

## บทที่ 2

### ความสัมพันธ์ระหว่างกฎหมายระหว่างประเทศกับกฎหมาย ในประเทศที่เกี่ยวข้องกับการจัดระเบียบการขนส่ง

เมื่อพูดถึงลักษณะระหว่างประเทศ ในที่นี้ ก็คือการขนส่งจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งหากเป็นการขนส่งทางทะเลก็อาจจะต้องมีการผ่านน้ำทั้งที่อยู่ในอำนาจอธิปไตยของประเทศเจ้าของสัญชาติของเรือสำนันั้นเองหรือของประเทศอื่นๆ หลายๆ ประเทศ รวมทั้งการผ่านน้ำสากลหรือทะเลหลวง (High Sea) หรือหากเป็นอากาศยานก็อาจจะต้องมีการบินผ่านไปเหนือดินแดนของประเทศต่าง ๆ รวมทั้งที่เป็นน้ำที่อยู่ในอำนาจอธิปไตยของประเทศหลาย ๆ ประเทศหรืออาจจะต้องมีการบินผ่านไปเหนือน่านน้ำสากลหรือทะเลหลวง

เมื่อเป็นเช่นนี้ หากเป็นกรณีของอาณาเขตที่เป็นพื้นดินหรือพื้นน้ำที่เป็นแม่น้ำ ลำคลอง หนอง บึง ซึ่งอยู่ภายในดินแดนของแต่ละประเทศก็ย่อมจะกำหนดรู้ได้โดยไม่ยาก และแน่นอนกว่าการกำหนดอาณาเขตทางทะเลและอากาศ ซึ่งโดยลักษณะทางกายภาพจะเห็นได้ว่ามีความกว้างใหญ่ไพศาลและมีความลึกกับความสูงมาก จึงจำเป็นที่จะต้องมีกฎหมายออกมาใช้บังคับเพื่อจะกำหนดให้แน่นอนว่าประเทศแต่ละประเทศ โดยเฉพาะบรรดาประเทศที่มีชายฝั่งทะเลทั้งหลาย สามารถจะกำหนดอาณาเขตทางทะเลของประเทศของตนได้กว้างยาวเท่าไรเมื่อวัดออกไปจากชายฝั่งของรัฐตน รวมทั้งอาณาเขตในอากาศเหนือพื้นดินและพื้นน้ำ พื้นทะเลที่อยู่ในอาณาเขตของอำนาจอธิปไตยของตนด้วย ทั้งนี้ก็เพื่อที่ว่าเมื่อได้อาณาเขตที่แน่นอนของอำนาจอธิปไตยของแต่ละประเทศแล้ว ก็จะได้รู้ว่าแต่ละประเทศนั้นจะมีอำนาจหน้าที่ มีสิทธิอย่างไรบ้างเหนือดินแดนส่วนต่าง ๆ ของตน นอกจากนี้ส่วนใดที่กฎหมายกำหนดไว้ให้เป็นพื้นที่สาธารณะ เช่น ทะเลหลวงและอากาศเหนือทะเลหลวง รวมตลอดทั้งได้พื้นน้ำ และผิวดินกับดินใต้ผิวดินที่อยู่ใต้ทะเลหลวงนั้น ประเทศต่าง ๆ สามารถแสวงหาประโยชน์และใช้ประโยชน์ในการเดินเรือและบินผ่านได้โดยเสรี ภายใต้ความตระหนักในสิทธิอย่างเดียวกันของประเทศอื่น ๆ

แต่โดยที่ลักษณะของสิทธิ หน้าที่ที่กฎหมายจะกำหนดให้แก่รัฐต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น โดยตัวมันเองเป็นการกำหนดสิทธิ หน้าที่ของรัฐต่าง ๆ และระหว่างรัฐต่าง ๆ นั้นด้วย ดังนั้น ประเทศใดประเทศหนึ่งจึงไม่สามารถออกกฎหมายภายในของตนมาใช้บังคับกับประเทศอื่น ๆ ได้ จึงจำเป็นต้องใช้กฎหมายที่มีศักดิ์เป็นกฎหมายระหว่างประเทศออกมาใช้บังคับในระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

## 2.1 กฎหมายระหว่างประเทศที่สำคัญ

มีกฎหมายระหว่างประเทศที่สำคัญ 2 ฉบับที่จะนำมากล่าวในที่นี้ ที่เกี่ยวกับการกำหนดอาณาเขตทางทะเล (Maritime Zones) และอากาศ คือ

- 1) United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) และ
- 2) Convention on International Civil Aviation (CICA)

กฎหมายระหว่างประเทศทั้งสองฉบับได้กำหนดเรื่องสัญชาติของเรือกับอากาศยาน ว่า สามารถมีสัญชาติได้เช่นเดียวกับบุคคลธรรมดาและนิติบุคคลทั้งหลาย เหตุที่กำหนดไว้เช่นนี้ก็เพราะ ถ้าเราสังเกตลักษณะการใช้งานของเรือและอากาศยานเราจะพบว่าพาหนะเหล่านี้ โดยตัวมันเองนอกจากจะมีราคาและมูลค่ามหาศาลแล้ว ยังมีขนาดที่ใหญ่โต สามารถก่อความเสียหายได้ซึ่งมักจะก่อให้เกิดผลร้ายที่กว้างขวางและรุนแรง และที่สำคัญที่สุดยานพาหนะเหล่านี้โดยเฉพาะที่ใช้ในทางการขนส่งระหว่างประเทศจะต้องเดินทางข้ามน้ำ ข้ามทะเล และอากาศไปในส่วนต่าง ๆ ของโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือ ซึ่งการที่กฎหมายระหว่างประเทศกำหนดให้เรือและอากาศยานมีสัญชาติ ก็ด้วยวัตถุประสงค์ที่จะให้รู้ได้โดยง่ายและแน่นอนว่าเมื่อเรือหรืออากาศยานไปก่อความเสียหายขึ้นไม่ว่า ณ ที่ใดในโลก นอกจากบุคคลธรรมดาที่เป็นเจ้าของยานพาหนะนั้นที่จะต้องรับผิดชอบแล้ว ยังจะรู้ได้ด้วยว่า ประเทศใดเป็นประเทศที่จะต้องมีความรับผิดชอบในระดับระหว่างประเทศ ซึ่งในที่นี้ก็โดยอาศัยจากการพิจารณาว่ายานพาหนะนั้นได้มีการจดทะเบียนไว้ในประเทศใด ซึ่งก็คือประเทศเจ้าของสัญชาติของเรือหรืออากาศยานสำนันั้นนั่นเอง ความรับผิดชอบที่ว่านี้ ก็จะอยู่ในลักษณะที่ประเทศเจ้าของสัญชาติเรือหรืออากาศยานสำไต ก็มีหน้าที่กำกับดูแลให้เรือหรืออากาศยานมีสภาพและ

ลักษณะที่พร้อมในการใช้งาน และการเดินทาง มีการบำรุงรักษาที่เหมาะสมแก่การใช้งาน ไม่มีความเสี่ยงในการที่จะก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สิน ทั้งนี้โดยผ่านทาง มาตรการตามกฎหมายของประเทศนั้น ๆ ที่จะใช้เป็นเครื่องมือในการดำเนินการกำกับ ดูแลดังกล่าว ซึ่งหากประเทศเจ้าของสัญชาติเรือ และอากาศยานละเลย เพิกเฉย หรือมีความหย่อนยานในการกำกับดูแล ควบคุมสภาพและลักษณะของเรือและอากาศยานที่ ประเทศนั้นรับจดทะเบียนไว้ ก็อาจส่งผลกระทบต่อประเทศอื่น ๆ สามารถที่จะปฏิเสธไม่ยอมให้ เรือหรืออากาศยานจากประเทศนั้น หรือที่ถือสัญชาติของประเทศนั้นผ่าน หรือเข้าออกยัง อาณาเขตของประเทศอื่น ๆ นั้นได้ ซึ่งในที่สุดก็จะส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ ความน่าเชื่อถือ และกระทบต่อสถานะทางเศรษฐกิจของประเทศโดยเฉพาะการค้าระหว่างประเทศของ ประเทศเจ้าของสัญชาติเรือและอากาศยานที่ละเลย เพิกเฉย หรือหย่อนยานในการกำกับ ดูแล ควบคุมสภาพและลักษณะของเรือและอากาศยานที่ถือสัญชาติของตน ซึ่งการ ดำเนินการกำกับ ดูแล ควบคุมที่ว่านี้ยังรวมถึงการกำกับดูแล ควบคุมบุคคลที่ท่า หน้าประจำในเรือและอากาศยานนั้น ๆ ด้วยเช่นกัน

ดังที่ทราบกันแล้วว่าในประเทศใดประเทศหนึ่งนั้น ผู้ใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐนั้น มี 3 ฝ่าย คือ ฝ่ายนิติบัญญัติ ซึ่งมีหน้าที่ออกกฎหมาย ฝ่ายบริหารมีหน้าที่ในการบังคับ ใช้กฎหมายที่ออกโดยฝ่ายนิติบัญญัติ และฝ่ายตุลาการมีอำนาจในการชี้ขาดข้อพิพาท หรือการกระทำที่เป็นความผิดตามกฎหมาย แต่การบังคับใช้กฎหมายโดยองค์กรฝ่าย บริหารและตุลาการนั้น เป็นการบังคับใช้ต่อบุคคลและการกระทำความผิดที่เกิดใน ราชอาณาจักรไทยไม่ว่าจะเป็นบนพื้นดินหรือพื้นน้ำ พื้นทะเล หรือใต้ทะเล หรืออากาศ เหนือพื้นที่เหล่านั้นก็ตาม แต่กฎหมายที่ออกโดยอำนาจนิติบัญญัติของรัฐไทยนั้น ฝ่าย บริหารก็ตี ฝ่ายตุลาการก็ตี ไม่อาจนำไปใช้บังคับนอกราชอาณาจักรไทยได้

ส่วนในเรื่องของกฎหมายระหว่างประเทศ (International Law) นั้น ต้องเข้าใจ ก่อนว่าเมื่อสังคมโลกประกอบด้วยหลาย ๆ ประเทศซึ่งยังแยกออกเป็นทวีปต่าง ๆ โดย แต่ละประเทศนั้นต่างก็มีอำนาจอธิปไตยที่จะออกกฎหมายภายในของตนเอง ในอดีตที่ เมื่อการคมนาคมติดต่อค้าขายระหว่างประเทศต่าง ๆ ยังไม่มีหรือมีน้อยนั้น ข้อพิพาท ต่าง ๆ ที่เกิดแต่คนต่างสัญชาติก็นั้นก็ยังมีน้อย ความจำเป็นในการที่จะต้องมีกฎหมายที่ กำหนดแนวทางการแก้ปัญหาในระดับระหว่างประเทศให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันจึงยัง ไม่จำเป็น แต่เมื่อการค้าติดต่อค้าขาย การคมนาคมก้าวหน้าและกว้างไกลขึ้นข้อพิพาท

ระหว่างคนต่างสัญชาติก็เกิดมากขึ้นตามมา ความจำเป็นในการที่จะต้องมีกฎหมายอย่างใหม่ที่สามารถออกใช้บังคับกับความสัมพันธ์ของบุคคลต่างสัญชาติหรือต่างรัฐกันก็เกิดตามมา จึงเป็นที่มาของกฎหมายระหว่างประเทศ

กฎหมายระหว่างประเทศจึงเป็นกฎหมายที่มักมีองค์กรที่เป็นตัวกลาง เช่น สหประชาชาติ หรือ องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization- IMO) ทำหน้าที่เป็นผู้ต้นคิด หรือประสานงานในการเชิญให้ประเทศต่าง ๆ ที่มีประโยชน์เกี่ยวข้องกับประเด็นปัญหาที่กำลังจะมีการยกร่างเป็นกฎหมายระหว่างประเทศมาประชุมหารือร่วมกันเพื่อยกร่างกฎหมายนั้นและดำเนินการให้มีการลงนาม และทำให้มีการใช้บังคับ เมื่อประเทศต่าง ๆ ได้ตกลงเข้าร่วมเป็นภาคีของกฎหมายระหว่างประเทศฉบับใดแล้ว กฎหมายระหว่างประเทศนั้นก็จะมีผลบังคับกับประเทศต่าง ๆ ที่เป็นภาคี ซึ่งผลที่ตามมาอาจจะทำให้ประเทศต่าง ๆ ที่เข้าเป็นภาคีกฎหมายระหว่างประเทศฉบับนั้น ๆ จะต้องดำเนินการให้มีการปฏิบัติตามพันธกรณีที่กฎหมายระหว่างประเทศนั้นกำหนด และในบางกรณีก็อาจจำเป็นที่ประเทศที่เป็นภาคีนั้นจะต้องดำเนินการออกกฎหมายภายในประเทศของตนเพื่อรองรับหรือปฏิบัติการให้เป็นไปตามพันธกรณีที่กำหนดในกฎหมายระหว่างประเทศฉบับนั้น ทั้งนี้ ตามวิธีการที่กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญของแต่ละประเทศ

## 2.2 หลักการสำคัญที่อนุสัญญา UNCLOS และ CICA กำหนดไว้

อาจกล่าวได้ว่า UNCLOS เป็นประมวลกฎหมายทะเล เพราะได้กำหนดอาณาเขตทางทะเลของรัฐเป็นเขตต่าง ๆ กำหนดสิทธิ หน้าที่ของรัฐชายฝั่งต่าง ๆ กำหนดให้เรือมีสัญชาติ และการจดทะเบียนเรือ กำหนดอำนาจหน้าที่ของรัฐเจ้าของสัญชาติของเรือ การกำหนดอำนาจหน้าที่ของรัฐเจ้าของเมืองท่าที่เรือผ่านเข้าออก รวมไปถึงกระทั่งการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล และการแสวงหาและใช้ทรัพยากรทางทะเล

ส่วน CICA เป็นกฎหมายที่กำหนดหลักการเกี่ยวกับอำนาจอธิปไตยของรัฐที่มีเหนืออากาศยานภายในอาณาเขตของรัฐนั้น ๆ กำหนดหลักการต่าง ๆ เกี่ยวกับอากาศยาน การเดินอากาศประเภทต่าง ๆ ข้อบังคับการบิน หลักความปลอดภัยในการบิน รวมทั้งหลักการได้สัญชาติและการจดทะเบียนอากาศยาน

ในเรื่องการกำหนดอาณาเขตทางทะเลนั้น UNCLOS ได้มีบทบัญญัติที่สามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

1) เส้นฐาน(Baselines) เป็นเส้นที่ใช้สำหรับวัดอาณาเขตทางทะเล ในที่นี้จะกล่าวเฉพาะเส้นฐานปกติ (Normal Baselines) ซึ่งได้แก่ แนวน้ำลดตลอดชายฝั่งทะเลตามที่รัฐชายฝั่งกำหนดไว้ในแผนที่ของตน (Article 5 of UNCLOS)

แนวน้ำลดนี้ ย่อมแตกต่างกันไปตามแต่สภาพพื้นที่ในแต่ละท้องถิ่น คือถ้าชายฝั่งของประเทศใดค่อย ๆ ลาดลงไปในทะเล แนวน้ำลดก็จะถอยไกลออกไปจากชายฝั่งมาก แต่ถ้าชายฝั่งใด มีความชันมากไม่ค่อย ๆ ลาดลงไปในทะเล เช่นนี้ แนวน้ำลดก็จะมีน้อยหรือไม่มีเลย การวัดระยะออกไปในทะเลจึงใช้แนวเหล่านี้เป็นจุดเริ่มวัดเพื่อกำหนดความกว้างของอาณาเขตทางทะเลประเภทต่าง ๆ (ดูภาพประกอบ)

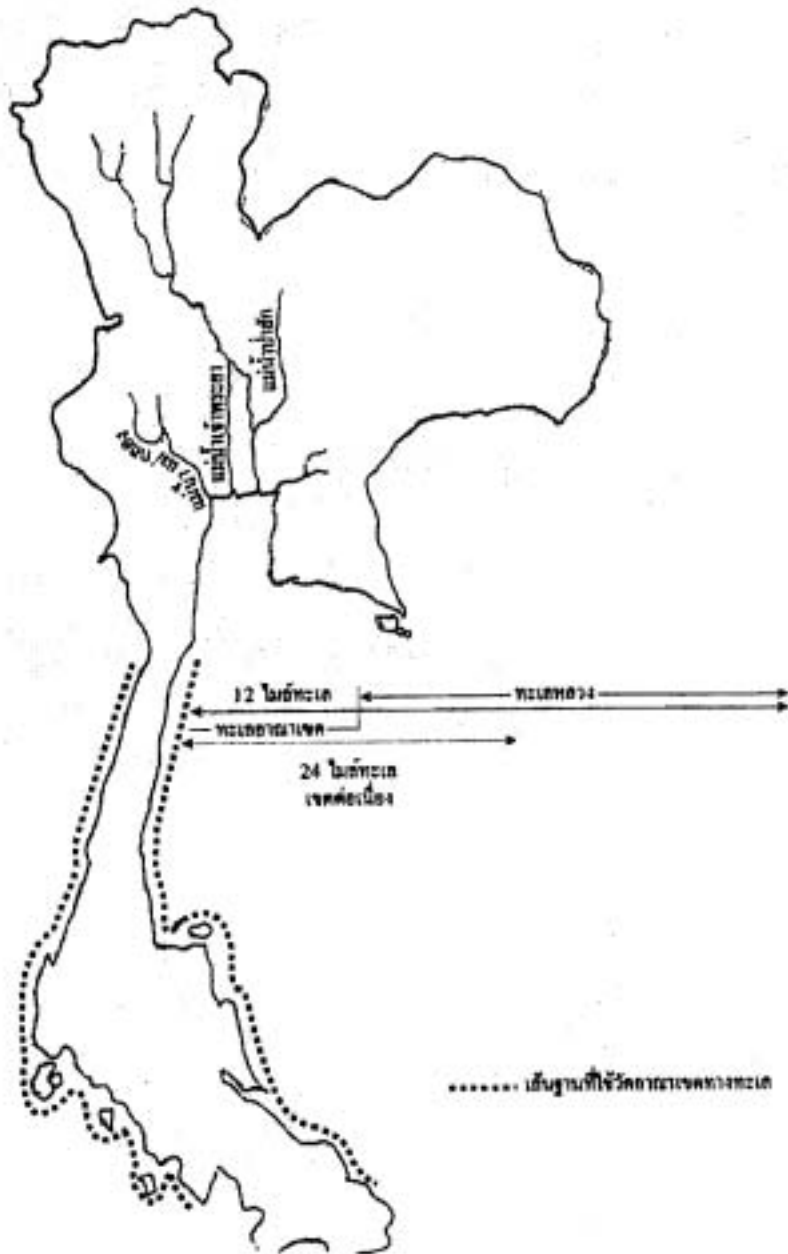
2) ตาม UNCLOS Article 2 กำหนดว่า อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งมีขอบเขตเหนือดินแดนที่เป็นพื้นดิน น่านน้ำภายใน และทะเลที่มีอาณาเขตติดต่อกับชายฝั่งออกไปในทะเลนั้น รวมทั้งอากาศเหนือพื้นดิน พื้นน้ำ และทะเลอาณาเขตนั้น รวมทั้งพื้นดินใต้พื้นน้ำ พื้นทะเลด้วย ในเรื่องเดียวกันนี้บทบัญญัติใน CICA Article 1, 2 ก็กำหนดไว้เช่นเดียวกันว่า รัฐทุกรัฐมีอำนาจอธิปไตยโดยสมบูรณ์เหนืออากาศบนอาณาเขตของตนซึ่งรวมทั้งพื้นดินและทะเลในอาณาเขตที่ติดต่อกับพื้นดินนั้น

เพราะฉะนั้น พื้นที่ที่อยู่ในอำนาจอธิปไตยของรัฐรัฐหนึ่งจึงประกอบด้วย

- ก) พื้นดิน และอากาศเหนือพื้นดิน
- ข) พื้นทะเล และอากาศเหนือพื้นทะเลนั้นที่อยู่ภายในทะเลอาณาเขต
- ค) พื้นดินใต้พื้นน้ำ และพื้นทะเล

3) อาณาเขตทางทะเลและอากาศเฉพาะที่อยู่ในอำนาจอธิปไตยของรัฐรัฐหนึ่ง นอกเหนือจากพื้นดิน พื้นน้ำ คือ

3.1) น่านน้ำภายใน (Internal Water) คือ น่านน้ำที่อยู่ภายในเส้นฐาน (คือด้านที่เข้าหาแผ่นดิน) (Article 8 of UNCLOS) เช่น สมมติว่า แนวน้ำลดในท้องที่ใดท้องที่หนึ่ง เมื่อลดลงไปแล้วจะกัดเข้าไปในทะเล 50 เมตร ตรงจุดสิ้นสุด 50 เมตรนี้คือจุดที่เป็นเส้นฐานและจากจุดนี้เข้าหาฝั่งจะถือเป็นน่านน้ำภายใน ขณะเดียวกันจะใช้เป็นจุดสำหรับเริ่มต้นวัดอาณาเขตทางทะเลอื่น ๆ ออกไปในทะเลด้วยด้วย (ดูภาพประกอบ) น่านน้ำภายในนี้รวมทั้งแม่น้ำ อ่าว ทะเลสาบ ด้วย



ส่วนอากาศเหนืออาณาบริเวณส่วนนี้ขึ้นไปก็ถือว่าเป็นอาณาเขตของประเทศนั้นๆ ด้วย นอกจากนี้ยังรวมทั้งพื้นดินใต้พื้นน้ำด้วย

3.2) ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) พื้นน้ำส่วนนี้สามารถกำหนดได้โดยการตั้งต้นวัดจากเส้นฐานออกไปในทะเลมีระยะทาง 12 ไมล์ทะเล (Article 3 of UNCLOS) สำหรับประเทศไทยได้ประกาศกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตของเราไว้เท่ากับ 12 ไมล์ทะเล ตั้งแต่วันที่ 6 ตุลาคม 2509 ดังนั้น อำนาจอธิปไตยของไทยจึงแผ่ออกไปในทะเลจนถึงสุดความกว้าง 12 ไมล์ทะเลนี้ด้วย และนอกจากนี้ อากาศเหนือพื้นทะเลเท่ากับความกว้าง 12 ไมล์ทะเลนี้ และได้นำลงไปจนถึงพื้นดินและใต้ดินของพื้นดินใต้ทะเลในส่วนนี้ก็อยู่ในอำนาจอธิปไตยของไทยด้วยเช่นกัน

3.3) เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone) เช่นเดียวกันกับการวัดระยะของทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่องนี้ก็เริ่มวัดจากเส้นฐานเช่นเดียวกันออกมา 24 ไมล์ทะเลจากเส้นฐาน ดังนั้นจึงต้องเข้าใจว่าในความเป็นจริงนั้น เขตต่อเนื่องกับทะเลอาณาเขตจะมีส่วนของทะเลที่ซ้อนทับกันอยู่ 12 ไมล์ทะเล โดยประเทศไทยได้ประกาศเขตต่อเนื่องไว้ 24 ไมล์ทะเล เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2538

เขตต่อเนื่องนี้ ในทางกฎหมายระหว่างประเทศไม่ถือว่าเป็นพื้นที่ที่อยู่ในอำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเจ้าของพื้นที่ หากแต่ที่มีการกำหนดไว้ก็เพื่อให้รัฐชายฝั่งสามารถดำเนินการป้องกันและลงโทษการกระทำบางอย่างที่อาจเป็นความผิดตามกฎหมายศุลกากร การเข้าเมือง การเงินการคลัง หรือการสาธารณสุข ที่ได้กระทำลงในดินแดนหรือในทะเลอาณาเขตของรัฐ

เรือหรืออากาศยานของต่างชาติมีเสรีภาพในการเดินเรือผ่านและบินผ่าน การที่รัฐชายฝั่งใช้มาตรการต่างๆ เกี่ยวกับการป้องกันปราบปรามการกระทำผิดตามกฎหมายต่าง ๆ ข้างต้น จะต้องไม่เป็นการทำให้การใช้สิทธิเสรีภาพในการเดินเรือ หรือบินผ่านต้องถูกกระทบกระเทือน กล่าวคือเกิดความขรุขระ หรือไม่สะดวก

3.4) ทะเลหลวงหรือน่านน้ำสากล (High Sea) พื้นทะเลที่อยู่เลยจากระยะ 12 ไมล์ทะเลออกมาหรือเลยจากระยะของส่วนที่เป็นทะเลอาณาเขตออกมานั้นไม่ตกอยู่ในอำนาจอธิปไตยของรัฐใด ดังนั้นจึงถูกจัดว่าเป็นน่านน้ำสากล ที่ถือว่าเรือหรืออากาศยานของทุกประเทศย่อมมีสิทธิที่จะเดินเรือหรือบินผ่านไปมาได้โดยไม่มีรัฐใด ๆ อาจสามารถหวงกันขัดขวาง

4) การผ่านโดยสุจริต(Innocence Passage) ที่อธิบายมาดังกล่าวข้างต้นนั้นเป็นเรื่องของการกำหนด จัดแบ่งพื้นที่ในทะเลออกเป็นเขตต่าง ๆ เพื่อให้รู้ว่าอำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งนั้นทอดยาวไกลออกมาเพียงใด แต่ในเรื่องการผ่านโดยสุจริตนี้เป็นหลักการที่กำหนดไว้ใน UNCLOS เพื่อให้เป็นที่เข้าใจกันว่าเรือแต่ละลำไม่ว่าจะเป็นของชาติใดย่อมมีสิทธิที่จะเดินเรือผ่านเข้าออกเมืองท่าของรัฐอื่นได้โดยสุจริต หรือสามารถจะเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งหนึ่งได้โดยสุจริตโดยไม่เข้าไปในเมืองท่าของรัฐนั้น

การผ่านโดยสุจริตนี้กฎหมายให้สิทธิเฉพาะแก่เรือเท่านั้น ดังนั้นหากเป็นอากาศยานต้องการบินผ่านไปเหนือทะเลอาณาเขตของรัฐอื่นก็ต้องเป็นไปตามบทบัญญัติของ CICA ซึ่งใน Article 5, 6, 7 กำหนดไว้ว่า

(1) ถ้าเป็นการบริการเดินอากาศระหว่างประเทศไม่มีตารางการบิน (Nonscheduled Flight) อากาศยานของรัฐอื่นย่อมมีสิทธิบินผ่านไปเหนือทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งโดยไม่แวะลง

(2) ถ้าเป็นการบริการเดินอากาศระหว่างประเทศแบบมีตารางบิน (Scheduled Air Services) อากาศยานของรัฐอื่นก็ต้องได้รับอนุญาตจากรัฐชายฝั่งก่อนจึงจะบินผ่านทะเลอาณาเขตได้

ลักษณะของการผ่านโดยสุจริตนั้นแบ่งอธิบายได้ดังนี้

(1) การผ่าน หมายถึงการเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง เพื่อผ่านทะเลอาณาเขตนั้นโดยไม่เข้าไปในน่านน้ำภายในของรัฐชายฝั่งนั้น หรือ

(2) เดินเรือเข้าไปในหรือออกจากรน่านน้ำภายในของรัฐชายฝั่งหรือเพื่อจอดแวะ ณ ที่ทอดจอดเรือนอกชายฝั่ง

(3) ทั้งนี้การผ่านเช่นนี้ต้องเป็นไปโดยต่อเนื่อง และไม่ชักช้า คือเป็นการเดินเรือตามปกติวิสัย การที่กฎหมายยอมให้เรือต่างชาติผ่านทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งได้นั้นก็โดยเห็นว่าเรือนั้นจะต้องไม่เป็นภัยคุกคามต่อสวัสดิภาพ ความมั่นคง และความสงบเรียบร้อยของรัฐชายฝั่ง เช่น การซ้อมรบ การโฆษณาชวนเชื่อ การก่อกบฏ การสำรวจ วิจัยโดยไม่ได้รับอนุญาต เป็นต้น

(4) อย่างไรก็ตาม มิได้หมายความว่าเมื่อใช้สิทธิผ่านโดยสุจริตแล้ว เรือต่างชาติจะทำอะไรก็ได้ทุกอย่าง ดังได้กล่าวแล้วข้างต้น เรือต่างชาติยังคงถูกจำกัดโดยกฎหมาย



ของรัฐชายฝั่งในส่วนที่เกี่ยวกับการผ่านโดยสุจริตนี้ ได้แก่ กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยในการเดินเรือ การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมทั้งการลด ควบคุมมลพิษ

5) การจดทะเบียนและการได้สัญชาติของเรือและอากาศยาน ตาม UNCLOS Article 91 และ CICA Article 17 ต่างก็ได้กำหนดหลักการเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือและอากาศยาน และการได้สัญชาติของเรือและอากาศยานตามรัฐที่จดทะเบียน และเมื่อจดทะเบียนแล้ว เรือหรืออากาศยานนั้นก็จะมีสิทธิที่จะชักธงหรือติดเครื่องหมายธงของรัฐนั้น ทั้งนี้การจดทะเบียนสามารถจดได้เพียงครั้งเดียวในรัฐหนึ่งรัฐใดเท่านั้น ผลของการที่เรือหรืออากาศยานได้สัญชาติของประเทศที่จดทะเบียนไว้ ที่ชัดเจนที่สุดก็คือ ทำให้เจ้าของเรือและอากาศยานสำนันั้นจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับที่ออกใช้โดยประเทศนั้นด้วย ไม่ว่าจะเป็นเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยของตัวเรือหรืออากาศยาน มาตรฐานความรู้ความสามารถของบุคลากรที่ประจำทำการในเรือหรืออากาศยาน ทั้งนี้ โดยไม่จำกัดว่าในขณะนั้น ๆ เรือหรืออากาศยานจะเดินทางอยู่ ณ ที่ใด แต่อย่างไรก็ตาม ในขณะที่เรือหรืออากาศยานเดินทางเข้าไปอยู่ในอาณาเขตของประเทศอื่นที่ไม่ใช่สัญชาติของเรือหรืออากาศยานสำนันั้น เรือหรืออากาศยานสำนันั้นก็จะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับของประเทศนั้น ๆ ด้วย

เมื่อเรือหรืออากาศยานสำนัใดมีสัญชาติของประเทศใด ประเทศนั้น ๆ ก็มีอำนาจหน้าที่ในอันที่จะต้องควบคุม ดูแลให้เรือหรืออากาศยานนั้นมีสภาพ คุณสมบัติ ตลอดจนความสามารถในการเดินทะเลหรือเดินอากาศ สอดคล้องกับมาตรฐานสากลที่กำหนดโดยกฎหมายระหว่างประเทศซึ่งประเทศต่าง ๆ รับเอาไปบัญญัติไว้ในกฎหมายภายในของตน ซึ่งอาจได้แก่ มาตรฐานการตรวจเรือ หรืออากาศยาน อุปกรณ์ที่ติดตั้งบนเรือหรืออากาศยาน รวมทั้งอุปกรณ์ช่วยในการเดินเรือหรืออากาศยาน มาตรฐานคุณสมบัติ ความสามารถของบุคลากรประจำเรือหรืออากาศยานที่ต้องใ้ถูกต้องครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ก็เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือหรืออากาศยานสำนันั้น ๆ

การที่ประเทศใดปล่อยปละ ละเลยให้เรือหรืออากาศยาน อุปกรณ์ช่วยในการเดินเรือหรืออากาศยาน หรือบุคลากรประจำเรือหรืออากาศยานไม่มีคุณภาพตามมาตรฐาน ไม่ปลอดภัยตามที่กำหนดในกฎ ข้อบังคับ และหากไปก่อความเสียหายขึ้นประเทศนั้นอาจต้องมีความรับผิดชอบในระดับระหว่างประเทศต่อประเทศที่ได้รับความเสียหาย

อนึ่ง สำหรับรถยนต์นั้น ไม่มีกฎหมายระหว่างประเทศกำหนดสถานการณืได้ สัญชาติเช่นที่กำหนดให้แก่เรือและอากาศยาน แต่กฎหมายภายในประเทศของประเทศต่าง ๆ จะบังคับเพียงให้ต้องมีการจดทะเบียนรถยนต์ แต่เมื่อจดทะเบียนแล้ว กฎหมายไม่ได้กำหนดว่ารถยนต์คันนั้น ๆ ได้สัญชาติของประเทศที่จดทะเบียน

ในส่วนของเงื่อนไข ข้อบังคับต่าง ๆ ว่าด้วยการที่บุคคลใดจะจดทะเบียนเรือหรืออากาศยานนั้น กฎหมายระหว่างประเทศทั้งสองฉบับนี้ได้ปล่อยให้ไปตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่จะกำหนดเงื่อนไข คุณสมบัติต่าง ๆ เอง โดยขึ้นอยู่กับแนวนโยบายของรัฐนั้น ๆ เช่น หากประเทศนั้น ๆ ต้องการรายได้จากการจดทะเบียนเรือ ก็อาจกำหนดเงื่อนไขการจดทะเบียน คุณสมบัติของผู้จะจดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือให้ง่ายและสะดวกต่อการที่จะนำเรือหรืออากาศยานมาขอจดทะเบียน หรือมีการกำหนดมาตรการจูงใจเพื่อดึงดูดเจ้าของเรือมาจดทะเบียนในประเทศของตน ซึ่งการมีนโยบายเช่นนี้ ก็มักจะส่งผลถึงการเข้มงวดกวดขัน การกำกับดูแลเรือที่ได้มาจดทะเบียนถือสัญชาติของประเทศนั้นด้วย ซึ่งประเทศที่มีนโยบายลักษณะนี้ก็มักจะมีปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานการกำกับดูแล ควบคุมมาตรฐานของเรือและบุคลากรประจำเรือที่ถือสัญชาติประเทศนั้นตามไปด้วย ซึ่งผลที่สุดก็จะเป็นประโยชน์แก่เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเพราะมาตรฐานที่ต่ำย่อมหมายถึงต้นทุนในการดูแลรักษาเรือนั้นย่อมลดน้อยลงตามไปด้วย

อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่ว่ามานี้จะเป็นปัญหาโดยเฉพาะกับเรือเท่านั้น อากาศยานไม่ปรากฏว่ามีปัญหาของการพยายามแสวงหาการจดทะเบียนในประเทศที่เอื้อต่อการลดต้นทุนเช่นที่เกิดกับเรือ

6) การคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลและอากาศตามที่กำหนดไว้ใน UNCLOS และ CICA

6.1) มลภาวะจากการขนส่งทางทะเลเกิดจาก

(1) เรือ (Pollution from ships) เช่น ตัวเรือรั่ว ซ้ำรูดเป็นเหตุให้น้ำมันรั่วไหล

(2) การทิ้งของเสียลงทะเล(Dumping) เช่น การบรรทุกสารเคมีเหลือใช้หรือสารกัมมันตภาพรังสีเหลือใช้ใส่เรือนำไปทิ้งในทะเลหลวง

(3) อากาศเสียจากเรือ(Pollution through the atmosphere) เช่น ไอเสียจากการทำงานของเครื่องยนต์เรือ ซึ่งโดยทั่วไปเรือมักใช้น้ำมัน เช่น น้ำมันเตา

6.2) มลภาวะจากการขนส่งทางอากาศเกิดจาก

(1) เสียง(Aircraft noise) จากเครื่องยนต์ของอากาศยาน

(2) ไอเสีย(Aircraft engine emissions) เป็นไอเสียที่ปล่อยออกมาจาก  
การทำงานของเครื่องยนต์

สำหรับมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางบกโดยเฉพาะทางรถยนต์นั้น ก็เช่นกัน  
เกิดจากเสียงของเครื่องยนต์ ไอเสียของเครื่องยนต์ และมลภาวะที่เกิดจากสินค้าหรือ  
สิ่งของที่ขนส่ง

\*\*\*\*\*