2540 เรือ M/V Saiga ชักธงชาติเซนต์วินเซนต์ เป็นเรือบรรทุกน้ำมัน ได้ทำการขายน้ำมันก๊าซให้กับเรือประมงสามลำที่ได้รับอนุญาตจากกินีให้ทำการประมง ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของกินีที่อยู่นอกชายฝั่งแอฟริกาตะวันตก การเติมเชื้อเพลิง(bunker)ให้กับเรือประมง สามลำนั้นได้เกิดขึ้นภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของกินี ห่างจากเกาะอัลคาทราซประมาณ 22 ไมล์ โดยกินีได้ ทำการจับกุมและยึดเรือ Saiga โดยตั้งข้อหาว่าเรือ Saiga นำเข้าน้ำมันก๊าซในเขตเศรษฐกิจการของกินี โดยได้ ทำการควบคุมตัวนายเรือและลูกเรือ รวมถึงยึดน้ำมันก๊าดที่บรรทุกอยู่ในเรือ นายเรือถูกดำเนินคดีในข้อหา ละเมิดศุลกากร ศาลระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทะเลได้ตัดสินคดีเป็นสองขั้นตอน คดี Saiga I ได้ตัดสินใน วันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2540 ได้กล่าวถึงประเด็นในเรื่องของการปล่อยตัว โดยสั่งให้ปล่อยตัวทันที และคดี Saiga II ซึ่งตัดสินในวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2542 ได้พิจารณาประเด็นคำถามที่ว่ากินีมีสิทธินำกฎหมาย ศุลกากรของตนไปใช้ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือไม่

ในการตัดสิน saiga I ได้มีการพิจารณาจำแนกประเภทของการเติมเชื้อเพลิง (bunker) นอก ชายฝั่งสามารถพิจารณาได้ 2 วิธี คือ 1. การบังเกอร์ของเรือประมงอาจถูกพิจารณาว่าเป็นกิจกรรมที่สามารถ หลอมรวมเข้ากับการใช้สิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งในการสำรวจ หาประโยชน์ อนุรักษ์และจัดการ ทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิตในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เนื่องจากการเติมน้ำมันเป็นกิจกรรมที่สนับสนุน โดยธรรมชาติของเรือที่เติมเชื้อเพลิงแล้ว 2. ศาลระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทะเลตั้งข้อสังเกตว่าการ บังเกอร์นอกชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะอาจจัดประเภทเป็น กิจกรรมอิสระที่ระบบกฎหมายควรเป็น กิจกรรมเสรีภาพในการเดินเรือ หรือเป็นกิจกรรมที่ควรอยู่ภายใต้มาตรา 59 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วย กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งแม้ว่าศาลระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทะเล จะได้ชี้ให้เห็นทางเลือกที่มีอยู่แต่ ก็มียุติว่าหากพิจารณาว่าเป็นกิจกรรมอิสระที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของเรือที่เติมน้ำมัน การบังเกอร์ ไม่สามารถถือเป็นกิจกรรมที่อยู่ภายใต้ระบบเสรีภาพในการเดินเรือได้อย่างถูกต้อง เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่เป็น สิทธิของตนเอง การบังเกอร์นอกชายฝั่งจึงไม่ได้รับการพิจารณาตามมาตรา 58 ดังที่ระบุไว้ คำว่า การเดินเรือ ในวลี เสรีภาพในการเดินเรือ หมายถึง เฉพาะการเคลื่อนที่ของเรือเท่านั้น ไม่ใช่การดำเนินการเชิงพาณิชย์อื่นใด [15]

ความคิดเห็นของผู้พิพากษาในคดีนี้ก็มีการขัดแย้งกัน ใน Saiga I ผู้พิพากษาแอนเดอร์สัน ไม่ได้เห็นด้วยกับความคิดเห็นของผู้พิพากษาวูลฟรัมและยามาโมโตะที่กล่าวว่าการบังเกอร์นั้นอยู่ภายใต้การใช้ ทะเลอย่างถูกกฎหมายในระดับสากลที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือและไม่อยู่ในสิทธิของรัฐชายฝั่งเกี่ยวกับการทำ ประมงในกรณีของการบังเกอร์เรือประมง โดยผู้พิพากษาแอนเดอร์สันได้มีความเห็นแนะนำว่า ไม่มีกฎทั่วไป ใดที่สามารถตั้งสมมติฐานสำหรับการจำแนกประเภทของการบังเกอร์นอกชายฝั่งได้เนื่องจากจะขึ้นอยู่กับ ลักษณะเฉพาะของแต่ละกรณี และใน Saiga II ผู้พิพากษา ZHAO ก็ได้ระบุความเห็นไว้ว่าการบังเกอร์ต้อง ไม่ถือว่าเป็นการใช้เสรีภาพในการเดินเรือแต่เป็นกิจกรรมเชิงพาณิชย์นอกชายฝั่ง [16]

การตัดสินใน Saiga II จากการที่เซนต์วินเซนต์ได้ทำการโต้แย้งว่าการกระทำของกินีนั้นขัดต่ออนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ข้อ 56 โดยศาลระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทะเลได้ตัดสินว่า รัฐชายฝั่งสามารถใช้กฎหมายและข้อบังคับด้านศุลกากรในทะเลอาณาเขตของตนอย่างถูกกฎหมาย โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 2 และ 21 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 แต่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้นรัฐชายฝั่งสามารถใช้ระเบียบการคลังที่คล้ายคลึงกันเท่านั้น ในส่วนที่เกี่ยวกับเกาะเทียม สิ่งปลูกสร้างและโครงสร้าง ดังนั้น กินีจึงขาดเขตอำนาจศาลในการใช้กฎหมายศุลกากร มาตรา 1 ของกฎหมาย L/94/007 ที่กล่าวว่า ห้ามการนำเข้า การขนส่ง การจัดเก็บและจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงโดยไม่ได้รับอนุญาต ในสาธารณรัฐกินี ซึ่งสามารถนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการควบคุมและปราบปรามการขายเชื้อเพลิง น้ำมันก๊าซให้กับเรือประมง ในรัศมีศุลกากรตามมาตรา 34 แห่งประมวลกฎหมายศุลกากร ซึ่งประกาศรัศมีศุลกากร 250 กิโลเมตร สรุปได้ว่าอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ไม่ได้อนุญาตให้รัฐชายฝั่งใช้กฎหมายศุลกากรในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ด้วยเหตุนี้การจับกุมและการยึดเรือ Saiga การยึดสินค้าจึงขัดต่ออนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 คำถามที่ว่าภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะควบคุมการจัดหาน้ำมันโดยเรือบรรทุกน้ำมันถ่ายโอนไปยังเรือลำอื่นเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงหรือไม่ ในคดี Saiga II กินีแย้งว่าอยู่ในสิทธิของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ในทางตรงกันข้าม เซนต์วินเซนต์โต้แย้งว่าเป็นการใช้สิทธิเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งศาลระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทะเล ก็ไม่ได้ตัดสินอย่างชัดเจนเนื่องจากพบว่าไม่จำเป็น ศาลได้ตั้งข้อสังเกตว่าหากรัฐไม่ได้บังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการเติมเชื้อเพลิงให้กับเรือประมงในทะเลของตน อาจถือได้ว่าการเติมเชื้อเพลิงนั้นไม่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมประมง และด้วยเหตุนี้จึงจะถือว่าเป็นกิจกรรมภายใต้เสรีภาพในการเดินเรือ และกินีมีภาระเบี่ยงดังกล่าวหรือไม่ หากกินีมีภาระเบี่ยงดังกล่าว จะมีความสำคัญหรือไม่หากถือว่ามีคุณสมบัติเป็นภาระเบี่ยงของศุลกากร หรือ การลักลอบขนของ ซึ่งมีบทบัญญัติบางประการในกฎหมายกินี ที่กล่าวถึง การเติมเชื้อเพลิงเรือประมงในทะเลกินีโดยวิธีอื่นนอกเหนือจากที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายถือเป็นสิ่งผิดกฎหมาย ในตอนท้ายของคำพิพากษานั้น ศาลได้สรุปว่าแม้กินีจะมีกฎหมายห้ามการเติมน้ำมันเรือประมง แต่การเรียกสิ่งนี้ว่าเป็นภาระเบี่ยงศุลกากรในตัวเองถือเป็นการละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศ สิ่งที่ได้จากคดี M/V Saiga ได้เป็นบรรทัดฐานทางกฎหมายเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ ศาลระบุว่ารัฐชายฝั่งไม่สามารถใช้กฎหมายเกี่ยวกับศุลกากรในส่วนอื่นๆในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้นอกจากเกาะเทียม สิ่งติดตั้งและโครงสร้าง [17]

ปัญหาการอ้างเสรีภาพในการเดินเรือต่อการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

การลักลอบจำหน่ายน้ำมันไม่ว่าจะเป็นการจอดลอยลำก็ดีหรือเดินเรือไปและลักลอบจำหน่ายน้ำมันไปด้วยหรือไม่ก็ตาม การกระทำดังกล่าวหาได้เป็นการบิโรคเสรีภาพในการเดินเรือตามความหมายที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 แต่อย่างใด รัฐชายฝั่งย่อมมีอำนาจตามข้อ 194 (2) ในการใช้มาตรการทั้งปวงที่จำเป็น ไม่ว่าจะเป็นการตรวจเรือรวมทั้งการจับกุมเรือ เพื่อเป็นการประกันว่ากิจกรรมทั้งปวงซึ่งหมายถึงการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนที่เกิดขึ้นอันอยู่ภายใต้เขตอำนาจหรือการควบคุมของรัฐชายฝั่งจะต้องไม่ก่อให้เกิดความเสียหายโดยก่อให้เกิดมลพิษแก่รัฐอื่นใดตามพันธกรณีในกฎหมาย

ระหว่างประเทศประกอบกับข้อที่ 221 ที่กำหนดให้อำนาจแก่รัฐเพื่อใช้และบังคับให้เป็นไปตามมาตรการนอกทะเลอาณาเขตที่คุกคามว่าจะเกิดความเสียหายขึ้นเพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของรัฐชายฝั่ง และเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลของเรือประมงดัดแปลงที่ทำการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อน แต่อย่างไรก็ตาม การที่เรือต่างชาติลอลำในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเพื่อลักลอบจำหน่ายน้ำมันเถื่อนนั้น ย่อมหาได้เป็นการบริโภคเสรีภาพในการเดินเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะแต่อย่างใด ในทางกลับกันการที่เรือบรรทุกน้ำมันไม่ว่าจะเป็นสัญชาติใด ๆ ก็ตามจอดลอลำเพื่อจำหน่ายน้ำมันในเขตทางทะเลของรัฐชายฝั่งนั้นย่อมทำให้รัฐชายฝั่งตกอยู่ในความเสี่ยงต่อปัญหาของมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากมลพิษน้ำมันได้ [18]

แนวทางในการตีความของศาลใน คดี Virginia G

ข้อเท็จจริงคือ เรือ Virginia G ซึ่งเป็นเรือบรรทุกน้ำมันที่ซุกซนชาติปานามา โดยมีใบรับรองการจดทะเบียนตามกฎหมายที่ออกโดยหน่วยงานการเดินเรือปานามาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2550 และมีผลใช้ได้ถึงวันที่ 16 พฤศจิกายน พ.ศ. 2554 และได้ออกหนังสือรับรองตามกฎหมายเพิ่มเติมให้กับเรือเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ. 2554 มีผลใช้ได้ถึงวันที่ 16 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559 ได้ถูกเจ้าหน้าที่ของประเทศกินี-บิสเซาจับกุมเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ในข้อหาปฏิบัติการณ์เดิมเชื้อเพลิงให้กับเรือประมงต่างประเทศที่ทำการประมงอย่างผิดกฎหมายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศกินี-บิสเซา โดยเรือลำดังกล่าวและน้ำมันบนเรือถูกยึดเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2552 โดยที่คณะกรรมการการระหว่างกระทรวงเพื่อการเฝ้าระวังทางทะเลของกินี-บิสเซา (the Inter-Ministerial Commission for Maritime Surveillance of Guinea-Bissau) ได้ออกคำสั่งให้ยึดเรือลำดังกล่าวพร้อมกับอุปกรณ์และสินค้าสำหรับการขายน้ำมันให้กับเรือประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะโดยที่ไม่ได้รับอนุญาต ต่อมาเรือดังกล่าวได้รับการปล่อยตัวตามการตัดสินใจของรัฐบาลกินี-บิสเซา ซึ่งเป็นเวลานานกว่า 1 ปีหลังจากที่ได้มีการจับกุมตามคำร้องขอของสถานทูตสเปนที่ให้ปล่อยเรือถึงแม้เรือลำดังกล่าวจะมีธงชาติปานามาแต่ก็เป็นของบริษัทสเปน โดยคำนึงถึงความสัมพันธ์ฉันมิตรระหว่างกินี-บิสเซาและสเปน ซึ่งได้แจ้งให้เจ้าของเรือทราบเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2553 ซึ่งจากข้อมูลของปานามา เรือ Virginia G เป็นของ Penn Lilac Trading SA ซึ่งเป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นในปานามาในปี พ.ศ. 2541 โดยได้ซื้อเรือลำดังกล่าวมาในเดือนมกราคม พ.ศ. 2543 และในเดือนมกราคม พ.ศ. 2545 ได้ตกลงด้านนายหน้าตัวแทนกับ Gebaspe SL ซึ่งเป็นบริษัทสเปนทำหน้าที่เป็นสื่อกลางระหว่างซัพพลายเออร์เชื้อเพลิงและเจ้าของเรือประมงพาณิชย์ ในปี พ.ศ. 2552 เรือลำดังกล่าวได้รับการเช่าเหมาลำให้กับสหพันธ์โลดัส ซึ่งเป็นบริษัทสัญชาติไอร์แลนด์ที่ขายและจัดหาน้ำมันให้กับเรือประมง ขณะที่ถูกจับกุมบนเรือมีกัปตันเรือ 1 คน และลูกเรืออีก 11 คน [19]

ในการพิจารณาศาลต้องตรวจสอบว่ากินี-บิสเสนั้นมีเขตอำนาจศาลในการควบคุมการบังเกอร์ของเรือต่างชาติที่ทำการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือไม่ โดยปานามาได้ให้คำจำกัดความบังเกอร์ว่าเป็น คำที่ใช้ในอุตสาหกรรมขนส่งเพื่ออธิบายการขายเชื้อเพลิงจากเรือเฉพาะทาง เช่น เรือบรรทุกน้ำมันซึ่งจัดหาเชื้อเพลิงให้กับเรือลำอื่นขณะอยู่ในทะเล และชี้ให้ศาลเห็นว่ากิจกรรมการบังเกอร์ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะอยู่ภายใต้มาตรา 58 (1) คือเป็นการใช้เสรีภาพในการเดินเรือและใช้ทะเลอย่างถูกกฎหมายตามกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับเสรีภาพนั้น และหากมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการบังเกอร์ในเขตเศรษฐกิจ

จำเพาะที่ได้มีการบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของกินี-บิสเซานั้นจะเป็นการขัดต่อหลักเสรีภาพตามมาตรา 58 และอาจถือเป็นการเรียกเก็บเงินในรูปแบบภาษีหรือศุลกากรเป็นการขยายรัศมีศุลกากรในลักษณะที่มีการร้องขอการอนุญาตล่วงหน้าที่มีการชำระเงิน เหมือนในกรณีคดี saiga ซึ่งภายใต้กฎหมายของกินี-บิสเซาได้กำหนดคุณสมบัติของบังเกอร์ว่าเป็นการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการประมง คณะตุลาการมีความเห็นปรากฏชัดเจนจากในมาตรา 62 วรรค 4 ว่ากิจกรรมทั้งหมดที่อาจได้รับการควบคุมโดยรัฐชายฝั่งจะต้องมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการประมง ศาลตั้งข้อสังเกตว่าการเชื่อมโยงดังกล่าวกับการประมงนั้นมีอยู่เพื่อการบังเกอร์ของเรือต่างประเทศที่ทำประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเนื่องจากสิ่งนี้ทำให้พวกเขาสามารถดำเนินกิจกรรมต่อไปได้โดยไม่หยุดชะงักในทะเล และเห็นว่ากฎระเบียบของรัฐชายฝั่งในการบังเกอร์เรือต่างชาติที่ทำประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นหนึ่งในมาตรการที่รัฐชายฝั่งอาจใช้ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตนเพื่ออนุรักษ์และจัดการทรัพยากรที่มีชีวิตภายใต้มาตรา 56 และมาตรา 62 วรรค 4 และศาลได้พิจารณาถึงมาตรา 58 ที่ให้สิทธิเสรีภาพแก่รัฐอื่น ๆ นั้นไม่ได้ขัดขวางรัฐชายฝั่งจากการควบคุมของสิทธิและอำนาจของรัฐชายฝั่งตามมาตรา 56 จากสิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งในการสำรวจ ใช้ประโยชน์ อนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ แต่เฉพาะในกรณีของการบังเกอร์ของเรือต่างชาติที่ทำการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเท่านั้นที่ได้รับการควบคุมโดยรัฐชายฝั่งและประเด็นของการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมนั้นคณะตุลาการเห็นชอบกับการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมโดยกินี-บิสเซานั้นไม่ได้เป็นการขึ้นค่าโดยผลประโยชน์ทางการคลังของตน แต่เป็นการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการบริการที่เชื่อมโยงกับการอนุญาตบังเกอร์ ดังนั้นศาลพิจารณาว่าการจัดเก็บค่าธรรมเนียมโดยกินี-บิสเซาไม่ถือเป็นความพยายามที่จะขยายกฎหมายภาษีและศุลกากรไปยังเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามที่ปานามาอ้าง โดยมีมติเป็นเอกฉันท์ว่ากินี-บิสเซาไม่ได้ละเมิดตามมาตรา 58 (1) และ 56 (2) ในการควบคุมการบังเกอร์เรือต่างชาติที่ทำประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ [20]

สรุปและอภิปรายผล (Discussion)

ในระบบกฎหมายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 แสดงให้เห็นถึงความรับผิดชอบที่ชัดเจนของรัฐชายฝั่งในการจัดการและอนุรักษ์ทรัพยากรที่มีชีวิต ด้วยเหตุนี้รัฐชายฝั่งจึงมีเขตอำนาจทางกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายที่กว้างขวาง ในทางกฎหมายที่ศาลระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทะเล ได้ส่งเสริมความแข็งแกร่งให้กับความสามารถในการออกกฎหมายของรัฐชายฝั่งแต่ก็ยังคงมีข้อจำกัดเกี่ยวกับมาตรการในการบังคับใช้ไว้เพื่อให้เกิดความเท่าเทียมและสมดุลกันระหว่างรัฐชายฝั่งและรัฐเจ้าของธงหรือรัฐอื่น ๆ ที่จะใช้เขตเศรษฐกิจจำเพาะ จากการพิจารณาถึงแนวทางในการตีความของศาลจะเห็นได้ว่าปัญหาในการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนนั้นหากเป็นในกรณีของการบังเกอร์เรือประมงที่ทำประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะรัฐชายฝั่งมีอำนาจในการควบคุมโดยตราเป็นกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายประมง โดยเรือบังเกอร์จะต้องปฏิบัติตามรวมถึงต้องมีการขออนุญาตและเสียค่าธรรมเนียมให้ถูกต้อง ถือเป็นกิจกรรมที่อยู่ภายใต้อำนาจของรัฐชายฝั่งมาตรา 56 ประกอบกับมาตรา 58 ส่วนในกรณีของการบังเกอร์เรืออื่นหากพิจารณาถึงองค์ประกอบและวัตถุประสงค์แล้ว อาจถือเป็นกิจกรรมที่อยู่ภายใต้มาตรา 56 ในส่วนที่มีการบัญญัติไว้ว่า “ในส่วนของ

กิจกรรมอื่น ๆ เพื่อการแสวงหาประโยชน์ทางเศรษฐกิจ” โดย “เศรษฐกิจ” หมายถึงมีผลประโยชน์ที่เป็นสาระสำคัญกล่าวคือ กำไรหรือกำไรบางอย่างจากการผลิต การจำหน่าย หรือการบริโภคสินค้าและบริการ และหากพิจารณาประกอบกับความเห็นของผู้พิพากษา ZHAO ที่ระบุความเห็นไว้ว่าการบังเกอร์ต้องไม่ถือเป็นการใช้เสรีภาพในการเดินเรือแต่เป็นกิจกรรมเชิงพาณิชย์นอกชายฝั่ง รวมไปถึงรัฐชายฝั่งมีอำนาจในการปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเลตามมาตรา 192 (2) ที่กำหนดให้รัฐใช้มาตรการทั้งปวงที่จำเป็นเพื่อประกันว่า กิจกรรมภายใต้เขตอำนาจหรือการควบคุมของตนจะต้องกระทำในลักษณะที่ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายโดยภาวะมลพิษแก่รัฐอื่นและสิ่งแวดล้อมของรัฐเหล่านั้น จึงสามารถนำกฎหมายสิ่งแวดล้อมมาปรับใช้เพื่อแก้ปัญหาในการลักลอบการค้าน้ำมันเถื่อนได้ในแง่ของการรักษาและปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเลที่ปัญหาของการค้าน้ำมันเถื่อนในเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้นอาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันในขณะที่ทำการบังเกอร์หรือถ่ายโอนน้ำมันจากเรือสู่เรือลงในทะเลได้ ซึ่งประเทศไทยในฐานะที่เป็นรัฐชายฝั่งนั้นหากพิจารณาถึงกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนแล้วนั้น จะเห็นว่ามิได้มีการแก้ไขให้มีผลใช้บังคับถึงเพียงแค่นี้แต่ต่อเนื่องเท่านั้น ดังนั้นอาจจำเป็นต้องมีการแก้ไขให้มีผลบังคับใช้ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเพื่อไม่เป็นการเสียผลประโยชน์ตามข้อสังเกตที่ศาลได้กล่าวไว้ว่าในคดี saiga ว่าหากรัฐไม่ได้บังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการเดิมเชื้อเพลิงให้กับเรือประมงในทะเลของตน อาจถือได้ว่าการเดิมเชื้อเพลิงนั้นไม่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมประมง และด้วยเหตุนี้จึงจะถือว่าเป็นกิจกรรมภายใต้เสรีภาพในการเดินเรือ และกีนีมีกฎระเบียบดังกล่าวหรือไม่

โดยในทางระหว่างประเทศมีหลายรัฐเลือกที่จะควบคุมการบังเกอร์หรือการถ่ายโอนน้ำมันในทะเลอาณาเขตของตน โดยประเทศแรกที่ได้มีการควบคุมการบังเกอร์และการถ่ายโอนน้ำมันในเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้นคือประเทศเบลเยียม โดยในคำสั่งรัฐมนตรีในเดือนเมษายน พ.ศ. 2544 ได้รวมการบังเกอร์นอกชายฝั่งให้อยู่ในกรอบของกฎหมายสิ่งแวดล้อมสำหรับการควบคุมกิจกรรมบางอย่าง ในพื้นที่ทางทะเลภายใต้เขตอำนาจของตน ซึ่งได้ออกคำสั่งกระทรวงโดยกำหนดถึงการบังเกอร์นอกชายฝั่งว่าเป็น การถ่ายโอนไฮโดรคาร์บอนจากเรือลำหนึ่งไปยังอีกลำหนึ่งที่ดำเนินการเพื่อวัตถุประสงค์ในทางการค้า โดยให้ครอบคลุมไปถึงการถ่ายโอนน้ำมันระหว่างเรือลำหนึ่งไปยังเรืออีกลำหนึ่ง (STS) ด้วย และกำหนดถึงการที่จะทำการค้าในพื้นที่ทางทะเลของเบลเยียมนั้นจะต้องได้รับอนุญาตล่วงหน้าและกำหนดว่ากิจกรรมอื่น ๆ สามารถดำเนินการได้ในภายหลังภายใต้ข้อกำหนดการอนุญาตล่วงหน้า ทั้งนี้เพื่อเป็นการตอบสนองต่อความต้องการของการปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งคำสั่งรัฐมนตรีในปี 2544 ได้ใช้ตัวเลือกโดยกำหนดว่ากิจกรรมบังเกอร์นอกชายฝั่งจะต้องได้รับอนุญาตล่วงหน้าตามขั้นตอนที่ได้มีการปรึกษาหารือที่มีรายละเอียดอย่างชัดเจนซึ่งกำหนดภายใต้กฎหมายเบลเยียม โดยกิจกรรมการเดินเรือไม่อยู่ภายใต้ข้อกำหนดใดๆของการอนุญาตล่วงหน้า บ่งชี้ได้ว่าเบลเยียมไม่ถือว่ากิจกรรมทั้งสองนี้เป็นกิจกรรมการเดินเรือหรือเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกันมากพอสมควรในการเดินเรือเพื่อเป็นข้อยกเว้นจากข้อกำหนดของการอนุญาตล่วงหน้า

ประเทศแอฟริกาตะวันตกได้เริ่มมีการให้ความสนใจมากขึ้นเกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรมของการถ่ายโอนน้ำมัน (STS) ที่อาจเกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตน โดยได้มีการระบุไว้ในบันทึกคำแนะนำที่ออกโดย Skuld ในปี 2558 โดยมีการอ้างอิงถึงสองประเทศ คือ สาธารณรัฐคองโก ที่ระบุว่าต้องมีการขออนุญาตจาก

หน่วยงานท้องถิ่นก่อนที่จะดำเนินการปฏิบัติการถ่ายโอนน้ำมัน (STS) ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และในแอ่งโกลา ได้มีกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการบังเกอร์และการถ่ายโอนน้ำมัน (STS) อย่างละเอียดมาใช้ เป็นความปรารถนาที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเลของแอ่งโกลาซึ่งไม่ใช่แรงจูงใจหลักเพียงอย่างเดียว กฎของแอ่งโกลายังมีเงื่อนไขในการดำเนินกิจกรรมทั้งสองอีกกว่าการบังเกอร์หรือการถ่ายโอนน้ำมัน (STS) ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตนนั้นสามารถกระทำได้โดยบริษัทที่ได้มีการจดทะเบียนในแอ่งโกลาเท่านั้น ซึ่งบริษัทที่จดทะเบียนนั้นต้องสมัครและได้รับใบอนุญาตจากหน่วยงานของแอ่งโกลาและต้องแจ้งหน่วยงานด้านภาษีของประเทศโดยดำเนินงานตามแผนล่วงหน้าอย่างน้อย 3 วัน ซึ่งให้เห็นถึงแรงจูงใจหลักว่าข้อกำหนดของการแจ้งล่วงหน้าอาจไม่ใช่ในเรื่องของสิ่งแวดล้อม ซึ่งข้อกำหนดนี้ไม่สอดคล้องกับหลักในกฎหมายทะเลในทางระหว่างประเทศ ถือเป็นความพยายามอย่างจริงจังในเรื่องของการจัดเก็บภาษีศุลกากรเหมือนกรณีของคดี Saiga II

ประเทศศรีลังกา ในปี 2554 ศรีลังกาได้มีการกำหนดให้การทำกิจกรรมบังเกอร์ในน่านน้ำของศรีลังกาหรือเขตทางทะเลอื่นๆของศรีลังกาจะต้องดำเนินการโดยมีใบอนุญาตสำหรับการบังเกอร์ที่ถูกต้องจากหน่วยงานคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยผู้ขออนุญาตในการบังเกอร์นั้นจะต้องส่งหนังสือรับรองเป็นการประกันความรับผิดชอบต่อมลพิษพร้อมกับเอกสารอื่นๆที่ระบุไว้ โดยมีความธรรมเนียมในการสมัครประมาณ 6 ยูโร และค่าธรรมเนียมใบอนุญาตรายปีประมาณ 850 ยูโร

ในปี 2011 หน่วยงาน Dubai Maritime City Authority (DMCA) ได้นำข้อบังคับเกี่ยวกับจุดยึดซึ่งครอบคลุมถึงการดำเนินการที่เกี่ยวกับการบังเกอร์และการถ่ายโอนน้ำมัน (STS) โดยในส่วนที่ 1 ของข้อบังคับได้อ้างถึง การบังค์ใช้กับเรือในน่านน้ำดูไบและขยายไปสู่เขตเศรษฐกิจจำเพาะ โดยมีการอ้างถึงความจำเป็นทางด้านการจัดการกับความท้าทายด้านความปลอดภัย ที่เป็นวัตถุประสงค์หลัก ตามมาตรา 7 ของกฎระเบียบนี้ระบุว่า เรือที่ประสงค์จะเข้าร่วมในการบังเกอร์และการถ่ายโอนน้ำมัน (STS) จะต้องทำการส่งคำขอไปยังหน่วยงาน Dubai Maritime City Authority (DMCA) ล่วงหน้าอย่างน้อย 2 วัน

จากที่ได้กล่าวมาการปฏิบัติของรัฐอื่นๆนั้นจะเห็นได้ว่า รัฐต่างๆเลือกที่จะควบคุมกิจกรรมการบังเกอร์และการถ่ายโอนน้ำมัน (STS) โดยมีแรงจูงใจและวัตถุประสงค์หลักส่วนใหญ่จะเป็นในเรื่องของการปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของท้องทะเลเป็นหลัก [21]

การบังค์ใช้กฎหมายของประเทศไทย โดยส่วนใหญ่แล้วจะเป็นการบังค์ใช้กฎหมายในเขตพื้นที่ทางทะเลซึ่งเป็นเขตที่อยู่ภายในราชอาณาจักร ประกอบไปด้วย 2 ส่วนคือ บริเวณที่เป็นน่านน้ำภายใน ได้แก่บริเวณปากแม่น้ำ อ่าว แม่น้ำ ทะเลสาบ ท่าเรือ ตลอดจนบริเวณน่านน้ำที่อยู่ระหว่างฝั่งหรือแผ่นดินกับแนวน้ำลดต่ำสุด และอีกบริเวณคือ พื้นที่ทางทะเลที่เรียกว่า ทะเลอาณาเขตโดยอยู่ถัดออกไปจากเขตน่านน้ำภายในออกไปในทะเลมีระยะไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล โดยพื้นที่ทั้งสองบริเวณนี้เป็นพื้นที่ที่รัฐเจ้าของอำนาจอธิปไตยโดยสมบูรณ์ ทำให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือหรือผู้ที่มีอำนาจตามที่กฎหมายได้ให้ไว้ สามารถใช้อำนาจในการที่จะตรวจค้น บังค์ ยึดหรือจับกุม ตลอดจนให้หยุดเรือหรือนำเรือไปยังที่หนึ่งที่ได้ เมื่อได้มีการกระทำความผิดหรือมีเหตุอันสมควรสงสัยว่ามีการกระทำความผิดตามที่ระบุไว้ในกฎหมายโดยเกิดขึ้นในพื้นที่ตามที่บัญญัติไว้ ซึ่งเมื่อเกิดการกระทำความผิดขึ้นในเขตบริเวณที่อยู่ในเขตที่ได้กล่าวมานี้ นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานอื่นที่เข้ามาช่วยในการ

จัดการกับความผิดที่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานของ ตำรวจน้ำ กรมประมง กรมเจ้าท่า ที่กฎหมายได้ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในแต่ละหน่วยงาน ทำหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดได้เป็นอย่างดี รวมไปถึงเรื่องของการจัดการกับปัญหาการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อนด้วย แต่หากเกิดการกระทำความผิดในเขตที่อยู่นอกราชอาณาจักรไม่ว่าจะเป็นเขตต่อเนื่อง หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ หรือไหล่ทวีปนั้น จะต้องพิจารณาตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทะเล ที่มีการกำหนดให้อำนาจแก่รัฐชายฝั่งให้มีสิทธิอธิปไตย (Sovereign rights) ที่จะใช้อำนาจในการสำรวจ (Exploration) แสวงหาประโยชน์ (Exploitation) อนุรักษ์ (Conservation) จัดการ (Management) รวมถึงป้องกันผู้อื่นกระทำการดังกล่าวต่อทรัพยากรธรรมชาติทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต ที่อยู่ในน้ำ บนผิวดินท้องทะเล และใต้ผิวดินของท้องทะเล หรือในห้วงน้ำเหนือพื้นดินท้องทะเล รวมถึงกิจกรรมอื่นๆ เช่น การผลิตพลังงานจากน้ำ กระแสน้ำ กระแสลม ซึ่งในกฎหมายภายในของประเทศไทยนั้น ส่วนใหญ่ไม่มีการบังคับใช้ไปถึงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่มีการบัญญัติไว้อย่างชัดเจน อาจมีบางมาตราที่ต้องอาศัยการตีความเพื่อให้สามารถบังคับใช้ไปถึงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งหากเกิดการกระทำความผิดขึ้น เจ้าหน้าที่ทหารเรือหรือผู้มีอำนาจก็จะไม่สามารถใช้อำนาจตามที่กฎหมายได้ให้ไว้ได้ เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายที่ชัดเจนให้อำนาจ การใช้อำนาจปฏิบัติตามกฎหมายจึงจำกัดอยู่เฉพาะในเขตพื้นที่ที่ถือว่าเป็นราชอาณาจักรของประเทศไทยเท่านั้น ซึ่งผู้กระทำความผิดต่างก็อาศัยช่องว่างในทางกฎหมายในการกระทำความผิดโดยไม่หวาดกลัว และหากพิจารณาข้อกฎหมายในพระราชบัญญัติการประมง ก็ไม่ได้มีการบัญญัติไว้อย่างชัดเจนถึงกรณีของการขออนุญาตในการบังเกอร์เรือประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะอย่างในคดีที่ได้มีการกล่าวข้างต้นจึงไม่สามารถที่จะใช้กฎหมายบังคับได้อย่างที่ศาลได้มีคำตัดสินจากคดีที่ได้กล่าวมาข้างต้น

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัย ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ควรมีข้อกฎหมายในพระราชบัญญัติการประมง ที่กำหนดอย่างชัดเจนถึงการขออนุญาตในการบังเกอร์เรือประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะไว้อย่างชัดเจนรวมถึงกำหนดบทลงโทษ และการเก็บค่าธรรมเนียมในการบังเกอร์เรือประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และควรขยายเขตบังคับใช้ของกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับปัญหาในการลักลอบค่าน้ำมันเถื่อนในประเทศไทยให้มีผลบังคับใช้ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งอาจแก้ไขที่นิยามของการบังค์ใช้ในข้อกฎหมายต่าง ๆ

เอกสารอ้างอิง (References)

- [1] เสาวณี จันทะพงษ์. (2565). *มาตรการฝ่าฝืนกฎตราค่าน้ำมัน บทเรียนจากอดีต...ขีดเส้นล่อนาคต*. สืบค้น 20 มีนาคม 2567, จาก https://www.bot.or.th/th/research-and-publications/articles-and-publications/articles/Article_26Apr2022.html
- [2] David Merriman. (2013). *Economics of Tobacco Toolkit, Tool 7: Understand, Measure, and Combat Tobacco Smuggling*. Washington: World Bank. สืบค้นจาก <https://portal-uat.who.int/>

fctcapps/sites/default/files/kh-media/e-library-doc/2 0 1 9 / 1 0 / Illicit-Measurement-Toolkit-.pdf

- [3] เกียรติพร อำไพ. (2540). ปัญหาการออกและการบังคับใช้กฎหมายในเขตต่อเนื่องของประเทศไทย ศึกษากรณี น้ำมันเถื่อน(วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพมหานคร. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- [4] [18] เกียรติพร อำไพ. (2556). การนำมาตรการทางกฎหมายสิ่งแวดล้อมทางทะเลมาใช้ในการป้องกันและปราบปรามการค้าน้ำมันเถื่อนในเขตทางทะเลของประเทศไทย. วารสารการจัดการสิ่งแวดล้อม, 2556(2), 89-131. สืบค้นจาก <https://so02.tci-thaijo.org/index.php/JEM/article/view/26136/22177>
- [5] เขตเศรษฐกิจจำเพาะ. สืบค้น 30 มีนาคม 2567, จาก [http://old-book.ru.ac.th/e-book/L/W451\(48\)/LW451-3_1.pdf](http://old-book.ru.ac.th/e-book/L/W451(48)/LW451-3_1.pdf)
- [6] เรณู สุทธิกุล. (2012). ความหมายของสิทธิอธิปไตยและอำนาจอธิปไตย. สืบค้น 30 มีนาคม 2567, จาก <https://www.gotoknow.org/posts/38897>
- [7] [10] [12] จุมพต สายสุนทร. (2561). กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม1 (พิมพ์ครั้งที่13). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน.
- [8] Robert Beckman, Tara Davenport. (2012). *The EEZ Regime: Reflections after 30 Years*. สืบค้น 15 มีนาคม 2567, จาก <https://www.law.berkeley.edu/files/Beckman-Davenport-final.pdf>
- [9] Robin Churchill, Vaughan Lowe, Amy Sander. (2022). *The Law of the sea Fourth edition* (พิมพ์ครั้งที่ 4). Manchester University Press.
- [11] [14] (2018). *United Nations Convention on the Law of the Sea*, doi.org/10.5771/9783845258874
- [13] Yoshifumi Tanaka. (2012). *The International Law of the Sea*. New York: Cambridge University Press.
- [15] [21] David Testa. (2019). Coastal State Regulation of Bunkering and Ship-to-Ship (STS) Oil Transfer Operations in the EEZ: An Analysis of State Practice and of Coastal State Jurisdiction Under the LOSC. *Ocean Development & International Law*, 50(4). 363-386, DOI:10.1080/00908320.2019.1605673
- [16] A. Karitzis & Associates L.L.C. (2020). *Bunkering In The EEZ: An Aspect Of The High-Seas Freedom Of Navigation?*. สืบค้น 30 มีนาคม 2567, จาก <https://www.mondaq.com/cyprus/marine-shipping/994936/bunkering-in-the-eez-an-aspect-of-the-high-seas-freedom-of-navigation>
- [17] Bernard H. Oxman, Vincent Bantz. (2000). The M/V "Saiga" (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment (ITLOS Case No. 2). *The American Journal of International Law*, 2000, 94(1). 140-150.
- [19] Vincent Cogliati-Bantz. (2014). INTRODUCTORY NOTE TO THE M/V "VIRGINIA G" CASE (PANAMA/GUINEA-BISSAU) (ITLOS). *International Legal Materials*, 53(6). 1161-1226.

- [20] Nuwan Peiris. (2021). *Bunkering in the Exclusive Economic Zone and on the High Seas under the Law of the Sea Convention: An Entangling Experiment with Saiga, Virginia G, Norstar and San Padre Pio*. Ocean Yearbook 35, 2021, 423–442. doi:10.1163/22116001_03501013