

ขอบเขตท้องทะเลลึก

ข้อ 1 ของอนุสัญญา ค.ศ. 1982 บัญญัติว่าบริเวณพื้นที่หมายถึงพื้นดิน ท้องทะเลและพื้นมหาสมุทรและดินใต้ผิวดินที่อยู่นอกเขตอำนาจของรัฐ เขตท้องทะเลที่อยู่ภายใต้อำนาจของรัฐได้แก่พื้นดินใต้ทะเลอาณาเขต เขตเศรษฐกิจจำเพาะและไหล่ทวีป ฉะนั้น ท้องทะเลลึกจะอยู่ต่ำกว่าไหล่ทวีป รัฐทุกรัฐจะแจ้งต่อองค์การพื้นทะเลระหว่างประเทศ (The International Seabed Authority) ถึงขอบเขตไหล่ทวีปของตน ถ้าไหล่ทวีปเกิน 200 ไมล์ คณะกรรมาธิการกำหนดเขตไหล่ทวีปจะให้คำแนะนำแก่รัฐชายฝั่งเกี่ยวกับขอบนอกของไหล่ทวีป ถ้ารัฐชายฝั่งปฏิบัติตามจะมีผลบังคับใช้อย่างเด็ดขาดซึ่งอาจนำไปอ้างต่อรัฐอื่นหรือต่อองค์การพื้นทะเลระหว่างประเทศ

การจัดตั้งระบบเขตท้องทะเลลึกก็เพื่อการสำรวจพื้นดินท้องทะเล และขุดค้นทรัพยากรธรรมชาติจำพวก แร่ธาตุต่างๆ เช่น แมงกานีสโนเบิล แร่ นิกเกิล ทองแดง ฟอสฟอรัส และ ฯลฯ ส่วนทรัพยากรมีชีวิตนั้นไม่ได้กล่าวไว้ เพราะอุปสรรคเกี่ยวกับความลึกอย่างมากของท้องน้ำ การจัดตั้งระบบดังกล่าวจะต้องไม่กระทบกระเทือนถึงสถานะภาพของน่านน้ำที่อยู่เหนือและอากาศเหนือพื้นน้ำรวมทั้งสิทธิของรัฐชายฝั่ง ส่วนเสรีภาพในการเดินเรือ และการวิจัยวิทยาศาสตร์ในทะเลหลวงยังมีอยู่เช่นเดิม ซึ่งบางครั้งอาจจะกระทบกระทั่งกับการแสวงหาประโยชน์จากท้องทะเลลึก เพราะการแสวงหาประโยชน์อาจจะต้องสร้างสิ่งก่อสร้าง ซึ่งก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินเรือได้

กิจกรรมในท้องทะเลลึกจะต้องกระทำเพื่อผลประโยชน์ของมนุษยชาติ โดยส่วนรวมและต้องคำนึงถึงผลประโยชน์และความจำเป็นของประเทศที่กำลังพัฒนาด้วย

การนำทรัพยากรธรรมชาติในท้องทะเลมาใช้ประโยชน์อยู่ภายใต้ การดำเนินการขององค์การระหว่างประเทศ เรียกว่า องค์การพื้นทะเลระหว่าง ประเทศ มีหน้าที่บริหารท้องทะเลลึกโดยออกกฎระเบียบ และควบคุมการ ดำเนินงานในเขต และแจกจ่ายผลประโยชน์ที่ได้รับให้แก่รัฐต่าง ๆ โดยคำนึง ถึงผลประโยชน์และความจำเป็นของรัฐที่กำลังพัฒนา และประชาชนที่ยังไม่ ได้รับเอกราชโดยสมบูรณ์ นอกจากนี้ยังอาจดำเนินการวิจัยทางวิทยาศาสตร์ ทางทะเลเกี่ยวกับบริเวณพื้นที่ และทรัพยากรในบริเวณนั้น อาจเข้าทำสัญญา เพื่อความมุ่งประสงค์นั้น ดำเนินมาตรการหาเทคโนโลยีและความรู้ด้านวิทยา ศาสตร์และถ่ายทอดความรู้แก่รัฐที่กำลังพัฒนาด้วยเพื่อให้รัฐภาคีทั้งปวงได้ รับประโยชน์จากความรู้นั้น และดำเนินมาตรการที่จำเป็นในการป้องกันมลภาวะ

การแสวงหาประโยชน์ในเขต องค์การอาจจะเป็นผู้ลงทุนในการขุด ทรัพยากรขนส่งและจำหน่ายเองในรูปของวิสาหกิจ (The Enterprise) ซึ่งเป็น องค์กรย่อยขององค์การอยู่ในความควบคุมของคณะมนตรี หรือให้รัฐหรือเอกชน บริษัทเอกชนของรัฐที่เป็นภาคีสันติสัญญา มีสิทธิในการดำเนินการขุดค้นทรัพยากร ในรูปการขอสัมปทานจากองค์การ หรือในรูปการแบ่งรายได้ให้แก่องค์การ

องค์การพื้นทะเลระหว่างประเทศมีสภาพบุคคลระหว่างประเทศ ประกอบด้วยรัฐที่เป็นภาคีสันติสัญญาทั้งหมด มีที่ทำการตั้งอยู่ที่จาไมกา องค์การ ที่สำคัญขององค์การได้แก่ สมัชชา คณะมนตรี และสำนักงานเลขาธิการ

สมัชชาประกอบด้วยผู้แทน 1 คนของรัฐภาคีทุกรัฐ และอาจจะมี ผู้ช่วยหรือที่ปรึกษา สมัชชาเป็นองค์กรสูงสุดขององค์การ มีหน้าที่กำหนด นโยบายทั่วไปขององค์การ เป็นผู้เลือกคณะมนตรีและเลขาธิการของสำนักงาน เลขาธิการ

คณะมนตรีเป็นฝ่ายบริหารขององค์การ องค์ประกอบของคณะ มนตรีเป็นที่ถกเถียงกันมากในที่ประชุมกฎหมายทะเล ประเทศกลุ่มอุตสาหกรรม ต้องการได้สิทธิพิเศษเพราะถือว่าตนเป็นผู้จัดหาทุนทรัพย์ และเทคโนโลยี แด่กลุ่มประเทศ 77 ซึ่งเป็นตัวแทนของประเทศกำลังพัฒนาหรือด้อยพัฒนา ยืนยันในหลักการให้ทุกประเทศมีผู้แทนอยู่ในคณะมนตรีโดยทั่วถึงทุกภาคอย่าง เทียบธรรม ในที่สุดจึงได้ตกลงให้คณะมนตรีประกอบด้วยสมาชิก 36 คน เลือก

โดยสมาชิก 18 คน โดยแบ่งจากเขตภูมิศาสตร์อย่างเที่ยงธรรม เช่น แอฟริกา ลาตินอเมริกา เอเชีย ยุโรปตะวันออก ยุโรปตะวันตก โดยอย่างน้อยเขตละ 1 คน และจากรัฐอื่น ๆ ส่วนอีก 18 คนที่เหลือเลือกโดยอาศัยหลักเกณฑ์ดังนี้

4 คน เลือกจากประเทศที่บริโภคหรือนำเข้าทรัพยากรจำพวกแร่ประเภทเดียวกับที่มีอยู่ในท้องทะเลลึกในระยะ 5 ปีหลัง เกินกว่า 2% ของการบริโภค

หรือนำเข้าของโลก และอย่างน้อยต้องเป็นประเทศในยุโรปตะวันออก 1 คน รวมทั้งรัฐผู้บริโภครายใหญ่ที่สุด (ข้อ 161)

4 คน เลือกจาก 8 ประเทศภาคีที่ได้ทำการลงทุนจำนวนมากในการดำเนินกิจการในเขตโดยรัฐภาคีทำการลงทุนโดยตรงหรือโดยเอกชนสัญชาติของรัฐนั้น และอย่างน้อยต้องมีประเทศในยุโรปตะวันออก 1 คน

4 คน เลือกจากประเทศผู้ส่งออกแร่ชนิดเดียวกับที่มีอยู่ในเขตและต้องมีประเทศที่กำลังพัฒนาอย่างน้อย 2 คน ซึ่งการส่งออกของแร่ดังกล่าวมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ

6 คน จากประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งมีผลประโยชน์พิเศษ เช่น มีพลเมืองมาก รัฐไร้ฝั่ง หรือมีลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เสียเปรียบ รัฐที่อยู่ในจำพวกรัฐที่นำเขารายใหญ่ของแร่ชนิดเดียวกับที่มีอยู่ในเขต รัฐที่เป็นผู้ผลิตแร่ดังกล่าว และรัฐด้อยพัฒนา

สำนักงานเลขาธิการขององค์การประกอบด้วยเลขาธิการ และเจ้าหน้าที่ขององค์การ เลขาธิการได้รับเลือกโดยสมาชิกจากผู้สมัคร ซึ่งเสนอโดยคณะมนตรีมีระยะเวลา 4 ปี และอาจได้รับเลือกใหม่ได้ในกรณีเกิดข้อพิพาทในการตีความหรือบังคับข้ออนุสัญญา ข้อ 279 กำหนดให้รัฐคู่พิพาทตกลงกันโดยสันติวิธี ตามมาตรา 2 (3) ของกฎบัตรสหประชาชาติและแสวงหาข้อยุติโดยวิธีที่กำหนดในมาตรา 33 (1) ของกฎบัตรสหประชาชาติคือ การเจรจา การไกล่เกลี่ย ใต้สวน ประนีประนอมอนุญาโตตุลาการ หรืออาจจะให้ศาลระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทะเล หรือศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ หรือศาลอนุญาโตตุลาการ หรือศาลอนุญาโตตุลาการพิเศษ ที่ตั้งขึ้นเป็นผู้พิจารณาก็ได้

อนุสัญญาฉบับนี้ แม้จะมีประเทศร่วมลงนามเป็นจำนวนมาก แต่ประเทศมหาอำนาจ เช่น สหรัฐอเมริกา และประเทศอื่น ๆ อีกจำนวนมาก ไม่ได้ร่วมลงนามด้วย แม้ว่าจะเป็นประเทศจำนวนน้อย แต่เป็นประเทศที่มีอิทธิพลทางเศรษฐกิจ จึงอาจก่อให้เกิดปัญหายุ่งยากในอนาคต

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 จะมีผลบังคับเมื่อครบเวลา 1 ปี ภายหลังจากประเทศต่าง ๆ 60 ประเทศให้สัตยาบัน ประเทศไทยแม้จะได้ร่วมลงนามด้วย แต่ปัจจุบันยังไม่ได้ให้สัตยาบันในวันที่ 16 พฤศจิกายน 2536 ได้มีประเทศต่าง ๆ ให้สัตยาบันหรือภาคยานุวัติควบ 60 รายแล้ว ดังนั้นอนุสัญญาก็จะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 16 พฤศจิกายน 2537 จนถึงปลายปี พ.ศ. 2538 มีประเทศต่าง ๆ เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาฉบับนี้แล้ว 81 ประเทศ

อ่าว (Bay)

อ่าวเป็นส่วนหนึ่งของน่านน้ำภายในอนุสัญญาเจนีวา ค.ศ. 1958 ข้อ 7 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 10 (2) ได้ให้คำจำกัดความของอ่าวว่า อ่าวคือส่วนเว้าที่เห็นได้ชัดซึ่งส่วนที่เว้าเข้ามา ได้สัดส่วนกับความกว้างของปากอ่าวจนทำให้มีน่านน้ำที่ล้อมรอบด้วยแผ่นดิน และมีได้ประกอบเป็นแต่เพียงความโค้งของฝั่งทะเล อย่างไรก็ตาม มิให้ถือส่วนเว้าเป็นอ่าวเว้นแต่เนื้อที่ของส่วนเว้านั้นจะกว้างกว่าพื้นที่ครึ่งวงกลม ซึ่งมีเส้นผ่าศูนย์กลางเป็นเส้นที่ลากพาดปากทางเข้าของส่วนเว้านั้น

ในการวัดพื้นที่ของอ่าว พื้นที่ของส่วนเว้าได้แก่ พื้นที่ซึ่งอยู่ระหว่างแนวน้ำลดรอบฝั่งของส่วนเว้าและเส้นซึ่งเชื่อมแนวน้ำลดของจุดทางเข้าตามธรรมชาติของส่วนเว้านั้น ในกรณีที่ส่วนเว้ามีปากทางเข้ามากกว่าแห่งหนึ่ง เนื่องจากมีเกาะอยู่ให้ลากรูปครึ่งวงกลมบนเส้นซึ่งยาวเท่ากับผลรวมของความยาวของเส้นที่ลากพาดปากทางเข้าต่าง ๆ นั้น เกาะภายในส่วนเว้าให้ถือเสมือนเป็นส่วนหนึ่งของพื้นน้ำของส่วนเว้า

ถ้าระยะห่างระหว่างแนวน้ำลดของจุดทางเข้าตามธรรมชาติของอ่าวไม่เกิน 24 ไมล์ อาจลากเส้นปิดระหว่างแนวน้ำลดทั้งสองนี้ได้ และน่านน้ำที่ถูกปิดกั้นอยู่ภายในเส้นนี้ให้ถือว่าเป็นน่านน้ำภายใน

ในกรณีที่ระยะห่างระหว่างแนวน้ำลดของจุดทางเข้าตามธรรมชาติของอ่าวเกินกว่า 24 ไมล์ให้ลากเส้นฐานตรงยาว 24 ไมล์ภายในอ่าวในทำนองที่จะปิดกั้นพื้นที่น้ำอย่างมากที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ ด้วยเส้นที่มีความยาวเช่นนั้น

หลักดังกล่าวไม่ใช่บังคับแก่อ่าวประวัติศาสตร์ (Historic Bays) อ่าวประวัติศาสตร์¹ หมายถึงอ่าวที่ถือเสมือนดินแดนของรัฐ มีสภาพทางกฎหมายเหมือนน่านน้ำภายในซึ่งรัฐมีสิทธิห้ามการผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติได้โดยสิทธิของรัฐชายฝั่งเหนืออ่าวได้รับการรับรองและยินยอมจากรัฐอื่นมาแต่โบราณกาล แต่อ่าวนั้นต้องไม่เป็นทางเดินเรือสากล อ่าวประวัติศาสตร์ ได้แก่ อ่าวไทยซึ่งมีความกว้างประมาณ 50 ไมล์ทะเล โดยลากเส้นตรงปิดปากอ่าวทำให้น่านน้ำในอ่าวประวัติศาสตร์กลายเป็นน่านน้ำภายในของไทย ซึ่งรัฐบาลได้ประกาศ เมื่อ 22 กันยายน 2502 อ่าว Shesapeake อ่าว Conception อ่าว Fonseca อ่าว Granville และอ่าว Hudson

เกาะ

เกี่ยวกับเกาะหรือพื้นที่ที่อยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำลด อนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 ข้อ 10 และอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ข้อ 121 ค.ศ. 1982 ได้ให้คำจำกัดความว่า เกาะหมายถึงพื้นดินที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติล้อมรอบด้วยน้ำและอยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำขึ้น เกาะมีทะเลอาณาเขตและไหล่ทวีปของตนเอง สำหรับขีดหิน ซึ่งโดยสภาพแล้วไม่สามารถเป็นที่อยู่อาศัยของมนุษย์หรือยังชีพทางเศรษฐกิจได้ ไม่สามารถมีเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือไหล่ทวีปได้ การวัดทะเลอาณาเขตของเกาะก็เป็นไปตามหลักการดังนี้

1. พื้นที่ที่อยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำลด ได้แก่พื้นดินที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติซึ่งล้อมรอบด้วยน้ำและอยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำลด แต่จมอยู่ใต้ระดับน้ำขณะน้ำขึ้น ในกรณีที่พื้นที่ที่อยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำลดทั้งหมดหรือเพียงบางส่วนตั้งอยู่ในระยะห่างจากผืนแผ่นดินหรือเกาะไม่เกินความกว้างของทะเลอาณาเขต แนวน้ำลดของพื้นที่เช่นนั้น อาจใช้เป็นเส้นฐานสำหรับวัดความกว้างของทะเลอาณาเขตก็ได้

2. ในกรณีที่พื้นที่ที่อยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำลดทั้งหมด ตั้งอยู่ในระยะห่างจากผืนแผ่นดินหรือเกาะเกินกว่าความกว้างของทะเลอาณาเขต พื้นที่นั้นย่อมไม่มีทะเลอาณาเขตของตนเอง

ถ้าเกาะถูกล้อมรอบด้วยน้ำในขณะที่น้ำขึ้นเท่านั้น แต่น้ำไม่ล้อมรอบในขณะที่น้ำลด เกาะนั้นก็ไม่ใช่เกาะตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย เช่น ขณะน้ำลดมีพื้นที่ติดกับฝั่งได้

เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone)¹

¹ M. Bourguin Les Baies Historiques Neuchâtel 1952 p. 37

¹ G. Gidel. La mer territoriale et La zone contigue Recueil Des cours 1934 p. 241. 273

เขตต่อเนื่องเกิดจากความรู้สึกของรัฐที่เห็นว่าอำนาจของรัฐในด้านการศุลกากรเพื่อป้องกันการลักลอบนำเข้าสินค้า หนีภาษี การเข้าเมือง โดยผิดกฎหมาย การคลัง และการสาธารณสุข จำกัดอยู่แต่เพียงภายในทะเลอาณาเขตของตน ไม่เพียงพอที่จะป้องกันการละเมิด กฎหมายจึงพยายามขยายเขตอำนาจของตนออกไปอีก ซึ่งอนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้ยอมรับอย่างเป็นทางการ

เขตต่อเนื่องหมายถึง ส่วนของทะเลหลวงซึ่งอยู่ถัดจากเขตของทะเลอาณาเขตจนถึงระยะหนึ่งซึ่งรัฐสามารถใช้อำนาจบางอย่าง เช่น เพื่อป้องกันการละเมิดในด้านการสาธารณสุข การเข้าเมืองและศุลกากร อนุสัญญาเจนีวา ค.ศ. 1958 ได้ยอมรับรัฐสิทธิของรัฐในเขตต่อเนื่องโดยไม่ได้ให้คำจำกัดความแต่อย่างใด เขตต่อเนื่องแตกต่างจากทะเลอาณาเขต 2 ประการ คือ

1. เขตต่อเนื่องเป็นส่วนหนึ่งของทะเลหลวง แต่ทะเลอาณาเขตเป็นส่วนหนึ่งของดินแดนของรัฐ
2. เขตต่อเนื่องนั้น รัฐจะใช้อำนาจบางอย่างได้เท่านั้น โดยไม่มีอำนาจอย่างสมบูรณ์ แต่ในทะเลอาณาเขต รัฐมีอำนาจอธิปไตยเพราะถือว่าเป็นดินแดนของรัฐ

เหตุผลในการกำหนดเขตต่อเนื่องของรัฐชายฝั่ง ก็เพื่อผลประโยชน์ของรัฐชายฝั่งในทางเศรษฐกิจและศุลกากร เขตต่อเนื่องทำให้รัฐชายฝั่งสามารถตรวจสอบเรือต่างประเทศที่เข้ามาในบริเวณเขตต่อเนื่องได้ ซึ่งถ้าไม่มีเขตดังกล่าว รัฐก็ไม่สามารถใช้อำนาจอย่างใดได้เพราะเป็นทะเลหลวง

ในประวัติศาสตร์ ในปี ค.ศ. 1718 อังกฤษได้เคยออกกฎหมาย hovering Acts ให้สิทธิที่จะจับยึดเรือสินค้า ที่สงสัยว่าจะหลบหนีภาษีศุลกากรในเขตต่อเนื่อง และในปี ค.ศ. 1826 ได้ให้สิทธิในการตรวจค้นเรือซึ่งอยู่ภายในระยะ 12 ไมล์จากฝั่ง การกระทำของอังกฤษได้รับการคัดค้านจากประเทศต่าง ๆ กฎหมายฉบับดังกล่าวจึงถูกยกเลิกในปี ค.ศ. 1876 อังกฤษจึงยอมใช้อำนาจในระยะเพียง 3 ไมล์ทะเล ซึ่งเป็นระยะเท่ากับความกว้างทะเลอาณาเขตเช่นเดิม

สำหรับสหรัฐก็ได้ออกกฎหมายยึดหลักเช่นเดียวกับกฎหมายของอังกฤษ โดยในปี ค.ศ. 1922 ได้ออกกฎหมายลงโทษเรือต่างประเทศ ซึ่งละเมิดกฎหมายศุลกากรของสหรัฐ ภายในระยะ 3-12 ไมล์จากฝั่งโดยกฎหมายดังกล่าวให้สิทธิแก่พนักงานศุลกากรตรวจสินค้าของเรือต่างประเทศในระยะ

ดังกล่าวได้ และในระหว่างปี ค.ศ. 1924-1928 สหรัฐก็ได้ทำสนธิสัญญากับประเทศต่าง ๆ เช่น อังกฤษ เยอรมัน ฮอลแลนด์ อิตาลี สวีเดน ฝรั่งเศส และ สเปน เรียกว่า Liquor treaties¹ อนุญาตให้เรือรบสหรัฐตรวจค้น ยึด หรือนำเรือเข้ามาในท่าของสหรัฐได้ถ้าจำเป็น ในระยะห่างจากฝั่งเท่าที่เรือที่ละเมิดกฎหมายการค้าสุราจะวิ่งได้ภายใน 1 ชั่วโมง แต่จะเกิน 12 ไมล์ไม่ได้ ทั้งนี้เพื่อป้องกันการค้าสุรา ซึ่งในขณะนั้นกฎหมายสหรัฐห้ามการดื่มสุรา แต่เนื่องด้วยมีเรือบรรทุกสุราไปจอดห่างจากฝั่ง 3 ไมล์ทะเล ซึ่งอยู่นอกทะเลอาณาเขตและบรรทุกสุราเข้ามาขายในเมือง สหรัฐจึงต้องกระทำสนธิสัญญากับประเทศต่าง ๆ และกำหนดเขตต่อเนื่องเพื่อสามารถที่จะปราบปรามการค้าสุราได้ ในฝรั่งเศสในปี ค.ศ. 1791 และ 1817 ได้มีกฎหมายกำหนดเขตควบคุมด้านภาษีศุลกากร ซึ่งกำหนดระยะห่างจากฝั่ง 20 ไมล์ และให้อำนาจเจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจค้นเรือต่างประเทศในระยะดังกล่าวได้

เขตต่อเนื่องถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของทะเลหลวง ซึ่งรัฐมีอำนาจบางอย่างที่จำกัด ฉะนั้นเสรีภาพในการเดินเรือในเขตต่อเนื่อง จะต้องไม่ถูกรบกวน เพราะการกระทำของรัฐ อนุสัญญาเกี่ยวกับเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 ข้อ 24 ระบุว่ารัฐชายฝั่งจะขยายเขตต่อเนื่องเกินกว่า 12 ไมล์นับจากเส้นฐาน ซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตไม่ได้ในกรณีที่รัฐขยายความกว้างของทะเลอาณาเขตออกไปเป็น 12 ไมล์ตามอนุสัญญานี้ก็เท่ากับไม่มีเขตต่อเนื่องในกรณีที่ฝั่งทะเลของรัฐ 2 รัฐอยู่ตรงข้ามหรือประชิดกัน ถ้าไม่มีความตกลงระหว่างกันเป็นอย่างอื่น รัฐใดรัฐหนึ่งของทั้งสองรัฐไม่มีสิทธิที่จะขยายเขตต่อเนื่องของตนเลยเส้นมีระยะซึ่งจุดทุกจุดบนเส้นนั้นมีระยะห่างเท่ากัน จากจุดที่ใกล้ที่สุดบนเส้นฐาน ซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตของรัฐทั้งสอง อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 33 ได้ขยายเขตต่อเนื่องไปถึง 24 ไมล์ทะเลโดยระบุว่าเขตต่อเนื่องมีอาจขยายเกินกว่า 24 ไมล์ทะเลจากเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ถ้าความกว้างของทะเลอาณาเขตเป็น 12 ไมล์ทะเล เขตต่อเนื่องก็ขยายไปอย่างมากอีก 12 ไมล์ นอกจากนั้นอนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับยังกำหนดวัตถุประสงค์ของการใช้อำนาจของรัฐชายฝั่ง อนุสัญญาเจเนวา ค.ศ. 1958 ข้อ 24 และข้อ 33 อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กล่าวว่าในเขตทะเลหลวง ซึ่งต่อเนื่องกับทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งอาจดำเนินการควบคุมตามที่จำเป็นเพื่อ

¹ G. Gidel, La mer territoriale et la zone contigue Paris 1934 p. 434

ก. ป้องกันการละเมิดข้อบังคับเกี่ยวกับการศุลกากร รัชฎากร การเข้าเมืองหรือการอนามัยภายในอาณาเขต หรือทะเลอาณาเขตของตน

ข. ลงโทษการละเมิดข้อบังคับข้างต้นซึ่งได้กระทำภายในอาณาเขตหรือทะเลอาณาเขตของตน

แต่ปัจจุบันเขตต่อเนื่องเป็นส่วนหนึ่งของเขตเศรษฐกิจจำเพาะรัฐชายฝั่งจึงอาจออกกฎหมายคุ้มครองทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต และเกี่ยวกับกิจกรรมอื่น ๆ เช่น การสร้างเกาะเทียม การสำรวจวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเลการคุ้มครองสภาวะแวดล้อม การออกกฎหมายข้อบังคับดังกล่าวอาจจะกระทบกระเทือนต่อเสรีภาพในการเดินเรือในเขตต่อเนื่องของรัฐอื่นได้ ซึ่งรัฐชายฝั่งต้องคำนึงถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐอื่นด้วย

ไหล่ทวีป (Continental Shelf)

ไหล่ทวีปคือพื้นดินที่ลาดเอียงจากชายฝั่งลงไปใต้ทะเล จนถึงความลึกระดับหนึ่งซึ่งพื้นนั้นจะหักมุมลึกลงไปสู่ท้องทะเล กฎหมายระหว่างประเทศได้กล่าวถึงไหล่ทวีปเมื่อไม่นานมานี้เอง ทั้งนี้เนื่องจากความเจริญทางเทคนิคใหม่ ๆ ทำให้สามารถหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติจากพื้นดินและดินใต้ผิวดินในทะเล โดยเฉพาะการแสวงหาน้ำมันดิบและแก๊สธรรมชาติในทะเล ซึ่งเพิ่งถูกขุดค้นหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติไม่นานได้มีการคำนวณกันว่า 26% ของปริมาณน้ำมันดิบของโลกอยู่ในทะเล และขณะนี้ 20% ของน้ำมันดิบและ 10% ของแก๊สธรรมชาติได้ถูกขุดได้จากบริเวณไหล่ทวีป จึงได้มีการกำหนดลักษณะทางกฎหมายที่จะให้รัฐชายฝั่งมีสิทธิเหนือไหล่ทวีปในการแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติ⁽¹⁾ ในระยะแรกรัฐต่าง ๆ มักจะอ้างว่าตนมีสิทธิในการขุดหาทรัพยากรธรรมชาติเหนือไหล่ทวีปโดยการประกาศแต่ฝ่ายเดียว เพราะถือว่าไหล่ทวีปเป็นการขยายโดยธรรมชาติของดินแดนของรัฐชายฝั่ง เช่น ประกาศของประธานาธิบดีทูแมน ของสหรัฐ เมื่อวันที่ 28 กันยายน 1945 อังกฤษและประเทศในทวีปอเมริกาที่ประกาศสิทธิของตนเหนือไหล่ทวีปตามสหรัฐด้วย แต่ก็เคยมีสัญญาระหว่างรัฐที่กล่าวเกี่ยวกับไหล่ทวีป เช่น สนธิสัญญาระหว่างอังกฤษกับเวเนซุเอลล่า ในปี ค.ศ. 1942 เกี่ยวกับการค้นหาน้ำมันดิบระหว่างเวเนซุเอลล่า และเกาะทรินิแดด การประกาศแต่ฝ่ายเดียวของรัฐก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างรัฐต่าง ๆ ที่มีผลประโยชน์จึงได้มีการประชุมระหว่างประเทศและสิ้นสุดลงด้วยการทำสนธิสัญญาเจนีวา ค.ศ. 1958 เกี่ยวกับไหล่

¹G. Scelle, Plateau continental et D.I. in Rev. D.I.P. 1955 p. 5

ทวีป ประกาศใช้เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 1964 แต่ประเทศเยอรมันไม่ยอมให้
สัตยาบัน

ข้อ 1 ของอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยไหล่ทวีป ค.ศ. 1958 ได้ให้คำ
จำกัดความของไหล่ทวีปว่า ไหล่ทวีปใช้อย่างอิงถึง

ก. พื้นดินท้องทะเล และดินใต้ผิวดินของบริเวณใต้ทะเลที่ประชิด
กับชายฝั่ง แต่อยู่ภายนอกบริเวณทะเลอาณาเขตจนถึงความลึก 200 เมตร หรือ
เกินขีดจำกัดนั้นไปจนถึงที่ซึ่งความลึกของน้ำหน้ำเหนือที่นั้นสามารถจะใสแสง
ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติในบริเวณดังกล่าวนี้ได้

ข. พื้นดินท้องทะเลและดินใต้ผิวดินของบริเวณใต้ทะเลเช่นเดียว
กันที่ประชิดกับชายฝั่งของเกาะ

สำหรับพื้นดินท้องทะเลและดินใต้ผิวดินของทะเลอาณาเขตย่อม
ไม่ถือว่าเป็นไหล่ทวีป โดยรัฐยังมีอำนาจอธิปไตยอย่างสมบูรณ์เพราะอยู่ใน
ทะเลอาณาเขตของตน

ในระหว่างการประชุมอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยไหล่ทวีป ค.ศ. 1958
ประเทศที่ได้เข้าร่วมประชุมได้คัดค้านถึงคำจำกัดความที่ไม่กระจ่างของไหล่
ทวีปซึ่งไม่ระบุความลึกสูงสุดโดยอนุญาตให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจแสวงหาประโยชน์
จากทรัพยากรธรรมชาติ แม้ว่าความลึกจะเกิน 200 เมตรก็ตาม ถ้าสามารถจะ
หาประโยชน์ได้ทำให้ประเทศที่มีความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีได้เปรียบกว่า
ประเทศอื่น เพราะสามารถแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติในทะเล
ลึกเกินกว่า 200 เมตรได้แต่ผู้เดียว

สิทธิของรัฐชายฝั่งเหนือไหล่ทวีป

ข้อ 2 ของอนุสัญญาเจนีวา ค.ศ. 1958 ว่าด้วยไหล่ทวีปและอนุสัญญา
สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 77 ระบุว่า รัฐชายฝั่งมีสิทธิ
อธิปไตยเหนือไหล่ทวีปเพื่อความมุ่งประสงค์ในการสำรวจไหล่ทวีปและการ
แสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติของไหล่ทวีป แต่สิทธิอธิปไตยดังกล่าว
ผิดกับอธิปไตยของรัฐเหนือดินแดนของตนเพราะรัฐจะใช้สิทธิอธิปไตยได้ในวง
จำกัดโดยมีเงื่อนไขเพียงมุ่งประสงค์ที่จะสำรวจและแสวงหาประโยชน์จาก
ทรัพยากรธรรมชาติของไหล่ทวีปเท่านั้น ถึงอย่างไรก็ตาม รัฐชายฝั่งจะเป็นผู้
พิจารณาเองว่าการกระทำของตนเป็นการสำรวจและแสวงหาประโยชน์จาก
ทรัพยากรธรรมชาติหรือไม่ สิทธิในอำนาจอธิปไตยของรัฐเหนือไหล่ทวีปเป็นสิทธิ
จำเพาะ โดยแม้ว่าถ้ารัฐชายฝั่งไม่สำรวจไหล่ทวีปหรือแสวงหาประโยชน์จาก
ทรัพยากรธรรมชาติของไหล่ทวีป รัฐอื่นจะเข้าดำเนินกิจกรรมเหล่านั้นหรือ
เรียกร้องสิทธิในไหล่ทวีปโดยมิได้รับความยินยอมอย่างชัดแจ้งจากรัฐชายฝั่งไม่ได้

สิทธิดังกล่าวมิได้ขึ้นอยู่กับกรอบครองหรือการออกประกาศใด ๆ

เนื่องจากสิทธิของรัฐชายฝั่งจำกัดอยู่เพียงพื้นดินท้องทะเลและดินใต้ผิวดินเท่านั้น ฉะนั้น รัฐชายฝั่งจึงไม่มีสิทธิที่จะขัดขวางเสรีภาพในการเดินเรือของทุกชาติในบริเวณไหล่ทวีปหรือในการบินในห้วงอากาศเหนือไหล่ทวีป ข้อ 5 ของอนุสัญญาเจนีวา และข้อ 78 อนุสัญญาสหประชาชาติกล่าวว่า การสำรวจไหล่ทวีปและการแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรจากไหล่ทวีปต้องไม่ยังผลอันเป็นการแทรกสอดโดยไม่มีเหตุผลสมควรต่อการเดินเรือ การประมงหรือการอนุรักษ์ทรัพยากรมีชีวิตในทะเลหรือยังเป็นผลให้เป็นการแทรกสอดต่อการวิจัยทางสมุทรศาสตร์ หลักมูล หรือทางวิทยาศาสตร์อื่น ๆ ซึ่งกระทำโดยมีเจตนาจะพิมพ์เผยแพร่อย่างเปิดเผย และข้อ 3 อนุสัญญาเจนีวา และข้อ 78 อนุสัญญาสหประชาชาติระบุว่า สิทธิของรัฐชายฝั่งเหนือไหล่ทวีปจะไม่กระทบกระเทือนต่อสถานภาพทางกฎหมายของน้ำน่าน้ำที่อยู่เหนือในฐานะที่เป็นทะเลหลวงหรือของห้วงอากาศเหนือน้ำน่าน้ำเหล่านั้น

อนึ่ง การสำรวจไหล่ทวีปและการแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติของไหล่ทวีป รัฐชายฝั่งไม่อาจขัดขวางการวางหรือการบำรุงรักษาสายหรือท่อใต้น้ำบนไหล่ทวีป (ข้ออนุสัญญาเจนีวา และข้อ 79 (2) อนุสัญญาสหประชาชาติ)

รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะสร้างและบำรุงรักษาหรือดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งติดตั้งและกลอุปกรณ์อื่น ๆ บนไหล่ทวีปอันจำเป็นเพื่อการสำรวจไหล่ทวีปและการแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติของไหล่ทวีป และที่จะจัดตั้งเขตปลอดภัยรอบสิ่งติดตั้งและกลอุปกรณ์เช่นว่านั้น และดำเนินมาตรการที่จำเป็นเพื่อการคุ้มครองสิ่งติดตั้งและกลอุปกรณ์ในเขตเหล่านั้น

เขตปลอดภัยดังกล่าว อาจขยายไปจนถึงระยะ 500 เมตร รอบสิ่งติดตั้งและกลอุปกรณ์ที่ได้จัดตั้งขึ้นโดยวัดจากแต่ละจุดของขอบด้านนอกของสิ่งติดตั้งและกลอุปกรณ์เหล่านั้น เรือทุกสัญชาติต้องเคารพต่อเขตปลอดภัยเหล่านั้น แต่สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์เช่นว่านี้ แม้ว่าจะอยู่ภายใต้อำนาจของรัฐชายฝั่งก็ไม่มีสถานภาพเป็นเกาะ สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์เหล่านี้ไม่มีทะเลอาณาเขตของตนเอง และการมีสิ่งเหล่านี้อยู่ไม่กระทบกระเทือนต่อการกำหนดเขตทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง

การก่อสร้างสิ่งติดตั้งเช่นว่านี้ใด ๆ จะต้องมีการประกาศให้ทราบตามสมควร และต้องจัดให้มีวิธีการถาวรเพื่อเตือนให้ทราบว่ามีสิ่งติดตั้งเหล่านี้อยู่ สิ่งติดตั้งใดที่ได้ถูกละทิ้งหรือไม่ใช้แล้วต้องรีบถอนออกไปทั้งหมด

สิ่งติดตั้งหรือกลอุปกรณ์หรือเขตปลอดภัยของสิ่งเหล่านั้น ไม่อาจ

จะตั้งขึ้น ณ ที่ซึ่งอาจรบกวนต่อการใช้ช่องทางเดินเรือในทะเลที่ได้เป็นที่ยอมรับ
นับถือกันอันจำเป็นแก่การเดินทางเรือระหว่างประเทศ

รัฐชายฝั่งมีพันธะที่จะต้องดำเนินมาตรการที่เหมาะสมทั้งปวงในเขต
ปลอดภัยเพื่อการคุ้มครองทรัพยากรมีชีวิตในทะเลให้พ้นจากสิ่งที่เป็นอันตราย

การวิจัยใดที่เกี่ยวกับไหล่ทวีปและซึ่งกระทำ ณ ไหล่ทวีป จะต้องได้
รับความยินยอมจากรัฐชายฝั่งแม้กระนั้นก็ตามโดยปกติรัฐชายฝั่งจะไม่ปฏิเสธ
การให้ความยินยอม ถ้าคำร้องขอนั้นกระทำโดยสถาบันที่มีคุณวุฒิเพื่อความมุ่ง
หมายในการวิจัยหรือทางวิทยาศาสตร์โดยแท้เกี่ยวกับลักษณะทางฟิสิกส์หรือ
ทางชีววิทยาของไหล่ทวีป ทั้งนี้ภายในบังคับแห่งข้อแม้ว่ารัฐชายฝั่งจะมีสิทธิที่จะ
เข้าร่วมหรือที่จะมีผู้แทนเข้าร่วมในการวิจัย ถ้าตนปรารถนาเช่นนั้นและไม่ว่า
กรณีใดจะมีการพิมพ์โฆษณาผลของการวิจัย

อนุสัญญาเกี่ยวกับไหล่ทวีป ค.ศ. 1958 ได้ให้สิทธิแก่รัฐชายฝั่งใน
การแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพยากรธรรมชาติดังกล่าว
ได้แก่ แร่ และทรัพยากรที่ไม่มีชีวิตอย่างอื่นของพื้นดิน ท้องทะเลและดินใต้ผิวดิน
รวมทั้งอินทรีย์ภาพมีชีวิตซึ่งเป็นประเภทติดอยู่กับที่ กล่าวคือ อินทรีย์ภาพใน
ระยะที่อาจเก็บผลได้นั้นไม่เคลื่อนที่ไปบนหรือใต้พื้นดินท้องทะเลหรือไม่
สามารถเคลื่อนไหวได้ เว้นแต่จะสัมผัสร่างกายกายอยู่เสมอกับพื้นดินท้องทะเล
หรือดินใต้ผิวดิน เช่น หินปะการัง พวกหอยแมลงภู่ แต่ไม่รวมถึงปลาหรือสัตว์
มีชีวิตอื่น ๆ ที่อยู่ใต้มหาสมุทรที่ติดกับท้องทะเลอันเป็นไหล่อทวีป

การกำหนดอาณาเขตของไหล่ทวีป

ข้อ 6 อนุสัญญาเจนีวา ค.ศ. 1958 เกี่ยวกับไหล่ทวีปได้กำหนดว่า

1. ในกรณีที่ไหล่ทวีปเดียวกันตั้งอยู่ประชิดกับอาณาเขตของรัฐ 2 รัฐ
หรือมากกว่า ซึ่งมีฝั่งทะเลอยู่ตรงกันข้าม เขตแดนของไหล่ทวีปที่เป็นของรัฐเช่น
ว่านั้น จะกำหนดโดยการตกลงระหว่างกันหากไม่มีการตกลงกันและนอกจาก
ว่าพฤติการณ์พิเศษจะทำให้เป็นการสมควรที่จะใช้เส้นเขตแดนอื่นเขตแดนนั้น
ได้แก่เส้นมัธยะ ซึ่งจุดทุกจุดบนเส้นนั้นมีระยะห่างเท่ากันจากจุดที่ใกล้ที่สุดของ
เส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตของแต่ละรัฐ

2. ในกรณีที่ไหล่ทวีปเดียวกันตั้งอยู่ประชิดกับอาณาเขตของรัฐ 2 รัฐ
ซึ่งประชิดกัน เขตแดนของไหล่ทวีปจะกำหนดโดยการตกลงระหว่างกันหากไม่มี
การตกลงกันและนอกจากว่าพฤติการณ์พิเศษจะทำให้เป็นการสมควรที่จะใช้
เส้นเขตแดนอื่น เขตแดนนั้นจะกำหนดขึ้นโดยการใช้หลักระยะห่างเท่ากันจาก
จุดที่ใกล้ที่สุดของเส้นฐาน ซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตของแต่ละรัฐ

3. ในการกำหนดเขตแดนของไหล่ทวีปเส้นใดที่ลากตามหลักการที่

วางไว้ในวรรคหนึ่งและวรรคสองของข้อนี้ ควรจะกำหนดไว้โดยอ้างถึงแผนที่ และลักษณะพื้นฐานทางภูมิศาสตร์ตามที่เป็นอยู่ในวันหนึ่งใด โดยเฉพาะ และ ควรจะมีการอ้างถึงจุดที่ซึ่งคงที่ถาวรและเห็นได้ชัดบนพื้นแผ่นดินด้วย

ในคดีเกี่ยวกับไหล่ทวีปของทะเลเหนือระหว่างเยอรมัน เดนมาร์ก ฮอลแลนด์ ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศไม่ยอมรับหลักเส้นมีธยะเป็นเส้น กำหนดเขตแดนของไหล่ทวีป โดยอ้างว่าหลักการดังกล่าวยังไม่ถือเป็นจารีต ประเพณีระหว่างประเทศ จะนำมาใช้บังคับแก่เยอรมัน ซึ่งยังไม่ได้ให้สัตยาบัน อนุสัญญาเจนีวาเกี่ยวกับไหล่ทวีปไม่ได้

(สำหรับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 เกี่ยวกับไหล่ทวีปให้ดูหน้า 174-179) ประกอบ

4. อากาศ⁽¹⁾ ดินแดนภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐนอกจากจะเป็นดินแดน ส่วนที่เป็นพื้นดินน่านน้ำภายใน และทะเลอาณาเขตแล้วยังรวมถึงบริเวณ อากาศเหนืออาณาเขตของรัฐด้วย ในต้นศตวรรษที่ 20 ได้มีทฤษฎีกำหนดดินแดนทางอากาศของรัฐอยู่ 3 ทฤษฎี ทฤษฎีแรกถือว่ารัฐมีอำนาจอธิปไตยใน บริเวณอากาศเหนือดินแดนของตน ทฤษฎีที่ 2 เห็นว่ารัฐมีอำนาจในบริเวณ อากาศเหนือดินแดนของตนแต่ต้องยอมให้เครื่องบินผ่านได้เช่นเดียวกับทะเลหลวง โดยการทำข้อตกลงกับรัฐที่ขอผ่าน ทฤษฎีที่ 3 ยอมรับอำนาจอธิปไตยของรัฐ เพียงความสูงระยะหนึ่ง หากเกินกว่านั้นถือว่าเป็นอิสระไม่อยู่ในอำนาจ อธิปไตยของรัฐ ระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 ในทางปฏิบัติรัฐต่าง ๆ ได้ยึดหลัก ทฤษฎีที่ 1 ที่ยอมรับอำนาจอธิปไตยของรัฐในบริเวณอากาศเหนือดินแดน โดย ไม่จำกัดระยะความสูง หลักการดังกล่าวได้ยอมรับโดยอนุสัญญาปารีสวันที่ 13 ตุลาคม 1919 และอนุสัญญาชิคาโก วันที่ 7 ธันวาคม 1944 ซึ่งระบุว่ารัฐภาคี ยอมรับว่าทุกรัฐมีอำนาจอธิปไตยสมบูรณ์ในอากาศเหนือดินแดนของรัฐ นอก จากนั้นมาตรา 2 ของอนุสัญญาเจนีวาเกี่ยวกับทะเลอาณาเขต ค.ศ. 1958 และ ข้อ 2 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ก็กำหนดว่า อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งคลุมไปถึงที่ว่างเปล่าในอากาศเหนือทะเลอาณาเขต แต่บริเวณเหนือทะเลหลวงและไหล่ทวีปยังคงเป็นอิสระไม่อยู่ในอำนาจของรัฐใด

อำนาจอธิปไตยของรัฐเหนือดินแดนจะต้องสอดคล้องกับเสรีภาพใน การคมนาคมทางอากาศด้วย กล่าวคือ รัฐต้องยอมให้อากาศยานของรัฐอื่น ซึ่ง ผ่านโดยบริสุทธิ์และให้ความสะดวกในยามสงบ ได้มีข้อตกลงหลายฉบับเกี่ยว กับทางคมนาคมทางอากาศ เช่น ข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่าง ประเทศ ค.ศ. 1944 องค์การยุโรปเกี่ยวกับการควบคุมการบิน ค.ศ. 1960 หลังจาก ที่รัสเซียได้ส่งดาวเทียมขึ้นไปโคจรในอวกาศเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 1957 และ

1 Philippe Manin. Droit international public 1979
Collection Droit Sciences Economiques. P. 321.

ต่อมาสหรัฐอเมริกาทำการส่งคนไปสำรวจดวงจันทร์อีก ก่อให้เกิดปัญหา อำนาจอธิปไตยของรัฐ ได้เกิดมีความเห็นว่าอำนาจอธิปไตยของรัฐควรจะจำกัด อยู่เพียงความสูงระยะหนึ่งเหนือพื้นดิน แต่ก็ไม่สามารถตกลงกันได้ ว่าควร กำหนดความสูงเท่าใด นักนิติศาสตร์บางคนเห็นว่าอำนาจอธิปไตยของรัฐใน อากาศเหนือพื้นดิน ควรจะสูงเพียงเท่าที่ความสูงของดาวเทียมคือประมาณ 110-160 กม. ส่วนที่เกินกว่านั้นย่อมเป็นอิสระไม่เป็นของรัฐใด เช่น ทะเลหลวง Von Karman เห็นว่า อำนาจอธิปไตยของรัฐควรจะหยุดอยู่แค่ความสูงเท่า กำลังของเครื่องบินจะบินได้ คือประมาณ 83 กม. แต่ประเทศต่าง ๆ ได้ยอมรับ ในหลักการที่ว่าอำนาจอธิปไตยของรัฐในอากาศเหนือพื้นดินจะถูกจำกัดอยู่ เพียงความสูงระยะหนึ่งเท่านั้น นอกจากนั้นก็ไม่มีอยู่ในอำนาจอธิปไตยของรัฐใด รัฐทุกรัฐมีสิทธิที่จะใช้ในการสำรวจและเดินทางในอวกาศได้ คณะกรรมการ อวกาศของสหประชาชาติได้ยอมรับหลักการดังกล่าว นอกจากนั้นยังได้มีการ ทำสนธิสัญญาเกี่ยวกับการสำรวจและใช้ห้วงอวกาศรวมทั้งดวงจันทร์ และดาว นพเคราะห์อื่น ๆ เช่น อนุสัญญาวันที่ 27 มกราคม ค.ศ. 1967 ลงนาม ณ กรุงวอชิงตัน ลอนดอนและมอสโกกำหนดเสรีภาพในการสำรวจและใช้ ประโยชน์ในทางสันติของห้วงอวกาศ พระจันทร์และดาวนพเคราะห์อื่น ระบุว่า รัฐต่าง ๆ จะครอบครองหรือถือสิทธิในห้วงอวกาศ หรือดาวนพเคราะห์ใด ๆ ไม่ได้ นอกจากนั้นยังห้ามการทดลองอาวุธหรือตั้งฐานทัพทางทหารหรือซ้อมรบใน ห้วงอวกาศในพระจันทร์และดาวนพเคราะห์อื่น ๆ แต่ไม่ได้กำหนดส่วนสูงเหนือพื้น ดินที่รัฐควรมีอำนาจอธิปไตย

สำหรับดินแดนแถบขั้วโลกเหนือ¹ หรือทวีปอาร์คติก ซึ่งสภาพ ภูมิประเทศและอากาศไม่อำนวยให้รัฐต่าง ๆ สามารถเข้าไปครอบครองได้อย่าง แท้จริงเพราะส่วนใหญ่เป็นทะเลน้ำแข็งเกือบตลอดปี มีพวกเอสกีโมอาศัยอยู่ แต่เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นจุดยุทธศาสตร์และมีทรัพยากรอยู่มากจึงทำให้ ชาติต่าง ๆ ที่อยู่ใกล้ขั้วโลกเหนืออ้างกรรมสิทธิ์ตามส่วนต่าง ๆ ที่ติดต่อกับพื้น แแผ่นดินใหญ่ของตน เช่น รัสเซียอ้าง La terre wrangel นอร์เวย์อ้าง Spitzberg

สำหรับดินแดนขั้วโลกใต้หรือทวีปแอนตาร์ติก ซึ่งเป็นแผ่นดิน ปกคลุมด้วยน้ำแข็ง เนื่องจากสภาพดินฟ้าอากาศหนาวจัดทำให้ส่วนใหญ่ของปี ไม่มีผู้อยู่อาศัยอยู่ จึงยากที่จะเข้าไปครอบครองอย่างแท้จริง แต่เนื่องจากมี ทรัพยากร เช่น แร่ยูเรเนียมอยู่มาก ทำให้ประเทศต่าง ๆ พยายามอ้างกรรมสิทธิ์ เช่น ฝรั่งเศสอ้าง terre Adelie อังกฤษอ้างเกาะ Falk land จึงทำให้มีการทำ

¹ R. Dollot **Le** droit International des Espaces polaires Recueil des Cours II 1949 p. 124

สนธิสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ 12 ประเทศ คือ อาร์เจนตินา ออสเตรเลีย เบลเยียม ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น นิวซีแลนด์ นอร์เวย์ ซิลี อาฟริกาใต้ รัสเซีย อังกฤษ และสหรัฐ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม ค.ศ. 1959 โดยมีหลักการห้ามการปฏิบัติการทางทหาร การทดลองปริมาณในดินแดนทั่วโลกได้ ห้ามนำสิ่งที่มีกัมมันตภาพรังสีมาตั้งแต่อนุญาตให้มีการค้นคว้าและร่วมมือทางวิทยาศาสตร์ระหว่างประเทศสมาชิกได้ และให้ยุติการอ้างอธิปไตยเหนือดินแดนดังกล่าวไว้ชั่วคราว

การจี้เครื่องบิน

กฎหมายระหว่างประเทศยอมรับหลักการที่ว่าทุกรัฐมีหน้าที่จะต้องร่วมกันปราบปรามอาชญากรรมระหว่างประเทศที่กระทำในทะเลหลวงที่เรียกว่าโจรสลัดแต่ในปลายศตวรรษที่ 20 ได้เกิดมีอาชญากรรมระหว่างประเทศที่กระทำในเครื่องบิน คือ การจี้เครื่องบิน (Hijack) หรือสลัดอากาศ ซึ่งอาจจะกระทำอยู่ในอาณาเขตของรัฐใดรัฐหนึ่งและความผิดจะเกี่ยวโยงกันหลายประเทศ เช่น ผู้กระทำผิดผู้โดยสาร ผู้เข้าเครื่องบิน และเจ้าของเครื่องบิน อาจมีสัญชาติต่างกัน รัฐต่าง ๆ จำต้องให้ความร่วมมือในการปราบปรามอย่างเช่น โจรสลัด จึงได้มีการตกลงทำสนธิสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับเรื่องนี้ คือ

1. อนุสัญญาโตเกียว วันที่ 14 กันยายน 1963 ว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน

2. อนุสัญญากรุงเฮก วันที่ 16 ธันวาคม 1970 เพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยาน โดยมีขอบด้วยกฎหมาย

3. อนุสัญญามอนทรีออล วันที่ 27 กันยายน 1971 เพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน

โจรสลัดอากาศ ตามความหมายของอนุสัญญามอนทรีออล หมายถึงบุคคลซึ่งกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

ก. ผู้ที่ประทุษร้ายบุคคลใดในเครื่องบินที่กำลังบินอยู่ ถ้าการกระทำนั้นอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของเครื่องบิน

ข. ผู้ทำลายหรือก่อความเสียหายแก่เครื่องบินที่อยู่ในขณะบริการ

ค. ผู้วางเครื่องมือหรือวัตถุ เช่น ระเบิดในเครื่องบินที่อยู่ในขณะบริการ ซึ่งอาจทำลายหรือก่อความเสียหายแก่เครื่องบิน

ง. ทำลายหรือก่อความเสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เช่น เครื่องบินสื่อสาร หรือเครื่องหมายถึงการเดินอากาศหรือเข้าแทรกแซงกับการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวก ถ้าหากการกระทำเช่นนั้นอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของเครื่องบินที่กำลังบินอยู่หรือแจ้งข่าวเท็จ ซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของเครื่องบินที่กำลังบินอยู่

เครื่องบินที่อยู่ในขณะบริการ หมายถึงระยะเวลาตั้งแต่การเตรียมการก่อนบิน โดยเจ้าหน้าที่ภาคพื้นดินหรือเจ้าหน้าที่ประจำเครื่องบินสำหรับเที่ยวบินใด โดยเฉพาะจนกว่าจะครบ 24 ชั่วโมงภายหลังการลงสู่พื้นดิน

ประเทศที่มีอำนาจลงโทษ ผู้จี้เครื่องบิน ได้แก่

ก. ประเทศที่เครื่องบินจดทะเบียน

ข. ประเทศที่เครื่องบินที่ถูกจี้ลงจอดพร้อมกับผู้จี้เครื่องบิน

ค. ประเทศที่ผู้เข้าเครื่องบินที่ถูกจี้มีถิ่นฐานทางธุรกิจหรือถิ่นที่อยู่ถาวรในประเทศนั้น

ง. ประเทศที่ผู้จี้เครื่องบินปรากฏตัว

สำหรับความผิดที่มีได้เกิดขึ้นบนเครื่องบิน อาทิเช่น การแจ้งข่าวเท็จ ซึ่งก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของเครื่องบินที่กำลังบินอยู่ ซึ่งอาจกระทบพื้นดินให้เป็นอำนาจศาลของประเทศที่ความผิดนั้นได้เกิดขึ้น

รัฐที่จับตัวผู้จี้เครื่องบินได้จะต้องดำเนินการลงโทษในประเทศของตน หรือส่งผู้ร้ายข้ามแดน และต้องรายงานเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นให้องค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบ

ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเกี่ยวกับการจี้เครื่องบินทั้ง 3 ฉบับ และได้ตราพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521

ทะเลหลวง (High Seas)

อนุสัญญาเจนีวาเกี่ยวกับทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ได้กล่าวถึง ทะเลหลวงว่าหมายถึงส่วนของทะเลที่ไม่รวมอยู่ในทะเลอาณาเขต หรือน่านน้ำภายในของรัฐใดรัฐหนึ่ง นอกจากนี้ทะเลหลวงยังรวมถึงพื้นน้ำที่เชื่อมกับทะเลหลวงเป็นช่องให้เรือเดินผ่านได้ แม้ช่องนั้นจะอยู่ใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐใดก็ตาม เช่นทะเล Marmara ซึ่งไหลผ่านช่องแคบสองแห่งของตุรกี Bosphore และ Dardanelles ไปเชื่อมทะเลดำและหมู่เกาะต่าง ๆ และทะเลหลวงยังรวมถึงไหล่ทวีปและเขตต่อเนื่องของทะเลอาณาเขตด้วย แต่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 86 กล่าวว่าทะเลหลวง หมายถึงส่วนทั้งหมดของทะเลที่ไม่ใช่เขตเศรษฐกิจจำเพาะทะเลอาณาเขตหรือน่านน้ำภายในของรัฐ ทั้งมิใช่น่านน้ำหมู่เกาะของรัฐหมู่เกาะ ฉะนั้นเขตต่อเนื่องของทะเลอาณาเขต ห้วงน้ำและผิวน้ำเหนือไหล่ทวีปที่อยู่นอกเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ก็อยู่ในเขตทะเลหลวง แต่รัฐชายฝั่งยังมีสิทธิอธิปไตยเหนือไหล่ทวีป

เสรีภาพของทะเลหลวง ก่อนศตวรรษที่ 18 รัฐต่าง ๆ พยายามขยาย

อำนาจอธิปไตยในทะเลหลวงโดยไม่รับรู้หลักการที่ว่าทะเลหลวงไม่อยู่ใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐใดและรัฐไม่มีสิทธิจะครอบครองทะเลหลวงได้ ทุกชาติย่อมมีสิทธิเสรีภาพในการเดินเรือในทะเลหลวงนับตั้งแต่ศตวรรษที่ 12 เมืองต่าง ๆ ในอิตาลี เช่น แซน ปิซาร์ ได้อำนาจกรรมสิทธิ์ในทะเลหลวง เวนิชอ้างกรรมสิทธิ์ในทะเลอาเดรียติก ในปลายศตวรรษที่ 15-16 เมื่อสันตปาปาได้แบ่งดินแดนและทะเลที่ค้นพบให้แก่สเปนและโปรตุเกส ทั้งสองประเทศก็ได้ขยายกรรมสิทธิ์ของตนไปในทะเลหลวง เช่น สเปนอ้างว่า มหาสมุทรแอตแลนติกเป็นของตน โปรตุเกสอ้างกรรมสิทธิ์ในมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแอตแลนติกตอนใต้ การกล่าวอ้างกรรมสิทธิ์เหนือทะเลหลวงของประเทศต่าง ๆ ดังกล่าวได้ถูกคัดค้านโดยนักกฎหมาย และประมุขของรัฐต่าง ๆ อังกฤษทำการประท้วงสเปน โดยแจ้งว่าไม่ยอมรับอำนาจอธิปไตยของสเปนในทะเลหลวงแต่ในศตวรรษที่ 17 อังกฤษก็พยายามที่จะขยายอำนาจอธิปไตยของตนไปในทะเลหลวงเช่นกัน กษัตริย์ของอังกฤษ Jacques ที่ 1 ได้ห้ามชาวฮอลแลนด์ทำการจับปลาตามบริเวณทะเลรอบเกาะอังกฤษ ซึ่งขยายไปกว้างจนถึงฝั่งของรัฐอื่น ต่อมาในปี ค.ศ. 1609 อันเป็นการเริ่มต้นในการยอมรับเสรีภาพของทะเลหลวงโดย Grotius ได้เขียนหนังสือชื่อ Mare liberum สนับสนุนเสรีภาพของทะเลหลวง และคัดค้านอำนาจสันตปาปาที่ยกสิทธิทะเลหลวงให้แก่รัฐต่าง ๆ โดยให้เหตุผลคือ

1. ทะเลหลวงไม่เป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐใด เพราะการได้กรรมสิทธิ์จะต้องเกิดจากการครอบครอง แต่การครอบครองทะเลหลวงเป็นสิ่งที่ไปไม่ได้
2. การติดต่อทางคมนาคมและการค้าขายระหว่างรัฐต่าง ๆ อย่างอิสระเป็นสิทธิโดยธรรมชาติของมนุษย์

ทฤษฎีของ Grotius ได้รับการสนับสนุนโดย Vattel และ Bynkershock ทฤษฎีดังกล่าวขัดกับผลประโยชน์ของอังกฤษในขณะนั้น อังกฤษจึงสนับสนุนให้นักนิติศาสตร์อังกฤษชื่อเชสเดน เขียนหนังสือ Mare clausum คัดค้านความเห็นของ Grotius โดยยืนยันว่ารัฐมีสิทธิครอบครองเหนือทะเลหลวงได้

เสรีภาพในทะเลหลวงได้รับการรับรองอย่างแท้จริงในต้นศตวรรษที่ 18 รัฐต่าง ๆ ได้เริ่มมีความคิดเห็นคล้อยตาม Grotius เสรีภาพของทะเลหลวงจึงค่อย ๆ กลายเป็นหลักการที่ยอมรับในกฎหมายระหว่างประเทศ อนุสัญญาเจนีวา ค.ศ. 1958 เกี่ยวกับทะเลหลวง มาตรา 2 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 87 ได้บัญญัติว่าทะเลหลวงเปิดแก่ทุกชาติไม่ว่ารัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ฝั่ง และข้อ 89 ระบุว่ารัฐทุกรัฐไม่สามารถอ้างสิทธิชอบ

ธรรมที่จะขยายอำนาจอธิปไตยของตนไปยังส่วนใดส่วนหนึ่งของทะเลหลวงได้
เสรีภาพในทะเลหลวงเป็นของรัฐที่มีชายฝั่งติดทะเลหรือไม่ก็ตาม ซึ่งสิทธิ
ดังกล่าวประกอบด้วย

1. เสรีภาพในการเดินเรือ
2. เสรีภาพในการประมง
3. เสรีภาพในการวางสายโทรเลขโทรศัพท์ และท่อใต้ทะเล
4. เสรีภาพในการบินเหนือทะเลหลวง

นอกจากนี้ยังมีเสรีภาพอื่น ๆ ที่กฎหมายระหว่างประเทศยอมรับ
และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 87 ได้
บัญญัติเพิ่มเติม คือเสรีภาพในการสร้างเกาะเทียมและสิ่งติดตั้งอื่น ๆ ที่
กฎหมายระหว่างประเทศอนุญาตให้ทำได้เสรีภาพในการค้นคว้าวิจัยทาง
วิทยาศาสตร์ แต่การใช้เสรีภาพดังกล่าวรัฐจะต้องคำนึงตามควรถึงผลประโยชน์
ของรัฐอื่น ๆ ในการใช้เสรีภาพแห่งทะเลหลวงของรัฐเหล่านั้น และโดยคำนึงตาม
ควรถึงสิทธิในส่วนที่เกี่ยวกับกิจกรรมในบริเวณพื้นที่ด้วย

กฎหมายระหว่างประเทศยอมรับเสรีภาพของทะเลหลวงในยามที่ไม่
มีสงคราม แต่ในกรณีเกิดสงครามรัฐคู่สงครามมีสิทธิตรวจค้นและอาจจับกุม
เรือของชาติเป็นกลางได้ถ้าบรรทุกสินค้าต้องห้ามส่งไปให้ศัตรู ประธานาธิบดีวิลสัน
ได้แถลงต่อสภาองเกรส เมื่อวันที่ 22 มกราคม 1917 ว่านานาชาติควรมีสิทธิ
ใช้ทะเล โดยเสรีทั้งในเวลาสงบและในเวลาสงคราม

สภาพทางกฎหมายของเรือในทะเลหลวง

เรือที่แล่นในทะเลหลวงย่อมมีสัญชาติของรัฐตามธงที่ตนชักอยู่ซึ่งทำให้
เรือนั้นได้รับการคุ้มครองจากรัฐเจ้าของธงและได้รับประโยชน์จากสนธิสัญญา
ต่าง ๆ ที่รัฐของตนได้กระทำกับรัฐอื่น สัญชาติของเรือต้องระบุไว้ในเอกสาร
ประจำเรือด้วย กฎหมายภายในของแต่ละรัฐจะกำหนดเงื่อนไขที่เรือจะได้
สัญชาติของรัฐนั้น และทำให้มีสิทธิที่จะชักธงของรัฐใดซึ่งทำให้เรือนั้นตกอยู่ใต้
อำนาจศาลของรัฐที่ชักธงการให้สัญชาติแก่เรือนั้น ข้อ 91 อนุสัญญา
สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดว่าการให้สัญชาติแก่
เรือนั้นต้องปรากฏว่ามีความเกี่ยวพันกันอย่างแท้จริงระหว่างรัฐและเรือที่จะได้
สัญชาติของรัฐนั้น และให้รัฐทุกรัฐออกเอกสารประจำเรือให้แก่เรือที่รัฐนั้นได้
ให้สิทธิชักธงของตน เรือจะต้องเดินภายใต้ธงของรัฐเพียงรัฐเดียวเท่านั้น เว้น
แต่ในกรณีพิเศษซึ่งได้มีการตกลงไว้อย่างชัดแจ้งในสนธิสัญญาระหว่างประเทศ

หรือในอนุสัญญาที่ให้อยู่ภายใต้บังคับแห่งเขตอำนาจโดยจำเพาะรัฐนั้น เมื่ออยู่ในทะเลหลวง เรือไม่อาจเปลี่ยนธงของตนในระหว่างการเดินทางหรือในขณะที่อยู่ในท่าเรือที่จอดแวะเว้นแต่กรณีของการโอนกรรมสิทธิ์อย่างแท้จริง หรือการเปลี่ยนการจดทะเบียนเรือซึ่งเดินภายใต้ธงของรัฐ 2 รัฐ หรือกว่านั้น มีอาจอ้างสัญชาติหนึ่งสัญชาติใดต่อรัฐอื่นใดได้ และอาจถูกถือเสมือนเรือที่ไร้สัญชาติ (ข้อ 92 อนุสัญญาสหประชาชาติ ค.ศ. 1982) สำหรับรัฐที่ไม่อยู่ติดทะเลก็มีสิทธิชักธงเรือของตนเช่นกัน เช่น สวิตเซอร์แลนด์และสำนักวาติกัน เรือที่อยู่ในทะเลหลวงย่อมเป็นอิสระไม่อยู่ใต้อำนาจของรัฐใด นอกจากรัฐที่ตนชักธง เรือชาติอื่นในเวลาสงบไม่มีอำนาจจับกุมหรือตรวจค้นใด ๆ ทั้งสิ้น แม้จะปรากฏว่ามีอาชญากรรมสัญชาติของตนอยู่บนเรือนั้นก็ตาม อังฤษเคยจับกุมผู้หนีราชการทหารบนเรือรัฐอื่น การกระทำดังกล่าวได้ถูกคัดค้านจากประเทศต่าง ๆ เพราะถือว่า รัฐที่เรือนั้นชักธงมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการจับกุม ตรวจค้นหรือสั่งให้เรือนั้นกลับเข้าท่าได้ ซึ่งเรือนั้นจำเป็นจะต้องปฏิบัติตามเพราะตกอยู่ใต้อำนาจศาลและการควบคุมของรัฐเจ้าของธง

แต่ในบางกรณีรัฐอาจให้สิทธิการชักธงของตนแก่เรือของรัฐอื่น ๆ เช่น ในกรณี

1. ชาติมหาอำนาจยอมให้ชนสัญชาติของรัฐอื่นมีสิทธิชักธงของตน เพื่อให้การคุ้มครองหรือเพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายจากโจรสลัด เช่น ในสมัยที่เดนมาร์กมีอำนาจเรือของชาติอื่นในทะเลเมดิเตอร์เรเนียนจะชักธงของเดนมาร์กเพื่อป้องกันโจรสลัด

2. เรือของรัฐที่ให้บริการสาธารณะในรัฐต่างประเทศอาจได้สิทธิชักธงของรัฐอื่น

3. ในสมัยก่อนเรือของรัฐที่ไม่ได้อยู่ติดฝั่งทะเลและไม่มีธงของตนเอง จึงต้องใช้ธงของรัฐอื่น เช่น สวิตเซอร์แลนด์เคยใช้ธงของเยอรมัน

ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 สนธิสัญญาสันติภาพได้ยอมรับสิทธิการใช้ธงของรัฐที่ไม่อยู่ติดทะเล อนุสัญญาเจนีวาเกี่ยวกับทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ข้อ 3 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 90 ก็ได้บัญญัติให้รัฐที่ไม่ใช่รัฐชายฝั่งมีสิทธิชักธงของตนในทะเลหลวงได้ และบังคับให้รัฐชายฝั่งยินยอมให้รัฐที่ไม่ติดทะเลผ่านดินแดนของตนเพื่อจะออกไปทะเลได้โดยเสรี ให้สิทธิในการใช้ท่าเรือแก่เรือของชนชาติเหล่านั้น เช่นเดียวกับเรือของตนเอง โดยการตกลงกันเองระหว่างรัฐชายฝั่งและรัฐที่ไร้ฝั่งทะเล มาตรา

22 ของอนุสัญญาเจนีวา ค.ศ. 1958 ระบุว่าเรือรบที่พบเรือสินค้าต่างชาติในทะเลหลวงไม่มีสิทธิขึ้นตรวจเรือสินค้า เว้นแต่จะมีเหตุผลอันสมควรให้สงสัยว่า

ก. เรือนั้นกระทำการโจรสลัด หรือ

ข. เรือนั้นกระทำการค้าทาส หรือ

ค. แม้ว่าจะชักธงต่างชาติ หรือมียินยอมที่จะแสดงธงของตน เรือนั้นตามความเป็นจริงมีสัญชาติเดียวกับเรือรบ

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 110 ได้เพิ่มกรณี

1. เรือกระทำการออกอากาศจากทะเลหลวงโดยมิได้รับอนุญาต โดยทำการส่งวิทยุกระจายเสียงหรือแพร่ภาพโทรทัศน์จากเรือ หรือสิ่งติดตั้งในทะเลหลวง โดยมุ่งให้สาธารณชนรับได้โดยขัดต่อข้อบังคับระหว่างประเทศ ทั้งนี้ไม่รวมถึงการส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือ

2. เรือนั้นปราศจากสัญชาติ

หลักการเกี่ยวกับเสรีภาพของทะเลหลวงในยามสันติ เรือหรืออากาศยาน ในทะเลหลวงเป็นอิสระไม่อยู่ภายใต้อำนาจศาลของรัฐใด นอกจากรัฐเจ้าของธงที่เรือหรืออากาศยานนั้นชัก มีผลอย่างสมบูรณ์ สำหรับเรือรบอากาศยานหรือเรือซึ่งเป็นของหรือดำเนินการโดยรัฐ และใช้ในงานของรัฐบาลอันไม่ใช่การพาณิชย์ แต่สำหรับเรือของเอกชนต่างชาติมีข้อยกเว้นที่ยอมรับในรูปจารีตประเพณีหรือข้อตกลงในรูปสนธิสัญญาที่รัฐกระทำต่อกันว่าอาจจะถูกตรวจค้น หรือถูกยึดโดยเรือรบหรืออากาศยานทหาร หรือเรือ หรืออากาศยานอื่น ซึ่งมีเครื่องหมายชัดเจนชัดว่าเป็นเรือหรืออากาศยานที่ใช้ในราชการของรัฐบาล

ข้อยกเว้นที่เป็นจารีตประเพณีในกฎหมายระหว่างประเทศ แบ่งออกเป็น

1. โจรสลัด

2. การป้องกันตนเอง

3. การติดตาม

1. **โจรสลัด** ตามข้อ 15 อนุสัญญาเจนีวา ค.ศ. 1958 และข้อ 101 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ระบุว่าหมายถึงบุคคลที่เดินทางอยู่ในทะเลหลวงเพื่อผลประโยชน์ส่วนตัวและปฏิบัติการรุนแรง โดยมีชอบด้วยกฎหมายเช่นการใช้กำลัง การกักขังหรือทำการปล้นสดมภ์ การเป็นโจรสลัดจะต้องประกอบด้วยหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

ก. มีการปฏิบัติการใช้กำลังรุนแรงหรือกักขังโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

ต่อบุคคลหรือสิ่งของหรือกระทำการปล้นสดมภ์ซึ่งกระทำเพื่อวัตถุประสงค์ส่วนตัว โดยลูกเรือหรือผู้โดยสารของเรือเอกชนหรืออากาศยานเอกชน และมุ่งกระทำต่อเรือหรืออากาศยานลำอื่น การกระทำได้กล่าวต้องกระทำในทะเลหลวงหรือในที่ที่ไม่ได้อยู่ใต้อำนาจศาลของรัฐใด ถ้ากระทำในพื้นที่หรือทะเลอาณาเขตของรัฐยังไม่ถือว่าการกระทำนั้นเป็นโจรสลัด

ข. เรือหรืออากาศยานที่กระทำการโจรสลัดจะต้องเป็นของเอกชน ฉะนั้นเรือรบหรืออากาศยานของรัฐบาลหรือเรือที่ได้รับอนุญาตจากรัฐให้ทำการจับกุมตรวจค้นเรือสินค้าในสมัยก่อนเรียกว่า Privateering จึงไม่ใช่โจรสลัด เว้นแต่เรือรบหรืออากาศยานของรัฐได้ถูกลูกเรือก่อความไม่สงบและเข้าควบคุมเรือหรืออากาศยานนั้น อาจถือว่าเป็นของเอกชนได้

ค. โจรสลัดไม่จำเป็นต้องทำการปล้นสดมภ์เสมอไป เพียงแต่การใช้กำลังรุนแรง เช่นกระทำการร้ายร่างกาย หรือกระทำต่อสิ่งของ เช่นเรือ อากาศยาน หรือทรัพย์สิน ก็ถือได้ว่าเป็นโจรสลัด

นอกจากนั้น การกระทำใด ๆ เพื่อยุยงหรืออำนวยความสะดวกโดยเจตนาให้มีการปฏิบัติการของโจรสลัดก็ถือว่าเป็นการกระทำของโจรสลัดด้วย

โจรสลัด สูญเสียความคุ้มกันที่ได้รับจากธงที่ตนชัก เรือรบหรือเครื่องบินทหารของรัฐใด ๆ ก็มีสิทธิที่จะจับกุมโจรสลัดในทะเลหลวงได้ อังกฤษเห็นว่าแม้แต่เพียงสงสัยก็อาจจะขอตรวจค้นได้แต่ย่นุสัญญู เจเนรัลว่า เต๋วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ข้อ 20 และข้อ 106 อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ระบุว่าจะต้องมีเหตุผลเพียงพอ จึงจะทำการตรวจค้นได้ ถ้าไม่มีเหตุผลเพียงพอแล้วไปทำการตรวจค้น หากปรากฏว่าเรือไม่ใช่โจรสลัด เรือที่ตรวจค้นอาจจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้

การจับเรือหรือเครื่องบินโจรสลัด จะต้องกระทำในทะเลหลวงหรือในที่ซึ่งไม่อยู่ใต้อำนาจศาลของรัฐใด แต่ถ้าพบอยู่ในดินแดนของรัฐใดรัฐนั้นก็มิสิทธิจับกุมได้ โจรสลัดเมื่อถูกจับจะถูกนำขึ้นศาลและลงโทษตามกฎหมายของรัฐที่ทำการจับกุม ส่วนทรัพย์สินสมบัติที่ค้นได้ก็จะถูกคืนให้เจ้าของไป สนธิสัญญาบางฉบับระบุให้ถือว่าการกระทำบางอย่างมีลักษณะเป็นโจรสลัดเช่นเดียวกัน เช่น สนธิสัญญาวอชิงตัน วันที่ 6 กุมภาพันธ์ 1922 ถือว่าบุคคลซึ่งละเมิดต่อหลักการในการโจมตี ยึด หรือทำลายเรือสินค้าจะต้องถูกลงโทษเสมือนว่าเป็นการกระทำของโจรสลัด การกระทำที่เป็นลักษณะของโจรสลัดแต่เพื่อจุดมุ่งหมายทางการเมือง อาจจะไม่ถือเป็นโจรสลัดได้ เช่นในปี ค.ศ. 1961 ร้อยเอก Galeao

ได้ยึดเรือของโปรตุเกส โปรตุเกสถือว่าเป็นโจรสลัด แต่ประเทศอื่นไม่เห็นด้วย และบราซิลได้ยอมให้ลี้ภัยทางการเมือง พร้อมทั้งคืนเรือให้โปรตุเกสได้มีการ บันทึกไว้ว่าระหว่างปี ค.ศ. 1991-1993 มีการปล้นและใช้กำลัง โดยโจรสลัดถึง 368 ครั้ง ซึ่งเกิดขึ้นในบริเวณทะเลจีนตอนใต้ระหว่างช่องกวง ฟิลิปปินส์ และเกาะไหหลำ ของจีน ในบริเวณช่องแคบมะละกา และทะเลนอกน่านน้ำอินโดนีเซีย ด้วย

เนื่องจากโจรสลัดเป็นการกระทำความผิดระหว่างประเทศ ฉะนั้น ประเทศต่าง ๆ จึงให้ความร่วมมือในการที่จะปราบปรามโจรสลัดให้หมดสิ้นไป พ.ร.บ. ป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534 มาตรา 4 ระบุให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือมีอำนาจดำเนินการเพื่อป้องกันและปราบปรามการ กระทำอันเป็นโจรสลัด ซึ่งได้กระทำในทะเลหลวงหรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

2. การป้องกันตัวเอง นักนิติศาสตร์บางท่านเห็นว่า หลักการป้องกันตัวเองที่อนุญาตให้เรือรบมีสิทธิตรวจค้น จับกุม เรือที่ชักธงของรัฐอื่นในยาม สันติโดยมีเหตุผลที่เชื่อได้ว่า จะคุกคามความปลอดภัยของรัฐตนนั้นยังไม่ได้ถือ ว่าเป็นจารีตประเพณีในกฎหมายระหว่างประเทศอย่างแท้จริง เป็นแต่เพียง หลักที่อังกฤษและสหรัฐอเมริกายึดถือปฏิบัติเท่านั้น อนุสัญญาเจนีวาเกี่ยวกับ ทะเลหลวง ค.ศ. 1958 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ก็ไม่ได้บัญญัติเกี่ยวกับเรื่องนี้ไว้ นักนิติศาสตร์อังกฤษเห็นว่า จะใช้สิทธิ ในการป้องกันตนเองได้ ก็แต่โดยเงื่อนไข กล่าวคือ

- ก. จะต้องเป็นภัยพิบัติที่ใกล้จะมาถึงและมีข้อควรสงสัยอย่างแท้จริง
 - ข. รัฐที่ใช้สิทธิการป้องกันตัวเองต้องแจ้งให้รัฐเจ้าของธงที่ถูกจับหรือ ตรวจค้นทราบทันที
 - ค. บุคคลที่ถูกจับในเรือ ต้องถูกส่งไปให้รัฐเจ้าของธง
 - ง. มาตรการที่กระทำต้องมีลักษณะเป็นการป้องกันมิใช่การปราบปราม
- สเปนเคยจับเรือสหรัฐ Mary Lowel ในปี ค.ศ. 1869 และเรือ Virginius ในปี ค.ศ. 1873 โดยอ้างหลักป้องกันตัว ฝรั่งเศสในสงครามอัลจีเรียก็เคยจับ เรือของชาติต่าง ๆ ที่สงสัยว่าจะขนอาวุธมาให้คณะกบฏชาติอัลจีเรีย

3. การติดตาม ในต้นศตวรรษที่ 19 อังกฤษและสหรัฐได้ยึดถือปฏิบัติ จนกลายเป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศ และอนุสัญญาเจนีวา ค.ศ. 1958 ได้บัญญัติให้เรือรบมีสิทธิไล่ติดตามเรือเอกชนของรัฐอื่นที่หนีการจับกุมเข้าไป ในทะเลหลวง โดยการติดตามเริ่มจากน่านน้ำภายในหรือน่านน้ำอาณาเขต หรือเขตต่อเนื่องของรัฐนั้นเข้าไปในทะเลหลวง อนุสัญญาเจนีวา ค.ศ. 1958 ว่า

ด้วยทะเลหลวงข้อ 23 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 111 บังคับว่าจะทำการติดตามได้ต่อเมื่อมีเหตุผลที่เชื่อได้ว่าเรือลำนั้นได้ละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับของรัฐตน การไล่ตามเช่นนั้นจะต้องเริ่มต้นเมื่อเรือต่างชาติหรือเรือเล็กลำหนึ่งของเรือต่างชาติอยู่ในน่านน้ำภายในน่านน้ำหมู่เกาะทะเลอาณาเขตหรือเขตต่อเนื่องของรัฐที่ไล่ตาม อนึ่ง การติดตามนั้นรัฐที่ทำการติดตามจะดำเนินต่อไปได้ถึงนอกทะเลอาณาเขตหรือเขตต่อเนื่อง แต่จะต้องติดตามติดต่อกันโดยไม่หยุด แต่จะติดตามเข้าไปในน่านน้ำอาณาเขตของรัฐอื่น หรือของรัฐเจ้าของธงของเรือที่ถูกติดตามไม่ได้ การติดตามอาจถือว่าเริ่มต้นได้ต่อเมื่อได้ส่งสัญญาณให้หยุดที่สามารถเห็นได้ด้วยตา หรือฟังได้ด้วยหูในระยะห่างที่เรือต่างชาติจะสามารถเห็นหรือได้ยินสัญญาณได้ เมื่อจับเรือได้แล้วก็จะพากลับมายังท่าของตนและรัฐที่จับจะต้องแจ้งการจับไปให้รัฐเจ้าของธงของเรือที่ถูกจับโดยมิชักช้า อนึ่ง นอกจากเรือรบที่มีสิทธิติดตามแล้ว เครื่องบินทหารเรือ หรือเครื่องบินของรัฐที่ได้รับอนุญาตก็มีสิทธิติดตามได้

ในกรณีที่การติดตามไม่ได้ปฏิบัติถูกต้องตามหลักกฎหมายหรือไม่มีเหตุผลสมควร รัฐที่จับจะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายทดแทนในกรณีเกิดการเสียหายขึ้น

ข้อยกเว้นในรูปสนธิสัญญา ซึ่งรัฐต่าง ๆ กระทำต่อกัน

มีสนธิสัญญาหลายฉบับ ซึ่งรัฐต่าง ๆ ได้กระทำต่อกันโดยตกลงที่จะตรวจตราป้องกันกิจการบางอย่างในทะเลหลวง เช่น การตรวจตราสายโทรเลขใต้ทะเล การตรวจตราการประมง การตรวจสถานที่จับปลา การตรวจตราการค้าทาส

1. เสรีภาพในการวางสายโทรเลขใต้ทะเล ได้ถูกกำหนดขึ้นโดยเจตนาเพื่อจะป้องกันสายโทรเลขใต้ทะเลระหว่างประเทศ (สายแรกคือ สายเชื่อมคาแลร์ของฝรั่งเศสกับโดเวอร์ของอังกฤษ เมื่อ ค.ศ. 1851) อนุสัญญาปารีส ค.ศ. 1884 ซึ่งมีรัฐ 26 ประเทศ เป็นภาคีสัญญา มีเจตนาที่จะประกันเสรีภาพในการวางและรักษาสายโทรเลขใต้ทะเล ได้ให้สิทธิเรือรบของรัฐภาคีอนุสัญญาสอบสวนเอกสารประจำเรือของเรือเอกชนที่ถูกสงสัยว่า กระทำการทำลายหรือทำความเสียหายให้กับสายโทรเลขใต้ทะเลโดยเจตนาหรือไม่ก็ตาม แต่ถ้าเรื่อนั้นกระทำผิด รัฐที่เรื่อนั้นชักธงเท่านั้นมีสิทธิลงโทษได้รัฐผู้จับไม่มีสิทธิลงโทษ

2. เสรีภาพในการประมง รัฐอาจจะทำสนธิสัญญากำหนดกฎเกณฑ์ระหว่างกันเกี่ยวกับการจับปลาได้ เช่น ห้ามจับปลาบางชนิด หรือในสถานที่บาง

แห่ง สนธิสัญญาหลายฉบับได้กล่าวถึงการจับปลาไว้ เช่น สนธิสัญญาฝรั่งเศสกับอังกฤษ วันที่ 24 พฤษภาคม ค.ศ. 1843 และวันที่ 11 พฤศจิกายน 1867 อนุสัญญากรุงเฮกวันที่ 6 พฤษภาคม 1882 ระหว่างอังกฤษ ฝรั่งเศสเยอรมัน เบลเยียม เดนมาร์ก และฮอลแลนด์ เกี่ยวกับการจับปลาในทะเลเหนือ ซึ่งภาคีอนุสัญญาได้ตกลงให้แต่ละชาติคอยควบคุมเรือของตนเองและให้สิทธิเรือรบของภาคีที่พบการละเมิดการจับปลามีสิทธิสอบสวนเพื่อทราบว่าเป็นเรือลำนั้นได้ชักธงถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่โดยตรวจจากเอกสารประจำเรือ และในกรณีจำเป็นอาจจะทำการตรวจค้นเรือเพื่อยืนยันหลักฐานการกระทำผิดได้ แต่รัฐเจ้าของเรือที่กระทำผิดเท่านั้นจะมีสิทธิลงโทษ รัฐผู้จับไม่มีสิทธิลงโทษได้ นอกจากนี้ยังมีอนุสัญญาเกี่ยวกับการจับปลาในทะเลหลวง ค.ศ. 1958 และในปี ค.ศ. 1967 ก็มีการทำอนุสัญญาเกี่ยวกับการจับปลาในทะเลแอตแลนติกเหนือ เคยมีกรณีพิพาทระหว่างสหรัฐกับอังกฤษเกี่ยวกับสิทธิจับสัตว์น้ำในทะเลเบริงเดิมที่เด็ยรัสเซียอ้างสิทธิเดิมที่เหนือทะเลเบริงอังกฤษและสหรัฐได้คัดค้านในที่สุดรัสเซียยอมทำสนธิสัญญากับสหรัฐอเมริกา เมื่อ ค.ศ. 1824 และอีกฉบับหนึ่งกับอังกฤษใน ค.ศ. 1825 รับรู้สิทธิในการประมงของสหรัฐและอังกฤษในทะเลเบริง ในปี ค.ศ. 1867 รัสเซียขายอลาสก้าให้สหรัฐอเมริกา สหรัฐจึงต้องการจำกัดสิทธิในการประมงของรัฐอื่นในทะเลเบริงบ้าง โดยเฉพาะการจับแมวน้ำ ซึ่งสหรัฐต้องการคุ้มครองเพื่อป้องกันการสูญพันธุ์เพราะแมวน้ำมักจะนิยมจับกันในขณะอายุ 3 ขวบ ซึ่งเป็นระยะที่แมวน้ำมีหนังและขนงามที่สุด รัฐสภาสหรัฐจึงออกกฎหมายคุ้มครองการจับแมวน้ำเมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 1868 โดยห้ามจับแมวน้ำในอาณาเขตที่ตนได้รับโอนจากรัสเซียและในน่านน้ำใกล้เคียง และกฎหมายอีกฉบับหนึ่งวันที่ 1 กรกฎาคม 1870 ให้สัมปทานจับแมวน้ำได้ปีหนึ่งเพียง 4 เดือน และห้ามใช้อาวุธสังหาร อังกฤษและแคนาดาคัดค้าน โดยอ้างเสรีภาพในการจับปลาในทะเลหลวง ต่อมาสหรัฐได้จับเรือของอังกฤษหลายลำที่ทำการจับแมวน้ำและส่งให้ศาลสหรัฐพิพากษาลงโทษ ซึ่งอังกฤษได้คัดค้านในที่สุดได้ตกลงเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการตัดสิน อนุญาตตุลาการได้พิจารณาตัดสินว่า การกระทำของอังกฤษเป็นการปฏิบัติการในทะเลหลวง อังกฤษจึงมีสิทธิชอบธรรมที่จะกระทำได้ แต่เห็นความจำเป็นในการสงวนพันธุ์แมวน้ำตามที่สหรัฐอ้างจึงวางหลักเกณฑ์ในการจับแมวน้ำไว้ดังนี้

ก. ห้ามมิให้จับหรือฆ่าแมวน้ำในเขต 60 ไมล์ รอบเกาะฟริบิลอฟไม่ว่าในเวลาและโดยวิธีใด

ข. ในระหว่างวันที่ 1 พฤษภาคม ถึง 31 กรกฎาคม ของทุกปี ห้ามจับหรือฆ่าแมวน้ำในทะเลหลวงในบริเวณนั้น

ค. ในเขตและบริเวณที่อนุญาตให้ล่าแมวน้ำได้ ให้ใช้เฉพาะเรือใบและเรือพายอื่น ๆ ที่ใช้ในการประมงเท่านั้น และห้ามใช้เครื่องมือบางอย่าง เช่น อาวุธปืน หรือวัตถุระเบิด

ง. เรือที่จะทำการล่าแมวน้ำ ต้องได้รับใบอนุญาตเป็นพิเศษจากรัฐบาลของตน ทั้งยังต้องมีสมุดบัญชีแสดงรายการและวันสถานที่จับ รวมตลอดทั้งจำนวนและเพศของแมวน้ำที่จับได้

3. การตรวจตราสถานที่จับปลาได้ถูกกำหนดโดยอนุสัญญากรุงเฮก ค.ศ. 1887 ซึ่งห้ามบาร์ลอยน้ำในทะเลเหนือ โดยห้ามการซื้อขายแลกเปลี่ยนเครื่องตีมี สู่ราในทะเลหลวงแก่ชาวประมง

4. การตรวจตราการค้าทาส เนื่องจากการค้าทาสเป็นการขัดต่อมนุษยธรรมอย่างร้ายแรงประเทศต่าง ๆ จึงเห็นความจำเป็นที่จะต้องปราบปรามการค้าทาส สนธิสัญญาปารีส ค.ศ. 1814 และสนธิสัญญากรุงเวียนนา ค.ศ. 1815 ได้ประณามการค้าทาสและให้ประเทศภาคีสันธิสัญญาร่วมมือกันทำการปราบปรามเรือของตนที่กระทำการค้าทาส ในต้นศตวรรษที่ 19 อังกฤษได้ดำเนินนโยบายปราบปรามการค้าทาสอย่างจริงจังโดยการทำสนธิสัญญากับรัฐอื่น เช่น สนธิสัญญาวันที่ 20 ธันวาคม 1841 ทำกับรัฐต่าง ๆ ในทวีปยุโรป อนุญาตให้เรือรบมีสิทธิตรวจเยี่ยมสอดเฝ้าเอกสารประจำเรือ และตรวจค้นเรือของเอกชนของรัฐภาคีได้ในทะเลหลวง เพื่อตรวจค้นการค้าทาสแต่ถ้าจับได้ศาลของรัฐที่เรือกระทำผิดจะเป็นผู้พิพากษาโทษเอง กรมสารเบอร์ลิน ค.ศ. 1885 ห้ามการค้าทาสผิดำในทวีปอาฟริกา กรมสารกรุงบรัสเซลส์ ค.ศ. 1890 ก็ห้ามการค้าทาสเช่นเดียวกัน โดยอนุญาตให้เรือรบมีสิทธิตรวจสอดเฝ้าเอกสารประจำเรือได้ นอกจากนี้ก็ยังมียุทธสนธิสัญญาเจนีวา ค.ศ. 1926 ได้ห้ามการค้าทาสที่มีข้อความทำนองเดียวกัน

อนุสัญญาเจนีวา เกี่ยวกับทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ข้อ 13 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 99 ระบุว่าทุกรัฐจะต้องวางมาตรการที่ได้ผลเพื่อห้ามและลงโทษการค้าทาสในเรือที่ชักธงของตนทาสคนใดที่ลี้ภัยขึ้นบนเรือลำใดไม่ว่าจะชักธงโดยยอมได้อิสราภาพทันทีและอนุญาตให้เรือรบมีสิทธิสอดเฝ้าเอกสารประจำเรือ ของเรือที่เดินธงของรัฐอื่นได้ ให้มีเหตุอันควรสงสัยว่าได้มีการบรรทุกทาสมาในเรือหรือกรณีที่มีเหตุผลสมควร

ให้สงสัยว่าเรื่อนั้นมีสัญชาติเช่นเดียวกับเรือรบ แต่ชักรงต่างชาติหรือมิยินยอมที่จะแสดงธงของตน

ในเรื่องเกี่ยวกับเรือชนกันในทะเลหลวง ถ้าเรือที่เป็นฝ่ายผิดเข้ามาในท่าของรัฐที่เรือเป็นฝ่ายถูก รัฐนั้นมีสิทธิจะดำเนินคดีอาญากับเรือสำนันั้นหรือไม่ ศาลประจำยุติธรรมระหว่างประเทศได้ตัดสินในคดีเรือบรทุก่านหินของตุรกี Bozkourt และเรือโดยสารของฝรั่งเศส Lotus ชนกันในทะเลตุรกีได้จับและลงโทษลูกเรือ 4 คนของฝรั่งเศส ฝรั่งเศสได้คัดค้านโดยอ้างว่ารัฐอื่นไม่มีอำนาจที่จะพิจารณาผู้กระทำผิด นอกจากรัฐที่เรือนั้นชักรง แต่ตุรกีอ้างว่ากฎหมายภายในของตนกำหนดให้ศาลพิจารณาลงโทษชาวต่างประเทศได้ถ้ากระทำผิดในต่างประเทศและมิเสียหายเป็นชาวตุรกี กฎหมายระหว่างประเทศไม่ได้กล่าวถึงกรณีนี้ไว้ ศาลประจำยุติธรรมระหว่างประเทศจึงตัดสินให้ตุรกีชนะ โดยอ้างว่า สิ่งใดที่ไม่ได้กำหนดห้ามไว้ถือว่ากระทำได้โดยปริยาย คำตัดสินดังกล่าวได้รับการคัดค้านจากนักนิติศาสตร์เป็นส่วนใหญ่ ต่อมาได้มีอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ วันที่ 10 พฤษภาคม 1952 ได้กำหนดในทางตรงกันข้ามกับคำพิพากษาของศาล โดยถือว่ารัฐเจ้าของธงเท่านั้น จะมีสิทธิพิพากษาบุคคลบนเรือได้ รัฐอื่นไม่มีสิทธิอันชอบธรรม คณะกรรมการกฎหมายระหว่างประเทศของสหประชาชาติก็มีความเห็นเช่นเดียวกัน อนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 มาตรา 11 และมาตรา 97 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ระบุว่า ในกรณีที่มีการชนกันหรือมีอุบัติเหตุอื่นใดของการเดินเรือเกี่ยวกับเรือในทะเลหลวงซึ่งพัวพันถึงความรับผิดชอบทางอาญา หรือทางวินัยของนายเรือหรือบุคคลอื่นใดในประจำการของเรือ อำนาจในการดำเนินคดีทางอาญาหรือทางวินัยต่อบุคคลดังกล่าวจะกระทำได้แต่เพียงเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองหรือฝ่ายตุลาการของรัฐเจ้าของธงหรือของรัฐซึ่งบุคคลนั้นมีสัญชาติ อนึ่ง การจับกุมหรือกักกันเรือแม่ในฐานะเป็นมาตรการในการสอบสวนจะสั่งให้กระทำได้ก็แต่โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงเท่านั้น

นอกจากที่กล่าวมาแล้วอาจจะมีข้อตกลงระหว่างรัฐยอมให้รัฐภาคีสันธิสัญญาทำการจับกุมเรือของชาติภาคีได้ในทะเลหลวงเมื่อกระทำผิดในกรณีต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในสนธิสัญญา เช่น ข้อตกลงระหว่างอังกฤษกับสหรัฐ

ปี ค.ศ. 1924 เกี่ยวกับการป้องกันการขนสุราเถื่อนระบุให้ภาคีสถิติสัญญา มีสิทธิจับเรือสินค้าของภาคีได้ ในกรณีขนสุราเถื่อนในทะเลหลวง
แม่น้ำระหว่างประเทศ

แม่น้ำระหว่างประเทศตามความเห็นของศาลประจำยุติธรรมระหว่างประเทศ หมายถึง แม่น้ำที่ไหลผ่านรัฐหลายรัฐมุ่งสู่ทะเล เช่น ตั้งต้นจากประเทศ ก. ผ่านประเทศ ข. และผ่านประเทศอื่น ๆ อีก จนกว่าจะออกทะเลหรือเป็นแม่น้ำกั้นเขตแดนระหว่างรัฐ หรือมีลักษณะทั้งสองอย่างพร้อมกันซึ่งใช้ประโยชน์ในการเดินเรือ ทดน้ำ หรือผลิตกระแสไฟฟ้า เช่น แม่น้ำไรน์ แม่น้ำดานูบ แม่น้ำโขง แม่น้ำระหว่างประเทศมีลักษณะคล้ายคลองระหว่างประเทศ เพราะแบ่งหรือผ่านดินแดนของรัฐหลายรัฐ แต่แตกต่างกันที่แม่น้ำระหว่างประเทศไม่เป็นทางเชื่อมทะเลสองแห่ง เช่น คลองระหว่างประเทศและเกิดขึ้นโดยธรรมชาติมิใช่เกิดจากการขุดในดินแดนของรัฐหนึ่งรัฐใด

ในสมัยโรมันถือว่าแม่น้ำเป็นสิ่งสาธารณะ ใคร ๆ ก็ใช้ได้ แต่รัฐริมแม่น้ำก็มีสิทธิดำเนินการทางตำรวจ และคุ้มครองป้องกันเพื่อประโยชน์ของการใช้แม่น้ำร่วมกัน เสรีภาพในการเดินเรือในแม่น้ำได้รับการรับรอง รัฐเจ้าของฝั่งไม่มีสิทธิวางระเบียบอันเป็นการตัดสิทธิของรัฐอื่น แต่มีสิทธิเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางน้ำได้ เนื่องจากแม่น้ำไม่ได้ใช้เฉพาะแต่การเดินเรือเท่านั้น ยังอาจใช้ประโยชน์ในกรณีอื่นอีก เช่น ในการผลิตกระแสไฟฟ้า หรือการทอดน้ำ ฉะนั้นรัฐที่แม่น้ำไหลผ่านอาณาเขตจะต้องไม่กระทำให้มีการเปลี่ยนแปลงดินของแม่น้ำ หรือทำให้แม่น้ำสกปรก หรือกระทำการใด ๆ อันก่อให้เกิดความเสียหายแก่รัฐอื่นที่แม่น้ำผ่านอาณาเขตด้วย เช่น ทำให้แม่น้ำแห้งหรือกระทำการก่อสร้างอันเป็นเหตุให้น้ำท่วมอาณาเขตของรัฐริมแม่น้ำอื่น

ในสมัยกลาง เมื่อเจ้าครองนครมีอำนาจในระบอบฟิวดัลลิสม์ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับแม่น้ำได้เปลี่ยนแปลงไปโดยถือว่าแม่น้ำเป็นของเกิดรายได้ของรัฐ ฉะนั้นจึงต้องอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐอย่างสมบูรณ์ รัฐอาจห้ามมิให้ผู้อื่นใช้แม่น้ำได้ หรือถ้าจะอนุญาตให้ใช้ ก็อาจจะเรียกเก็บค่าภาษีหรือค่าธรรมเนียม หรืออาจจะวางระเบียบข้อบังคับอย่างไรก็ได้ แม่น้ำผ่านดินแดนของแคว้นใด เจ้าผู้ครองนครก็มีสิทธิเต็มที่ แม่น้ำบางสายถูกเก็บค่าธรรมเนียมตลอดทางที่ผ่านแคว้นต่าง ๆ เช่น แม่น้ำไรน์ และแม่น้ำไซนถูกเก็บค่าภาษีถึง 60 แห่ง

เมื่อสิ้นสมัยฟิวดัลลิสม์ เจ้าผู้ครองนครหมดอำนาจตกอยู่ใต้อำนาจของกษัตริย์แต่ผู้เดียว กษัตริย์มีอำนาจเด็ดขาดในการกำหนดระเบียบในการเดินเรือในแม่น้ำ การเก็บค่าผ่านด่านหลาย ๆ แห่งก็ลดน้อยลงไป ก่อให้เกิดความสะดวกในการเดินเรือ และเริ่มมีความคิดที่จะให้เสรีภาพในการเดินเรือขึ้นมาบ้าง

ในศตวรรษที่ 17 ความคิดที่จะให้เสรีภาพในการเดินเรือแก่ทุกชาติเริ่มปรากฏเป็นความจริง โดยได้มีการทำสนธิสัญญาระหว่างประเทศเป็นครั้งแรกคือ อนุสัญญากรุงเวียนนาระหว่างออสเตรียกับตุรกี ในวันที่ 1 พฤษภาคม 1616 ให้สิทธิการเดินเรือในแม่น้ำดานูบ

ในปี ค.ศ. 1625 Grotius ได้แสดงทัศนะสนับสนุนให้มีการเคารพเสรีภาพในการเดินเรือจึงทำให้ชาติต่าง ๆ เริ่มมีความโน้มเอียงที่จะให้สิทธิเสรีภาพในการเดินเรือมากขึ้น ในศตวรรษที่ 18 คณะปฏิวัติฝรั่งเศสได้ออกกฤษฎีกาวันที่ 16 พฤศจิกายน 1792 สั่งให้กองทัพฝรั่งเศสในเบลเยียมดูแลให้สิทธิเสรีภาพในการเดินเรือ ในแม่น้ำ 1 Escout และ la Meuse แก่รัฐที่แม่น้ำไหลผ่าน แต่ไม่ได้ให้สิทธิแก่รัฐที่แม่น้ำไม่ได้ไหลผ่าน ต่อมาเมื่อมีการประชุมคอนเกรสกรุงเวียนนา ในปี ค.ศ. 1815 ที่ประชุมได้กำหนดหลักการที่จะใช้บังคับการเดินเรือในแม่น้ำไรน์และหลักการทั่วไปที่จะใช้บังคับกับแม่น้ำระหว่างประเทศทุกสาย (มาตรา 108-116 กรรณสาร กรุงเวียนนา วันที่ 9 มิถุนายน 1815) และเพื่อให้เป็นไปตามหลักการที่กำหนดในกรรณสารกรุงเวียนนาได้มีการทำสนธิสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศที่สำคัญต่าง ๆ เช่น แม่น้ำ L'Elbe โดยกรรณสาร Dresde วันที่ 23 มิถุนายน 1821 แม่น้ำไรน์โดยอนุสัญญา Mayence วันที่ 31 มีนาคม 1831 และ Mannheim วันที่ 17 ตุลาคม 1868 แม่น้ำ L'Escout และ La Meuse โดยสนธิสัญญาลอนดอน วันที่ 19 เมษายน 1839 แม่น้ำคองโก และแม่น้ำ Niger โดยอนุสัญญาเบอร์ลิน 26 กุมภาพันธ์ 1885

ในศตวรรษที่ 18 และ 19 พอสรุปได้ว่า รัฐต่าง ๆ มีแนวโน้มที่จะให้สิทธิในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศแก่ทุกชาติไม่ว่าจะเป็นรัฐที่แม่น้ำไหลผ่านหรือไม่ และส่งเสริมให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมแม่น้ำ ซึ่งมีลักษณะและหน้าที่เป็นองค์กรระหว่างประเทศ

การประชุมสันติภาพในปี ค.ศ. 1919 ที่ประชุมได้พยายามที่จะกำหนดวิธีการพิเศษที่จะใช้ในการควบคุมแม่น้ำบางสายซึ่งเป็นแม่น้ำภายในของรัฐที่แพ้สงคราม เช่นแม่น้ำ Elbe, Oder หรือแม่น้ำที่รัฐซึ่งแพ้สงครามมีผลประโยชน์เกี่ยวข้องอยู่ด้วยและวิธีการทั่วไปที่จะใช้กับแม่น้ำระหว่างประเทศอื่น ๆ เช่นเดียวกับกรรมสารกรุงเวียนนา ค.ศ. 1815 (มาตรา 338 สนธิสัญญาแวร์ซายส์)

ในปี ค.ศ. 1921 สันนิบาตชาติได้เชิญชาติต่าง ๆ 42 ชาติมาประชุมกันที่บาร์ซาโลนา ประเทศสเปน และได้ตกลงทำอนุสัญญาบาร์ซาโลนา วันที่ 20 เมษายน 1921 โดยมีหลักการสำคัญดังนี้

ก. กำหนดลักษณะของแม่น้ำระหว่างประเทศซึ่งครั้งก่อนการจะกลายเป็นแม่น้ำระหว่างประเทศอาศัยการทำสนธิสัญญาเป็นหลัก อนึ่งแม่น้ำระหว่างประเทศต้องเป็นแม่น้ำที่ใช้ในการเดินเรือ ถ้าใช้ในกิจการอย่างอื่น เช่น การทำเขื่อนกั้นน้ำหรือผลิตกระแสไฟฟ้า ไม่ถือว่าเป็นแม่น้ำระหว่างประเทศ

ข. รับรู้เสรีภาพในการเดินเรือและความเสมอภาคของทุกรัฐที่เป็นภาคีในอนุสัญญานี้ ไม่ว่าจะเป็รัฐริมน้ำหรือไม่ก็ตาม

อนุสัญญานี้ได้ผลน้อยในทางปฏิบัติ มีรัฐที่เข้าเป็นภาคีเพียง 21 รัฐในปีค.ศ. 1939. โดยปกติแม่น้ำระหว่างประเทศมักจะมีการตกลงกันในรูปสนธิสัญญาระหว่างรัฐที่มีผลประโยชน์ร่วมกันซึ่งอาจเป็นเจ้าของริมน้ำกับรัฐที่ใช้ประโยชน์ในแม่น้ำนั้น แต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 มีความโน้มเอียงที่จะคำนึงถึงประโยชน์ของรัฐเจ้าของแม่น้ำมากขึ้นดังจะเห็นได้จากอนุสัญญา 18 สิงหาคม 1948 เกี่ยวกับแม่น้ำดานูบ¹

แม่น้ำในยุโรปที่สำคัญคือ แม่น้ำไรน์ และดานูบ

แม่น้ำไรน์ จนถึง ค.ศ. 1919 การวางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับแม่น้ำสายนี้แบ่งแยกได้เป็น 3 ระยะ

ระยะแรก กองเกรสกรุงเวียนนา ได้วางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการควบคุมแม่น้ำไรน์เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 1815 แต่ได้เกิดกรณีพิพาทเกี่ยวกับการตีความ

¹ในทวีปเอเชียแม่น้ำแยงซีเกียงสงวนไว้เฉพาะเรือของจีนเท่านั้น A.D. No 1541

ในถ้อยคำระหว่างฮอลแลนด์กับประเทศริมแม่น้ำอื่น จึงทำให้หลักการที่ให้เสรีภาพในการเดินเรือในแม่น้ำไรน์ไม่สามารถบังคับใช้ได้

ระยะที่สอง มีการทำอนุสัญญา Mayence วันที่ 31 มีนาคม 1831 โดยยืนยันหลักการของคองเกรสกรุงเวียนนา ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการกลางเพื่อดูแลการใช้แม่น้ำไรน์ แต่การเดินเรือก็ยังสงวนไว้เฉพาะรัฐริมแม่น้ำเท่านั้น

ระยะที่สาม อนุสัญญา Mannheim วันที่ 17 ตุลาคม 1868 ได้แก้ไขอนุสัญญา Mayence แต่ยังคงให้สิทธิพิเศษแก่รัฐริมแม่น้ำโดยให้รัฐริมแม่น้ำมีสิทธิออกใบอนุญาตการเดินทางเรือซึ่งใบอนุญาตนี้จะออกให้ก็แต่บุคคลซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในรัฐริมแม่น้ำไรน์เท่านั้น และยังมีกรรมการกลางคอยควบคุมดูแลแม่น้ำ โดยมีหน้าที่ร่างระเบียบเกี่ยวกับการตำรวจ คอยควบคุมการเดินทางเรือในแม่น้ำ คณะกรรมการกลางนี้ประกอบด้วยผู้แทนของรัฐริมแม่น้ำเท่านั้น

ในปี ค.ศ. 1919 สนธิสัญญาแวร์ซายส์ได้แก้ไขโครงสร้างของคณะกรรมการกลาง โดยให้คณะกรรมการกลางประกอบด้วยผู้แทนของรัฐอื่นด้วย เช่นอังกฤษและอิตาลีซึ่งไม่ใช่รัฐริมแม่น้ำ และข้อพิพาทที่เกิดขึ้นในแม่น้ำไรน์จะต้องให้ศาลประจำยุติธรรมระหว่างประเทศเป็นผู้พิจารณา และให้สิทธิแก่รัฐอื่นเท่ากับรัฐริมแม่น้ำ แต่ต่อมาในปี ค.ศ. 1936 เยอรมันได้ปฏิเสธไม่ยอมรับหลักการควบคุมแม่น้ำไรน์ ตามที่สนธิสัญญาแวร์ซายส์ กำหนดไว้

ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 หลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ควบคุมแม่น้ำไรน์ก็ได้กลับนำมาใช้ได้ อีก อนุสัญญา Mannheim ได้ถูกแก้ไขเล็กน้อยโดยอนุสัญญาวันที่ 20 พฤศจิกายน 1963 เกี่ยวกับการแต่งตั้งตัวแทนคณะกรรมการกลาง คณะกรรมการกลางมีหน้าที่ดูแลแม่น้ำไรน์ได้ออกกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับการตำรวจและการเดินเรือ มีผลใช้บังคับในวันที่ 1 มกราคม 1955

แม่น้ำดานูบ สนธิสัญญาปารีสวันที่ 30 มีนาคม 1856 ได้วางระเบียบการเดินทางเรือในแม่น้ำดานูบ โดยให้เสรีภาพการเดินทางเรือแก่ทุกรัฐ และได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมแม่น้ำขึ้น 2 คณะ คณะแรกเป็นคณะกรรมการถาวรประกอบด้วยรัฐริมฝั่งแม่น้ำมีหน้าที่เกี่ยวกับการตำรวจในแม่น้ำดานูบ. และคณะกรรมการชั่วคราว ซึ่งประกอบด้วยรัฐที่ไม่ใช่รัฐริมแม่น้ำและรัฐริมแม่น้ำมีหน้าที่ทำให้แม่น้ำอยู่ในสภาพเดินเรือได้ แต่คณะกรรมการถาวร

ไม่ได้มีการจัดตั้งขึ้น คงมีแต่เพียงคณะกรรมการชั่วคราวซึ่งโดยพฤตินัยได้ตั้งเป็นการถาวร เรียกว่าคณะกรรมการยุโรป ซึ่งมีอำนาจเพิ่มมากขึ้นจากที่กำหนดในครั้งแรก มีสิทธิออกกฎข้อบังคับและในด้านการศาล แต่อำนาจของคณะกรรมการยุโรปมีเฉพาะส่วนหนึ่งของแม่น้ำดานูบเท่านั้น คือจาก Braila ไปจนถึงทะเลดำ แต่จาก Ulm ถึง Braila ยังคงอยู่ใต้อำนาจของรัฐริมแม่น้ำ ต่อมาอนุสัญญาปารีส วันที่ 23 กรกฎาคม 1921 ได้ตั้งคณะกรรมการมาควบคุมแม่น้ำช่วงที่สองดังกล่าว ภายหลังภายใต้ความกดดันของรูมาเนีย เยอรมันและรัสเซีย ก่อนสงครามโลกครั้งที่สอง ในปี ค.ศ.1938 คณะกรรมการยุโรปได้มอบอำนาจส่วนใหญ่ที่ตนมีให้แก่รัฐบาลรูมาเนีย และได้ถูกยุบไปในที่สุด

ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 สนธิสัญญาสันติภาพที่ทำไว้กับรูมาเนีย ฮังการี และบัลแกเรีย ในปี ค.ศ. 1947 ได้ยืนยันหลักการให้เสรีภาพการเดินทางเรือแก่ทุกชาติในแม่น้ำดานูบ ต่อมาภายหลังได้มีการทำสนธิสัญญาเกี่ยวกับแม่น้ำสายนี้อีกครั้งเรียกว่าอนุสัญญากรุงเบลเกรด วันที่ 18 สิงหาคม 1948 ระหว่างรัสเซีย บัลแกเรีย ฮังการี รูมาเนีย เชคโกสโลวาเกีย ยูเครน และยูโกสลาเวีย ซึ่งประเทศยุโรปตะวันตก เช่น อังกฤษ ฝรั่งเศส ไม่ยอมรับเพราะอนุสัญญาดังกล่าวเป็นการเปิดโอกาสให้รัสเซียเข้ามาควบคุมแม่น้ำดานูบ ในอนุสัญญาระบุให้เสรีภาพในการเดินเรือในแม่น้ำดานูบ แต่เฉพาะส่วนหนึ่งของแม่น้ำดานูบเท่านั้น คือช่วงระหว่าง Ulm และทะเลดำ โดยผ่านคลอง Soulina ส่วนที่เหลือเสรีภาพในการเดินเรือสงวนไว้ให้แก่รัฐริมแม่น้ำ รัฐชายฝั่งมีหน้าที่ทะนุบำรุงทางเดินเรือ และปรึกษาหารือกับคณะกรรมการดานูบซึ่งประกอบด้วยผู้แทนของรัฐริมแม่น้ำดานูบ มีที่ทำการอยู่ที่กรุงบูคาเรสต์ และถือว่าเป็นพนักงานระหว่างประเทศ ได้รับการคุ้มกันทางการทูต คณะกรรมการมีอำนาจควบคุมให้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญาเบลเกรดค.ศ. 1948 กำหนดอัตราค่าผ่านแม่น้ำ เพื่อเก็บไว้เป็นค่าใช้จ่ายในการทะนุบำรุงแม่น้ำ

แม่น้ำโขง¹ เป็นแม่น้ำในทวีปเอเชีย กั้นเขตแดนระหว่างประเทศไทยกับลาวหลักการเดินเรือในแม่น้ำโขงถูกกำหนดโดยอนุสัญญาปารีส วันที่ 29 ธันวาคม 1954 ลงนามโดยรัฐชายฝั่ง เคยมีปัญหากับฝรั่งเศสคือเมื่อ ร.ศ. 112

¹Nguyen Quoc Dinh, L'internationalisation du Mekong A.F.D.L. 1962 P.91

ไทยได้ยินยอมเสียดินแดนให้แก่ฝรั่งเศสเป็นจำนวนมาก อนุสัญญาปีค.ศ. 1893 มีข้อความกำหนดว่า บรรดาเกาะต่าง ๆ ในลำน้ำโขงให้ถือว่าเป็นของฝรั่งเศส โดยอาศัยอนุสัญญานี้ ฝรั่งเศสได้พยายามจะถือว่าแม่น้ำโขงเป็นของฝรั่งเศส ทั้งสาย ฝรั่งเศสเห็นว่าอำนาจอธิปไตยของไทยควรหยุดอยู่แค่ชายฝั่งแม่น้ำโขง แต่ไทยยืนยันว่าแม่น้ำโขงเป็นแม่น้ำระหว่างประเทศ โดยปกติปัญหาการเดินทางเรือของรัฐภายนอกไม่ค่อย จะเกิดขึ้นเพราะแม่น้ำโขงมีเกาะแก่งมากไม่สะดวก ในการเดินเรือ อนุสัญญาก็ยืนยันหลักการให้เสรีภาพในการเดินเรือในแม่น้ำโขง

ช่องแคบระหว่างประเทศ

ช่องแคบระหว่างประเทศเป็นทางคมนาคมทางน้ำตามธรรมชาติ ซึ่งเชื่อมทะเลสองแห่ง ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศได้กล่าวในการพิจารณาคดีช่องแคบคอร์ฟู ว่าการที่จะเป็นช่องแคบระหว่างประเทศต้องพิจารณาถึง ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบว่าเป็นทางเชื่อมระหว่างทะเลหลวงสองแห่งและตามข้อเท็จจริงช่องแคบได้ใช้เป็นทางเรือระหว่างประเทศ

ช่องแคบมีหลายลักษณะ กล่าวคือ

1. ช่องแคบที่เชื่อมทะเลหลวงสองแห่ง หรือทะเลหลวงกับทะเลภายในของรัฐเช่น ช่องแคบ Kerth เชื่อมทะเล Azov และทะเลดำ
2. ช่องแคบที่เชื่อมทะเลหลวงสองแห่งโดยริมฝั่งของช่องแคบอยู่ใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐเดียวกัน เช่น ช่องแคบ Bosphore ของตุรกี
3. ช่องแคบซึ่งริมฝั่งของช่องแคบ อยู่ใต้อำนาจอธิปไตยของหลายรัฐ และความกว้างของช่องแคบมากกว่าสองเท่าของความกว้างของทะเลอาณาเขต ส่วนที่ไม่อยู่ในความกว้างของทะเลอาณาเขตของรัฐริมฝั่งย่อมถือเป็นทะเลหลวงเช่น ช่องแคบ Pas de calais กว้าง 31 ไมล์

ปัญหาอาจเกิดขึ้น ถ้าช่องแคบไม่กว้างมากซึ่งทำให้บริเวณของช่องแคบตกอยู่ใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐริมฝั่ง หรือในกรณีที่ริมฝั่งของช่องแคบอยู่ใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐเดียวจะถือหลักการอย่างไร ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศได้ตัดสินในคดีช่องแคบคอร์ฟูว่า ช่องแคบระหว่างประเทศไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงความกว้างของช่องแคบหรืออยู่ใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐใด

แต่พิจารณาเพียงว่าถ้าเป็นทางเชื่อมระหว่างทะเลหลวงสองแห่ง ก็ถือว่าเป็น ช่องแคบระหว่างประเทศ และเรือของทุกรัฐไม่ว่าจะเป็นเรือรบหรือเรือสินค้า มีสิทธิที่จะผ่านโดยสุจริตในยามสงบได้ โดยรัฐชายฝั่งไม่มีสิทธิขัดขวางและไม่ จำเป็นจะต้องได้รับอนุญาตก่อน แม้ว่าช่องแคบนั้นจะอยู่ในทะเลอาณาเขต ของรัฐนั้นก็ตามเว้นแต่จะให้มีสนธิสัญญากำหนดไว้เป็นพิเศษ รัฐริมฝั่งมีเพียง อำนาจออกกฎหมายข้อบังคับในการผ่าน แต่ไม่มีสิทธิห้ามการผ่านโดยสุจริตในยาม สงบแต่อย่างใด

ในกรณีช่องแคบอยู่ในน่านน้ำอาณาเขตของรัฐนั้น แต่ช่องแคบนั้น เป็นทางเชื่อมระหว่างทะเลหลวงกับทะเลภายในของรัฐอื่น เช่น ช่องแคบ tiran ก็ถือหลักให้เสรีภาพในการเดินเรือเช่นเดียวกัน อนุสัญญาเจนีวาว่าด้วย ทะเลอาณาเขต ค.ศ. 1958 ข้อ 16 (4) ได้ระบุว่า การห้ามชั่วคราวซึ่งการผ่าน โดยสุจริตของเรือต่างชาติที่ผ่านช่องแคบที่ใช้เพื่อการเดินเรือระหว่างประเทศ ระหว่างส่วนหนึ่งของทะเลหลวงกับอีกส่วนหนึ่งของทะเลหลวง หรือทะเล อาณาเขตของรัฐต่างประเทศจะกระทำมิได้

ได้มีอนุสัญญาที่รัฐต่าง ๆ ทำไว้กำหนดหลักการเดินเรือในช่องแคบ ระหว่างประเทศที่สำคัญ ๆ เช่น

ช่องแคบยิปรอลตา กว้าง 14.6 กิโลเมตร เชื่อมระหว่างมหาสมุทร แอตแลนติกกับทะเลเมดิเตอร์เรเนียน มาตรา 7 คำประกาศระหว่างฝรั่งเศส กับอังกฤษ วันที่ 8 เมษายน 1904 ให้เสรีภาพในการผ่านช่องแคบและห้าม สะสมกำลังรบในริมฝั่งของช่องแคบ

ช่องแคบ Magellen ยาว 600 กิโลเมตร เป็นทางเชื่อมระหว่าง มหาสมุทรแอตแลนติก กับมหาสมุทรแปซิฟิก สนธิสัญญาระหว่างอาเจนติน่า กับชิลี วันที่ 23 กรกฎาคม 1881 ให้เสรีภาพในการผ่านช่องแคบแก่ทุกชาติ และห้ามการสะสมกำลังรบในริมฝั่งของช่องแคบอีกทั้งตกลงให้ช่องแคบเป็น ดินแดนที่เป็นกลางในกรณีเกิดสงคราม

ช่องแคบตุรกี Bosphore และ Dardanelles ขั้ตกลางระหว่างประเทศ เกี่ยวกับการเดินเรือในช่องแคบสายนี้ ได้เปลี่ยนแปลงหลายครั้ง ครั้งล่าสุด ได้แก่อนุสัญญา Montreux วันที่ 20 กรกฎาคม 1936 กำหนดหลักเกณฑ์ให้

เสรีภาพในการผ่านช่องแคบแก่เรือของทุกชาติในยามสงบ แต่เรือรบจะต้อง
แจ้งให้ทราบล่วงหน้าและอาจจำกัดน้ำหนักของเรือ สำหรับระยะเวลาการอยู่ใน
ในทะเลดำ ถ้าเป็นเรือของรัฐอื่น จะอยู่เกิน 21 วันไม่ได้ ในยามสงครามซึ่งตุรกี
เป็นคู่สงครามด้วย ตุรกีมีสิทธิจะปิดช่องแคบได้ เรือรบคู่สงครามจะผ่านช่องแคบ
ไม่ได้ เว้นแต่จะเป็นการกระทำของสันนิบาตชาติหรือเรือของรัฐ ซึ่งมีสนธิสัญญา
ช่วยเหลือซึ่งกันและกันกับตุรกี

ช่องแคบเดนมาร์ก เป็นช่องแคบที่เชื่อมทะเลบอลติกกับทะเลเหนือ
อนุสัญญา 14 มีนาคม 1857 ให้เสรีภาพในการเดินเรือแก่ทุกชาติในยามสงบ
แต่ในยามสงครามเดนมาร์กสามารถจะปิดช่องแคบได้ ในสงครามโลกครั้งที่ 1
เดนมาร์กได้ปิดช่องแคบดังกล่าว

คลองระหว่างประเทศ

ในครั้งแรกหลักการที่ทำให้เกิดมีคลองและแม่น้ำระหว่างประเทศ
ก็เพื่อประโยชน์ในการคมนาคมร่วมกันของนานาชาติโดยถือว่าทุกประเทศมี
สิทธิเดินเรือในคลองระหว่างประเทศโดยเสรีเป็นการจำกัดอำนาจอธิปไตย
ของรัฐเจ้าของคลอง แต่ต่อมาภายหลังผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของคลอง
ซึ่งมีเป็นจำนวนมากทำให้รัฐที่คลองตั้งอยู่เริ่มที่จะเรียกร้องผลประโยชน์หรือ
เอกสิทธิเหนือคลองที่อยู่ในดินแดนของตน คลองที่เชื่อมทะเลสองแห่งไม่จำเป็น
จะต้องเป็นคลองระหว่างประเทศเสมอ เช่น คลอง Corinth เชื่อมทะเล
Ionienne และทะเล Egee ซึ่งอยู่ใต้อำนาจอธิปไตยของกรีก คลองระหว่าง
ประเทศจะเกิดขึ้นโดยการตกลงเป็นพิเศษของนานาชาติให้เป็นคลองระหว่าง
ประเทศเช่น คลองสุเอซ คลองปานามา คลองคีล

คลองสุเอซ

คลองสุเอซได้เริ่มขุดในปี ค.ศ. 1869 โดยบริษัทเอกชน ริเริ่มโดย
F. de Lessep โดยได้รับสัมปทานจากอาณาจักรออตโตมัน (ตุรกี) ให้เสรีภาพ
ในการผ่านคลองสุเอซ ต่อมาได้มีอนุสัญญาคอนสแตนติโนเปิล วันที่ 29
พฤศจิกายน 1888 ระหว่างอาณาจักรออตโตมัน (ตุรกี ขณะนั้นยังครอบครอง
อียิปต์อยู่) กับประเทศมหาอำนาจในยุโรป โดยให้เสรีภาพในการผ่านคลองแก่
เรือสินค้าและเรือรบของทุกชาติ และตกลงให้บริเวณคลองเป็นที่ปลอดจาก

การทำสงครามหรือการสู้รบใด ๆ และห้ามกระทำการใด ๆ อันเป็นการขัดขวาง การเดินเรือผ่านคลองสุเอซ สำหรับเรือรบจะต้องผ่านโดยไม่หยุดหรือแวะจอด ที่ท่าใด ๆ ของคลอง ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 ความเป็นกลางของคลอง ได้ถูกละเมิด ซึ่งขณะนั้นอียิปต์อยู่ใต้การปกครองของอังกฤษ คลองจึงตกอยู่ใน ความควบคุมของอังกฤษ ต่อมาเมื่ออียิปต์ได้อิสระภาพ จึงได้สิทธิเหนือ คลองแทนอังกฤษอย่างเต็มที่ แต่หลังจากได้มีการก่อตั้งประเทศอิสราเอล อียิปต์ไม่ยอมให้เรืออิสราเอลผ่าน หรือเรือที่จะมุ่งหน้าไปเมืองท่าของอิสราเอล โดยอ้างมาตรา 10 ของอนุสัญญาคอนสแตนติโนเปิลซึ่งให้สิทธิแก่อียิปต์ที่จะ ห้ามเรือของชาติที่ตนอยู่ในภาวะสงครามผ่านคลองได้ คณะมนตรีความมั่นคง ได้เคยลงมติหลายครั้ง เช่นมติวันที่ 1 กันยายน 1951 และมติวันที่ 31 ตุลาคม 1956 ให้ยึดถือหลักเสรีภาพในการผ่านคลองโดยเสมอภาค แม้ว่าอียิปต์จะได้ ยึดคลองจากเอกชนมาเป็นของรัฐเมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 1956 ก็ไม่ทำให้หลัก เสรีภาพในการผ่านคลองเปลี่ยนแปลงไป อียิปต์ได้ประกาศเมื่อวันที่ 24 เมษายน 1957 ยอมรับข้อผูกพันตามอนุสัญญาคอนสแตนติโนเปิล และยอมรับอำนาจ ศาลของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ กรณีมีข้อพิพาทเกิดขึ้นเกี่ยวกับ อนุสัญญาดังกล่าว

คลองปานามา

คลองปานามาอยู่ในประเทศปานามา คลองปานามาเป็นทางลัดเชื่อม มหาสมุทรแปซิฟิก กับมหาสมุทรแอตแลนติก เพอร์ดินันเดอเลสเซฟ ผู้สร้าง คลองสุเอซ รับผิดชอบสร้างคลองปานามาในปี ค.ศ. 1903 แต่สร้างไม่สำเร็จ เพราะ คนงานล้มตายด้วยไข้จับสั่น ประธานาธิบดีโรสเวลต์รับดำเนินต่อ และสำเร็จ ในปี ค.ศ. 1914 เสรีภาพในการเดินเรือในคลองปานามาไม่ได้ถูกประกันโดยสนธิ สัญญาหลายฝ่าย แต่เป็นเพียงสนธิสัญญาสองฝ่ายเท่านั้น ฉบับแรกคือสนธิ สัญญา Hay-pauncefote ทำในปี ค.ศ. 1901 ระหว่างสหรัฐกับอังกฤษโดย ระบุให้เสรีภาพในการผ่านคลองเหมือนคลองสุเอซฉบับที่สองกระทำระหว่าง สหรัฐกับปานามาในปี ค.ศ. 1903 โดยสนธิสัญญาให้สิทธิสหรัฐควบคุมจัดการ คลองและสามารถมีฐานทัพอยู่ในพื้นที่บริเวณสองข้างคลองทั้งยังมีสิทธิกำหนด เงื่อนไขในการผ่านคลองในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 สหรัฐมีสิทธิควบคุม

เรือของคู่สงคราม ระยะความกว้าง 10 ไมล์รอบฝั่งคลองอยู่ในอำนาจของ สหรัฐโดยเด็ดขาด สหรัฐมีสิทธิจัดการเกี่ยวกับคลองโดยแบ่งรายได้ค่าผ่านคลอง ให้ปานามาตามสถิติสหประชาชาติในปี ค.ศ. 1970 รายได้ค่าผ่านคลองเก็บ ได้ร้อยละสิบห้าล้านดอลลาร์ แต่ปานามาได้แบ่งเพียง 1 ล้านดอลลาร์ ในปี ค.ศ. 1970 สินค้าส่งผ่านคลองนี้มีเป็นจำนวน 114 ล้านตัน เนื่องจากคลอง ปานามาเป็นคลองระหว่างประเทศที่เป็นประโยชน์แก่ทุกชาติตามสนธิสัญญา ดังกล่าว สหรัฐมีหน้าที่จะต้องป้องกันคลองนี้ด้วย ต่อมาปานามาได้เรียกร้อง ขอคืนคลอง และในที่สุดได้มีข้อตกลงระหว่างสหรัฐกับปานามาที่จะคืนคลอง ปานามาให้แก่ปานามาในพ.ศ. 2543

คลองคิล

คลองคิลได้ถูกขุดระหว่างปี ค.ศ. 1887-1895 โดยเยอรมัน ในครั้งแรกเพื่อจุดมุ่งหมายทางยุทธศาสตร์ แต่ต่อมาได้ใช้ประโยชน์ในการเดินเรือ ระหว่างทะเลบอลติกกับทะเลเหนือโดยไม่ต้องผ่านเดนมาร์ก ทำให้ย่นระยะทาง ไปมากจนถึง ค.ศ. 1919 คลองคิลเป็นของเยอรมัน แต่กลายเป็นคลองระหว่าง ประเทศโดยมาตรา 380-386 ของสนธิสัญญาแวร์ซายส์ ค.ศ. 1919 ซึ่งระบุ ให้คลองนี้เปิดเสรีแก่เรือรบหรือเรือสินค้าของทุกชาติที่อยู่ในภาวะสันติกับ เยอรมันโดยเสมอภาคและให้บริเวณคลองเป็นเขตปลอดสงคราม (มาตรา 195 สนธิสัญญาแวร์ซายส์) ในปีค.ศ. 1923 ศาลประจำยุติธรรมระหว่างประเทศ ได้มีโอกาสพิจารณาคดี Wimbledon เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 1923 โดยเรื่องมี อยู่ว่าในปี ค.ศ. 1920 ไปแลนด์ทำสงครามกับรัสเซีย เยอรมันวางตัวเป็นกลาง และดำเนินมาตรการตามหน้าที่ของรัฐเป็นกลางโดยห้ามเรือที่บรรทุกอาวุธ ยุทโธปกรณ์ผ่านคลองปรากฏว่ามีเรืออังกฤษลำหนึ่งที่ฝรั่งเศสเข้าไปบรรทุก อาวุธมุ่งไปยังฐานทัพเรือของไปแลนด์โดยต้องการผ่านคลองคิล แต่เยอรมัน ปฏิเสธไม่ยอมให้ผ่าน ศาลประจำยุติธรรมระหว่างประเทศได้ตัดสินว่า ตาม มาตรา 380 ของสนธิสัญญาแวร์ซายส์ การห้ามของเยอรมันไม่ให้เรือผ่านแม้ ว่าจะบรรทุกอาวุธยุทโธปกรณ์ไม่ถูกต้องเพราะคลองคิลเป็นเส้นทางคมนาคม ระหว่างประเทศจะสามารถห้ามได้ก็แต่เฉพาะเรือของชาติที่อยู่ในภาวะสงคราม กับเยอรมัน เป็นเหตุให้เยอรมันต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทซึ่งได้รับความ

เสียหาย ต่อมาเมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 1936 เยอรมันได้บอกเลิกพันธะเกี่ยวกับคลองคีลที่บัญญัติไว้ในสนธิสัญญาแวร์ซายส์ และประกาศว่าตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 1937 เรือรบต่างชาติที่ผ่านคลองจะต้องได้รับความยินยอมจากเยอรมันเสียก่อน แต่หลังจากที่เยอรมันแพ้สงครามโลกครั้งที่ 2 ในปีค.ศ. 1945 จึงได้นำระบบเก่าเกี่ยวกับคลองคีลกลับมาใช้อีก สินค้าที่ผ่านคลองนี้มีเป็นจำนวนมากในปี ค.ศ. 1968 มีจำนวนถึง 42 ล้านตัน

บทบาทของบุคคลในกฎหมายระหว่างประเทศ

เป็นที่ยอมรับกันในสมัยโบราณว่ากฎหมายระหว่างประเทศใช้บังคับเฉพาะแก่รัฐเท่านั้น บุคคลไม่อยู่ใต้อำนาจของกฎหมายระหว่างประเทศโดยตรง ถ้าจะบังคับใช้แก่บุคคลก็ต้องผ่านรัฐ โดยการออกกฎหมายภายในบังคับบุคคลในรัฐนั้น เอกชนไม่มีสิทธิและพันธะโดยตรงจากกฎหมายระหว่างประเทศซึ่งเป็นความคิดเห็นของนักนิติศาสตร์เช่น Triepel และ Anzilotti แต่ต่อมาสถานการณ์ระหว่างประเทศได้เปลี่ยนแปลงไป กฎหมายระหว่างประเทศได้เริ่มเข้ามาบังคับใช้โดยตรงกับบุคคลมากยิ่งขึ้น เช่นในอดีตสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้มีการลงโทษอาชญากรรมสงครามโดยตรงแทนที่จะเป็นการลงโทษรัฐ กรณีเกี่ยวกับการปราบปรามโจรสลัด การค้าทาส การค้ายาเสพติด การคุ้มครองชนส่วนน้อย การช่วยเหลือผู้บาดเจ็บและเจ็บป่วยในเวลาสงคราม การปฏิบัติต่อเชลยศึก การช่วยเหลือผู้ลี้ภัย นอกจากกรณีดังกล่าวในระยะหลังกฎหมายระหว่างประเทศยังยอมให้บุคคลสามารถที่จะเป็นโจทก์หรือจำเลยในศาลระหว่างประเทศได้ เช่นอนุสัญญากรุงเฮก ฉบับที่ 12 ค.ศ. 1907 เกี่ยวกับการตั้งศาลทรัพย์สินระหว่างประเทศ มาตรา 4 ให้สิทธิแก่บุคคลที่คิดว่าไม่ได้รับความยุติธรรมจากการตัดสินของศาลทรัพย์สินของคู่สงคราม นำเรื่องขึ้นฟ้องต่อศาลดังกล่าวได้ แต่ปัจจุบันศาลนี้ยังไม่ได้จัดตั้งขึ้นเพราะมหาอำนาจบางประเทศไม่เห็นด้วย แต่ในทวีปอเมริกาได้มีการจัดตั้งศาลระหว่างรัฐในทวีปอเมริกา โดยสนธิสัญญาอชิงตัน วันที่ 20 ธันวาคม 1907 โดยให้สิทธิบุคคลยื่นฟ้องต่อศาลนี้ได้ นอกจากนั้นได้มีการตั้งศาลอนุญาโตตุลาการผสม

โดยสนธิสัญญาสันติภาพค.ศ. 1919-1920 โดยให้มีหน้าที่ตัดสินปัญหาเกี่ยวกับการเรียกร้องทรัพย์สินระหว่างรัฐกับบุคคลสัญชาติเยอรมันและอิตาลีโดยให้สิทธิบุคคลธรรมดาเรียกร้องความเป็นธรรมต่อศาลได้ในอนุสัญญายุโรปเกี่ยวกับสิทธิมนุษยชนก็ยินยอมให้เอกชนสามารถร้องขอต่อศาลในกรณีที่สิทธิมนุษยชนของตนถูกละเมิด จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันบุคคลเริ่มจะมีบทบาทโดยตรงในกฎหมายระหว่างประเทศมากขึ้นทุกขณะ