



บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาเกี่ยวกับช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ เป็นปัญหาที่มีความสำคัญมากปัญหาหนึ่งในกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล ในช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ ผลประโยชน์ของรัฐประชิดช่องแคบ ซึ่งมีเหนือทะเลอาณาเขตอันมีที่มาจากหลักอำนาจอธิปไตยในทะเลอาณาเขต (Sovereignty of the Territorial Sea) ต้องขัดแย้งกับผลประโยชน์ของประชาคมระหว่างประเทศในการใช้ประโยชน์จากทะเลในฐานะที่ทะเลเป็นเส้นทางคมนาคมระหว่างประเทศ อันมีที่มาจากหลักเสรีภาพแห่งทะเลหลวง (Freedom of the High Sea) ซึ่งทั้งหลักอำนาจอธิปไตยในทะเลอาณาเขต และหลักเสรีภาพแห่งทะเลหลวงต่างมีความสำคัญในฐานะที่เป็นหลักพื้นฐานของกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล

ต่อมาเมื่อเริ่มมีการยอมรับความกว้างของทะเลอาณาเขตเป็น 12 ไมล์ทะเล ปัญหาเกี่ยวกับการผ่านช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศก็ยิ่งทวีความสำคัญมากขึ้น เพราะหากทุกรัฐขยายความกว้างของทะเลอาณาเขตเป็น 12 ไมล์ทะเลก็จะเป็นผลให้ช่องแคบส่วนใหญ่อยู่ภายในทะเลอาณาเขต ซึ่งสิทธิการผ่านช่องแคบจะต้องเป็นไปตามหลักสิทธิการผ่านโดยสุจริต ข้อขัดแย้งดังกล่าวสามารถเห็นได้อย่างชัดเจนจากการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ครั้งที่ 3 ซึ่งกลุ่มรัฐผู้ใช้ช่องแคบกับกลุ่มรัฐประชิดช่องแคบต่าง เสนอหลักกฎหมายเกี่ยวกับการผ่านช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศที่แตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง โดยกลุ่มรัฐผู้ใช้ช่องแคบต้องการให้มีการผ่านช่องแคบอย่างเสรี ในขณะที่กลุ่มรัฐประชิดช่องแคบต้องการให้การผ่านช่องแคบอยู่ภายใต้ระบอบการผ่านโดยสุจริต

ในกรณีของช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ เมื่อปี ค.ศ. 1971 รัฐประชิดช่องแคบทั้งสาม คือ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ได้ทำข้อตกลงร่วมเกี่ยวกับช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ขึ้น ในข้อตกลงร่วมฉบับนี้ได้ก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ขึ้น กล่าวคืออินโดนีเซียและมาเลเซีย ถือว่าช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ไม่เป็นช่องแคบระหว่างประเทศ สิทธิการผ่านช่องแคบเป็นสิทธิ

การผ่านโดยสุจริต ในขณะที่สิงคโปร์ได้ลงวนสิทธิไม่แสดงจุดยืนในประเด็นนี้ ต่อมา เมื่อมีการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ครั้งที่ 3 ซึ่งปรากฏผลออกมา เป็นอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล คศ. 1982 อนุสัญญาดังกล่าว ได้บัญญัติให้ใช้ระบอบสิทธิการผ่าน (Transit Passage) ในการผ่านช่องแคบที่ใช้ ในการเดินเรือระหว่างประเทศ ซึ่งรวมถึงช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ด้วย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากอนุสัญญาดังกล่าวยังไม่มีผลบังคับ ดังนั้น ความเคลือบคลุมใน ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิการผ่านช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ โดยเฉพาะ ในกรณีของช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์จึงยังคงมีอยู่ เนื่องจากทางปฏิบัติของรัฐ ประชิตช่องแคบยังไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ

ความเคลือบคลุมเกี่ยวกับสิทธิการผ่านช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์นี้มี ผลกระทบถึงประเทศไทยด้วยเช่นกัน เนื่องจากช่องแคบดังกล่าวมีความสำคัญต่อ ประเทศไทยหลายประการ คือ

1. ในด้านเศรษฐกิจ

ความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจนั้น มีทั้งในด้านการนำเข้าและส่งออก สินค้า ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่ยังคงต้องผ่านช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ ก่อนจะเดินทาง เข้าสู่อาเซียน สินค้านำเข้าที่จัดว่าสำคัญที่สุดคือน้ำมัน ซึ่งประเทศไทยต้องพึ่งพา น้ำมัน ส่วนใหญ่ จากมาเลเซีย สิงคโปร์ และบรูไน ตามลำดับ¹ นอกจากนี้ สินค้านำเข้า และส่งออกไปยังตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ก็ต้องผ่านช่องแคบด้วยเช่นกัน

ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ยังมีความสำคัญต่อการประมงของ ประเทศไทยอีกด้วย เพราะเป็นเส้นทางผ่านสำหรับเรือประมงจากอาเซียนที่จะออกไปทำการประมงในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย กฎเกณฑ์สำหรับการผ่านของเรือประมง จึงมีผลกระทบโดยตรงต่อความสามารถในการประมงของประเทศไทย

¹ ในปี 2528 ปริมาณน้ำมันสั่งเข้าประเทศไทยทั้งสิ้น 11,229,881,500 ลิตร เป็นน้ำมันจากมาเลเซีย 2,778,949,300 ลิตร สิงคโปร์ 2,355,262,200 ลิตร บรูไน 1,790,651,800 ลิตร สำนักงานสถิติแห่งชาติ, สมุดสถิติรายปี ประเทศไทย 2530 (กรุงเทพมหานคร : ห้างหุ้นส่วนจำกัดเทคนิค 19, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์), หน้า 87.

2. ในด้านการทหาร (การป้องกันประเทศ)

ความสำคัญในด้านการทหารอาจแบ่งได้เป็น 2 ประการ คือ ความสำคัญโดยตรงและความสำคัญโดยอ้อม

ความสำคัญในด้านการทหารโดยตรง ได้แก่การที่เป็นเส้นทางผ่านสำหรับเรือรบจากด้านอ่าวไทยไปยังประเทศไทยฝั่งทะเลด้านทะเลอันดามัน เพื่อปฏิบัติการกิจในการคุ้มครองความปลอดภัยบริเวณฝั่งทะเลด้านนี้ เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกำลังรบทางทะเลมากเพียงพอ ที่จะจัดตั้งเป็นสถานีทหารเรืออย่างถาวรในบริเวณดังกล่าวได้ จึงต้องอาศัยการส่งกำลังจากสถานีทหารเรือสงขลาหรือจากฐานทัพเรือที่ลัดทียบไปสนับสนุน ภัยทางทหารที่เป็นภัยคุกคามหลักในบริเวณนี้คือ การที่สหภาพโซเวียตมีฐานทัพเรืออยู่ที่เกาะ Blear ในมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งอยู่ในวิสัยที่จะโจมตีต่อประเทศไทยได้ ในกรณีที่เกิดความขัดแย้งกันขึ้น ถึงแม้ภัยดังกล่าวในปัจจุบันจะลดน้อยลง เนื่องจากสถานการณ์ของโลกลดความตึงเครียดลงก็ตาม แต่ก็ เป็นสิ่งที่อาจเกิดขึ้นได้เสมอ และประเทศไทยจะไม่สามารถป้องกันตัวได้เลย หากไม่สามารถส่งเรือรบผ่านช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ได้ หรือแม้แต่เมื่อมีการขัดข้องในการผ่านก็ตาม นอกจากหน้าที่หลักเกี่ยวกับการป้องกันประเทศโดยตรงแล้ว กำลังรบทางทะเลยังจำเป็นสำหรับการให้ความคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินของประชาชนในบริเวณนี้อีกด้วย เช่น การให้ความคุ้มครองแก่เรือประมง เป็นต้น

ความสำคัญในด้านการทหารโดยอ้อม คือการที่ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์เป็นเส้นทางสำคัญเส้นทางหนึ่ง ในการลำเลียงอาวุธยุทธโปกรณ์ต่างๆ จากภายนอกประเทศในยามที่เกิดสงครามขึ้น เพื่อมาช่วยเหลือในกรณีที่อาวุธซึ่งสำรองไว้หมดลง ซึ่งหากไม่สามารถส่งอาวุธผ่านเข้ามาได้ ประเทศไทยก็อาจเพลี่ยงพล้ำในการสงครามได้เช่นกัน

3. ในด้านสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ มีอาณาบริเวณบางส่วนอยู่ประชิดติดกับน่านน้ำไทยทางด้านทะเลอันดามัน ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในช่องแคบจึงมีผลมาถึงน่านน้ำไทยด้วย เพราะเป็นไปตามธรรมชาติของ

กระแสน้ำในมหาสมุทรที่ไหลเวียนถึงกันได้โดยไม่จำกัดพรมแดน ดังนั้น ถึงแม้ประเทศไทยจะไม่ถูกถือเป็นรัฐประชิดช่องแคบก็ตาม แต่ก็ต้องถือว่ามีส่วนได้เสียต่อปัญหาสิ่งแวดล้อมในช่องแคบด้วย

ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และอาจส่งผลกระทบต่อประเทศไทยได้ คือ ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากน้ำมัน และวัตถุกำมันตภาพรังสี ซึ่งเกิดขึ้นได้จากเรือหรืออากาศยานที่ผ่านช่องแคบ ทั้งน้ำมันและวัตถุกำมันตภาพรังสีสามารถทำลายทรัพยากรที่มีชีวิต ซึ่งอยู่ในบริเวณที่เกิดมลภาวะขึ้น ทำลายสภาพสมดุลทางธรรมชาติในทะเล ทำลายทัศนียภาพที่สวยงามของแหล่งท่องเที่ยวและทำให้น้ำทะเลเสียไป อันจะมีผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่รวมทั้งสภาพเศรษฐกิจของประชาชน บริเวณริมฝั่งทะเลได้ต่อไปในที่สุด

ด้วยเหตุนี้ จึงถือได้ว่าปัญหาเกี่ยวกับช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์มีความสำคัญต่อประเทศไทยเป็นอย่างมาก

วัตถุประสงค์และขอบเขตของการวิจัย

เพื่อค้นหาสถานะทางกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับสิทธิการผ่านช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ในปัจจุบัน โดยจำกัดเฉพาะปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือและบินผ่าน

วิธีการวิจัย

เป็นการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาจากอนุสัญญาระหว่างประเทศ คำพิพากษาของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ความเห็นของนักกฎหมายที่ปรากฏในหนังสือและบทความต่างๆ และกฎหมายภายในของรัฐประชิดช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์

สมมติฐานของการวิจัย

ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์เป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ ซึ่งรัฐต่างๆ มีสิทธิผ่านโดยเสรีภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ แม้ช่องแคบจะเป็นทะเลอาณาเขต แต่อำนาจอธิปไตยของรัฐประชิดช่องแคบที่เกี่ยวข้องกับการ

ผ่านต้องถูกจำกัด เนื่องจากการผ่านช่องแคบมีความจำเป็นต่อการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นพิเศษ ต่างจากการผ่านทะเลอาณาเขตทั่วไป

ประโยชน์ที่จะได้จากการวิจัย

1. เนื่องจากการผ่านช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์โดยเสรี มีความสำคัญต่อประเทศไทยทั้งในทางเศรษฐกิจและการทหาร การศึกษาในเรื่องนี้จึงมีประโยชน์เกี่ยวกับการผ่านช่องแคบในอนาคต
2. ทราบถึงสถานะทางกฎหมายของช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ รวมทั้งสิทธิและหน้าที่ของรัฐประชิดช่องแคบและรัฐผู้ใช้ช่องแคบ



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



บทที่ 1

ช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์

ช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์นับ เป็นช่องแคบที่มี เรือและอากาศยาน ผ่านมากแห่งหนึ่งของโลก กฎหมายและกฎข้อบังคับที่เกี่ยวกับการผ่านช่องแคบดังกล่าว จึงมีความสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อประชาคมระหว่างประเทศอย่างกว้างขวาง เนื่องจาก เรือและอากาศยานที่ผ่านช่องแคบนั้น เป็นของรัฐหลายรัฐ ดังนั้นระบอบการผ่าน ช่องแคบดังกล่าวจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งยวด

ในบทนี้จะ เป็นการกล่าวถึงปัญหาที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการผ่านช่องแคบมะละกา และช่องแคบสิงคโปร์ โดยจะได้ทำความเข้าใจต่อช่องแคบดังกล่าวในด้านประวัติศาสตร์ ความเป็นมาของการเดินเรือผ่านช่องแคบ ลักษณะทางภูมิศาสตร์ ความสำคัญของ ช่องแคบในด้านต่างๆ อันจะช่วยให้เข้าใจถึงปัญหาที่เกิดขึ้นได้ดียิ่งขึ้นต่อไป

ประวัติความเป็นมาของการเดินเรือในช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์¹

การเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์นับแต่อดีตจนกระทั่งปัจจุบัน มีลักษณะเฉพาะประการหนึ่ง คือ ช่องแคบนี้จะมีผลต่อการติดต่อค้าขายสินค้า ที่มีคุณค่าและมีความจำเป็นอย่างมาก ดังนั้นเนื่องเพราะความสำคัญนี้เองได้นำไปสู่ การแทรกแซงทางการเมือง ทำให้ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ เป็นจุดสำคัญในส่วน ที่เกี่ยวกับกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการผ่านช่องแคบ ลักษณะเช่นนี้ยังเกิด ขึ้นตลอดมา ถึงแม้ว่าปัญหาข้อพิพาทจะได้เปลี่ยนแปลงก็ตาม

¹ ต่อจากนี้ไปเพื่อความสะดวก ผู้เขียนขอเรียกช่องแคบมะละกาและช่องแคบ สิงคโปร์เพียงสั้นๆ ว่า ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์

ความสำคัญของช่องแคบต่อการขนส่งสินค้าได้ เริ่มขึ้นแต่โบราณกาล โดยเส้นทางดังกล่าวใช้ขนส่งสินค้าระหว่างอาณาจักรโรมันกับอาณาจักรจีนและหมู่เกาะอินเดียตะวันออก (East Indis)² สินค้าที่สำคัญ คือ ผ้าไหมจากจีนและเครื่องเทศจากหมู่เกาะอินเดียตะวันออก³ โดยเฉพาะเครื่องเทศเป็นสินค้าที่มีความสำคัญต่อชาวยุโรปมาก เพราะใช้ประโยชน์ในการหมักเนื้อสัตว์ไม่ให้เน่าเปื่อยไปอย่างรวดเร็ว จึงเป็นสิ่งจำเป็นในการดำรงชีวิต ด้วยเหตุนี้จึงเป็นสินค้าที่มีราคาแพงมาก จนถึงกับมีคำกล่าวที่ว่า "มีผู้ยอมสละชีวิตเพียงเพื่อแลกกับเครื่องเทศ"⁴ ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์จึงมีความสำคัญในฐานะที่เป็นเส้นทางเดินเรือของสินค้าที่มีความจำเป็น อีกทั้งยังใช้เป็นท่าอภัยกำบังคลื่นลมและแวะพักระหว่างทางด้วย

อนึ่ง เนื่องจากช่องแคบมีความสำคัญทางด้านการเมืองอีกด้วย ประชาชาติต่างๆ จึงได้พยายามที่จะเข้ามามีอิทธิพลควบคุมช่องแคบเพื่อแสวงหาผลประโยชน์จากการคุ้มครองการเดินเรือผ่าน โดยเริ่มจากอาณาจักรศรีวิชัยได้มีการเรียกเก็บค่าผ่านทางจากเรือ⁵

ต่อมามีเจ้าผู้ครองนครชาวอาหรับเข้ารุกรานและควบคุมเส้นทางเดินเรือและเมื่ออำนาจของชาวอาหรับเสื่อมลงแล้ว ชาวพื้นเมืองจึงได้เข้ามามีอำนาจบ้าง แต่ในระยะเวลาไม่นานนักก็ได้เสียอำนาจให้แก่ชาวยุโรป คือ โปรตุเกส เนเธอร์แลนด์และอังกฤษตามลำดับ ซึ่งความประสงค์ของชาติยุโรปทั้งสามคือต้องการควบคุมเส้นทางเดินเรือผ่านช่องแคบเช่นเดียวกัน

² ปัจจุบันคือประเทศอินโดนีเซีย

³ Geaffrey Barrachaugh, "Eurasian trade routes from the Crusade to Bartolomeu Dias," The Time Atlas of World History (1979) : 146.

⁴ Ibid.

⁵ Michael Leifer, Malacca ,Singapore, And Indonesia, (The Netherlands : Sijthoff & Noordhoff, 1978), p.7.

การพลัดเปลี่ยนกันเข้ามามีอำนาจเหนือช่องแคบโดยชาติต่างๆ มีผลต่อหลักเกณฑ์การผ่านช่องแคบด้วยเช่นกัน เนื่องจากแนวความคิดต่อหลักเกณฑ์ดังกล่าวมีแตกต่างกันไปตามแต่ความคิดเห็นของคน ด้วยเหตุนี้จึงมีผลให้หลักเกณฑ์การผ่านช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์เปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัย ซึ่งอาจแบ่งออกได้กว้างๆ เป็น 3 ระยะ คือ

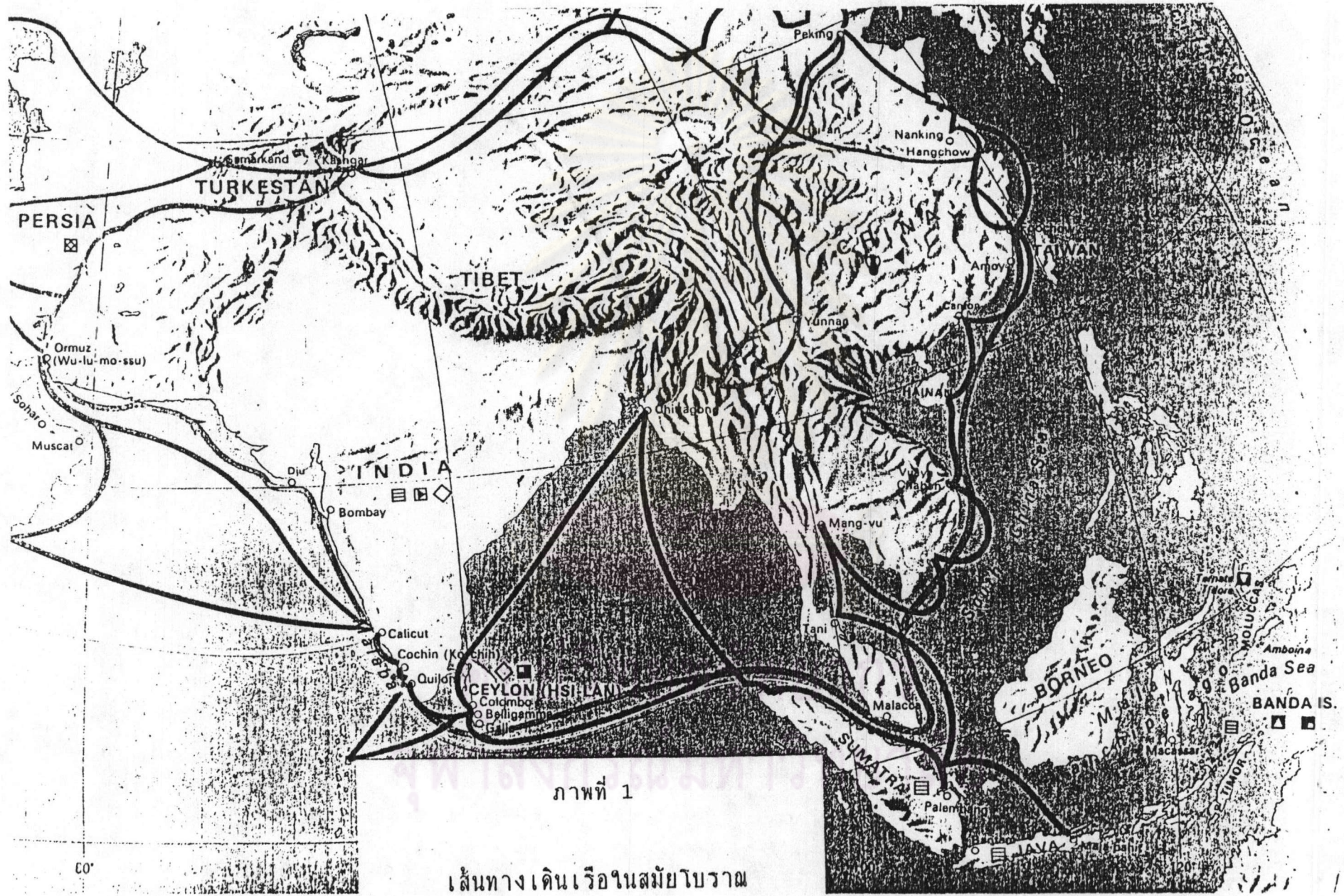
ระยะแรก สมัยโบราณ ช่องแคบอยู่ภายใต้อำนาจของชาวพื้นเมืองหรือชาวเอเชียชาติอื่น เช่น ชาวอาหรับ หลักเกณฑ์การผ่านช่องแคบ จึงเป็นไปตามแนวความคิดของชาวเอเชีย กล่าวคือ ถือว่าทะเลเป็นทรัพย์สินส่วนกลาง (Res Communis)⁶ ซึ่งไม่สามารถยึดถือเป็นเจ้าของได้ เรือจึงสามารถเดินผ่านได้อย่างเสรี

ระยะที่ 2 สมัยอาณานิคม เมื่อชาวยุโรปชาติต่างๆ คือ โปรตุเกส เนเธอร์แลนด์ และอังกฤษ เข้ามาควบคุมการเดินทางเรือผ่านช่องแคบ การผ่านช่องแคบตกอยู่ใต้การควบคุมของรัฐชายฝั่ง ทั้งนี้ น่าจะได้รับอิทธิพลมาจากแนวความคิดของนักกฎหมายฝ่ายที่เห็นว่าทะเลสามารถถูกรอครอบครองเป็นเจ้าของได้ (Res Nullius) ซึ่งเป็นแนวความคิดที่แพร่หลายอยู่ในยุโรปสมัยหนึ่ง ดังนั้น ในสมัยนี้การเดินทางเรือผ่านช่องแคบจึงไม่ได้เป็นไปโดยเสรี

⁶R.P. Anand, "Maritime Practice In South-East Asia Until 1600 A.D. And The Modern Law Of The Sea," International and Comparative Law Quartely 30 (April 1981) : 443-444.

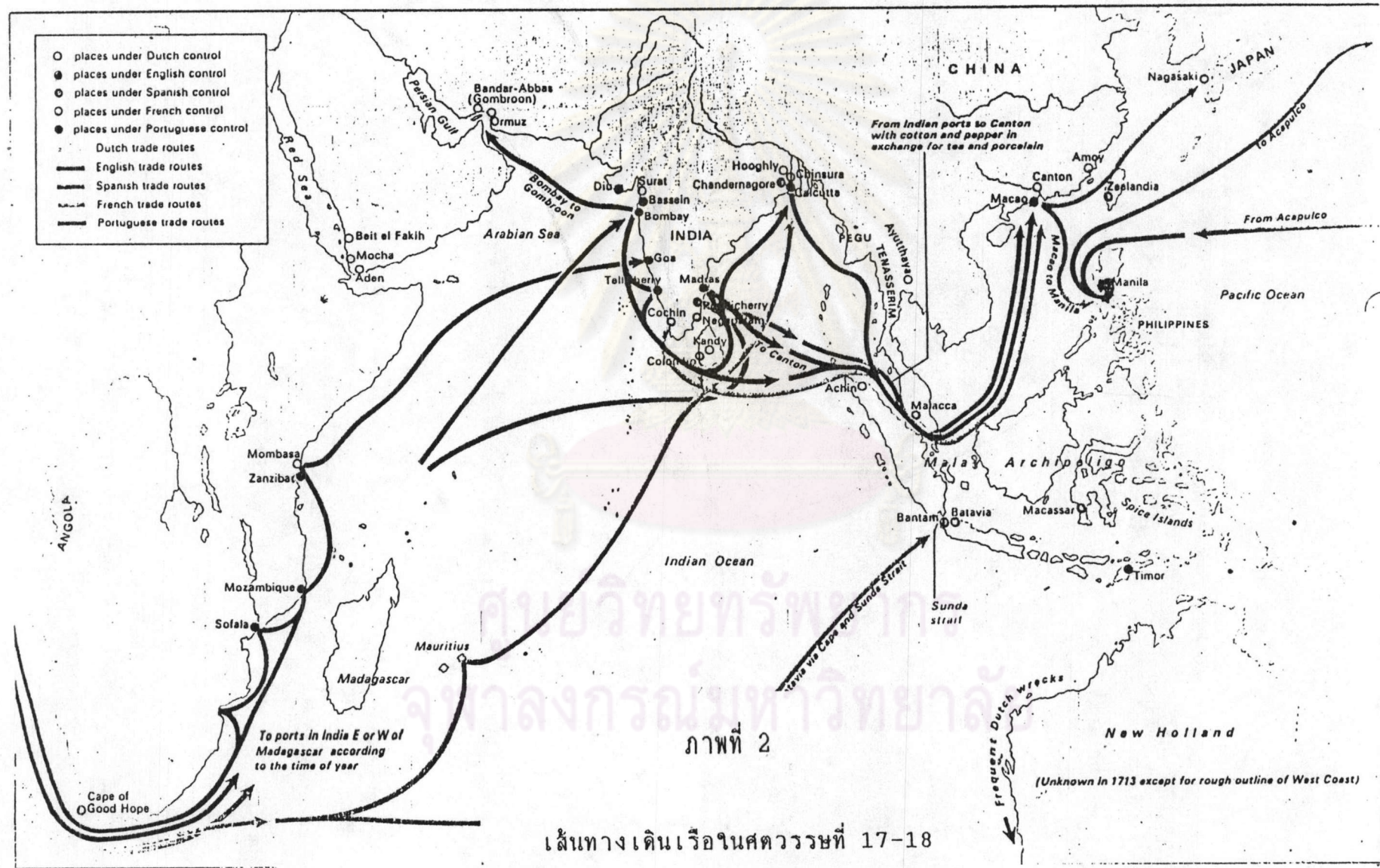
Henry Campbell Black, Black's Law Dictionary, 5 th ed. (St. Paul Minn. : West Publishing Co., 1970), pp. 1173-1174.

Res Communis เป็นหลักกฎหมายโรมัน หมายความว่า สิ่งของที่เป็นทรัพย์สินส่วนรวม จึงไม่มีใครสามารถกล่าวอ้างเป็นของตนได้ ซึ่งต่างกับ Res Nullius อันหมายความว่าทรัพย์สินไม่มีเจ้าของ ผู้ใดเข้าครอบครองก็สามารถยึดถือเป็นของของตนได้ ทั้งสองคำมีรากฐานมาจากหลักกฎหมายแพ่ง.



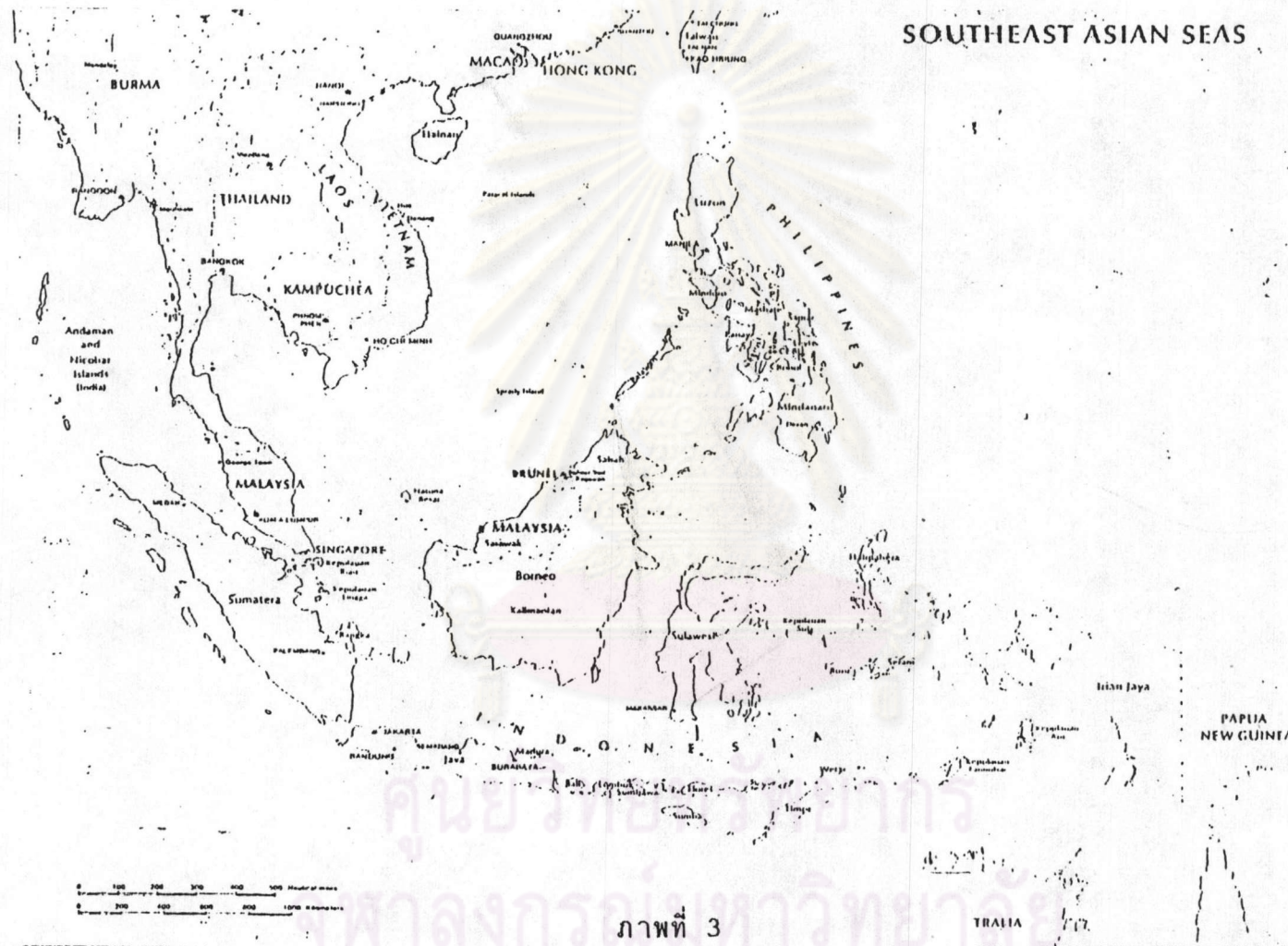
แผนที่ 1

เส้นทางเดินเรือในสมัยโบราณ



ภาพที่ 2

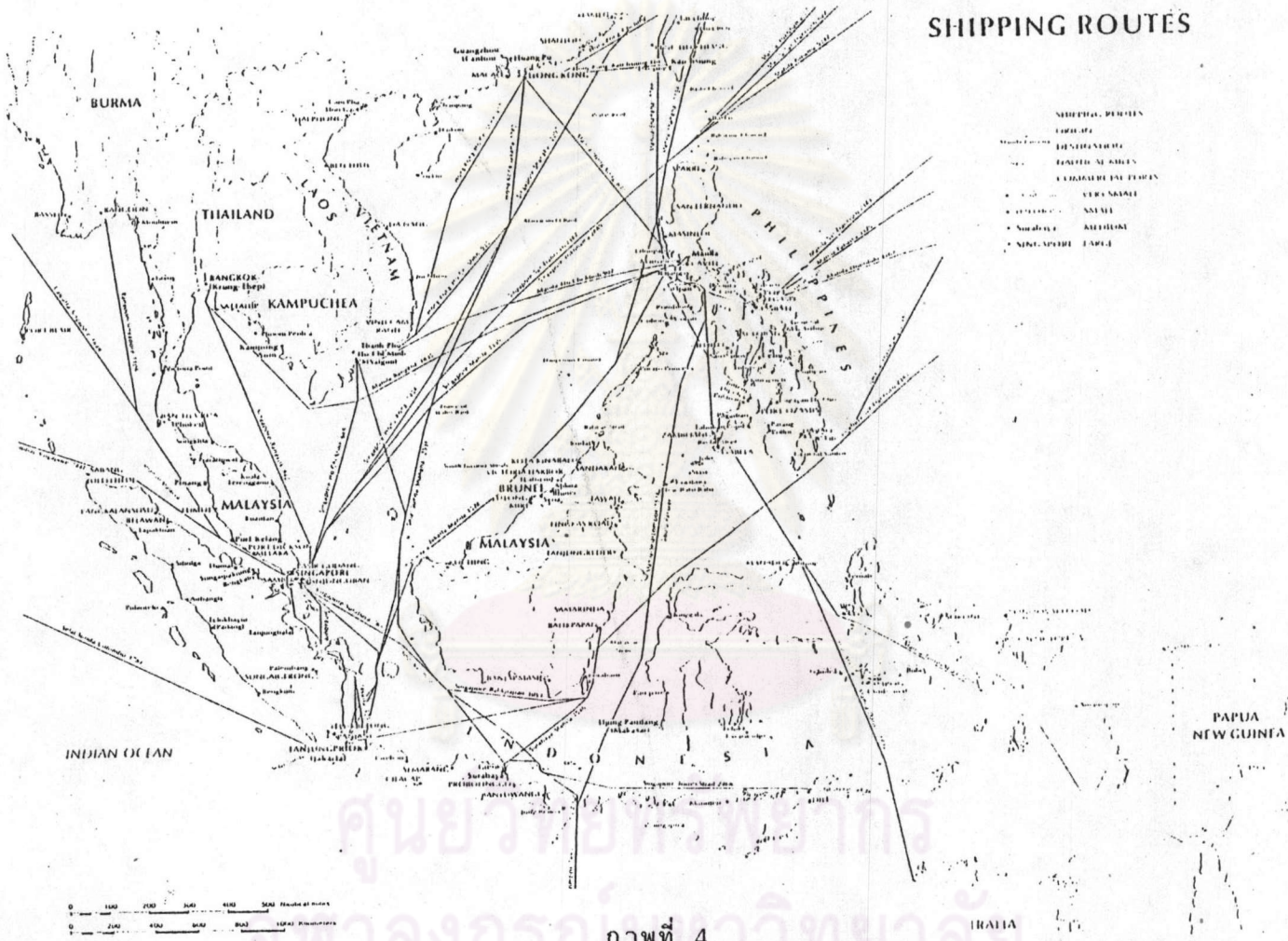
เส้นทางเดินเรือในศตวรรษที่ 17-18



ภาพที่ 3

น่านน้ำในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

SHIPPING ROUTES



ภาพที่ 4

เส้นทางขนส่งทางเรือในปัจจุบัน

ระยะที่ 3 เมื่อรัฐประชิดช่องแคบได้รับเอกราช เมื่อสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่สองรัฐประชิดช่องแคบทั้งสาม คือ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ต่างได้รับเอกราช⁷ ในระยะนี้แต่เดิมแนวปฏิบัติโดยทั่วไปถือว่าทะเลอาณาเขตมีความกว้างเพียง 3 ไมล์ทะเล ทางเดินเรือผ่านช่องแคบจึงไม่ได้รับความกระทบกระเทือน ถึงแม้รัฐประชิดช่องแคบต่างต้องการที่จะควบคุมการผ่านก็ตาม เนื่องจากยังคงมีส่วนที่เป็นทะเลหลวงอยู่บริเวณตอนกลางของช่องแคบ แต่ภายหลัง เมื่อได้มีการยอมรับมากขึ้นในเรื่องความกว้างของทะเลอาณาเขต 12 ไมล์ทะเล เป็นผลให้น่านน้ำส่วนใหญ่ในช่องแคบตกอยู่ภายในทะเลอาณาเขตของรัฐประชิดช่องแคบการผ่านช่องแคบของเรือชาติต่างๆ จึงได้รับผลกระทบ โดยเฉพาะสำหรับเรือรบและเรือพาณิชย์ ดังนั้น ในระยะที่ 3 นี้ การผ่านช่องแคบจึงเป็นสิทธิประเภทเดียวกับการผ่านทะเลอาณาเขต

จากที่กล่าวมาแล้วจะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์การผ่านช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ในอดีตจนถึงปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปหลายครั้ง โดยขึ้นอยู่กับแนวความคิดของรัฐต่างๆ ที่เข้ามามีอำนาจอยู่ในช่องแคบเพื่อผลประโยชน์ของตนและรัฐที่มีอำนาจอยู่ในช่องแคบต่างก็พยายามจะใช้หลักเกณฑ์ที่เป็นผลดีกับตนทั้งสิ้น หลักเกณฑ์การผ่านช่องแคบจึงถูกเปลี่ยนแปลงไปได้เสมอโดยขึ้นอยู่กับอำนาจต่างๆ ที่ขัดแย้งกันในช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์

ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์

ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์มีลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่น่าสนใจดังต่อไปนี้

1. ช่องแคบมะละกา

ช่องแคบมะละกาอยู่บริเวณปลายสุดของแหลมมลายูระหว่างประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย เชื่อมต่อระหว่างทะเลอันดามันของมหาสมุทรอินเดียกับทะเลจีนใต้ของมหาสมุทรแปซิฟิก

⁷ อินโดนีเซียประกาศเอกราชเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม ค.ศ. 1945 มาเลเซียประกาศเอกราชเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม ค.ศ. 1957 และสิงคโปร์ประกาศแยกตัวออกจากมาเลเซียเมื่อวันที่ 9 สิงหาคม ค.ศ. 1965 ตามลำดับ

ปากทางเข้าทางทิศตะวันตกของช่องแคบเริ่มจากตอนใต้สุดของ
เกาะภูเก็ตถึงตอนเหนือสุดของเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียบริเวณแหลม Piai^๘ มี
ความกว้างประมาณ 500 ไมล์^๙

^๘ International Hydrographic Organization, "Limit of Oceans and Seas," Special Publication No.23, Draft 4th edition 1986, pp. 90-91.

นอกจากนี้ ยังมีความเห็นอื่นที่แตกต่างออกไปอีก เกี่ยวกับปากทางเข้าทาง
ทิศตะวันตกของช่องแคบมะละกาอีก 2 ความเห็น คือ เห็นว่าเริ่มจากเกาะ
ลาวิและเกาะลาดัง ในหมู่เกาะตะรุเตาของไทย ถึงเกาะสุมาตราในจุดที่เรียกว่า
Diamond Point ดู Phiphat Tangsubkul, "An Asian Viewpoint on
the Status of Straits in East Asia," Law of the Sea, p.7.
และเห็นว่าเริ่มจากเกาะเปรักนอกฝั่งมาเลเซีย ถึง Diamond Point ดู Munadjat
Danusaputro, "Problems Of Ocean Management In South-East
Asia," in The Marine Environment of South-East Asia, ed.
Munadjat Danusaputro (Bundung : Binacipta Publishing Company,
1981), p. 63.

^๙ Ibid.

ปากทางเข้าทิศตะวันออกเป็นจุดเดียวกันกับที่เริ่มต้น ช่องแคบ
สิงคโปร์ โดยอยู่บริเวณใต้สุดของประเทศมาเลเซียที่เกาะ Kukup¹⁰ ซึ่งมีความ
กว้างประมาณ 8.4 ไมล์¹¹

ความลึกของระดับน้ำในช่องแคบมีไม่แน่นอน เนื่องจากพื้นดินท้อง
ทะเลเป็นทรายซึ่งถูกกระแสน้ำพัดพาทำให้เปลี่ยนแปลงรูปร่างไปได้เสมอ อย่างไรก็ตาม
ความลึกโดยเฉลี่ยบริเวณปากทางเข้าทางทิศตะวันตกจนถึง เกาะเปรักของมาเลเซีย
มีระดับลึกพอที่จะไม่เกิดอันตรายต่อการเดินเรือ คือ ประมาณ 34-88 เมตร ใน
ขณะที่บริเวณต่อจากเกาะเปรักจนถึงเกาะ Kukup อันเป็นจุดเริ่มต้นของช่องแคบ
สิงคโปร์นั้น ระดับน้ำค่อนข้างตื้นและในบางบริเวณก็ตื้นมากจนสามารถเป็นอันตราย
ต่อการเดินเรือได้ โดยเฉลี่ยมีความลึกประมาณ 20 เมตรแต่ในบางบริเวณก็ลึก
เพียง 3 เมตรเท่านั้น¹²

สภาพอากาศโดยทั่วไปในช่องแคบเป็นแบบร้อนชื้น มีฝนตกอยู่เสมอ
ซึ่งมีผลเสียต่อทัศนวิสัยในการเดินเรือด้วยเช่นกัน¹³

ลักษณะทางภูมิศาสตร์บางประการของช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นลักษณะ
พิเศษโดยเฉพาะ และส่งผลกระทบต่อ การเดินเรือผ่านมีดังนี้คือ

¹⁰ Michael Leifer, Malacca, Singapore, And Indonesia,
p.60.

¹¹ Ibid.

¹² Ibid.

¹³ Ibid., p.58.

(1) สภาพพื้นดินท้องทะเลมีลักษณะสำคัญ 2 ประการ คือ ประการแรกในบริเวณที่น้ำตื้นมักจะปรากฏมีหินโสโครก (Hard Rock Shoal) อยู่เป็นจำนวนมาก¹⁴ หินโสโครกเหล่านี้มีอันตรายต่อการเดินเรือเพราะเรืออาจไปชนเข้าและล่มลงได้ นอกจากนี้ ยังเป็นการบีบให้ช่องทางเดินเรือแคบลง อันเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือสวนกันในบางบริเวณด้วย ประการที่สอง พื้นดินท้องทะเลส่วนที่เป็นทรายมีสภาพไม่แน่นอน เนื่องจากกระแสน้ำใต้น้ำในช่องแคบและกระแสน้ำจากแม่น้ำที่ไหลลงสู่ช่องแคบมีความรุนแรง ทำให้เกิดสันดอนใหม่ ๆ อยู่เสมอ¹⁵ ซึ่งสันดอนบางแห่งก็ไม่ปรากฏอยู่ในแผนที่ของช่องแคบ สันดอนเหล่านี้มีอันตรายต่อเรือ เช่นเดียวกับหินโสโครก

(2) ร่องน้ำลึกสำหรับเรือขนาดใหญ่ผ่านเข้าไปได้มีความแคบมาก ดังจะเห็นได้ชัดเจนจากร่องน้ำลึก One Fathom Bank นอกฝั่งเมือง Klang ของมาเลเซีย ซึ่งมีความกว้างเพียง 2 ไมล์เท่านั้น¹⁶ และร่องน้ำลึกนี้เป็นเส้นทางเดียวที่เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่จะผ่านช่องแคบเข้าไปได้ ซึ่งทำให้ในทางปฏิบัติต้องถือว่าช่องแคบในบริเวณนี้มีความกว้างเพียง 2 ไมล์ เท่านั้นสำหรับเรือดังกล่าว และทำให้การเดินเรือสวนกันต้องใช้ความระมัดระวังอย่างยิ่งเพื่อป้องกันการโชนกัน

(3) ระดับการขึ้นลงของน้ำ ระดับการขึ้นลงของน้ำตลอดความยาวของช่องแคบมีไม่เท่ากัน โดยในบริเวณปากทางเข้าทิศตะวันตกความแตกต่างระหว่างระดับน้ำเมื่อน้ำขึ้นและเมื่อน้ำลง คือ 3.8 เมตร ในขณะที่บริเวณปากทางเข้าทางทิศตะวันออกมีความแตกต่างกันเพียง 1.4 เมตร¹⁷ ซึ่งหมายความว่าระดับน้ำ

¹⁴ Thomas D. Anderson, "Geographic Limitation in the Movement of the Deep-Draft Tankers between India and Pacific Ocean", Ocean Development and International Law 10 (Number 1-2 1981) : 119.

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Michael Leifer, Malacca, Singapore And Indonesia, p.59.

¹⁷ Ibid., p.56.

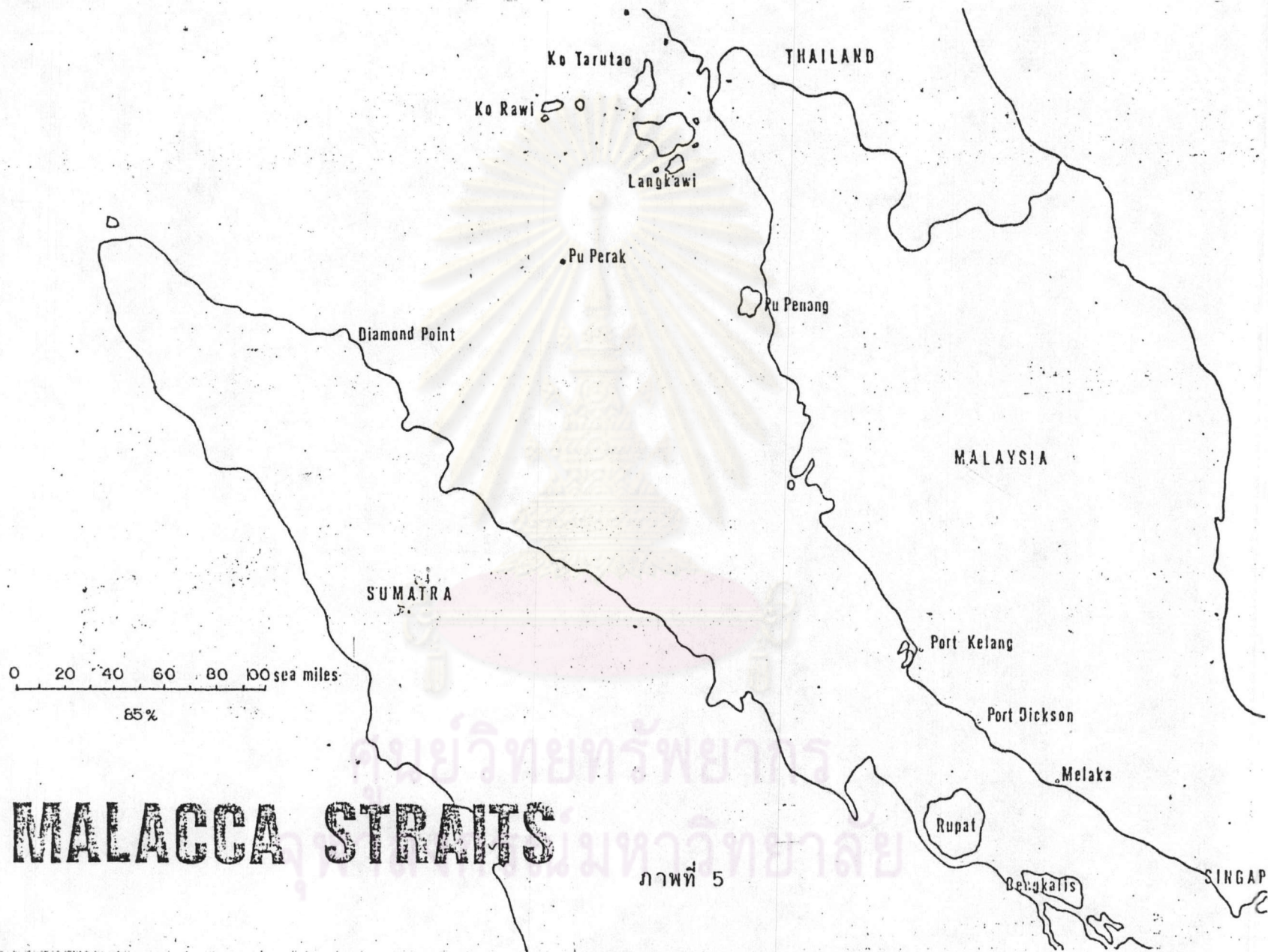
ในส่วนต่างๆ ของช่องแคบนั้นมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เกือบตลอดเวลา ความแตกต่างนี้ก่อปัญหาอย่างมากต่อ เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่เพราะเรือเหล่านี้ เมื่อบรรทุกน้ำมันเต็มลำจะกินน้ำลึกเกือบเท่ากับความลึกส่วนที่ตื้นที่สุดของช่องแคบ¹⁸ ท้องเรือจะอยู่สูงกว่าพื้นดินก้นทะเลเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ดังนั้น ในการผ่านบริเวณที่ตื้นเหล่านี้เรือจะต้องอาศัยประโยชน์จากระดับน้ำที่ขึ้นสูงสุด เพื่อช่วยให้เรือสามารถผ่านไปได้อย่างปลอดภัย¹⁹ ความแตกต่างของระดับน้ำขึ้นน้ำลงดังกล่าวทำให้การคำนวณระดับน้ำในแต่ละบริเวณมีความยุ่งยากมากและอาจเกิดความผิดพลาดขึ้นได้ง่าย ซึ่งหากผิดพลาดไปก็จะส่งผลให้เรือต้องติดสันดอนหรือชนหินโสโครกได้

จากลักษณะพิเศษของช่องแคบมะละกาที่ได้ยกขึ้นมากล่าวนี้แสดงว่าช่องแคบนี้ไม่เหมาะสำหรับเรือขนาดใหญ่กินน้ำลึกผ่าน โดยเฉพาะเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ เพราะเรืออาจประสบอุบัติเหตุจากการชนหินโสโครกหรือสันดอนใต้น้ำได้เสมอ ทั้งร่องน้ำลึกก็มีความกว้างไม่มากนักจึงไม่สะดวกต่อการผ่านอย่างรวดเร็ว

แต่ในขณะเดียวกัน เรือบรรทุกน้ำมันส่วนใหญ่ก็ยังนิยมใช้ช่องแคบนี้ เพราะเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดในการเดินทางระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งจะช่วยให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลงได้มาก ข้อเท็จจริงที่ขัดกันเช่นนี้ก่อให้เกิดปัญหาอันร้ายแรงในช่องแคบ คือความเสี่ยงต่อการเกิดมลภาวะอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุต่างๆ อันเป็นปัญหาซึ่งรัฐประชิดช่องแคบมีความวิตกกังวลเป็นอย่างมาก

¹⁸ Ibid.

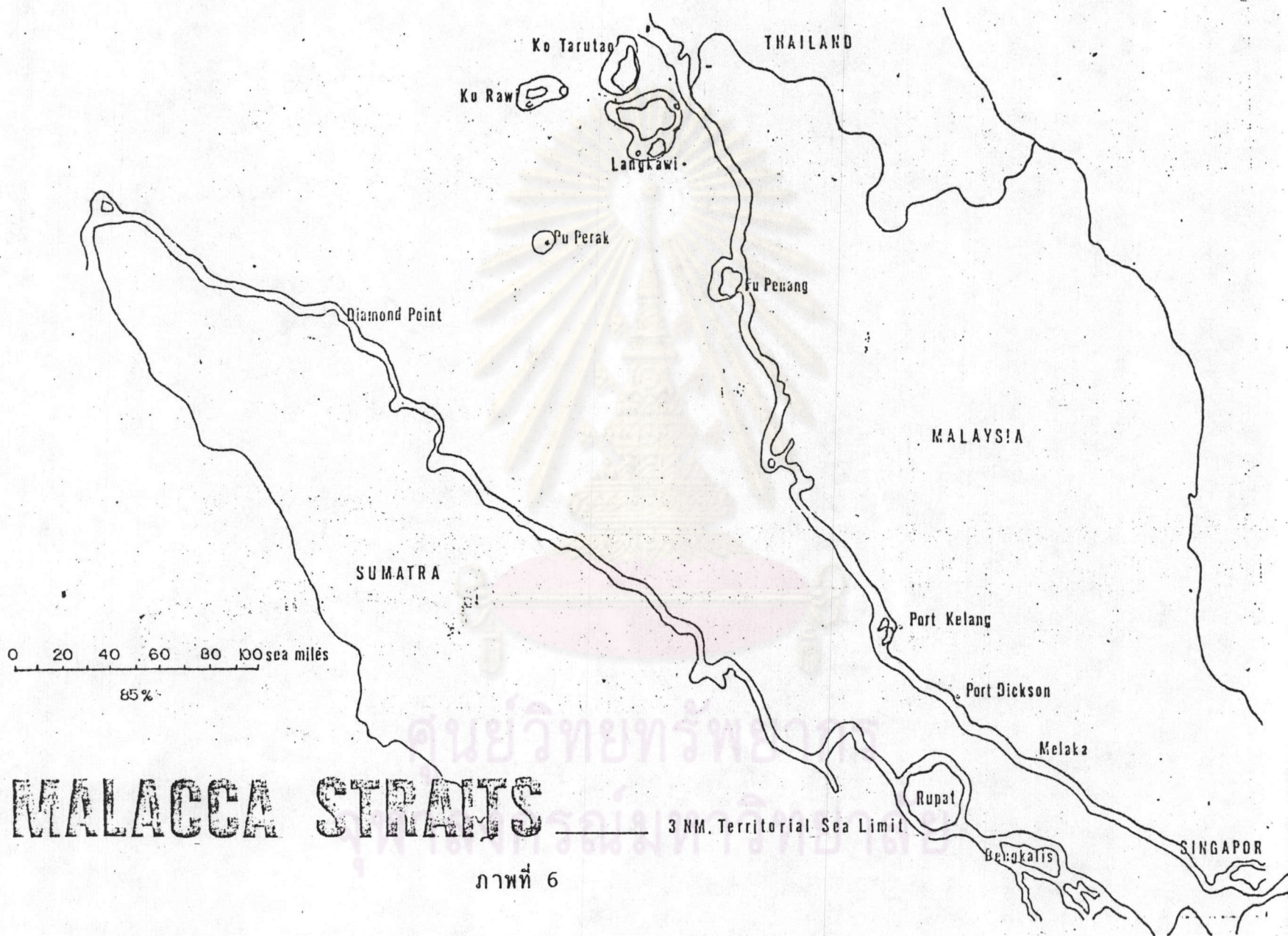
¹⁹ เทคนิคนี้เรียกว่า "squat" โปรดดูรายละเอียดใน Thomas D. Anderson, "Geographic Limitation in the Movement of the Deep-Draft Tankers between India and Pacific Ocean", Ocean Development and International Law. 10 (Number 1-2 1981) : 125.



MALACCA STRAITS

ภาพที่ 5

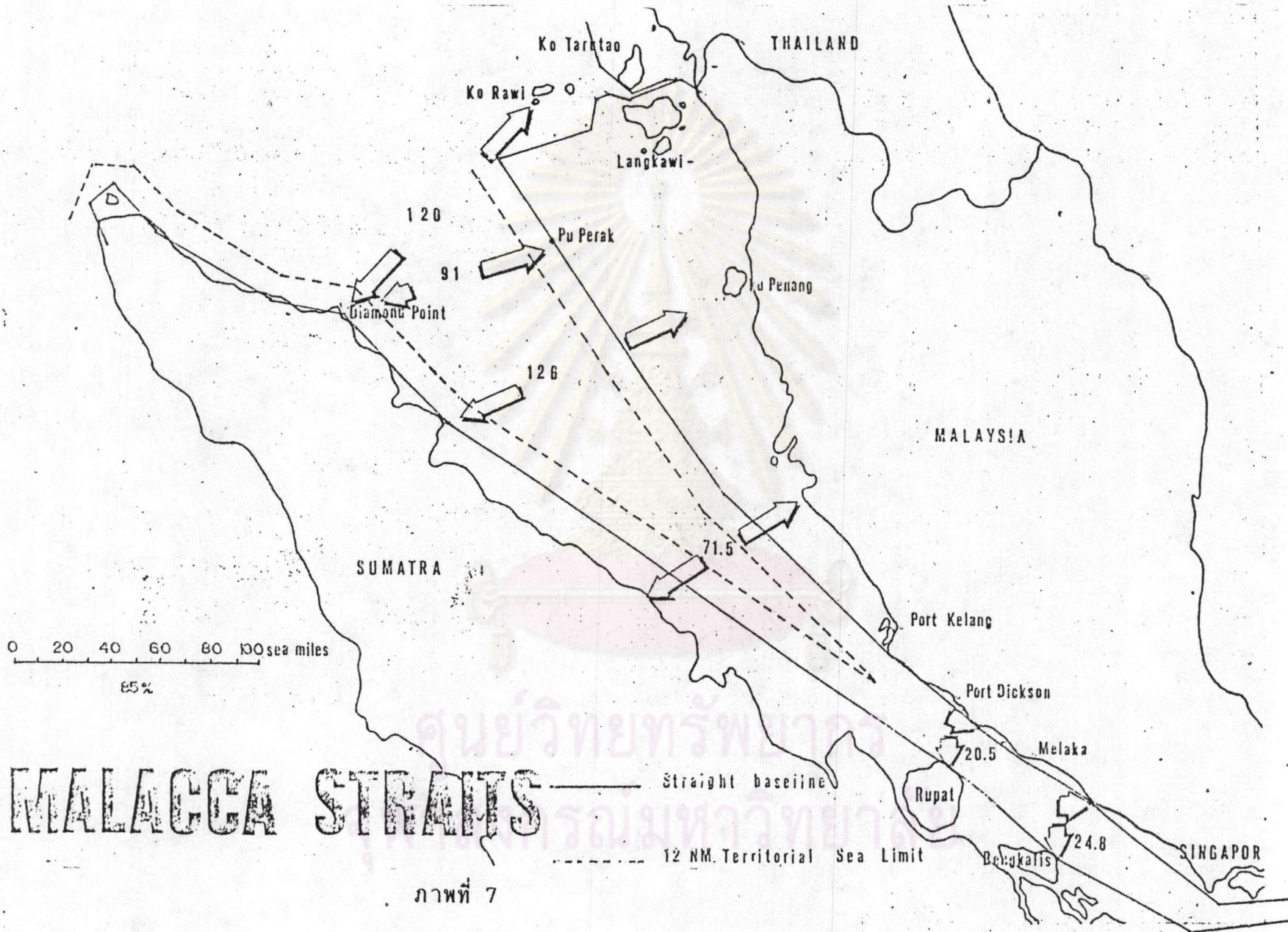
ช่องแคบมะละกา



MALACCA STRAITS

ภาพที่ 6

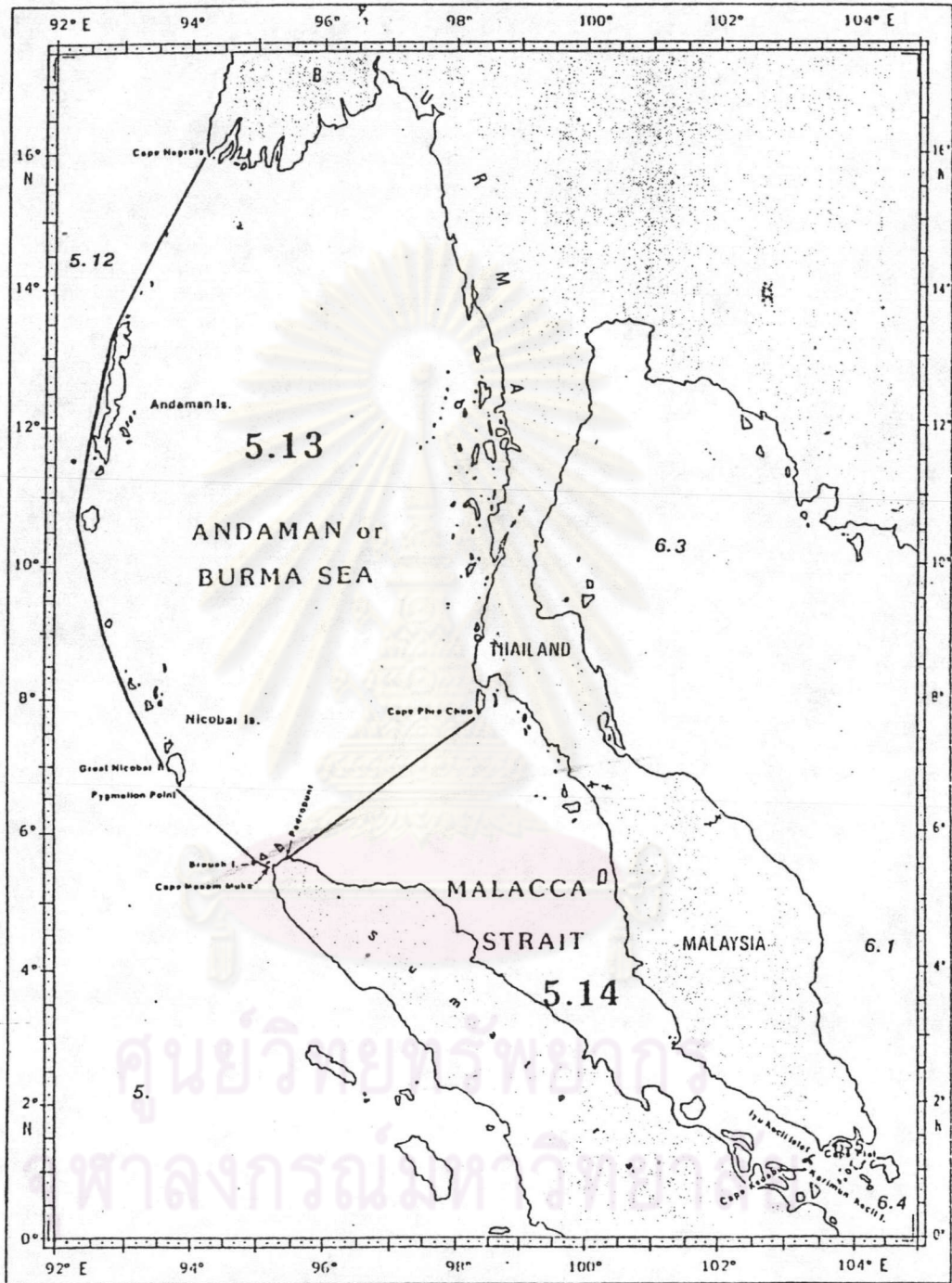
ช่องแคบมะละกา-แสดงน่านน้ำที่อยู่ภายในทะเลอาณาเขต 3 ไมล์ทะเล



ภาพที่ 7

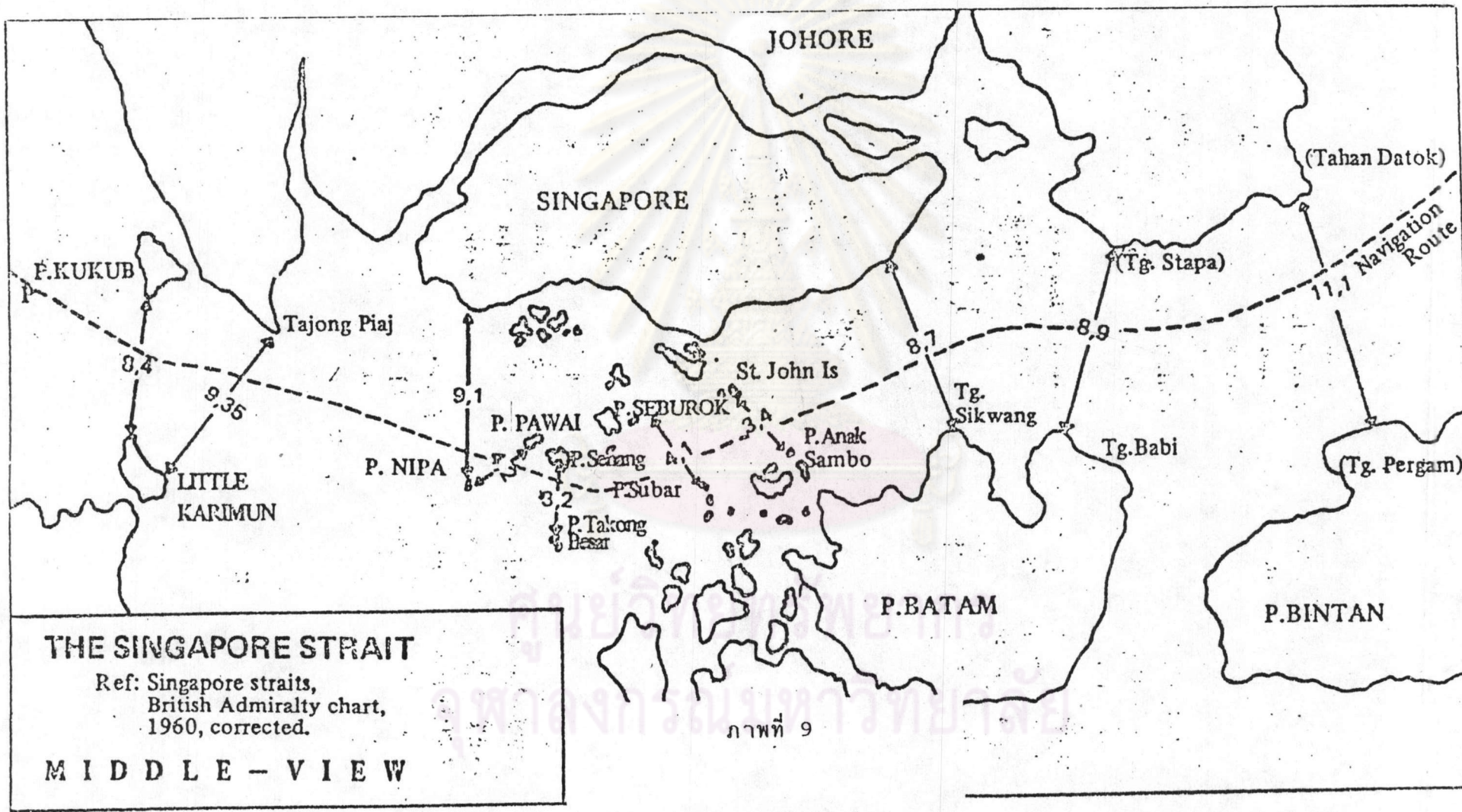
ช่องแคบมะละกา-แสดงน่านน้ำที่อยู่ภายในทะเลอาณาเขต 12 ไมล์ทะเล

ANDAMAN or BURMA SEA and MALACCA STRAIT



ภาพที่ 8

ช่องแคบมะละกา-แสดงขอบเขต



ภาพที่ 9

ห้องแคบสิงคโปร์

2. ช่องแคบลิงคโปร์

ช่องแคบลิงคโปร์อยู่ที่บริเวณปลายสุดของแหลมมลายู บริเวณประเทศ ลิงคโปร์ โดยอยู่ถัดจากช่องแคบมะละกามาทางทิศตะวันออก รัฐประชิดช่องแคบ ประกอบด้วยประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย และอินโดนีเซีย ในบางครั้งช่องแคบ ลิงคโปร์ก็ถูกถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของช่องแคบมะละกา

ช่องแคบนี้เชื่อมต่อน่านน้ำระหว่างช่องแคบมะละกากับทะเลจีนใต้ ปากทางเข้าทางทิศตะวันตกอยู่ที่เกาะ Kukup ของมาเลเซียมีความกว้างประมาณ 8.4 ไมล์ ปากทางเข้าทางทิศตะวันออกมีความกว้างประมาณ 8 ไมล์²⁰

ความยาวตลอดช่องแคบประมาณ 70 ไมล์²¹ ความกว้างโดยเฉลี่ย ประมาณ 8-9 ไมล์²² อย่างไรก็ตาม ในบางบริเวณก็มีความกว้างน้อยกว่านั้น

ระดับน้ำในช่องแคบมีระดับลึกมากจนไม่ใช่อุปสรรคต่อการเดินเรือ เหมือนเช่นช่องแคบมะละกา²³

ลักษณะทางภูมิศาสตร์โดย เฉพาะที่น่าสนใจของช่องแคบลิงคโปร์ มี ดังนี้คือ

(1) เกาะขนาดเล็ก ในช่องแคบลิงคโปร์มีเกาะขนาดเล็กเรียงราย อยู่ทั่วไปตลอดเส้นทางเดินเรือ เกาะเหล่านี้เป็นอุปสรรคขัดขวางมิให้เรือเดินได้ สะดวก โดยจะต้องลัดเลาะไปตามช่องว่างระหว่างเกาะต่างๆ ทั้งยังทำให้การสัญจร เป็นไปด้วยความยากลำบากและมีโอกาสเกิดเรือชนกันได้อีกด้วย

²⁰Michael Leifer, Malacca, Singapore, And Indonesia, p.53.

²¹Ibid.

²²Ibid.

²³Ibid.

(2) ความสำคัญของท่าเรือสิงคโปร์ สิงคโปร์เป็นศูนย์กลางการค้าขายในภูมิภาคนี้ ทั้งยังมีอยู่ช่อมบารุงเรือขนาดใหญ่ และท่าเรือที่ทันสมัย จึงเป็นจุดแวะพักระหว่างทางของเรือจำนวนมาก²⁴ เป็นเหตุให้การสัญจรเข้าออกจากท่าเรือสิงคโปร์มีปริมาณมากทุกวัน จึงเกิดความคับคั่งแออัดของเรือทั้งที่กำลักรอเพื่อที่จะเทียบท่า และเรือที่กำลักรออกจากท่า การสัญจรในช่องแคบซึ่งมีความยากลำบากอยู่แล้วจึงเพิ่มความยากลำบากขึ้นไปอีก

จากลักษณะของช่องแคบสิงคโปร์นี้ ถึงแม้จะมีความแตกต่างกับช่องแคบมะละกาอยู่หลายประการด้วยกันก็ตาม แต่ก็มีสิ่งร่วมกันประการหนึ่ง คือ การเดินเรือขนาดใหญ่ผ่านช่องแคบไม่อาจเป็นไปได้โดยสะดวกเนื่องจากมีอุปสรรคจากเกาะเล็ก ๆ ต่าง ๆ ที่ขวางกั้นอยู่ และจากปริมาณการสัญจรที่คับคั่งในท่าเรือสิงคโปร์เองด้วย

ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ ดังกล่าวมาแล้วแสดงให้เห็นว่าช่องแคบทั้งสองมีความได้เปรียบในทางตำแหน่งที่ตั้งและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกของท่าเรือสิงคโปร์ จึงเป็นที่นิยมมาใช้ผ่านโดยเรือของชาติต่างๆ โดยเฉพาะเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ แต่ในขณะที่เดียวกันช่องแคบทั้งสองก็มีลักษณะทางภูมิศาสตร์บางประการที่ขัดขวางต่อความสะดวกในการผ่าน ทั้งยังทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินเรืออีกด้วย

²⁴ โดยเฉลี่ยในแต่ละปีจะมีเรือสินค้าใช้บริการที่ท่าเรือสิงคโปร์ถึง 30,000 ลำ โดยสายการเดินเรือกว่า 700 สาย ในปี ค.ศ. 1987 มีสินค้าผ่านท่าเรือสิงคโปร์ถึง 686 ล้านตัน Information Division, Singapore Facts and Pictures 1988 (Singapore : Information Division 1989), p.113.

ความสำคัญของช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์

1. ในส่วนที่เกี่ยวกับการทหาร

โดยธรรมชาติแล้วช่องแคบทุกแห่งล้วนมีความสำคัญทางทหารทั้งสิ้น เนื่องจากลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นช่องทางน้ำที่ไม่กว้างมากนักจึงสามารถขัดขวาง การผ่านของเรือรบ ไม่ว่าจะโดยวิธีปิดกั้นช่องแคบ หรือด้วยการโจมตีจากอาวุธบนฝั่ง ในขณะที่เดียวกันช่องแคบก็มีความสำคัญทางทหารต่อรัฐประชิดช่องแคบเองด้วย เพราะ การผ่านของเรือรบในระยะไม่ห่างจากฝั่งมากนักอาจก่อให้เกิดความรู้สึกถูกคุกคาม และหากช่องแคบนั้นมีความสำคัญทางทหารมากก็อาจนำไปสู่การถูกแทรกแซงทั้งทาง ทหารและทางการเมืองจากรัฐอื่นด้วยหวังจะเข้ามามีอิทธิพลในช่องแคบอีกด้วย

ในส่วนที่เกี่ยวกับการทหารนั้น ช่องแคบจึงมีความสำคัญทั้งต่อรัฐ ประชิดช่องแคบและต่อรัฐผู้ใช้ช่องแคบ นอกจากนี้ ยังอาจมีผลกระทบไปถึงรัฐที่ สามซึ่งไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงได้อีกเช่นกัน

สำหรับช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์นั้น มีความสำคัญทางทหารใน ด้านต่างๆ ดังนี้คือ

1.1 ในด้านยุทธศาสตร์ระดับโลก ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ มีความสำคัญด้านการทหารทั้งต่อสหรัฐอเมริกาและสหภาพโซเวียตซึ่งถือเป็นประเทศ มหาอำนาจทางทหาร

ในส่วนสหรัฐอเมริกานั้น ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์มีความ สำคัญในฐานะเป็นเส้นทางสัญจรทางทะเลที่สั้นที่สุดระหว่างฐานทัพเรือที่อ่าวชูปิค ประเทศฟิลิปปินส์ กับฐานทัพเรือที่เกาะ Diego Garcia ทางตอนกลางของ มหาสมุทรอินเดีย ซึ่งสาเหตุที่สหรัฐต้องไปตั้งฐานทัพเรือในมหาสมุทรอินเดีย เพื่อ ป้องกันมิให้สหภาพโซเวียตเข้ามามีอิทธิพลในบริเวณตะวันออกกลางซึ่งเป็นแหล่ง น้ำมันที่สำคัญ ทั้งเพื่อคุ้มครองเส้นทางขนส่งน้ำมันไปยังเอเชียตะวันออกโดยเฉพาะ ญี่ปุ่นด้วย นอกจากนี้ สหรัฐยังใช้มหาสมุทรอินเดียเป็นบริเวณสำหรับปล่อยขีปนาวุธ ทางยุทธศาสตร์จากเรือใต้น้ำเหล่านี้ให้รอดพ้นจากการทำลายโดยกองเรือรบของ สหภาพโซเวียต แต่เนื่องจากฐานทัพเรือที่เกาะ Diego Garcia นี้มีขนาดเล็กจึง ต้องการการสนับสนุนจากฐานทัพหลักที่อ่าวชูปิค ซึ่งต้องอาศัยผ่านทางช่องแคบมะละกา

และสิงคโปร์ ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์จึงมีความสำคัญต่อการทหารของสหรัฐ
อย่างมาก²⁵

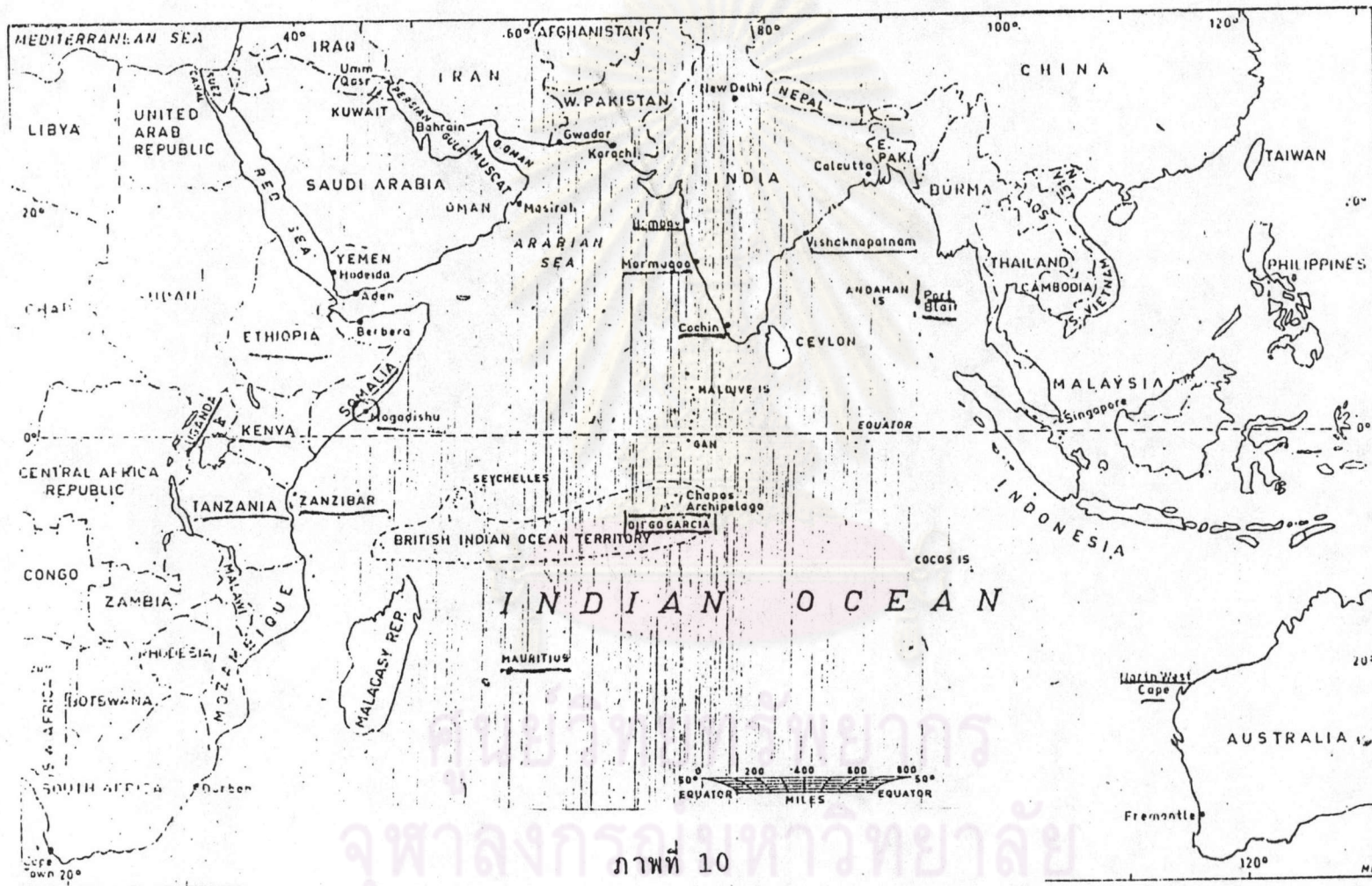
ในส่วนสหภาพโซเวียตนั้น มีความจำเป็นต้องใช้ช่องแคบมะละกา
และสิงคโปร์เพื่อเหตุผลทางการทหาร 2 ประการ คือ ประการแรกเป็นทางผ่าน
สำหรับเรือรบจากฐานทัพเรือคานังในประเทศเวียดนามไปยังมหาสมุทรอินเดีย ซึ่ง
สหภาพโซเวียตจำเป็นต้องส่งเรือรบเข้าไปดักขีปนาวุธของสหรัฐในย่านนี้ และ
เพื่อคุ้มครองตัวประเทศของตนจากการโจมตีโดยเรือดำน้ำดักขีปนาวุธของสหรัฐ²⁶
ประการที่สอง เป็นเส้นทางสำรองในการคมนาคมติดต่อระหว่างดินแดนของสหภาพ
โซเวียตในยุโรปกับในเอเชีย ในกรณีที่เกิดความขัดแย้งกับประเทศจีน และเส้นทาง
รถไฟสายทรานไซบีเรียถูกตัดขาด²⁷

ดังนั้น ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์จึงถือได้ว่าเป็นจุด
ยุทธศาสตร์ที่สำคัญสำหรับประเทศมหาอำนาจทั้งสอง การที่สามารถทำให้การผ่าน
ของฝ่ายตนได้รับความสะดวกกว่าอีกฝ่ายไม่ว่าจะโดยวิธีใด ก็จะทำให้เกิดความได้
เปรียบในทางทหารเป็นอย่างมาก และเนื่องจากประเทศมหาอำนาจทั้งสองมีอิทธิพล
ไปทั่วโลก การได้เปรียบเสียเปรียบนี้จึงมีผลโดยอ้อมต่อประเทศต่างๆ ที่เป็นฝ่าย
gfulp;dyoด้วยในที่สุด

²⁵Mark J. Valencia and James Barney Marsh, "Access
to Straits and Sealanes in Southeast Asian Sea : Legal,
Economic, and Strategic Considerations," Journal of Maritime
Law and Commerce 16 (October 1985) : 546-547. and see also
in Manjula R. Shyam, "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.

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid.



มหาสมุทรอินเดียแสดงตำแหน่งของเกาะ Diego Garcia

1.2 ในด้านรัฐประชิดช่องแคบ

ความสำคัญในด้านการทหารต่อรัฐประชิดช่องแคบทั้งสาม คือ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์นั้น อาจแยกได้เป็น 2 ประการ คือ

ประการแรก เนื่องจากการที่รัฐประชิดช่องแคบเป็นประเทศที่ไม่มีกำลังทหารขนาดใหญ่ ดังนั้น ภัยคุกคามจากประเทศมหาอำนาจจึงเป็นสิ่งที่หวั่นเกรง ประกอบกับการที่ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์มีความสำคัญทางทหารในยุทธศาสตร์ระดับโลกดังกล่าวมาแล้ว โอกาสความเป็นไปได้ที่จะถูกแทรกแซงด้วยกำลังทหารจึงมีสูง²⁸

ประการที่สอง การที่มีเรือรบของต่างชาติผ่านเข้าออกในช่องแคบ ซึ่งมีระยะไม่ห่างจากฝั่งมากนัก ทำให้รัฐประชิดช่องแคบเกิดความรู้สึกไม่มั่นใจในความปลอดภัยของตน

สำหรับรัฐประชิดช่องแคบแล้วการใช้กำลังทหารในช่องแคบหรือการปล่อยให้มีการผ่านอย่างเสรีของเรือรบจึงไม่เป็นเรื่องพึงปรารถนา

2. ในส่วนที่เกี่ยวกับการคมนาคม

2.1 ความสำคัญต่อเศรษฐกิจโลก ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจโลก เนื่องจากเป็นเส้นทางผ่านที่สำคัญของเรือบรรทุกน้ำมันซึ่งบรรทุกน้ำมันจากตะวันออกกลางไปยังประเทศญี่ปุ่น ซึ่งญี่ปุ่นต้อง

²⁸Nadaisan Logaraj, "Navigational Safety, Oil Pollution And Passage In The Straits Of Malacca," Malaya Law Review 20 (December 1978) : 292-294. กล่าวว่าสาเหตุที่อินโดนีเซียและมาเลเซียต้องการควบคุมการผ่านช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ เพราะเกรงว่าการปล่อยให้เรือรบผ่านช่องแคบได้โดยเสรีเกินไป จะเป็นเหตุให้เกิดการขัดแย้งขึ้นในภูมิภาคเพราะจะเกิดการแข่งขันทางการทหารของมหาอำนาจอันจะนำไปสู่สงคราม ในทางปฏิบัติทั้งอินโดนีเซียและมาเลเซียจึงต้องการให้เรือรบที่ผ่านช่องแคบแจ้งการผ่านให้ทราบก่อนล่วงหน้า

พึ่งพาน้ำมันส่วนใหญ่จากแหล่งนี้²⁹ ในขณะที่ปัจจุบันญี่ปุ่นนับเป็นหนึ่งในประเทศอุตสาหกรรมที่สำคัญของโลก เศรษฐกิจของโลกส่วนหนึ่งจึงขึ้นอยู่กับเศรษฐกิจของญี่ปุ่นด้วยเช่นกัน ดังนั้นหากเรือบรรทุกน้ำมันเหล่านี้ไม่สามารถผ่านช่องแคบไปได้หรือมีความขัดข้องในการผ่านก็จะส่งผลให้อุตสาหกรรมส่วนใหญ่ของญี่ปุ่นต้องหยุดชะงักลงไปบ้าง³⁰ และมีผลกระทบไปถึงประเทศคู่ค้ากับญี่ปุ่น และเศรษฐกิจของโลกด้วยในที่สุด

2.2 ความสำคัญต่อการคมนาคมของรัฐประชิดช่องแคบ เนื่องจากรัฐประชิดช่องแคบทั้งสามมีความเจริญก้าวหน้าแตกต่างกัน ความสำคัญทางเศรษฐกิจจากช่องแคบจึงแตกต่างกันไปด้วย

สิงคโปร์นับเป็นรัฐประชิดช่องแคบที่มีผลประโยชน์จากช่องแคบมากที่สุด โดยอาศัยท่าเรือที่ทันสมัย อยู่ช่อม เรือขนาดใหญ่³¹ ทำให้สิงคโปร์กลายเป็นเมืองท่าที่สำคัญที่สุดในเส้นทางเดินเรือผ่านช่องแคบ อันเป็นผลให้สิงคโปร์กลายเป็นศูนย์กลางทางการค้าในภูมิภาคนี้ จึงกล่าวได้ว่า เศรษฐกิจส่วนใหญ่ของสิงคโปร์ผูกพันอยู่กับการเดินเรือผ่านช่องแคบ

ส่วนอินโดนีเซียและมาเลเซียนั้นมีผลประโยชน์แตกต่างไปจากสิงคโปร์ เนื่องจากประเทศทั้งสองไม่ได้มีเมืองท่าที่สำคัญ หรือมีศูนย์กลางทางการค้าเช่นสิงคโปร์ ผลประโยชน์จากการเดินเรือผ่านช่องแคบโดยตรงจึงมีเพียงเล็กน้อย คืออาศัยเป็นเส้นทางสำหรับส่งสินค้าออกบางส่วนเท่านั้น ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์จึงไม่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจเท่ากับที่มีต่อสิงคโปร์

²⁹ Valencia and Marsh, "Access to Straits and Sealanes in Southeast Asian Seas : Legal, Economic, and Strategic Considerations," Journal of Maritime Law and Commerce 16 (October 1985) : 537-542.

³⁰ Ibid.

³¹ Information Division, Singapore Facts and Pictures 1988, p.113.

นอกจากนั้น ทั้งอินโดนีเซียและมาเลเซียต่างสามารถติดต่อทางทะเล ซึ่งรวมถึงการขนส่งสินค้าได้โดยไม่จำเป็นต้องอาศัยช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์แต่ทางเดียว อีกด้วย โดยอินโดนีเซียอาศัยช่องแคบต่างๆ ในรัฐหมู่เกาะของตนและมาเลเซียก็สามารถใช้เมืองท่าซึ่งมีอยู่ทั้งสองฝั่งคาบสมุทรมาเลย์ได้ ในขณะที่ทั้งอินโดนีเซียและมาเลเซียต่างมีความวิตกกังวลเกี่ยวกับปัญหาสิ่งแวดล้อมในช่องแคบมากกว่า ซึ่งจะผลักดันต่อไปในส่วนของความสำคัญเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

3. ในส่วนที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

ปัญหาสิ่งแวดล้อมในช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ ซึ่งเกิดจากการผ่านช่องแคบและสร้างความวิตกกังวลให้แก่รัฐประชิดช่องแคบ อาจแยกออกได้ตามชนิดของบ่อเกิดแห่งปัญหา คือ

3.1 มลภาวะเนื่องจากเรือที่ผ่าน

ในระหว่างการเดินเรือ เรือมีโอกาสปล่อยน้ำมันลงสู่ทะเลได้หลายทางด้วยกัน คือ จากการล้างถังน้ำมันเรือ (Ballast discharge)³² และจากการสูญเสียน้ำมันตามปกติระหว่างการเดินเรือ³³ น้ำมันที่ถูกปล่อยลงทะเลนี้ก่อให้เกิดคราบน้ำมัน (Oil slick) ซึ่งจะลอยเป็นแผ่นผิวบริเวณผิวน้ำ³⁴ คราบ

³² Valencia and Marsh, "Access to Straits and Sealanes in Southeast Asian Seas : Legal, Economic, and Strategic Considerations," Journal of Maritime Law and Commerce 16 (October 1985) : 531.

³³ Ibid., p.532. น้ำมันที่สูญเสียตามปกติระหว่างการเดินเรือ เช่น น้ำมันหล่อลื่นใบพัด น้ำมันเครื่อง เป็นต้น

³⁴ Ibid., pp.528-530

น้ำมันนี้ไม่เสื่อมสลายไปเองตามธรรมชาติ เมื่อทิ้งไว้นานวันเข้าก็จะยิ่งแผ่กระจาย
กินเนื้อที่เพิ่มขึ้น คราบน้ำมันจะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางทะเล ทำให้ทะเล
บริเวณนั้นไม่เหมาะแก่สิ่งมีชีวิตที่จะอาศัยอยู่ และทรัพยากรที่มีชีวิตในบริเวณนั้นหมดไป
หรือลดน้อยลง³⁵ ซึ่งจะกระทบกระเทือนต่อสภาวะความเป็นอยู่ของประชาชนใน
บริเวณชายฝั่ง เพราะทรัพยากรจะลดน้อยลงจนไม่พอบริโภค และยังคงก่อให้เกิด
ความหวั่นเกรงเกี่ยวกับพิษที่อาจหลงเหลืออยู่ด้วย

นอกจากนั้น คราบน้ำมันดังกล่าวยังขัดขวางการเดินทางเร็วผ่าน
เพราะเสียงที่จะเกิดเพลิงไหม้ขึ้น และเมื่อคลื่นซัดเข้าสู่ฝั่งก็จะทำให้ชายทะเลสกปรก
โดยเฉพาะหากเป็นแหล่งท่องเที่ยวก็จะต้องถูกปิดไปโดยปริยาย อันจะสร้างความ
เสียหายทางเศรษฐกิจตามมา³⁶

ดังนั้น ถึงแม้น้ำมันที่ถูกปล่อยออกมาจากเรือแต่ละลำจะมี
ปริมาณเพียงเล็กน้อย แต่เมื่อรวมกันเข้าหลายๆ ลำก็อาจเป็นปริมาณมากได้ เมื่อ
ประกอบกับลักษณะทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบซึ่งเป็นช่องทางน้ำที่มีความกว้างไม่มาก
นักจึงอาจก่อปัญหาที่ร้ายแรงขึ้นได้

3.2 มลภาวะจากอากาศยานที่ผ่าน

มลภาวะจากอากาศยานที่ผ่านอาจเกิดขึ้นได้จากอากาศยานที่
บินด้วยความเร็วเหนือเสียง ซึ่งจะก่อให้เกิดคลื่นเสียงที่เรียกว่า Sonic boom
ขึ้น Sonic boom นี้มีผลกระทบต่อกระบวนการสืบพันธุ์ของสัตว์น้ำบางชนิด เช่น
ปลา เป็นต้น โดยจะทำให้ปลาไม่วางไข่เมื่อถึงฤดูผสมพันธุ์ มาเลเซียได้เคยยก

³⁵ Ibid.

³⁶ ในประเด็นนี้ประเทศไทยนับว่ามีส่วนเกี่ยวข้องด้วย เนื่องจากเรามี
แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลอยู่ทางด้านทะเลอันดามันหลายแห่งด้วยกัน เช่น เกาะ
ภูเก็ต หมู่เกาะตะรุเตา เป็นต้น มลภาวะดังกล่าวในช่องแคบจึงอาจส่งผลกระทบ
กระเทือนต่อแหล่งท่องเที่ยวเหล่านี้ได้เช่นกัน

เหตุผลนี้มาอ้างเพื่อห้ามการบินผ่านของเครื่องบินคองคอร์ด (Concorde) อันเป็นอากาศยานพาณิชย์ที่สามารถบินด้วยความเร็วเหนือเสียงมาแล้ว³⁷

3.3 มลภาวะจากสินค้าที่ผ่าน

สินค้าที่เรือบรรทุกผ่านช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์มีหลายชนิดด้วยกัน เช่น น้ำมัน สารพิษ วัตถุเคมี ก๊าซ วัตถุแก๊วมันตภาพรังสี³⁸ เป็นต้น³⁹ ซึ่งสินค้าเหล่านี้จัดว่าอันตรายหากได้รั่วไหลลงสู่ทะเล⁴⁰ โอกาสที่สินค้าเหล่านี้จะรั่วไหลลงสู่ทะเลอาจเกิดขึ้นได้เนื่องจากอุบัติเหตุจากการเดินเรือ เช่น เรือโคลนกัน เรือเกยตื้น เป็นต้น ซึ่งในอดีตที่ผ่านมาเคยเกิดกรณีเรือบรรทุกน้ำมัน ชื่อ SHOWA MARU ของญี่ปุ่น เกยตื้นในช่องแคบมะละกา เมื่อ ค.ศ.1975 ทำให้มีน้ำมันไหลลงสู่ช่องแคบถึง 244,000 ตัน⁴¹ ดังนั้น ถึงแม้อุบัติเหตุร้ายแรงอาจจะไม่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง แต่ด้วยความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นอย่างกว้างขวาง มลภาวะจากกรณีนี้จึงยังคงเป็นที่หวัดตกของรัฐประชิดช่องแคบอยู่

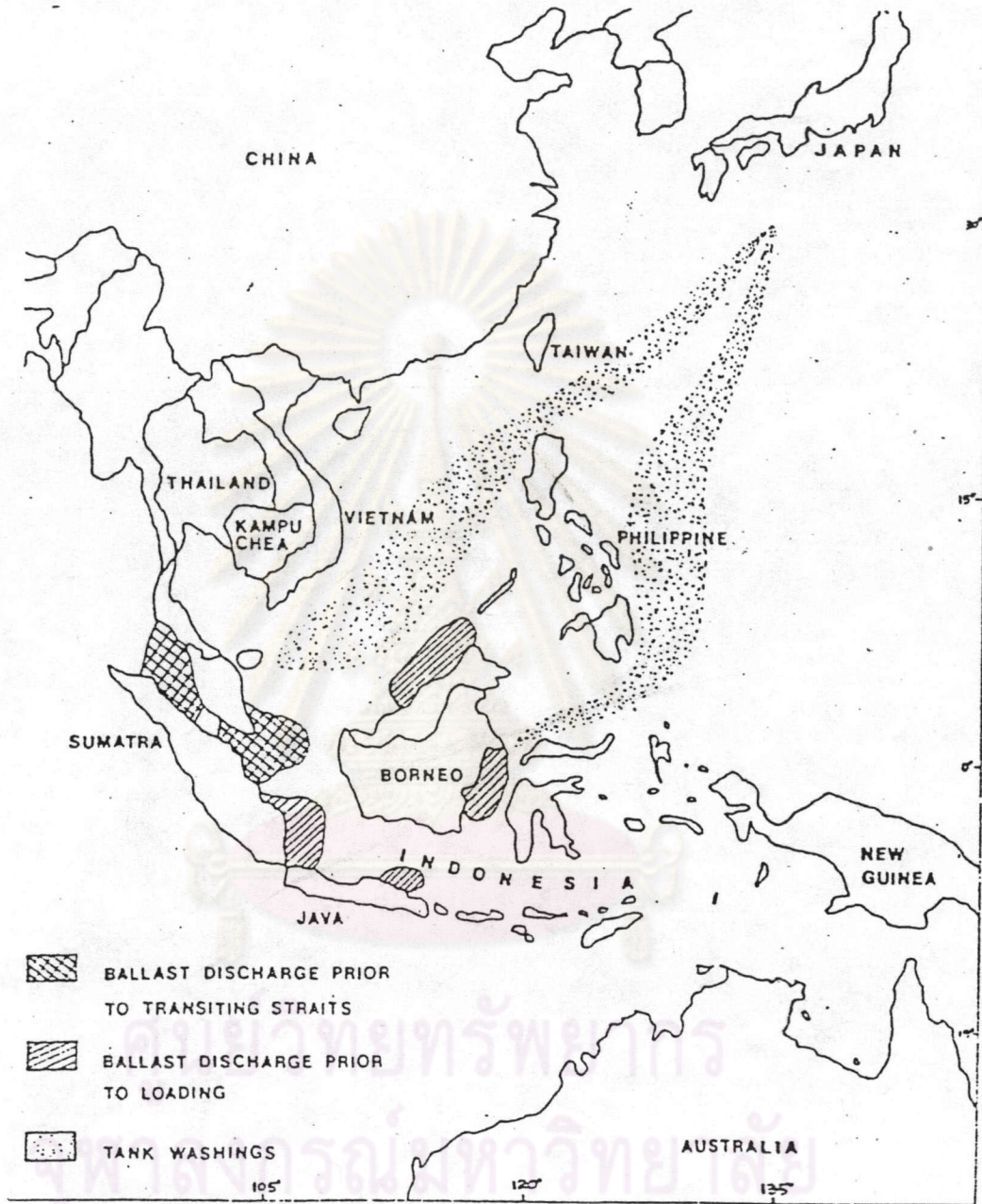
³⁷Valencia and Marsh, "Access to Straits and Sealanes in Southeast Asian Seas : Legal, Economic, and Strategic Considerations," Journal of Maritime Law and Commerce 16 (October 1985) : 534.

³⁸Ibid.

³⁹Ibid.

⁴⁰Ibid.

⁴¹Michael Leifer, Malacca, Singapore, And Indonesia, p.65.

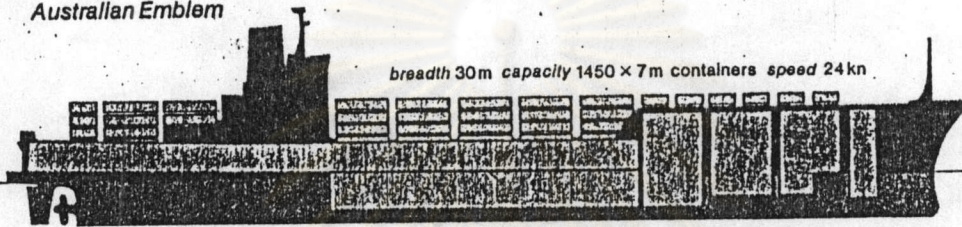


ภาพที่ 11

บริเวณที่เกิดคราบน้ำมัน

Roll-on/roll-off (RoRo) container ship These ships transport unitised general cargoes on oceanic routes, and on a typical vessel one part is allocated to RoRo cargo while the deck and forward holds provide cellular space for containers.

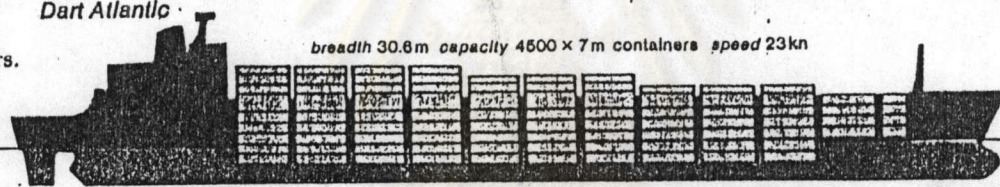
Australlan Emblem



breadth 30m capacity 1450 × 7 m containers speed 24 kn

Container ship The holds of container ships are designed to take standard 20 ft containers. These ships can be loaded in 24 hours, usually at specially constructed berths. Cellular container ships have been in use since the late 1960s.

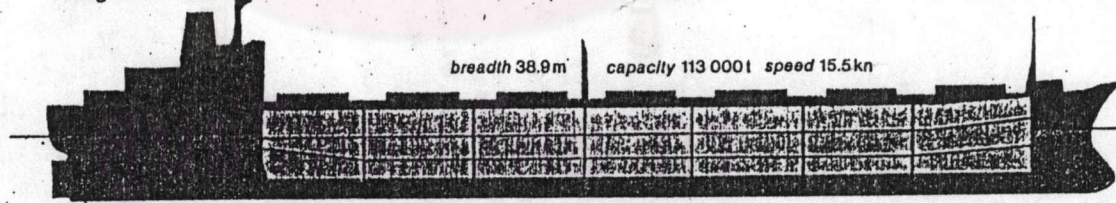
Dart Atlantic



breadth 30.6m capacity 4500 × 7 m containers speed 23 kn

Combination carriers are designed to switch from crude oil to bulk solid cargoes. The ore-bulk-ore (OBO) carrier uses the same holds for all cargoes, and so needs cleaning between voyages, while this is avoided in ore-oil (O-O) carriers which use only the centre of each hold for dry cargo.

Hoegh Rainbow

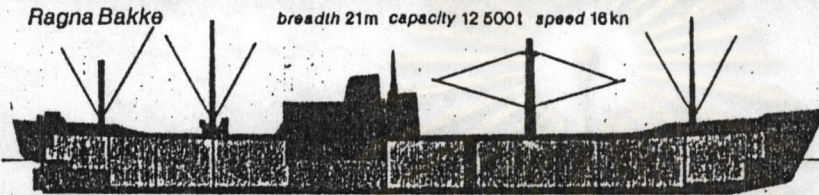


breadth 38.9m capacity 113 000t speed 15.5 kn

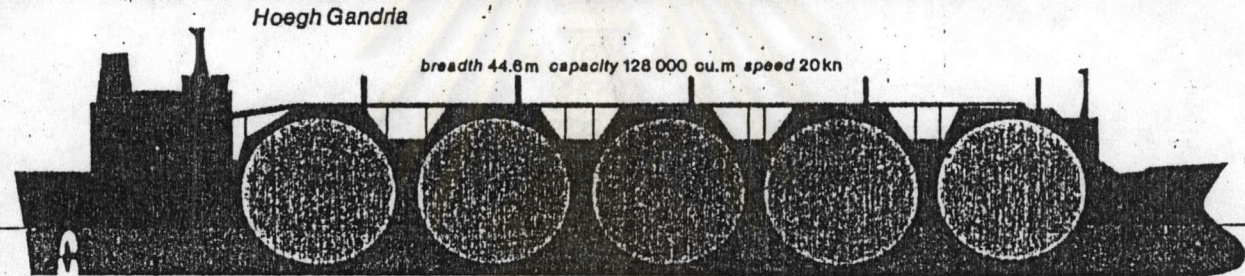
ภาพที่ 12

เรือขนาดใหญ่ชนิดต่างๆ ที่ผ่านช่องแคบ

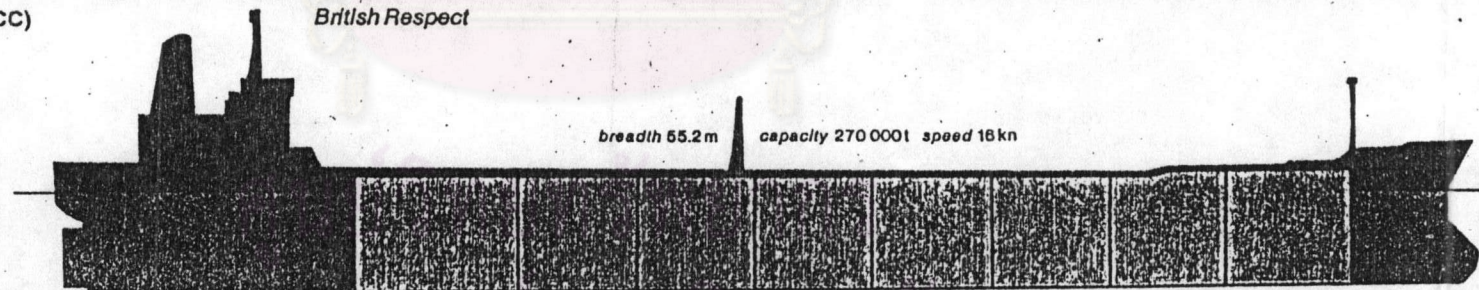
General cargo liner These multi-decked vessels have refrigeration and deep tanks. They usually carry breakbulk goods. Many such ships are in service, but they are gradually being replaced by container ships and small bulk carriers.



Gas carrier Liquefied natural gas (LNG) is contained in specially constructed insulated tanks at its boiling point (-161°C). LNG carriers are currently the most expensive ships in service. Liquefied petroleum gas (LPG) carriers are usually smaller than LNG carriers and their tanks can be pressurised.



Very large crude oil carrier (VLCC) Despite their great size VLCCs are essentially simple ships. They are subdivided into a number of tanks by two longitudinal and several transverse bulkheads extending the full depth of the hull. They can usually load or discharge a full cargo in less than 24 hours, whatever their size.



ภาพที่ 13

เรือขนาดใหญ่ชนิดต่างๆ ที่ผ่านช่องแคบ

ทางปฏิบัติของรัฐประชิดช่องแคบต่อการเดินเรือและบินผ่าน

ลักษณะทางภูมิศาสตร์เป็นพิเศษของช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ที่เป็นช่องทางเดินเรือที่สำคัญต่อการขนส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงรวมทั้งความสำคัญทางทหาร ทำให้ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์มีเรือผ่านเป็นจำนวนมาก เมื่อประกอบกับลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่ไม่อำนวยต่อการผ่านของเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ รวมทั้งความหวั่นเกรงภัยจากเรือรบและอากาศยานทหาร รัฐประชิดช่องแคบจึงพยายามที่จะวางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการผ่านช่องแคบไว้ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของตน

อาจแยกหลักเกณฑ์ที่ตราขึ้นโดยรัฐประชิดช่องแคบได้เป็น 2 ส่วน คือ ที่ เป็นความตกลงร่วมกันของรัฐประชิดช่องแคบ และที่เป็นกฎหมายภายในของรัฐประชิดช่องแคบ

1. ความตกลงร่วมกันของรัฐประชิดช่องแคบ

รัฐประชิดช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ได้ทำความตกลงร่วมกัน

2 ฉบับ คือ ความตกลงร่วมของรัฐบาลแห่งอินโดนีเซีย มาเลเซียและสิงคโปร์ ลงวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1971 (Joint Statement of the Government of Indonesia, Malaysia and Singapore, 16 November 1971)⁴² และความตกลงร่วมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือในช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ค.ศ.1977 (Joint Statement on Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore, 24 February 1977)⁴³

⁴² ดูภาคผนวก ค.

⁴³ ดูภาคผนวก ง.

1.1 ความตกลงร่วมของรัฐบาลแห่งอินโดนีเซีย มาเลเซียและ
สิงคโปร์ ลงวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ.1971

สาระสำคัญของความตกลงร่วม อาจแยกออกได้ดังนี้คือ

(1) เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือ

รัฐประชิดของแคบทั้งสามมีความเห็นร่วมกันว่าความ
ปลอดภัยในการเดินเรือในช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์เป็นความรับผิดชอบร่วมกัน
ของรัฐประชิดของแคบเท่านั้น⁴⁴ และรัฐประชิดของแคบจะได้ดำเนินการร่วมกัน
ต่อไปเกี่ยวกับเรื่องนี้⁴⁵ โดยจะได้จัดตั้งองค์กรร่วม เพื่อดำเนินการดังกล่าวโดย
เร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และองค์กรนี้จะประกอบด้วยรัฐประชิดของแคบเท่านั้น⁴⁶
ปัญหาความปลอดภัยในการเดินเรือและปัญหาเกี่ยวกับสถานะทางกฎหมายระหว่าง
ประเทศของช่องแคบ เป็นปัญหาที่แยกออกจากกันได้ชัดเจน

(2) เกี่ยวกับสถานะตามกฎหมายระหว่างประเทศของช่องแคบ

อินโดนีเซียและมาเลเซียมีความเห็นร่วมกันว่าช่องแคบ
มะละกาและสิงคโปร์ไม่เป็นช่องแคบระหว่างประเทศ (International Strait)
แต่ยินยอมให้มีการเดินเรือผ่านได้ภายใต้หลักสิทธิการผ่านโดยสุจริต ส่วนสิงคโปร์
ไม่เห็นพ้องด้วยจึงขอสงวนสิทธิ์ในประเด็นนี้⁴⁷

(3) เกี่ยวกับการสำรวจทางอุทกศาสตร์ในช่องแคบซึ่งกำลัง
ดำเนินการอยู่แล้วให้ดำเนินต่อไป⁴⁸

⁴⁴ ภาคผนวก ค. ข้อ 1.

⁴⁵ ภาคผนวก ค. ข้อ 2.

⁴⁶ ภาคผนวก ค. ข้อ 3.

⁴⁷ ภาคผนวก ค. ข้อ 5.

⁴⁸ ภาคผนวก ค. ข้อ 6.

จากความตกลงร่วมดังกล่าว รัฐประชิดช่องแคบได้ แยกปัญหาเกี่ยวกับช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ออกเป็น 2 ประการด้วยกันคือ ปัญหาเกี่ยวกับสถานะตามกฎหมายระหว่างประเทศของช่องแคบ และปัญหาเกี่ยวกับ ความปลอดภัยในการเดินเรือในช่องแคบ ซึ่งสาเหตุที่ต้องแยกออกจากกันเนื่องจาก อินโดนีเซียและมาเลเซียมีความเห็นร่วมกันว่าช่องแคบมีฐานะเป็นทะเลอาณาเขต ธรรมดาเท่านั้น การผ่านช่องแคบจึงต้องเป็นไปตามหลักสิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเล อาณาเขตซึ่งสิทธิการผ่านจะต้องถูกจำกัดลงบางประการ โดยที่สิงคโปร์ไม่เห็นด้วย เพราะสิงคโปร์มีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการเดินเรือผ่านช่องแคบจึงต้องการ ให้มีการผ่านช่องแคบอย่างเสรี ดังนั้นในปัญหาเกี่ยวกับสถานะตามกฎหมายระหว่าง ประเทศของช่องแคบจึงต้องแยกออกเป็นเรื่องต่างหาก และกล่าวซ้ำไว้ในความ ตกลงร่วมว่าเป็นปัญหาที่แยกออกจากปัญหาเรื่องความปลอดภัยในการเดินเรือ ซึ่ง เป็นเรื่องที่รัฐประชิดช่องแคบมีผลประโยชน์ร่วมกันและสามารถตกลงกันได้

ในกรณีแรกเกี่ยวกับสถานะตามกฎหมายระหว่างประเทศ ของช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์นั้น เนื่องจากรัฐประชิดช่องแคบทั้งหมดมิได้เห็น พ้องต้องกันจึงยังคงเป็นปัญหาอยู่เกี่ยวกับความชัดเจนของทางปฏิบัติในเรื่องนี้ และ ไม่อาจถือว่าความตกลงร่วมฉบับนี้ได้แสดงถึงสถานะตามกฎหมายระหว่างประเทศ ของช่องแคบได้ อาจถือได้ว่าเป็นเพียงการแสดงจุดยืนของอินโดนีเซียและมาเลเซีย ฝ่ายหนึ่ง กับสิงคโปร์อีกฝ่ายหนึ่งเท่านั้น

ในกรณีที่สองเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือรัฐ ประชิดช่องแคบได้แสดงจุดยืนอย่างหนักแน่นว่าเป็นเรื่องระหว่างรัฐประชิดช่องแคบ เองเท่านั้น ซึ่งเป็นการยากจะอธิบายว่าเหตุใดปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยในการ เดินเรือ และปัญหาเกี่ยวกับสถานะตามกฎหมายระหว่างประเทศของช่องแคบจึงมิได้ เกี่ยวข้องกันเพราะการใช้อำนาจใดๆ เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัยในการ เดินเรือก็จำต้องอาศัยอำนาจอิงอำนาจ (authority) ตามกฎหมายระหว่างประเทศ ด้วยดังนั้น เรื่องทั้งสองจึงควรถือว่าเกี่ยวข้องกัน ด้วยเหตุนี้ การที่รัฐประชิดช่องแคบ กล่าวอ้างว่าปัญหาความปลอดภัยในการเดินเรือเป็นเรื่องของตนโดยเฉพาะ จึงเป็น การแสดงโดยปริยายว่าอำนาจของรัฐประชิดช่องแคบเหนืออำนาจในช่องแคบนั้นคือ

อำนาจอธิปไตยในทะเลอาณาเขต และจึงสอดคล้องกับข้อกล่าวอ้างของอินโดนีเซีย และมาเลเซียว่าช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์เป็นทะเลอาณาเขตของตน⁴⁹

ความตกลงร่วมฉบับนี้จึงแสดงให้เห็นถึงความแตกต่าง ในระหว่างรัฐประชิดช่องแคบเกี่ยวกับสถานะตามกฎหมายระหว่างประเทศของช่องแคบ มะละกาและสิงคโปร์ แต่ในขณะเดียวกันก็แสดงถึงความสนใจของรัฐประชิดช่องแคบ ที่จะเข้ามาจัดการในช่องแคบมากขึ้น

1.2 - ความตกลงร่วมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือในช่อง แคบมะละกาและสิงคโปร์ ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1977

ความตกลงร่วมฉบับนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากความตกลง ร่วมฉบับลงวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ. 1971 ซึ่งได้กล่าวมาแล้วในข้อ 1.1 มีวัตถุประสงค์ เพื่อส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ และเพื่อป้องกันมลภาวะที่ อาจเกิดขึ้น เนื่องจากอุบัติเหตุเหตุนั้นได้

สาระสำคัญของความตกลงร่วมฉบับนี้ อาจแบ่งออกได้ดังนี้คือ

(1) การจำกัดขนาดเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ (Very Large Crude Carrier or VLCC) โดยมีการกำหนดว่าระยะห่างระหว่าง กระดุกงูเรือและพื้นดินก้นทะเล (Under Keel Clearance or UKC) จะต้อง มีระยะไม่น้อยกว่า 3.5 เมตรตลอดการเดินเรือผ่านช่องแคบ และจะต้องปฏิบัติตาม กฎเกณฑ์เพื่อความปลอดภัยทุกประการที่บัญญัติขึ้นไว้⁵⁰

⁴⁹Nadaisan Logaraj, "Navigational Safety, Oil Pollution And Passage In The Straits Of Malacca," Malaya Law Review 20 (December 1978) : 289-290.

⁵⁰ภาคผนวก ง. ข้อ 1

(2) การกำหนดเส้นทางเดินเรือ โดยจะมีการกำหนดการแบ่งการสัญจร (Traffic Separation Scheme or TSS.) ขึ้นในช่องแคบในบริเวณจุดค้ำขั้นในการเดินเรือในช่องแคบ 3 บริเวณ คือบริเวณ One Fathom Bank บริเวณ The Main Strait และบริเวณ Phillip Channel⁵¹

เรือที่กินน้ำลึกตั้งแต่ 15 เมตรขึ้นไป จะต้องใช้เฉพาะเส้นทางน้ำลึก (Deep Water Route or DWR) เท่านั้น และเรืออื่นจะใช้เส้นทางนี้ไม่ได้ เว้นแต่ในกรณีฉุกเฉิน⁵²

(3) มาตรการเพื่อความปลอดภัยอื่นๆ ได้แก่การจัดให้มีอุปกรณ์ช่วยการเดินเรือ⁵³ คนนำร่อง⁵⁴ การปรับปรุงแผนที่เดินเรือในช่องแคบ⁵⁵ การบังคับให้เรือบรรทุกน้ำมันและเรือขนาดใหญ่ต้องทำประกัน⁵⁶ การกำหนดความเร็วของเรือบรรทุกน้ำมัน⁵⁷

ความตกลงร่วมฉบับนี้ได้รับการรับรองจาก IMCO⁵⁸ โดย IMCO ได้ตรากฎข้อบังคับในรายละเอียดของมาตรการเพื่อความปลอดภัยดังกล่าวตามมติของที่ประชุม IMCO เกี่ยวกับการเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน ค.ศ. 1977⁵⁹

⁵¹ ภาคผนวก ง ข้อ 2.

⁵² ภาคผนวก ง ข้อ 3.

⁵³ ภาคผนวก ง ข้อ 4.

⁵⁴ ภาคผนวก ง ข้อ 5.

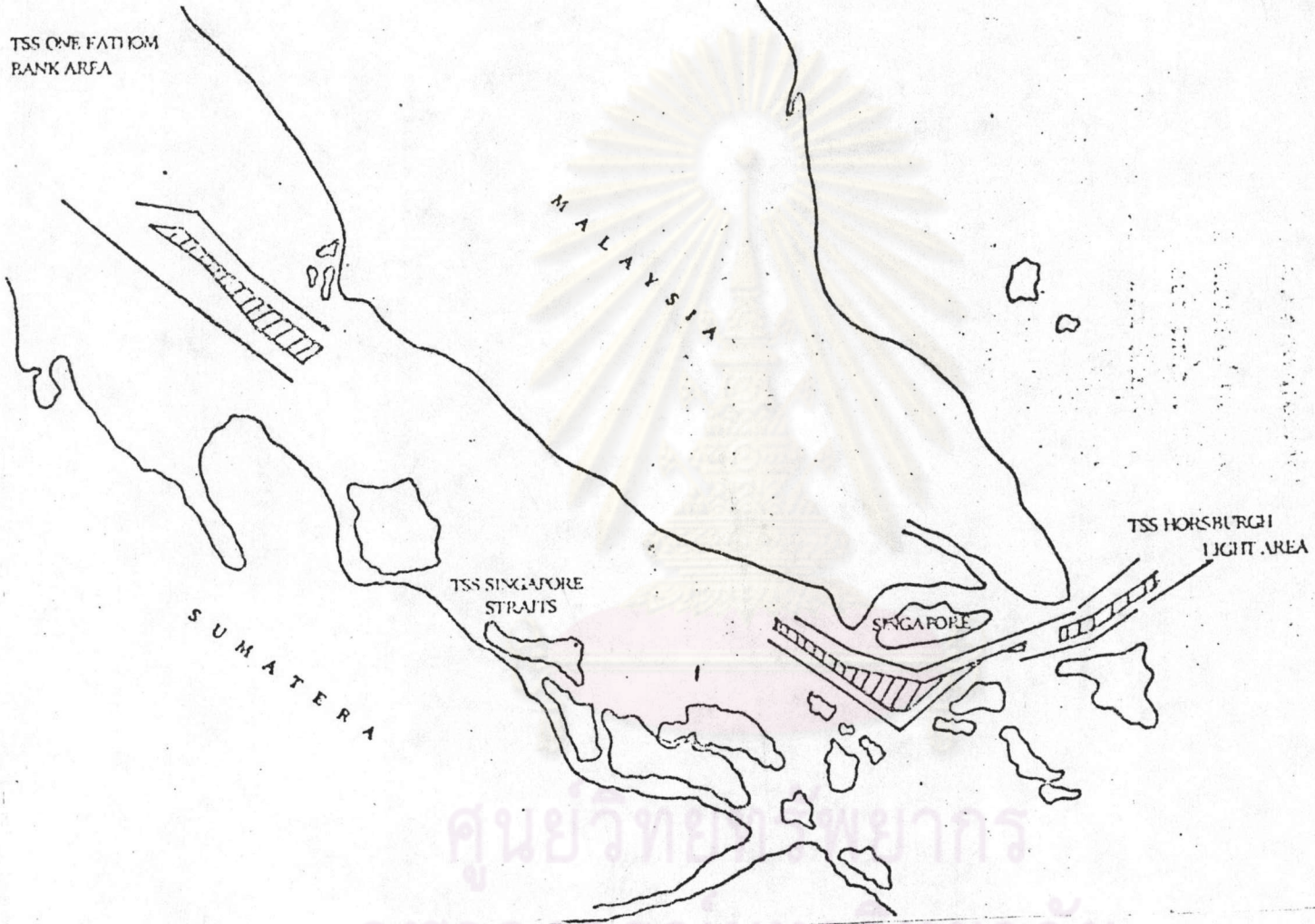
⁵⁵ ภาคผนวก ง ข้อ 8.

⁵⁶ ภาคผนวก ง ข้อ 12.

⁵⁷ ภาคผนวก ง ข้อ 7.

⁵⁸ ปัจจุบัน คือ IMO. หรือ International Maritime Organization

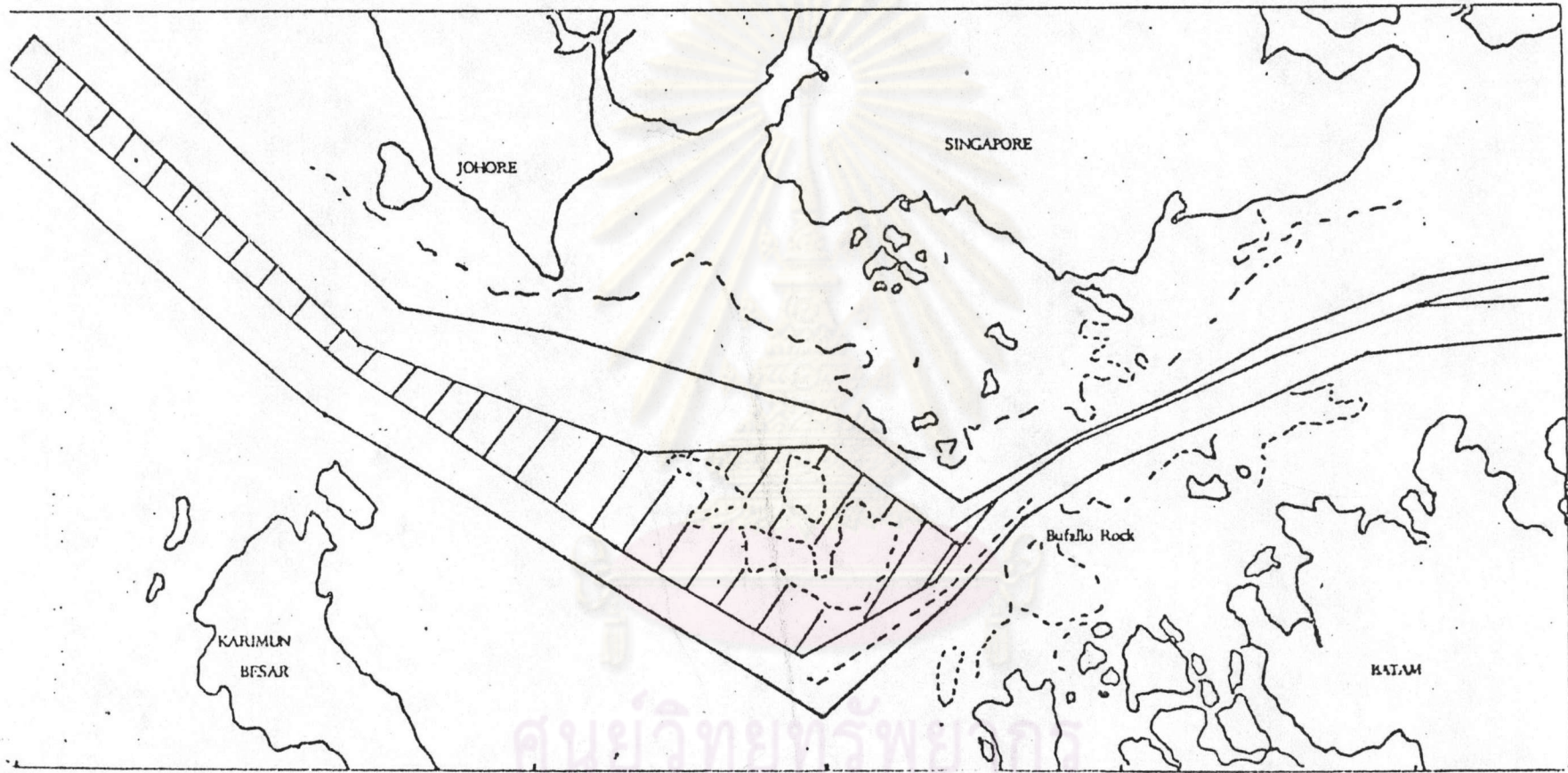
⁵⁹ Michael Leifer, Malacca, Singapore, And Indonesia, pp.206-208



ศูนย์วิจัยและพัฒนาการ
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ 14

Traffic Separation Scheme (TSS)



ภาพที่ 15

Depth Water Route (DWR)

ถึงแม้ความตกลงร่วมฉบับนี้จะ เป็นเพียงความตกลง
ร่วมในระหว่างรัฐประชิดของแคบเท่านั้นก็ตาม แต่เมื่อได้รับการรับรองจาก IMCO
ซึ่งเป็นองค์การระหว่างประเทศเกี่ยวกับการเดินเรือ จึงเท่ากับรัฐสมาชิก IMCO ได้
ให้การรับรองด้วย ความตกลงร่วมฉบับนี้จึงมีผลต่อรัฐอื่นๆ ด้วย ดังนั้น เรือที่ผ่าน
ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์จึงต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่กล่าวถึงในความตกลงร่วม
ฉบับนี้

2. กฎหมายภายในของรัฐประชิดของแคบ

2.1 อินโดนีเซีย

กฎหมายภายในของอินโดนีเซียซึ่งใช้บังคับโดยตรงต่อการ
ผ่านช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ มี 2 ฉบับ คือ กฎหมายหมายเลข 4 ปี 1960
(Law No. 4 of 1960) และ กฤษฎีกาหมายเลข 8 ปี 1962 (Government
Regulation No. 8 of 1962) กฎหมายเหล่านี้ได้ออกบังคับใช้ก่อนการ
ประชุมสหประชาชาติว่ากฎหมายทะเล ครั้งที่ 3 อย่างไรก็ตามจนกระทั่งปัจจุบัน
อินโดนีเซียก็ยังไม่มีการแก้ไขใดๆ ออกใช้อีกในเรื่องเหล่านี้⁶⁰

2.1.1 กฎหมายหมายเลข 4 ปี 1960

มีสาระสำคัญ 4 ประการ คือ

- (1) ให้มีการลากเส้นฐานตรง (Straight
Baseline) เชื่อมต่อจุดนอกสุดของเกาะที่อยู่นอกสุดของหมู่เกาะ
- (2) ทะเลอาณาเขตมีความกว้าง 12 ไมล์ทะเล
จากเส้นฐานดังกล่าวในข้อ ก.

⁶⁰ Indonesia National Study Team, "Passage Through
Waters Within National Jurisdiction: Indonesia Perspective",
p.26.

(3) น่านน้ำซึ่งอยู่ภายในเส้นฐานสำหรับวัดความกว้างของทะเลอาณาเขต รวมทั้งพื้นดินก้นทะเลและดินใต้ผิวดินและทรัพยากรที่มีอยู่จะต้องตกอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของอินโดนีเซีย

(4) การผ่านโดยสุจริตในน่านน้ำเหล่านี้ได้รับการรับรองหากว่าไม่เป็นการขัดขวางต่อผลประโยชน์ ความมั่นคง และความสงบเรียบร้อยของอินโดนีเซีย^{6 1}

ตามกฎหมายฉบับนี้ไม่ได้แยกน่านน้ำในช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ออกจาก การผ่านช่องแคบจึงต้องเป็นการผ่านโดยสุจริตเช่นกัน นอกจากนี้ในทฤษฎีของอินโดนีเซียการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตเป็นเพียง "การให้สิทธิ" (privilege) เท่านั้น ไม่ใช่ "สิทธิ" (right) ตามกฎหมายระหว่างประเทศซึ่งอินโดนีเซียต้องถูกผูกมัดให้ปฏิบัติตาม^{6 2} ดังนั้น กฎหมายฉบับนี้จึงเป็นการอ้างสิทธิเด็ดขาดของอินโดนีเซียเหนือน่านน้ำทะเลอาณาเขต ซึ่งรวมถึงช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ด้วย และสิทธิการผ่านช่องแคบโดยเสรีไม่ได้รับการรับรองแต่ประการใด

2.1.2 กฎฎีกา หมายเลข 8 ปี 1962 เกี่ยวกับการผ่านโดยสุจริตของเรือต่างประเทศในทะเลอาณาเขตของอินโดนีเซีย

มีสาระสำคัญ 3 ประการ คือ

(1) การผ่านจะถือว่าเป็นไปโดยสุจริต ตราบเท่าที่ไม่เป็นภัยต่อความมั่นคง ความสงบเรียบร้อย ผลประโยชน์ และศีลธรรมอันดีของอินโดนีเซีย

^{6 1} ภาคผนวก จ.

^{6 2} Indonesia National Study Team, "Passage Through Waters Within National Jurisdiction: Indonesia Perspective", p.26.

(2) ก่อนจะใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตหรือน่านน้ำภายในของอินโดนีเซีย จะต้องแจ้งให้รัฐบาลอินโดนีเซียทราบเสียก่อน เว้นแต่จะเป็นการผ่านในเส้นทางเดินเรือที่ได้กำหนดไว้⁶³

(3) เรือดำน้ำและยานพาหนะดำน้ำชนิดอื่นๆ จะต้องผ่านเหนือน้ำและแสดงธงของตน⁶⁴

กฎหมายฉบับนี้เป็นการบัญญัติขยายความกฎหมายหมายเลข 4 ปี 1960 เกี่ยวกับรายละเอียดของการผ่านโดยสุจริต ซึ่งเมื่อได้พิจารณากฎหมายฉบับนี้อย่างระมัดระวังแล้วก็จะเห็นได้ว่าสิทธิการผ่านช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ไม่ได้รับการประกันแต่อย่างใด ดังจะเห็นว่าการผ่านจะถือว่าเป็นไปโดยสุจริตก็ต่อเมื่อไม่เป็นภัยต่อความมั่นคง ความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของอินโดนีเซียเท่านั้น ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ในลักษณะอัตวิสัย (Subjective) โดยเปิดโอกาสให้อินโดนีเซียกล่าวอ้างได้ตามอำเภอใจ เพราะผลประโยชน์ดังกล่าวเป็นเรื่องเฉพาะของตนเท่านั้น เมื่อกล่าวอ้างขึ้นมาก็ยากที่รัฐอื่นจะยกเหตุผลมาโต้แย้งได้ นอกจากนั้น ถึงแม้จะไม่เป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อย ความมั่นคง และศีลธรรมอันดี สิทธิการผ่านก็ยังอยู่ภายใต้ความควบคุมของรัฐบาลอินโดนีเซีย เพราะรัฐบาลอินโดนีเซียถือว่าการผ่านโดยสุจริตเป็นเพียงการให้สิทธิ มิใช่หน้าที่ ตามกฎหมายระหว่างประเทศดังกล่าวมาแล้ว ด้วยเหตุนี้ภายใต้กฎหมายนี้รัฐบาลอินโดนีเซียจึงอาจห้ามการผ่านได้ ถึงแม้ว่าการผ่านนั้นจะเป็นการผ่านโดยสุจริตก็ตาม

⁶³ Ibid., p.17. ในปัจจุบันรัฐบาลอินโดนีเซียยังไม่เคยกำหนดเส้นทางเดินเรือดังกล่าวเลย ดังนั้น การผ่านโดยสุจริตจึงต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้าก่อนเสมอ.

⁶⁴ Ibid.

2.2 มาเลเซีย

ในปัจจุบันมาเลเซียได้ขยายความกว้างของทะเลอาณาเขตออกไปเป็น 12 ไมล์ทะเล⁶⁵ เป็นผลให้น่านน้ำส่วนใหญ่ในช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์อยู่ภายในทะเลอาณาเขต ในส่วนสิทธิการเดินเรือและบินผ่านช่องแคบนั้น ยังไม่ปรากฏกฎหมายที่บัญญัติถึงกรณีนี้โดยตรง อย่างไรก็ตาม จากทางปฏิบัติของรัฐบาลมาเลเซียทำให้น่าเชื่อว่ามาเลเซียจะถือว่าสิทธิการผ่านช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์เป็นสิทธิการผ่านโดยสุจริต ดังจะเห็นได้จากในการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ครั้งที่ 3 มาเลเซียได้ร่วมกับโมร็อกโก โอมาน และ เยเมน เสนอร่างกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือผ่านทะเลอาณาเขต รวมทั้งช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ⁶⁶ ซึ่งในร่างกฎหมายฉบับดังกล่าวได้เสนอให้ใช้ระบบสิทธิการผ่านโดยสุจริตในช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ⁶⁷ นอกจากนี้ในกฎหมายการประมงของมาเลเซีย ปี คศ. 1985 ก็ได้บัญญัติให้เรือประมงใช้สิทธิการผ่าน โดยสุจริตเช่นเดียวกัน⁶⁸

⁶⁵ Robert W. Smith, Exclusive Economic Zone Claims, (Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers, 1986), p. 13.

⁶⁶ Document A/CONF.62/C.2/L.16. (22 July 1974).

⁶⁷ Ibid, Article. 22.

⁶⁸ Law Of Malaysia Act 317 Fisheries Act 1985 Article 16.

2.3 ลิงคโปร์

ลิงคโปร์ไม่ได้ขยายความกว้างของทะเลอาณาเขตเป็น 12 ไมล์ทะเลเช่นเดียวกับอินโดนีเซียและมาเลเซีย ดังนั้น ทะเลอาณาเขตของลิงคโปร์จึงยังคงมีความกว้างเพียง 3 ไมล์ทะเล กฎหมายภายในของลิงคโปร์ที่เกี่ยวข้องกับการผ่านช่องแคบ คือ The Merchant Shipping (Oil Pollution) Act 1981 และ The Prevention of Pollution of the Sea Act 1981 ซึ่งเป็นกฎหมายที่บัญญัติเพื่อรับรอง International Convention on Civil Liability For Oil Pollution Damage 1969 และ International Convention For The Prevention Of Pollution Of The Sea By Oil 1954 ตามลำดับ⁶⁹ เนื้อหาของกฎหมายทั้งสองฉบับดังกล่าวเป็นเรื่องเกี่ยวกับความรับผิดชอบของเรือที่ก่อให้เกิดมลภาวะขึ้นในน่านน้ำของลิงคโปร์ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความกังวลของลิงคโปร์ต่อปัญหามลภาวะในช่องแคบ แต่ไม่ได้มีผลโดยตรงต่อสิทธิการผ่านช่องแคบแต่ประการใด

จากที่ได้กล่าวมาแล้วทั้งหมดจะเห็นได้ว่า อินโดนีเซียและมาเลเซียมีแนวโน้มที่จะควบคุมการผ่านช่องแคบด้วยการใช้ระบอบสิทธิการผ่านโดยสุจริต กฎหมายภายในของอินโดนีเซียได้แสดงอย่างชัดเจนในประเด็นนี้ ส่วนมาเลเซียนั้นถึงแม้จะไม่มีกฎหมายบัญญัติถึงโดยตรงก็ตาม แต่จากกฎหมายการประมงและทางปฏิบัติของรัฐบาลมาเลเซียในระหว่างการประชุมสหประชาชาติว่า ด้วยกฎหมายทะเลครั้งที่ 3 ได้แสดงให้เห็นถึงแนวทางของมาเลเซียว่าเป็นเช่นเดียวกับอินโดนีเซีย ในส่วนลิงคโปร์นั้นยังไม่ปรากฏกฎหมายภายในที่แน่ชัดเกี่ยวกับการผ่านช่องแคบ คงมีเพียงกฎหมายภายในเกี่ยวกับการป้องกันและควบคุมมลภาวะเท่านั้น

⁶⁹ Soon Choo Hock, "Civil Liability For Oil Pollution", Malaya Law Review 25 (December 1983) : 139.

สรุป ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์เป็นช่องแคบที่อยู่ในบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีลักษณะสำคัญทางภูมิศาสตร์ คือ เป็นช่องแคบที่เชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญ ทำให้ช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์เป็นช่องแคบที่มีความสำคัญต่อการเดินเรือระหว่างประเทศมาก นอกจากนั้นช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์ยังมีความสำคัญในด้านการทหาร เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมอีกด้วย รัฐประชิดช่องแคบ 2 รัฐ คือ อินโดนีเซียและมาเลเซีย มีแนวโน้มที่จะควบคุมการผ่านช่องแคบภายใต้ระบบสิทธิการผ่านโดยสุจริต ส่วนสิงคโปร์นั้นมีแนวโน้มที่จะให้มีการผ่านช่องแคบอย่างเสรี โดยมีการควบคุมในเรื่องมลภาวะจากการผ่าน

ปัญหาเกี่ยวกับการผ่านช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์มีความสัมพันธ์อย่างมากกับลักษณะทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบ เพราะในขณะที่ยังดำรงตำแหน่งที่ตั้งของช่องแคบดังกล่าวเอื้ออำนวยต่อการคมนาคมระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก แต่ในขณะเดียวกันสภาพทางภูมิศาสตร์บางประการ เช่น กระแสน้ำ พื้นดินก้นทะเลกลับขัดขวางต่อความสะดวกและปลอดภัยในการผ่าน ทั้งยังก่อให้เกิดความหวุ่นเกรงเกี่ยวกับปัญหาสิ่งแวดล้อมอีกด้วย ลักษณะทางภูมิศาสตร์เหล่านี้เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติและไม่สามารถขจัดให้หมดไปโดยสิ้นเชิงได้ ดังนั้น การผ่านช่องแคบดังกล่าวจึงต้องการหลักกฎหมายที่เหมาะสมเพื่อช่วยทำให้เกิดความเป็นธรรมแก่ทั้งฝ่ายรัฐประชิดช่องแคบและฝ่ายรัฐผู้ใช้ช่องแคบ

ซึ่งในการพิจารณาเพื่อค้นหาถึงหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่เหมาะสมนั้น จำเป็นต้องพิจารณาจากกฎหมายระหว่างประเทศทั้งที่เป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศ และที่เป็นสนธิสัญญาหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ประกอบกัน ทั้งนี้เนื่องจากกฎหมายระหว่างประเทศนั้นต่างจากกฎหมายภายใน ตรงที่หลักกฎหมายภายในเป็นหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ชัดเจนแน่นอน จึงสามารถค้นหาหลักกฎหมายได้โดยง่าย เช่น หากต้องการทราบว่าการกระทำใดเป็นความผิดบ้างก็สามารถค้นหาได้จากประมวลกฎหมายอาญา และพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญาอื่นๆ เป็นต้น ปัญหาของการค้นหาหลักกฎหมายภายในจึงอยู่ที่การแปลความหรือตีความหลักกฎหมายนั้นๆ เป็นส่วนใหญ่ แต่กฎหมายระหว่างประเทศเป็นกฎเกณฑ์ที่ใช้กับรัฐเอกราชทั้งหลาย จึงขาดองค์กรกลางที่จะมีอำนาจเด็ดขาดในการวางหลักเกณฑ์ต่างๆ ให้

ชัดเจนแน่นอน ดังนั้น การค้นหาหลักกฎหมายระหว่างประเทศส่วนหนึ่งจึงต้องอาศัย การประมวลเอาจากหลักเกณฑ์ที่เป็นที่ยอมรับของนานาอารยประเทศ แล้วนำมา วิเคราะห์โดยเหตุผลจึงจะสามารถค้นหาหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนมากขึ้นได้ ซึ่งในกรณีของ หลักกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการผ่านช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่าง ประเทศนี้ก็เช่นเดียวกัน กล่าวคือ ยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนแน่นอน จึงจะต้อง ทำการค้นหาโดยการประมวลเอาจากหลักเกณฑ์ที่เป็นที่ยอมรับของนานาอารยประเทศ ซึ่งในขอบเขตของการทำวิจัยตามหัวข้อนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าควรยกเอาคำพิพากษา ของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศในคดีช่องแคบคอร์ฟูขึ้นมาเป็นแนวทางในการค้นหา หลักเกณฑ์ในฐานะที่เป็นคำพิพากษาของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ ซึ่งถึงแม้โดย หลักแล้วจะมีผลผูกพันเฉพาะต่อรัฐคู่กรณีเท่านั้นก็ตาม แต่ก็เป็นที่ยอมรับกันว่าคำ พิพากษาของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศนั้นมีอิทธิพลต่อหลักเกณฑ์ของกฎหมาย ระหว่างประเทศด้วย ซึ่งในกรณีของช่องแคบคอร์ฟูนี้ก็เช่นคำวินิจฉัยในประเด็นที่ เกี่ยวกับช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศโดยตรง จึงสมควรที่จะยกขึ้น มาพิจารณา นอกจากนี้ ผู้เขียนยังจะได้ยกเอาอนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและ เขตต่อเนื่อง คศ. 1958 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล คศ. 1982 ซึ่งเป็นความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับช่องแคบที่ใช้ในการเดิน เรือระหว่างประเทศขึ้นมาพิจารณาด้วยในฐานะที่เป็นความตกลงระหว่างประเทศ ซึ่งมีอิทธิพลต่อหลักเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศเช่นกัน โดยจะได้กล่าวถึง เป็นลำดับไปในบทที่ 2 และ บทที่ 3

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย