



บทที่ 2

คำพิพากษาของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ  
ในคดีช่องแคบคอร์ฟู

คดีช่องแคบคอร์ฟูเกิดขึ้นสืบเนื่องมาจากข้อพิพาทระหว่างสหราชอาณาจักร<sup>1</sup> กับประเทศแอลเบเนีย<sup>2</sup> ใน ค.ศ. 1946 เนื่องจากข้อพิพาทและคำพิพากษาของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศในคดีนี้เกิดขึ้นในช่วงสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่สอง อันเป็นระยะเวลาที่มีประเทศเกิดใหม่หลายประเทศ แนวความคิดเกี่ยวกับกฎหมายระหว่างประเทศบางประการเริ่มมีการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงกฎหมายทะเลด้วย ดังนั้น คำพิพากษาในคดีช่องแคบคอร์ฟูนี้จึงสามารถสะท้อนให้เห็นถึงความเปลี่ยนแปลงนั้นได้ และคำพิพากษาของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศยังถือว่าเป็นบ่อเกิด (Source) ประการหนึ่งของกฎหมายระหว่างประเทศอีกด้วย จึงจำเป็นต้องพิจารณาถึงแนวความคิดของศาลต่อหลักเกณฑ์การผ่านช่องแคบคอร์ฟู

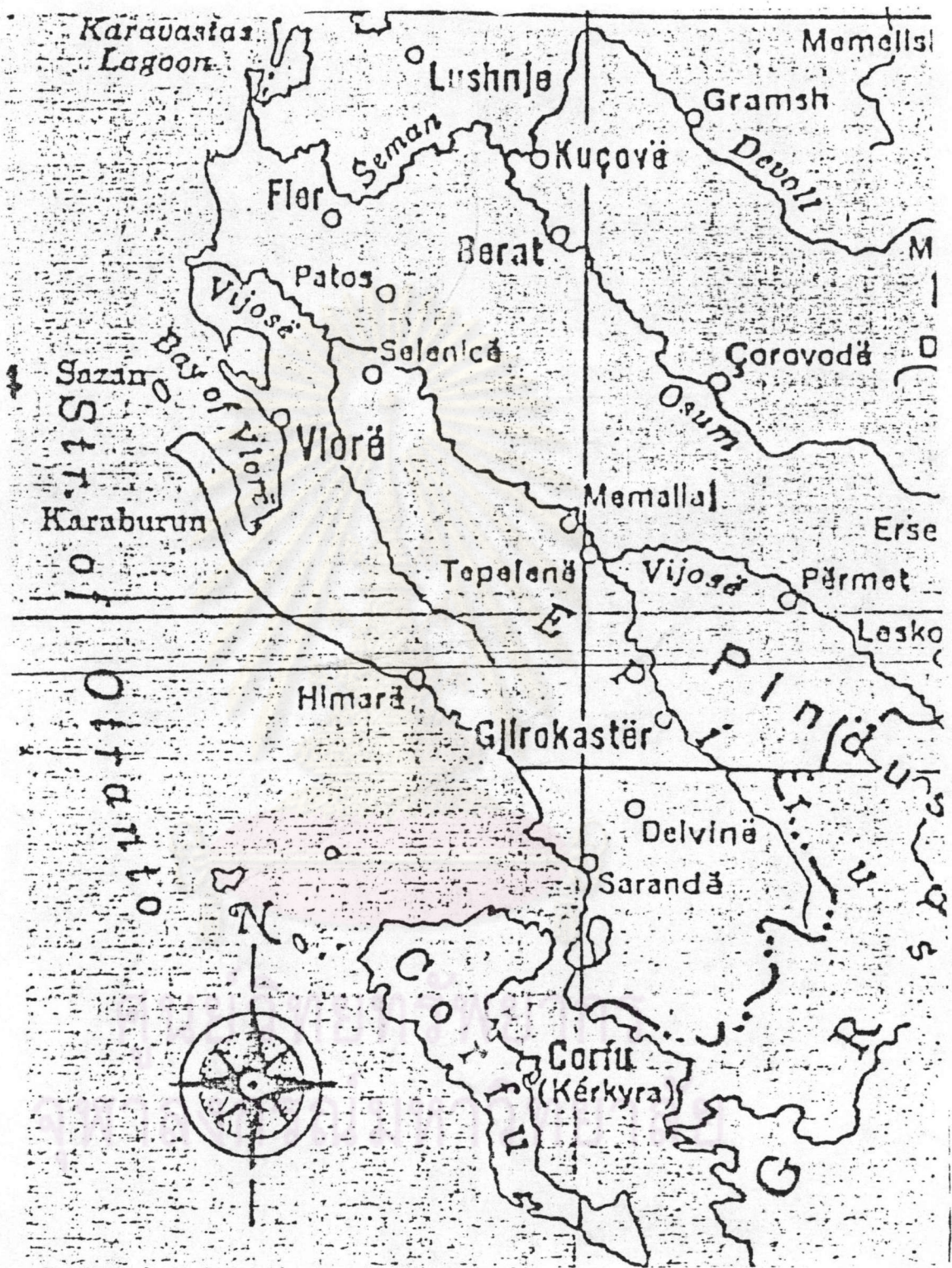
ข้อเท็จจริงในคดี

ข้อเท็จจริงในที่นี้เป็นข้อเท็จจริงที่ศาลได้รับฟังเป็นยุติแล้ว จากข้อกล่าวอ้างของคู่ความทั้งสองฝ่าย

เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม ค.ศ. 1946 มีหมู่เรือรบของอังกฤษซึ่งประกอบด้วยเรือรบ 4 ลำ คือ เรือลาดตระเวน Mauritius และ Leander กับเรือ

<sup>1</sup> ชื่อเรียกเป็นทางการ คือ สหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland) ซึ่งจะขอเรียกว่า อังกฤษ

<sup>2</sup> ชื่อเรียกเป็นทางการคือ สาธารณรัฐประชาชนแอลเบเนีย (People's Republic of Albania) ซึ่งจะขอเรียกว่า แอลเบเนีย



ภาพที่ 16

ช่องแคบคอร์ฟู

พิฆาต Saumarez และ Volage ได้แล่นผ่านช่องแคบคอร์ฟูซึ่งอยู่ในทะเลอาณาเขตของแอลเบเนีย ในระหว่างที่เรือกำลังแล่นผ่านนั้นปรากฏว่าเรือพิฆาต Saumarez โดนทุ่นระเบิดได้รับความเสียหายมาก เรือพิฆาต Volage ได้เข้าไปให้ความช่วยเหลือ โดยการลากจูงออกไปจากที่เกิดเหตุ เป็นเหตุให้เรือพิฆาต Volage โดนทุ่นระเบิดเสียหายไปอีกลำหนึ่ง แต่ก็ยังสามารถลากจูงเรือพิฆาต Saumarez ออกมาได้ เหตุการณ์นี้ทำให้ทหารเรืออังกฤษเสียชีวิต 44 นาย และบาดเจ็บ 42 นาย เรือพิฆาต Saumarez เสียหาย 750,000 ปอนด์ เรือพิฆาต Volage เสียหาย 75,000 ปอนด์ และรัฐบาลอังกฤษต้องเสียค่าใช้จ่ายในการที่ทหารต้องถึงแก่ความตายและได้รับบาดเจ็บอีก 50,000 ปอนด์ รวมค่าเสียหายทั้งสิ้น 875,000 ปอนด์

หลังจากนั้น ในวันที่ 13 พฤศจิกายน ค.ศ. 1946 อังกฤษได้ส่งเรือกวาดทุ่นระเบิดเข้าทำการกวาดทุ่นระเบิดในช่องแคบคอร์ฟู ปรากฏผลว่าสามารถตัดทำลายทุ่นระเบิดแบบโซลัม (Moored Mines) ได้ถึง 22 ลูก

ข้อเท็จจริงปรากฏในภายหลังว่าที่อังกฤษส่งหมู่เรือ 4 ลำ เข้าไปในช่องแคบคอร์ฟู เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม ค.ศ. 1946 จนเป็นเหตุทำให้โดนทุ่นระเบิดนั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อยืนยันถึงสิทธิตามกฎหมายระหว่างประเทศในการผ่านช่องแคบ และเพื่อหยั่งทราบท่าทีของแอลเบเนียต่อการผ่านดังกล่าว ทั้งนี้ เพราะ เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม ค.ศ. 1946 ในขณะที่เรือลาดตระเวนของอังกฤษ ชื่อ Orion และ Superb กำลังแล่นผ่านช่องแคบคอร์ฟู ได้ถูกระดมยิงจากปืนใหญ่บนฝั่งแอลเบเนียหลายนัด โดยแอลเบเนียมีเจตนาอยู่เพื่อยืนยันถึงสิทธิตามกฎหมายระหว่างประเทศของตน เพราะแอลเบเนียเห็นว่าตามกฎหมายระหว่างประเทศ เรือรบของรัฐอื่นไม่มีสิทธิแล่นผ่านทะเลอาณาเขตของตนโดยไม่ได้รับอนุญาต อังกฤษไม่เห็นด้วยและได้ยื่นประท้วงต่อแอลเบเนีย ในวันที่ 21 กันยายน ค.ศ. 1946 ผู้บัญชาการกองเรือรบภาคพื้นทะเลเมดิเตอร์เรเนียนของอังกฤษ ก็ได้รับโทรเลขจากรัฐบาลอังกฤษว่า ให้ส่งเรือรบเข้าสู่ช่องแคบคอร์ฟู เพื่อ "ต้องการทราบว่ารัฐบาลแอลเบเนียได้เข้าจ

สถานะของตนอย่างถูกต้องหรือไม่"<sup>3</sup> หลังจากนั้นหมู่เรือรบ 4 ลำของอังกฤษก็ได้แล่นผ่านช่องแคบจนโดนทุ่นระเบิดดังกล่าวมาแล้ว

ส่วนการส่งเรือกวาดทุ่นระเบิดเข้าไปทำการกวาดทุ่นระเบิดในช่องแคบเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน ค.ศ. 1946 นั้น อังกฤษต้องการพยานหลักฐานว่ามีทุ่นระเบิดอยู่ในช่องแคบหรือไม่

จากข้อเท็จจริงดังกล่าวมา แสดงว่าทั้งฝ่ายอังกฤษ และฝ่ายแอลเบเนียต่างฝ่ายต่างเชื่อว่าตนมีสิทธิตามกฎหมายระหว่างประเทศที่จะทำการต่างๆ นั้นได้ ดังนั้นจึงจะเห็นว่าทั้งสองฝ่ายต่างไม่ปิดบังการกระทำของตน ฝ่ายแอลเบเนียที่ยิงหมู่เรือรบของอังกฤษก็ได้แถลงยอมรับถึงการกระทำของตน รวมทั้งอ้างเหตุผลประกอบด้วยว่าเป็นการกระทำที่ชอบด้วยกฎหมายระหว่างประเทศ ส่วนฝ่ายอังกฤษก็ยอมรับถึงการกระทำของตน รวมทั้งอ้างเหตุผลประกอบด้วยว่าเป็นการกระทำที่ชอบด้วยกฎหมายระหว่างประเทศเช่นเดียวกัน คงมีเพียงการวางทุ่นระเบิดเท่านั้นที่แอลเบเนียปฏิเสธว่าไม่ได้กระทำ และอังกฤษก็ไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าแอลเบเนียเป็นผู้กระทำ ดังนั้น ข้อพิพาทในคดีนี้จึงเกิดจากความคลุมเครือไม่ชัดเจนของกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับสิทธิการผ่านช่องแคบนั้นเอง อนึ่ง มีข้อสังเกตว่า ข้อเท็จจริงในคดีนี้ใกล้เคียงกับการณ์ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์บางประการ กล่าวคือ เป็นกรณีของช่องแคบซึ่งตั้งอยู่ในทะเลอาณาเขตของรัฐประชิดช่องแคบ ซึ่งรัฐประชิดช่องแคบได้กล่าวอ้างถึงสิทธิในการควบคุมการผ่าน โดยเห็นว่าช่องแคบไม่มีสถานะทางกฎหมายเป็นพิเศษแตกต่างจากทะเลอาณาเขตโดยทั่วไป อันเป็นข้อเท็จจริงเดียวกับที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ เมื่ออินโดนีเซียและมาเลเซีย เห็นว่าช่องแคบ

ศูนย์วิทยุทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>3</sup> Robin Churchill and Myron Nordquist, "Corfu Channel Case 1949," in New Directions In The Law Of The Sea, ed Robin Churchill (Dobbs Ferry, New York : Oceana Publications, 1975), P. 310

มะละกาและสิงคโปร์ไม่มีสถานะเป็นช่องแคบระหว่างประเทศ และสิทธิการผ่านช่องแคบต้องเป็นสิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตเช่นกัน ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการกล่าวอ้างดังกล่าวมีโอกาสที่จะก่อให้เกิดความขัดแย้งขึ้นได้ และในปัจจุบันความคลุมเครือของกฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องนี้ก็ยังคงมีอยู่

ต่อมาภายหลังจากเกิดเหตุการณ์ไต้ฝุ่นระเบิดแล้ว คณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติได้ลงมติ เมื่อวันที่ 9 เมษายน ค.ศ. 1947 ให้คู่กรณีนำข้อพิพาทให้ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศชี้ขาด และในวันที่ 25 มีนาคม ค.ศ. 1948 อังกฤษและแอลเบเนียได้ทำข้อตกลงกำหนดปัญหาเพื่อเสนอให้ศาลชี้ขาด ข้อตกลงดังกล่าวมีสาระสำคัญ คือ

ก. ตามกฎหมายระหว่างประเทศ แอลเบเนียต้องรับผิดชอบต่อการระเบิดที่เกิดขึ้นในน่านน้ำของตนเองและสำหรับความเสียหาย และการสูญเสียชีวิตเนื่องจากการระเบิด และมีหน้าที่ต้องชดเชยค่าเสียหายหรือไม่

ข. ตามกฎหมายระหว่างประเทศ อังกฤษได้ละเมิดอธิปไตยของแอลเบเนีย เนื่องจากการกระทำของราชนาวีอังกฤษ ในน่านน้ำของแอลเบเนีย ในวันที่ 22 ตุลาคม และ 12, 13 พฤศจิกายน ค.ศ. 1946 และต้องชดเชยค่าเสียหายหรือไม่

ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศได้ยอมรับข้อตกลงดังกล่าวเป็นประเด็นของการพิจารณา ต่อมาได้มีการพิจารณาสืบพยานระหว่างเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. 1948 ถึงเดือนมกราคม ค.ศ. 1949 และศาลได้มีคำวินิจฉัยตัดสินคดีในวันที่ 9 สิงหาคม ค.ศ. 1949

#### ประเด็นข้อพิพาทและคำพิพากษาของศาล

จากที่ได้กล่าวมาแล้ว ว่า ศาลได้ยอมรับเอาข้อตกลงเป็นประเด็นของการพิจารณา ดังนั้น ปัญหาในคดีจึงมี 2 ประการ คือ ปัญหาว่าตามกฎหมายระหว่างประเทศ แอลเบเนียต้องรับผิดชอบต่อการระเบิดที่เกิดขึ้นในน่านน้ำของตนและต่อความเสียหายและสูญเสียชีวิตเนื่องจากการระเบิดและมีหน้าที่ต้องชดเชยค่าเสียหาย

หรือไม่ และปัญหาว่าตามกฎหมายระหว่างประเทศ อังกฤษได้ละเมิดอธิปไตยของ แอลเบเนีย และต้องชดเชยค่าเสียหายหรือไม่ ซึ่งจะได้กล่าวต่อไปตามลำดับ

#### 1. ประเด็นความรับผิดชอบของแอลเบเนีย

สำหรับประเด็นนี้ฝ่ายอังกฤษได้กล่าวอ้างว่าทุ่นระเบิดที่สร้างความเสียหายให้แก่เรือ Saumarez และเรือ Volage นั้นได้นำมาวางไว้ในช่วงเวลา ก่อนเกิดเหตุ โดยหรือภายใต้ความรู้เห็นยินยอมของรัฐบาลแอลเบเนีย ในนามน้ำ ของแอลเบเนียและซึ่งรัฐบาลแอลเบเนียมิได้แจ้งให้ทราบถึงความมีอยู่ของทุ่นระเบิด ดังกล่าว อันเป็นการขัดต่อ Hague Convention No. VIII 1907 ซึ่งสอดคล้อง กับหลักทั่วไปของกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐบาลแอลเบเนียทราบถึงการผ่านของ เรือรบอังกฤษ แต่ได้เพิกเฉยที่จะเตือนให้ทราบถึงความมีอยู่ของทุ่นระเบิดดังกล่าว เมื่อช่องแคบคอร์ฟูมีฐานะเป็นเส้นทางสัญจรระหว่างประเทศ<sup>4</sup> การเพิกเฉยดัง กล่าวจึงเป็นการละเมิดสิทธิการผ่านโดยสุจริต อันเป็นสิทธิที่เรือทุกประเภทได้รับ และเมื่อการผ่านของหมู่เรือรบอังกฤษเป็นการใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต รัฐบาล แอลเบเนียจึงต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายและสูญเสียชีวิต รวมทั้งต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่ฝ่ายอังกฤษ

ฝ่ายแอลเบเนียได้ต่อสู้ในปัญหาข้อเท็จจริงว่า ไม่ปรากฏพยานหลักฐานใดๆ ที่แสดงว่าทุ่นระเบิดได้วางโดยหรือภายใต้ความรู้เห็นหรือโดยได้รับความ ช่วยเหลือจากแอลเบเนีย และต่อสู้ในปัญหาข้อกฎหมายว่า ตามข้อตกลงร่วมระหว่าง อังกฤษกับแอลเบเนียนั้น ไม่ได้ให้อำนาจศาลที่จะวินิจฉัยให้แอลเบเนียชดเชย ค่าเสียหาย

<sup>4</sup> Ibid., P. ถอดความมาจาก International Highway

จากข้อกล่าวอ้างของทั้ง 2 ฝ่าย ปัญหาจึงมีประเด็นพิพาทว่า

1.1 รัฐบาลแอลเบเนียทราบหรือไม่ถึงการวางทุ่นระเบิด

ในปัญหานี้ ศาลได้วินิจฉัยปัญหาข้อเท็จจริง ประการแรกก่อนว่าทุ่นระเบิดที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อเรือรบของอังกฤษนั้น เป็นทุ่นระเบิดชนิดเดียวกับที่เรือกวาดทุ่นระเบิดของอังกฤษสามารถเก็บมาได้ เมื่อวันที่ 12, 13 พฤศจิกายน ค.ศ. 1946 แล้วต่อมาจึงได้วินิจฉัยถึงปัญหาว่ารัฐบาลแอลเบเนียทราบหรือไม่ถึงการวางทุ่นระเบิดดังกล่าว ซึ่งศาลเห็นว่าข้อเท็จจริงเท่าที่ปรากฏ ไม่มีพยานหลักฐานใดๆ ยืนยันว่าใครเป็นผู้วางทุ่นระเบิดดังกล่าว แต่แม้กระนั้นก็ตาม เมื่อได้คำนึงถึงข้อเท็จจริงที่ว่าเหตุการณ์ได้เกิดขึ้นในน่านน้ำของแอลเบเนีย และซึ่งรัฐบาลแอลเบเนียมีอำนาจควบคุมแต่ผู้เดียวแล้ว ย่อมเป็นการยากที่รัฐบาลอื่นจะแสวงหาพยานหลักฐานที่ชัดเจนมาได้ กรณีเช่นนี้ย่อมมีเหตุผลสมควรที่ศาลจะรับฟังพยานแวดล้อมมาประกอบได้

พยานแวดล้อมที่ศาลนำมารับฟังประกอบ ได้แก่ ข้อเท็จจริงว่าในช่วงเวลา ก่อนเกิดเหตุขึ้นนั้น รัฐบาลแอลเบเนียได้ควบคุมน่านน้ำในช่องแคบคอร์ฟูอย่างใกล้ชิดเป็นพิเศษ รวมทั้งบางครั้งก็ได้มีการยิงกำลังต่อเรือที่ผ่านด้วย ประกอบกับข้อเท็จจริงมีว่าได้มีการวางทุ่นระเบิดไม่นานนักก่อนเกิดเหตุจึงรับฟังประกอบกันได้ว่า ทุ่นระเบิดดังกล่าวจะต้องถูกวางในช่วงเวลาขณะที่รัฐบาลแอลเบเนียได้ควบคุมน่านน้ำในช่องแคบคอร์ฟูอย่างใกล้ชิดนั่นเอง ต่อมาศาลได้พิจารณาถึงความเป็นไปได้ที่จะตรวจถึงการวางทุ่นระเบิดจากชายฝั่งของแอลเบเนีย ซึ่งศาลพบว่า จากลักษณะของช่องแคบและสภาพภูมิประเทศชายฝั่งช่องแคบ รวมถึงทัศนวิสัยในช่วงระยะเวลาที่มีการวางทุ่นระเบิดและวิธีการวาง ประกอบกับการทดลองโดยผู้เชี่ยวชาญของศาล ซึ่งเป็นไปไม่ได้เลยที่ทุ่นระเบิดจะถูกวางโดยปราศจากความรู้เห็น

ของรัฐบาลแอลเบเนีย<sup>5</sup> จึงต้องถือว่ารัฐบาลแอลเบเนียทราบถึงการวางทุ่นระเบิดแล้ว

1.2 รัฐบาลแอลเบเนียได้กระทำการอันเป็นการละเมิดต่อกฎหมายระหว่างประเทศหรือไม่

เมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่ารัฐบาลแอลเบเนียได้ทราบถึงการวางทุ่นระเบิด การที่ไม่แจ้งให้หมู่เรือรบของอังกฤษทราบจึงเป็นการเพิกเฉย ปัญหาว่าการเพิกเฉยดังกล่าวจะเป็นการละเมิดต่อกฎหมายระหว่างประเทศหรือไม่ อีกนัยหนึ่ง แอลเบเนียมีหน้าที่ตามกฎหมายระหว่างประเทศ ที่จะต้องแจ้งให้หมู่เรือรบของอังกฤษทราบหรือไม่นั่นเอง ซึ่งปัญหานี้มีประเด็นอยู่ที่ว่า มีหลักเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศประการใดบ้างหรือไม่ ที่ทำให้แอลเบเนียมีหน้าที่เช่นนั้น เรื่องนี้ฝ่ายอังกฤษกล่าวอ้างว่ามีหน้าที่ตาม Hague Convention No. VIII 1907 แต่ศาลไม่เห็นด้วย เพราะ เห็นว่าอนุสัญญาฉบับดังกล่าวใช้เฉพาะในยามสงคราม เท่านั้น<sup>6</sup> ซึ่งขณะเกิดเหตุในคดีนี้เป็นเวลาหลังสงครามแล้ว แอลเบเนียจึงไม่มีหน้าที่ตามอนุสัญญานี้ อย่างไรก็ตาม ศาลยังเห็นว่าหลักเกณฑ์ซึ่งเป็นที่ยอมรับกันทั่วไป (General and Well-Recognized Principles) ซึ่งสามารถนำมาปรับใช้กับกรณีนี้ได้ หลักเกณฑ์เหล่านั้น ได้แก่ หลักมนุษยธรรม (Humanity) หลัก

<sup>5</sup> Ibid., P.304

จากการทดลองโดยผู้เชี่ยวชาญของศาล ปรากฏว่าแม้ในคืนเดือนมืด และเรือทาสีดำ เรือก็สามารถเห็นจากฝั่งได้ในระยะถึง 1,900 เมตร และเสียงของเรืออาจได้ยินในระยะ 1,800 เมตร ในขณะที่ทุ่นระเบิดถูกพบห่างจากชายฝั่งเพียง 500 เมตร เท่านั้น

<sup>6</sup> Ibid., P.312



เสรีภาพในการติดต่อสื่อสารทางทะเล (Freedom of Maritime Communication) และหลักว่ารัฐไม่มีสิทธิยินยอมให้ผู้อื่นใช้ดินแดนของตนเพื่อกระทำการที่ขัดต่อสิทธิของรัฐอื่น<sup>7</sup> ซึ่งโดยเหตุผลของหลักเกณฑ์เหล่านี้ แอลเบเนียจึงมีหน้าที่ต้องแจ้งให้หมู่เรือรบของอังกฤษทราบถึงทุ่นระเบิดที่มีอยู่ในช่องแคบคอร์ฟู ดังนั้น การที่รัฐบาลแอลเบเนียเพิกเฉยไม่แจ้งให้ทราบจึงต้องถือว่าเป็นการกระทำอันเป็นการละเมิดต่อกฎหมายระหว่างประเทศ

### 1.3 แอลเบเนียมีหน้าที่ต้องชดเชยค่าเสียหายหรือไม่

ปัญหานี้สืบเนื่องมาจากการที่แอลเบเนียได้โต้แย้งคัดค้านว่าศาลไม่มีอำนาจวินิจฉัยในเรื่องค่าเสียหาย เพราะข้อตกลงร่วมอันเป็นมูลฐานของการนำคดีมาสู่ศาลไม่ได้ให้อำนาจไว้เช่นนั้น

ต่อปัญหานี้ ศาลได้วางหลักในการแปลข้อตกลงร่วมไว้ โดยอ้างถึงบรรทัดฐานที่ศาลประจำยุติธรรมระหว่างประเทศ (The Permanent Court of International Justice) ได้วางไว้ว่า การแปลความต้องแปลไปในทางที่จะทำให้ข้อตกลงมีผลในทางปฏิบัติ ยิ่งกว่าจะแปลตามเจตนาเบื้องต้นของข้อตกลงนั้น และในกรณีที่มีข้อสงสัย ก็จะต้องแปลความไปในทางที่สมเหตุสมผลที่สุด<sup>8</sup> ซึ่งเมื่อศาลได้พิจารณาถึงพฤติการณ์ทั้งหมดในการทำข้อตกลงร่วมนี้ และแนวทางปฏิบัติในการแปลข้อตกลงร่วมของรัฐบาลแอลเบเนียแล้ว ศาลจึงเห็นว่า ความหมายของคำว่า "ค่าเสียหาย" (Compensation) ในข้อตกลงร่วมนี้ มีความหมายรวมถึงการให้อำนาจศาลที่จะวินิจฉัยในปัญหาเรื่องค่าเสียหายด้วย ดังนั้น ข้ออ้างของแอลเบเนียจึงตกไป และแอลเบเนียมีหน้าที่ต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่อังกฤษ

<sup>7</sup> Ibid, P.317

<sup>8</sup> Ibid., P.306

สำหรับประเด็นความรับผิดชอบของแอลเบเนียอันเนื่องมาจากการระเบิดที่เกิดขึ้นในน่านน้ำของตนในช่องแคบคอร์ฟู ศาลจึงเห็นว่าแอลเบเนียต้องรับผิดชอบตามกฎหมายระหว่างประเทศ เพราะได้เพิกเฉยไม่แจ้งให้เรือรบอังกฤษทราบถึงทุ่นระเบิดที่มีอยู่ในช่องแคบ ซึ่งหลักที่ศาลยกขึ้นมาว่าวินิจฉัยนี้เป็นหลักกฎหมายทั่วไป ที่ศาลได้หยิบยกขึ้นมาวินิจฉัยเอง

เมื่อปรากฏว่า แอลเบเนียต้องรับผิดชอบต่ออังกฤษดังกล่าวมาแล้วยังคงเหลือปัญหาที่เป็นข้อโต้เถียงกันอีกประการหนึ่งว่า อังกฤษได้ละเมิดอธิปไตยของแอลเบเนียหรือไม่ ปัญหานี้เป็นปัญหาที่สำคัญมาก เนื่องจากศาลจะต้องนำหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการผ่านช่องแคบขึ้นมาวินิจฉัยคดี อันจะแสดงให้เห็นว่าศาลเห็นว่าหลักเกณฑ์การผ่านช่องแคบเป็นเช่นไร

## 2. ประเด็นความรับผิดชอบของอังกฤษ

มีปัญหาว่า ตามกฎหมายระหว่างประเทศ อังกฤษได้ละเมิดอธิปไตยของแอลเบเนีย โดยเหตุจากการกระทำของราชนาวีอังกฤษ ในช่องแคบคอร์ฟู เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม และ 12, 13 พฤศจิกายน ค.ศ. 1946 และมีหน้าที่ต้องชดเชยค่าเสียหายหรือไม่ ซึ่งอาจแบ่งการกระทำได้เป็น 2 ช่วง คือ ช่วงแรกในวันที่ 22 ตุลาคม ค.ศ. 1946 เมื่อหมู่เรือรบ 4 ลำของอังกฤษได้แล่นผ่านช่องแคบและโดนทุ่นระเบิด ช่วงที่สองในวันที่ 12, 13 พฤศจิกายน ค.ศ. 1946 เมื่อหมู่เรือกวาดทุ่นระเบิดได้เข้าไปทำการกวาดทุ่นระเบิดในช่องแคบคอร์ฟู ดังนั้น จึงจะได้แบ่งออกเป็น 2 ส่วนด้วยกัน

### 2.1 อานาจอธิปไตยของแอลเบเนียได้ถูกละเมิด โดยการผ่านช่องแคบคอร์ฟูของเรือรบอังกฤษ เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม ค.ศ. 1946 หรือไม่

ฝ่ายแอลเบเนียอ้างว่ารัฐชายฝั่งมีอำนาจที่จะควบคุมการผ่านทะเลอาณาเขตของตนโดยเรือรบต่างชาติได้ หากมีพฤติการณ์พิเศษเกิดขึ้น ซึ่งในกรณีนี้ไม่ได้มีพฤติการณ์พิเศษเกิดขึ้นแล้ว โดยแอลเบเนียและกรีซกำลังมีข้อพิพาทเรื่องพรมแดนกันอยู่ และกองทัพของแอลเบเนียต้องเตรียมพร้อม ดังนั้น แอลเบเนียจึงมีสิทธิเรียกร้องให้เรือรบต่างชาติขออนุญาตผ่านล่วงหน้าก่อนได้ เมื่อหมู่เรือรบของอังกฤษได้ผ่านช่องแคบคอร์ฟูซึ่งอยู่ในทะเลอาณาเขตเข้ามาโดยมิได้ขออนุญาต การ

ผ่านดังกล่าวจึงเป็นการละเมิดต่อกฎหมายระหว่างประเทศ และไม่เป็นการผ่านโดย  
สุจริต ฝ่ายอังกฤษอ้างว่า ข้ออ้างของแอลเบเนียรับฟังไม่ได้

ประเด็นที่ศาลจะวินิจฉัย คือ หลักเกณฑ์การผ่านช่องแคบที่ใช้  
ในการเดินเรือระหว่างประเทศในส่วนของเรือรบเป็นอย่างไร ช่องแคบคอร์ฟู  
มีสถานะเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศหรือไม่ และการผ่านของหมู่  
เรือรบอังกฤษเป็นการผ่านโดยสุจริตหรือไม่

ในปัญหาแรก เรื่องหลักเกณฑ์การผ่านช่องแคบที่ใช้ในการ  
เดินเรือระหว่างประเทศในส่วนของเรือรบนั้น ศาลมีความเห็นว่า

เป็นที่ยอมรับกันทั่วไปและโดยสอดคล้องกับจารีตประเพณีระหว่างประเทศว่าใน  
ยามสันติ รัฐมีสิทธิส่งเรือรบของตนผ่านช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ  
ซึ่ง เชื่อมต่อระหว่างทะเลหลวงกับทะเลหลวงได้โดยไม่ต้องขออนุญาตจากรัฐชายฝั่ง  
เสียก่อน หากว่าการผ่านนั้นเป็นไปโดยสุจริต เว้นแต่จะได้มีบัญญัติไว้ในอนุสัญญา  
ระหว่างประเทศ รัฐชายฝั่ง ไม่มีสิทธิห้ามการผ่านช่องแคบในยามสันติได้<sup>9</sup>

จากหลักเกณฑ์ที่ศาลแสดงนี้ ศาลได้วางเงื่อนไขไว้ 2  
ประการ คือ ช่องแคบนั้นจะต้องเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ ซึ่ง  
เชื่อมต่อระหว่างทะเลหลวงกับทะเลหลวง และการผ่านนั้นจะต้องกระทำโดยสุจริต  
ดังนั้นศาลจึงต้องวินิจฉัยในปัญหาทั้งสองนี้ต่อไป

<sup>9</sup> Ibid., P.310

แม้แต่ในการผ่านทะเลอาณาเขตทั่วไปก็ตาม ก็ไม่มีบทบัญญัติให้เรือที่ผ่าน  
ต้องขออนุญาตต่อรัฐชายฝั่งเสียก่อน ในทางปฏิบัติ บางรัฐมักแจ้งให้ทราบถึงการผ่าน  
โดยสุจริตของเรือเท่านั้น

ปัญหาว่าช่องแคบคอร์ฟูมีสถานะเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศหรือไม่นั้น ศาลเห็นว่าหลักเกณฑ์ที่นำมาปรับ คือ สภาพทางภูมิศาสตร์ซึ่งเชื่อมต่อกันระหว่างทะเลหลวงกับทะเลหลวงเข้าด้วยกัน และปรากฏข้อเท็จจริงว่าได้ใช้สำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศ<sup>10</sup> ส่วนช่องแคบจะมีความสำคัญต่อการเดินเรือหรือไม่ควรนำมาเป็นหลักเกณฑ์พิจารณา ซึ่งเมื่อศาลได้พิจารณาข้อเท็จจริงต่างๆ เกี่ยวกับช่องแคบคอร์ฟูแล้ว<sup>11</sup> ศาลจึงเห็นว่าช่องแคบคอร์ฟูมีลักษณะเข้าตามหลักเกณฑ์ที่ศาลได้วางไว้ และด้วยเหตุนี้ช่องแคบคอร์ฟูจึงมีสถานะเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ

ปัญหาต่อไปว่า การผ่านของหมู่เรือรบอังกฤษ เป็นการผ่านโดยสุจริตหรือไม่นั้น ฝ่ายแอลเบเนียเห็นว่าไม่เป็นการผ่านโดยสุจริต ด้วยเหตุผล 2 ประการ ประการแรก เพราะความมุ่งหมายของการผ่านมิได้เจตนาจะใช้ช่องแคบเป็นเส้นทางผ่านตามปกติของการเดินเรือผ่านโดยทั่วไป แต่เป็นการผ่านโดยมีวัตถุประสงค์ทางการเมือง (Political Mission)<sup>12</sup> ประการที่สอง เพราะระหว่างการผ่านเรือรบอังกฤษได้แสดงลักษณะซึ่งถือว่าเป็นความไม่สุจริต กล่าวคือ ด้วยการเตรียมพร้อมรบอยู่บนเรือและปืนเรือไม่อยู่ที่ตำแหน่งปกติ ซึ่งต่อปัญหานี้ศาลไม่ได้พยายามที่จะวางหลักเกณฑ์ให้ชัดเจนว่าการผ่านโดยสุจริตมีหลักเกณฑ์อย่างไร<sup>13</sup> เหมือนเช่นที่ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิการผ่านช่องแคบและลักษณะของช่องแคบ

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> Ibid PP. 310-314 ข้อเท็จจริงที่ศาลนำมาพิจารณามีหลายประการ คือ จำนวนเรือที่ผ่าน ซึ่งปรากฏว่ามีถึงปีละ 2,884 ลำ สัญชาติของเรือ มีอย่างน้อย 7 ชาติ และระยะเวลาที่มีเรือต่างชาติเคยใช้ช่องแคบนี้มาก่อน ซึ่งปรากฏว่าเป็นเวลาอย่างน้อยถึง 80 ปีแล้ว

<sup>12</sup> Ibid.

<sup>13</sup> Ibid. เพราะศาลเพียงแต่วินิจฉัยว่าการผ่านเรือรบอังกฤษไม่อาจถือว่าไม่สุจริตเท่านั้น โดยมีได้อธิบายว่าที่ว่าไม่สุจริตนั้นเพราะเหตุใด

ที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ อันน่าจะเนื่องมาจากเหตุผล 2 ประการ คือ ประการแรก เพราะเหตุผลที่แอลเบเนียยกขึ้นมากล่าวอ้างนั้นเปิดโอกาสให้ศาลถือเอาเป็นประเด็นแห่งการวินิจฉัยได้โดยไม่จำเป็นต้องวางหลักเกณฑ์เพราะปรากฏในภายหลังว่าศาลเห็นว่าข้ออ้างของแอลเบเนียรับฟังไม่ได้ ดังนั้น จึงไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยในประการอื่นต่อไป ประการที่สอง เพราะในขณะนั้นยังไม่มีความเห็นแน่นอนเป็นเสียงเดียวกันในหมู่นักกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับความหมายของการผ่านโดยสุจริต ซึ่งน่าเชื่อว่าศาลเองก็คงยังไม่เห็นพ้องกันพอที่จะชี้ขาดลงไปได้ และเมื่อมีช่องทางออกแล้วศาลจึงเลี่ยงไม่กล่าวถึงเสีย

สำหรับข้อกล่าวหาประการแรก เรื่องการผ่านโดยมีวัตถุประสงค์ทางการเมืองนั้น ปรากฏว่าอังกฤษได้มีวัตถุประสงค์ในการผ่านเพื่อทดสอบปฏิบัติการของแอลเบเนียจริงดังที่แอลเบเนียกล่าวอ้าง แต่ศาลเห็นว่าถึงกระนั้นก็ยังคงถือว่าเป็นการผ่านโดยสุจริต โดยให้เหตุผลว่าเพราะวัตถุประสงค์ทางการเมืองดังกล่าวมีเจตนาเพื่อยืนยันถึงสิทธิอันชอบด้วยกฎหมายในการผ่านช่องแคบ ซึ่งรัฐบาลอังกฤษไม่มีหน้าที่ต้องงดเว้นการใช้สิทธินั้นแต่อย่างใด<sup>14</sup> ข้ออ้างนี้จึงรับฟังไม่ได้ อนึ่ง คำวินิจฉัยในข้อนี้คงจะมีอิทธิพลกว้างไกลไป เพราะมุ่งถึงเจตนาของอังกฤษเฉพาะในคดีนี้เท่านั้น ดังนั้น จึงไม่อาจยืนยันได้ว่าการผ่านช่องแคบโดยมีวัตถุประสงค์อื่นๆ เป็นพิเศษนอกเหนือจากเพื่อการผ่านช่องแคบตามปกติจะถือเป็นการผ่านโดยสุจริตทุกกรณีไป คงจะต้องพิจารณาข้อเท็จจริงอื่นมาประกอบอีก อย่างไรก็ตาม การที่ศาลได้วินิจฉัยในปัญหานี้ทำให้เห็นได้ว่า เจตนาหรือวัตถุประสงค์ของการผ่านเป็นประเด็นหนึ่งที่จะต้องยกขึ้นมาพิจารณาในปัญหาว่าเป็นการผ่านโดยสุจริตหรือไม่

<sup>14</sup> Ibid., P.313

ข้ออ้างประการที่สอง เรื่องลักษณะที่แสดงออกถึงความไม่  
 สุจริตในระหว่างการผ่านช่องแคบคอร์ฟูของหมู่เรือรบอังกฤษนั้น ข้อเท็จจริงปรากฏ  
 ว่า เรือรบอังกฤษได้แล่นผ่านช่องแคบคอร์ฟูเป็นรูปขบวนรบ (Combat Formation)  
 แต่ไม่ได้แปรขบวนเพื่อเข้าทำการรบ จนกระทั่งหลังจากเกิดการระเบิดขึ้นแล้ว  
 จึงได้แปรขบวนเพื่อเข้าทำการรบ ส่วนปืนประจำเรือนั้นในขณะแล่นผ่านอยู่ในลักษณะ  
 ปกติ และพลประจำเรืออยู่ประจำสถานีรบ (Action Station)<sup>15</sup> มีปัญหาว่าข้อ  
 เท็จจริงเหล่านี้เป็นการเพียงพอที่จะแสดงว่าการผ่านไม่สุจริตหรือไม่ ศาลเห็นว่า  
 จากพฤติการณ์ของแอลเบเนียที่เคยโจมตีหมู่เรือรบของอังกฤษโดยปืนใหญ่มาก่อน  
 รวมทั้งความสัมพันธ์ที่ตึงเครียดระหว่างแอลเบเนียกับอังกฤษในขณะนั้นแล้ว เห็นว่า  
 ลักษณะการผ่านของหมู่เรือรบอังกฤษเช่นนี้ ไม่เป็นการละเมิดต่อดิปไตยของ  
 แอลเบเนีย<sup>16</sup> ด้วยเหตุนี้ข้ออ้างของแอลเบเนียจึงรับฟังไม่ได้เช่นกัน อนึ่ง ใน  
 ประเด็นนี้มีข้อสังเกตว่าศาลเลียงที่จะชี้ลงไปให้ชัดเจนว่าลักษณะดังกล่าวจะเป็นการ  
 ผ่านโดยสุจริตหรือไม่ หรือไม่เกี่ยวข้องกับการผ่านโดยสุจริตเลย ทางใดทางหนึ่ง  
 และเหตุผลของศาลก็ไม่ได้แสดงอย่างชัดเจนว่าเหตุใดการผ่านครั้งนี้จึงไม่ถือว่าเป็น  
 การละเมิดต่อดิปไตยของแอลเบเนีย คงวินิจฉัยไปตรงๆ ว่าเมื่อมีพฤติการณ์ของ  
 แอลเบเนียซึ่งทำให้อังกฤษมีเหตุผลสมควรจะระวังป้องกันตนเอง การกระทำของ  
 อังกฤษจึงไม่เป็นการละเมิดต่อดิปไตยเท่านั้น ซึ่งไม่ได้แสดงหลักเกณฑ์แต่ประการใด  
 เลย การเลียงของศาลนี้เป็นการสนับสนุนว่าศาลเองก็ยังไม่มีความแน่ใจในประเด็น  
 หลักเกณฑ์การผ่านโดยสุจริตเช่นกัน

<sup>15</sup> Ibid.

<sup>16</sup> Ibid., P.315

ดังนั้น ศาลจึงเพียงแต่ชี้ว่าการผ่านของเรือรบอังกฤษไม่เป็นการละเมิดต่ออธิปไตยของแอลเบเนียเท่านั้น และด้วยเหตุนี้จึงไม่อาจถือว่าอำนาจอธิปไตยของแอลเบเนียได้ถูกละเมิดโดยการผ่านช่องแคบคอร์ฟูของเรือรบอังกฤษ เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม ค.ศ. 1946

2.2 อำนาจอธิปไตยของแอลเบเนียได้ถูกละเมิด โดยเรือรบอังกฤษที่เข้าไปทำการกวาดต้อนระเบิดในช่องแคบ เมื่อวันที่ 12, 13 พฤศจิกายน ค.ศ. 1946 หรือไม่

ในปัญหานี้ เบื้องต้นฝ่ายอังกฤษยอมรับว่าไม่มีกฎหมายระหว่างประเทศสนับสนุนการที่รัฐหนึ่งจะส่งเรือรบเข้าไปในทะเลอาณาเขตของรัฐอื่นและดำเนินการกวาดต้อนระเบิดในน่านน้ำนั้น<sup>17</sup> ซึ่งแสดงว่าแม้แต่ฝ่ายอังกฤษเองก็ยังไม่แน่ใจในสถานะทางกฎหมายในการกระทำของตน อย่างไรก็ตาม อังกฤษได้พยายามเสนอแนวความคิดใหม่ในกฎหมายระหว่างประเทศ โดยอ้างเหตุผลที่ทำให้อังกฤษมีความชอบธรรมในการกระทำดังกล่าว 2 ประการ คือ ประการแรก โดยอ้างความตกลงระหว่างประเทศ<sup>18</sup> ประการที่สอง โดยอ้างความชอบธรรมที่จะแสวงหาพยานหลักฐานเพื่อนำมาเสนอต่อศาลระหว่างประเทศก่อนที่พยานหลักฐานนั้นจะสูญสิ้นไป<sup>19</sup> ข้ออ้างประการที่สองนี้นับได้ว่าเป็นแนวทางใหม่ของหลักกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับอำนาจอธิปไตย โดยถ้าศาลยอมรับก็จะมีผลเป็นการจ่ายอม

<sup>17</sup> Ibid., P. 315-316

<sup>18</sup> Ibid., P. 316

<sup>19</sup> Ibid.

ระหว่างประเทศ (International Servitude)<sup>20</sup> อันเป็นการลดทอนอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนประการหนึ่ง ปัญหาคือศาลเห็นว่าข้ออ้างนี้ชอบด้วยเหตุผลหรือไม่

ซึ่งศาลเห็นว่าข้ออ้างดังกล่าวไม่ชอบด้วยเหตุผล โดยเห็นว่าการกระทำของอังกฤษเป็นการแทรกแซง และเป็นการใช้นโยบายการใช้กำลัง (Policy of Force) ซึ่งจะมีเฉพาะชาติที่มีกำลังทหารเหนือกว่าเท่านั้นที่จะทำได้ และในที่สุดจะนำไปสู่การขัดขวางกระบวนการยุติธรรมระหว่างประเทศ<sup>21</sup> ด้วยเหตุนี้ศาลจึงเห็นว่าข้ออ้างของอังกฤษรับฟังไม่ได้ เมื่อเรือรบของอังกฤษเข้าไปทำการกวาดต้อนระเบิดในช่องแคบคอร์ฟู ซึ่งเป็นทะเลอาณาเขตของแอลเบเนีย โดยมิได้รับอนุญาตจึงต้องถือว่าเป็นการละเมิดอำนาจอธิปไตยของแอลเบเนีย

#### ผลจากคำพิพากษา

1. ช่องแคบคอร์ฟูในฐานะที่เป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ

20

21 ในปัญหานี้ได้มีผู้สนใจเขียนบทความไว้เกี่ยวกับแง่มุมต่างๆ ดู Nasim Hasan Shah, "Discovery By Intervention : The Right of A State To Seize Evidence Located Within The Territory Of The Respondent State, "American Journal of International Law 53 (1959) : 595-612



ในส่วนนี้ ในคำพิพากษาอาจแบ่งออกได้เป็น 2 ประเด็น คือ ประเด็นเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ และประเด็นเกี่ยวกับน่านน้ำในช่องแคบคอร์ฟู ซึ่งจะได้อธิบายเป็นลำดับไป

1.1 หลักเกณฑ์การเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ ในประเด็นเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ ศาลได้วางหลักเกณฑ์ไว้ 2 ประการ คือ หลักเกณฑ์ทางภูมิศาสตร์และหลักเกณฑ์ความสัมพันธ์ระหว่างช่องแคบกับการเดินเรือระหว่างประเทศ ประการแรกเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ทางภูมิศาสตร์นั้น ศาลกล่าวว่า เป็น เพราะช่องแคบคอร์ฟูเชื่อมต่อระหว่างทะเลหลวงกับทะเลหลวงเข้าด้วยกัน<sup>22</sup> ซึ่งการวางหลักเช่นนี้แสดงว่าลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เชื่อมต่อระหว่างทะเลหลวงกับทะเลหลวงเป็นหลักเกณฑ์ที่ศาลเห็นว่าจำเป็น อย่างไรก็ตาม ในคำพิพากษาดอนหนึ่งของศาลได้ทำให้เกิดข้อสงสัยว่าลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เชื่อมต่อระหว่างทะเลหลวงกับทะเลหลวงนั้น จะเป็นเพียงหลักเกณฑ์เดียวที่ศาลยอมรับหรือไม่ โดยในดอนหนึ่งซึ่งศาลวินิจฉัยเกี่ยวกับความเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศของช่องแคบคอร์ฟู ศาลได้ยกเหตุผลมาประกอบอีกว่า "...และเนื่องจากช่องแคบมีความสำคัญเป็นพิเศษต่อกรีซ โดยเหตุผลเนื่องจากการผ่านเข้าและออกจากเมืองท่าคอร์ฟู"<sup>23</sup> ซึ่งแสดงว่าศาลมิได้คำนึงเฉพาะสภาพทางภูมิศาสตร์ที่เชื่อมต่อระหว่างทะเลหลวงกับทะเลหลวงแต่เพียงประการเดียวเท่านั้น หากยังได้คำนึงถึงลักษณะทางภูมิศาสตร์อื่นประกอบด้วย ทั้งนี้เพราะแท้ที่จริงแล้วสิ่งที่ศาลเห็นว่า เป็นหลักเกณฑ์

ศูนย์วิทยุทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>22</sup> Churchill and Nordquist, "Corfu Channel Case 1948," in New Directions In The Law Of The Sea, P. 310

<sup>23</sup> Ibid.

สำคัญก็คือ หลักเสรีภาพในการติดต่อสื่อสารนั่นเอง<sup>24</sup> ดังนั้นจากแนววินิจฉัยของ ศาลเช่นนี้ จึงไม่อาจจำกัดหลักเกณฑ์ทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือ ระหว่างประเทศว่ามีเฉพาะกรณีเมื่อช่องแคบจะเชื่อมต่อระหว่างทะเลหลวงกับ ทะเลหลวงเท่านั้น ถ้าเป็นที่เห็นได้ว่าลักษณะทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบนั้นจำเป็นต้อง การเดินเรือระหว่างประเทศแล้ว แม้ว่าจะเชื่อมต่อกับน่านน้ำประเภทอื่นก็ตาม ก็ ควรถือว่าเป็นลักษณะทางภูมิศาสตร์ตรงตามหลักเกณฑ์ของศาลในคดีนี้เช่นกัน

ประการที่สอง เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ความสัมพันธ์ระหว่างช่อง แคบกับการเดินเรือระหว่างประเทศ ศาลวางหลักว่า ต้องปรากฏข้อเท็จจริงว่าช่อง แคบได้ใช้สำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศ (The Fact of Its Being Used for International Navigation)<sup>25</sup> หลักที่ศาลวางนี้แสดงว่าลำพัง เฉพาะสภาพทางภูมิศาสตร์เพียงประการเดียวไม่เพียงพอในการเป็นช่องแคบที่ใช้ใน การเดินเรือระหว่างประเทศ ที่ศาลกล่าวถึง "การใช้" จึงเป็นเงื่อนไขว่าช่องแคบ นั้นจะต้องมีความสัมพันธ์กับการเดินเรือผ่านช่องแคบด้วยโดยได้ใช้สำหรับการเดินเรือ ระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตามศาลก็ได้แสดงโดยชัดแจ้งว่า "การใช้" นี้มีความ หมายเพียงใด ในคำพิพากษาของศาลได้กล่าวต่อไปเพียงว่า ถึงแม้ช่องแคบคอร์ฟู จะไม่ได้เป็นเส้นทางที่จำเป็น (a necessary route) ในการติดต่อระหว่าง ทะเลหลวงกับทะเลหลวง แต่มีฐานะเป็นเพียงเส้นทางสำรอง (an alternative passage) ระหว่างทะเลอีเจียน (Aegean) กับทะเลเอเดรียติก (Adriatic)

---

<sup>24</sup>Myres S. McDougal and William T. Burke, The Public Order Of The Oceans, (New Haven and London : Yale University Press, 1962), P.208

<sup>25</sup>Churchill and Nordquist, "Corfu Channel Case 1949," in New Directions In The Law Of The Sea, P.310

ก็ตาม แต่อย่างน้อยศาลก็เห็นว่าเป็นเส้นทางที่มีประโยชน์ (a useful route) ต่อการเดินทางระหว่างประเทศ<sup>26</sup> และเพียงเท่านี้ก็เป็นการเพียงพอแล้วที่ศาลจะถือว่าเข้าหลักเกณฑ์ "การใช้" ในการเดินทางระหว่างประเทศ จากคำพิพากษาของศาลได้ชี้ให้เห็นว่ามีมาตรฐานที่ศาลยกขึ้นพิจารณา 2 ประการด้วยกัน คือ มาตรฐานระดับสูงว่าช่องแคบนั้นจะต้องเป็นเส้นทางที่จำเป็นหรือไม่ และมาตรฐานระดับกลางว่าช่องแคบนั้นจะเป็นเส้นทางที่ได้ใช้ในการเดินทางระหว่างประเทศหรือไม่ มาตรฐานระดับสูงเป็นสิ่งที่ฝ่ายแอลเบเนียยกขึ้นอ้าง<sup>27</sup> การที่ศาลได้วินิจฉัยว่าเพียงเป็นเส้นทางที่มีประโยชน์ก็เป็นการเพียงพอแล้วจึงแสดงว่า "การใช้" ในความหมายของศาลไม่ใช่มาตรฐานระดับสูงว่าต้องเป็นเส้นทางที่จำเป็นต่อการเดินทางระหว่างประเทศ หากเป็นมาตรฐานระดับกลางว่าเป็นเส้นทางที่ได้ใช้ในการเดินทางระหว่างประเทศเท่านั้น

มีปัญหาว่ามาตรฐานระดับกลางดังกล่าว หรือที่ศาลใช้คำว่า "เส้นทางที่มีประโยชน์" ต่อการเดินทางระหว่างประเทศนี้ จะมีความหมายเช่นใด เพราะศาลมิได้ให้คำอธิบายไว้ ในเรื่องนี้นักนิติศาสตร์ท่านหนึ่งให้ความเห็นว่าช่องแคบนั้นจะต้องได้ใช้หรือถูกใช้ในการเดินทางระหว่างประเทศจริงๆ หากเป็นเพียงอาจจะใช้ได้ (potential utility) ก็ไม่เป็นการเพียงพอ แต่ในขณะเดียวกันก็ไม่จำเป็นต้องเป็นเส้นทางที่จำเป็นอย่างยิ่งต่อการเดินทางระหว่างประเทศ<sup>28</sup> ความเห็นนั้นน่าจะเป็นการแปลความที่ตรงกับเจตนาของศาล อย่างไรก็ตาม ก็ยังไม่อาจให้ความกระจ่างได้ เพราะยังไม่ได้อธิบายตรงๆ ว่าแค่ไหนเพียงใดจึงจะถือ

<sup>26</sup> Ibid.

<sup>27</sup> Ibid., P. 312 แอลเบเนียอ้างว่าช่องแคบคอร์ฟูไม่ควรเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินทางระหว่างประเทศ เพราะไม่เป็นช่องทางที่จำเป็นต่อการเดินทางเรือ

<sup>28</sup> D.P.O'Connell, International Law Of The Sea, Vol.1 (Oxford : Claredon Press, 1982), P. 314

เป็นการได้ใช้หรือถูกใช้ ดังนั้น ถึงแม้จะทราบว่าศาลได้วางหลักเกณฑ์ความสัมพันธ์ระหว่างช่องแคบกับการเดินเรือระหว่างประเทศไว้ว่าต้องมีระดับปานกลาง คือ ต้องได้ใช้หรือถูกใช้ก็ตาม คำพิพากษาในส่วนนี้ควรถือว่ายังมีความเคลือบคลุมไม่ชัดเจนอยู่

ดังนั้น ในประเด็นเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศนี้ จึงสรุปได้ว่าศาลได้วางหลักเกณฑ์การพิจารณาไว้เป็น 2 ประการ คือ หลักเกณฑ์ทางภูมิศาสตร์ว่าช่องแคบจะต้องเป็นช่องทางที่จำเป็นต่อการคมนาคมติดต่อสื่อสารทางทะเล โดยไม่จำกัดว่าจะต้องเป็นช่องแคบที่เชื่อมต่อระหว่างทะเลหลวงกับทะเลหลวงเท่านั้น ช่องแคบที่เชื่อมต่อระหว่างทะเลหลวงกับน่านน้ำประเภทอื่น เช่น ทะเลอาณาเขตหรือน่านน้ำภายใน ก็อาจถือว่ามีหลักเกณฑ์ทางลักษณะภูมิศาสตร์นี้ได้หากว่ามีความจำเป็นต่อการคมนาคมติดต่อสื่อสารทางทะเล หลักเกณฑ์ประการที่สอง คือ หลักเกณฑ์ความสัมพันธ์ระหว่างช่องแคบกับการเดินเรือระหว่างประเทศ ว่าอย่างน้อยช่องแคบนั้นจะต้องได้ใช้หรือถูกใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ อันเป็นความสัมพันธ์ในระดับปานกลาง แสดงว่าช่องแคบนั้นจะต้อง "มีประโยชน์" ต่อการเดินเรือระหว่างประเทศในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม คำพิพากษาของศาลยังเคลือบคลุมในปัญหาว่าแค่ไหนเพียงใดจึงจะถือได้ถึงระดับดังกล่าวนี้

ถึงแม้ว่าหลักเกณฑ์ที่ศาลได้วางนี้จะใช้เฉพาะในการตัดสินข้อพิพาทระหว่างคู่ความในคดีก็ตาม แต่คำพิพากษาของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ ในฐานะที่เป็นที่มา (Source) ประการหนึ่งของกฎหมายระหว่างประเทศ จึงอาจส่งผลกระทบต่อกฎหมายระหว่างประเทศด้วยแต่เนื่องจาก หลักเกณฑ์ดังกล่าวยังคงมีบางส่วนที่เคลือบคลุมไม่ชัดเจน การนำไปปรับใช้โดยตรงจึงอาจก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งตามมาได้ อย่างไรก็ตาม ในที่สุดแล้วอย่างน้อยหลักเกณฑ์ของศาลในคดีนี้ก็มีประโยชน์ ในฐานะเป็นแนวทางในการพิจารณาถึงความเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ ของช่องแคบอื่นๆ ได้ต่อไป

## 1.2 สถานะของน่านน้ำในช่องแคบคอร์ฟู

ประเด็นปัญหาเกี่ยวกับสถานะของน่านน้ำในช่องแคบคอร์ฟู มิได้เป็นประเด็นพิพาทโดยตรงในคดีนี้ ดังนั้นจึงไม่มีคำวินิจฉัยของศาลปราถกษัตติเจเนอย่างใดก็ตาม ในคำพิพากษาเองมีหลายตอนที่แสดงให้เห็นถึงแนวความคิดของศาลต่อสถานะของน่านน้ำในช่องแคบ ซึ่งเป็นเรื่องที่น่าสนใจและเห็นว่ามีผลต่อแนวความคิดเกี่ยวกับช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศโดยส่วนรวม

ในส่วนสถานะของน่านน้ำในช่องแคบคอร์ฟูนั้นศาลมีความเห็นว่ายังคงเป็นทะเลอาณาเขตของแอลเบเนียเหมือนทะเลอาณาเขตทั่วไป และยังได้วินิจฉัยต่อไปอีกว่าทะเลอาณาเขตนั้นมีฐานะเป็นดินแดน (Territory) ของแอลเบเนียด้วย ดังจะเห็นจากคำพิพากษาในประเด็นเกี่ยวกับการเข้าไปกวาดต้อนระเบิดโดยเรือรบของอังกฤษ ศาลกล่าววตอนหนึ่งว่า "... ในระหว่างรัฐเอกราช การเคารพในอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดน (territorial sovereignty) เป็นพื้นฐานที่สำคัญต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ..."<sup>29</sup> ดังนั้น จึงต้องถือว่าน่านน้ำในช่องแคบคอร์ฟูเป็นทะเลอาณาเขต ซึ่งแอลเบเนียมีอำนาจอธิปไตยเหนือน่านน้ำส่วนนั้น แอลเบเนียจึงมีฐานะเป็นเจ้าของ (Dominium)<sup>30</sup> เหนือน่านน้ำในช่องแคบคอร์ฟู

<sup>29</sup>Churchill and Nordquist, "Corfu Channel Case 1949," in New Directions In The Law Of The Sea, P.317

<sup>30</sup>Henry Campbell Black, Black's Law Dictionary, 5th ed. (St. Paul Minn. : West Publishing Co., 1979, P.436, 679

Dominium เป็นคำในภาษาลาติน มีความหมายว่า สิทธิในทรัพย์สินหรือกรรมสิทธิ์ และอาจหมายถึงอำนาจอธิปไตยก็ได้เช่นกัน Dominium Maris หมายถึง ความถึง อำนาจอธิปไตยในทะเล

Imperium เป็นคำในภาษาลาติน มีความหมายว่า สิทธิในการควบคุมบังคับบัญชา ซึ่งรวมถึงการใช้อำนาจของรัฐเพื่อบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย

แต่อย่างไรก็ตาม ดูเหมือนว่าการใช้อำนาจ (Imperium) ของแอลเบเนียจะต้องถูกจำกัดเนื่องจากความเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศของช่องแคบคอร์ฟู ดังจะพบได้จากคำพิพากษาหลายส่วนซึ่งถึงแม้จะมีได้กล่าวโดยตรงแต่ก็ทำให้เห็นได้โดยปริยายว่าความเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศนั้น ทำให้การใช้อำนาจของรัฐชายฝั่งเหนือทะเลอาณาเขตของตนต้องถูกจำกัดตัดทอนลง คำพิพากษาส่วนแรกที่ควรยกขึ้นมากล่าวถึง คือคำพิพากษาที่กล่าวเกี่ยวกับสิทธิในการเดินเรือผ่านช่องแคบ<sup>31</sup> ในคำพิพากษาดอนนี้เป็นที่น่าสังเกตว่าศาลได้ละเลยไม่กล่าวถึงสถานะของน่านน้ำในช่องแคบ โดยเพียงแต่กล่าวว่าหากเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศแล้ว รัฐย่อมมีสิทธิส่งเรือรบผ่านช่องแคบได้หากว่าการผ่านนั้นสุจริต สถานะของน่านน้ำในช่องแคบจึงไม่ใช่ข้อพิจารณาในประเด็นนี้เลย นอกจากนั้น ในส่วนหลักเกณฑ์ความเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศสิ่งที่ศาลยกขึ้นมาพิจารณา ก็คือ ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบและความสัมพันธ์ระหว่างช่องแคบกับการเดินเรือระหว่างประเทศเท่านั้น<sup>32</sup> สถานะของน่านน้ำในช่องแคบไม่ใช่ข้อพิจารณาในประเด็นนี้เช่นกัน ในประการสุดท้าย เมื่อแอลเบเนียยกข้อโต้แย้งว่า ในขณะที่เกิดเหตุเรือรบอังกฤษโดนทุ่นระเบิดนั้นตนกำลังมีกรณีพิพาทกับกรีซ ซึ่งควรจะเป็นเหตุผลเพียงพอให้ควมคุมการผ่านช่องแคบคอร์ฟูซึ่งเป็นทะเลอาณาเขตของตนได้ ศาลกลับกล่าวว่า

ศาลเห็นว่าเมื่อได้คำนึงถึงสถานการณ์พิเศษที่กำลังดำเนินอยู่นั้น แอลเบเนียอาจตรวจข้อบังคับเกี่ยวกับการผ่านช่องแคบของเรือรบได้แต่จะต้องไม่มีผลเป็นการห้ามการผ่านหรือเป็นผลให้ต้องมีการขออนุญาตเป็นกรณีพิเศษ<sup>33</sup>

<sup>31</sup>Churchill and Norquist, "Corfu Channel Case 1949," in New Directions In The law Of The Sea, P.310

<sup>32</sup> Ibid.

<sup>33</sup> Ibid., P.311

ซึ่งแสดงอย่างชัดเจนว่า ถึงแม้ศาลจะยอมรับว่าแอลเบเนียมีอำนาจอธิปไตยในทะเลอาณาเขตและมีสิทธิที่จะดำเนินมาตรการที่จำเป็นเพื่อป้องกันตนเอง แต่เมื่อช่องแคบคอร์ฟูเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ การใช้อำนาจ (Imperium) ก็ต้องถูกจำกัดลง

ผลจากแนวความคิดของศาลในประเด็นนี้ มีผลโดยตรงต่อปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างความเป็นเจ้าของ (Dominium) และการใช้อำนาจ (Imperium) ของรัฐในทะเลอาณาเขต<sup>34</sup> โดยแสดงว่า นอกจากการใช้อำนาจ (Imperium) จะสามารถแยกออกจากความเป็นเจ้าของ (Dominium) ได้แล้ว การใช้อำนาจ (Imperium) ภายในทะเลอาณาเขตซึ่งรัฐมีความเป็นเจ้าของ (Dominium) ก็ยังอาจถูกตัดทอนลงได้ด้วยเช่นกัน กรณีเช่นนี้เป็นเหตุผลสนับสนุนให้

---

<sup>34</sup>O'Connell, International Law Of The Sea, Vol 1., PP.14-18

กล่าวว่า มีข้อโต้เถียงในทางทฤษฎีมาตั้งแต่ศตวรรษที่ 18 เกี่ยวกับปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างความเป็นเจ้าของ (Dominium) และการใช้อำนาจ (Imperium) ของรัฐในทะเลอาณาเขต โดยฝ่ายที่เห็นว่าสิทธิทั้งสองไม่สามารถแยกออกจากกันได้ ก็จะเป็นผลให้ในทะเลอาณาเขตของรัฐ รัฐจะมีอำนาจอธิปไตยโดยสมบูรณ์ และในทะเลหลวงรัฐจะไม่มีสิทธิใดๆ เลย เพราะการใช้อำนาจ (Imperium) จะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อรัฐมีความเป็นเจ้าของ (Dominium) ในน่านน้ำนั้นเท่านั้น ดังนั้น ความเห็นนี้จะทำให้ทะเลอาณาเขตเป็นทะเลปิด (Mare Chalusum) โดยสมบูรณ์ ส่วนฝ่ายที่เห็นว่าแยกออกจากกันได้นั้น ก็เป็นผลให้ยอมรับได้ว่า ถึงแม้รัฐจะมีความเป็นเจ้าของ (Dominium) ในทะเลอาณาเขต แต่การใช้อำนาจ (Imperium) ก็อาจถูกจำกัดลงได้ ความเห็นนี้จึงเอนเอียงไปข้างทะเลเปิด (Mare Liberum)

นำเชื่อนานน้ำที่เป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศมีสถานะทางกฎหมายเป็นของตนเองเป็นพิเศษ แตกต่างจากทะเลอาณาเขตโดยทั่วไป

ในปัจจุบัน เมื่อมีแนวโน้มที่จะยอมรับความกว้างของทะเลอาณาเขตเป็น 12 ไมล์ทะเลมากขึ้น อันจะทำให้ช่องแคบต้องตกอยู่ในทะเลอาณาเขตมากกว่าแต่ก่อน หลักเกณฑ์เกี่ยวกับสถานะของน่านน้ำในช่องแคบที่ศาลได้วางไว้จึงเป็นสิ่งที่เหมาะสมจะนำมาปรับใช้ เพราะจะเป็นการตัดปัญหาเกี่ยวกับสิทธิของรัฐชายฝั่งเหนือช่องแคบส่วนซึ่งอยู่ในบริเวณเดียวกันกับทะเลอาณาเขตได้เป็นอย่างดี เนื่องจากได้แยกช่องแคบออกเป็นสถานะทางกฎหมายเป็นพิเศษต่างหาก ทำให้เกิดความชัดเจนเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ในช่องแคบ

## 2. สิทธิการผ่านช่องแคบคอร์ฟู

### 2.1 สิทธิการผ่านช่องแคบ

สิทธิการผ่านช่องแคบคอร์ฟูปรากฏจากคำพิพากษาของศาลว่า "...ในยามสันติ รัฐมีสิทธิส่งเรือรบของตนผ่านช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ... โดยไม่จำเป็นต้องขออนุญาตจากรัฐชายฝั่งเสียก่อน หากว่าการผ่านนั้นเป็นไปโดยสุจริต..."<sup>35</sup> จากคำพิพากษาในตอนนี้งทราบได้ว่าเรือรบมีสิทธิ (Right) ในการผ่านช่องแคบได้โดยไม่จำเป็นต้องขออนุญาตจากรัฐชายฝั่ง และถึงแม้ศาลจะไม่ได้กล่าวไว้อย่างชัดแจ้งก็ตาม ก็มีความเห็นกันว่าสิทธิดังกล่าว คือ สิทธิการผ่านโดยสุจริต (Right of Innocent Passage) นั้นเอง<sup>36</sup>

ศูนย์วิทยุทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>35</sup> Churchill and Nordquist, "Corfu Channel Case 1949," in New Directions In The Law Of The Sea, P.310.

<sup>36</sup> McDougal and Burke, The Public Order Of The Oceans, P.206.



อย่างไรก็ตาม ถึงแม้จะเป็นสิทธิการผ่านโดยสุจริต แต่จากคำพิพากษาแสดงให้เห็นว่าสิทธินี้มีไม่เท่ากับในทะเลอาณาเขตโดยทั่วไป ทั้งนี้เป็นเหตุผลเนื่องมาจากความเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศนั่นเอง ดังจะเห็นจากที่ศาลกล่าวว่า ในการผ่านนี้ เรือรบไม่จำเป็นต้องขออนุญาตจากรัฐชายฝั่งเสียก่อน<sup>37</sup> และถึงแม้แอลเบเนียจะมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขต ซึ่งถือว่าเป็นเสมือนดินแดนของตนก็ตาม<sup>38</sup> การจะใช้สิทธิป้องกันตนเองในน่านน้ำส่วนนี้ก็จะทำจนเป็นผลให้เป็นการขัดขวางการผ่าน หรือทำให้ต้องขออนุญาตเป็นพิเศษก่อนผ่านไม่ได้<sup>39</sup> สิทธิการผ่านโดยสุจริตในช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศที่แตกต่างจากทะเลอาณาเขตโดยทั่วไปนี้ เป็นผลมาจากหลักเสรีภาพในการติดต่อสื่อสาร ซึ่งศาลยกขึ้นมาอ้างในคดีนี้และซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่มีอิทธิพลต่อคำตัดสินของศาลมากหลักหนึ่ง<sup>40</sup> ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าถึงแม้ช่องแคบคอร์ฟูจะอยู่ภายในทะเลอาณาเขตของแอลเบเนียและสิทธิการผ่านจะเป็นสิทธิการผ่านโดยสุจริต ซึ่งเป็นสิทธิชนิดหนึ่ง

---

<sup>37</sup> Churchill and Nordquist, "Corfu Channel Case 1949," in New Directions In The Law Of The Sea, P.310.

<sup>38</sup> Ibid., P.317.

<sup>39</sup> Ibid., P.311.

<sup>40</sup> McDougal and Burke, The Public Order Of The Oceans, P.206.

ในทะเลอาณาเขตก็ตาม<sup>41</sup> แต่ก็เห็นได้ว่าศาลได้นำหลักเสรีภาพในการติดต่อสื่อสาร  
เข้ามาปรับใช้ด้วย สิทธิการผ่านโดยสุจริตดังกล่าวจึงต้องถูกจำกัดตัดทอนลง

## 2.2 ความหมายของความสุจริตในการผ่าน

ถึงแม้ว่าประเด็นปัญหาเรื่องความหมายของความสุจริตใน  
การผ่านจะเป็นประเด็นที่คู่ความยกขึ้นโต้เถียงกันก็ตาม แต่ก็ไม่ปรากฏศาลว่าได้วินิจฉัย  
วางหลักโดยตรงไว้ ในคำวินิจฉัยของศาลปรากฏแต่เพียงว่าศาลได้พิจารณาแล้วเห็น  
ว่าการผ่านของเรือรบอังกฤษเป็นการผ่านที่สุจริตเท่านั้น<sup>42</sup> อย่างไรก็ตาม ใน  
เนื้อหาคำวินิจฉัยของศาลก็ได้แสดงโดยปริยายว่าศาลถือเอา "การกระทำ" (manner)  
ในระหว่างการผ่านเท่านั้น เป็นเรื่องพิจารณาว่าการผ่านนั้นเป็นไปโดยสุจริตหรือ  
ไม่ โดยไม่ได้คำนึงถึงวัตถุประสงค์ของการผ่าน<sup>43</sup> แต่ประการใด ดังนั้น ความ  
สุจริตในการผ่านจึงมีความหมายกว้าง โดยขึ้นอยู่กับพฤติการณ์ของแต่ละกรณีไป หรือ

---

<sup>41</sup> Charles Roussecua, Droit International Public,  
Sixieme Edition (Paris : Dalloz, 1971), PP.250-252 สิทธิในทะเล  
อาณาเขตของรัฐชายฝั่งอาจจำแนกได้เป็น 2 แนวใหญ่ๆ คือ แนวแรกเห็นว่าทะเล  
อาณาเขตมีฐานะเป็นดินแดนของรัฐชายฝั่งซึ่งแนวนั้นยังแยกออกเป็น 2 แนวย่อย คือ  
เห็นว่าอยู่ในระบบกฎหมายทรัพย์สิน (Systeme du droit de propriete) และ  
เห็นว่าอยู่ในระบบอำนาจอธิปไตย (Systeme du droit de souverainete)  
แนวที่สองเห็นว่าทะเลอาณาเขตมีฐานะเสมือนเป็นทะเลหลวง โดยสิทธิของรัฐชาย  
ฝั่งเป็นเพียงการระงับซึ่งมีเพื่อป้องกันตนเองเท่านั้น และดูเพิ่มเติมใน D.P.O'  
Connell, International Law Of The Sea, Vol. 1, PP.59-123

<sup>42</sup> Churchill and Norquist, "Corfu Channel Case 1949" in  
New Directicus In The Law Of The Sea, P.312

<sup>43</sup> Ibid., PP.312-313

กล่าวอีกนัยหนึ่ง เป็นเรื่องของข้อเท็จจริงที่จะนำมาแสดงให้เห็นว่าเป็นการผ่านโดย  
สุจริตหรือไม่ ไม่ใช่เรื่องที่จะกำหนดลงไปได้ด้วยตัว<sup>44</sup>

แนวคำวินิจฉัยของศาลเช่นนี้น่าจะถือว่าถูกต้อง เพราะดังที่  
ได้กล่าวมาแล้วว่าสิทธิการผ่านโดยสุจริตในช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่าง  
ประเทศนั้น แตกต่างจากสิทธิการผ่านโดยสุจริต ในทะเลอาณาเขตทั่วไป เนื่อง  
จากศาลได้นำหลักเสรีภาพในการติดต่อสื่อสารเข้ามาปรับในคดีด้วย ดังนั้น ถ้าจะ  
ปล่อยให้รัฐประชิดช่องแคบตีความคำว่า ความสุจริต ได้ตามใจชอบ ผลก็จะกลายเป็น  
ว่าหลักเสรีภาพในการติดต่อสื่อสารจะไม่ได้ได้รับการประกัน เลยเมื่อไรที่ไม่ต้อง  
การให้เรือผ่านรัฐประชิดช่องแคบก็จะอ้างขึ้นมาได้ว่าเพราะเรือไม่สุจริตในการ  
ผ่าน โดยปราศจากกฎเกณฑ์ที่แน่นอน การวางหลักของศาลว่าให้ถือเอาการกระทำ  
ในระหว่างการผ่านเป็นข้อพิจารณานี้ จะช่วยเป็นการประกันการผ่านของเรือได้เป็น  
อย่างดี เพราะตรวจใบที่เรือไม่ได้กระทำการที่เป็นอันตรายต่อรัฐประชิดช่องแคบ  
เรือก็ยังคงถือว่ามีความสุจริตอยู่ ในขณะที่เดียวกัน สิทธิของรัฐประชิดช่องแคบก็ยังคง  
ได้รับความคุ้มครอง หากเรือได้กระทำการที่เป็นอันตรายต่อตน รัฐประชิดช่องแคบก็  
สามารถห้ามการผ่านนั้นได้เช่นกัน การพิจารณาจากการกระทำนี้จึงเป็นหลักเกณฑ์ที่  
เหมาะสม

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากศาลไม่ได้วางหลัก ในเรื่องนี้โดย  
ตรง ดังนั้น จึงยังคงมีความเคลือบคลุมอยู่ในปัญหาว่า การกระทำที่เป็นอันตราย  
ต่อรัฐประชิดช่องแคบนั้น จะมีความหมายจำกัดเฉพาะอันตรายทางทหารเท่านั้นหรือ  
ไม่ หรือจะขยายความไปถึงอันตรายอย่างอื่นด้วย เช่น อันตรายต่อสภาพสิ่งแวดล้อม  
 เป็นต้น ซึ่งคงเป็นปัญหาที่จะต้องค้นหาคำตอบต่อไปในอนาคต

---

<sup>44</sup>W. George Grandison and Virginia J. Meyer,  
"International Straits, Global Communications, And The  
Evolving Law Of The Sea," Vanderbilt Journal Of Transnational Law  
8 (Spring 1975) : 398-399

ในบทต่อไปจะได้พิจารณาถึงหลักเกณฑ์การผ่านช่องแคบที่ใช้  
ในการเดินเรือระหว่างประเทศตามแนวของอนุสัญญาระหว่างประเทศต่อไป



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย