

## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

#### หนังสือ

- กวีรัตน์ ธนุเทพ. กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2529.
- คันถ์ชิต อนิทธชาติ. กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2521.
- จตุพร วงศ์ทองสวรรค์. กฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2521.
- เจสส์บ, พิลลิป ซี. กฎหมายระหว่างประเทศปัจจุบัน. แปลโดย สมศักดิ์ ชูโต และคนอื่นๆ. กรุงเทพมหานคร : องค์การค้าของคุรุสภา, 2516.
- นิพนธ์ จิตะสมบัติ. ช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ. เอกสาร  
โรเนียว. คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์.
- ภาสกร ชูณหอุไร. กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2519.
- มัลลิกา พินิจจันทร์. "กฎหมายทะเล." ใน เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายระหว่างประเทศ, หน้า 275-388. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพมหานคร : ฝ่ายการพิมพ์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2528.

สุข เปรุนาวิน. กฎหมายระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร :  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2513.

อุกฤษ มงคลนาวิน. คำบรรยายกฎหมายระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร :  
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์.

#### บทความ

ณรงค์ นาคธน. "ปัญหาช่องแคบกับกฎหมายทะเล." นาวิกศาสตร์ 71 (พฤษภาคม  
2531) : 40-47.

ถาวร พงษ์พิพัฒน์. "การสำรวจช่องมะละกาของญี่ปุ่น." นาวิกศาสตร์ 63 (มีนาคม  
2523) : 3-34.

ธเนศ กองประเสริฐ. "ปัญหาช่องมะละกา." วารสารสังคมศาสตร์ 11 (มกราคม  
2517) : 10-38.

วินิจ ศรีพจนารถ. "มหาสมุทรแห่งอนาคต." นาวิกศาสตร์ 63 (มีนาคม 2523)  
: 1-23.

ศูนย์ข้อมูลและข่าวสาร การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย. "นโยบายพึ่งตนเองด้าน  
พลังงานของไทยและมาเลเซีย." ข่าวสารธุรกิจปิโตรเลียม 2 (ตุลาคม  
2530) : 72.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. "การค้าต่างประเทศ." สมุดสถิติรายปี ประเทศไทย 2530  
ห้างหุ้นส่วนจำกัด เทคนิค 19 กรุงเทพ.

ภาษาต่างประเทศหนังสือ

Akehurst, Michael. A Modern Introduction to International Law.  
4th ed. London: George Allen and Unwin (Publishers)  
LTD 1982.

Brittin, Burdick. International Law for Seagoing Officers.  
Marylad : Naval Institute Press, 1981.

Bruel, Erik. International Straits. Volume 1 : The General  
Position of International Straits. Copenhagen and  
London, 1947.

Chitasombat, N.. Regional Cooperation in Ocean Managment.  
Singapore: Institute of Southeast Asian Studies,  
1985.

Colombos, C.John. The International Law Of The Sea. 4th ed.  
London : Longmans, 1961.

Jaafar, Abu Bakar. The Changing Legal Status Of The Malacca  
And Singapore Straits. Hawaii : Law Of The Sea  
Institute/EAPI-EWC/Richardson School Of Law, 1984.

Janis, Mark W.. Sea Power and the Law of the Sea.  
Lexington, Massachusettes, Toronto : D.C. Healt and  
Company, 1976.

- Lauterpacht, Hersch. International Law. 4 Vols. Cambridge : Cambridge University Press, 1977.
- Leifer, Michael. Malacca, Singapore, And Idonesia. 2nd of International Straits Of The World Series. Alphen aan den Rijn, The Natherlands : Sijthoff and Noordhoff, 1978.
- McDougal, Myres S. and Burke, William T.. The Public Order Of The Oceans. New Havan And London : Yale University Press, 1962.
- M'Gonigle, R. Michael and Zacher, Mark w.. Pollution, Politics, and International Law : Tankers at Sea. Berkely, Los Angles: University of Califonia Press, 1979.
- O'Connell, D.P.. The International Law of the Sea. 2Vols. Oxford : Clarendon Press, 1984.
- Oppenheim, L.. International Law A Treatise. Volume 1 : Peace. London: Longmans, 1970.
- Rousseau, Charles. Droit International Public. Sixieme Edition. Palis: Dalloz, 1972.

Starke, J.G.. An Introduction to International Law. 8th. ed.  
London : Butterworths and Co. (Publishers) LTD.,  
1977.

Swarztrauber, Sayre A.. The Three-Mile Limit of Teritorial  
Seas. Maryland : Naval Institute Press, 1972.

บทความ

Alexander, Lewis M.. "Uncertainties in the Aftermath of  
UNCLOS III : The case for Navigational  
Freedoms". Ocean Development and International Law 18  
(Number 3 1987) : 333-342.

\_\_\_\_\_. "Exceptions to the Transit Passage Regime: Straits  
with Routes of "Similar Convenience." Ocean Development  
and International Law 18 (Number 4 1987):479-491.

Allison, Anthony P.. "The Soviet Union and UNCLOS III :  
Pragmatism and Policy Evolution." Ocean Development  
and International Law 16 (Number 2 1986) : 109-137.

Anderson, Thomas D.. "Geographic Limitations in the  
Movement of Deep-Draft Tankers between the Indian  
and Pacific Oceans." Ocean Development and  
International Law 10 (Number 1-2 1981) : 113-129.

- Anand, R.P.. "Maritime Practice In South-East Asian Until 1600 A.D. And The Modern Law Of The Sea." International and Comparative Law Quarterly 30 (April 1981) : 440-454.
- Boyle, Alan E.. "Marine Pollution Under The Law Of The Sea Convention." American Journal of International Law 79 (April 1985) : 347-372.
- Butler, W.E.. "Innocent Passage And The 1982 Convention : The Influence Of Soviet Law And Policy." American Journal of International Law 81 (April 1987) : 331-347.
- Dean, Arthur H.. "Freedom Of The Seas." Foreign Affairs 37 (October 1958) : 83-94.
- \_\_\_\_\_. "The Geneva Conference On The Law Of The Sea : What Was Accomplished." American Journal of International Law 52 (October 1958) : 607-628.
- Gold, Edgar. "Vessel Traffic Regulation : The Interface of Maritime Safty and Operational Freedom." Journal of Maritime Law and Commerce 14 (January 1983) : 1-21.

- Grandison, W. George and Meyer, Virginia J.. "International Straits, Global Communications, And The Evolving Law Of The Sea." Vanderbilt Journal Of Transnational Law 8 (Spring 1975) : 393-449.
- Grunavalt, Richard J.. "United States Policy on International Straits." Ocean Development and International Law 18 (Number 4 1987) : 445-458.
- Hailbronner, Kay. "Freedom Of the Air And The Convention On The Law Of The Sea." American Journal of International Law 77 (July 1983) : 490-520.
- Harlow, Bruce A.. "UNCLOS III and Conflict Management in Straits." Ocean Development and International Law 15 (Number 2 1984) : 197-208.
- Koh, Tommy T.B.. "The Origins Of The 1982 Convention On The Law Of The Sea" Malaya Law Review 29 (July 1987) : 1-17.
- \_\_\_\_\_. " The Territorial Sea, Contiguous Zone, Straits And Archipelagoes Under The 1982 Convention On The Law Of The Sea." Malaya Law Review 29 (December 1987) : 163-199.

Kuribayashi, Tadao. "The New Ocean Regime and Japan." Ocean Development and International Law 11 (Number 1/2 1980) : 95-124.

Larson, David L.. "Innocent, Transit, and Archipelagic Sea Lanes Passage" Ocean Development and International Law 18 (Number 4 1987) : 411-444.

\_\_\_\_\_. "When Will the UN Convention on the Law of the Sea Come Into Effect?" Ocean Development and International Law 20 (Number 2 1989) : 175-202.

\_\_\_\_\_. "The Regan Rejection of the U.N. Convention." Ocean Development and International Law 14 (Number 4 1985) : 337-361.

\_\_\_\_\_. "Naval Weaponry and the Law of the Sea." Ocean Development and International Law 18 (Number 2 1987) : 142-147.

Lee, Luke T.. "The Law Of The Sea Convention And Third States." American Journal of International Law 77 (July 1983) :

Logaraj, Nadaison. "Navigational Safety, Oil Pollution And Passage In The Straits Of Malacca." Malaya Law Review 20 (December 1978) : 287-307.



- Maduro, Morris F.. Passage Through International Straits :  
The Prospects Emerging From The Thired United  
Nations Conference On The Law Of The Sea." Journal  
of Maritime Law and Commerce 12 (October 1980) :  
65-95.
- Mahmoudi, Said. "Customary International Law and Transit  
Passage." Ocean Development and International Law 20  
(Number 2 1989) : 157-174.
- Mangone, Gerard J.. "Straits used For International Navigation."  
Ocean Development and International law 18 (Number 4  
1987) : 391-409.
- Mesznik, Roger. "Transit Fees for Ocean Straits and Their  
Impact on Global Economic Welfare." Ocean  
Development and International Law 8 (Number 4 1980)  
: 337-354.
- Moore, John Norton. "The Regime Of Straits And The Third  
United Nations Conference On The Law Of TheSea."  
American Journal of International Law 74  
(January 1980) : 77-121.
- Osgood, Robert E.. "U.S. Security Interests In Ocean Law." In  
New Era Of Ocean Politics, Edited by Ann L. Hollick  
and Robert E. Osgood. Baltimore and London : The  
John Hopkins Univeresity Press, 1974.

Reisman, W. Michael. "The Regime Of Straits And National Security : An Appraisal Of International Lawmaking." American Journal Of International Law 74 (January 1980) : 48-75.

Selak, Charles B.. "A Consideration Of The Legal Status Of The Gulf Of Aqaba." American Journal of International Law 52 (October 1985) : 660-698.

Slot, P.J.. "The International Legal Regime for Navigation." Ocean Development and International Law 15 (Number 1 1985) : 89-98.

Shyam, Manjula R.. "The U.N. Convention on the Law of the Sea and Military Interests in the Indian Ocean." Ocean Development and International Law 15 (Number 2 1985) : 147-170.

Stevenson, John R. and Oxman, Bernard H.. "The Preparations For The Law Of The Sea Conference." American Journal of International Law 68 (January 1974) : 1-29.

Soon Choo Hock. "Pollution Control In Singapore." Malaya Law Review 24 (December 1982) : 224-227.

Treves, Tullio. "The U.N. Convention On The Law Of The Sea As A Non-Universally Accepted Instrument : Notes On The Convention And Customary Law." In The 1982 Convention On the Law of the Sea, pp. 685-690. Edited by Albert W. Koers and Bernard H. Oxman. Hawii : Law of the Sea Institute, 1984.

Valencia, Mark J. and Marsh, James Barney. "Access to Straits and Sealanes in Southeast Asian Seas : Legal, Economic, and Strategic Considerations." Journal of Maritime Law and Commerce 16 (October 1985) : 513-551.

Valencia, Mark J.. "Law of the Sea in Transition : Navigational Nightmare for the Maritime Powers?" Journal of Maritime Law and Commerce 18 (October 1987) : 541-554.

#### วิทยานิพนธ์

Banna Vaungvivat. "Current State Practice On Transit Passage Of Foreing Vessels Through Straits." Master's thesis, School of Law, University of Washington, 1988.



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ก

อนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง คศ. 1958

ภาค 1

ทะเลอาณาเขต

ตอนที่ 1 บททั่วไป

ข้อ 1

1. อาณาจอธิปไตยของรัฐ ขยายต่อออกไปจากอาณาเขตพื้นดินและน่านน้ำภายในของรัฐ จนถึงแนวทะเลประชิดชายฝั่งของตนซึ่งเรียกว่าทะเลอาณาเขต
2. อาณาจอธิปไตยนี้ ให้นำมาใช้ภายในบังคับแห่งบทบัญญัติของข้อเหล่านี้ และหลักเกณฑ์อื่นๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ

ข้อ 2

อาณาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งขยายไปถึงห้วงอากาศเหนือทะเลอาณาเขตตลอดจนพื้นดินท้องทะเล และดินใต้มหาสมุทรของทะเลอาณาเขต

ตอนที่ 2 ขอบเขตของทะเลอาณาเขต

ข้อ 3

เว้นแต่ในกรณีที่ได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในข้อเหล่านี้ เส้นฐานตามปกติสำหรับวัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ได้แก่แนวน้ำลดตลอดฝั่งทะเลตามที่ได้หมายไว้ในแผนที่ ซึ่งใช้มาตราส่วนขนาดใหญ่ที่รัฐชายฝั่งยอมรับนับถือเป็นทางการ

ข้อ 4

1. ในท้องถิ่นที่แนวฝั่งทะเลเว้าแหว่งและตัดลึกเข้ามา หรือถ้าเกาะเป็นแนวตามฝั่งทะเลในบริเวณใกล้เคียงติดต่อกัน วิธีการลากเส้นฐานตรงเชื่อมจุดที่เหมาะสม อาจนำมาใช้ในการลากเส้นฐานสำหรับวัดความกว้างของทะเลอาณาเขตก็ได้

2. การลากเส้นฐานเช่นว่านั้น จะต้องไม่หักเหไปจากแนวฝั่งทะเลโดยทั่วไปจนเกินสมควร และบริเวณทะเลซึ่งอยู่ภายใต้เส้นต้องมีความสัมพันธ์กับผืนแผ่นดินอย่างใกล้ชิด เพียงพอที่จะให้อยู่ภายในระบบน่านน้ำภายในได้

3. เส้นฐานจะต้องไม่ลากไปยัง และมาจากพื้นที่ที่อยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำลด เว้นแต่จะได้สร้างประการคาร หรือสิ่งก่อสร้างที่คล้ายคลึงกัน ซึ่งอยู่เหนือระดับน้ำทะเลอย่างถาวรไว้บนที่นั้น

4. ในกรณีที่ใช้วิธีลากเส้นฐานตรงตามบทแห่งวรรค 1 ได้ การกำหนดเส้นฐานในแต่ละกรณี อาจกระทำโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ที่เป็นลักษณะพิเศษเฉพาะสำหรับภูมิภาคที่เกี่ยวข้อง ซึ่งความเป็นจริงและความสำคัญของผลประโยชน์นั้น มีหลักฐานเห็นได้ชัดแจ้งจากการปฏิบัติที่มีมาเป็นเวลานาน

5. ระบบเส้นฐานตรงนั้น รัฐมิอาจนำมาใช้ในทำนองที่จะปิดกั้นทะเลอาณาเขตของอีกรัฐหนึ่งจากทะเลหลวงได้

6. รัฐชายฝั่งต้องแสดงเส้นฐานตรงไว้ให้ชัดแจ้งบนแผนที่ และจะต้องโฆษณาให้ทราบตามสมควร

#### ข้อ 5

1. น่านน้ำทางด้านแผ่นดินของเส้นฐานแห่งทะเลอาณาเขต ประกอบเป็นส่วนหนึ่งของน่านน้ำภายในของรัฐ

2. ในกรณีที่การกำหนดเส้นฐานตรงตามข้อ 4 มีผลเป็นการรวมบริเวณซึ่งเดิมเคยถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของทะเลอาณาเขต หรือของทะเลหลวง เข้าไว้เป็นน่านน้ำภายใน สิทธิในการผ่านโดยสุจริตตั้งที่บัญญัติไว้ในข้อ 14 ถึงข้อ 23 จะคงมีอยู่ในน่านน้ำเหล่านั้น

#### ข้อ 6

ขอบเขตด้านนอกของทะเลอาณาเขตได้แก่ เส้นซึ่งทุกๆ จุดมีระยะห่างจากจุดที่ใกล้ที่สุดของเส้นฐานเป็นระยะเท่ากับควมกว้างของทะเลอาณาเขต

## ข้อ 7

1. ข้อนี้กล่าวถึง เฉพาะอ่าวซึ่งมีฝั่งทะเลเป็นของรั้วรัฐเดียว
2. เพื่อความมุ่งประสงค์ของข้อเหล่านี้ อ่าวคือส่วนเว้าที่เห็นได้ชัดซึ่งส่วนที่เว้าเข้ามาได้สัดส่วนกับความกว้างของปากอ่าว จนทำให้มีน่านน้ำที่ล้อมรอบด้วยแผ่นดิน และมีได้ประกอบเป็นแต่เพียงความโค้งของฝั่งทะเล อย่างไรก็ตามก็ดี มิให้ถือส่วนเว้าเป็นอ่าว เว้นแต่พื้นที่ของส่วนเว้านั้นจะกว้างเท่ากับ หรือกว้างกว่าพื้นที่ครึ่งวงกลม ซึ่งมีเส้นผ่าศูนย์กลางเป็นเส้นที่ลากพาดปากทางเข้าของส่วนเว้านั้น
3. เพื่อความมุ่งประสงค์ในการวัดพื้นที่ของส่วนเว้า ได้แก่พื้นที่ซึ่งอยู่ระหว่างแนวน้ำลดรอบฝั่งของส่วนเว้า และเส้นซึ่งเชื่อมแนวน้ำลดของจุดทางเข้าตามธรรมชาติของส่วนเว้านั้น ในกรณีที่ส่วนเว้ามีปากทางเข้ามากกว่าหนึ่งแห่งเนื่องจากมีเกาะอยู่ ให้ลากรูปครึ่งวงกลมบนเส้นซึ่งยาวเท่ากับผลรวมของความยาวของเส้นที่ลากพาดปากทางเข้าต่างๆ นั้น เกาะภายในส่วนเว้าให้ถือรวมเสมือนเป็นส่วนหนึ่งของพื้นน้ำของส่วนเว้า
4. ถ้าระยะห่างระหว่างแนวน้ำลดของจุดทางเข้าตามธรรมชาติของอ่าวไม่เกินยี่สิบสี่ไมล์ อาจลากเส้นปิดระหว่างแนวน้ำลดทั้งสองนี้ได้ และน่านน้ำที่ถูกปิดกันอยู่ภายในเส้นนี้ให้ถือว่าเป็นน่านน้ำภายใน
5. ในกรณีที่ระยะห่างระหว่างแนวน้ำลดของจุดทางเข้าตามธรรมชาติของอ่าวเกินกว่ายี่สิบสี่ไมล์ ให้ลากเส้นฐานตรงยาวยี่สิบสี่ไมล์ภายในอ่าว ในทำนองที่จะปิดกั้นพื้นที่น้ำอย่างมากที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ด้วยเส้นที่มีความยาวเช่นนั้น
6. บทข้างต้นจะไม่ใช้บังคับแก่อ่าวที่เรียกว่าอ่าว "ประวัติศาสตร์" หรือในกรณีใด ที่ใช้ระบบเส้นฐานตรงดังที่ได้บัญญัติไว้ในข้อ 4 ได้

## ข้อ 8

เพื่อความมุ่งประสงค์ในการกำหนดเขตทะเลอาณาเขต สิ่งก่อสร้างถาวรตอนนอกสุดของท่าเรือซึ่งเป็นส่วนอันแยกออกมิได้ของระบบท่าเรือ จะถือว่าเป็นส่วนของฝั่งทะเล

## ข้อ 9

ที่ทอดซึ่งตามปกติใช้สำหรับการขนสินค้าลงเรือ การขนสินค้าขึ้นจากเรือ และการทอดสมอของเรือ และซึ่งถ้าไม่เช่นนั้นแล้ว ย่อมตั้งอยู่ภายนอกขอบเขตด้านนอกของทะเลอาณาเขตทั้งหมด หรือเพียงบางส่วน ให้รวมอยู่ในทะเลอาณาเขต รัฐชายฝั่งต้องกำหนด ที่ทอดเช่นนั้นไว้ให้ชัดเจน และแสดงไว้บนแผนที่พร้อมด้วยเขตที่ทอดนั้น และจะต้องโฆษณาให้ทราบตามสมควร

## ข้อ 10

1. เกาะ ได้แก่ พื้นที่ดินที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ ล้อมรอบด้วยน้ำ และอยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำขึ้น
2. การวัดทะเลอาณาเขตของเกาะ ให้เป็นไปตามบทแห่งข้อเหล่านี้

## ข้อ 11

1. พื้นที่ที่อยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำลด ได้แก่ พื้นที่ดินที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ ซึ่งล้อมรอบด้วยน้ำ และอยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำลด แต่จมอยู่ใต้ระดับน้ำขณะน้ำขึ้น ในกรณีที่พื้นที่ที่อยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำลดทั้งหมด หรือเพียงบางส่วนตั้งอยู่ในระยะห่างจากผืนแผ่นดิน หรือเกาะไม่เกินความกว้างของทะเลอาณาเขต แนวน้ำลดของพื้นที่เช่นนั้นอาจใช้เป็นเส้นฐานสำหรับวัดความกว้างของทะเลอาณาเขตก็ได้
2. ในกรณีที่พื้นที่ที่อยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำลดทั้งหมด ตั้งอยู่ในระยะห่างจากผืนแผ่นดินหรือเกาะเกินกว่าความกว้างของทะเลอาณาเขต พื้นที่นั้นย่อมไม่มีทะเลอาณาเขตของตนเอง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## ข้อ 12

1. ในกรณีที่ฝั่งทะเลของทั้งสองรัฐอยู่ตรงข้ามหรือปะชิดกัน ถ้าไม่มีความตกลงระหว่างกันเป็นอย่างอื่น รัฐใดรัฐหนึ่งของทั้งสองรัฐไม่มีสิทธิที่จะขยายทะเลอาณาเขตของตนเลย เส้นมัธยะ ซึ่งจุดทุกจุดบนเส้นนั้นมีระยะห่างกันจากจุดที่ใกล้ที่สุด บนเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตของทั้งสองรัฐอย่างไรก็ดี มิให้ใช้บทแห่งวรรคนี้ในกรณีที่เป็นกรณีจำเป็นโดยเหตุแห่งสิทธิทางประวัติศาสตร์หรือพฤติการณ์พิเศษอย่างอื่น ในอันที่จะกำหนดเขตทะเลอาณาเขตของทั้งสองรัฐในทางที่แตกต่างไปจากบทนี้

2. เส้นกำหนดเขตระหว่างทะเลอาณาเขตของทั้งสองรัฐ ซึ่งอยู่ตรงข้ามหรือปะชิดกันให้หมายลงไว้บนแผนที่ซึ่งใช้มาตราส่วนใหญ่ที่รัฐชายฝั่งยอมรับนับถือเป็นทางการ

## ข้อ 13

ถ้าแม่น้ำไหลลงสู่ทะเลโดยตรง เส้นฐานจะได้แก่เส้นตรงที่ลากพาดปากแม่น้ำระหว่างจุดบนแนวน้ำของฝั่งแม่น้ำ

## ตอน 3 สิทธิการผ่านโดยสุจริต

## ส่วน ก. หลักเกณฑ์ที่ใช้กับเรือทั้งปวง

## ข้อ 14

1. ภายในบังคับแห่งบทของข้อเหล่านี้ เรือของรัฐทั้งหลายไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่งหรือไม่ก็ตาม จะได้อุปโภคสิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต

2. การผ่านหมายความว่า การเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขต เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะผ่านทะเลอาณาเขตนั้นโดยไม่เข้าไปในน่านน้ำภายใน หรือที่เดินทางไปยังน่านน้ำภายใน หรือที่จะออกไปสู่ทะเลหลวงจากน่านน้ำภายใน

3. การผ่านย่อมรวมถึงการหยุด และการทอดสมอด้วย แต่เฉพาะเท่าที่การหยุดและการทอดสมอนั้นอาจเกิดขึ้นในการเดินเรือตามปกติ หรือจำเป็นต้องกระทำโดยเหตุสุดวิสัย หรือทุกขภัย

4. การผ่านจะเป็นโดยสุจริตราบเท่าที่ไม่เป็นการเสื่อมเสียต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง การผ่านเช่นว่านั้น จะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับบทของข้อเหล่านี้และหลักเกณฑ์อื่นๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ

5. การผ่านของเรือประมงต่างชาติ จะไม่ถือว่าเป็นไปโดยสุจริตถ้าเรือเหล่านี้ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับซึ่งรัฐชายฝั่งอาจตราขึ้น และประกาศให้ทราบ เพื่อที่จะป้องกันมิให้เรือเหล่านี้ทำการประมงในทะเลอาณาเขต

6. เรือไต้ฟ้าจะต้องเดินบนผิวน้ำและแสดงธงของตน

#### ข้อ 15

1. รัฐชายฝั่งจะต้องไม่ขัดขวางการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต
2. รัฐชายฝั่งจะต้องโฆษณาให้ทราบตามสมควรถึงอันตรายใดๆ ต่อการเดินเรือที่ตนทราบภายในทะเลอาณาเขตของตน

#### ข้อ 16

1. รัฐชายฝั่งอาจดำเนินการที่จำเป็นในทะเลอาณาเขตของตน เพื่อป้องกันการผ่านที่ไม่สุจริต
2. ในกรณีที่เรือเดินทางไปยังน่านน้ำภายใน รัฐชายฝั่งมีสิทธิที่จะดำเนินการจำเป็น เพื่อป้องกันการฝ่าฝืนใดๆ ต่อเงื่อนไขในการอนุญาตให้เรือเข้าสู่น่านน้ำเหล่านั้นด้วย
3. ภายในบังคับแห่งบทของวรรค 4 รัฐชายฝั่งอาจห้ามการผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติเป็นการชั่วคราวในบริเวณที่ได้ระบุไว้ในทะเลอาณาเขตของตน โดยมีให้เป็นทางเลือกปฏิบัติระหว่างเรือต่างชาติด้วยกัน หากการห้ามเช่นว่าจำเป็นเพื่อการคุ้มครองความมั่นคงของตน การห้ามเช่นว่านั้นจะมีผลต่อเมื่อได้ประกาศให้ทราบตามสมควร
4. การห้ามชั่วคราวซึ่งการผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติ ผ่านช่องแคบ ซึ่งใช้เพื่อการเดินเรือระหว่างประเทศระหว่างส่วนหนึ่งของทะเลหลวง กับอีกส่วนหนึ่งของทะเลหลวง หรือทะเลอาณาเขตของรัฐต่างประเทศ จะกระทำมิได้

## ข้อ 17

เรือต่างชาติที่ใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต จะปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับซึ่งรัฐชายฝั่งได้ตราขึ้นสอดคล้องกับบทของข้อเหล่านี้ และหลักเกณฑ์อื่นๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งกับกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการขนส่งและการเดินเรือ

## ส่วน ข. หลักเกณฑ์ที่ใช้กับเรือพาณิชย์

## ข้อ 18

1. การเรียกเก็บค่าภาระจากเรือต่างชาติ โดยเหตุเพียงการผ่านทะเลอาณาเขตของเรือเหล่านั้น จะกระทำมิได้
2. ค่าภาระอาจเรียกเก็บจากเรือต่างชาติที่ผ่านทะเลอาณาเขตได้ ในฐานะเป็นการชำระค่าบริการเฉพาะอย่างที่ได้ให้แก่เรือเท่านั้น ค่าภาระเหล่านี้จะเรียกเก็บโดยมิให้เป็นทางเลือกปฏิบัติ

## ข้อ 19

1. อำนาจในการดำเนินคดีอาญาของรัฐชายฝั่ง ย่อมไม่อาจใช้บนเรือต่างชาติที่กำลังผ่านทะเลอาณาเขตเพื่อจับกุมบุคคลใด หรือเพื่อดำเนินการสอบสวนใดๆ เกี่ยวกับอาชญากรรมซึ่งได้กระทำบนเรือนั้นในระหว่างการผ่านของเรือไว้แต่กรณีต่อไปนี้
  - (ก) ถ้าผลของอาชญากรรมนั้นขยายไปถึงรัฐชายฝั่ง หรือ
  - (ข) ถ้าอาชญากรรมนั้นเป็นประเภทที่จะรบกวนต่อสันติภาพของประเทศ หรือต่อความสงบเรียบร้อยของทะเลอาณาเขต หรือ
  - (ค) ถ้านายเรือหรือกงสุลของประเทศซึ่งเรือนั้นชักธง ร้องขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น หรือ
  - (ง) ถ้าเป็นการจำเป็นเพื่อการปราบปรามการค้ายาเสพติดให้โทษ โดยมีขอบด้วยกฎหมาย

2. บทข้างต้นไม่กระทบกระเทือนถึงสิทธิของรัฐชายฝั่ง ที่จะดำเนินการใดๆ ซึ่งกฎหมายของตนอนุญาตเพื่อความมุ่งประสงค์ในการจับกุมหรือการสอบสวนบนเรือต่างชาติ ซึ่งกำลังผ่านทะเลอาณาเขต หลังจากที่ได้ออกจากร่านน้ำภายในแล้ว

3. ในกรณีที่ได้บัญญัติไว้ในวรรค 1 และ 2 ของข้อนี้ ถ้านายเรือร้องขอ รัฐชายฝั่งจะแจ้งต่อเจ้าหน้าที่กงสุลของรัฐเจ้าของธงก่อนที่จะดำเนินการใดๆ และจะให้ความสะดวกในการติดต่อระหว่างเจ้าหน้าที่ เช่นว่านั้นกับคณะลูกเรือของเรือนั้นในกรณีฉุกเฉิน การบอกกล่าวนี้อาจกระทำในขณะที่กำลังดำเนินการก็ได้

4. ในการพิจารณาว่า การจับกุมควรจะทำหรือไม่ หรือโดยวิธีใด เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นจะได้คำนึงตามสมควรถึงผลประโยชน์ของการเดินเรือ

5. รัฐชายฝั่งมีอาจดำเนินการใดๆ บนเรือต่างชาติซึ่งกำลังผ่านทะเลอาณาเขต เพื่อจับกุมบุคคลใด หรือเพื่อดำเนินการสอบสวนใดๆ เกี่ยวกับอาชญากรรมซึ่งได้กระทำก่อนที่เรือได้เข้าสู่ทะเลอาณาเขต ถ้าเรือซึ่งเดินทางมาจากต่างประเทศเพียงแต่ผ่านทะเลอาณาเขตโดยมิได้เข้าไปในน่านน้ำภายใน

#### ข้อ 20

1. รัฐชายฝั่งไม่พึงหยุด หรือเปลี่ยนทางเรือต่างชาติซึ่งกำลังผ่านทะเลอาณาเขต เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะใช้อำนาจในการดำเนินการทางแพ่งเกี่ยวกับบุคคลบนเรือ

2. รัฐชายฝั่งมีอาจกระทำการบังคับคดีต่อ หรือจับกุมเรือเพื่อความมุ่งประสงค์ของการดำเนินกระบวนการพิจารณาทางแพ่งใดๆ เว้นไว้แต่ในเรื่องที่เกี่ยวกับข้อผูกพัน หรือหนี้สินซึ่งเรือนั้นได้เข้ารับหรือได้ก่อขึ้นเองในระหว่าง หรือเพื่อความมุ่งประสงค์ของการเดินทางผ่านน่านน้ำของรัฐชายฝั่ง

3. บทแห่งวรรคก่อนไม่ทำให้เสื่อมเสียแก่สิทธิของรัฐชายฝั่ง ที่จะกระทำการบังคับคดีต่อหรือจับกุมเรือต่างประเทศที่อยู่ในทะเลอาณาเขต หรือกำลังผ่านทะเลอาณาเขตหลังจากที่ได้ออกจากร่านน้ำภายในแล้ว เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาทางแพ่งใดๆ ตามกฎหมายของตน

ส่วน ค. หลักเกณฑ์ที่ใช้กับเรือของรัฐบาลนอกจากเรือรบ

ข้อ 21

หลักเกณฑ์ที่กล่าวไว้ในส่วน ก. และ ข. ให้ใช้กับเรือของรัฐบาลซึ่งใช้เพื่อความมุ่งประสงค์ในทางพาณิชย์ด้วย

ข้อ 22

1. หลักเกณฑ์ที่กล่าวไว้ในส่วน ก. และในข้อ 18 ให้ใช้กับเรือของรัฐบาลซึ่งใช้เพื่อความมุ่งประสงค์ในทางที่มีราชการพาณิชย์ด้วย
2. นอกจากข้อยกเว้นตามที่กล่าวไว้ในบทที่อ้างถึงในวรรคก่อน บทบัญญัติในข้อเหล่านี้ไม่กระทบกระเทือนถึงความคุ้มกัน ซึ่งเรือเช่นว่านี้ได้อุปโภคอยู่ตามข้อเหล่านี้หรือหลักเกณฑ์อื่นๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ

ส่วน ง. หลักเกณฑ์ที่ใช้กับเรือรบ

ข้อ 23

ถ้าเรือรบใดไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับของรัฐชายฝั่ง เกี่ยวกับการผ่านทะเลอาณาเขตและละเลยต่อคำร้องขอใดเพื่อให้ปฏิบัติตามซึ่งได้กระทำต่อเรือนั้น รัฐชายฝั่งอาจให้เรือรบนั้นออกจากทะเลอาณาเขตได้

ภาค 2

เขตต่อเนื่อง

ข้อ 24

1. ในเขตทะเลหลวงซึ่งต่อเนื่องกับทะเลอาณาเขตของตน รัฐชายฝั่งอาจดำเนินการควบคุมตามที่จำเป็น เพื่อ

- (ก) ป้องกันการละเมิดข้อบังคับเกี่ยวกับการศุลกากร ราชการ การเข้าเมือง หรือ การอนามัย ภายในอาณาเขตหรือทะเล อาณาเขตของตน
- (ข) ลงโทษการละเมิดข้อบังคับข้างต้น ซึ่งได้กระทำภายใน อาณาเขตหรือทะเลอาณาเขตของตน

2. เขตต่อเนื่องนี้อาจจะขยายเกินกว่าสิบสองไมล์ นับจากเส้นฐานซึ่ง ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต

3. ในกรณีที่ฝั่งทะเลของรัฐสองรัฐอยู่ตรงข้ามหรือประชิดกัน ถ้าไม่มีความตกลงระหว่างกันเป็นอย่างอื่น รัฐใดรัฐหนึ่งของทั้งสองรัฐไม่มีสิทธิที่จะขยาย เขตต่อเนื่องของตนเลยเส้นมีชยะ ซึ่งจุดทุกจุดบนเส้นนั้นมีระยะห่างเท่ากันจากจุดที่ใกล้ที่สุดบนเส้นฐาน ซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตของรัฐทั้งสอง

### ภาค 3

#### บทสุดท้าย

#### ข้อ 25

บทแห่งอนุสัญญานี้ จะไม่กระทบกระเทือนถึงอนุสัญญา หรือความตกลง ระหว่างประเทศอื่นที่ใช้บังคับอยู่แล้ว ระหว่างรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือความตกลง เหล่านั้น

#### ข้อ 26

อนุสัญญานี้ จะเปิดให้มีการลงนามโดยรัฐสมาชิกทั้งปวงของสหประชาชาติ หรือของทบวงการชำนัญพิเศษใดๆ และโดยรัฐอื่นใดที่ได้รับเชิญจากสมัชชาสหประชาชาติให้เข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญา จนถึงวันที่ 31 ตุลาคม ค.ศ. 1958

#### ข้อ 27

อนุสัญญานี้จะต้องได้รับการสัตยาบัน สัตยาบันสารจะมอบไว้แก่เลขาธิการ สหประชาชาติ

## ข้อ 28

อนุสัญญานี้จะเปิดให้มีการภาคยานุวัติโดยรัฐใด ๆ ที่อยู่ในประเภทหนึ่ง  
ประเภทใด ที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 26 ภาคยานุวัติสารจะมอบไว้แก่เลขาธิการ  
สหประชาชาติ

## ข้อ 29

1. อนุสัญญานี้จะเริ่มใช้บังคับในวันที่สามสิบ ต่อจากวันมอบสัตยาบันสาร  
หรือภาคยานุวัติสารฉบับที่ยี่สิบสองไว้แก่เลขาธิการสหประชาชาติ
2. สำหรับแต่ละรัฐที่ให้สัตยาบันหรือภาคยานุวัติอนุสัญญานี้ ภายหลังจากการ  
มอบสัตยาบันสารหรือภาคยานุวัติสารฉบับที่ยี่สิบสองแล้ว อนุสัญญานี้จะเริ่มใช้บังคับใน  
วันที่สามสิบ หลังจากการมอบสัตยาบันสารหรือภาคยานุวัติสารโดยเช่นว่านั้น

## ข้อ 30

1. เมื่อสิ้นกำหนดเวลาห้าปีนับจากวันที่อนุสัญญานี้เริ่มใช้บังคับแล้ว ภาคี  
คู่สัญญาใด ๆ อาจร้องขอให้มีการแก้ไขอนุสัญญานี้เมื่อใดก็ได้ โดยการบอกกล่าวเป็น  
ลายลักษณ์อักษรไปยังเลขาธิการสหประชาชาติ
2. สมัชชาสหประชาชาติจะวินิจฉัยถึงการดำเนินการต่าง ๆ ถ้าหากมี  
ซึ่งจะต้องกระทำในส่วนที่เกี่ยวกับการร้องขอเช่นว่านั้น

## ข้อ 31

เลขาธิการสหประชาชาติจะแจ้งให้รัฐสมาชิกทั้งปวงของสหประชาชาติ  
และรัฐอื่น ๆ ที่ได้อ้างถึงในข้อ 26 ทราบถึง

- (ก) การลงนามอนุสัญญานี้ และการมอบสัตยาบันสารหรือภาคยานุวัติสาร  
ตามข้อ 26, 27 และ 28
- (ข) วันที่อนุสัญญานี้จะเริ่มใช้บังคับตามข้อ 29
- (ค) การร้องขอให้มีการแก้ไขตามข้อ 30

## ข้อ 32

ต้นฉบับของอนุสัญญาฯ ซึ่งตัวบทภาษาจีน ภาษาอังกฤษ ภาษาฝรั่งเศส ภาษารุสเซีย และภาษาสเปน เป็นหลักฐานเท่าเทียมกัน จะมอบไว้แก่เลขาธิการสหประชาชาติ ผู้ซึ่งจะส่งสำเนาที่ได้รับรองแล้วของต้นฉบับเหล่านั้น ไปยังรัฐทั้งปวงที่ได้อ้างถึงในข้อ 26

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจเต็มที่ลงนามข้างท้ายนี้ ซึ่งได้รับมอบอำนาจ โดยถูกต้องเพื่อการนี้จากรัฐบาลของตนแต่ละฝ่ายได้ลงนามอนุสัญญาฯ

ทำ ณ กรุงเจนีวา เมื่อวันที่ยี่สิบเก้า เมษายน คริสต์ศักราชหนึ่งพันเก้าร้อยห้าสิบแปด



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ข.

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

หมวด 2 ทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง

ตอนที่ 1 บททั่วไป

ข้อ 2

สถานะทางกฎหมายของทะเลอาณาเขต ห้วงอากาศเหนือทะเลอาณาเขต และพื้นดินท้องทะเลและดินใต้ผิวดินของทะเลอาณาเขต

1. อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งขยายต่อออกไปจากอาณาเขตพื้นดินและน่านน้ำภายในของรัฐ และน่านน้ำของหมู่เกาะในกรณีที่เป็นรัฐหมู่เกาะจนถึงแนวทะเลประชิดชายฝั่งของคนซึ่งเรียกว่าทะเลอาณาเขต
2. อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งขยายไปถึงห้วงอากาศเหนือทะเลอาณาเขต ตลอดจนพื้นดินท้องทะเลและดินใต้ผิวดินของทะเลอาณาเขต
3. อำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตให้ใช้ภายในบังคับแห่งอนุสัญญานี้และหลักเกณฑ์อื่นๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ

ตอน 2 ขอบเขตของทะเลอาณาเขต

ข้อ 3

ความกว้างของทะเลอาณาเขต

รัฐทุกรัฐมีสิทธิที่จะกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตของตนถึงขอบเขตไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นฐานที่กำหนดขึ้นสอดคล้องกับอนุสัญญานี้

## ข้อ 4

## ขอบเขตด้านนอกของทะเลอาณาเขต

ขอบเขตด้านนอกของทะเลอาณาเขต ได้แก่ เส้นซึ่งทุกๆ จุดมีระยะห่างจากจุดที่ใกล้ที่สุดของเส้นฐานเป็นระยะเท่ากับความกว้างของทะเลอาณาเขต

## ข้อ 5

## เส้นฐานปกติ

เว้นแต่ในกรณีที่ได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในอนุสัญญานี้ เส้นฐานตามปกติสำหรับวัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ได้แก่ แนวน้ำลดตลอดฝั่งทะเลตามที่ได้หมายไว้ในแผนที่ซึ่งใช้มาตราส่วนขนาดใหญ่ที่รัฐชายฝั่งยอมรับนับถือเป็นทางการ

## ข้อ 6

## หินโสโครก

ในกรณีของเกาะที่ตั้งอยู่บนหินปะการังหรือเกาะที่มีแนวหินโสโครกล้อมรอบ เส้นฐานสำหรับวัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ได้แก่ แนวน้ำลดของแนวหินโสโครก ส่วนที่อยู่ติดกับทะเลด้านนอก ซึ่งแสดงไว้โดยสัญลักษณ์ที่เหมาะสมลงบนแผนที่ของทางการ

## ข้อ 7

## เส้นฐานตรง

1. ในท้องที่ที่แนวฝั่งทะเลเว้าแหว่งและตัดลึกเข้ามา หรือถ้ามี เกาะล้อมรอบเป็นแนวตามฝั่งทะเลในบริเวณที่ใกล้ เคียงติดต่อกัน วิธีการลากเส้นฐานตรง เชื่อมจุดที่เหมาะสมอาจนำมาใช้โดยการลากเส้นฐานสำหรับวัดความกว้างของทะเลอาณาเขตก็ได้

2. เมื่อแนวชายฝั่งมีลักษณะไม่แน่นอนเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีสามเหลี่ยมปากแม่น้ำและสภาพทางธรรมชาติอื่น อาจมีการเลือกจุดที่เหมาะสมตามแนวน้ำลัดในส่วนที่อยู่ติดกับทะเลด้านนอกมากที่สุด และเส้นฐานเหล่านั้นจึงมีผลอยู่จนกระทั่งมีการเปลี่ยนแปลงโดยรัฐชายฝั่งสอดคล้องกับอนุสัญญานี้ โดยไม่คำนึงถึงการลดระดับของแนวน้ำลัดในภายหลัง

3. การลากเส้นฐานเช่นว่านั้น จึงต้องไม่หักเหไปจากแนวฝั่งทะเลโดยทั่วไปจนเกินสมควรและบริเวณทะเลซึ่งอยู่ภายในเส้นต้องมีความสัมพันธ์กับผืนแผ่นดินอย่างใกล้ชิดเพียงพอที่จักให้อยู่ภายในระบบน่านน้ำภายในได้

4. เส้นฐานตรงจักต้องไม่ลากไปยังและมาจากพื้นที่ที่อยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำลด

1. เว้นแต่จะได้สร้างประภาคาร หรือสิ่งก่อสร้างที่คล้ายคลึงกัน ซึ่งอยู่เหนือระดับน้ำทะเลอย่างถาวร ไว้บนที่นั้น หรือ

2. เว้นแต่ว่าการลากเส้นฐานไปยังหรือมาจากพื้นที่ เช่นนั้น เป็นที่ยอมรับกันทั่วไประหว่างประเทศ

5. ในกรณีที่ใช้วิธีลากเส้นฐานตรงที่อาจนำมาใช้ได้ภายใต้บทแห่งวรรค 1 ได้ การกำหนดเส้นฐานในแต่ละกรณีอาจกระทำโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เป็นลักษณะพิเศษเฉพาะสำหรับภูมิภาคที่เกี่ยวข้องซึ่งความเป็นจริงและความสำคัญของผลประโยชน์นั้น มีหลักฐานเห็นได้ชัดแจ้งจากการปฏิบัติที่มีมาเป็นเวลานาน

6. ระบบเส้นฐานตรงนั้น รัฐมิอาจนำมาใช้ในตนเองที่จะปิดกั้นทะเลอาณาเขต หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะของอีกรัฐหนึ่งจากทะเลหลวงได้

### ข้อ 8

#### น่านน้ำภายใน

1. เว้นแต่ที่บัญญัติไว้ในหมวด 4 น่านน้ำทางด้านแผ่นดินของเส้นฐานแห่งทะเลอาณาเขตประกอบเป็นส่วนหนึ่งของน่านน้ำภายในของรัฐ

2. ในการพิจารณาที่กำหนดเส้นฐานตรงตามข้อ 7 มีผลเป็นการรวมบริเวณนั้นเข้าเป็นน่านน้ำภายใน ซึ่งเดิมไม่ได้ถือเช่นนั้น ลิทธิในการผ่านโดยสุจริตตั้งที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้ยังคงมีอยู่ในน่านน้ำเหล่านั้น

### ข้อ 9

#### ปากแม่น้ำ

ถ้าแม่น้ำไหลลงสู่ทะเลโดยตรง เส้นฐานจักได้แก่ เส้นตรงที่ลากพาดปากแม่น้ำระหว่างจุดเหนือแนวน้ำลตของฝั่งแม่น้ำ

### ข้อ 10

#### อ่าว

1. ขอนี้กล่าวถึงเฉพาะอ่าวซึ่งมีฝั่งทะเลเป็นของรัฐเดียว
2. เพื่อความมุ่งหมายของอนุสัญญานี้ อ่าว คือส่วนเว้าที่เห็นได้ชัด ซึ่งส่วนที่เว้าเข้ามาได้สัดส่วนกับความกว้างของปากอ่าว จนทำให้มีน่านน้ำที่ล้อมรอบด้วยแผ่นดิน และมีได้ประกอบเป็นแต่เพียงความโค้งของฝั่งทะเล อย่างไรก็ตาม มิให้ถือส่วนเว้าเป็นอ่าว เว้นแต่พื้นที่ของส่วนเว้านั้นจะกว้างเท่ากับหรือกว้างกว่าพื้นที่ครึ่งวงกลม ซึ่งมีเส้นผ่าศูนย์กลางเป็นเส้นที่ลากพาดปากทางเข้าของส่วนเว้านั้น
3. เพื่อความมุ่งประสงค์ในการวัดพื้นที่ของส่วนเว้า ได้แก่ พื้นที่ซึ่งอยู่ระหว่างแนวน้ำลตรอบฝั่งของส่วนเว้านั้น และเส้นซึ่งเชื่อมแนวน้ำลตของจุดทางเข้าตามธรรมชาติของส่วนเว้านั้น ในกรณีที่ส่วนเว้ามีปากทางเข้ามากกว่าหนึ่งแห่ง เนื่องจากมีเกาะอยู่ ให้ลากรูปครึ่งวงกลมบนเส้นซึ่งยาวเท่ากับผลรวมของความยาวของเส้นที่ลากพาดปากทางเข้าต่างๆ นั้น เกาะภายในส่วนเว้าให้ถือรวมเสมือนเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่น้ำของส่วนเว้า
4. ถ้าระยะห่างระหว่างแนวน้ำลตของจุดทางเข้าตามธรรมชาติของอ่าวไม่เกิน 24 ไมล์ทะเล อาจลากเส้นปิดระหว่างแนวน้ำลตทั้งสองนี้ได้ และน่านน้ำที่ถูกปิดกั้นอยู่ภายในเส้นนี้ให้ถือว่าเป็นน่านน้ำภายใน

5. ในกรณีทีระยะห่างระหว่างแนวน้ำลดของจุดทางเข้าตามธรรมชาติของอ่าวเกินกว่า 24 ไมล์ทะเล ให้ลากเส้นฐานตรงยาว 24 ไมล์ทะเลภายในอ่าวในทางองที่จะปิดกั้นพื้นที่น้ำอย่างมากที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ด้วยเส้นที่มีความยาวเช่นนั้น

6. บทบัญญัติข้างต้นไม่ใช้บังคับแก่อ่าวที่เรียกว่า อ่าว "ประวัติศาสตร์" หรือในกรณีใดที่ใช้ระบบเส้นฐานตรงตั้งที่ใช้บัญญัติไว้ในข้อ 7 ได้ กรณีชายฝั่งเว้าแหว่ง

#### ข้อ 11

#### ท่าเรือ

เพื่อความมุ่งประสงค์ในการกำหนดเขตทะเลอาณาเขต สิ่งก่อสร้างถาวรตอนนอกสุดของท่าเรือซึ่งเป็นส่วนอันแยกออกมิได้ของระบบท่าเรือ ให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของฝั่งทะเล สิ่งก่อสร้างนอกฝั่งและเกาะเทียมจักไม่ถือว่าเป็นสิ่งก่อสร้างถาวร

#### ข้อ 12

#### ที่ทอด

ที่ทอดซึ่งตามปกติใช้สำหรับการขนสินค้าลงเรือ การขนสินค้าขึ้นจากเรือ และการทอดสมอของเรือ และซึ่งถ้าไม่เช่นนั้นแล้ว ย่อมตั้งอยู่ภายนอกขอบเขตด้านนอกของทะเลอาณาเขตทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน ให้รวมอยู่ในทะเลอาณาเขต จะ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ข้อ 13

## พื้นที่ที่อยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำลด

1. พื้นที่ที่อยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำลด ได้แก่ พื้นที่ดินที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ ซึ่งล้อมรอบด้วยน้ำ และอยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำลด แต่จมอยู่ใต้ระดับน้ำขึ้น ในกรณีที่พื้นที่ที่อยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำลดทั้งหมด หรือเพียงบางส่วนตั้งอยู่ในระยะห่างจากผืนแผ่นดินหรือเกาะไม่เกินความกว้างของทะเลอาณาเขตแนวน้ำลดของพื้นที่ เช่นว่านั้นอาจใช้เป็นเส้นฐานสำหรับวัดความกว้างของทะเลอาณาเขตก็ได้
2. ในกรณีที่พื้นที่ที่อยู่เหนือระดับน้ำขณะน้ำลดทั้งหมด ตั้งอยู่ในระยะห่างจากผืนแผ่นดินหรือเกาะเกินกว่าความกว้างของทะเลอาณาเขต พื้นที่นั้นย่อมไม่มีทะเลอาณาเขตของตนเอง

## ข้อ 14

## การร่วมใช้วิธีการกำหนดเส้นฐาน

รัฐชายฝั่งอาจกำหนดเส้นฐานโดยวิธีที่กำหนดไว้ในข้อก่อนข้างต้น เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ที่แตกต่างกัน

## ข้อ 15

## การกำหนดเขตทะเลอาณาเขตระหว่างรัฐซึ่งอยู่ตรงกันข้ามหรือประชิดกัน

ในกรณีที่ฝั่งทะเลของรัฐสองรัฐอยู่ตรงข้ามหรือประชิดกัน ถ้าไม่มีความตกลงระหว่างกันเป็นอย่างอื่น รัฐใดรัฐหนึ่งของทั้งสองรัฐไม่มีสิทธิที่จะขยายทะเลอาณาเขตของตนเลยเส้นมีชยะ ซึ่งจุดทุกจุดบนเส้นนั้นมีระยะห่างเท่ากันจากจุดที่ใกล้ที่สุดบนเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตของรัฐทั้งสองแต่ละรัฐ อย่างไรก็ตาม มิให้ใช้บทบัญญัติข้างต้น ในกรณีที่เป็นการจำเป็นโดยเหตุแห่งสิทธิทางประวัติศาสตร์ หรือพฤติการณ์พิเศษอย่างอื่น ในอันที่จักกำหนดเขตทะเลอาณาเขตของรัฐทั้งสองในทางที่แตกต่างไปจากบทนี้

## ข้อ 16

## แผนที่และรายการของพิภคทางภูมิศาสตร์

1. เส้นฐานสำหรับวัดความกว้างของทะเลอาณาเขตที่กำหนดตามข้อ 7, 9 และ 10 หรือขอบเขตที่กำหนดจากความกว้างนั้น และเส้นที่กำหนดเขตลากตามข้อ 12 และ 15 จักแสดงไว้บนแผนที่ซึ่งใช้มาตราส่วนที่เหมาะสมเพื่อตรวจสอบให้รู้ถึงตำแหน่งที่แน่ชัดของเส้นเหล่านี้ รายการของจุดของพิภคทางภูมิศาสตร์โดยเฉพาะข้อมูลยี่ห้อเคซึ่งอาจจักนำมาใช้แทนได้

2. รัฐชายฝั่งจักต้องโฆษณาแผนที่หรือรายการของพิภคทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมให้ทราบและจักมอบสำเนาแผนที่หรือรายการดังกล่าวไว้กับ เลขาธิการสหประชาชาติ

## ตอน 3 การผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต

## ส่วน ก. หลักเกณฑ์ที่เข้ากับเรือทั้งปวง

## ข้อ 17

## สิทธิการผ่านโดยสุจริต

ภายใต้ต้นบัญญัตินี้ เรือของรัฐทั้งหลายไม่ว่าจักเป็นของรัฐชายฝั่งหรือรัฐไรชายฝั่ง จักได้อุปโภคสิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต

## ข้อ 18

## ความหมายของการผ่าน

1. การผ่าน หมายถึง การเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขต เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะ

(ก) การผ่านทะเลอาณาเขตโดยไม่เข้าไปในน่านน้ำภายในหรือจุดแหวะ ณ ที่จุด หรือท่าเรือ ซึ่งตั้งอยู่ภายนอกน่านน้ำภายใน หรือ

(ข) การแล่นไปยัง หรือมาจากน้ำนำภายในหรือจุดแวะ ณ ที่ทอด หรือท่าเรือ

2. การผ่านจักต้องเป็นอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม การผ่านย่อมรวมถึงการหยุด และการทอดสมอด้วย แต่เฉพาะเท่าที่การหยุดและการทอดสมอนั้นอาจเกิดขึ้นในการเดินเรือตามปกติ หรือจำเป็นต้องกระทำโดยเหตุสุดวิสัย หรือทุกขภัยหรือมุ่งประสงค์ที่จะให้ความช่วยเหลือต่อบุคคล เรือ หรืออากาศยานที่ตกอยู่ในอันตรายหรือทุกขภัย

### ข้อ 19

#### ความหมายของการผ่านโดยสุจริต

1. การผ่านเป็นไปโดยสุจริตราบเท่าที่ไม่เป็นการเสื่อมเสียต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อยหรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง การผ่านเช่นว่านั้นจักต้องกระทำโดยสอดคล้องกับอนุสัญญานี้และหลักเกณฑ์อื่นของกฎหมายระหว่างประเทศ

2. การผ่านของเรือต่างชาติจักถือว่าเป็นการเสื่อมเสียต่อสันติภาพความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง ถ้าเรือนั้นเกี่ยวข้องกับกิจกรรมใดต่อไปนี้ในทะเลอาณาเขต

(ก) การคุกคามหรือการใช้กำลังต่ออำนาจอธิปไตย ความมั่นคงของดินแดนหรือความเป็นอิสระทางการเมืองของรัฐบาลชายฝั่ง หรือในลักษณะอื่นอันเป็นการละเมิดต่อกฎเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศที่บัญญัติในกฎบัตรสหประชาชาติ

(ข) การใช้หรือการฝึกซ้อมอาวุธใดๆ

(ค) การกระทำใดอันมุ่งในการรวบรวมข่าวสารอันเป็นที่เสื่อมเสียต่อการป้องกันความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง

(ง) การกระทำอันเป็นการโฆษณาชวนเชื่อใดที่มีผลต่อการป้องกันหรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง

(จ) การปล่อย การบินลง หรือการนำขึ้นเรือ ซึ่งอากาศยาน

(ฉ) การปล่อย การนำบินลง หรือการนำขึ้นเรือซึ่งยุทธโศปกรณ์



(ข) การนำลงหรือขึ้นจากเรือซึ่งสินค้า เงินตราหรือบุคคลอื่นเป็นการขัดต่อกฎเกณฑ์และข้อบังคับ ทางศุลกากร รัชฎาภิบาล การเข้าเมืองหรืออนามัยของรัฐชายฝั่ง

(ค) การกระทำให้เกิดมลภาวะอย่างจงใจและร้ายแรงใดๆ อันขัดต่ออนุสัญญา

(ง) กิจกรรมการประมงใดๆ

(ฉ) การปฏิบัติกิจกรรมการวิจัยหรือการสำรวจ

(ช) การกระทำใดอันมุ่งในการสอดแทรกต่อระบบการคมนาคมหรือการอำนวยความสะดวกอื่นหรือสิ่งติดตั้งของรัฐชายฝั่ง

(ฅ) กิจกรรมอื่นใดที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงในการผ่าน

#### ข้อ 20

#### เรือเดินน้ำ และพาหนะเดินน้ำชนิดอื่น

ในทะเลอาณาเขต เรือเดินน้ำ และพาหนะเดินน้ำชนิดอื่นต้องแล่นบนผิวน้ำ และแสดงธงของตน

#### ข้อ 21

กฎเกณฑ์และข้อบังคับของรัฐบาลชายฝั่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการผ่านโดยสุจริต

1. รัฐชายฝั่งอาจออกกฎเกณฑ์และข้อบังคับในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตอันสอดคล้องกับบทบัญญัติของอนุสัญญานี้ และกฎเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศอื่น โดยคำนึงถึงข้อเหล่านี้ทั้งหมดหรือข้อใด

(ก) ความปลอดภัยในการเดินเรือและข้อบังคับเกี่ยวกับการสัญจรทางทะเล

(ข) การคุ้มครองในการให้ความช่วยเหลือทางด้านการเดินเรือและเครื่องมือเครื่องใช้ในการเดินเรือ รวมทั้งเครื่องมือเครื่องใช้อื่นๆ หรือสิ่งติดตั้ง

- (ค) การคุ้มครองสายเคเบิลและท่อใต้น้ำ
  - (ง) การอนุรักษ์ทรัพยากรมีชีวิตในทะเล
  - (จ) การป้องกันการฝ่าฝืนต่อกฎเกณฑ์การประมงของรัฐชายฝั่ง
  - (ฉ) การสงวนรักษาสภาพแวดล้อมของรัฐชายฝั่ง และการป้องกัน  
การบรรเทาและการควบคุมมลภาวะของสิ่งแวดล้อม
  - (ช) การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล และการสำรวจทางอุทก  
ศาสตร์
  - (ซ) การป้องกันการฝ่าฝืนต่อกฎเกณฑ์ข้อบังคับทางศุลกากร วิชาการ  
การเข้าเมืองหรืออนามัยของรัฐชายฝั่ง
2. กฎเกณฑ์และข้อบังคับเช่นนี้จักไม่นำมาใช้กับแบบ การต่อเรือ การ  
ประจำการ หรืออุปกรณ์ของเรือต่างชาติ นอกเสียจากว่ากฎเหล่านั้นจักสอดคล้องต่อ  
หลักเกณฑ์หรือมาตรฐานสากลที่ยอมรับกันเป็นการทั่วไป
3. รัฐชายฝั่งจักต้องประกาศกฎเกณฑ์และข้อบังคับทั้งปวงให้ทราบตาม  
สมควร
4. เรือต่างชาติที่ใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริตผ่านทะเลอาณาเขตจัก  
ยอมรับกฎเกณฑ์และข้อบังคับทั้งปวงเหล่านั้น และกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ ในส่วนที่  
เกี่ยวกับการป้องกันการโตนกันทะเล

## ข้อ 22

### ช่องทางเดินเรือและการจัดการแบ่งการสัญจร\* ในทะเลอาณาเขต.

1. เมื่อจำเป็นต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ รัฐชายฝั่งอาจขอให้  
เรือต่างชาติที่ใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตผ่านทะเลอาณาเขตใช้ช่องทางเดินเรือใน  
ทะเล และการจัดการแบ่งการสัญจรเช่นว่านั้น ตามที่ระบุหรือกำหนดเพื่อใช้ข้อบังคับ  
ในการผ่านของเรือ

2. โดยเฉพาะเรือบรรทุกน้ำมัน เรือขับเคลื่อนด้วยพลังงานนิวเคลียร์ และเรือบรรทุกวัตถุนิวเคลียร์หรือสสารหรือวัตถุที่เป็นอันตรายหรือมีพิษอื่นๆ อาจถูกจำกัดการผ่านให้ไปยังช่องทางเดินเรือในทะเล เช่นว่านั้น เรือเหล่านี้ ต้องผ่านไปยังช่องทางนั้นเท่านั้น

3. ในการกำหนดช่องทางเดินเรือในทะเล และการจัดการแบ่งการสัญจร ตามข้อนี้รัฐชายฝั่งต้องคำนึงถึง

(ก) ค่าแนะนำขององค์การระหว่างประเทศที่มีอำนาจ

(ข) ช่องแคบใดที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศตามจารีต

ประเพณี

(ค) ลักษณะพิเศษของเรือและของช่องแคบ การจัดการแบ่งการ

สัญจร

(ง) ความคับคั่งของการสัญจร

4. รัฐชายฝั่งจักแสดงช่องทางเดินเรือในทะเล และการจัดการแบ่งการสัญจรลงบนแผนที่อย่างชัดเจนซึ่งจักต้องโฆษณาให้ทราบตามสมควร

---

\* ผู้แปลพยายามถอดความจากคำว่า Traffic Separation Schemes โดยใช้ถ้อยคำเพื่อให้เข้าใจได้ง่ายขึ้น

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ข้อ 23

เรือต่างชาติซึ่งขับเคลื่อนด้วยพลังงานนิวเคลียร์และเรือบรรทุก  
วัตถุนิวเคลียร์หรือสารที่เป็นอันตราย

ในการใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขต เรือต่างชาติซึ่งขับเคลื่อนด้วยพลังงานนิวเคลียร์และเรือบรรทุกวัตถุนิวเคลียร์ หรือสารที่เป็นอันตราย หรือมีพิษจักต้องมี เอกสารและเคารพต่อมาตรการป้องกันล่องหน้าพิ เศษที่กำหนดสำหรับเรือเหล่านั้น โดยข้อตกลงระหว่างประเทศ

## ข้อ 24

## หน้าที่ของรัฐชายฝั่ง

1. รัฐชายฝั่งจักไม่ขัดขวางการผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติในทะเลอาณาเขต เว้นแต่ที่สอดคล้องกับอนุสัญญานี้ ในเฉพาะกรณีการใช้ออนุสัญญานี้ หรือกฎหมายหรือกฎเกณฑ์ที่ยอมรับตามอนุสัญญานี้ รัฐชายฝั่งจักไม่

(ก) วางข้อกำหนดต่อเรือต่างชาติซึ่งมีผลในทางปฏิเสธสิทธิหรือทำให้สิทธิการผ่านโดยสุจริตบกพร่องในทางปฏิบัติ หรือ

(ข) เลือกปฏิบัติในรูปแบบหรือในความเป็นจริงต่อเรือของรัฐใด หรือเรือที่บรรทุกสินค้าไปหรือมาจากหรือในนามของรัฐใด

2. รัฐชายฝั่งจักโฆษณาให้ทราบตามสมควรถึงอันตรายใดๆ ต่อการเดินเรือภายในทะเลอาณาเขตของตนตามที่ตนทราบ

## ข้อ 25

## สิทธิในการป้องกันของรัฐชายฝั่ง

1. รัฐชายฝั่งอาจดำเนินการที่จำเป็นในทะเลอาณาเขตของตนเพื่อป้องกันกาผ่านซึ่งไม่สุจริต

2. ในกรณีที่เรือเดินทางเข้าไปในน่านน้ำภายในหรือจอดแวะ ณ ท่าเรือนอกน่านน้ำภายใน รัฐชายฝั่งมีสิทธิดำเนินการที่จำเป็นเพื่อป้องกันการฝ่าฝืนใดๆ ต่อเงื่อนไขในการอนุญาตให้เรือเข้าสู่น่านน้ำเหล่านั้นด้วย

3. รัฐชายฝั่งอาจห้ามการผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติเป็นการชั่วคราวในบริเวณที่ได้ระบุไว้ในทะเลอาณาเขตของตน โดยมีให้เป็นการเลือกปฏิบัติระหว่างเรือต่างชาติด้วยกัน หากการห้ามเช่นว่าจำเป็นเพื่อการคุ้มครองความมั่นคงของตน รวมทั้งการประลองยุทธ การห้ามเช่นว่านั้นจะมีผลต่อเมื่อได้ประกาศให้ทราบตามสมควรแล้ว

#### ข้อ 26

#### คำภาวะซึ่งอาจเรียกเก็บจากเรือต่างชาติ

1. การเรียกเก็บค่าภาวะจากเรือต่างชาติ โดยเหตุเพียงการผ่านทะเลอาณาเขตของเรือเหล่านั้น จักกระทำมิได้
2. ค่าภาวะอาจเรียกเก็บจากเรือต่างชาติที่ผ่านทะเลอาณาเขตได้ ในฐานะเป็นการชำระค่าบริการเฉพาะอย่างที่ได้ให้แก่เรือเท่านั้น ค่าภาวะเหล่านี้จักเรียกเก็บโดยมิให้เป็นการเลือกปฏิบัติ

#### ส่วน ข. หลักเกณฑ์ที่ใช้กับเรือพาณิชย์และเรือรัฐบาล

#### ซึ่งใช้เพื่อความมุ่งประสงค์ในทางพาณิชย์

#### ข้อ 27

1. อำนาจในการดำเนินคดีอาญาของรัฐชายฝั่ง ย่อมไม่อาจใช้บนเรือต่างชาติที่กำลังผ่านทะเลอาณาเขตเพื่อจับกุมบุคคลใด หรือเพื่อดำเนินการสอบสวนใดๆ เกี่ยวกับอาชญากรรมซึ่งได้กระทำการขึ้นในระหว่างการผ่านของเรือ เว้นไว้แต่ในกรณีต่อไปนี้

(ก) ถ้าผลของอาชญากรรมนั้นขยายไปถึงรัฐชายฝั่ง

(ข) ถ้าอาชญากรรมนั้นเป็นประเภทที่จักรบกวตต่อสันติภาพของ ประเทศ หรือต่อความสงบเรียบร้อยของทะเลอาณาเขต

(ค) ถ้านายเรือหรือตัวแทนทางการทูตหรือเจ้าหน้าที่กงสุลของรัฐ เจ้าของธงนั้นร้องขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น

(ง) ถ้ามาตรการเช่นนั้นจำเป็นเพื่อการปราบปรามการค้ายาเสพติด ำให้โทษ โดยมีขอบด้วยกฎหมายหรือสสารที่มีผลต่อจิตใจ

2. บทข้างต้นไม่กระทบกระเทือนถึงสิทธิของรัฐชายฝั่งที่จักดำเนินการ ใดๆ ซึ่งกฎหมายของตนอนุญาตเพื่อความมุ่งประสงค์ในการจับกุม หรือการสอบสวน บนเรือต่างชาติ ซึ่งกำลังผ่านทะเลอาณาเขตหลังจากที่ได้ออกจากน่านน้ำภายในแล้ว

3. ในกรณีที่ได้บัญญัติไว้ในวรรค 1 และ 2 ของข้อนี้ ถ้านายเรือร้อง ขอการจะขึ้นไปบนเรือ ต้องได้รับความยินยอมจากนายเรือก่อนรัฐชายฝั่งจักแจ้งต่อ ตัวแทนทางการทูต หรือเจ้าหน้าที่กงสุลของรัฐเจ้าของธงก่อนที่จักดำเนินการใดๆ และจักให้ความสะดวกในการติดต่อระหว่างตัวแทน หรือเจ้าหน้าที่ดังกล่าวกับคณะลูก เรือของเรือนั้น ในกรณีฉุกเฉิน การบอกกล่าวนี้อาจกระทำในขณะที่กำลังดำเนิน มาตรการได้

4. ในการพิจารณาว่าการจับกุมควรกระทำหรือไม่ หรือโดยวิธีใด เจ้า หน้าที่ท้องถิ่นจะได้คำนึงตามสมควรถึงผลประโยชน์ของการเดินเรือ

5. เว้นแต่จักได้บัญญัติไว้ในหมวด 7 หรือโดยคำนึงถึงการละเมิดกฎเกณฑ์ หรือข้อบังคับที่บัญญัติสอดคล้องกับหมวด 5 รัฐชายฝั่งมีอาจดำเนินการใดๆ บนเรือ ต่างชาติ ซึ่งกำลังผ่านทะเลอาณาเขตเพื่อจับกุมบุคคลใด หรือเพื่อดำเนินการสอบสวน ใดๆ เกี่ยวกับอาชญากรรมซึ่งได้กระทำก่อนที่เรือได้เข้าสู่ทะเลอาณาเขต ถ้าเรือซึ่ง เดินทางมาจากท่าต่างประเทศ เพียงแต่ผ่านทะเลอาณาเขตโดยมิได้เข้าไปในน่านน้ำ ภายใน

## ข้อ 28

## อำนาจในการดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวกับเรือต่างชาติ

1. รัฐชายฝั่งไม่พึงหยุด หรือเปลี่ยนทางเรือต่างชาติซึ่งกำลังผ่านทะเลอาณาเขต เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จักใช้อำนาจในการดำเนินคดีทางแพ่งเกี่ยวกับบุคคลบนเรือ
2. รัฐชายฝั่งมีอาจกระทำการบังคับคดีต่อ หรือจับกุมเรือ เพื่อความมุ่งประสงค์ของการดำเนินกระบวนการพิจารณาทางแพ่งใดๆ เว้นไว้แต่ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับข้อผูกพันหรือความรับผิดชอบ ซึ่งเรือนั้นได้เข้ารับหรือได้ก่อกำขึ้นเองในระหว่างหรือ เพื่อความมุ่งประสงค์ของการเดินทางผ่านน่านน้ำของรัฐชายฝั่ง
3. บทแห่งวรรค 1 ไม่ทำให้เสื่อมเสียแก่สิทธิของรัฐชายฝั่ง ที่จักกระทำการบังคับคดีต่อหรือจับกุมเรือต่างชาติที่อยู่ในทะเลอาณาเขต หรือกำลังผ่านทะเลอาณาเขตหลังจากที่ได้ออกจากน่านน้ำภายในแล้ว เพื่อความมุ่งประสงค์ ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาทางแพ่งใดๆ ตามกฎหมายของตน

ส่วน ค. หลักเกณฑ์ที่ใช้กับเรือรบและเรือของรัฐบาลอื่น  
ที่ใช้เพื่อความมุ่งประสงค์ในทางที่มีราชการพาณิชย์

## ข้อ 29

## นิยามของเรือรบ

เพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้ "เรือรบ" หมายถึง เรือซึ่งเป็นของกองทัพของรัฐโดยมีเครื่องหมายภายนอกซึ่งแสดงให้เห็นชัดว่าเป็นเรือรบที่มีสัญชาติของรัฐนั้น อยู่ภายใต้บังคับบัญชาของนายทหารซึ่งได้รับสัญญาบัตรจากรัฐบาลโดยถูกต้องและผู้ซึ่งมีชื่อปรากฏในรายชื่อการปฏิบัติงาน หรือสิ่งอื่นที่เท่าเทียมกัน และ ประจําการโดยคณะลูกเรือซึ่งอยู่ภายใต้วินัยตามปกติของกองทัพ

## ข้อ 30

## เรือรบที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ของรัฐชายฝั่ง

ถ้าเรือรบใดไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ของรัฐชายฝั่งเกี่ยวกับการผ่านทะเลอาณาเขต และละเลยต่อคำร้องขอใดเพื่อให้ปฏิบัติตามซึ่งได้กระทำต่อเรือ นั้น รัฐชายฝั่งอาจให้เรือรบนั้นออกจากทะเลอาณาเขตได้ทันที

## ข้อ 31

ความรับผิดชอบของรัฐเจ้าของธง ในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเรือรบหรือเรือของรัฐบาลอื่นที่ใช้เพื่อความมุ่งประสงค์ในทางที่มีใช้การพาณิชย์

รัฐเจ้าของธงจักต้องรับผิดชอบระหว่างประเทศสำหรับการสูญเสีย หรือความเสียหายที่เกิดแก่รัฐชายฝั่งอันเป็นผลเนื่องจากเรือรบหรือเรือของรัฐบาลอื่นที่ใช้เพื่อความมุ่งประสงค์ในทางที่มีใช้การพาณิชย์ ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือกฎเกณฑ์ของรัฐชายฝั่งเกี่ยวกับการผ่านทะเลอาณาเขตหรือตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ หรือหลักเกณฑ์อื่นของกฎหมายระหว่างประเทศ

## ข้อ 32

ความคุ้มกันต่อเรือรบและเรือของรัฐบาลอื่นที่ใช้เพื่อความมุ่งประสงค์ในทางที่มีใช้พาณิชย์

นอกจากข้อยกเว้นที่กล่าวไว้ในส่วน ก. และในข้อ 30 และ 31 ไม่มีบทบัญญัติใดในอนุสัญญานี้ กระทบกระทั่งจนถึงความคุ้มกันต่อเรือรบและเรือของรัฐบาลที่ใช้เพื่อความมุ่งประสงค์ในทางที่มีใช้การพาณิชย์



#### ตอน 4 เขตต่อเนื่อง

##### ข้อ 33

1. ในเขตซึ่งต่อเนื่องกับทะเลอาณาเขตของตนซึ่งเรียกว่า เขตต่อเนื่อง ราชอาณาจักร อาจดำเนินการควบคุมตามที่จำเป็นเพื่อ

(ก) ป้องกันการละเมิดข้อบังคับทางศุลกากร รัชฎากร การเข้าเมือง หรือการอนามัยภายในอาณาเขตหรือทะเลอาณาเขตของตน

(ข) ลงโทษการละเมิดข้อบังคับข้างต้นซึ่งได้กระทำภายในอาณาเขต หรือทะเลอาณาเขตของตน

2. เขตต่อเนื่องนี้อาจจะขยายเกินกว่า 24 ไมล์ทะเล นับจากเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต

#### หมวด 3 ช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ

##### ตอน 1 บททั่วไป

##### ข้อ 34

สถานะทางกฎหมายของน่านน้ำส่วนที่ประกอบเป็นช่องแคบที่ใช้ใน

การเดินเรือระหว่างประเทศ

1. ระบอบการผ่านช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศที่กำหนดในหมวดนี้จักไม่มีผลอื่นใดต่อสถานะของน่านน้ำส่วนที่ประกอบเป็นช่องแคบ หรือการใช้อำนาจอธิปไตยหรืออำนาจของรัฐซึ่งประชิดติดกับช่องแคบเหนือน่านน้ำ และห้วงอากาศเหนือน่านน้ำ พื้นดินท้องทะเล และดินใต้ผิวดินนั้น

2. การใช้อำนาจอธิปไตยหรืออำนาจของรัฐซึ่งประชิดติดกับช่องแคบอยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งหมวดนี้ และหลักเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศอื่น

## ข้อ 35

## ขอบเขตของหมวดนี้

บทบัญญัติในหมวดนี้จักไม่มีผลต่อ

(ก) บริเวณใดของน่านน้ำภายในภายในช่องแคบ เว้นแต่ที่ซึ่งมีการกำหนดเส้นฐานตรงตามวิธีการที่ระบุไว้ในข้อ 7 ซึ่งมีผลเป็นการปิดล้อมบริเวณน่านน้ำภายในซึ่งเดิมไม่เคยถือเช่นนั้น

(ข) สถานะของน่านน้ำนอกทะเลอาณาเขตของรัฐซึ่งประชิดติดต่อกับช่องแคบที่เป็นเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือทะเลหลวง หรือ

(ค) ระบอบทางกฎหมายในช่องแคบ ซึ่งอนุสัญญาระหว่างประเทศที่บังคับใช้มาเป็นเวลานานโดยเฉพาะที่เกี่ยวกับช่องแคบเหล่านี้วางกฎเกณฑ์ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนในการผ่าน

## ข้อ 36

เส้นทางในทะเลหลวงหรือเส้นทางผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะ  
ที่ผ่านช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ

หมวดนี้ไม่นำมาใช้กับช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศหากมีเส้นทางในทะเลหลวงหรือเส้นทางผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่สะดวกเช่นกันในด้าน  
การเดินเรือและการใช้ประโยชน์ทางน้ำผ่านช่องแคบ หมวดที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ตาม  
อนุสัญญานี้รวมทั้งบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับเสรีภาพในการเดินเรือและการบินผ่านจักนำ  
มาใช้

## ตอน 2 การผ่าน (Transit Passage)

### ข้อ 37

#### ขอบเขตของบทบัญญัติในตอนนี้

บทบัญญัติในตอนนี้ใช้กับช่องแคบซึ่งใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ ระหว่างบริเวณหนึ่งของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ กับอีกบริเวณหนึ่งของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

### ข้อ 38

#### สิทธิในการผ่าน

1. ในช่องแคบที่อ้างไว้ในข้อ 37 เรือและอากาศยานทั้งปวงจักอุปโภคสิทธิในการผ่านโดยไม่ถูกขัดขวาง เว้นแต่ว่า ถ้าเกาะหนึ่งของรัฐซึ่งประชิดติดกับช่องแคบกับแผ่นดินใหญ่ก่อให้เกิดช่องแคบ จะไม่นำการผ่านนี้มาใช้ หากมีเส้นทางในทะเลหลวงหรือเส้นทางในเขตเศรษฐกิจจำเพาะจากอีกด้านหนึ่งซึ่งอยู่ติดกับทะเลเปิดของเกาะ และสะดวกเช่นกันในด้านการเดินเรือและการใช้ประโยชน์ทางน้ำ

2. เพื่อสอดคล้องกับบทบัญญัติในหมวดนี้ การผ่านคือ การใช้เสรีภาพในการเดินเรือและการบินผ่านเพียงเพื่อความมุ่งประสงค์ในการผ่านช่องแคบอย่างต่อเนื่องและรวดเร็วระหว่างบริเวณหนึ่งของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะกับอีกบริเวณหนึ่งของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

โดยสอดคล้องกับบทบัญญัติในหมวดนี้ อย่างไรก็ตาม ข้อกำหนดในการผ่านอย่างต่อเนื่องและรวดเร็วนี้ ไม่เป็นการขัดขวางการผ่านช่องแคบเพื่อความมุ่งประสงค์ในการเข้าไปออกจาก หรือกลับจากรัฐซึ่งประชิดติดกับช่องแคบ ภายใต้เงื่อนไขแห่งการเข้าไปในรัฐนั้น

3. กิจกรรมใดซึ่งไม่ใช่การใช้สิทธิในการผ่านช่องแคบ ยังคงอยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งส่วนอื่นในอนุสัญญานี้

## ข้อ 39

## หน้าที่ของเรือและอากาศยานระหว่างการผ่าน

1. เรือและอากาศยานในขณะที่ใช้สิทธิในการผ่านจกต้อง
  - (ก) ผ่านช่องแคบไปโดยไม่ชักช้า
  - (ข) ละเว้นจากการคุกคามหรือการใช้กำลังต่ออำนาจอธิปไตย บูรณภาพแห่งดินแดนหรือความเป็นอิสระทางการเมืองของรัฐซึ่งประชิดติดกับช่องแคบ หรือกระทำในลักษณะอื่นที่เป็นการละเมิดต่อหลักแห่งกฎหมายระหว่างประเทศที่กำหนดไว้ในกฎบัตรสหประชาชาติ
  - (ค) ละเว้นจากการกระทำใดๆ นอกเหนือจากปฏิบัติการซึ่งเป็นวิถีการปกติในการผ่านอย่างต่อเนื่อง และรวดเร็ว นอกเสียจากว่ามีความจำเป็นเนื่องจากเหตุสุดวิสัยหรือทุกข์ภัย
  - (ง) ปฏิบัติตามบทอื่นที่เกี่ยวข้องในหมวดนี้
2. เรือที่ผ่านจกต้อง
  - (ก) ปฏิบัติตามกฎหมายเกณฑ์ กระบวนการ และทางปฏิบัติระหว่างประเทศที่เป็นที่ยอมรับกันทั่วไป เพื่อความปลอดภัยทางทะเล รวมทั้งกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อป้องกันการโศกกันทะเล
  - (ข) ปฏิบัติตามกฎหมายเกณฑ์ กระบวนการ และทางปฏิบัติระหว่างประเทศเพื่อป้องกัน บรรเทาและควบคุมมลภาวะจากเรือ
3. อากาศยานในการผ่านจกต้อง
  - (ก) ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การบินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งใช้กับอากาศยานพาณิชย์ อากาศยานของรัฐจักปฏิบัติตามมาตรการเพื่อความปลอดภัยตามปกติ และดำเนินการโดยคำนึงถึงความปลอดภัยในการเดินเรือตามสมควรตลอดเวลา
  - (ข) รับคลื่นวิทยุที่ส่งโดยฝ่ายควบคุมการบินตามที่กำหนดระหว่างประเทศ หรือคลื่นวิทยุเตือนภัยระหว่างประเทศตลอดเวลา

## ข้อ 40

## การทำกรวิจัยและการสำรวจ

ในระหว่างกาผ่านช่องแคบ เรือต่างชาติรวมทั้งเรือที่ใช้ในการวิจัย วิทยาศาสตร์ทางทะเลและเรือสำรวจสมุทรศาสตร์ ไม่อาจกระทำกิจกรรมการวิจัย หรือสำรวจใดโดยไม่ได้รับอนุญาตจากรัฐซึ่งประชิดติดกับช่องแคบก่อน

## ข้อ 41

ช่องทางเดินในทะเลและการจัดการแบ่งการสัญจร\*  
ในช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ

1. เพื่อให้สอดคล้องกับหมวดนี้ เมื่อมีความจำเป็น รัฐซึ่งประชิดติดกับช่องแคบอาจกำหนดช่องทางเดินเรือในทะเลและการจัดการแบ่งการสัญจรเพื่อการเดินเรือในช่องแคบ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการผ่านของเรือ
2. เมื่อมีสภาวะการณ์จำเป็นรัฐดังกล่าวอาจกำหนดช่องทางเดินเรือในทะเล หรือการจัดการแบ่งการสัญจรอื่นแทนช่องทางเดินเรือในทะเล หรือการจัดการแบ่งการสัญจรเดิม หลังจากที่โฆษณาให้ทราบตามสมควร
3. ช่องทางเดินเรือในทะเลและข้อกำหนดเฉพาะการสัญจรนั้น จะต้องสอดคล้องกับกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่เป็นที่ยอมรับกันทั่วไป

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

\* ผู้แปลพยายามถอดคำจากคำว่า Traffic Separation Schemes โดยใช้ถ้อยคำเพื่อให้เข้าใจได้ง่ายขึ้น

4. ก่อนที่จักกำหนดหรือทดแทนซึ่งช่องทางเดินเรือในทะเลหรือการจัดการแบ่งการสัญจร รัฐซึ่งประชิดติดกับช่องแคบจักยื่นข้อ เสนอต่อองค์การระหว่างประเทศที่มีอำนาจเพื่อการยอมรับ องค์การนั้นอาจยอมรับช่องทางเดินเรือในทะเล และการจัดการแบ่งการสัญจร เฉพาะตามที่อาจทำ ความตกลงกันกับรัฐซึ่งประชิดติดกับช่องแคบ หลังจากนั้นรัฐอาจกำหนดหรือทดแทนช่องทางเดินเรือ หรือการจัดการแบ่งการสัญจร

5. ในกรณีที่ช่องแคบซึ่งช่องทางเดินเรือในทะเลหรือการจัดการแบ่งการสัญจรที่เสนอผ่านนาน้ำของ รัฐสองรัฐหรือมากกว่ารัฐที่เกี่ยวข้องจักร่วมมือกันในการกำหนดข้อ เสนอ โดยปรึกษาหารือกับองค์การนั้นซึ่งประชิดติดกับช่องแคบ

6. รัฐซึ่งประชิดติดกับช่องแคบจักระบุช่องทางเดินเรือในทะเลและการจัดแบ่งการสัญจรทั้งปวงตามที่กำหนดบนแผนที่อย่างชัดแจ้ง ซึ่งต้องมีการโฆษณาให้ทราบตามสมควร

7. เรือที่ผ่านจักเคารพต่อช่องทางเดินเรือในทะเลและการจัดการแบ่งการสัญจรที่กำหนดขึ้นโดยสอดคล้องกับข้อนี้

#### ข้อ 42

**กฎเกณฑ์และข้อบังคับของ รัฐซึ่งประชิดติดกับช่องแคบในส่วนที่ เกี่ยวกับการผ่าน**

1. ภายใต้บทบัญญัติแห่งส่วนนี้ รัฐซึ่งประชิดติดกับช่องแคบอาจออกกฎเกณฑ์ และข้อบังคับที่เกี่ยวกับการผ่านช่องแคบ โดยคำนึงถึงข้อ เหล่านี้ทั้งหมดหรือข้อใด ๆ

(ก) ความปลอดภัยในการเดินเรือและข้อบังคับการสัญจรทางทะเล ตามที่ระบุไว้ในข้อ 41

(ข) การป้องกัน บรรเทาและควบคุมมลภาวะ เพื่อให้ข้อบังคับระหว่างประเทศเกี่ยวกับการปล่อยน้ำมัน ของเสียที่เป็นน้ำมันและสารมีพิษอื่นลงในช่องแคบมีผลใช้บังคับ

(ค) โดยคำนึงถึงเรือประมง การป้องกันการจับปลา รวมทั้งการเก็บเครื่องมือทำการประมง

(ง) การนำพืชผล เงินตราหรือบุคคลขึ้นเรือหรือลงเรืออันเป็นการขัดต่อกฎเกณฑ์ทางศุลกากร รัชฎากร การเข้าเมือง หรืออนามัยของรัฐซึ่งประชิดติดกับช่องแคบ

2. กฎหมายและกฎเกณฑ์นั้น จักต้องไม่เป็นการเลือกปฏิบัติในรูปแบบหรือในทางความเป็นจริงระหว่างเรือต่างชาติหรือการใช้อิทธิพลเหล่านั้นอันมีผลในทางปฏิเสธ กีดกัน หรือทำให้เสื่อมเสียต่อสิทธิในการผ่านในทางปฏิบัติตามที่นิยามไว้ในตอนนี้

3. รัฐซึ่งประชิดติดกับช่องแคบจักต้องโฆษณากฎหมายและกฎเกณฑ์ทั้งปวงให้ทราบตามสมควร

4. เรือต่างชาติที่ใช้สิทธิในการผ่านจักปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์เช่นนั้น

5. รัฐเจ้าของธงเรือหรืออากาศยานซึ่งได้จดทะเบียนมีอำนาจให้ความคุ้มครองทางอธิปไตย ซึ่งกระทำในลักษณะที่เป็นการขัดต่อกฎหมายหรือกฎเกณฑ์เช่นนั้นหรือบทอื่นแห่งหมวดนี้จักมีความรับผิดชอบระหว่างประเทศสำหรับความสูญเสียหรือความเสียหายใด ซึ่งมีผลต่อรัฐซึ่งประชิดติดกับช่องแคบ

#### ข้อ 43

ความช่วยเหลือทางด้านการเดินเรือและความปลอดภัยและการปรับปรุงอื่น รวมทั้งการป้องกัน การบรรเทา และการควบคุมมลภาวะ

รัฐที่ใช้ช่องแคบและรัฐซึ่งประชิดติดกับช่องแคบความร่วมมือกันโดยทางข้อตกลง

(ก) ในการกำหนดและธำรงความช่วยเหลือทางด้านการเดินเรือ และความปลอดภัยที่จำเป็น หรือการปรับปรุงอื่นด้วยความช่วยเหลือของการเดินเรือระหว่างประเทศ และ

(ข) เพื่อการป้องกัน การบรรเทา และการควบคุมมลภาวะจากเรือ

## ข้อ 44

## หน้าที่ของรัฐซึ่งประชิดติดกับช่องแคบ

รัฐซึ่งประชิดติดกับช่องแคบจักไม่ขัดขวางการผ่านและจักประกาศให้ทราบถึงอันตรายในการเดินเรือหรือการบินผ่านใดๆ ภายในหรือเหนือช่องแคบตามที่ตนทราบ รัฐจักไม่ห้ามการผ่านนั้น

## ตอน 3 สิทธิการผ่านโดยสุจริต

## ข้อ 45

## การผ่านโดยสุจริต

1. ระบอบการผ่านโดยสุจริตอันสอดคล้องกับตอน 3 ของหมวด 2 จักนำมาใช้กับช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ
  - (ก) ไม่นำข้อ 38 วรรค 1 มาใช้กับระบอบการผ่าน หรือ
  - (ข) ระหว่างบริเวณหนึ่งในทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะกับทะเลอาณาเขตของรัฐต่างชาติ
2. จักไม่มีการห้ามการผ่านโดยสุจริตผ่านช่องแคบเหล่านั้น

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ค

JOINT STATEMENT OF THE GOVERNMENTS OF INDONESIA,  
MALAYSIA AND SINGAPORE, 16 NOVEMBER 1971.

1. The Governments of the Republic of Indonesia, Malaysia and the Republic of Singapore held consultations with a view to adopting a common position on matters relating to the Straits of Malacca and Singapore.

2. Consultations between the Government of the Republic of Indonesia and the Republic of Singapore were held at the Mainistry of Foreign Affairs, Singapore on 8 October 1971 and attended by th Minister of Communications, H. E. Farns Seda and the Indonesian Ambassador to Singapore, H.E. Major General Soenarso. representing Indonesia while Singapore was represented by the Minister for Communications, Mr. Yong Nyuk Lin, the Minister of Defence, Dr. Goh Keng Swee and the Acting Minister for Foreign Affairs, Mr. E. M. Barker.

3. Consultations between the Government of the Republic of Indonesia and the Governement of Malaysia were held at the Attorney-General's Chambers, Kuala Lumpur on 14 October 1971 and attended by the Minister of Communications, H. E. Frans Seda, the Indonesian Ambassador to Malaysia, H.E. Tan Sri, Major General H. A. Thalib, PMN and the Indonesian Ambassador to Singapore, H. E. Major General Soenarso representing Indonesia, while Malaysia was represented by the Attorney-General the Honourable Tan Sri

Haji Abdul Kadir bin Yusof and the Deputy Secretary-General, Ministry of Foreign Affairs, Mr. Zainal Abidin bin Sulong.

4. The results of the above mentioned consultations were as follows:

(i) The three governments agreed that the safety of navigation in the Straits of Malacca and Singapore is the responsibility of the coastal states concerned;

(ii) the three governments agreed on the need for tripartite cooperation on the safety of navigation in the two straits;

(iii) the three governments agreed that a body for cooperation to coordinate efforts for the safety of navigation in the Straits of Malacca and Singapore be established as soon as possible and that such body should be composed of only the three coastal states concerned;

(iv) the three governments also agreed that the problem of the safety of navigation and the question of internationalisation of the straits are two separate issues;

(v) the Governments of the Republic of Indonesia and of Malaysia agreed that the Straits of Malacca and Singapore are not international straits while fully recognizing their use for international shipping in accordance with the principle of innocent passage. The Government of Singapore takes note of the position of the Governments of the Republic of Indonesia and of Malaysia on this point;

(vi) on the basis of this understanding the three governments approved the continuation of the hydrographic survey.

Announced simultaneously in Djakarta, Kuala Lumpur and Singapore on Tuesday, 16 November 1971 at 12.00 hours Western Indonesian Time and at 12.30 hours Malaysian and Singapore Time.

(Source: Department of Foreign Affairs, Republic of Indonesia, November 1971.)



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

JOINT STATEMENT ON SAFETY OF NAVIGATION IN THE STRAITS  
OF MALACCA AND SINGAPORE, 24 FEBRUARY 1977

The meeting of the foreign ministers of Indonesia, Malaysia and Singapore was held in Manila on 24 February 1977 to consider measures to enhance safety of navigation and to promote close cooperation and coordination on antipollution policy and measures in the Straits of Malacca and Singapore.

H. E. Adam Malik, Foreign Minister of Indonesia, Y. B. M. Tengku Ahmad Rithauddeen, Minister of Foreign Affairs of Malaysia and H. E. S. Rajaratnam, Minister for Foreign Affairs of Singapore, attended the meeting.

The Foreign Ministers considered and reviewed the report of the senior officials meeting held in Jakarta from 20 to 21 December 1976 and signed the agreement on safety of navigation in the Straits of Malacca and Singapore, adopting the following recommendations:

(i) Vessels maintain a single under keel clearance (UKC) of at least 3.5 metres at all times during the entire passage through the Straits of Malacca and Singapore and that they also take all necessary safety precautions especially when navigating through critical areas.

(ii) The delineation of the traffic separation scheme (TSS) in three specified critical areas of the Straits of Malacca and Singapore, namely in the One Fathom Bank area, the Main Strait and Phillip Channel, and off Horsburgh Lighthouse.

(iii) Deep draught vessels, namely vessels having draughts of 15 metres and above, are required to pass through the designated deep water route (DWR) in the Strait of Singapore up to Buffalo Rock and are recommended to navigate in the specified route from Buffalo Rock up to Batu Berhanti area. Other vessels are recommended not to enter the DWR except in an emergency.

(iv) Navigational aids and facilities be improved for the effective and efficient implementation of the TSS.

(v) The existing voluntary reporting procedure and mechanism for large vessels be maintained.

(vi) The principle of voluntary pilotage through the critical areas in the Strait of Singapore be applied.

(vii) VLCCs and deep draught vessels are advised to navigate at a speed of not more than 12 knots during their passage through critical areas, and that no overtaking be allowed in the DWR.

(viii) Chart and current and tidal data be improved.

(ix) Rule 10 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, be applied as far as practicable within the TSS.

(x) The Implementation of the TSS should not pose a financial burden on the coastal states and the necessary funds be obtained from the users.

(xi) A joint policy to deal with marine pollution be formulated.

(xii) All tankers and large vessels navigating through the straits of Malacca and Singapore be adequately covered by insurance and compensation schemes.

The Foreign Ministers of Indonesia, Malaysia and Singapore expressed their appreciation to the Government of the Philippines for having provided the facilities for their meeting in Manila.

(Source: Department of Foreign Affairs, Republic of Indonesia, February 1977.)

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก จ

ACT CONCERNING INDONESIAN WATERS, 18 FEBRUARY 1960

INDONESIA

ACT NO. 4

The President of the Republic of Indonesia

Considering:

1. that the geographical configuration of Indonesia as an archipelagic State which consists of thousands of islands has its own characteristics and peculiarities,
2. that since time immemorial the Indonesian archipelago has constituted one entity,
3. that in the interest of the territorial integrity of the Indonesian State all the islands and the waters laying between those islands should be regarded as a single unit,
4. that the delimitation of the territorial waters as provided for in article 1, paragraph 1 of the Territorial Sea and Maritime Circles Ordinance of 1939 (Government Gazette 1939 No. 442) is not in accordance with the above considerations, as it divided the territory of Indonesia into separate parts having their own territorial sea,
5. that it is therefore deemed necessary to enact an Act concerning the Indonesian waters in accordance with the above considerations,

Having regard to:

Article 5 paragraph 1 of the Constitution of the Republic of Indonesia

Having heard:

The deliberations of the Cabinet of Ministers of 20 January 1960,

Decides to enact:

Act Concerning Indonesian Water:

Article 1

1. The Indonesian waters consist of the territorial sea and the internal waters of Indonesia.
2. The Indonesian territorial sea is a maritime belt of with a width of 12 nautical miles, the outer limit of which is measured perpendicular to the baselines or points on the low water mark of the outermost islands or part of such islands comprising Indonesian territory with the provision that in the case of straits of a width of not more than 24 nautical miles and Indonesia is not the only coastal state the outer limit of the Indonesian territorial sea shall be drawn at the middle of the strait.
3. The Indonesian internal waters are all waters lying within the baselines mentioned in paragraph (2)
4. One nautical mile is one sixtieth of a meridian.



## Articale 2

On the map annexed to this act is indicated the position of the points and baselines mentioned in article 1 paragraph (2)

## Article 3

1. Innocent passage through the internal waters of Indonesia is open to foreign vessels.

2. The innocent passage as mentioned in paragraph 1 shall be regulated by Government Ordinance.

## Article 4

1. This Act comes into force on the date of its promulgation.

2. Article 1 paragraph 1 sub-paragraphs 1 to 4 of the Territorial Sea and Maritime Circles' Ordinance of 1939 is no longer valid as from the date mentioned in paragraph 1

In order that the Act be known to everybody whomsoever it is instructed that this Act be promulgated by publication in the Government Gazette.

Promulgate at Djakarta on 18 February, 1960

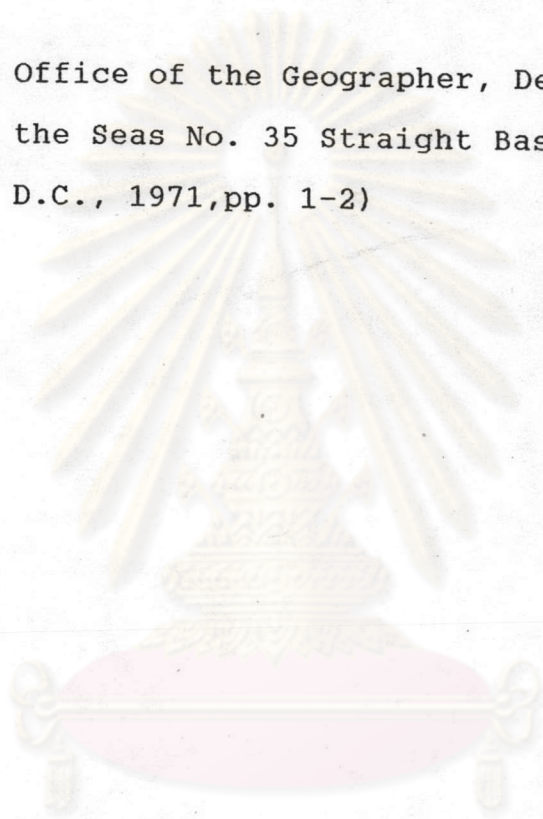
Minister of Justicer  
sd. (SAHARDJO)

Done at Djakarta on 18 February,  
1960

President of the Republic of  
Indonesia

sd. (SOEKARNO)

(Source : Office of the Geographer, Department of State,  
Limits in the Seas No. 35 Straight Baselines : Indonesia,  
Washington, D.C., 1971, pp. 1-2)



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### ประวัติผู้เขียน

นายอาทิตย์ ออกเวหา อายุ 27 ปี เกิดเมื่อวันที่ 10 มกราคม พ.ศ. 2506 ที่จังหวัดราชบุรี สำเร็จการศึกษานิติศาสตรบัณฑิต จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อ พ.ศ. 2528 เนติบัณฑิตไทย สมัย 39 เมื่อ พ.ศ. 2530 ปัจจุบันรับราชการ ในตำแหน่งผู้ช่วยผู้พิพากษา กระทรวงยุติธรรม



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย