

ภาคที่สอง

อาณาเขตทางทะเลภายในอ่านจากอินไปยังอ่าว

บทที่ 1 น่านน้ำภายใน (Internal Waters หรือ Inland Waters)

1.1 ความหมายและขอบเขตของน่านน้ำภายใน ตามความจริงแล้วน่านน้ำภายในไม่ได้รับการกล่าวถึงมากนักในการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล เครื่องที่ 1 และครั้งที่ 2 หลักเกณฑ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับน่านน้ำภายในส่วนใหญ่จะยึดถือปฏิบัติกันตามมาตรฐานน้ำท่วงประเทศไทย (Akehurst 1977, 162) อย่างไรก็ตามจากอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 หรือ CLOS) ได้บัญญัติไว้ว่ายังชัดเจนว่า น่านน้ำภายในประกอบไปด้วยน่านน้ำทางด้านแผ่นดินที่อยู่ภายใต้เส้นฐาน (baselines) ซึ่งใช้เป็นเส้นที่วัดความกว้างของทะเลเขต (CLOS มาตรา 8) เช่น แม่น้ำ ปากแม่น้ำ ทะเลสาบ ท่าเรือ ที่ยอดสมอเรือ (roadstead) อ่าวและอ่าวประวัติศาสตร์ (historic bays) เป็นต้น

กล่าวโดยทั่วไปแล้วสถานะทางกฎหมายระหว่างประเทศของน่านน้ำภายในไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนักจากที่เคยปฏิบัติตามแต่เดิม ซึ่งเป็นไปตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่พยายามหลีกเลี่ยงในการที่จะบัญญัติกฎหมายโดยซึ่งอาจขัดต่อหลักอำนาจของอิสปไตยของรัฐได้ โดยจะเห็นได้ว่าอนุสัญญาว่าด้วยทะเลเขต ค.ศ. 1958 ได้บัญญัติเกี่ยวกับน่านน้ำภายในไว้ในมาตรา 1 วรรค 1 และมาตรา 5 วรรค 1 และ 2 เท่านั้น เพราะตามมาตรฐานน้ำท่วงประเทศไทยว่างประเทศแล้วน่านน้ำภายในถือเป็นหนึ่งในส่วนหนึ่งของรัฐนั้นเอง เพราะฉะนั้นจึงเคยมีการเรียกน่านน้ำภายในว่า "อำนาจอกริบบินพืนที่" (Territorial maritime) ซึ่งหมายถึงทะเลแห่งชาตินั้นเอง (มัลลิกา พินิจันทร์ 2529, 8)

ชาติว่าด้วยกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พ.ศ. ๑๙๘๒ สามารถแบ่งได้เป็น ๓ ประเภทด้วยกัน คือ เส้นฐาน

เส้นฐานหมายความว่าเส้นทางที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ ที่มีผลบังคับใช้ในประเทศไทย

บัญญัติให้ลักษณะเส้นฐานตรงนี้ไว้ในอนุสัญญาฯ ว่าด้วยทะเลอาเซียนและเขตต่อเนื่อง พ.ศ. ๑๙๕๘

ของปากแม่น้ำของแต่ละฝ่าย ทั้งนี้อนุสัญญาฯ มิได้ระบุความยาวของเส้นปิดปากแม่น้ำ (closing line) ไว้แต่อย่างใด ดังนั้นจึงปรากฏว่าบางประเทศ เช่น กรณีของประเทศไทยเวเนซูเอลาได้ลากเส้นปิดปากแม่น้ำ Orinoco ซึ่งมีความยาวถึง 39 ไมล์ (จุนพด สายสุนทร ๒๕๓๖, ๒๘)

ในการพิจารณาปักเป็นอ่าว (bays) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พ.ศ. ๑๙๘๒ ได้ระบุว่าหมายถึงอ่าวที่เป็นของรัฐได้รัฐนั้นเท่านั้น (มาตรา ๑๐ วรรค ๑) และอ่าวหมายความว่าส่วนเว้าของน้ำที่ตัดลึกเข้ามาในแผ่นดินโดยมีพื้นที่ของส่วนเว้าที่เป็นน้ำนั้นพื้นที่กว้างเท่ากับหรือกว้างกว้างพื้นที่ของรูปครึ่งวงกลมซึ่งมีเส้นผ่าศูนย์กลางเป็นเส้นที่ลากเชื่อมปากของส่วนเว้านั้น (มาตรา ๑๐ วรรค ๒) แต่ถ้าหากว่าปากอ่าวมีเกาะเรียงรายอยู่ หรือลักษณะส่วนเว้าของน้ำก่อให้เกิดมากกว่าหนึ่งปากอ่าวแล้ว วิธีการวัดพื้นที่ครึ่งวงกลมโดยใช้เส้นผ่าศูนย์กลางที่มีความยาวเท่ากับผลรวมของเส้นตรงปิดปากอ่าวต่าง ๆ นั้น รวมทั้งเส้นที่ลากเชื่อมเกาะนั้นด้วย (มาตรา ๑๐ วรรค ๓)

ในการลากเส้นฐานตรงปิดปากอ่าวแต่ละฝ่ายให้ใช้วิธีลากเส้นจากจุดแนวน้ำลดของปากอ่าวด้านหนึ้นไปยังปากอ่าวอีกด้านหนึ้น ทั้งนี้เส้นฐานตรงที่ลากปิดปากอ่าวนั้นต้องมีความยาวไม่เกิน ๒๔ ไมล์ (CLOS มาตรา ๑๐ วรรค ๔) แต่ถ้าเป็นกรณีที่ปากอ่าวมีความกว้างเกินกว่า ๒๔ ไมล์ รัฐชาติฝ่ายที่สามารถลากเส้นฐานตรงได้เพียง ๒๔ ไมล์เท่านั้นโดยอาจลากเส้นภายใต้ครอบคลุมพื้นที่น้ำภายในอ่าวให้มากที่สุดเท่าที่สามารถจะทำได้ในการใช้ระยะความยาวของเส้นฐานตรงนั้น (CLOS มาตรา ๑๐ วรรค ๕) ทั้งนี้ยกเว้นแต่เป็นกรณีที่มีการอ้างว่าอ่าวนั้นเป็นอ่าวประวัติศาสตร์ (historic bays) (CLOS มาตรา ๑๐ วรรค ๖)

อย่างไรก็ตามการที่รัฐได้จะอ้างสิทธิเหนืออ่าวประวัติศาสตร์ได้นั้น จะต้องทำการโดยเปิดเผย (open) อย่างมีประสิทธิภาพ (effective) เป็นเวลายาวนาน (long term) และมีการใช้อำนาจเหนืออ่าวดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งไม่มีการคัดค้าน การใช้อำนาจเช่นว่าในจากรัฐอื่น ๆ (acquiescence) (จุนพด สายสุนทร ๒๕๓๖, ๒๗-๒๘) เช่นในกรณีที่ได้ประกาศให้อ่าวมีะตะบานเป็นอ่าวประวัติศาสตร์ และลากเส้นฐานตรงปิดปากอ่าวยาวถึง ๒๒๒.๓ ไมล์ ในปี พ.ศ. ๑๙๗๗ ซึ่งนับว่าเป็นเส้นฐานตรงที่มีความยาวที่สุดในโลก แต่ได้รับการคัดค้านมาโดยตลอดจากประเทศไทยอื่น ๆ ที่มีส่วนได้เสียเพริ่งเป็นผลให้การประกาศความชอบด้วยกฎหมายล้มเหลว ส่วนของกฎหมายอ้วนว่าในกรณีที่ได้รับการคัดค้านแล้ว

พื้นดินได้ท้องทະ เลตั้งกล่าวด้วย ทั้งนี้การประการศะเหลาณาเชตที่มีความกว้าง 12 ไมล์ของประเทศไทยนี้ เป็นการกำหนดก่อนที่จะมีการยอมรับความกว้างของทະเหลาณาเชตในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางเล ค.ศ.1982 เป็นเวลานานถึง 16 ปี

2.4 การกำหนดเขตทางกฎหมายของรัฐชายฝั่งในกรณีที่มีฝั่งทะเลอยู่ต่างข้างหรือประชิดกัน

ในกรณีที่ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของรัฐชายฝั่งที่มีฝั่งทะเลอยู่ต่างข้างหรือประชิดกัน เป็นระยะทางไม่กว้างเพียงพอที่จะให้รัฐชายฝั่งแต่ละรัฐสามารถที่จะขยายความกว้างของทະเหลาณาเชตของตนได้เต็มระยะ 12 ไมล์ กรณีดังกล่าวนี้ได้มีการกำหนดกฎหมายไว้ก่อนหน้าที่แล้ว ในอนุสัญญาว่าด้วยทະเหลาณาเชตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ.1958 มาตรา 12 ต่อมาได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์ในการนองเดียวันนี้ไว้ในอนุสัญญานี้ ค.ศ.1982 ให้เป็นไปตามความตกลงระหว่างรัฐที่มีชายฝั่งทะเลอยู่ต่างข้างกัน หรือประชิดกันนี้ ให้เป็นไปตามความตกลงระหว่างรัฐเหล่านั้น แต่ถ้าหากว่าไม่มีความตกลงดังกล่าวแล้ว รัฐใดรัฐหนึ่งยอมไม่มีลิทธิที่จะขยายทางเหลาณาเชตของตนเกินกว่าเส้นมัธย (median line) ซึ่งจุดกุจดุนนี้จะมีระยะตั้งกล่าวนี้จะมีระยะห่างเท่า ๆ กันจากจุดที่ใกล้ที่สุดบนเส้นฐานซึ่งใช้กำหนดความกว้างของทະเหลาณาเชตของรัฐทั้งสองแต่ละรัฐ

ในกรณีที่รัฐมีฝั่งทะเลอยู่ต่างข้างกัน เส้นมัธยจะคือเส้นแบ่งครึ่งของระยะทางทั้งหมดที่วัดจากเส้นฐานของรัฐดังกล่าวนี้ที่ใช้วัดความกว้างของทະเหลาณาเชตส่วนกรณีของรัฐที่มีฝั่งทะเลประชิดกัน เส้นมัธยจะได้แก่เส้นตั้งฉากกับเส้นฐานของรัฐที่มีฝั่งทะเลประชิดกันนี้ซึ่งทุกจุดจะมีระยะทางเท่ากัน โดยวัดจากจุดที่ใกล้ที่สุดบนเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทະเหลาณาเชตของรัฐดังกล่าว

อย่างไรก็ตามกฎหมายที่ตั้งกล่าวข้างต้นนี้อาจมีการกำหนดเขตทางเหลาณาเชตเป็นอย่างอื่นก็ได้ ถ้าหากว่ามีความจำเป็นอันเนื่องมาจากเหตุผลจากลิทธิที่เคยปรากฏทางประวัติศาสตร์ หรือจากพฤติกรรมนิสัยอื่น ๆ

2.5 อำนาจของรัฐชายฝั่งในทะเลอาเขต

ทะเลอาเขตคือทะเลบริเวณที่ปะซีดกันชาย

ผู้ซึ่งอยู่ถัดออกจากภูมิภาคน้ำภายใน โดยอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดความกว้างของทะเลอาเขตไว้ว่าต้องไม่เป็นระยะทางเกินกว่า 12 ไมล์ โดยวัดจากเส้นฐาน (baselines) ซึ่งรัฐชายฝั่งเป็นผู้กำหนดตามหลักเกณฑ์แห่งกฎหมายระหว่างประเทศ (CLOS มาตรา 3) ทั้งนี้ในทะเลอาเขตนี้รัฐชายฝั่งย่อมมีอำนาจอธิปไตยอย่างเต็มที่ (sovereignty) กล่าวคืออำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งที่มีต่อทะเลอาเขตของตนนั้นจะรวมไปถึงท้องอากาศ (air space) เนื้อทะเลอาเขตและอำนาจอธิปไตยเหนือพื้นดินท้องทะเล (sea-bed) และดินใต้ผิวดิน (subsoil) ของท้องทะเลภายในทะเลอาเขตด้วย (CLOS มาตรา 2 วรรค 1 และ 2) และในการใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งที่มีต่อทะเลอาเขตของตนนั้นต้องให้เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญานี้และกฎหมายที่เกี่ยวกับกฎหมายระหว่างประเทศ (CLOS มาตรา 2 วรรค 3)

ข้อยกเว้นในการใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทะเลอาเขตของตนคือการที่จะต้องยอมให้เรือชาติอื่นใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต (right of innocent passage) ในทะเลอาเขตของรัฐชายฝั่ง (CLOS มาตรา 17) ทั้งนี้เป็นผลจากการประนีประนอมผลประโยชน์ของรัฐชายฝั่งกับรัฐผู้ใช้ประโยชน์อื่น ๆ โดยให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยอย่างเต็มที่เหนือทะเลอาเขตของตนเช่นเดียวกับพื้นแผ่นดินของรัฐ แต่ต้องคำนึงกับหลักการแห่งเสรีภาพในการเดินเรือของรัฐอื่นซึ่งได้รับการยอมรับโดยทั่วไปว่าต้องมีอยู่เสมอในทะเลลงชื่อถ้าหากว่าเรือไม่สามารถที่จะแล่นไปในบริเวณต่าง ๆ ของทะเลโดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณส่วนของทะเลซึ่งเคยมีเสรีภาพมาก่อนแต่ต้องกล้ายมาเบนทะเลภายใต้อำนาจและการครอบครองของรัฐชายฝั่งแล้วก็อาจจะเกิดความไม่เป็นธรรมแก่รัฐอื่น ๆ ได้ ดังนั้นเพื่อเป็นการประสานผลประโยชน์ทั้งของรัฐชายฝั่งในการยอมให้มีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาเขตและการใช้ประโยชน์จากทะเลของรัฐอื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องเกี่ยวกับเสรีภาพในการเดินเรือรัฐชายฝั่งจึงต้องยอมสละอำนาจอธิปไตยบางส่วนของตนตามกฎหมายที่กำหนดโดยการยอมให้รัฐอื่นมีสิทธิในการเดินเรือผ่านทะเลอาเขตของตนภายใต้การใช้สิทธิที่รู้จักกันว่า "สิทธิในการผ่านโดยสุจริต" นั่นเอง

ลิทธิ์ในการผ่าน โดยสุจริตนี้คือว่า เป็นเจ้ารีตประเพณีระหว่างประเทศที่รัฐชายฝั่งจะต้องให้ลิทธิ์แก่เรือของทุกรัฐ โดยยึดถือปฏิบัติกันมาตั้งแต่เริ่มมีการยอมรับให้รัฐชายฝั่งสามารถมีทะเลอาณาเขตของตนเองได้ แต่ในขณะเดียวกันหลักการเสรีภาพในท้องทะเลยังคงต้องรักษาไว้ เช่นเดิม หลักเกณฑ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับการใช้ลิทธิ์ในการผ่าน โดยสุจริตนี้ได้ถูกนำมาบัญญัติไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 ตั้งแต่มาตรา 14-23 และต่อมาหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ในการใช้ลิทธิ์การผ่านโดยสุจริตได้รับการปรับปรุงให้เหมาะสมและชัดเจนยิ่งขึ้นในบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (CLOS หมวดที่ 3 มาตรา 17-32)

2.6 สิทธิของรัฐอื่นในทะเลอาณาเขต : ลิทธิ์ในการผ่านโดยสุจริต (Right of Innocent Passage)

ตั้งที่ได้กล่าวมาแล้วว่าข้อยกเว้นในการใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งในทะเลอาณาเขตของตนนั้น คือ การที่จะต้องยอมให้เรือชาติอื่นเดินเรือผ่านในบริเวณทะเลอาณาเขตได้โดยการใช้ลิทธิ์เรียกว่า "การผ่านโดยสุจริต" ทั้งนี้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดกฎเกณฑ์ทั่วไปเกี่ยวกับการใช้ลิทธิ์ในการผ่านโดยสุจริตไว้ในมาตรา 17 โดยระบุว่าเพื่อให้เป็นไปตามอนุสัญญาฉบับนี้เรือของทุกรัฐไม่ว่ารัฐที่มีชายฝั่ง (coastal state) หรือรัฐที่ไม่มีชายฝั่ง (land-locked state) ก็สามารถใช้ลิทธิ์ในการผ่านโดยสุจริตได้ ดังนี้จะเห็นได้ว่าตามอนุสัญญา ระบุให้ลิทธิ์โดยเท่าเทียมกันแก่ทุก ๆ รัฐ ในการที่จะใช้ลิทธิ์ในการผ่านโดยสุจริต ไม่ว่าจะเป็นกรณีของรัฐที่มีชายฝั่งหรือรัฐที่ไม่มีชายฝั่งก็ตาม ถ้าเป็นเรื่องในสัญชาติของตนแล้วก็สามารถที่จะอ้างลิทธิ์ในการผ่านโดยสุจริตได้เสมอ

2.6.1 ความหมายของการผ่าน (passage)

สำหรับความหมายของคำว่า "การผ่าน" (passage) นั้นตามบทบัญญัติ มาตรา 18 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดไว้ว่า การผ่านหมายถึงการเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

1. เป็นการผ่านทะเบียนได้เข้าไปในน่านน้ำภายในหรือ
นอกจอดเรือ ณ ที่ทอตสมอ (roadstead) หรือ ณ ที่อำนวยความสะดวกของท่าเรือ (port
facility) ที่อยู่ภายนอกเขตน่านน้ำภายใน หรือ
2. เป็นการเดินเรือเข้าไปหรือออกจากจากน่านน้ำภายใน หรือเป็นการ
เดินเรือเข้าไปและจอด ณ ที่ทอตสมอ หรือ ณ ที่อำนวยความสะดวกของท่าเรือ หรือเดินเรือ
ออกจากที่เช่นว่านี้

นอกจากนี้ในการผ่านนี้จะต้องเป็นไปอย่างต่อเนื่อง (continuous)
และโดยไม่ชักช้า (expeditious) อย่างไรก็ต่ความหมายของการผ่านนี้รวมไปถึงการหยุดจอด
เรือหรือทอตสมอด้วย ถ้าหากว่าการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุการณ์ตามปกติวิสัยของการเดินเรือ
หรือเกิดจากความจำเป็นเพราะเหตุสุ่มวัย (force majeure) หรือเหตุภัย (distress)
หรือเพื่อวัตถุประสงค์ในการช่วยเหลือนบุคคล เรือ หรืออากาศยานที่อยู่ในภัยตรายหรือภัยภัย

2.6.2 ความหมายของการผ่านโดยสุจริต (innocent passage)

ในการพิจารณาว่าการเดินเรือผ่านทะเบียนของรัฐอื่นที่จะถือว่า
เป็นการผ่านโดยสุจริตนั้นจะต้องไม่ปรากฏว่าเป็นการกระทำที่เป็นปฏิปักษ์ต่อสันติภาพ ความสงบ
เรียบร้อยหรือความมั่นคงของรัฐชาติฝั่ง ทั้งนี้การผ่านเช่นว่านี้จะต้องกระทำโดยการสอดคล้องกัน
อนุสัญญาฉบับนี้และกฎหมายท่องเที่ยวงานหน้าที่ทางประเทศ (CLOS มาตรา 19 วรรค 1)

ส่วนในกรณีที่จะพิจารณาว่าการกระทำเช่นใด จึงจะถือว่าเป็นการผ่าน
โดยไม่สุจริตของเรือต่างชาติเนื่องจากก่อให้เกิดผลกระทบทางการเมืองต่อสันติภาพ ความสงบ
เรียบร้อยและความมั่นคงของรัฐชาติฝั่ง โดยที่ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล
ค.ศ. 1982 มาตรา 19 วรรค 2 ได้มีกำหนดกรณีต่าง ๆ ซึ่งอาจจะถือได้ว่าเป็นการกระทำ
ที่ก่อให้เกิดผลดังกล่าวข้างต้นได้อย่างชัดเจนรวมทั้งล้วน 12 ลักษณะด้วยกัน ดังนี้

1. การคุกคามใด ๆ หรือการใช้กำลังอันเป็นปฏิปักษ์ต่ออำนาจของประเทศไทย
บุคคลภาพแห่งตัวแทนหรือความเป็นอิสรภาพทางการเมืองของรัฐชาติฝั่ง หรือการกระทำการอื่นใด
ที่ฝ่าฝืนต่อหลักเกณฑ์แห่งกฎหมายระหว่างประเทศตามที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรสหประชาชาติ
2. การใช้หรือการฝึกอาวุธไม่ว่าชนิดใด ๆ

3. การกระทำการใดที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อร่วบรวมข้อมูลช้าวสารอันจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการป้องกันประเทศและความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง
4. การกระทำการใดอันเป็นการโฆษณาชวนเชื่อโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้เกิดผลกระทบการเทือนต่อการป้องกันประเทศและความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง
5. การนำขึ้นสู่อากาศหรือการลงสู่พื้นดิน หรือการลำเลียงชิ้นอากาศยานใด ๆ
6. การนำขึ้นสู่อากาศหรือการลงสู่พื้นดินหรือการลำเลียงชิ้นยุทธ์ไม่ประสงค์ทางทหารใด ๆ
7. การทำการขย้ำไนโคลัส ก์ เวินตรา หรือบุคคลใดอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายและข้อบังคับของรัฐชายฝั่งว่าด้วยศุลกากร รัษฎากร การเข้าเมืองหรือการลุ่ชาภินิยม
8. การกระทำการใด ๆ ที่เกิดขึ้นโดยเจตนาและก่อให้เกิดความเสียหายต่อมลภาวะอย่างร้ายแรงในทะเลอาณาเขต
9. การกระทำการประมงใด ๆ ในทะเลอาณาเขต
10. การกระทำกิจกรรมใด ๆ เพื่อการวิจัยหรือสำรวจในทะเลอาณาเขต
11. การกระทำการใดโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อที่จะแทรกแซงระบบลื่อสารใด ๆ หรือลึงเพื่ออำนวยความสะดวกและลึงติดตั้งอันได้ของรัฐชายฝั่ง
12. กระทำการอื่นใดอันไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการใช้สิทธิในการเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขต

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าในการใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริตนั้น เรือต่างชาติจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ดังที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ นี้อย่างเคร่งครัดเพื่อให้การใช้สิทธิตั้งกล่าวเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและถูกต้อง นอกจากนี้แล้วถ้าเป็นกรณีเรือดำเนินการอย่างร้ายแรงพากันให้นำเข้ามาในประเทศไทยโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งจะต้องกระทำการอย่างเบ็ดเตล็ดโดยการขั้นมาแล่นบนผิวน้ำและแสดงธงลัญชาติของเรือนั้น ๆ ด้วย

(CLOS มาตรา 20)

2.6.3 กฎหมายและข้อบังคับของรัฐช่วยผู้เสียชีวิตในการใช้ลิฟต์ในการเดินเรือ

สุจิต

เพื่อให้การใช้ลิฟต์ในการเดินเรือโดยสุจิตของเรือต่างชาติในการเดินเรือ ผ่านทะเลเลาณาเขตของรัฐช่วยผู้เสียชีวิต เป็นไปอย่างมีระเบียบและด้วยความเรียบร้อย อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ. 1982 ให้อำนาจแก่รัฐช่วยผู้เสียชีวิตในการออกกฎหมายหรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการใช้ลิฟต์ในการเดินเรือโดยสุจิตในทะเลเลาณาเขตของตนเองได้ ทั้งนี้ต้องให้สอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้และกฎหมายที่อื่นของกฎหมายระหว่างประเทศโดยรัฐช่วยผู้เสียชีวิตอาจออกกฎหมายหรือข้อบังคับที่เกี่ยวขันเรื่องต่อไปนี้ทั้งหมดหรือบางส่วนก็ได้

1. ความปลอดภัยในการเดินเรือและการลัญจຽทางทะเล
2. การคุ้มครองอุปกรณ์ช่วยเหลือและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ได้และสิ่งติดตั้งอื่น ๆ
3. การคุ้มครองคุณลักษณะเด่นและท่อใต้น้ำ
4. การอนุรักษ์ทรัพยากรที่มีชีวิตในทะเล
5. การป้องกันการละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับเกี่ยวกับการประมงของรัฐช่วยผู้เสียชีวิต

6. การอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของรัฐช่วยผู้เสียชีวิตและการป้องกัน การลด และการควบคุมมลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อมดังกล่าว
7. การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเลและการสำรวจทางอุตสาหกรรม
8. การป้องกันการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับศุลกากร รัษฎากร การเข้าเมืองหรือการสุขาภิบาลของรัฐช่วยผู้เสียชีวิต (CLOS มาตรา 21 วรรค 1)

ในการออกกฎหมายหรือข้อบังคับดังกล่าวของรัฐช่วยผู้เสียชีวิตจะต้องไม่ใช่เรื่องที่เกี่ยวกับการออกกฎหมายก่อสร้าง การจดบุคคลากรหรืออุปกรณ์ของเรือต่างชาติ เว้นแต่ว่ากฎหมายหรือข้อบังคับดังกล่าวเป็นกฎหมายที่ร่วมมาตรฐานระหว่างประเทศไทยและประเทศอื่นที่ยอมรับโดยทั่วไปอยู่แล้ว (CLOS มาตรา 21 วรรค 2) และรัฐช่วยผู้เสียชีวิตจะต้องแจ้งให้ทราบโดยทั่วไปดังกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ที่ออกมาใช้บังคับนี้ด้วย (CLOS มาตรา 21 วรรค 3)

นอกจากนี้รัฐชายฝั่งอาจกำหนดช่องเดินเรือ (sea lanes) หรือ การแบ่งแนว
จราจรทางทะเล (traffic separation schemes) ในทะเลอาณาเขตของตนเพื่อให้เรือ
ต่างชาติที่ใช้ลิฟท์ในการผ่าน โดยสุจริตใช้เดินเรือผ่านตามที่ได้กำหนดไว้เพื่อความปลอดภัยใน
การเดินเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับเรือต่างชาติที่เป็นเรือบรรทุกน้ำมัน (tankers) หรือ
เรือที่ห้ามเคลื่อนตัวยพลังงานนิวเคลียร์ หรือเรือที่บรรทุกนิวเคลียร์หรือวัตถุหรือสารอื่นใดที่มีลักษณะ
อันตรายหรือมีพิษ (มาตรา 22 วรรค 1 และ 2)

ในการกำหนดช่องเดินเรือหรือการแบ่งแนวจราจรทางทะเล เน้น รัฐชายฝั่งควรปรึกษา
หรือขอคำแนะนำจากองค์กรระหว่างประเทศที่มีความชำนาญเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว รวมทั้ง
ผู้จาระถึงช่องเดินเรือที่เคยใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศมาก่อน ลักษณะพิเศษต่าง ๆ
ของเรือและช่องเดินเรือ นอกจากนี้ควรพิจารณาถึงความหนาแน่นของจำนวนเรือที่สัญจรใน
บริเวณเดียวกันด้วย ทั้งนี้ในการกำหนดช่องเดินเรือหรือการแบ่งแนวจราจรทางทะเล เน้น
รัฐชายฝั่งจะต้องกำหนดให้ชัดเจนในแผนภูมิและต้องแจ้งให้ทราบโดยทั่วไป (CLOS มาตรา 22
วรรค 3 และ 4)

อย่างไรก็ตามเมื่อปรากฏว่าเรือต่างชาติใช้ลิฟท์ในการผ่านทะเลอาณาเขตของรัฐ
ชายฝั่งโดยอาจกระทำการใด ๆ อันเป็นการแสดงให้เห็นว่าไม่ใช้เป็นการใช้ลิฟท์ในการผ่าน
โดยสุจริตแล้ว รัฐชายฝั่งสามารถที่จะดำเนินการใด ๆ เพื่อที่จะเป็นแก่พฤติกรรมในทะเลอา
ณาเขตของตนเพื่อป้องกันการใช้ลิฟท์โดยไม่สุจริตของเรือต่างชาตินั้นได้ (CLOS มาตรา 25 วรรค
1) เช่น อาจจะตักเตือนหรือจับกุมเรือนั้น หรืออาจจะปฏิเสธการใช้ลิฟท์ในการผ่านทะเลอาณา
เขตของตนก็ได้ หรือถ้าเป็นกรณีการใช้ลิฟท์ในการผ่านเพื่อจะเข้าไปในน่านน้ำภายในหรือเพื่อที่
จะไปจอดแม่ยังท่าเรือสำหรับลึกล้ำน้ำโดยความสะดวกก็อาจจะถูกปฏิเสธไม่ยอมให้ผ่านเข้าไปยัง
บริเวณดังกล่าว เป็นต้น

ในบางกรณีรัฐชายฝั่งอาจจะทำการระงับการใช้ลิฟท์ในการผ่านโดยสุจริตเป็นการชั่ว
คราวในบริเวณเดลี่วนได้ล่วงหนึ่งตามที่ได้ระบุไว้ในทะเลอาณาเขตของตนได้ ถ้าปรากฏว่า
การระงับการใช้ลิฟท์มีความล้าค้างและเป็นความจำเป็นสำหรับการรักษาความปลอดภัยของ
ประเทศ รวมทั้งเพื่อเป็นการป้องกันการใช้อาวุธตัวย อย่างไรก็ตามการระงับการใช้ลิฟท์ใน
การผ่านโดยสุจริตแก่เรือต่างชาตินี้จะต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติไม่ว่าจะในรูปของบทบัญญัติ (in

form) หรือในทางปฏิบัติ (in fact) ก็ตามและจะมีผลบังคับก็ต่อเมื่อได้มีการแจ้งให้ทราบโดยทั่วไปแล้ว (CLOS มาตรา 25 วรค 3)

2.6.4 หน้าที่ของรัฐชาวยังคงเป็นภารกิจในการผ่านโดยสุจริต

หน้าที่ของรัฐชาวยังคงเป็นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริตของเรื่องต่างๆ ในประเทศไทยนั้น รัฐชาวยังคงต้องไม่กระทำการใด ๆ เพื่อเป็นการขัดขวางการใช้สิทธิตามกฎหมายดังกล่าวนี้ เว้นแต่ว่าการกระทำการของรัฐชาวยังคงนั้นเป็นการกระทำที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์เพื่อนุสัญญาฉบับนี้ อย่างไรก็ตามในการปฏิบัติตามบทกฎหมายดังกล่าวหรือปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับที่รัฐชาวยังคงได้กำหนดขึ้นโดยสอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าวหรือปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับที่รัฐชาวยังคงได้กำหนดขึ้นโดยสอดคล้องกับอนุสัญญาฯ นั้นรัฐชาวยังคงต้องไม่กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

1. วางแผนกำหนดแก่เรื่องต่างๆ ซึ่งก่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติว่าเป็นการปฏิเสช หรือทำให้เสียสิทธิในการผ่านโดยสุจริต หรือ

2. กระทำการไม่ว่าจะเป็นในรูปของบทัญญัติหรือในทางปฏิบัติใดๆ อันเป็นการแสดงให้เห็นว่าเป็นการเลือกปฏิบัติต่อเรื่องของรัฐนั่นรัฐได หรือเรื่องบรรทุกสินค้าไปยังหรือมาจากรัฐได หรือในนามของรัฐได (CLOS มาตรา 24 วรค 1)

นอกจากนี้รัฐชาวยังยังมีหน้าที่จะต้องแจ้งให้ทราบโดยทั่วไปตามสมควรถึงภัยดรา้ายใด ๆ ต่อการเดินเรือภายในประเทศอย่างน้อยตามที่ตนทราบ (CLOS มาตรา 24 วรค 2) เช่น แนวทิศโล Kotak ต่าง ๆ แนวร่องน้ำลึกในการเดินเรือ ที่ดูมารุสุมต่าง ๆ หรือมีการวางทุ่นระเบิดใต้น้ำบริเวณใด เป็นต้น ทั้งนี้ในการเดินเรือผ่านประเทศอย่างนั้น รัฐชาวยังคงไม่สามารถที่จะเก็บค่าธรรมเนียมใด ๆ จากเรื่องต่างๆ ที่เนื่องจากเดินเรือผ่านประเทศอย่างนั้นได นอกเสียจากว่าจะเป็นค่าบริการพิเศษที่ให้โดยเฉพาะแก่เรื่องต่างๆ ที่เท่านั้น ซึ่งในการคิดค่าบริการพิเศษเช่นว่านี้จะต้องกระทำโดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ (CLOS มาตรา 26)

**2.6.5 เขตอำนาจของรัฐชายฝั่งต่อเรือต่างชาติจะใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต :
กรณีเรือพาณิชย์หรือเรือของรัฐบาลซึ่งมุ่งให้เพื่อจุดประสงค์ทางพาณิชย์**

(1) เขตอำนาจทางอาญาของรัฐชายฝั่ง (criminal jurisdiction)

ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ หลักการลงลัญชาติของเรือ (flag state) เป็นหลักการเดิมที่ยอมรับกันโดยทั่วไปคือ "คงถังให้นำมาจอดปีໄຕยถังนั้น" (มัลลิกา พนิจันทร์ 2535, 44) ซึ่งหมายความว่ารัฐเจ้าของธงหรือรัฐเจ้าของลัญชาติของเรือสามารถที่จะนำมาราณจอดปีໄຕยเห็นอยู่เสมอ ดังนั้นรัฐชายฝั่งไม่อาจใช้อำนาจทางกฎหมายอาญาเพื่อจับกุมบุคคลใดหรือสอบสวนการกระทำความผิดทางอาญาได ๆ ซึ่งเกิดขึ้นบนเรือต่างชาติ ในขณะที่เรือนั้นใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริตในบริเวณที่เหลือจากเขตของรัฐชายฝั่งได้ ทั้งนี้ยกเว้นแต่ในการถูกต่อไปนี้

1. ถ้าผลแห่งการกระทำความผิดอาญาขึ้นขยายไปถึงรัฐชายฝั่ง
2. ถ้าความผิดทางอาญาขึ้น มีผลกระทบกระเทือนต่อสันติภาพของ

รัฐชายฝั่งหรือรบกวนต่อความสงบเรียบร้อยของที่เหลือจากเขตของรัฐ

3. ถ้านายเรือหรือเจ้าหน้าที่การทูตหรือเจ้าหน้าที่กงสุลของรัฐเจ้าของธงก็ได้ร้องขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ของรัฐชายฝั่ง หรือ
4. ถ้ามาตรการในการดำเนินการของรัฐชายฝั่งนั้นมีความจำเป็นเพื่อการปราบปรามการลักลอบค้ายาเสพติดหรือวัสดุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท (CLOS มาตรา 27 วรรค 1)

อย่างไรก็ตามบทบัญญัติตั้งกล่าวข้างต้นนี้ไม่กระทบกระเทือนต่อสิทธิของรัฐชายฝั่งในการที่จะดำเนินมาตรการได้ก្មែមាយโดยก្មែមាយของตนเพื่อที่จะทำการจับกุมหรือสอบสวนการกระทำความผิดอาญาบนเรือต่างชาติถ้าหากว่าในการผ่านที่เหลือจากเขตนั้นเป็นการแล่นเรือที่เพียงจะออกมานำกันน้ำภายในเขตของรัฐชายฝั่ง (CLOS มาตรา 27 วรรค 2)

ในการดำเนินการตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลค.ศ. 1982 ตามบทบัญญัติมาตรา 27 วรรค 1 และวรรค 2 นั้น รัฐชายฝั่งโดยการร้องขอจากนายเรือจะต้องแจ้งมาตรการที่จะใช้ดำเนินการนั้นต่อเจ้าหน้าที่การทูตหรือกงสุลของรัฐเจ้าของธงก่อนที่จะเริ่มดำเนินการตามมาตรการดังกล่าวและจะต้องให้ความละเอียดในการติดต่อลือสาร

ระหว่างเรือต่างชาตินั้นกับเจ้าหน้าที่การทูตหรือกองสุลของประเทศไทย แต่ถ้าเป็นกรณีฉุกเฉินการดำเนินการดังกล่าวเนื่องจากกระทำไปในขณะเดียวกันก็ได้ (CLOS มาตรา 27 วรค 3)

ห้องนี้ในการที่จะพิจารณาว่าควรจะใช้มาตรการในการจับกุมหรือไม่ หรือด้วยวิธีการปฏิบัติในลักษณะอย่างใดนั้นเจ้าหน้าที่ของรัฐชายฝั่งควรต้องคำนึงตามสมควรถึงผลประโยชน์ของการเดินเรือด้วย (CLOS มาตรา 27 วรค 4)

อย่างไรก็ตามรัฐชายฝั่งไม่อาจที่จะทำการจับกุมหรือสอบสวนบุคคล ได้ก็ตามนั้นเรือต่างชาติในขณะที่กำลังใช้ลิฟท์ในการผ่านโดยสุจริตในบริเวณทางเลือกทางเดชของตนได้ ถ้าปรากฏว่าการกระทำความผิดอาญาขึ้นได้เกิดขึ้นก่อนที่เรือต่างชาตินั้นจะแล่นเข้ามาในบริเวณทางเลือกทางเดชของรัฐชายฝั่งหรือถ้าเป็นกรณีที่เรือน้ำแล่นออกจากท่าเรือของต่างชาติ โดยเพียงเพื่อแล่นผ่านทางเลือกทางเดชโดยมิได้เข้าไปในน่านน้ำภายในของรัฐชายฝั่งแต่อย่างใด ห้องนี้ยกเว้นสำหรับการกระทำความผิดนอกบริเวณทางเลือกทางเดชนั้นเป็นกรณีที่เกี่ยวกับการป้องกันและการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางทะเลตามที่ได้กำหนดไว้ในส่วนที่ 12 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 หรือเป็นการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมายหรือข้อบังคับของรัฐชายฝั่งซึ่งกำหนดขึ้นโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติในส่วนที่ 5 แห่งอนุสัญญาฉบับนี้ในเรื่อง เกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เช่น การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ หรือการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติที่มีชีวิต เป็นต้น

(2) เขตอำนาจทางแพ่งของรัฐชายฝั่ง (civil jurisdiction)

โดยหลักการที่ว่าไปแล้วรัฐชายฝั่งจะไม่ขัดขวางเรือต่างชาติในการใช้ลิฟท์ในการผ่านโดยสุจริตในบริเวณทางเลือกทางเดชของตนแต่อย่างใด ไม่ว่าจะโดยการสั่งให้หยุดเรือหรือให้เปลี่ยนทิศทางเดินเรือก็ตาม เพื่อจุดประสงค์ในการใช้อำนาจเพื่อเป็นการดำเนินคดีทางแพ่งที่เกี่ยวกับบุคคลบนเรือต่างชาติไม่ได้ (CLOS มาตรา 28 วรค 1) และไม่อาจใช้อำนาจในการบังคับหรือจับกุมเรือเพื่อดำเนินการตามกระบวนการพิจารณาทางแพ่งได้ ๆ ได้ ห้องนี้เว้นแต่ในเรื่องที่เกี่ยวกับข้อผูกพันหรือหนี้ซึ่งเรือต่างชาตินั้นได้เป็นผู้ก่อให้เกิดขึ้นในขณะที่แล่นผ่านน่านน้ำของรัฐชายฝั่ง (CLOS มาตรา 28 วรค 2) ตัวอย่างกรณีดังกล่าว เช่น เรือต่างชาตินั้นเกิดอุบัติเหตุชนกับเรืออื่นโดยเนื่องมาจากความประมาทของตนเอง ในขณะ

เดินเรือผ่านทางเลoaณาเขตของรัฐชายฝั่ง ซึ่งกรณีดังกล่าวในรัฐชายฝั่งมีอำนาจที่จะดำเนินคดีทางแพ่งต่อเรือต่างชาตินี้เพื่อให้ชดใช้ค่าเสียหายได้ เป็นต้น

อย่างไรก็ตามบทัญญัติแห่งอนุสัญญาดังนี้ในวรรคก่อน (CLOS มาตรา 28 วรรค 2) ไม่กระทบกระเทือนต่อสิทธิของรัฐชายฝั่งในการที่จะกระทำการบังคับหรือจับกุมเรือต่างชาติเพื่อดำเนินกระบวนการพิจารณาทางแพ่ง หากปรากฏว่าเรือต่างชาตินี้ได้กระทำการใดอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายหรือข้อบังคับของรัฐชายฝั่งขณะ เมื่อเรือน้ำยังเดินเรืออยู่ในทะเลอาณาเขตหรือกำลังแล่นเรือเพื่อที่จะผ่านทางเลoaณาเขตหลังจากที่เรือน้ำออกมานานน้ำภายนอกในของรัฐชายฝั่ง (CLOS มาตรา 28 วรรค 3)

โดยทั่วไปแล้วกฎหมายที่ต่าง ๆ เกี่ยวกับเขตอำนาจของรัฐชายฝั่ง ไม่ว่าทางอาญาหรือทางแพ่งก็ตามที่มีต่อเรือต่างชาติในขณะที่กำลังใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งตามที่กำหนดไว้ในบทัญญัติแห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 นั้น ไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้มีการระบุไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 มากนักเนื่องจากว่าเป็นหลักการตามกฎหมายระหว่างประเทศที่ได้รับการยอมรับกันโดยทั่วไปนั้นเอง

2.6.6 เขตอำนาจของรัฐชายฝั่งต่อเรือต่างชาติจะใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริต : การเดินเรือ หรือเรืออื่นของรัฐบาลซึ่งมิได้มุ่งใช้เพื่อจุดประสงค์ทางพาณิชย์
ในการที่เรือต่างชาติที่ใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตนั้นเป็นเรือรบ (warship) ซึ่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 มาตรา 29 ได้ให้คำจำกัดความของเรือรบไว้ว่าหมายถึง เรือซึ่งเป็นของกองกำลังทางทหารของรัฐโดยมีเครื่องหมายแสดงให้เห็นโดยชัดเจนจากภายนอกว่าเป็นเรือลัญชาติได้ และอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของนายทหารซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากรัฐบาลของรัฐนั้น นอกจากนี้จะต้องมีชื่อของเรือปรากฏอยู่ในบัญชีประจำการที่ถูกต้องหรือบัญชีอื่นในลักษณะที่กำหนด เดียว กันนี้และมีลูกเรือจำนวนหนึ่งประจำการอยู่ภายใน ได้ระเบียบวินัยตามปกติของกองกำลังทางทหาร ส่วนเรืออื่นของรัฐบาลซึ่งมิได้มุ่งใช้เพื่อจุดประสงค์ทางพาณิชย์นั้นอนุสัญญานี้ได้ให้คำจำกัดความแต่อย่าง

ได้ แต่อาจเป็นที่เข้าใจโดยทั่วไปว่าเป็นเรื่องของรัฐที่ใช้เพื่อจุดประสงค์อื่น ๆ ของรัฐชาติผู้ดึง เช่น เรือที่มีไว้เพื่อการสำรวจและวิจัยทางประมงหรือวิทยาศาสตร์ทางทะเล เป็นต้น

ในการเดินเรือผ่านทะเลเลาณาเขตของรัฐชาติผู้ดึงนั้น ถ้าเรือชนหรือ
เรืออื่นของรัฐบาลซึ่งมิได้มุ่งใช้เพื่อจุดประสงค์ทางการพาณิชย์ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับ
ของรัฐชาติผู้ดึงเกี่ยวกับการใช้ลิฟท์ในการผ่านทะเลเลาณาเขตของรัฐชาติผู้ดึงหรือไม่ยอมที่จะปฏิบัติ
ตามคำร้องขอของรัฐชาติผู้ดึง เพื่อให้ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับของรัฐชาติผู้ดึง เมื่อกรณีเป็น
เช่นดังกล่าวนี้รัฐชาติผู้ดึงอาจขอให้เรือต่างชาตินั้น ๆ ออกไปจากบริเวณทะเลเลาณาเขตของตน
ได้โดยพัลล (CLOS มาตรา 30) และในการใช้ลิฟท์เดินเรือผ่านทะเลเลาณาเขตตาม
หลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้รวมไปถึงเรือสำราญด้วย แต่ว่าในการใช้ลิฟท์ในการผ่านทะเลเล
าณาเขตของกรณีเรือสำราญพำนัชได้นำอื่นใดจะต้องขึ้นมาแล่นบนผิวน้ำและแสดงธง
สัญชาติของเรือด้วย (CLOS มาตรา 20)

ถ้าหากว่าเรือชนหรือเรืออื่นของรัฐบาลซึ่งมิได้มุ่งใช้เพื่อจุดประสงค์ทาง
พาณิชย์ก่อให้เกิดการสูญหายหรือความเสียหายใดแก่รัฐชาติผู้ดึง อันเป็นผลเนื่องมาจากการที่ไม่
ยอมปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับของรัฐชาติผู้ดึงในเรื่อง เกี่ยวกับการผ่านทะเลเลาณาเขต หรือ
เนื่องจากการไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้หรือกฎหมายอื่นของกฎหมายระหว่างประเทศ
ก็ตาม รัฐเจ้าของเรือนั้นจะต้องรับผิดชอบต่อการสูญหายและความเสียหายดังกล่าวนี้ (CLOS
มาตรา 31) และนอกจากข้อยกเว้นดัง ๑ ตามที่กำหนดไว้ในเรื่อง เกี่ยวกับการใช้ลิฟท์ในการ
ผ่านโดยสุจริต ตามมาตรา 17-26 และตามมาตรา 30-31 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วย
กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ตั้งที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนี้ ไม่มีกฎหมายอื่นใดในอนุสัญญาฉบับนี้
ที่จะมีผลกระทบกระเทือนต่อเอกสารลิฟท์หรือความคุ้มครองดัง ๑ ที่มีอยู่แล้วของเรือชนหรือเรืออื่น
ของรัฐบาลซึ่งมิได้มุ่งใช้เพื่อจุดประสงค์ทางพาณิชย์แต่อย่างใด (CLOS มาตรา 32)

จะเห็นได้ว่าในการใช้ลิฟท์ในการผ่านโดยสุจริตในทะเลเลาณาเขตของ
รัฐชาติผู้ดึงนั้นเรือต่างชาติก็ ๑ ประเภทไม่ว่าจะเป็นเรือของรัฐ เช่นเรือ เรือสำราญ หรือเรือ
ของรัฐบาลซึ่งมิได้มุ่งใช้เพื่อจุดประสงค์ทางพาณิชย์ เป็นต้น หรือเรือของเอกชน เช่น เรือลินค์ฯ
เรือประมง เรือบรรทุกน้ำมัน หรือเรือเชิงพาณิชย์ลักษณะอื่น ๆ เป็นต้น โดยที่เรือต่าง ๆ เหล่านี้
สามารถที่จะอ้างลิฟท์ในการผ่านโดยสุจริตในทะเลเลาณาเขตของรัฐชาติผู้ดึงได้เสมอไม่ว่าจะเป็น

เรือของรัฐที่มีฝั่งทะเบียนหรือไม่มีฝั่งทะเบิกตาม แต่ทั้งนี้อาจจะต้องอยู่ภายใต้บันถือปฏิชิงกฎหมาย
หรือข้อบังคับของรัฐซ้ายฝั่งบางประการซึ่งได้กำหนดโดยสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่า
ด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 เพื่อให้เรือต่างชาติแต่ละประเทศหรือแต่ละกิจกรรมปฏิบัติตาม
ในขณะที่เรือนั้น ๆ ใช้ลิฟธ์ในการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของตน จะเห็นได้ว่าจากบท
บันถือปฏิชิงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ลิฟธ์ในการผ่านโดยสุจริตนั้นมุ่งกำหนดให้เฉพาะการใช้ลิฟธ์
ของเรือเท่านั้นไม่ได้มีการกล่าวถึงการใช้ลิฟธ์ในการผ่านโดยสุจริตเหนือทะเลอาณาเขตของ
อาณาศยานแต่อย่างใด ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าในการใช้ลิฟธ์ในการผ่านโดยสุจริตนั้นมีได้เฉพาะ
ในกรณีของเรือต่างชาติเท่านั้น โดยมิได้มีการรวมถึงกรณีการบินผ่านของอาณาศยานต่างชาติ
แต่อย่างใด

บทที่ 3

ช่องแคบระหว่างประเทศ (International Straits)

3.1 ความหมายและขอบเขตของช่องแคบระหว่างประเทศ

ความหมายทางกฎหมายศาสตร์ของช่องแคบ (straits) หมายถึงช่องทางทางชั้นรมชาติ ซึ่งใช้สำหรับการเดินเรือโดยประกอบไปด้วยบริเวณทะเลและช่องแคบ ที่ชั้งเป็นทางเชื่อมต่อสำหรับทั้งสองแห่ง แต่ทั้งนี้มิใช่หมายความว่าช่องแคบทุกแห่งตามความหมายทางกฎหมายศาสตร์นี้จะเป็นช่องแคบที่อยู่ภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศทั้งหมด ยกเว้นเพียงแต่ช่องแคบที่มีความสำคัญต่อการเดินเรือระหว่างประเทศเท่านั้นที่จะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายทั้งหมด กล่าว เช่น ช่องแคบดาร์ดาเนลล์ (Dardanelles) ช่องแคบยิบราลต้า (Gibraltar) หรือช่องแคบมะละกา (Malacca) เป็นต้น โดยถือว่าช่องแคบต่าง ๆ เหล่านี้เป็นช่องแคบระหว่างประเทศ (international straits) ซึ่งเปิดโอกาสให้ทุกชาติสามารถใช้ประโยชน์ในการเดินเรือผ่านได้

ช่องแคบที่ใช้สำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศโดยทั่วไปจะมีลักษณะเป็นแนวบริเวณทะเลและช่องแคบ ที่เป็นทางเชื่อมระหว่างทะเลเปิดสองแห่งและชายฝั่งทะเลทั้งสองข้างซึ่งอาจจะเป็นของรัฐเดียวกัน เช่น การณ์ช่องแคบ Dardanelles ของประเทศไทย ซึ่งเป็นทางเชื่อมระหว่างยุโรปและเอเชีย ซึ่งคล้ายกับว่าเป็นประตูเพื่อที่จะผ่านเข้าไปในทะเลด้วย เป็นต้น หรือชายฝั่งอาจจะเป็นของรัฐชายฝั่งช่องแคบหลายรัฐก์ได้ เช่น ช่องแคบ Gibralta ซึ่งประกอบไปด้วยประเทศสเปนและโมร็อกโกเป็นรัฐชายฝั่งช่องแคบ โดยความกว้างของทางเข้าช่องแคบด้านตะวันออก 12.5 ไมล์ และด้านตะวันตก 24 ไมล์ จะเป็นริเวอร์เรเนียนและมหาสมุทรแอตแลนติก หรือช่องแคบมะละกา (Malacca) รัฐชายฝั่งช่องแคบคือมาเลเซียและอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นช่องแคบที่มีความสำคัญมากในภูมิภาคนี้ที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นทางผ่านของเรือน้ำมันขนาดใหญ่ระหว่างเอเชียกลาง เพื่อจะต่อเชื่อมไปยังมหาสมุทรแปซิฟิก เป็นต้น นอกจากนี้ช่องแคบระหว่างประเทศอาจจะเป็นทางเชื่อมระหว่างทะเล

หลวงและทะเลอาณาเขตที่ได้ ตั้ง เช่นกรณีของช่องแคบดิран (Tiran) ซึ่งเป็นทางเชื่อมระหว่างทะเลแดง (Red Sea) และอ่าวอ่าวคาวา (Aquba) ซึ่งเป็นทะเลอาณาเขตของ 4 ประเทศด้วยกัน คือ อิสราเอล จอร์แดน ซาอุดิอาราเบีย และอียิปต์ เป็นต้น (Sherser 1982, 318-22; มัลลิกา พนิจันทร์ 2529, 20)

3.2 การผ่านช่องแคบ (passage through straits)

สำหรับการเดินเรือผ่านช่องแคบระหว่างประเทศนั้นยังหลักเกณฑ์มาจากการหลักการเสรีภาพในการใช้ทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเสรีภาพในการเดินเรือในทะเลหลวงซึ่งเป็นเจ้ารีดประเทศระหว่างประเทศที่ยอมรับกันโดยทั่วไป แต่ต่อมารัฐชายฝั่งได้ขยายอาณาเขตทางทะเลของตนออกไปทำให้บริเวณที่เคยเป็นทะเลหลวง เดิมต้องกล้ายมาเป็นบริเวณทะเลที่อยู่ภายใต้อำนาจของรัฐชายฝั่ง อย่างไรก็ตามรัฐชายฝั่งนี้ยังคงต้องเคารพในเสรีภาพในการเดินเรือของชาติอื่นอยู่ โดยจะต้องยอมให้เรือต่างชาติใช้ "ลิฟท์ในการผ่านโดยสุจริต" ในการเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขตของตน ได้ซึ่งเป็นการรับรองหรือให้หลักประกันแห่งหลักการเสรีภาพในการเดินเรือของชาติอื่นว่ายังคงมีอยู่ในบริเวณทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง

จากความเป็นจริงที่ว่าในการเดินเรือน้ำอาจมีความจำเป็นที่จะต้องผ่านช่องแคบเพื่อความสะดวกในการเดินเรือและเป็นการย่นระยะทางและเวลาในการเดินทางนั้น ซึ่งส่งผลทำให้เป็นการประหายดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ใน การเดินเรืออีกด้วย แต่ว่าในการเดินเรือผ่านช่องแคบนั้น จะต้องเกี่ยวข้องกับรัฐชายฝั่งช่องแคบอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ตั้งนั้นหลักการแห่งการใช้ลิฟท์ในการผ่านโดยสุจริตจะได้ถูกนำมาใช้บังคับในการเดินเรือผ่านช่องแคบด้วยเช่นกัน ทั้งนี้เนื่องเป็นการให้รัฐชายฝั่งเจ้าของช่องแคบนั้นยอมรับถึงลิฟท์ในการผ่านช่องแคบทองเรือต่างชาติได้โดยที่กฎหมายที่ต่าง ๆ ซึ่งใช้บังคับในการปฏิการผ่านช่องแคบนี้เป็นหลักกฎหมายเจ้าตัวประเทศระหว่างประเทศที่สำคัญต้องรับประทาน ได้วางหลักเกณฑ์ไว้ในคดี Corfu Channel ซึ่งเป็นกรณีพิพากษาระหว่างประเทศอังกฤษและอัลบานี ในปี ค.ศ. 1946 และต่อมาได้เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปในสังคมระหว่างประเทศถึงการใช้ลิฟท์ในการเดินเรือผ่านช่องแคบตั้งกล่าวว่า ช่องเรือต่างชาติได้

3.3 ศตี Corfu Channel

โดยสภาพทางภูมิศาสตร์แล้วช่องแคบคอร์ฟู (Corfu Channel) เป็นช่องแคบที่มีความยาวประมาณ 40 ไมล์โดยในตอนเหนือของช่องแคบอยู่ระหว่างเกาะ Corfu ของประเทศกรีกและอัลบานี ซึ่งมีความกว้างแตกต่างกันไปในบริเวณช่องแคบด้านนี้ระหว่าง 1 ถึง 6.5 ไมล์ ส่วนทางตอนใต้อよระหว่างเกาะ Corfu กับประเทศกรีกซึ่งมีความกว้างโดยทั่วไปน้อยกว่า 5 ไมล์ ทั้งนี้ Corfu Channel นี้เป็นทางเชื่อมระหว่างทะเลเอเดรียติก (Adriatic Sea) และทะเลไอโอเนียน (Ionian Sea)

ข้อเท็จจริง

จากข้อเท็จจริงของคดีนี้เป็นการพิพาทระหว่างอังกฤษกับอัลบานีซึ่งเกิดขึ้นในวันที่ 22 ตุลาคม ค.ศ. 1946 รัฐบาลอังกฤษได้ส่งกองเรือของตนซึ่งประจำอยู่บริเวณด้วยเรือลาดตระเวน 2 ลำและเรือพิฆาต 2 ลำออกจากท่าเรือที่ Corfu เดินเรือผ่านไปทางตอนเหนือของ Corfu Channel และเรือพิฆาตทั้งสองลำของราชนาวีอังกฤษคือ เรือ Soumarez และเรือ Volage ได้ชนกันระหว่างเดินในบริเวณดังกล่าวมีผลให้รับความเสียหายอย่างรุนแรง รวมทั้งส่งผลให้นายทหารและทหารประจำการเสียชีวิต 44 นาย และได้รับบาดเจ็บอีก 42 นาย

หลังจากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวรัฐบาลอังกฤษได้ออกคำแนะนำจากองค์การระหว่างประเทศที่ชื่อว่า "The International Central Mine Clearance Board" ซึ่งตั้งขึ้นหลังสงครามโลกครั้งที่สอง โดยสหภาพโซเวียต สหรัฐอเมริกา อังกฤษและฝรั่งเศส เพื่อที่จะทำการตรวจสอบระเบิด และองค์การนี้ได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน ค.ศ. 1946 โดยมีเงื่อนไข่ว่าการตรวจสอบระเบิดดังกล่าวต้องได้รับความยินยอมจากรัฐบาลอัลบานีก่อน รัฐบาลอังกฤษได้แจ้งต่อรัฐบาลอัลบานีในวันที่ 10 พฤศจิกายน ค.ศ. 1946 และรัฐบาลอัลบานีได้ตอบในวันที่ 11 พฤศจิกายน ค.ศ. 1946 ว่าไม่อนุญาตให้อังกฤษทำการตรวจสอบระเบิดในบริเวณทะเลอาณาเขตของตน หากรัฐบาลอังกฤษกระทำการดังกล่าวจะถือว่าเป็นการละเมิดต่ออำนาจของอัลบานี โดยของอัลบานี อย่างไรก็ตามในวันที่ 13 พฤศจิกายน ค.ศ. 1946 รัฐบาลอังกฤษได้ดำเนินการโดยฝ่ายเดียวเพื่อตรวจสอบระเบิดใน Corfu Channel ซึ่งได้รับการติดตั้งก่อนหน้านี้โดยรัฐบาลเยอรมัน ดังนั้นรัฐบาลอัลบานีจึงได้ทำการประท้วงการกระทำการดังกล่าวนี้

ไปยังรัฐบาลอังกฤษและองค์การสหประชาชาติว่าการกระทำของอังกฤษเป็นการละเมิดอธิปไตย
ของตน

คณะกรรมการมั่นคงแห่งสหประชาชาติได้มีมติลงวันที่ 9 เมษายน ค.ศ.1947
โดยเป็นคำเสนอแนะให้รัฐทั้งสองเสนอข้อพิพาทให้ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศเป็นผู้วินิจฉัย
ซึ่งมติตั้งกล่าวทั้งอังกฤษและอัลบานีนี้ได้ยอมรับและนำข้อพิพาทขึ้นสู่การพิจารณาของศาลโลก
ในวันที่ 22 พฤษภาคม ค.ศ.1947 โดยมีประเต็นที่ศาลจะต้องวินิจฉัย 2 ประเต็นคือ ประเต็น
แรก อัลบานีนี้มีความรับผิดตามกฎหมายระหว่างประเทศต่อการระเบิดของเรืออังกฤษในช่อง
แคบ และต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายของเรือและการเสียชีวิตของลูกเรือเพื่อการการระเบิด
นั้นหรือไม่ และประเต็นที่สองอังกฤษได้กระทำการละเมิดอธิปไตยของอัลบานีหรือไม่

คำวินิจฉัยของศาล

จากการพิจารณาของศาลในประเต็นแรกโดยผลจากการสืบพยานและหลักฐานต่าง ๆ
ทำให้สามารถนิรชานได้ว่าอัลบานียังคงการมีอยู่ของทุนระเบิดในช่องแคบและอัลบานีนี้
มีหน้าที่จะต้องแจ้งถึงการมีทุนระเบิดนั้นในบริเวณที่สถานที่ของตนเพื่อประโยชน์ในการ
เดินเรือโดยทั่วไป ดังนั้นจึงมีหน้าที่จะต้องเตือนเรือรบของอังกฤษให้ทราบถึงอันตรายที่อาจ
เกิดขึ้นในการเดินเรือผ่านช่องแคบ การที่อัลบานีนี้ละเว้นชั่งหน้าที่ในการให้คำเตือนถึงการมี
ทุนระเบิดตั้งกล่าวนี้ ศาลโลกจึงตัดสินให้อัลบานีนี้จะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่
อังกฤษด้วยคะแนนเสียง 11 ต่อ 5 และจะต้องชดใช้ค่าเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นเนื่องมาจากการ
ชนทุนระเบิดในช่องแคบ Corfu

นอกจากนี้ศาลโลกได้วินิจฉัยประเต็นเกี่ยวกับการผ่านโดยสุจริตในช่องแคบว่า ตาม
กฎหมายเจริญประเพณีระหว่างประเทศนั้น ในยามสันติแล้วรัฐใดก็ตามมีสิทธิที่จะแล่นเรือรบทอง
ถนนผ่านช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศซึ่งเป็นทางเชื่อมระหว่างทะเลทั้งสอง
ด้านได้โดยมิต้องขออนุญาตจากรัฐชายฝั่งก่อนแต่อย่างใด ถ้าหากปรากฏว่าการเดินเรือผ่าน
บริเวณที่เป็นช่องแคบนั้น เป็นการใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริต ทั้งนี้ เว้นแต่ว่าจะได้มีการ
กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในอนุสัญญาระหว่างประเทศ รัฐชายฝั่งย่อมไม่อาจที่จะห้ามการใช้สิทธิใน
การผ่านช่องแคบทองรัฐอื่น ในยามสันติได้ ดังนั้นในประเต็นที่สอง ศาลโลกได้วินิจฉัยว่าอังกฤษ

ได้กระทำการละเมิดอธิปไตยของอัลบานีด้วยคะแนนเสียง 14 ต่อ 2 โดยให้ความเห็นว่า ช่องแคบ Corfu เป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศเมื่อเป็นเช่นนี้แล้วการผ่าน ของกองเรือรบแห่งราชนาวีอังกฤษในวันที่ 22 ตุลาคม ค.ศ.1946 เป็นการใช้สิทธิในการ ผ่านโดยสุจริตไม่เป็นการละเมิดอธิปไตยของอัลบานีแต่อย่างใด (ICJ Reports 1949, 4- 169; Shearer 1982, 306-314; จุมพต สายสุนกร 2536, 49-52)

3.4 สิทธิของรัฐอื่นในการผ่านช่องแคบ

จากคดี Corfu Channel ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศได้ตัดสินว่าตามหลักกฎหมาย จารีตประเพณีระหว่างประเทศได้วางกฎเกณฑ์ว่าเรือทุกชุดสามารถใช้สิทธิในการเดินเรือผ่าน ช่องแคบที่ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศได้โดยไม่ต้องขอความยินยอมจากรัฐช่องแคบ (Strait States) แต่อย่างใด เมื่อว่าเรือที่ผ่านช่องแคบนั้นจะเป็นเรือบรรทุกภัตตาคาร หากว่าการ ผ่านของเรือตั้งกล่าววันนั้นเป็นการผ่านโดยสุจริต (innocent passage) ซึ่งกฎเกณฑ์ดังกล่าวจะ ได้ถูกนำมาบัญญัติไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยทะเลเลօอาเขตและเขตต่อเนื่อง ปี ค.ศ. 1958 มาตรา 16 วรรค 4 ซึ่งกำหนดว่าในเรือของทุกชาติว่ามีสิทธิในการผ่านโดยสุจริต (right of innocent passage) ในช่องแคบที่ใช้เป็นเส้นทางสำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศที่เชื่อม ระหว่างส่วนหนึ่งส่วนใดของทะเลล่วงกับอีks่วนหนึ่งส่วนใดของทะเลล่วงหรือทะเลเลօอาเขต ของรัฐอื่น ดังนั้นช่องแคบที่ใช้เป็นทางเดินเรือระหว่างประเทศ (straits used for international navigation) ตามอนุสัญญานี้หมายถึงช่องแคบที่เชื่อมระหว่างทะเลล่วงด้วย กันหรือเชื่อมระหว่างทะเลล่วงและทะเลเลօอาเขตของรัฐชายฝั่งเท่านั้นโดยไม่มีการกล่าวถึง บริเวณทะเลที่เป็นเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งแต่อย่างใด หัวนี้เนื่องจากว่าในขณะนั้น แนวความคิดเรื่องตั้งกล่าววันนี้ยังไม่เกิดขึ้นนั่นเอง

ต่อมาหลังจากที่การประชุมของสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 ที่จัดให้มีขึ้นในปี ค.ศ. 1958 และ 1960 นั้นไม่สามารถที่จะหาข้อตกลงเกี่ยวกับความก้าวหน้า ของทะเลเลօอาเขตได้ อันส่งผลให้รัฐชายฝั่งต่างก็ประกาศขยายทะเลเลօอาเขตของตนเพิ่มมาก ขึ้นจากความก้าวหน้า 3 ไมล์ซึ่งเป็นระยะที่ยอมรับกันโดยทั่วไปในขณะนั้นเป็นความก้าวหน้าที่มีระยะ ต่าง ๆ กัน โดยที่ส่วนใหญ่แล้วรัฐชายฝั่งจะขยายความก้าวหน้าของทะเลเลօอาเขตของตนเป็นระยะ 12

ไม่ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นในเรื่องวิัฒนาการของกฎหมายไทย เล ซึ่งผลจากการขยายระยะความกว้างของทะเลอาเซียนรัฐชายฝั่งทั้งหลายนี้ทำให้บริเวณช่องแคบต่าง ๆ มากกว่า 130 แห่ง ซึ่งแต่เดิมเคยอยู่ในเขตทะเลเหลวในขณะที่ทะเลอาเซียนมีความกว้างเพียง 3 ไมล์ ต้องกลายมาเป็นบริเวณทะเลเลทอยู่ภายใต้ทะเลอาเซียนรัฐชายฝั่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่องแคบที่มีความกว้างไม่เกิน 24 ไมล์ และช่องแคบหลายแห่ง ในจำนวนนี้เป็นเส้นทางเดินเรือที่มีความสำคัญอย่างยิ่งสำหรับใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ นอกจากนี้แนวความคิดเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะเริ่มได้รับการยอมรับมากขึ้นและมีการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งเป็นจำนวนมาก ซึ่งมีผลกระทบโดยตรงต่อการใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริตในช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก

จากวิัฒนาการของกฎหมายไทย เดิมกล่าวก่อให้เกิดความไม่แน่นอนของกฎหมายที่ต่างๆ อันเกี่ยวนেื่องกับการผ่านช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ ดังนั้นในการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลครั้งที่ 3 จึงได้มีการนำกรณีการผ่านช่องแคบมามีการพิจารณาหาข้อยุติความชัดเจ้งระหว่างกลุ่มประเทศที่มีผลประโยชน์เกี่ยวกับการที่จะต้องใช้สิทธิในการผ่านช่องแคบและกลุ่mrัฐชายฝั่งต่าง ๆ ที่อยู่ในบริเวณช่องแคบที่ต้องการใช้อำนาจอธิปไตยเหนือนบริเวณทะเลอาเซียนที่ตนขยายความกว้างเพิ่มขึ้นให้มากที่สุด ซึ่งในที่สุดที่ประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลครั้งที่ 3 ได้ยอมรับหลักการใหม่ที่เรียกว่า "สิทธิการผ่านช่องแคบ" (right of transit passage) ซึ่งเสนอโดยกลุ่มประเทศมหาอำนาจทางทะเลที่ประกอบไปด้วยกองทัพเรือขนาดใหญ่ รวมทั้งมีเรือลินค้า เรือพาณิชย์ และเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่มากมาย เช่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ สหภาพโซเวียต ญี่ปุ่น และนอร์เวย์ เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อเป็นหลักประกันแห่งการใช้สิทธิในการเดินเรือ และการบินผ่านของอากาศยานบริเวณช่องแคบที่ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศต่าง ๆ นั้นเอง

"สิทธิการผ่านช่องแคบ" เป็นหลักการที่เพิ่มเติมขึ้นมาจาก "สิทธิการผ่านโดยสุจริต" (right of innocent passage) ในช่องแคบที่เป็นหลักการที่มีอยู่เดิมแล้ว โดยหลักกฎหมายที่ต่าง ๆ ที่เรียกว่าช่องกับการใช้สิทธิในการผ่านช่องแคบได้ถูกนำมาบัญญัติไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ตั้งแต่มาตรา 37-44 ดังนั้นในเรื่องเกี่ยวกับการใช้สิทธิของรัฐอื่นเพื่อที่จะเดินเรือผ่านช่องแคบที่รัฐชายฝั่งนั้นเรือต่างชาติสามารถที่จะอ้าง

ลิทธิ์ดังกล่าวนี้ได้แก้ 2 ประมวลกฎหมายคือ "ลิทธิ์การผ่านช่องแคบ" (right of transit passage) และ "ลิทธิ์การผ่านโดยสุจริต" (right of innocent passage) โดยทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าเป็นการผ่านช่องแคบที่มีลักษณะเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างบริเวณอาณาเขตทางทะเลของแต่ละประเทศนั้นเอง

3.4.1 ลิทธิ์การผ่านช่องแคบตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล พ.ศ. 1982 (right of transit passage)

จากกล่าวได้ว่าแนวความคิดเกี่ยวกับการใช้ "ลิทธิ์การผ่านช่องแคบ" นี้ เป็นผลมาจากการประนีประนอมระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ของกลุ่มนี้มีความต้องการต่างกันคือกลุ่มรัฐที่มีผลประโยชน์จากการใช้ช่องแคบเป็นเส้นทางของการเดินเรือของตนและกลุ่มรัฐซึ่งแคบที่ต้องการใช้อำนาจอธิปไตยอย่างเต็มที่ในทะเลเลօอาณาเขตของตนที่ได้ขยายเนื้อที่เป็น 12 ไมล์ โดยได้ข้อต่อตัวจากการประสานผลประโยชน์ของทั้งสองกลุ่มคือการยอมให้มีลิทธิ์การผ่านช่องแคบเพื่อเป็นหลักประกันแห่งการใช้ลิทธิ์ในการผ่านช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศของเรือต่างชาติ และในขณะเดียวกันรัฐซึ่งแคบสามารถใช้อำนาจอธิปไตยอื่น ๆ ได้อย่างสมบูรณ์ในบริเวณทะเลเลօอาณาเขตของตนที่ได้ขยายความกว้างเป็น 12 ไมล์นั้น

ในการใช้ลิทธิ์การผ่านช่องแคบของเรือต่างชาตินั้น รัฐซึ่งแคบไม่สามารถที่จะห้ามการใช้ลิทธิ์ของเรือต่างชาติได้ และในขณะเดียวกันเรือต่างชาติที่ใช้ "ลิทธิ์การผ่านช่องแคบ" จะต้องแล่นเรือผ่านช่องแคบโดยต่อเนื่องและไม่หักช้าและ "ลิทธิ์การผ่านช่องแคบ" ได้รวมถึงลิทธิ์ในการบินผ่าน (overflight) ของอากาศยานเหนือช่องแคบอีกด้วย ซึ่งการใช้ลิทธิ์การผ่านช่องแคบมีลักษณะพิเศษโดยเฉพาะในทางกฎหมายของตนเอง (uti generis) กล่าวคือเป็นการใช้ลิทธิ์ตามกฎหมายที่บัญญัติขึ้นโดยเฉพาะสำหรับการผ่านช่องแคบซึ่งเป็นกรณีที่ต่างจากการใช้ลิทธิ์ตามกฎหมายที่ใช้บังคับโดยทั่วไปตามที่ได้บัญญัติไว้ในเรื่องของทะเลเลօอาณาเขต ซึ่งอาจอ้างลิทธิ์ในการผ่านโดยสุจริตได้ แม้ว่าตามข้อเท็จจริงแล้ว "ลิทธิ์การผ่านช่องแคบ" เป็นหลักการที่มีแนวคิดพื้นฐานมาจากหลักการการผ่านโดยสุจริตในทะเลเลօอาณาเขตตามที่ได้รับการยอมรับกันโดยทั่วไปนั้นเอง แต่ได้พัฒนามาเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับโดยเฉพาะของตนเองดังกล่าว

(1) ความหมายและขอบเขตของการใช้สิทธิการผ่านช่องแคบ

ในการใช้สิทธิผ่านช่องแคบนี้ ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดขอบเขตไว้ว่าให้ใช้ได้กับช่องแคบที่ใช้สำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศซึ่งเชื่อมระหว่างส่วนใดส่วนหนึ่งของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะกันอีกส่วนใดส่วนหนึ่งของทะเลหลวง หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (CLOS มาตรา 37) ซึ่งในการใช้สิทธิผ่านช่องแคบที่มีลักษณะดังกล่าวนี้เป็นสิทธิตามกฎหมายแก่เรือหรืออากาศยานของทุก ๆ ชาติ (all ships and aircraft enjoy the right of transit passage) ซึ่งรัฐชาติผู้ไม่อาจที่จะขัดขวางการผ่านได้ ยกเว้นกรณีของช่องแคบที่มีลักษณะเป็นบริเวณทางเดินเรืออื่นทางด้านบริเวณนอกสุดของทางเดินเรือซึ่งสามารถที่จะใช้เป็นเส้นทางเดินเรือเชื่อมไปยังทะเลหลวงและเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้ ทั้งนี้เนื่องมาจากลักษณะของการเดินเรือที่เกี่ยวข้องและเหตุผลทางอุตสาหกรรม ทั้งนี้ ดังนั้นสิทธิการผ่านช่องแคบจึงไม่อาจกระทำได้ในกรณีที่ช่องแคบมีลักษณะพิเศษดังกล่าว (CLOS มาตรา 38 วรรค 1) เรือต่างชาตินี้อาจต้องใช้เส้นทางเดินเรืออื่นเพื่อแล่นอ้อมทางออกไปสู่ทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เพราะไม่อาจใช้สิทธิการผ่านช่องแคบได้

การใช้สิทธิในการผ่านช่องแคบของเรือต่างชาตินี้เป็นการกระทำที่เป็นไปตามหลักเสรีภาพของการเดินเรือและบินผ่าน (freedom of navigation and over-flight) ซึ่งมีวัตถุประสงค์โดยเฉพาะเพื่อใช้ประโยชน์ในการผ่านช่องแคบอย่างต่อเนื่องและโดยไม่ชักช้าเท่านั้น โดยเป็นการเดินเรือจากส่วนหนึ่งส่วนใดของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะเพื่อผ่านไปยังอีกส่วนหนึ่งส่วนใดของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะเท่านั้น อย่างไรก็ตามในการผ่านช่องแคบอย่างต่อเนื่องและโดยไม่ชักช้าไม่อาจห้ามเรือต่างชาตินี้ที่จะเข้าไปหรือออกมายกท่าเรือของรัฐชาติช่องแคบ ทั้งนี้ให้เป็นไปตามเงื่อนไขตามที่รัฐชาติกำหนด (CLOS มาตรา 38 วรรค 2)

จะเห็นได้ว่าในการใช้สิทธิผ่านช่องแคบนี้เป็นกรณีที่กำหนดให้บังคับใช้สำหรับเรื่องนี้โดยเฉพาะมีลักษณะเป็นกฎหมายพิเศษเป็นของตนเอง ดังนั้นกิจกรรมใด ๆ ของเรือหรืออากาศยานต่างชาติซึ่งได้กระทำการโดยที่ไม่อาจพิจารณาได้ว่าเป็นเรื่องของใช้ "สิทธิการ

ผ่านช่องแคบ” แล้วให้เป็นไปตามกฎหมายที่อื่น ๆ ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฉบับนี้ (CLOS มาตรา 38 วรรค 3)

(2) พ้นกําหนดเรือและอากาศยานในขณะที่ใช้ลิขิการผ่านช่องแคบ

ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้
กำหนดให้ลิขิแก่เรือหรืออากาศยานของต่างชาติสามารถที่จะใช้ลิขิการผ่านช่องแคบได้โดยไม่
อาจถูกขัดขวางหรือปฎิเสธจากรัฐช่องแคบโดยที่การผ่านดังกล่าวต้องเป็นไปอย่างต่อเนื่องและ
โดยไม่ซักข้อย่างไรก็ตามในการใช้ลิขิการผ่านช่องแคบดังกล่าวบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ได้
กำหนดพน้ำที่โดยทั่วไปแก่เรือหรืออากาศยานต่างชาติเพื่อบริบติด้วยในขณะที่ใช้ลิขิการผ่านช่อง
แคบ โดยจะต้องมีพน้ำที่ดังต่อไปนี้

1. ทำการผ่านช่องแคบโดยไม่ซักข้า

2. งดเว้นจากการกระทำใด ๆ อันเป็นการคุกคามหรือการใช้
กำลังใด ๆ ต่ออีบได้ บูรณาภัยแห่งเดินทางหรือความเป็นเอกสารทางการเมืองของรัฐช่องแคบ
หรือตัวเวนที่จะกระทำการใด ๆ อันเป็นการละเมิดต่อหลักกฎหมายระหว่างประเทศตามที่ได้
กำหนดไว้ในกฎหมายสหประชาชาติ

3. งดเว้นจากการกระทำกิจกรรมใด ๆ ก็ตาม ซึ่งนอกเหนือไป
จากกิจกรรมตามปกติของการใช้ลิขิผ่านช่องแคบอย่างต่อเนื่อง และโดยไม่ซักข้า เว้นแต่ว่า
เป็นการกระทำเนื่องมาจากการจำเป็นเพื่อการเดินทางหรือทุกกรณีดัง ๆ

4. ปฏิบัติให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในส่วน
ที่เกี่ยวกับการใช้ลิขิการผ่านแห่งอนุสัญญา (CLOS มาตรา 39 วรรค 1)

ในการใช้ลิขิการผ่านช่องแคบนอกจำกัดที่จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น
นี้แล้ว อนุสัญญา ยังได้มีกำหนดพน้ำที่ไว้อย่างชัดเจนสำหรับเรือต่างชาติที่จะต้องปฏิบัติ
โดยเฉพาะดังต่อไปนี้

1. ต้องปฏิบัติตามระเบียบข้อนั้นๆ วิธีดำเนินการและแนวปฏิบัติระหว่างประเทศที่
ยอมรับกันโดยทั่วไปเกี่ยวกับความปลอดภัยในทะเล รวมทั้งข้อนั้นๆ ระหว่างประเทศเกี่ยวกับ
การป้องกันเรือชนกันในทะเล (International Regulations for Preventing Col-
lisions at Sea).

2. ต้องปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับ วิธีดำเนินการและแนวปฏิบัติระหว่างประเทศที่ยอมรับกันโดยทั่วไปเกี่ยวกับการป้องกัน การลดและการควบคุมภาวะมลพิษจากเรือต่าง ๆ (CLOS มาตรา 39 วรค 2)

นอกจากนี้ในระหว่างการใช้สิทธิการผ่านช่องแคบของเรือต่างชาติทั้งหลาย ซึ่งรวมทั้งเรือที่ใช้เพื่อการวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล (marine scientific research ships) และเรือที่ใช้เพื่อการสำรวจทางอุกกาศ (hydrographic survey ships) ด้วยน้ำ ไม่อาจที่จะดำเนินกิจกรรมใด ๆ ที่เกี่ยวกับการวิจัยหรือการสำรวจได้ เว้นเสียแต่ว่าจะได้รับการอนุญาตเป็นการล่วงหน้าแล้วจากรัฐช่องแคบ (CLOS มาตรา 40)

ส่วนในการใช้สิทธิผ่านช่องแคบสำหรับกรณีอากาศยานต่างชาตินั้น อนุสัญญาฉบับนี้ก็ได้กำหนดหน้าที่ไว้เพื่อปฏิบัติเป็นพิเศษนอกเหนือจากการที่มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติโดยทั่วไปในการบินผ่านช่องแคบเช่นเดียวกัน ดังต่อไปนี้

1. ต้องเคารพกฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้อากาศยานชั่งกำหนดขึ้น โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization) เพื่อใช้บังคับกับอากาศยานของพลเรือน และตามปกติแล้วอากาศยานของรัฐก็จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดไว้เกี่ยวกับมาตรฐานการเพื่อความปลอดภัยทั้งหลาย รวมทั้งจะต้องคำนึงโดยตลอดเวลาด้วยถึงความปลอดภัยของการเดินเรือในช่องแคบเช่นเดียวกัน

2. ต้องมีการติดตั้งเครื่องรับฟังคลื่นความถี่วิทยุโดยตลอดเวลา เพื่อติดตามรับฟังคลื่นความถี่วิทยุซึ่งได้กำหนดขึ้น โดยผู้มีอำนาจระหว่างประเทศเพื่อควบคุมการจราจรสทางอากาศหรือเพื่อติดตามรับฟังคลื่นความถี่วิทยุระหว่างประเทศที่เหมาะสมกับการประสานมัยพิบัติต่าง ๆ (CLOS มาตรา 39 วรค 3)

(3) อำนาจของรัฐช่องแคบเกี่ยวกับการใช้สิทธิการผ่านช่องแคบท้องเรือต่างชาติ

ในการใช้สิทธิการผ่านช่องแคบของเรือต่างชาตินั้นรัฐช่องแคบอาจกำหนดช่องเดินเรือ (sealanes) หรือการแบ่งแนวจราจรสทางทะเล (traffic separation schemes) ในช่องแคบตามความจำเป็นเพื่อความเป็นเรียบเนียนและปลอดภัยในการเดินเรือใน

บริเวณช่องแคบ ทั้งนี้ต้อง เป็นการกำหนดโดยสอดคล้องกับกฎหมายที่แห่งการใช้ลิฟธิในการผ่านช่องแคบตามกำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ นี้ และกฎหมายระหว่างประเทศที่ได้รับการยอมรับโดยทั่วไป รวมทั้งความเห็นชอบจากองค์กรระหว่างประเทศที่มีอำนาจด้วย ทั้งนี้ในกรณีที่ช่องแคบนี้เป็นของรัฐชาติฝ่ายรัฐ อาจมีการกำหนดช่องเดินเรือหรือการแบ่งแนวจราจรทางทะเลในช่องแคบนี้ โดยความร่วมมือขององค์กรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องและมีความชำนาญในเรื่องนี้ และด้วยความตกลงร่วมกันระหว่างรัฐชาติฝ่ายที่เป็นเจ้าของช่องแคบทั้งหลาย โดยที่การกำหนดช่องเดินเรือหรือการแบ่งแนวจราจรทางทะเลดังกล่าวจะต้องกำหนดให้ชัดเจนในแผนภูมิและต้องแจ้งให้ทราบโดยทั่วถึง ซึ่งเรือต่างชาติที่ใช้ลิฟธิในการผ่านช่องแคบจะต้องมีหน้าที่ตรวจสอบและปฏิบัติตามข้อกำหนดต่อไปนี้ ของรัฐชาติ (CLOS มาตรา 41)

นอกจากนี้รัฐช่องแคบสามารถที่จะออกกฎหมายหรือข้อบังคับอันเกี่ยวข้องกับการใช้ลิฟธิการผ่านช่องแคบได้ดังต่อไปนี้ไม่ว่าจะทั่วหมดหรือบางส่วนก็ตาม คือ

1. เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือและข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจรทางทะเลในช่องแคบ โดยที่รัฐช่องแคบอาจกำหนดช่องเดินเรือหรือการแบ่งแนวจราจรทางทะเลในช่องแคบ ดังกล่าวมาแล้วข้างต้นนี้
 2. การป้องกัน การลดและการควบคุมผลกระทบทางทะเล โดยการบังคับให้เรือต่างชาติปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อบังคับระหว่างประเทศเกี่ยวกับการปล่อยหิ้งน้ำมันขยะน้ำมันด่าง ๆ และสารพิษอื่น ๆ ในช่องแคบ
 3. ในการเดินเรือประจำ รัฐช่องแคบสามารถดำเนินการเพื่อป้องกันการทำประมงในช่องแคบได้ รวมทั้งการขอให้จัดการเก็บอุปกรณ์การทำการทำประมงด้วย
 4. การขันถ่ายลินค้าขึ้นเรือหรือลงจากเรือซึ่ง โภคภัณฑ์เงินตรา หรือบุคคลใด ๆ ก็เป็นการฝ่าฝืนต่อกฎหมายหรือข้อบังคับของรัฐชาติที่เกี่ยวกับเรื่องศุลกากร รัษฎากร การเข้าเมืองและการสุขาภิบาล (CLOS มาตรา 42 วรรค 1)
- ทั้งนี้รัฐช่องแคบจะต้องแจ้งให้ทราบโดยทั่วถึงถึงกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ที่ได้ออกมาใช้บังคับให้ทราบโดยทั่วถึง และในการดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายหรือข้อบังคับดังกล่าว จะต้องไม่เป็นการเลือกปฏิบัติต่อเรือต่างชาติไม่ว่าจะเป็นรูปของบทบัญญัติหรือในทางปฏิบัติadam หรือว่าในการบังคับใช้กฎหมายและข้อบังคับนั้นก่อให้เกิดผลทางปฏิบัติให้เห็นว่าเป็น

การปฏิเสธ เป็นการขัดขวางหรือเป็นการทำให้เสียลิขิตในการผ่านช่องแคบตามที่ได้รับรองไว้ ในอนุสัญญาฉบับนี้ (CLOS มาตรา 42 วรรค 2-4)

อย่างไรก็ตาม หากว่ารัฐเจ้าของลัญชาติของเรือหรืออากาศยานซึ่งมีเอกสารและความคุ้มครองตามหลักอ่อนน้ำจะอธิปไตยของตนตามกฎหมายระหว่างประเทศ แต่ถ้าการกระทำตามเอกสารและความคุ้มครองนั้นเป็นลักษณะที่อาจขัดต่อกฎหมายหรือข้อบังคับที่รัฐซ่องแคบได้กำหนดไว้หรือขัดต่อข้อกำหนดแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ รัฐเจ้าของลัญชาตินั้นจะต้องรับผิดชอบตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศต่อความสูญหายหรือความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่รัฐซ่องแคบ อันเป็นผลมาจากการกระทำของรัฐเจ้าของลัญชาติเรือหรืออากาศยานนั้น (CLOS มาตรา 42 วรรค 5)

(4) พ้นภัยของรัฐซ่องแคบเกี่ยวกับการใช้ลิขิตการผ่านช่องแคบทองเรือต่างชาติ

นอกจากการที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้ให้อำนาจแก่รัฐซ่องแคบเกี่ยวกับการกำหนดกฎหมายต่าง ๆ อันเกี่ยวเนื่องกับการใช้ลิขิตการผ่านช่องแคบทองเรือหรืออากาศยานต่างชาติไว้หลายประการด้วยกัน อย่างไรก็ตามใน การใช้อำนาจดังกล่าวนี้ของรัฐซ่องแคบอนุสัญญาฉบับนี้ได้มีการกำหนดหน้าที่ให้รัฐซ่องแคบท้องปฏิบัติตัวเช่นเดียวกันโดยกำหนดไว้ในมาตรา 44 ซึ่งมีสาระสำคัญคือรัฐซ่องแคบท้องไม่กระทำการใดอันเป็นการขัดขวางต่อการใช้ลิขิตการผ่านช่องแคบทองเรือต่างชาติ นอกจากนี้ยังมีหน้าที่จะต้องแจ้งให้ทราบโดยทั่วไปถึงภัยตรายใด ๆ ก็ตามท่าที่คนกราบอันเกี่ยวข้องกับการเดินเรือหรืออันผ่านของอากาศยานต่างชาติในการใช้ลิขิตในการผ่านช่องแคบทองตน ทั้งนี้ รัฐซ่องแคบไม่สามารถที่จะระงับการใช้ลิขิตในการผ่านช่องแคบได้ (CLOS มาตรา 44) ซึ่งเป็นกรณีแตกต่างจากการใช้ลิขิตการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตเพราฯอาจถูกกระงับการใช้ลิขิตนี้จากรัฐซ้ายฝั่งได้

3.4.2 ลิขิตการผ่านโดยสุจริตในช่องแคบ (right of innocent passage in straits)

ในการผ่านช่องแคบที่ใช้สำหรับเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ นอกจากการที่เรือหรืออากาศยานต่างชาติสามารถที่จะใช้ "ลิขิตการผ่านช่องแคบ" ตั้งที่ได้กล่าว

มาแล้วนั้น รัฐอื่นยังสามารถที่จะอ้างสิทธิในการผ่านช่องแคบได้โดยการใช้ "สิทธิการผ่านโดยสุจริตในช่องแคบ" ซึ่งเป็นการใช้สิทธิตามที่ได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางเลน C.S. 1982 มาตรา 45 ซึ่งกำหนดว่า การผ่านโดยสุจริตตามบทบัญญัตินี้เป็นการใช้สิทธิเพื่อเดินเรือผ่านช่องแคบที่ใช้สำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศ นอกเหนือจากการใช้ "สิทธิการผ่านช่องแคบ" ซึ่งเป็นสิทธิที่ไว้เพื่อผ่านช่องแคบที่เป็นทางเชื่อมระหว่างส่วนหนึ่งส่วนใดของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (วรรค 1 ข้อ a) เช่น อาจจะเป็นการผ่านช่องแคบที่อยู่ระหว่างเกาะและแนวชายฝั่งแผ่นดินใหญ่ของรัฐช่องแคบ โดยที่ตามปกติแล้วช่องแคบลักษณะเช่นนี้จะมีเส้นทางออกสู่ทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งเรือต่างชาติมีความจำเป็นหรือเพื่อความสะดวกจะต้องแล่นผ่าน ดังในกรณีของช่องแคบ Corfu เป็นต้น

นอกจากนั้นการใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในช่องแคบนี้ยังรวมถึงการผ่านช่องแคบที่เป็นทางเชื่อมระหว่างส่วนหนึ่งส่วนใดของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะกับทะเลอาณาเขตของรัฐอื่น (CLOS มาตรา 45 วรรค 1 ข้อ b) ซึ่งในการใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในบริเวณช่องแคบที่มีลักษณะดังกล่าวข้างต้นนี้ รัฐช่องแคบไม่อาจที่จะปฏิเสธหรือขับยึงได้ (CLOS มาตรา 45 วรรค 2)

จะเห็นได้ว่าการใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในช่องแคบจะแตกต่างกับการใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตซึ่งรัฐชายฝั่งสามารถที่จะระงับการใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต ของเรือต่างชาติเป็นการชั่วคราวได้ โดยอ้างถึงความจำเป็นเพื่อการรักษาความปลอดภัยของตน แต่ในกรณีของการใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในช่องแคบนี้ รัฐช่องแคบไม่สามารถที่จะระงับการใช้สิทธิของเรือต่างชาติเช่นว่านี้ได้