Journal of Political Science and Legal Studies **Original Article**

Received: 21 July 2026 **Revised: 6 August 2026** **Accepted: 14 August 2026**

สิทธิในการผ่านช่องแคบฮอร์มุซในภาวะความขัดแย้งทางอาวุธ: การปะทะกันระหว่างอำนาจกฎหมายทะเล กฎหมายสงครามทางทะเล และสิทธิในการป้องกันตนเอง

The right to pass through the Strait of Hormuz in the event of armed conflict: The clash between the law of the sea, the law of maritime warfare, and the right to self-defense

นายธีรชัย แดงไพศาล[1]

Mr.Terachai Dangpisan

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ขอบเขตของสิทธิในการผ่านช่องแคบฮอร์มุซในภาวะความขัดแย้งทางอาวุธ โดยมุ่งศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่างกฎหมายทะเล กฎหมายสงครามทางทะเล และกฎหมายว่าด้วยการใช้กำลัง ซึ่งพบว่าช่องแคบฮอร์มุซมีสถานะเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ ส่งผลให้สิทธิในการผ่านได้รับการรับรองภายใต้ระบอบการผ่านทางผ่านแดนทางทะเลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล(United Nations Convention on the Law of the Sea) แต่อย่างไรก็ตามสิทธิดังกล่าวมิได้มีลักษณะเป็นสิทธิสัมบูรณ์ หากแต่ถูกจำกัดโดยกฎหมายสงครามทางทะเลและการอ้างสิทธิในการป้องกันตนเองของรัฐ ซึ่งเปิดโอกาสให้รัฐสามารถใช้มาตรการด้านความมั่นคงเพื่อควบคุมการเดินเรือได้ในบางสถานการณ์ นอกจากนี้การศึกษายังพบว่า แม้สิทธิในการผ่านจะยังคงมีอยู่ในเชิงกฎหมาย แต่ในทางปฏิบัติกลับถูกทำให้ “อ่อนแรง” ผ่านการใช้มาตรการทางทหารและความเสี่ยงด้านความมั่นคง ซึ่งนำไปสู่ภาวะที่เรียกว่า “การปิดช่องแคบในเชิงหน้าที่” กล่าวคือช่องแคบยังคงเปิดในเชิงกฎหมาย แต่ไม่สามารถใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ ชี้ให้เห็นว่ากฎหมายระหว่างประเทศมิได้มีเอกภาพ หากแต่เป็นระบบของกฎเกณฑ์ที่ทับซ้อนและแข่งขันกัน ส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนเชิงกฎหมายในการคุ้มครองเสรีภาพในการเดินเรือในบริบทของความขัดแย้งร่วมสมัย

คำสำคัญ: ช่องแคบฮอร์มุซ, การผ่านทางผ่านแดนทางทะเล, กฎหมายทะเล, กฎหมายสงครามทางทะเล, สิทธิในการป้องกันตนเอง

---

[1] นักวิชาการอิสระ ; Independent Scholar ,Thailand

Corresponding author, e-mail: terachaidangpisan@gmail.com,

Abstract

This article examines the scope of the right of transit through the Strait of Hormuz in situations of armed conflict, focusing on the interaction between the law of the sea, the law of naval warfare, and the law governing the use of force. The findings indicate that the Strait of Hormuz qualifies as a strait used for international navigation, thereby granting ships the right of transit passage under United Nations Convention on the Law of the Sea. However, this right is not absolute and is subject to limitations imposed by the law of naval warfare and the invocation of self-defence by states, which may justify the implementation of security measures affecting navigation. Furthermore, the study demonstrates that although the right of transit persists in legal terms, it becomes significantly weakened in practice due to military risks and security measures, leading to what can be described as a "functional closure" of the strait. In this situation, the strait remains legally open but is not effectively accessible in practice. At a theoretical level, the article argues that international law does not operate as a unified system but rather as a set of overlapping and competing legal regimes, resulting in legal indeterminacy in the protection of freedom of navigation under conditions of armed conflict.

Keywords: Strait of Hormuz, transit passage, law of the sea, naval warfare, self-defence,

1.บทนำ

ช่องแคบฮอร์มุซเป็นหนึ่งในเส้นทางคมนาคมทางทะเลที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์สูงสุดของโลก เนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อหลักระหว่างอ่าวเปอร์เซียกับมหาสมุทรอินเดีย และเป็นเส้นทางขนส่งพลังงานที่มีสัดส่วนสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจโลกโดยรวม (Tanaka, 2023; Rothwell & Stephens, 2023) ลักษณะเฉพาะของช่องแคบดังกล่าวในฐานะ "ช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ" ทำให้การเคลื่อนย้ายของเรือพาณิชย์ โดยเฉพาะเรือบรรทุกน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ มีความเชื่อมโยงโดยตรงกับเสถียรภาพด้านพลังงานและความมั่นคงทางเศรษฐกิจของรัฐทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก (Guilfoyle, 2019; Lott & Kawagishi, 2022) ภายใต้บริบทของความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์และความขัดแย้งทางอาวุธในภูมิภาคตะวันออกกลาง โดยเฉพาะในสงครามความระหว่างอิหร่านกับอิสราเอลและสหรัฐฯ ช่องแคบฮอร์มุซกลับกลายเป็นพื้นที่ที่มีความเปราะบางสูงต่อการควบคุม การคุกคาม หรือแม้กระทั่งการจำกัดการเดินเรือในทางปฏิบัติ (Lott, 2026; Kudrin, 2026) สถานการณ์ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าช่องแคบฮอร์มุซมิได้เป็นเพียงพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ หากแต่

เป็น “จุดตัด” (intersection) ระหว่างกฎหมายระหว่างประเทศ ความมั่นคงทางทหาร และผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของรัฐ ซึ่งก่อให้เกิดคำถามสำคัญต่อบทบาทและประสิทธิภาพของกฎหมายทะเลระหว่างประเทศในการคุ้มครองเสรีภาพในการเดินเรือภายใต้เงื่อนไขของความขัดแย้งร่วมสมัย (Tanaka, 2023; Guilfoyle, 2020)

ภายใต้กรอบกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (United Nations Convention on the Law of the Sea) ช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศย่อมอยู่ภายใต้ระบอบ “การผ่านทางผ่านแดนทางทะเล” ซึ่งรับรองสิทธิของเรือทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นเรือพาณิชย์หรือเรือรบ ในการผ่านอย่างต่อเนื่องและรวดเร็วโดยปราศจากการขัดขวางจากรัฐช่องแคบ(Nandan & Anderson, 1989; Tanaka, 2023) หลักการดังกล่าวถือเป็นการประนีประนอมระหว่างอธิปไตยของรัฐชายฝั่งกับความจำเป็นของประชาคมระหว่างประเทศในการคงไว้ซึ่งเสรีภาพในการเดินเรือในเส้นทางยุทธศาสตร์ (Moore, 1980; Rothwell & Stephens, 2023) แต่เมื่อเกิดสถานการณ์ความขัดแย้งทางอาวุธ หลักการดังกล่าวกลับเผชิญกับข้อท้าทายเชิงโครงสร้าง เนื่องจากรัฐอาจอ้างอำนาจภายใต้กฎหมายสงครามทางทะเลเพื่อกำหนดมาตรการควบคุม ตรวจค้น หรือจำกัดการเดินเรือ รวมทั้งอาจอ้างสิทธิในการป้องกันตนเองเพื่อสร้างข้อจำกัดเพิ่มเติมต่อการผ่านช่องแคบ (Doswald-Beck, 1995; Dinstein, 2017) ส่งผลให้สิทธิในการผ่านซึ่งดูเสมือนมีลักษณะเป็น “สิทธิพื้นฐาน” ภายใต้กฎหมายทะเล กลับกลายเป็นสิทธิที่ถูกทำให้มีเงื่อนไขและขึ้นอยู่กับบริบทด้านความมั่นคงและการใช้กำลังในทางปฏิบัติ อันนำไปสู่ความไม่แน่นอนในการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศในสถานการณ์ความขัดแย้งร่วมสมัย (Lott & Kawagishi, 2022; Guilfoyle, 2019)

จากข้อถกเถียงและช่องว่างทางวิชาการดังกล่าว บทความนี้จึงมุ่งวิเคราะห์ขอบเขตและสถานะของสิทธิในการผ่านช่องแคบฮอร์มุซภายใต้บริบทของความขัดแย้งทางอาวุธ โดยตั้งคำถามหลักว่า เรือยังคงมีสิทธิในการผ่านช่องแคบระหว่างประเทศตามกฎหมายทะเลเพียงใด เมื่อเผชิญกับข้อจำกัดจากกฎหมายสงครามทางทะเลและการอ้างสิทธิในการป้องกันตนเองของรัฐ เพื่อตอบคำถามรองว่า ระบอบกฎหมายทั้งสามสามารถดำรงอยู่ร่วมกันได้อย่างสอดคล้องหรือไม่ หรือกลับก่อให้เกิดความขัดแย้งเชิงบรรทัดฐานที่นำไปสู่ภาวะความไม่แน่นอนในการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศ โดยจะวิเคราะห์บทบัญญัติของกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ หลักกฎหมายจารีตด้านการใช้กำลัง และกรอบกฎหมายสงครามทางทะเล ควบคู่กับการพิจารณากรณีศึกษาช่องแคบฮอร์มุซในบริบทความขัดแย้งร่วมสมัย เพื่อเสนอข้ออธิบายเชิงระบบเกี่ยวกับสถานะของสิทธิในการผ่านช่องแคบ และเพื่อชี้ให้เห็นถึงข้อจำกัดของกฎหมายระหว่างประเทศในการคุ้มครองเสรีภาพในการเดินเรือในภาวะวิกฤต

2.วัตถุประสงค์การวิจัย

1.เพื่อวิเคราะห์ขอบเขตและลักษณะของสิทธิในการผ่านช่องแคบระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในกรณีช่องแคบฮอร์มุซ ภายใต้กรอบกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ โดยอาศัยหลักการ “การผ่านทางผ่านแดนทาง

ทะเล (Transit passage)" ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล(United Nations Convention on the Law of the Sea)

2.เพื่อศึกษาข้อจำกัดของสิทธิในการผ่านช่องแคบในภาวะความขัดแย้งทางอาวุธ โดยวิเคราะห์บทบาทของกฎหมายสงครามทางทะเลและหลักกฎหมายจารีตที่เกี่ยวข้อง เช่น หลักความจำเป็น (Necessity) และความได้สัดส่วน (Proportionality)

3.เพื่อวิเคราะห์การอ้างสิทธิในการป้องกันตนเองของรัฐภายใต้กฎบัตรสหประชาชาติ(Charter of the United Nations) และผลกระทบของการอ้างสิทธิดังกล่าวต่อเสรีภาพในการเดินเรือในช่องแคบระหว่างประเทศ

3. แนวคิดและทฤษฎีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

การทำความเข้าใจสิทธิในการผ่านช่องแคบฮอร์มุซในภาวะความขัดแย้งทางอาวุธจำเป็นต้องอาศัยกรอบแนวคิดทางกฎหมายระหว่างประเทศที่ครอบคลุมและเชื่อมโยงหลายมิติ โดยเฉพาะกฎหมายทะเลซึ่งวางหลักเสรีภาพในการเดินเรือเป็นพื้นฐาน กฎหมายสงครามทางทะเลซึ่งกำหนดข้อจำกัดภายใต้ตรรกะด้านความมั่นคง และกฎหมายว่าด้วยการใช้กำลังซึ่งให้ความชอบธรรมแก่การอ้างสิทธิในการป้องกันตนเองของรัฐ อย่างไรก็ดี โดยกฎหมายทั้งสามมิได้ทำหน้าที่อย่างสอดคล้อง หากแต่มีลักษณะทับซ้อนและแข่งขันกันในการกำหนดขอบเขตของสิทธิและข้อจำกัด ส่งผลให้เกิดภาวะความไม่แน่นอนเชิงกฎหมายในการคุ้มครองเสรีภาพในการเดินเรือในช่องแคบระหว่างประเทศ

3.1 กฎหมายทะเลกับเสรีภาพในการเดินเรือ

ภายใต้กฎหมายทะเลระหว่างประเทศ หลักเสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of navigation) ถือเป็นหนึ่งในหลักการพื้นฐานที่มีพัฒนาการมาอย่างยาวนานและได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางในประชาคมระหว่างประเทศ โดยมีรากฐานจากแนวคิดเสรีภาพแห่งท้องทะเล (Mare liberum) ซึ่งเน้นว่าทะเลเปิดควรเป็นพื้นที่ที่รัฐทั้งหลายสามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันได้โดยปราศจากการผูกขาดของรัฐใดรัฐหนึ่ง (Tanaka, 2023) หลักการดังกล่าวได้รับการพัฒนาให้มีความเป็นระบบและมีผลผูกพันทางกฎหมายชัดเจนมากยิ่งขึ้นภายใต้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล(UNCLOS) ซึ่งได้กำหนดกรอบสิทธิและหน้าที่ของรัฐในการใช้ประโยชน์จากทะเล รวมถึงการรับรองเสรีภาพในการเดินเรือทั้งในทะเลหลวงและในเขตที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ เช่น ช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ (Rothwell & Stephens, 2023)

ในบริบทของช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลได้กำหนดระบอบ "การผ่านทางผ่านแดนทางทะเล"(Transit passage) ขึ้นเพื่อสร้างสมดุลระหว่างอธิปไตยของรัฐชายฝั่งกับความจำเป็นของประชาคมระหว่างประเทศในการรักษาเสรีภาพในการเดินเรือ โดยระบอบดังกล่าวรับรองสิทธิของเรือและอากาศยานทุกประเภทในการผ่านช่องแคบอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว โดยไม่ต้องได้รับอนุญาตล่วงหน้าจากรัฐช่องแคบ (Nandan & Anderson, 1989; Moore, 1980) ลักษณะสำคัญของสิทธิในการผ่านภายใต้ระบอบนี้คือ การมีสถานะเป็นสิทธิที่มีผลใช้บังคับโดยอัตโนมัติ (Automatic

right) ซึ่งแตกต่างจากระบอบการผ่านโดยไม่เป็นภัย(Innocent passage) ที่รัฐชายฝั่งยังคงมีอำนาจในการควบคุมในระดับหนึ่ง (Caminos, 2014) ด้วยเหตุนี้สิทธิในการผ่านช่องแคบจึงถูกมองว่าเป็นหนึ่งในกลไกสำคัญในการคุ้มครองความต่อเนื่องของการค้าและการคมนาคมระหว่างประเทศ

แม้สิทธิในการผ่านช่องแคบจะมีลักษณะเป็นสิทธิพื้นฐานภายใต้กฎหมายทะเล แต่สิทธิดังกล่าวมิได้มีลักษณะเป็นสิทธิสัมบูรณ์โดยปราศจากเงื่อนไข กล่าวคือ การใช้สิทธิในการผ่านต้องเป็นไปอย่าง “ต่อเนื่องและรวดเร็ว” และต้องไม่เป็นการใช้สิทธิในลักษณะที่เป็นภัยต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง (Tanaka, 2023; Rothwell & Stephens, 2023) นอกจากนี้เรือที่ใช้สิทธิในการผ่านยังมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง เช่น การเคารพกฎหมายและข้อบังคับที่ออกโดยรัฐช่องแคบในขอบเขตที่ไม่เป็นการขัดขวางสิทธิในการผ่านโดยไม่สมควร (Nandan & Anderson, 1989) เงื่อนไขดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า แม้กฎหมายทะเลจะให้ความสำคัญกับเสรีภาพในการเดินเรือเป็นหลัก แต่ก็ยังคงพยายามรักษาสมดุลกับอำนาจอธิปไตยและความมั่นคงของรัฐชายฝั่งในระดับหนึ่ง

ดังนั้นในเชิงแนวคิด กฎหมายทะเลระหว่างประเทศจึงวาง “สิทธิในการผ่านช่องแคบ” ไว้ในฐานะหลักการตั้งต้นของระบบกฎหมาย (Default rule) ที่มุ่งคุ้มครองเสรีภาพในการเดินเรือของประชาคมระหว่างประเทศ การที่สิทธิดังกล่าวถูกกำหนดให้มีเงื่อนไขและข้อจำกัดบางประการ ย่อมเปิดพื้นที่ให้เกิดการตีความและการประยุกต์ใช้ที่แตกต่างกันในทางปฏิบัติ โดยเฉพาะเมื่อเผชิญกับบริบทของความขัดแย้งทางอาวุธและความมั่นคงระหว่างรัฐ ซึ่งจะนำไปสู่การพิจารณาบทบาทของกฎหมายสงครามทางทะเลและกฎหมายว่าด้วยการใช้กำลังในลำดับถัดไป (Guilfoyle, 2020; Lott & Kawagishi, 2022)

3.2 กฎหมายสงครามทางทะเลและข้อจำกัดด้านความมั่นคง

ในภาวะที่เกิดความขัดแย้งทางอาวุธ หลักเสรีภาพในการเดินเรือภายใต้กฎหมายทะเลระหว่างประเทศย่อมมิได้ดำรงอยู่อย่างเป็นอิสระ หากแต่ถูกท้าทายและจำกัดโดยกฎหมายสงครามทางทะเล ซึ่งพัฒนาขึ้นจากทั้งกฎหมายจารีตระหว่างประเทศและหลักมนุษยธรรมระหว่างประเทศที่มุ่งควบคุมการใช้กำลังในทะเล (Doswald-Beck, 1995; Dinstein, 2017) กฎหมายสงครามทางทะเลมีเป้าหมายสำคัญในการสร้างสมดุลระหว่างความจำเป็นทางทหาร (Military necessity) กับการคุ้มครองบุคคลและทรัพย์สินที่ไม่เกี่ยวข้องกับการสู้รบ โดยเฉพาะเรือพาณิชย์และการเดินเรือเชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบเศรษฐกิจโลก ด้วยเหตุนี้แม้รัฐจะมีสิทธิใช้กำลังเพื่อป้องกันตนเองหรือดำเนินปฏิบัติการทางทหาร แต่การใช้กำลังดังกล่าวต้องอยู่ภายใต้ข้อจำกัดของหลักความจำเป็น (Necessity) ความได้สัดส่วน (Proportionality) และการแยกแยะเป้าหมาย (Distinction) อย่างเคร่งครัด (Dinstein, 2017)

ในทางปฏิบัติ กฎหมายสงครามทางทะเลยังเปิดช่องให้รัฐสามารถใช้มาตรการบางประการเพื่อควบคุมหรือจำกัดการเดินเรือในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการสู้รบ เช่น การตรวจค้นเรือ (Visit and search) การกำหนดเขตอันตรายหรือเขตปฏิบัติการทางทหาร(Exclusion zones) หรือแม้กระทั่งการสกัดกั้นเรือที่สงสัยว่าเกี่ยวข้องกับการสนับสนุนทางทหารของฝ่ายตรงข้าม (Doswald-Beck, 1995) มาตรการเหล่านี้แม้จะมีรากฐานอำนาจจากกฎหมาย แต่ก็ส่งผลกระทบโดยตรงต่อเสรีภาพในการเดินเรือ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์

เช่น ช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมหลักของการขนส่งพลังงานโลก (Lott & Kawagishi, 2022) ส่งผลให้เกิดสถานการณ์ที่แม้จะไม่มีการ “ปิดช่องแคบ” อย่างเป็นทางการ แต่กลับเกิดการจำกัดการผ่านในเชิงพฤตินัย (De facto restriction) ผ่านการสร้างความเสี่ยงและความไม่แน่นอนต่อผู้ประกอบการเดินเรือ

นอกจากนี้การตีความและการบังคับใช้กฎหมายสงครามทางทะเลยังมีลักษณะยืดหยุ่นและขึ้นอยู่กับดุลพินิจของรัฐในสถานการณ์เฉพาะ ซึ่งอาจนำไปสู่การขยายขอบเขตของมาตรการด้านความมั่นคงเกินกว่าที่กฎหมายตั้งใจจะอนุญาตได้ (Guilfoyle, 2019) แม้กฎหมายสงครามทางทะเลจะมิได้มีวัตถุประสงค์เพื่อยกเลิกสิทธิในการเดินเรือโดยสิ้นเชิง แต่ในทางปฏิบัติกลับถูกใช้เป็นเครื่องมือในการจำกัดหรือควบคุมการใช้สิทธิดังกล่าวได้อย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะเมื่อรัฐให้ความสำคัญกับความมั่นคงของตนเหนือหลักเสรีภาพในการเดินเรือ

อำนาจจากการอ้างสิทธิในการป้องกันตนเองของรัฐภายใต้กฎบัตรสหประชาชาติ(Charter of the United Nations) โดยเฉพาะตามบทบัญญัติแห่งมาตรา 51 ยังเป็นอีกกลไกหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดขอบเขตของการใช้กำลังในทะเล (Ruys, 2010) โดยรัฐชายฝั่งอาจอ้างว่าการควบคุมหรือจำกัดการเดินเรือในพื้นที่ช่องแคบเป็นมาตรการที่จำเป็นเพื่อป้องกันภัยคุกคามที่เกิดขึ้นหรือใกล้จะเกิดขึ้น แต่การอ้างสิทธิดังกล่าวย่อมต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่เข้มงวด ทั้งในด้านความจำเป็นและความได้สัดส่วน มิฉะนั้นอาจนำไปสู่การใช้สิทธิในลักษณะที่เกินขอบเขตของกฎหมายระหว่างประเทศ และกระทบต่อสิทธิของรัฐอื่นในประชาคมระหว่างประเทศ (Dinstein, 2017; Ruys, 2010)

ดังนั้นกฎหมายสงครามทางทะเลและสิทธิในการป้องกันตนเองจึงสามารถทำหน้าที่เป็น “กลไกจำกัดสิทธิ” (Restrictive framework) ที่เข้ามาแทรกแซงและปรับเปลี่ยนขอบเขตของเสรีภาพในการเดินเรือภายใต้กฎหมายทะเล โดยมิได้ลบล้างสิทธิดังกล่าวโดยตรง แต่กลับทำให้สิทธิในการผ่านช่องแคบมีลักษณะเป็นสิทธิที่ขึ้นอยู่กับบริบทและเงื่อนไขของความมั่นคงในแต่ละสถานการณ์ อันนำไปสู่ความตึงเครียดเชิงบรรทัดฐานระหว่างหลักเสรีภาพในการเดินเรือกับหลักความมั่นคงของรัฐ

3.3 อำนาจการปิดช่องแคบตามกฎหมาย: กรณีช่องแคบฮอร์มุซ

ภายหลังจากการวิเคราะห์กรอบกฎหมายที่เกี่ยวข้องในส่วนก่อนหน้า ส่วนนี้มุ่งวิเคราะห์บทบัญญัติของกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ เพื่ออธิบายสถานะและขอบเขตของสิทธิในการผ่านช่องแคบฮอร์มุซในฐานะช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ การวิเคราะห์ดังกล่าวมีเป้าหมายเพื่อกำหนด “จุดตั้งต้นทางกฎหมาย” (Legal baseline) ของสิทธิในการผ่าน ซึ่งจะเป็นฐานสำคัญในการประเมินข้อจำกัดและความไม่แน่นอนของสิทธิดังกล่าวภายใต้กฎหมาย

3.3.1 อำนาจตามกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ

ภายใต้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (UNCLOS) ช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศได้รับการรับรองให้เป็นพื้นที่ที่เรือและอากาศยานของทุกรัฐสามารถใช้สิทธิในการผ่านทางผ่านแดนทางทะเล(Transit Passage) ได้อย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว เพื่อคุ้มครองเสรีภาพในการเดินเรือซึ่งเป็นหลักพื้นฐานของกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ (Tanaka, 2023; Rothwell & Stephens, 2023) ระบอบดังกล่าว

เกิดขึ้นจากความพยายามสร้างดุลยภาพระหว่างอำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งกับผลประโยชน์ของประชาคมระหว่างประเทศในการใช้เส้นทางเดินเรือที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ (Moore, 1980; Nandan & Anderson, 1989)

อย่างไรก็ตามสิทธิในการผ่านมิใช่สิทธิสัมบูรณ์ หากแต่ต้องใช้ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล กล่าวคือการผ่านต้องเป็นไปอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว ไม่เป็นการคุกคามสันติภาพ ความมั่นคง หรือความสงบเรียบร้อยของรัฐชายฝั่ง และต้องปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่ชอบด้วยกฎหมายของรัฐช่องแคบ ตราบเท่าที่มาตรการดังกล่าวไม่เป็นการขัดขวางสิทธิในการผ่านโดยไม่สมควร (Tanaka, 2023; Nandan & Anderson, 1989; Caminos, 2014)

ในขณะเดียวกันกฎหมายทะเลได้กำหนดข้อจำกัดต่อการใช้อำนาจของรัฐชายฝั่ง โดยรัฐช่องแคบไม่มีอำนาจปิดช่องแคบหรือระงับการผ่านของเรือโดยพลการ แม้ว่าช่องแคบจะอยู่ภายในเขตทะเลอาณาเขตของตนก็ตาม ทั้งนี้ รัฐชายฝั่งสามารถใช้อำนาจได้เฉพาะเท่าที่จำเป็นต่อการรักษาความปลอดภัย ความปลอดภัยในการเดินเรือ และการป้องกันมลพิษทางทะเล ภายใต้หลักการไม่เลือกปฏิบัติและไม่กระทบต่อสิทธิในการผ่านเกินสมควร (Rothwell & Stephens, 2023; Tanaka, 2023)

ดังนั้นภายใต้กฎหมายทะเลระหว่างประเทศ สิทธิในการผ่านช่องแคบฮอร์มุซจึงถือเป็น หลักทั่วไป (General Rule) ขณะที่อำนาจของรัฐชายฝั่งเป็นข้อยกเว้น (Exception) ซึ่งต้องตีความโดยเคร่งครัด ทั้งนี้กรอบกฎหมายดังกล่าวเป็นจุดตั้งต้นสำหรับการพิจารณาว่า เมื่อเกิดความขัดแย้งทางอาวุธ สิทธิดังกล่าวจะถูกจำกัดโดยกฎหมายสงครามทางทะเลหรือโดยการอ้างสิทธิในการป้องกันตนเองของรัฐได้เพียงใด

3.3.2 อำนาจตามกฎหมายสงครามทางทะเล

เมื่อเกิดความขัดแย้งทางอาวุธ สิทธิในการเดินเรือภายใต้กฎหมายทะเลระหว่างประเทศมิได้ถูกใช้โดยลำพัง หากแต่ต้องพิจารณาร่วมกับกฎหมายสงครามทางทะเล ซึ่งเป็นกรอบกฎหมายที่กำหนดวิธีการใช้กำลังและการปฏิบัติการทางทหารในทะเล กฎหมายดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างดุลยภาพระหว่างความจำเป็นทางทหารกับการคุ้มครองบุคคลและทรัพย์สินที่ไม่เกี่ยวข้องกับการสู้รบ รวมถึงการรักษาความปลอดภัยของการเดินเรือระหว่างประเทศ (Doswald-Beck, 1995; Dinstein, 2017)

ภายใต้กฎหมายสงครามทางทะเล รัฐคู่ขัดแย้งสามารถใช้อำนาจบางประการเพื่อควบคุมการเดินเรือ เช่น การตรวจค้นเรือ (Visit and Search) การกำหนดเขตปฏิบัติการทางทหารหรือเขตอันตราย (Exclusion Zones) และการสกัดกั้นเรือที่ต้องสงสัยว่าให้การสนับสนุนฝ่ายตรงข้าม ทั้งนี้ มาตรการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันไม่ให้การเดินเรือถูกใช้เป็นส่วนหนึ่งของปฏิบัติการทางทหาร แม้ว่ามาตรการเหล่านี้จะมีพื้นฐานทางกฎหมาย แต่ย่อมส่งผลกระทบต่อเสรีภาพในการเดินเรือ โดยเฉพาะในพื้นที่ยุทธศาสตร์ เช่น ช่องแคบฮอร์มุซ (Doswald-Beck, 1995; Guilfoyle, 2019; Lott & Kawagishi, 2022)

อย่างไรก็ตามอำนาจดังกล่าวมิใช่อำนาจที่รัฐสามารถใช้ได้โดยเสรี แต่ต้องอยู่ภายใต้หลักพื้นฐานของกฎหมายมนุษยธรรมระหว่างประเทศ ได้แก่ หลักความจำเป็น (Necessity) หลักความได้สัดส่วน (Proportionality) และหลักการแยกแยะเป้าหมาย (Distinction) ซึ่งกำหนดให้มาตรการทางทหารต้องมีความ

จำเป็นต่อวัตถุประสงค์ทางทหาร ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายเกินสมควร และไม่มุ่งกระทำต่อเรือพาณิชย์หรือทรัพย์สินของพลเรือนโดยปราศจากเหตุอันชอบด้วยกฎหมาย (Dinstein, 2017; Doswald-Beck, 1995)

ดังนั้น กฎหมายสงครามทางทะเลจึงทำหน้าที่เป็นกรอบกฎหมายที่ให้อำนาจรัฐในการจำกัดการใช้สิทธิในการผ่านช่องแคบในสถานการณ์ความขัดแย้งทางอาวุธ แต่ไม่ได้มีผลลบล้างสิทธิในการผ่านที่รับรองไว้ตามกฎหมายทะเลโดยตรง หากเพียงทำให้การใช้สิทธิดังกล่าวต้องอยู่ภายใต้ข้อจำกัดด้านความมั่นคงและความจำเป็นทางทหารในแต่ละสถานการณ์ ซึ่งเป็นประเด็นที่ต้องพิจารณาควบคู่กับหลักสิทธิในการป้องกันตนเองของรัฐในหัวข้อถัดไป (Guilfoyle, 2019; Lott & Kawagishi, 2022)

3.3.3 สิทธิในการป้องกันตนเอง

สิทธิในการป้องกันตนเองของรัฐได้รับการรับรองไว้ในมาตรา 51 แห่งกฎบัตรสหประชาชาติ (Charter of the United Nations) โดยถือเป็นข้อยกเว้นของหลักการห้ามใช้กำลังในความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เมื่อรัฐตกเป็นเป้าหมายของการโจมตีด้วยอาวุธ รัฐย่อมมีสิทธิใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อป้องกันตนเอง ทั้งโดยลำพังหรือร่วมกับรัฐอื่น อย่างไรก็ตาม การใช้สิทธิดังกล่าวต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของความจำเป็น (Necessity) และความได้สัดส่วน (Proportionality) ซึ่งเป็นหลักพื้นฐานของกฎหมายระหว่างประเทศ (Ruys, 2010; Dinstein, 2017)

ในบริบทของการเดินเรือระหว่างประเทศ สิทธิในการป้องกันตนเองอาจถูกนำมาใช้เป็นฐานทางกฎหมายในการดำเนินมาตรการด้านความมั่นคง เช่น การตรวจสอบเรือ การกำหนดพื้นที่เสี่ยง หรือการควบคุมเส้นทางเดินเรือ หากรัฐเห็นว่ามาตรการดังกล่าวมีความจำเป็นต่อการป้องกันภัยคุกคามที่เกิดขึ้นจากความขัดแย้งทางอาวุธ อย่างไรก็ตามการใช้อำนาจดังกล่าวย่อมส่งผลกระทบต่อการใช้สิทธิในการผ่านช่องแคบของรัฐอื่น โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ เช่น ช่องแคบฮอร์มุซ (Dinstein, 2017; Ruys, 2010)

แม้ว่ากฎหมายระหว่างประเทศจะรับรองสิทธิในการป้องกันตนเอง แต่การอ้างสิทธิดังกล่าวไม่อาจใช้เป็นเหตุในการจำกัดเสรีภาพในการเดินเรือได้โดยไม่มีขอบเขต รัฐยังคงต้องพิสูจน์ว่ามาตรการที่ใช้มีความจำเป็นต่อการตอบโต้ภัยคุกคาม และมีความได้สัดส่วนกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น มิฉะนั้นการใช้สิทธิอาจขัดต่อกฎหมายระหว่างประเทศและกระทบต่อสิทธิของรัฐอื่นที่ได้รับการคุ้มครองภายใต้กฎหมายทะเล (Ruys, 2010; Dinstein, 2017)

ดังนั้นสิทธิในการป้องกันตนเองจึงเป็นอีกกรอบกฎหมายหนึ่งที่อาจจำกัดการใช้สิทธิในการผ่านช่องแคบในภาวะความขัดแย้งทางอาวุธ แต่การใช้อำนาจดังกล่าวต้องตีความอย่างเคร่งครัดและต้องพิจารณาร่วมกับหลักกฎหมายทะเลและกฎหมายสงครามทางทะเล เพื่อให้เกิดดุลยภาพระหว่างการคุ้มครองความมั่นคงของรัฐกับการรักษาเสรีภาพในการเดินเรือของประชาคมระหว่างประเทศ

4.วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพทางกฎหมาย โดยใช้การวิจัยเอกสารและการวิเคราะห์เชิงหลักกฎหมายเป็นวิธีการหลัก เพื่อศึกษาขอบเขตของสิทธิในการผ่านช่องแคบฮอร์มุซในภาวะความขัดแย้งทางอาวุธ

ตลอดจนวิเคราะห์ความสัมพันธ์และความขัดแย้งระหว่างกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ กฎหมายสงครามทางทะเล และกฎหมายว่าด้วยการใช้กำลังและสิทธิในการป้องกันตนเองของรัฐ หน่วยการวิเคราะห์ ได้แก่ บทบัญญัติกฎหมายระหว่างประเทศ หลักกฎหมายจารีต คำวินิจฉัยของศาลระหว่างประเทศ แนวปฏิบัติของรัฐ และความเห็นทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับเสรีภาพในการเดินเรือ การผ่านทางผ่านแดนทางทะเล การควบคุมการเดินเรือในภาวะสงคราม และการใช้กำลังเพื่อป้องกันตนเอง

แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาเป็นข้อมูลทุติยภูมิ ประกอบด้วยอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล กฎบัตรสหประชาชาติ คู่มือซานเรโมว่าด้วยกฎหมายระหว่างประเทศที่ใช้บังคับกับความขัดแย้งทางอาวุธในทะเล เอกสารขององค์การสหประชาชาติ รายงานของคณะกรรมาธิการกฎหมายระหว่างประเทศ หนังสือตำรา บทความวิจัย และบทความวิชาการด้านกฎหมายทะเล กฎหมายมนุษยธรรมระหว่างประเทศ และกฎหมายว่าด้วยการใช้กำลัง การคัดเลือกเอกสารใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง โดยพิจารณาจากความเกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย ความน่าเชื่อถือของผู้แต่งหรือหน่วยงานผู้เผยแพร่ ความทันสมัยของข้อมูล และความสามารถในการตรวจสอบย้อนกลับ ทั้งนี้ ให้ความสำคัญกับเอกสารที่อธิบายสถานะทางกฎหมายของช่องแคบฮอร์มุซและมาตรการด้านความมั่นคงที่อาจส่งผลต่อสิทธิในการผ่าน

การวิเคราะห์ข้อมูลใช้การวิเคราะห์เนื้อหาเชิงกฎหมายร่วมกับการตีความบทบัญญัติตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ โดยจัดประเด็นการวิเคราะห์ออกเป็นสามส่วน ได้แก่ สิทธิในการผ่านช่องแคบภายใต้ระบอบการผ่านทางผ่านแดนทางทะเล ข้อจำกัดจากกฎหมายสงครามทางทะเลภายใต้หลักความจำเป็น ความได้สัดส่วน และการแยกแยะเป้าหมาย และผลของการอ้างสิทธิในการป้องกันตนเองภายใต้มาตรา 51 แห่งกฎบัตรสหประชาชาติต่อเสรีภาพในการเดินเรือ จากนั้นจึงเปรียบเทียบและสังเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างกฎหมายทั้งสามระบอบกับข้อเท็จจริงของช่องแคบฮอร์มุซ เพื่อประเมินว่าสิทธิในการผ่านยังคงมีผลเพียงใดในภาวะความขัดแย้งทางอาวุธ รวมทั้งตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อสรุปด้วยการเปรียบเทียบข้อมูลจากกฎหมายปฐมภูมิ เอกสารขององค์การระหว่างประเทศ และงานวิชาการจากหลายแหล่ง

5. ผลการวิจัย

5.1ขอบเขตและลักษณะของสิทธิในการผ่านช่องแคบฮอร์มุซภายใต้กฎหมายทะเลระหว่างประเทศ

ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 พบว่า ช่องแคบฮอร์มุซมีสถานะเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ และเป็นจุดคอขวดทางภูมิศาสตร์ที่มีความสำคัญทั้งในด้านความมั่นคงและเศรษฐกิจโลก เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งพลังงานจากภูมิภาคตะวันออกกลางไปยังตลาดโลก ความสำคัญดังกล่าวทำให้ช่องแคบฮอร์มุซมิได้เป็นเพียงเส้นทางคมนาคมทางทะเล แต่เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ซึ่งเชื่อมโยงกับผลประโยชน์ของรัฐจำนวนมาก และมีความอ่อนไหวต่อการใช้เป็นเครื่องมือกดดันทางการเมืองและเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (Guilfoyle, 2019)

ในทางกฎหมาย ช่องแคบฮอร์มุซอยู่ภายใต้ระบอบการผ่านทางผ่านแดนทางทะเลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ส่งผลให้เรือของรัฐต่าง ๆ มีสิทธิผ่านช่องแคบอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว โดยหลักแล้วรัฐช่องแคบไม่อาจระงับหรือปิดกั้นการผ่านโดยพลการ สิทธิในการผ่านจึงเป็นหลักตั้งต้นของกฎหมายทะเลที่มุ่งคุ้มครองเสรีภาพในการเดินเรือในฐานะผลประโยชน์ของประชาคมระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม สิทธิดังกล่าวมิได้มีลักษณะเป็นสิทธิสัมบูรณ์ เนื่องจากการใช้สิทธิต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของการผ่านอย่างต่อเนื่อง รวดเร็ว และไม่เป็นภัยต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง

ผลการวิจัยยังพบว่า แม้สถานะทางกฎหมายของสิทธิในการผ่านจะได้รับการรับรองอย่างชัดเจน แต่การใช้สิทธิในทางปฏิบัติกลับขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมด้านความมั่นคง ความเสี่ยงทางทหาร และมาตรการที่รัฐเกี่ยวข้องนำมาใช้ ภายใต้บริบทความขัดแย้งระหว่างอิหร่านกับอิสราเอล ช่องแคบฮอร์มุซจึงสะท้อนการปะทะกันระหว่างหลักเสรีภาพในการเดินเรือกับตรรกะด้านความมั่นคงของรัฐ ทำให้สิทธิในการผ่านซึ่งมีความชัดเจนในเชิงกฎหมายต้องเผชิญกับความไม่แน่นอนและความเสี่ยงที่เพิ่มสูงขึ้นในทางปฏิบัติ (Kudrin, 2026)

5.2 ข้อจำกัดของสิทธิในการผ่านภายใต้กฎหมายสงครามทางทะเล

ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 พบว่า เมื่อเกิดความขัดแย้งทางอาวุธ สิทธิในการผ่านช่องแคบฮอร์มุซมิอาจพิจารณาได้ภายใต้กฎหมายทะเลเพียงลำพัง แต่ต้องอยู่ภายใต้ข้อจำกัดของกฎหมายสงครามทางทะเลด้วย โดยรัฐที่เกี่ยวข้องสามารถใช้มาตรการด้านความมั่นคงหลายรูปแบบเพื่อควบคุมการเดินเรือ เช่น การเพิ่มกำลังทางทหารและการลาดตระเวน การตรวจสอบและติดตามเรือพาณิชย์ การกำหนดพื้นที่เสี่ยงหรือเขตอันตราย และการออกคำเตือนด้านความปลอดภัยแก่ผู้ประกอบการเดินเรือ (Guilfoyle, 2019; Lott & Kawagishi, 2022)

แม้มาตรการดังกล่าวอาจมีฐานทางกฎหมายจากกฎหมายสงครามทางทะเล แต่การใช้มาตรการจะต้องอยู่ภายใต้หลักความจำเป็น ความได้สัดส่วน และการแยกแยะเป้าหมาย กล่าวคือ มาตรการที่นำมาใช้ต้องมีความจำเป็นต่อวัตถุประสงค์ทางทหาร ไม่สร้างความเสียหายต่อการเดินเรือของพลเรือนเกินสมควร และต้องแยกแยะระหว่างเป้าหมายทางทหารกับเรือพาณิชย์อย่างชัดเจน หากรัฐใช้มาตรการในลักษณะกว้างขวางหรือเกินความจำเป็น ย่อมมีผลเป็นการจำกัดเสรีภาพในการเดินเรือเกินกว่าที่กฎหมายสงครามทางทะเลอนุญาต

ผลการวิจัยพบอีกว่า มาตรการด้านความมั่นคงและความเสี่ยงจากการใช้กำลังทางทหารส่งผลให้สิทธิในการผ่านถูกลดทอนในเชิงประสิทธิผล เหตุการณ์การโจมตีเรือพาณิชย์ การยึดเรือ การวางทุ่นระเบิดทางทะเล หรือการเผชิญหน้าระหว่างกองกำลังทางทะเล ล้วนเพิ่มความเสี่ยงต่อเรือ สินค้า และชีวิตของลูกเรือ ทำให้ผู้ประกอบการเดินเรือและบริษัทประกันภัยต้องประเมินต้นทุนและความเสี่ยงใหม่ และอาจหลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางดังกล่าวโดยสมัครใจ (Kudrin, 2026) ผลลัพธ์คือ แม้ช่องแคบจะยังคงเปิดอยู่ในเชิงกฎหมาย แต่กลับไม่สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ

สถานการณ์ดังกล่าวสามารถอธิบายได้ด้วยแนวคิด “การปิดช่องแคบในเชิงหน้าที่” (Functional closure) กล่าวคือ ไม่มีการประกาศปิดช่องแคบอย่างเป็นทางการในเชิงกฎหมาย แต่การใช้มาตรการทางทหาร

การควบคุมการเดินเรือ และการสร้างสภาพแวดล้อมที่มีความเสี่ยงสูง ทำให้สิทธิในการผ่านไม่อาจใช้ได้อย่างเต็มที่ (Guilfoyle, 2019; Lott & Kawagishi, 2022) กฎหมายสงครามทางทะเลจึงมิได้ยกเลิกสิทธิในการผ่านโดยตรง แต่ทำให้สิทธิดังกล่าวเปลี่ยนจากสิทธิพื้นฐานเป็นสิทธิที่ขึ้นอยู่กับบริบทของความขัดแย้งและความจำเป็นทางทหาร

5.3 ผลของการอ้างสิทธิในการป้องกันตนเองต่อเสรีภาพในการเดินเรือ

ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 พบว่า การอ้างสิทธิในการป้องกันตนเองของรัฐภายใต้กฎบัตรสหประชาชาติเป็นอีกกลไกหนึ่งที่สามารถจำกัดเสรีภาพในการเดินเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซได้ รัฐอาจอ้างว่าการควบคุม การตรวจสอบ หรือการจำกัดเส้นทางเดินเรือเป็นมาตรการที่จำเป็นต่อการป้องกันภัยคุกคามต่อความมั่นคงของตน อย่างไรก็ตามการอ้างสิทธิดังกล่าวต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของความจำเป็นและความได้สัดส่วน และต้องมีความสัมพันธ์กับภัยจากการโจมตีด้วยอาวุธที่เกิดขึ้นหรือมีลักษณะใกล้ชิดเพียงพอ มิฉะนั้นอาจกลายเป็นการใช้สิทธิในการป้องกันตนเองเกินขอบเขตและกระทบต่อสิทธิของรัฐอื่น (Dinstein, 2017; Ruys, 2010)

ในกรณีช่องแคบฮอร์มุซ การอ้างสิทธิในการป้องกันตนเองสามารถนำไปสู่การเพิ่มกำลังทางทหาร การจัดตั้งพื้นที่ควบคุม การติดตามเรือ และการจำกัดการเดินเรือในบางส่วนของช่องแคบ แม้มาตรการเหล่านี้อาจถูกอธิบายว่าเป็นมาตรการป้องกันภัย แต่ผลในทางปฏิบัติกลับทำให้เสรีภาพในการเดินเรือถูกจำกัด และอาจขยายขอบเขตของข้อจำกัดมากกว่าที่กฎหมายทะเลอนุญาต หากรัฐตีความภัยคุกคามอย่างกว้างขวางหรืออ้างภัยที่ยังไม่ปรากฏอย่างชัดเจน การใช้สิทธิในการป้องกันตนเองย่อมเสี่ยงต่อการกลายเป็นเครื่องมือรองรับการควบคุมช่องแคบเพื่อประโยชน์ด้านความมั่นคงของรัฐฝ่ายเดียว

ผลการวิจัยยังชี้ให้เห็นว่า สิทธิในการผ่านช่องแคบฮอร์มุซเป็นผลลัพธ์ของการปฏิสัมพันธ์ระหว่างกฎหมายสามระบอบ ได้แก่ กฎหมายทะเลซึ่งรับรองเสรีภาพในการเดินเรือ กฎหมายสงครามทางทะเลซึ่งจำกัดสิทธิภายใต้ความจำเป็นทางทหาร และกฎหมายว่าด้วยการใช้กำลังซึ่งเปิดช่องให้รัฐอ้างสิทธิในการป้องกันตนเองเพื่อขยายมาตรการด้านความมั่นคง กฎหมายทั้งสามระบอบมีวัตถุประสงค์และตรรกะที่แตกต่างกัน จึงมิได้ทำงานสอดคล้องกันอย่างสมบูรณ์ แต่สามารถนำไปสู่ข้อสรุปที่แตกต่างกันเกี่ยวกับขอบเขตของสิทธิในการผ่าน (Dinstein, 2017; Ruys, 2010)

ความสัมพันธ์ดังกล่าวสะท้อนแนวคิดเรื่อง “ความกระจัดกระจายของกฎหมายระหว่างประเทศ” (Fragmentation of international law) ซึ่งอธิบายว่ากฎหมายระหว่างประเทศประกอบด้วยระบอบกฎหมายย่อยหลายระบบที่พัฒนาแยกจากกันและมีวัตถุประสงค์เฉพาะของตนเอง (International Law Commission, 2006) ระบอบเหล่านี้จึงมีลักษณะเป็นระบอบที่แข่งขันกันในการกำหนดสิทธิและข้อจำกัด โดยไม่มีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนเสมอไปว่ากฎหมายระบอบใดควรมีสถานะเหนือกว่าในสถานการณ์ความขัดแย้ง (Koskenniemi & Leino, 2002)

ผลที่ตามมาคือภาวะ “ความไม่แน่นอนเชิงกฎหมาย” (Legal indeterminacy) เนื่องจากรัฐสามารถอ้างกฎหมายทะเลเพื่อยืนยันเสรีภาพในการเดินเรือ ขณะเดียวกันก็สามารถอ้างกฎหมายสงครามทางทะเลหรือ

สิทธิในการป้องกันตนเองเพื่อจำกัดเสรีภาพดังกล่าวได้ (Koskenniemi & Leino, 2002; Guilfoyle, 2019) ดังนั้น แม้สิทธิในการผ่านช่องแคบฮอร์มุซจะยังคงได้รับการรับรองในระดับหลักการ แต่การอ้างสิทธิในการป้องกันตนเองและมาตรการด้านความมั่นคงสามารถทำให้สิทธิดังกล่าว “อ่อนแรง” ลงในทางปฏิบัติ และอาจนำไปสู่การปิดช่องแคบในเชิงหน้าที่โดยไม่ต้องมีการปิดช่องแคบอย่างเป็นทางการในเชิงกฎหมาย (Dinstein, 2017; Ruys, 2010; International Law Commission, 2006; Koskenniemi & Leino, 2002)

6. อภิปรายผลการวิจัย

6.1 สิทธิในการผ่านช่องแคบฮอร์มุซภายใต้กฎหมายทะเลระหว่างประเทศ

จากผลการวิจัยข้อที่ 1 ซึ่งพบว่า ช่องแคบฮอร์มุซมีสถานะเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ และอยู่ภายใต้ระบอบการผ่านทางผ่านแดนทางทะเล สามารถอภิปรายได้ว่า กฎหมายทะเลระหว่างประเทศกำหนดให้เสรีภาพในการเดินเรือเป็นหลักตั้งต้นสำคัญของระบบกฎหมาย โดยเฉพาะในช่องแคบที่เชื่อมระหว่างทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะกับอีกส่วนหนึ่งของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ หลักการดังกล่าวมีรากฐานจากแนวคิดเสรีภาพแห่งท้องทะเล และได้รับการพัฒนาอย่างเป็นระบบภายใต้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ซึ่งมุ่งรักษาความต่อเนื่องของการเดินเรือและการค้าระหว่างประเทศ (Tanaka, 2023; Rothwell & Stephens, 2023)

การรับรองสิทธิในการผ่านทางผ่านแดนทางทะเลสะท้อนความพยายามของกฎหมายระหว่างประเทศในการสร้างสมดุลระหว่างอธิปไตยของรัฐชายฝั่งกับผลประโยชน์ร่วมของประชาคมระหว่างประเทศ รัฐช่องแคบยังคงมีอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตของตน แต่ไม่อาจใช้อำนาจดังกล่าวเพื่อระงับหรือขัดขวางการผ่านโดยพลการ เนื่องจากสิทธิในการผ่านมีลักษณะเป็นสิทธิอัตโนมัติของเรือและอากาศยานทุกประเภท ตราบเท่าที่การผ่านเป็นไปอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการเดินเรือผ่านช่องแคบ (Nandan & Anderson, 1989; Moore, 1980) ลักษณะดังกล่าวทำให้ระบอบการผ่านทางผ่านแดนทางทะเลมีความแตกต่างจากการผ่านโดยไม่เป็นภัย ซึ่งรัฐชายฝั่งยังมีอำนาจควบคุมและอาจระงับการผ่านได้ในบางกรณี (Caminos, 2014)

อย่างไรก็ตามผลการวิจัยที่พบว่าสิทธิในการผ่านมิได้มีลักษณะเป็นสิทธิสัมบูรณ์ สอดคล้องกับหลักกฎหมายทะเลที่กำหนดหน้าที่แก่เรือที่ใช้สิทธิในการผ่าน กล่าวคือเรือจะต้องไม่ใช้กำลัง ไม่ดำเนินกิจกรรมที่เป็นภัยต่อสันติภาพ ความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของรัฐช่องแคบ และต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ การควบคุมการจราจร และการป้องกันมลพิษในขอบเขตที่ชอบด้วยกฎหมาย (Tanaka, 2023; Nandan & Anderson, 1989) สิทธิในการผ่านจึงควรเข้าใจว่าเป็นสิทธิที่ได้รับการรับรองอย่างเข้มแข็ง แต่ต้องใช้ภายใต้เงื่อนไขและความรับผิดชอบที่กฎหมายกำหนด

ในกรณีช่องแคบฮอร์มุซ ปัญหาสำคัญมิได้อยู่ที่การขาดหลักกฎหมายรับรองสิทธิ แต่เกิดจากช่องว่างระหว่างสถานะทางกฎหมายกับความสามารถในการใช้สิทธิจริง แม้กฎหมายทะเลจะห้ามรัฐช่องแคบขัดขวางการผ่านโดยไม่สมควร แต่ความคลุมเครือของคำว่า “ความมั่นคง” และ “ภัยต่อรัฐชายฝั่ง” เปิดพื้นที่ให้รัฐใช้

ดุลพินิจอย่างกว้างขวาง โดยเฉพาะเมื่อเรือรบหรือกิจกรรมทางทหารเข้ามาเกี่ยวข้อง (Guilfoyle, 2019; Lott & Kawagishi, 2022) จึงอาจกล่าวได้ว่า กฎหมายทะเลกำหนดสิทธิไว้ค่อนข้างชัดเจนในระดับหลักการ แต่ยังมีข้อจำกัดในการควบคุมมาตรการด้านความมั่นคงที่ส่งผลกระทบต่อการใช้สิทธิในทางปฏิบัติ

6.2 ข้อจำกัดของสิทธิในการผ่านภายใต้กฎหมายสงครามทางทะเล

จากผลการวิจัยข้อที่ 2 ซึ่งพบว่า กฎหมายสงครามทางทะเลสามารถจำกัดการใช้สิทธิในการผ่านช่องแคบฮอร์มุซผ่านมาตรการด้านความมั่นคงและการปฏิบัติการทางทหาร สามารถอภิปรายได้ว่า เมื่อเกิดความขัดแย้งทางอาวุธ หลักเสรีภาพในการเดินเรือภายใต้กฎหมายทะเลมิได้ถูกยกเลิก แต่ต้องถูกตีความร่วมกับกฎหมายที่ใช้บังคับในภาวะสงคราม กฎหมายสงครามทางทะเลมีวัตถุประสงค์ในการควบคุมการใช้กำลังและสร้างสมดุลระหว่างความจำเป็นทางทหารกับการคุ้มครองเรือพลเรือน บุคคล และทรัพย์สินที่ไม่เกี่ยวข้องกับการสู้รบ (Doswald-Beck, 1995; Dinstein, 2017)

ภายใต้กฎหมายดังกล่าว รัฐคู่ขัดแย้งสามารถใช้มาตรการบางประการเพื่อป้องกันมิให้การเดินเรือถูกใช้สนับสนุนฝ่ายตรงข้าม เช่น การตรวจค้นเรือ การสกัดกั้นหรือยึดเรือที่มีสถานะเป็นเป้าหมายทางทหาร และการกำหนดเขตอันตรายหรือเขตปฏิบัติการทางทหาร มาตรการเหล่านี้ได้รับการยอมรับในกฎหมายจารีตระหว่างประเทศและได้รับการรวบรวมไว้ในคู่มือซานเรโมว่าด้วยกฎหมายระหว่างประเทศที่ใช้บังคับกับความขัดแย้งทางอาวุธในทะเล (Doswald-Beck, 1995) ดังนั้นการที่รัฐใช้มาตรการควบคุมการเดินเรือในภาวะสงครามจึงไม่ถือเป็นการละเมิดเสรีภาพในการเดินเรือโดยอัตโนมัติ หากมาตรการนั้นมีฐานทางกฎหมายและใช้ภายในขอบเขตที่กฎหมายอนุญาต

อย่างไรก็ตามอำนาจดังกล่าวถูกจำกัดด้วยหลักความจำเป็น หลักความได้สัดส่วน และหลักการแยกแยะเป้าหมาย หลักความจำเป็นกำหนดให้มาตรการต้องมีความสัมพันธ์โดยตรงกับวัตถุประสงค์ทางทหารและไม่มีทางเลือกอื่นที่ก่อผลกระทบน้อยกว่า หลักความได้สัดส่วนห้ามมิให้มาตรการก่อความเสียหายต่อเรือพลเรือน การขนส่งสินค้า หรือชีวิตของบุคคลเกินสมควรเมื่อเปรียบเทียบกับประโยชน์ทางทหารที่คาดว่าจะได้รับ ส่วนหลักการแยกแยะเป้าหมายกำหนดให้รัฐต้องแยกระหว่างเรือที่มีสถานะเป็นเป้าหมายทางทหารกับเรือพาณิชย์ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการสู้รบอย่างชัดเจน (Dinstein, 2017; Doswald-Beck, 1995)

ข้อค้นพบเรื่อง “การปิดช่องแคบในเชิงหน้าที่” สะท้อนข้อจำกัดของกฎหมายสงครามทางทะเลได้อย่างชัดเจน เพราะรัฐไม่จำเป็นต้องประกาศปิดช่องแคบอย่างเป็นทางการ แต่สามารถใช้การตรวจค้น การลาดตระเวน การกำหนดเขตอันตราย หรือการเพิ่มความเสี่ยงทางทหารจนทำให้เรือพาณิชย์หลีกเลี่ยงเส้นทางดังกล่าวได้ ผลที่เกิดขึ้นคือ สิทธิในการผ่านยังคงอยู่ในเชิงตัวบท แต่ประสิทธิผลของสิทธิถูกลดทอนจากต้นทุน ความล่าช้า ความเสี่ยง และเบี้ยประกันภัยที่สูงขึ้น (Guilfoyle, 2019; Lott & Kawagishi, 2022) กฎหมายสงครามทางทะเลจึงมิได้ยกเลิกสิทธิในการผ่าน แต่เปลี่ยนสิทธิดังกล่าวจากสิทธิทั่วไปในภาวะปกติให้เป็นสิทธิที่ขึ้นอยู่กับบริบทด้านความมั่นคงและการประเมินภัยคุกคามของรัฐคู่ขัดแย้ง

ด้วยเหตุนี้ ความชอบด้วยกฎหมายของมาตรการที่มีผลกระทบต่อการผ่านช่องแคบจึงไม่ควรพิจารณาจากการที่รัฐอ้างสถานการณ์สงครามเพียงอย่างเดียว แต่ต้องตรวจสอบว่ามาตรการนั้นมีความจำเป็น ได้สัดส่วน

และแยกแยะเป้าหมายอย่างเพียงพอหรือไม่ หากมาตรการถูกใช้ครอบคลุมเรือพาณิชย์โดยทั่วไป หรือสร้างผลกระทบต่อการขนส่งระหว่างประเทศเกินกว่าวัตถุประสงค์ทางทหาร ย่อมมีลักษณะใกล้เคียงกับการจำกัดเสรีภาพในการเดินเรือโดยมิชอบ แม้รัฐจะมิได้ประกาศปิดช่องแคบอย่างเป็นทางการก็ตาม

6.3 การอ้างสิทธิในการป้องกันตนเองกับความไม่แน่นอนของเสรีภาพในการเดินเรือ

จากผลการวิจัยข้อที่ 3 ซึ่งพบว่า การอ้างสิทธิในการป้องกันตนเองสามารถถูกใช้เป็นฐานในการควบคุมและจำกัดการเดินเรือในช่องแคบฮอร์มุซ สามารถอภิปรายได้ว่า สิทธิในการป้องกันตนเองตามมาตรา 51 แห่งกฎบัตรสหประชาชาติเป็นข้อยกเว้นต่อหลักห้ามใช้กำลังในความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ รัฐสามารถใช้สิทธิดังกล่าวได้เมื่อเกิดการโจมตีด้วยอาวุธ และการตอบโต้ต้องเป็นไปตามหลักความจำเป็นและความได้สัดส่วน (Ruys, 2010; Dinstein, 2017) ดังนั้นการอ้างสิทธิในการป้องกันตนเองมิได้ให้อำนาจแก่รัฐอย่างไม่มีขอบเขต แต่ต้องมีข้อเท็จจริงและเงื่อนไขทางกฎหมายรองรับอย่างเคร่งครัด

ในพื้นที่ช่องแคบ รัฐอาจอ้างว่าการตรวจสอบเรือ การเพิ่มกำลังทางทหาร การกำหนดเขตเสี่ยง หรือการจำกัดเส้นทางเดินเรือเป็นมาตรการที่จำเป็นต่อการป้องกันการโจมตีหรือป้องกันมิให้ฝ่ายตรงข้ามใช้ช่องแคบเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติการทางทหาร การอ้างดังกล่าวอาจมีความชอบธรรมได้ในบางสถานการณ์ แต่ต้องแสดงให้เห็นว่ามีภัยจากการโจมตีด้วยอาวุธอย่างแท้จริง มาตรการมีความจำเป็นต่อการรับมือกับภัย และผลกระทบต่อเสรีภาพในการเดินเรือไม่เกินสมควรแก่เหตุ (Dinstein, 2017; Ruys, 2010)

ปัญหาสำคัญเกิดขึ้นเมื่อรัฐตีความภัยคุกคามอย่างกว้างขวาง โดยเฉพาะการอ้างภัยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตหรือภัยที่ยังไม่ปรากฏอย่างชัดเจน การตีความเช่นนี้อาจทำให้สิทธิในการป้องกันตนเองขยายจากการตอบโต้การโจมตีไปสู่การควบคุมสภาพแวดล้อมทางทะเลในวงกว้าง และส่งผลกระทบต่อเรือหรือรัฐที่มิได้เกี่ยวข้องกับความขัดแย้งโดยตรง หากไม่มีการกำหนดขอบเขตอย่างเคร่งครัด สิทธิในการป้องกันตนเองอาจกลายเป็นเครื่องมือที่รัฐใช้เพื่อให้ความชอบธรรมแก่การจำกัดการเดินเรือซึ่งเดิมได้รับการคุ้มครองภายใต้กฎหมายทะเล

ข้อค้นพบดังกล่าวยังสะท้อนปัญหาความกระจัดกระจายของกฎหมายระหว่างประเทศ เนื่องจากกฎหมายทะเล กฎหมายสงครามทางทะเล และกฎหมายว่าด้วยการใช้กำลังมีวัตถุประสงค์และตรรกะแตกต่างกัน กฎหมายทะเลให้ความสำคัญกับเสรีภาพในการเดินเรือ กฎหมายสงครามทางทะเลให้ความสำคัญกับความจำเป็นทางทหารภายใต้ข้อจำกัดด้านมนุษยธรรม ส่วนกฎหมายว่าด้วยการใช้กำลังให้ความสำคัญกับสิทธิของรัฐในการป้องกันตนเอง ระบอบกฎหมายเหล่านี้จึงอาจให้คำตอบที่แตกต่างกันต่อสถานการณ์เดียวกัน (International Law Commission, 2006; Koskenniemi & Leino, 2002)

ความทับซ้อนดังกล่าวก่อให้เกิดภาวะความไม่แน่นอนเชิงกฎหมาย เพราะรัฐสามารถเลือกใช้กรอบกฎหมายที่สนับสนุนผลประโยชน์ของตนได้ รัฐผู้ใช้ช่องแคบอาจอ้างกฎหมายทะเลเพื่อยืนยันสิทธิในการผ่าน ขณะที่รัฐชายฝั่งหรือรัฐคู่ขัดแย้งอาจอ้างกฎหมายสงครามทางทะเลหรือสิทธิในการป้องกันตนเองเพื่อจำกัดการผ่าน (Koskenniemi & Leino, 2002; Guilfoyle, 2019) ปัญหาจึงมิได้อยู่เพียงที่การตีความบทบัญญัติใด

บทบัญญัติหนึ่ง แต่เกิดจากการไม่มีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนว่าระบอบกฎหมายใดควรมีน้ำหนักเหนือกว่าในแต่ละสถานการณ์

โดยสรุปการอ้างสิทธิในการป้องกันตนเองไม่อาจยกเลิกสิทธิในการผ่านช่องแคบฮอร์มุซโดยอัตโนมัติ แต่สามารถทำให้สิทธิดังกล่าวถูกจำกัดและอ่อนแรงลงในทางปฏิบัติ ความชอบด้วยกฎหมายของมาตรการจึงต้องพิจารณาจากการเกิดการโจมตีด้วยอาวุธ ความจำเป็น ความได้สัดส่วน ระยะเวลา พื้นที่ และผลกระทบต่อรัฐที่สามอย่างรอบด้าน การรักษาสมดุลระหว่างความมั่นคงของรัฐกับเสรีภาพในการเดินเรือจึงจำเป็นต้องอาศัยการตีความกฎหมายทั้งสามระบอบอย่างเป็นระบบ มิใช่เปิดโอกาสให้รัฐเลือกใช้กฎหมายเฉพาะส่วนที่สอดคล้องกับผลประโยชน์ของตนเพียงฝ่ายเดียว

สรุป

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ขอบเขตของสิทธิในการผ่านช่องแคบฮอร์มุซในภาวะความขัดแย้งทางอาวุธ โดยอาศัยกรอบกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กฎหมายทะเล กฎหมายสงครามทางทะเล และกฎหมายว่าด้วยการใช้กำลัง จากการวิเคราะห์พบว่า ช่องแคบฮอร์มุซมีสถานะเป็น “ช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ”อย่างชัดเจน ส่งผลให้สิทธิในการผ่านได้รับการรับรองภายใต้ระบอบการผ่านทางผ่านแดนทางทะเลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ซึ่งถือเป็นหลักตั้งต้นของการคุ้มครองเสรีภาพในการเดินเรือของประชาคมระหว่างประเทศ

โดยสิทธิในการผ่านดังกล่าวมิได้มีลักษณะเป็นสิทธิสัมบูรณ์ หากแต่ถูกจำกัดโดยกฎหมายสงครามทางทะเลซึ่งกำหนดเงื่อนไขของการใช้กำลังภายใต้หลักความจำเป็น ความได้สัดส่วน และการแยกแยะเป้าหมาย ตลอดจนการอ้างสิทธิในการป้องกันตนเองของรัฐภายใต้กฎบัตรสหประชาชาติ ซึ่งเปิดโอกาสให้รัฐสามารถใช้มาตรการด้านความมั่นคงเพื่อควบคุมการเดินเรือในช่องแคบได้ในบางสถานการณ์ ผลจากการปะทะกันของระบอบกฎหมายดังกล่าวทำให้สิทธิในการผ่านมีลักษณะเป็น “สิทธิที่มีเงื่อนไข” ซึ่งขึ้นอยู่กับบริบทของความขัดแย้งและการตีความของรัฐที่เกี่ยวข้อง

แม้สิทธิในการผ่านช่องแคบฮอร์มุซจะยังคงมีอยู่ในเชิงกฎหมาย แต่ในทางปฏิบัติกลับถูกทำให้ “อ่อนแรง” ลงอย่างมีนัยสำคัญ ผ่านการใช้มาตรการด้านความมั่นคงและความเสี่ยงจากการใช้กำลังทางทหาร ซึ่งนำไปสู่ภาวะที่สามารถอธิบายได้ว่าเป็น “การปิดช่องแคบในเชิงหน้าที่” กล่าวคือ ช่องแคบยังคงเปิดในเชิงตัวบทกฎหมาย แต่ไม่สามารถใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ ปัญหาสิทธิในการผ่านช่องแคบฮอร์มุซจึงมิได้เป็นเพียงประเด็นของการตีความกฎหมายเฉพาะด้าน หากแต่สะท้อนถึงลักษณะเชิงโครงสร้างของกฎหมายระหว่างประเทศที่มีความกระจัดกระจาย และประกอบด้วยระบอบกฎหมายที่ทับซ้อนและแข่งขันกันโดยไม่มีลำดับชั้นที่ชัดเจน ส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนเชิงกฎหมาย ในการกำหนดขอบเขตของสิทธิและข้อจำกัดในบริบทของความขัดแย้งร่วมสมัย ดังนั้น แม้กฎหมายทะเลจะรับรองเสรีภาพในการเดินเรือเป็นหลัก แต่ในทางปฏิบัติสิทธิดังกล่าวอาจไม่สามารถดำรงอยู่ได้อย่างเต็มที่ภายใต้แรงกดดันของความมั่นคงและการใช้อำนาจของรัฐในระบบระหว่างประเทศ

เอกสารอ้างอิง

Caminos, H. (2014). The legal regime of straits: Contemporary challenges and solutions. Cambridge University Press.

Dinstein, Y. (2017). War, aggression and self-defence (6th ed.). Cambridge University Press.

Doswald-Beck, L. (1995). San Remo manual on international law applicable to armed conflicts at sea. International Review of the Red Cross, 309, 583–594.

Guilfoyle, D. (2019). The rule of law and maritime security: Understanding lawfare in the South China Sea. International Affairs, 95(5), 999–1017. https://doi.org/10.1093/ia/iiz141

Guilfoyle, D. (2020). Clarifying freedom of navigation through straits used for international navigation: A study on the major straits in Asia. Questions of International Law. https://www.qil-qdi.org

International Institute of Humanitarian Law. (1995). San Remo manual on international law applicable to armed conflicts at sea. Cambridge University Press.

International Law Commission. (2006). Fragmentation of international law: Difficulties arising from the diversification and expansion of international law (Report of the Study Group of the International Law Commission, A/CN.4/L.702). United Nations.

Jia, B. B. (1998). The regime of straits in international law. Clarendon Press.

Koskenniemi, M., & Leino, P. (2002). Fragmentation of international law? Postmodern anxieties. Leiden Journal of International Law, 15(3), 553–579. https://doi.org/10.1017/S0922156502000272

Kudrin, B. (2026). The Strait of Hormuz and the limits of maritime law. Lawfare. https://www.lawfaremedia.org

Lott, A. (2026). The legality of Iran's closure of the Strait of Hormuz. EJIL: Talk!. https://www.ejiltalk.org

Lott, A., & Kawagishi, S. (2022). The legal regime of the Strait of Hormuz and attacks against oil tankers: Law of the sea and law on the use of force perspectives. Ocean Development & International Law, 53(2–3), 123–146. https://doi.org/10.1080/00908320.2022.2096158

Moore, J. N. (1980). The regime of straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea. American Journal of International Law, 74(1), 77–121. https://doi.org/10.2307/2200405

Nandan, S. N., & Anderson, D. H. (1989). Straits used for international navigation: A commentary on Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. British Year Book of International Law, 60(1), 159–204. https://doi.org/10.1093/bybil/60.1.159

Rothwell, D. R., & Stephens, T. (2023). The international law of the sea (3rd ed.). Hart Publishing.

Rothwell, D. R., Oude Elferink, A. G., Scott, K. N., & Stephens, T. (Eds.). (2015). The Oxford handbook of the law of the sea. Oxford University Press.

Ruys, T. (2010). 'Armed attack' and Article 51 of the UN Charter: Evolutions in customary law and practice. Cambridge University Press.

Tanaka, Y. (2023). The international law of the sea (4th ed.). Cambridge University Press.

United Nations. (1945). Charter of the United Nations. https://www.un.org/en/about-us/un-charter/full-text

United Nations. (1982). United Nations Convention on the Law of the Sea. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf