

## บทที่ 2

### ลักษณะทางภูมิศาสตร์ สถานะทางกฎหมายและข้อจำกัดของช่องแคบมะละกา

ช่องแคบมะละกานับเป็นช่องแคบที่มีเรือสัญจรผ่านมากแห่งหนึ่งของโลก ปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธย่อมส่งผลกระทบต่อประชาคมระหว่างประเทศอย่างกว้างขวาง เนื่องจากรัฐที่ใช้ประโยชน์จากช่องแคบนี้นั้นมีหลายรัฐทั้งรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบและรัฐมหาอำนาจอื่นๆที่ใช้ช่องแคบดังกล่าวในการขนส่งสินค้า ดังนั้นปัญหาโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธจึงเป็นปัญหาที่สำคัญต่อความมั่นคงทางทะเลของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และประชาคมโลก

ในบทนี้จะเป็นการกล่าวถึงลักษณะทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบมะละกาที่มีความสำคัญทั้งทางด้านเศรษฐกิจและความมั่นคง ซึ่งส่งผลให้ปัญหาการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกาเป็นปัญหาที่มีความสำคัญ และศึกษาถึงสถานะทางกฎหมายของช่องแคบมะละกาที่กำหนดถึงสถานะทางกฎหมายของน่านน้ำที่ประกอบเป็นช่องแคบ เพื่อศึกษาถึงเขตอำนาจของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบในการป้องกันและปราบปรามการกระทำ ความผิดที่เป็นภัยคุกคามต่อการเดินเรือผ่านบริเวณช่องแคบมะละกา รวมถึงข้อจำกัดที่เกิดจากลักษณะทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบมะละกา

#### 2.1 ลักษณะทางภูมิศาสตร์และความสำคัญของช่องแคบมะละกา

##### 2.1.1 ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบมะละกา

ช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบระหว่างแหลมมลายูและเกาะสุมาตรา อยู่บริเวณทางด้านตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศไทย ตะวันตกและใต้ของมาเลเซีย ทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือและเหนือของเกาะสุมาตรา และเลยไปถึงทางด้านใต้ของสิงคโปร์ ปากทางเข้าทางทิศตะวันออกอยู่บริเวณใต้สุดของประเทศมาเลเซียที่เกาะ Kukup<sup>1</sup> ซึ่งมีความกว้าง 8.4 ไมล์<sup>2</sup> และทางเข้าทางทิศตะวันตกของช่องแคบเริ่มจากตอนใต้สุดของเกาะภูเก็ตถึงตอนเหนือสุด

<sup>1</sup> Michael Leifer, *Malacca, Singapore and Indonesia*, (The Netherlands: Sijthoff & Noordhoff, 1978), p.60.

<sup>2</sup> Ibid.

ของเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียบริเวณแหลม Paia<sup>3</sup> มีความกว้างประมาณ 500 ไมล์<sup>4</sup> ช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบที่มีความยาวประมาณ 600 ไมล์ ช่วงที่แคบที่สุดประมาณ 1.5 ไมล์ โดยช่องแคบมะละกานับว่าเป็นช่องแคบที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติที่เชื่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิกและเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศมาอย่างสม่ำเสมอตั้งแต่ยุคโบราณ ช่องทางการเดินเรือนี้ได้รวมเรียกว่าเป็นช่องแคบมะละกาแต่ในความเป็นจริงแล้วภายในช่องแคบมะละกามีช่องแคบอื่น ๆ รวมอยู่ด้วยกันอีก 4 ช่องแคบได้แก่

1.กลุ่มช่องแคบสิงคโปร์ เริ่มตั้งแต่ทางเข้าระหว่างตันจง กัลล์ (Tanjong Gull) ของสิงคโปร์และเกาะนิปา (Nipa) ของอินโดนีเซีย มีความกว้าง 9.1 ไมล์ และช่องแคบระหว่างเมืองเบดอค (Bedok) ของสิงคโปร์และตันจง สิควัง (Tanjong Sikwang) ของอินโดนีเซีย มีความกว้าง 8.7 ไมล์ ในระหว่างช่องทางนี้จะมีช่องแคบอื่น ๆ อีก 4 ช่องแคบ

2.ช่องแคบที่อยู่ระหว่างตาทัน ดาโต๊ะ (Tahan Datok) ของมาเลเซียและตันจงเปร์แกม (Tanjong Pergam) ของอินโดนีเซีย มีความกว้าง 11.1 ไมล์ และช่องแคบระหว่างตันจงสตปา (Tanjong Stapa) ของมาเลเซียและตันจง บาบิ (Tanjong Babi) ของอินโดนีเซีย

3.ช่องแคบยะโฮร์ (Jahore) เป็นช่องแคบอยู่ระหว่างคาบสมุทรมาลายูกับสิงคโปร์

4.ช่องแคบมะละกาอยู่ระหว่างเกาะปีนังกับชายฝั่งทามาเนียมีความกว้าง 126 ไมล์ และช่องเกาะกูบและเกาะลิตเติล คาริมัน

จากการศึกษาภูมิศาสตร์ของช่องแคบมะละกาที่ประกอบด้วยบางส่วนที่มีความแคบจนกระทั่งเกิดการทับซ้อนของทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่งระหว่างประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซีย จนส่งผลให้เกิดสนธิสัญญาเพื่อกำหนดอาณาเขตทางทะเลของตนเรียกว่าอนุสัญญาระหว่างสาธารณรัฐอินโดนีเซียและมาเลเซียกำหนดเส้นเขตแดนของทะเลอาณาเขตของทั้งสองประเทศในช่องแคบมะละกา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม ค.ศ.1970 ที่กัวลาลัมเปอร์\* และบางส่วนของที่กว้าง

<sup>3</sup> International Hydrographic Organization, "Limit of Oceans and Sea," Special Publication No.23, Draft 4<sup>th</sup> edition 1986, p.90.

<sup>4</sup> Ibid.

\* โดยกำหนดจุดแบ่งไว้ 8 จุดดังนี้ คือ

จุดที่ 1 ลองติจูดที่ 101 องศา 2 ลิปดา ตะวันออก ละติจูดที่ 2 องศา 51 ลิปดา 6 ฟลิปดาเหนือ

ที่มีความกว้างถึงประมาณ 500 ไมล์<sup>5</sup> จากลักษณะดังกล่าวเมื่อพิจารณาอาณาเขตทางทะเลในช่องแคบมะละกาสามารถแบ่งได้ดังนี้คือ

1) ทะเลอาณาเขต อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดถึงความกว้างของทะเลอาณาเขตที่มีความกว้างไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล โดยในบางส่วนของแคบโดยเฉพาะบริเวณทางตอนใต้ของช่องแคบมะละกาซึ่งในทางปฏิบัติรัฐที่อยู่กับช่องแคบได้ทำอนุสัญญา<sup>\*</sup> ระหว่างกันเพื่อกำหนดเส้นเขตแดนของทะเลอาณาเขตระหว่างกัน นอกจากบริเวณดังกล่าวแล้วทะเลอาณาเขตของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบมีความกว้าง 12 ไมล์ทะเลตามปกติ

2) เขตต่อเนื่อง อนุสัญญาอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดถึงความกว้างของเขตต่อเนื่องที่มีความกว้างไม่เกิน 24 ไมล์ทะเลจากเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต<sup>\*\*</sup> ซึ่งมีความหมายว่าเขตต่อเนื่องนั้นมีความกว้างเพิ่มจากทะเลอาณาเขตออกไปอีก 12 ไมล์ทะเล โดยในช่องแคบมะละกาประกอบด้วยเขตต่อเนื่องของประเทศมาเลเซียและประเทศอินโดนีเซียในบริเวณทางตอนเหนือของช่องแคบมะละกาตั้งแต่บริเวณทางเข้าช่องแคบจากมหาสมุทรอินเดียจนถึงประมาณ ลองติจูดที่ 101 องศา 2 ลิปดา ตะวันออก ละติจูดที่ 2 องศา 51 ลิปดา 6 ฟลิปดาเหนือ ที่เป็นจุดเริ่มต้นของเขตแบ่งทะเลอาณาเขตของประเทศมาเลเซียและประเทศอินโดนีเซีย

---

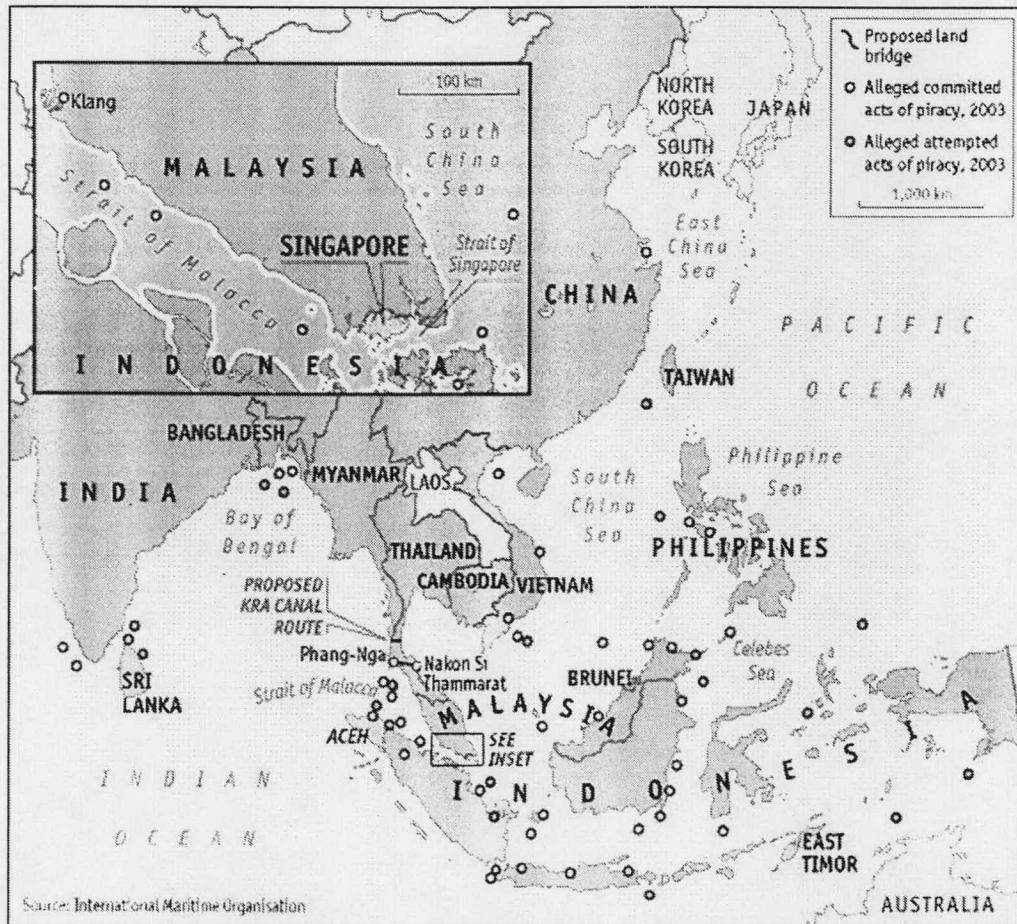
จุดที่ 2 ลองติจูดที่ 101 องศา 12 ลิปดา 1 ฟลิปดา ตะวันออก ละติจูดที่ 2 องศา 41 ลิปดา 5 ฟลิปดาเหนือ  
 จุดที่ 3 ลองติจูดที่ 101 องศา 46 ลิปดา 5 ฟลิปดา ตะวันออก ละติจูดที่ 2 องศา 15 ลิปดา 4 ฟลิปดาเหนือ  
 จุดที่ 4 ลองติจูดที่ 102 องศา 13 ลิปดา 4 ฟลิปดา ตะวันออก ละติจูดที่ 1 องศา 55 ลิปดา 2 ฟลิปดาเหนือ  
 จุดที่ 5 ลองติจูดที่ 102 องศา 35 ลิปดา ตะวันออก ละติจูดที่ 1 องศา 41 ลิปดา 2 ฟลิปดาเหนือ  
 จุดที่ 6 ลองติจูดที่ 103 องศา 2 ลิปดา 1 ฟลิปดา ตะวันออก ละติจูดที่ 1 องศา 19 ลิปดา 1 ฟลิปดาเหนือ  
 จุดที่ 7 ลองติจูดที่ 103 องศา 3 ลิปดา 9 ฟลิปดา ตะวันออก ละติจูดที่ 1 องศา 19 ลิปดา 5 ฟลิปดาเหนือ  
 จุดที่ 8 ลองติจูดที่ 103 องศา 22 ลิปดา 8 ฟลิปดา ตะวันออก ละติจูดที่ 1 องศา 15 ลิปดา เหนือ

<sup>5</sup> International Hydrographic Organization, "Limit of Oceans and Sea," Special Publication No.23, Draft 4<sup>th</sup> edition 1986, p.90.

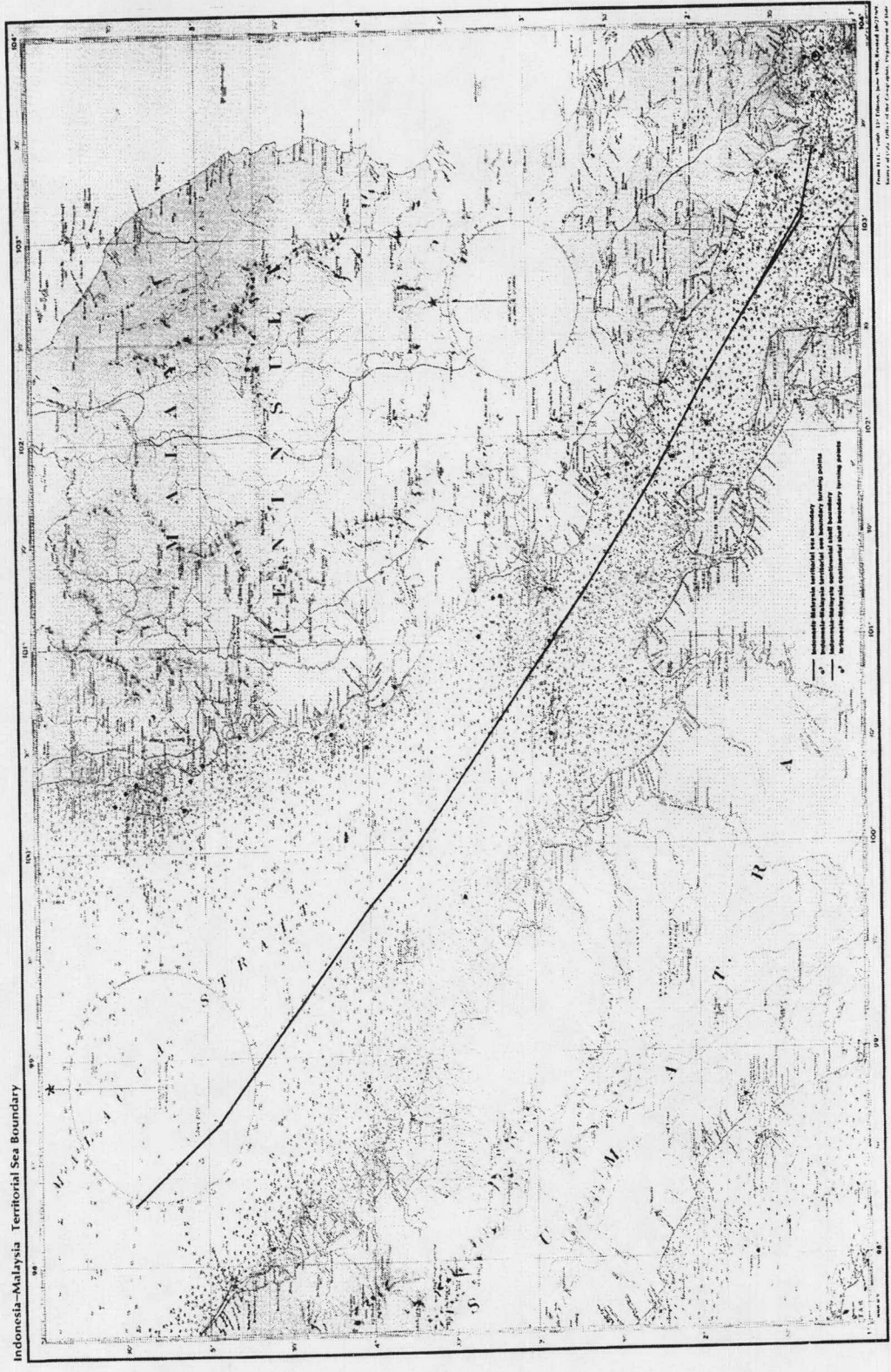
<sup>\*</sup> อนุสัญญาระหว่างสาธารณรัฐอินโดนีเซียและมาเลเซียกำหนดเส้นเขตแดนของทะเลอาณาเขตของทั้งสองประเทศในช่องแคบมะละกา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม ค.ศ.1970 ที่กัวลาลัมเปอร์ คูอ้างอิงที่ 4 ประกอบ

<sup>\*\*</sup> ข้อ 33 วรรค 2 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982  
 "เขตต่อเนื่องมีอาจขยายเกินกว่า 24 ไมล์ทะเล จากเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต"

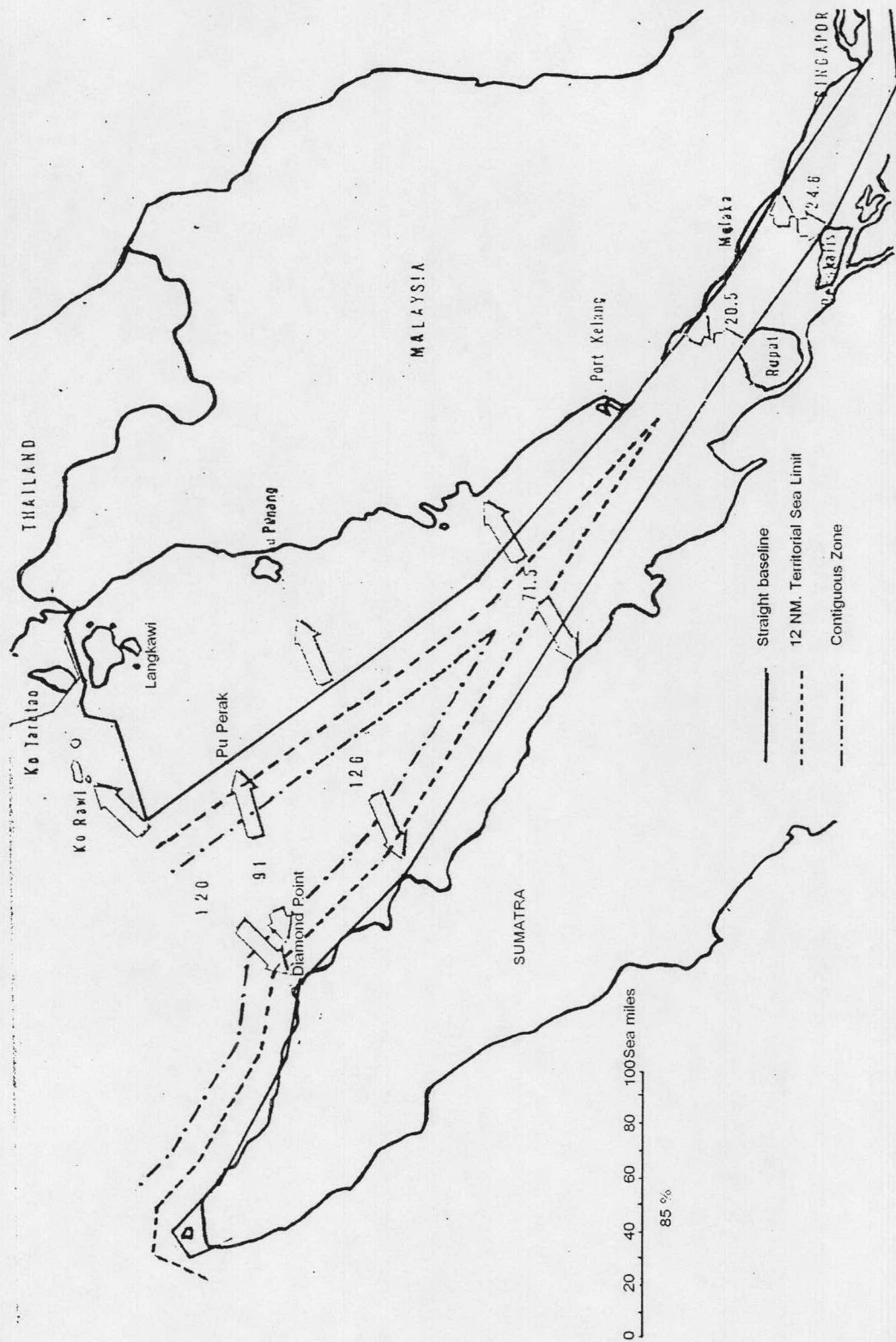
3) เขตเศรษฐกิจจำเพาะ อนุสัญญาอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดถึงความกว้างของเขตเศรษฐกิจจำเพาะคือกว้างไม่เกิน 200 ไมล์ทะเล จากเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ในการศึกษาถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะสามารถพิจารณาจากภาพที่ 3 ปรากฏเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่ทับซ้อนกันระหว่างเขตเศรษฐกิจจำเพาะของอินโดนีเซียและประเทศมาเลเซียที่ปรากฏบริเวณทางตอนเหนือของช่องแคบมะละกา



ภาพที่ 1 ที่ตั้งของช่องแคบมะละกา



ภาพที่ 2 ช่องแคบมะละกาแสดงทะเลอาณาเขตของประเทศอินโดนีเซีย และประเทศมาเลเซีย



ภาพที่ 3 แสดงเขตทางทะเลของช่องแคบมะละกา

## 2.1.2 ความสำคัญของช่องแคบมะละกา

จากที่ตั้งของช่องแคบมะละกาที่อยู่ระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิกส่งผลให้ช่องแคบมะละกามีความสำคัญทั้งด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงดังนี้คือ

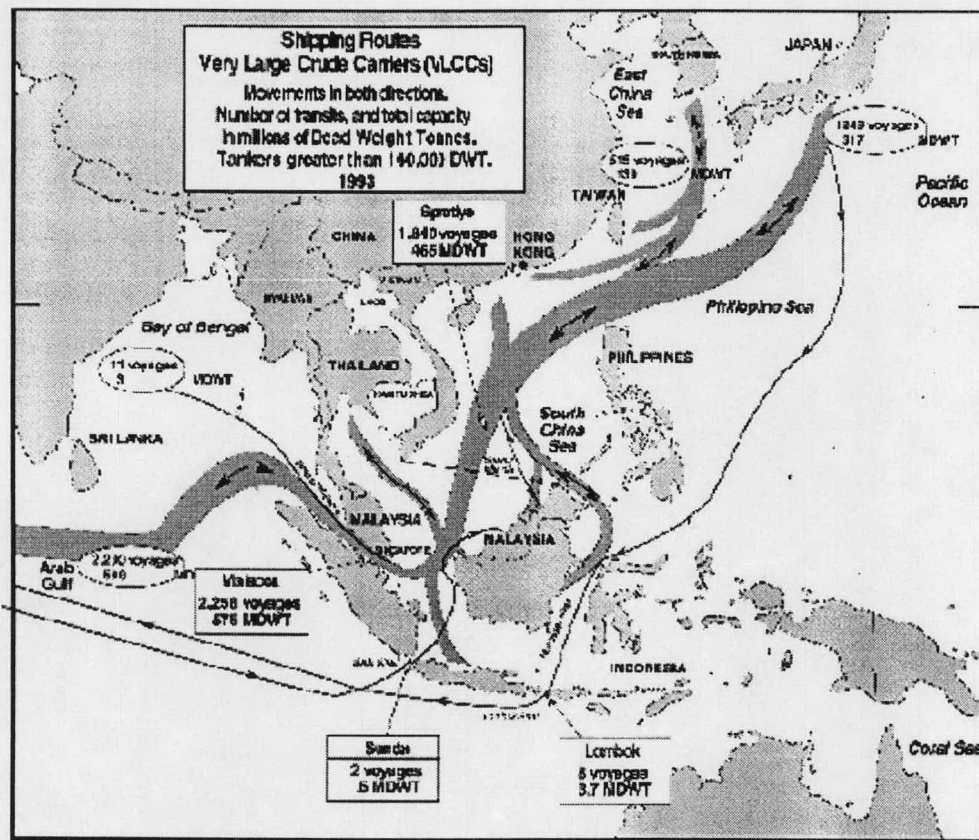
### 2.1.2.1 ทางด้านเศรษฐกิจ

การค้าทางทะเลปริมาณ 1 ใน 4 ถึง 1 ใน 3 ของปริมาณทั้งหมดของการค้าทางทะเลทั่วโลกผ่านทางช่องแคบมะละกาและครึ่งหนึ่งของปริมาณการขนส่งน้ำมันทั่วโลกต้องผ่านช่องแคบนี้ แต่每天有เรือบรรทุกน้ำมันดิบราว 10.3 ล้านบาร์เรล โดยเชื่อมต่อระหว่างอ่าวเบงกอลและมหาสมุทรอินเดียไปยังทะเลจีนใต้และมหาสมุทรแปซิฟิก การขนส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางไปยังประเทศจีน ญี่ปุ่น และเกาหลี โดยประเทศญี่ปุ่นเองอาศัยการขนส่งน้ำมันผ่านทางนี้ถึง 80 % ของน้ำมันทั้งหมดของประเทศ สำหรับประเทศเกาหลีนั้นซึ่งไม่มีปริมาณน้ำมันสำรองภายในประเทศนำเข้าน้ำมันประมาณ 2.1 ล้านบาร์เรลต่อวันและประเทศจีนเองต้องนำเข้าน้ำมันประมาณ 5.56 ล้านบาร์เรลต่อวันซึ่งส่วนมากมาจากการขนส่งผ่านทางช่องแคบมะละการวมถึงการขนส่งสินค้าต่างๆไปยังตะวันออกกลาง ทุกวันมีเรือบรรทุกสินค้า และเรือขนส่งน้ำมันสัญจรผ่านช่องแคบนี้ 150-500 ลำ ซึ่งมีจำนวนสูงถึง 50,000 ลำต่อปี เหตุด้วยช่องแคบนี้เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกที่สั้นที่สุด<sup>7</sup> ดังนั้นช่องแคบมะละกาจึงเป็นช่องแคบที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจของภูมิภาคนี้และของโลก

---

<sup>6</sup>Peter Chalk, Low intensity Conflict in Southeast Asia, Conflict Studies, no.305/306(Warwickshire, England: Research Institute for study of Conflict and Terrorism, 1998), p. 6.

<sup>7</sup> Adam J.Young, Contemporary maritime piracy in Southeast Asia: history, causes and remedies (Singapore: ISEAS Publishing, 2007), p.2.



ภาพที่ 4 เส้นทางเดินเรือในช่องมะละกา

สำหรับประเทศที่เป็นรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบนั้นสามารถแสวงหาผลประโยชน์จากการผ่านช่องแคบนี้ โดยเฉพาะประเทศสิงคโปร์นับเป็นรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบที่มีผลประโยชน์จากช่องแคบมากที่สุดโดยอาศัยท่าเรือที่ทันสมัย อู่ซ่อมเรือขนาดใหญ่<sup>8</sup> ทำให้สิงคโปร์กลายเป็นเมืองท่าที่สำคัญที่สุดในเส้นทางเดินเรือผ่านช่องแคบ อันเป็นผลให้สิงคโปร์กลายเป็นศูนย์กลางทางการค้าในภูมิภาคนี้ จึงกล่าวได้ว่าเศรษฐกิจส่วนใหญ่ของสิงคโปร์ผูกพันอยู่กับการเดินเรือผ่านช่องแคบ

ส่วนอินโดนีเซียและมาเลเซียนั้นมีผลประโยชน์แตกต่างไปจากสิงคโปร์ เนื่องจากประเทศทั้งสองไม่ได้มีเมืองท่าที่สำคัญหรือมีศูนย์กลางทางการค้าเช่นสิงคโปร์ ผลประโยชน์จากการเดินเรือผ่านช่องแคบโดยตรงจึงมีเพียงเล็กน้อย คืออาศัยเป็นเส้นทางสำหรับส่งสินค้าออก

<sup>8</sup> Information Division, Singapore Fact and Pictures 1988, p.113.



บางส่วนเท่านั้น ช่องแคบมะละกาจึงไม่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจต่อทั้งสองประเทศเท่ากับที่มีต่อสิงคโปร์ นอกจากนี้ทั้งอินโดนีเซียและมาเลเซียต่างสามารถติดต่อทางทะเลซึ่งรวมถึงการขนส่งสินค้าได้โดยไม่จำเป็นต้องอาศัยช่องแคบมะละกาแต่ทางเดียวอีกด้วย โดยอินโดนีเซียอาศัยช่องแคบต่างๆ ในรัฐหมู่เกาะของตนและมาเลเซียก็สามารถใช้เมืองท่าซึ่งมีอยู่ทั้งสองฝั่งคาบสมุทรมลายูได้<sup>9</sup>

### 2.1.2.2 ทางด้านความมั่นคง

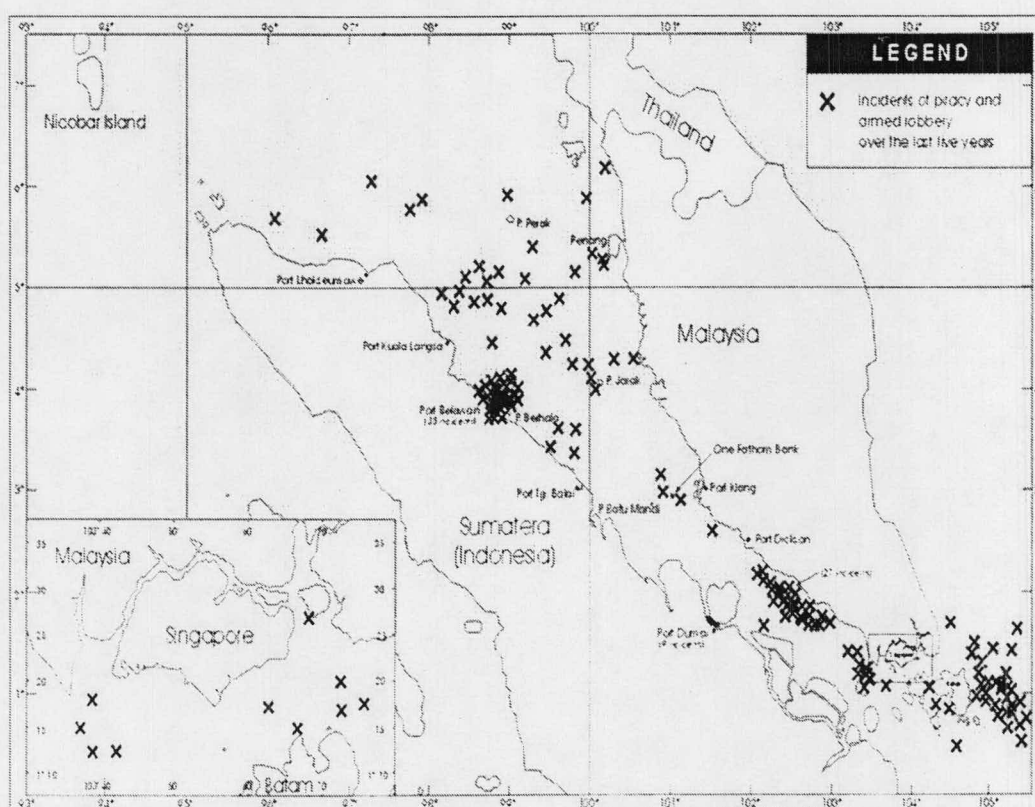
นอกจากช่องแคบมะละกาจะมีความสำคัญทางด้านการค้าระหว่างประเทศแล้ว ช่องแคบนี้ยังมีความสำคัญอย่างยิ่งในทางยุทธศาสตร์ทางทะเล เนื่องจากช่องแคบเป็นตัวเชื่อมระหว่างทะเลในแต่ละส่วนให้ติดต่อถึงกันได้ นอกจากนี้ช่องแคบยังเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญเมื่อมีความขัดแย้งทางการเมืองหรือเกิดวิกฤตการณ์ในบริเวณช่องแคบนั้น โดยที่ลักษณะทางธรรมชาติของช่องแคบมีลักษณะที่ไม่กว้างมากนักสามารถทำการปิดล้อม (Blockade) ช่องแคบหรือด้วยการโจมตีจากอาวุธบนฝั่ง เมื่อพิจารณาสภาพของที่ตั้งทางภูมิศาสตร์แล้วจะพบว่าช่องแคบมะละกาอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งเป็นภูมิภาคที่ประเทศมหาอำนาจได้แสวงหาประโยชน์มาตั้งแต่อดีตนับตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 16 เป็นต้นมา ชาวตะวันตกได้ค้นพบว่าช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิกที่มีระยะทางสั้นที่สุดสาเหตุสำคัญที่มหาอำนาจสนใจเหตุเพราะช่องแคบมะละกามีความสำคัญต่อการพาณิชย์นาวีของประเทศมหาอำนาจเช่น จีน ญี่ปุ่น อินเดีย เป็นต้น<sup>10</sup> รวมถึงภัยจากการก่อการร้ายซึ่งอาศัยรูปแบบของการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ

การกระทำอันเป็นโจรสลัดหรือการปล้นเรือโดยใช้อาวุธเพื่อวัตถุประสงค์เป็นการก่อการร้าย สำหรับการก่อการร้ายทางทะเลนั้น กลุ่มผู้ก่อการร้ายใช้เรือเป็นพาหนะ (Vessels as a means) โดยการนำเรือในการลำเลียงสินค้าที่ปล้นมาได้ นำไปเพื่อการสนับสนุนเครือข่ายก่อการร้ายรวมทั้งอาจใช้เรือในการขนส่งอาวุธนิวเคลียร์ อาวุธชีวภาพ หรืออาวุธสงครามตามรูปแบบให้กับกลุ่มผู้ก่อการร้ายหรือเป็นกลุ่มผู้ก่อการร้ายเอง รวมทั้งการใช้เรือเป็นอาวุธ (Vessels as

<sup>9</sup> อาทิตย์ ออกเวหา, "สถานะทางกฎหมายของช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศในช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533), หน้า 29-30.

<sup>10</sup> กิตติมา จันทร์ตรี, "ช่องแคบมะละกา มาเลเซีย-อินโดนีเซีย," (กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2541), หน้า 35

weapons) ในกรณีเช่นนี้อาจมีการนำเรือมาใช้ในฐานะที่เป็นอาวุธโดยกลุ่มผู้ก่อการร้ายอาจเข้าบุกยึดเรือหรือสามารถเข้าทำการควบคุมเรือขนาดใหญ่ได้โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือบรรทุกวัตถุไวไฟที่สามารถปะทุระเบิดขึ้นมาได้ อาทิเช่น เรือบรรทุกน้ำมันหรือเรือบรรทุกก๊าซธรรมชาติ (Liquefied Natural Gas : LNG) โดยนำเรือเหล่านี้เข้าพุ่งชนเรือลำอื่นหรือเข้าพุ่งชนท่าเรือ มีตัวอย่างให้เห็นมาเมื่อล่าสุด กล่าวคือแม้ว่าจะเป็นเรือเร็วขนาดเล็ก (Speedboat) บรรทุกระเบิดก็สามารถใช้โจมตีก่อให้เกิดความเสียหายเป็นอย่างมากต่อเรือยูเอสเอสโคล (USS Cole) จากเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้เชื่อว่าแนวคิดในการดัดแปลงตัวเรือเพื่อเป็นระเบิดลอยน้ำ ถ้าเป็นเรือบรรทุกอาวุธทำลายล้างสูงเข้าพุ่งชนท่าเรือที่มีผู้คนมากมายความเป็นไปได้ อาจเป็นผลร้ายแรงที่ยากจะป้องกัน<sup>11</sup>



ภาพที่ 5 เหตุการณ์โจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่เกิดขึ้นระหว่างปี ค.ศ. 2000 - 2005

<sup>11</sup> จ่าเอกสุรศักดิ์ ทองเพชร, "ผู้ร้ายในช่องแคบมะละกา: โจรสลัด หรือ ผู้ก่อการร้าย," กระแสภาคเหนือ ปีที่ 2, ฉบับที่ 16 (เมษายน 2548): 36.

จากภาพที่ 5 ที่แสดงถึงเหตุการณ์การกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธที่เกิดขึ้นในบริเวณช่องแคบมะละกา ส่วนมากเกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขตของประเทศที่อยู่ติดกับช่องแคบ ซึ่งจากการกระทำอันเป็นโจรสลัดตามกฎหมายระหว่างประเทศหมายถึงการกระทำที่เกิดขึ้นนอกเขตอำนาจของรัฐหรือในทะเลหลวง ดังนั้นจึงเกิดประเด็นปัญหาว่าการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขตมีกฎหมายใดที่กำหนดครอบคลุมถึงการกระทำผิดในลักษณะดังกล่าวและมีผลอย่างไรต่อการปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือในบริเวณช่องแคบมะละกา ซึ่งจะได้ศึกษาต่อไป โดยในการพิจารณาถึงการให้เขตอำนาจของรัฐต้องพิจารณาถึงสถานะทางกฎหมายของช่องแคบมะละกาว่ากฎหมายระหว่างประเทศได้กำหนดถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบรวมถึงสถานะทางกฎหมายของน่านน้ำที่ประกอบเป็นช่องแคบซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

## 2.2 สถานะและข้อจำกัดของช่องแคบมะละกา

### 2.2.1 สถานะทางกฎหมายของช่องแคบมะละกา

โดยในส่วนนี้จะศึกษาสถานะทางกฎหมายของช่องแคบมะละกาเมื่อทราบถึงสถานะทางกฎหมายของช่องแคบมะละกาว่าเป็นช่องแคบชนิดใดตามที่กฎหมายระหว่างประเทศกำหนดยอมทำให้ทราบถึงข้อกำหนดการใช้อำนาจของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบและรัฐที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสถานะทางกฎหมายของน่านน้ำที่ประกอบเป็นช่องแคบที่ส่งผลต่อการใช้อำนาจของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบเหนือน่านน้ำที่ประกอบเป็นช่องแคบ

#### 2.2.1.1 หลักการให้สถานะทางกฎหมายของช่องแคบ

##### 2.2.1.1.1 ความหมายของช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ

ปัจจุบันมีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกล่าวถึงช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศรวม 2 ฉบับ คือ อนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ทำ ณ กรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 (Geneva Convention on Territorial Sea and Contiguous Zone 1958) และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) นอกจากนี้มีคำพิพากษาในคดีช่องแคบคอร์ฟูซึ่งเป็นคำพิพากษาของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศที่ถือว่าเป็นบ่อเกิด (Source) ประการหนึ่งของกฎหมายระหว่างประเทศอีกด้วย จึงจำเป็นต้องพิจารณาถึงแนวความคิดของศาลต่อหลักเกณฑ์ในเรื่องช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ

## 2.2.1.1.1 คำพิพากษาของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศในคดี

ช่องแคบคอร์ฟู

คดีช่องแคบคอร์ฟู<sup>12</sup>

ข้อเท็จจริง

เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม ค.ศ. 1946 เรือลาดตระเวนแห่งราชนาวีอังกฤษ 2 ลำถูกหน่วยปืนใหญ่ของแอลเบเนียที่ประจำอยู่บนชายฝั่งระดมยิงแต่ไม่ถูกในขณะที่เรือดังกล่าวแล่นผ่านช่องแคบคอร์ฟู ซึ่งอยู่ระหว่างแผ่นดินใหญ่ของแอลเบเนียและตอนเหนือของเกาะคอร์ฟู จากเหตุการณ์นี้ รัฐบาลอังกฤษได้แจ้งแก่รัฐบาลแอลเบเนียว่าเรือรบของราชนาวีอังกฤษมีสิทธิผ่านโดยสุจริตในช่องแคบโดยมิต้องแจ้งล่วงหน้าหรือได้รับอนุญาตก่อน ส่วนรัฐบาลแอลเบเนียนั้นต้องการให้เรือต่างชาติแจ้งล่วงหน้าถึงการผ่านและต้องได้รับอนุญาตก่อนจึงจะผ่านได้

เพื่อเป็นการทดสอบท่าทีของแอลเบเนีย รัฐบาลอังกฤษได้ส่งกองเรือของตนประกอบด้วยเรือลาดตระเวน 2 ลำและเรือพิฆาต 2 ลำออกจากท่าเรือที่เกาะคอร์ฟูไปทางตอนเหนือของช่องแคบคอร์ฟูเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม ค.ศ. 1946 ในขณะที่กองเรือดังกล่าวแล่นอยู่ในช่องแคบคอร์ฟูด้านเหนือ เรือพิฆาตทั้ง 2 ลำชนทุ่นระเบิดและได้รับความเสียหายอย่างหนัก จนทำให้ทหารประจำเรือเสียชีวิตถึง 44 นายและบาดเจ็บอีก 42 นาย

ในวันที่ 13 พฤศจิกายน ค.ศ. 1946 รัฐบาลอังกฤษได้ดำเนินการฝ่ายเดียวเพื่อกวาดล้างทุ่นระเบิดโดยขอคำแนะนำจากคณะกรรมการศูนย์ทำลายวัตถุระเบิดระหว่างประเทศ (The International Central mine Clearance Board) ซึ่งมีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน ค.ศ. 1946 โดยมีเงื่อนไขว่าการกวาดทุ่นระเบิดดังกล่าวต้องได้รับความยินยอมจากรัฐบาลแอลเบเนียเสียก่อน รัฐบาลอังกฤษจึงแจ้งแก่รัฐบาลแอลเบเนียเมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน ค.ศ. 1946 และรัฐบาลแอลเบเนียได้ตอบในวันที่ 11 พฤศจิกายน ค.ศ. 1946 ว่าการกวาดทุ่นระเบิดเป็นการกระทำฝ่ายเดียวของรัฐบาลอังกฤษ รัฐบาลแอลเบเนียไม่สะดวกที่จะให้กองเรืออังกฤษกวาดทุ่นระเบิดในทะเลอาณาเขตของตน หากรัฐบาลอังกฤษทำการกวาดทุ่นระเบิดโดยมิได้รับความยินยอมจากรัฐบาลแอลเบเนียจะถือว่าเป็นการละเมิดอธิปไตยของแอลเบเนีย

<sup>12</sup> International Court of Justice Report (1949), pp.4-169.

คณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติได้มีข้อมติลงวันที่ 9 เมษายน ค.ศ. 1946 แนะนำว่า รัฐที่เกี่ยวข้องควรเสนอข้อพิพาทสู่ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ ตามบทบัญญัติแห่งธรรมนูญศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ ข้อมตินี้ทั้งอังกฤษและแอลเบเนียได้ยอมรับเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม ค.ศ. 1947 และต่อมารัฐบาลของประเทศทั้งสองได้ทำข้อตกลงโดยมีประเด็นที่ศาลต้องวินิจฉัย 2 ประเด็นคือ (1) แอลเบเนียมีความรับผิดชอบตามกฎหมายระหว่างประเทศต่อการระเบิดในช่องแคบคอร์ฟูและต้องรับผิดชอบใช้กำลังใหม่ทดแทนในความเสียหายของเรือรบและการเสียชีวิตของลูกเรือแห่งราชนาวีอังกฤษเพราะการระเบิดหรือไม่ (2) อังกฤษได้ละเมิดอธิปไตยของแอลเบเนียหรือไม่

#### คำวินิจฉัยของศาล

ในประเด็นที่ 1 ที่รัฐคู่พิพาทเสนอให้ศาลวินิจฉัยนั้นจากการสืบพยานผู้เชี่ยวชาญและหลักฐานต่างๆทำให้ศาลไม่อาจเชื่อได้ว่า เจ้าหน้าที่ของแอลเบเนียจะมิได้รู้เห็นในการวางทุ่นระเบิดตามที่แอลเบเนียกล่าวอ้าง ดังนั้นจึงต้องสันนิษฐานว่าแอลเบเนียรู้ถึงการมีอยู่ของทุ่นระเบิดในช่องแคบและแอลเบเนียมีหน้าที่ที่จะต้องแจ้งถึงการมีอยู่ของทุ่นระเบิดในทะเลอาณาเขตของตนเพื่อประโยชน์ในการเดินเรือโดยทั่วไปและมีหน้าที่ที่จะต้องเตือนเรือรบแห่งราชนาวีอังกฤษให้ทราบถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นในการผ่านเข้ามาในบริเวณช่องแคบคอร์ฟู เมื่อแอลเบเนียละเว้นเสียซึ่งหน้าที่ในการให้คำเตือนถึงการมีอยู่ของทุ่นระเบิดในน่านน้ำของตน ศาลจึงตัดสินด้วยคะแนนเสียง 11 ต่อ 5 ว่าแอลเบเนียมีความรับผิดชอบในทางระหว่างประเทศต่อการระเบิดเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม ค.ศ. 1946 ในน่านน้ำแอลเบเนียและต้องรับผิดชอบในความเสียหายและการเสียชีวิตอันเป็นผลมาจากการระเบิดนั้น

ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศยังได้วินิจฉัยในประเด็นเกี่ยวกับการผ่านโดยสุจริต (Innocent passage) ในช่องแคบว่า ตามกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศแล้ว ในยามสันติรัฐย่อมมีสิทธิที่จะนำเรือรบของตนแล่นผ่านช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศระหว่างส่วนที่เป็นทะเลหลวงสองส่วนโดยมิต้องขออนุญาตจากรัฐชายฝั่งก่อนตรวจเท่าที่การผ่านนั้นเป็นการผ่านโดยสุจริตเว้นแต่จะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในอนุสัญญาระหว่างประเทศ รัฐชายฝั่งย่อมไม่มีสิทธิที่จะห้ามการผ่านของช่องแคบในยามสันติได้

ศาลได้วินิจฉัยในประเด็นที่ 2 ว่าช่องแคบระหว่างประเทศเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศโดยหลักเกณฑ์ที่ศาลนำมาปรับคือ สภาพทางภูมิศาสตร์ซึ่งเชื่อมต่อ

ระหว่างทะเลหลวงกับทะเลหลวงเข้าด้วยกัน และปรากฏข้อเท็จจริงว่าได้ใช้สำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศ ศาลจึงเห็นว่าช่องแคบคอร์ฟูมีลักษณะตามที่เข้าตามหลักเกณฑ์ที่ศาลได้วางไว้ และการผ่านช่องแคบของกองเรือรบแห่งราชนาวิกอังกฤษในวันที่ 22 ตุลาคม ค.ศ. 1946 นั้นเป็นการผ่านโดยสุจริต ศาลจึงตัดสินด้วยคะแนนเสียง 14 ต่อ 2 ว่า อังกฤษมิได้ละเมิดอธิปไตยของแอลเบเนียเพราะการผ่านช่องแคบดังกล่าวเป็นการผ่านโดยสุจริต<sup>13</sup>

นอกจากคำพิพากษาของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศในคดีช่องแคบคอร์ฟูที่กล่าวถึงช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศแล้ว ปัจจุบันมีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกล่าวถึงช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศรวม 2 ฉบับ คือ อนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ทำ ณ กรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 (Geneva Convention on Territorial Sea and Contiguous Zone 1958) และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982)

#### 2.2.1.1.1.2 ตามอนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958

ตามข้อ 16(4)<sup>\*</sup> ได้เรียกช่องแคบว่า “ช่องแคบซึ่งใช้เพื่อการเดินเรือระหว่างประเทศระหว่างส่วนหนึ่งของทะเลหลวง กับอีกส่วนหนึ่งของทะเลหลวงหรือทะเลอาณาเขตของรัฐต่างประเทศ” ซึ่งอาจถือได้ว่าเป็นการให้ความหมายของช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ เพราะเป็นการระบุจำกัดลงไปว่าช่องแคบที่มีลักษณะเช่นใดจึงจะได้รับสิทธิดังกล่าวไว้ในข้อ 16(4) นี้ ซึ่งอาจแยกองค์ประกอบได้เป็น ประการแรก เป็นช่องแคบที่ได้ใช้เพื่อการเดินเรือระหว่างประเทศ และประการที่สอง ช่องแคบเชื่อมต่อบetweenทะเลหลวงกับอีกส่วนหนึ่งของทะเลหลวงหรือทะเลอาณาเขตของรัฐต่างประเทศ

<sup>13</sup> ศาสตราจารย์ ดร.จุมพต สายสุนทร, “กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 2,” สำนักพิมพ์วิญญูชน, กรุงเทพมหานคร, 2548, หน้า 269-271.

<sup>\*</sup> ข้อ 16 (4) การห้ามชั่วคราวซึ่งการผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติ ผ่านช่องแคบซึ่งใช้เพื่อการเดินเรือระหว่างประเทศระหว่างส่วนหนึ่งของทะเล กับส่วนหนึ่งของทะเลหลวงหรือทะเลอาณาเขตของรัฐต่างประเทศ จะกระทำมิได้

## 2.2.1.1.1.3 ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล

ค.ศ. 1982

อนุสัญญานี้ได้แบ่งช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศออกเป็น 4 ชนิด ตามระบบการผ่านช่องแคบที่แตกต่างกันดังนี้คือ

ช่องแคบชนิดแรก ตามข้อ 35 (ซี)<sup>14</sup> ของอนุสัญญานี้ได้กล่าวถึง ช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศซึ่งมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่บังคับใช้มาเป็นเวลานานวางกฎเกณฑ์ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนในการผ่านไว้ ในกรณีของช่องแคบมะละกาไม่มีอนุสัญญาระหว่างประเทศวางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการผ่านไว้แต่อย่างใด

ช่องแคบชนิดที่สอง ตามข้อ 36<sup>15</sup> ของอนุสัญญานี้ได้กล่าวถึง ช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ ซึ่งมีเส้นทางในทะเลหลวงหรือเส้นทางผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่สะดวกเช่นกันในด้านการเดินเรือและการใช้ประโยชน์ทางน้ำผ่านช่องแคบ ช่องแคบชนิดนี้เป็นช่องแคบที่มีความกว้างกว่าสองเท่าของความกว้างของทะเลอาณาเขต จึงทำให้มีช่องทางน้ำที่เป็นทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะอยู่ในช่องแคบ ซึ่งเรือและอากาศยานซึ่งสามารถใช้เสรีภาพแห่งทะเลหลวงเพื่อการผ่านได้

ช่องแคบชนิดที่สาม ตามข้อ 37<sup>16</sup> ของอนุสัญญานี้ได้กล่าวถึง ช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศระหว่างบริเวณหนึ่งของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะกับอีกบริเวณหนึ่งของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ โดยช่องแคบมะละกานั้นจัดอยู่ในช่องแคบชนิดนี้เนื่องจากเชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิกซึ่งเป็นทะเลหลวง

ช่องแคบชนิดที่สี่ มี 2 ประเภท คือ ประเภทแรก ตามข้อ 38 (1)<sup>17</sup> กล่าวถึงช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ ระหว่างบริเวณหนึ่งของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะกับทะเลอาณาเขตของรัฐอื่น ซึ่งเป็นนิยามเดียวกับในอนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขต

<sup>14</sup> ข้อ 35 (ซี) ภาคผนวก ก.

<sup>15</sup> ข้อ 36 ภาคผนวก ก.

<sup>16</sup> ข้อ 37 ภาคผนวก ก.

<sup>17</sup> ข้อ 38 (1) ภาคผนวก ก.

ต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 ข้อ 16 (4) นั้นเอง และประเภทที่สอง ตามข้อ 45 (1) (บี)<sup>18</sup> กล่าวถึงช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศระหว่างบริเวณหนึ่งของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะกับอีกบริเวณหนึ่งของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ อยู่ระหว่างเกาะกับแผ่นดินใหญ่ของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบและมีเส้นทางในทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะจากอีกด้านหนึ่งของเกาะซึ่งอยู่ติดกับทะเลเปิดที่สะดวกเช่นกันในการเดินเรือและการใช้ประโยชน์ทางน้ำ

จากการศึกษาเปรียบเทียบระหว่างอนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 กับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ในเรื่องช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ มีความแตกต่างกันคืออนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 ที่มีได้บัญญัติเรื่องช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นส่วนเฉพาะอย่างเช่นในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่บัญญัติเรื่องช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศไว้ในภาค 3 ของอนุสัญญาฉบับนี้ โดยอนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง ค.ศ. 1958 ปรากฏเรื่องช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศในข้อ 16 (4) ในเรื่องการห้ามชั่วคราวซึ่งการผ่านโดยสุจริตของเรือต่างชาติที่รัฐชายฝั่งจะกระทำมิได้ ในบทบัญญัติดังกล่าวได้อธิบายถึงช่องแคบซึ่งใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ ว่าเป็นช่องแคบที่เชื่อมต่อระหว่างทะเลหลวงกับทะเลอาณาเขตของรัฐต่างประเทศ เมื่อพิจารณาอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้บัญญัติเพิ่มเติมประเภทของช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นมาคือ ช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศซึ่งมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่บังคับใช้มาเป็นเวลานานว่างกฎเกณฑ์ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนในการผ่านเอาไว้<sup>19</sup> ช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศซึ่งมีเส้นทางในทะเลหลวงหรือเส้นทางในทะเลหลวงหรือเส้นทางผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่สะดวกเช่นกันในด้านการเดินเรือและการใช้ประโยชน์ทางน้ำผ่านช่องแคบ<sup>20</sup>ที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศระหว่างบริเวณหนึ่งของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะกับอีกบริเวณหนึ่งของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้น<sup>21</sup> และช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศระหว่างบริเวณหนึ่งของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะกับอีกบริเวณหนึ่งของทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ อยู่ระหว่างเกาะกับ

<sup>18</sup> ข้อ 45 (1) (บี) ภาคผนวก ก.

<sup>19</sup> ข้อ 35 (ซี) ภาคผนวก ก.

<sup>20</sup> ข้อ 36 ภาคผนวก ก.

<sup>21</sup> ข้อ 37 ภาคผนวก ก.



แผ่นดินใหญ่ของรัฐประชิดช่องแคบและมีเส้นทางในทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะจากอีกด้านหนึ่งของซึ่งอยู่ติดกับทะเลเปิด ที่สะดวกเช่นกันในการเดินเรือและการใช้ประโยชน์ทางน้ำ<sup>22</sup> เนื่องจากช่องแคบแต่ละแห่งมีลักษณะข้อเท็จจริงที่ไม่เหมือนกันและการแบ่งแต่ละประเภทก็มี ความแตกต่างของระบบการผ่านเช่นกัน

2.2.1.1.2 สถานะทางกฎหมายและน่านน้ำส่วนที่เป็นส่วนประกอบของช่องแคบมะละกา

ในการพิจารณาสถานะทางกฎหมายของช่องแคบมะละกาเป็นการพิจารณาถึงสถานะทางกฎหมายของช่องแคบมะละกาในด้านต่างๆคือ สถานะทางกฎหมายของช่องแคบมะละกาที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ และสถานะของน่านน้ำที่ประกอบเป็นช่องแคบซึ่งทำให้ทราบว่ารัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบสามารถใช้เขตอำนาจของตนได้อย่างไรและการที่ช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศจะส่งผลอย่างไรต่อการใช้อำนาจของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบ

2.2.1.1.2.1 สถานะความเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศของช่องแคบมะละกา

หลักเกณฑ์ที่จะนำมาพิจารณาความเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศถือได้ว่าเป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศ เพราะเป็นทางปฏิบัติที่สอดคล้องต่อเนื่องกันมานานตั้งแต่คำพิพากษาในคดีช่องแคบคอร์ฟู จนกระทั่งถึงอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ยังบัญญัติเช่นเดียวกัน นอกจากนี้การที่ได้บัญญัติสืบเนื่องกันมาเช่นนี้ ยังแสดงให้เห็นถึงความรู้สึกผูกพันว่าเป็นกฎหมายอีกด้วย<sup>23</sup>

ในการพิจารณาช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศหรือไม่ ต้องอาศัยหลักเกณฑ์ 2 ประการคือหลักเกณฑ์ทางภูมิศาสตร์และหลักเกณฑ์ความสัมพันธ์ระหว่างช่องแคบกับการเดินเรือระหว่างประเทศ ซึ่งในข้อพิจารณาประการแรกเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างช่องแคบมะละกากับการเดินเรือระหว่างประเทศนั้น ปรากฏข้อเท็จจริงว่า

<sup>22</sup> ข้อ 38 (1) ภาคผนวก ก.

<sup>23</sup> ศาสตราจารย์ ดร.จตุรนต์ ธีระวัฒน์, "กฎหมายระหว่างประเทศ," สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพมหานคร, 2547, หน้า 65-71 หลักเกณฑ์จารีตประเพณีระหว่างประเทศ มี 2 ประการคือ ประการแรกต้องมีทางปฏิบัติ (Practice) ของผู้ทรงสิทธิในกฎหมายระหว่างประเทศ และประการที่สองรัฐจะต้องปฏิบัติโดยมีสำนึกที่จะปฏิบัติเพราะเป็นพันธกรณีทางกฎหมาย (Opinio Juris Sive Necessitatis)

ช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบที่มีเรือสัญจรผ่านมากแห่งหนึ่งของโลก ดังจะเห็นได้จากสถิติจำนวนเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกาที่มีปีละประมาณ 50,000 ลำ<sup>24</sup> จึงเห็นได้ว่าช่องแคบมะละกาและได้ถูกใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศและมีความสัมพันธ์กับการเดินเรือระหว่างประเทศอย่างมาก ในข้อพิจารณาต่อไปเกี่ยวกับลักษณะทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบนั้น จากแผนที่เห็นได้ว่าช่องแคบมะละกาเชื่อมต่อระหว่างน่านน้ำที่เป็นทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะกับทะเลหลวงหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามข้อ 37 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982<sup>25</sup> จากเหตุผลที่ได้กล่าวมาจึงเห็นว่าช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ

นอกจากนั้นในทางปฏิบัติของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบได้มีการทำข้อตกลงร่วมกัน คือ ความตกลงร่วมของรัฐบาลแห่งอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ. 1971 (Joint Statement of Government of Indonesia, Malaysia and Singapore) โดยมีสาระสำคัญเกี่ยวกับสถานะตามกฎหมายระหว่างประเทศปรากฏในข้อ 5 ของคำแถลงการณ์ร่วมกันคือ อินโดนีเซียและมาเลเซียมีความเห็นร่วมกันว่าช่องแคบมะละกาไม่เป็นช่องแคบระหว่างประเทศ (International Strait) ซึ่งแถลงการณ์ร่วมดังกล่าวเป็นการแสดงสิทธิอธิปไตยโดยรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบเหนือผู้ใช้เส้นทางเชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรทั้งสองและการรักษาความปลอดภัยในการเดินเรือในช่องแคบเป็นความรับผิดชอบร่วมกันของทั้ง 3 ประเทศ<sup>26</sup>

#### 2.2.1.1.2.2 สถานะทางกฎหมายของน่านน้ำส่วนที่ประกอบเป็นช่องแคบ

จากสถานะทางกฎหมายของช่องแคบมะละกาที่เป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ ในการพิจารณาถึงสถานะทางกฎหมายของน่านน้ำที่ประกอบขึ้นเป็นช่องแคบนั้น นั้นพิจารณาจากอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 และกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องในการกำหนดสิทธิและหน้าที่ของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบและผู้ที่เกี่ยวข้องใน

<sup>24</sup> Graham Gerard Ong-Webb, "Southeast Asian Piracy: Research and Developments," in Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits, ed. Graham Gerard Ong-Webb (Singapore: ISEAS Publishing), p.xxvii.

<sup>25</sup> U.S. Department of State Dispatch, "Commentary-the 1982 United Nations Convention the Law of the Sea and the agreement on implementation of part XI – Law of the Sea Convention," U.S. Government Printing Office, 1995, p.12.

<sup>26</sup> Koh Kheng Lian, "Straits in international navigation," Oceana publication, Inc, New York, 1982, p.59.

ประเด็นสถานภาพทางกฎหมายของน่านน้ำที่ประกอบเป็นช่องแคบมะละกา จากบทบัญญัติของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 34 (2)<sup>27</sup> กำหนดถึงอธิปไตยของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบเหนือน่านน้ำภายในและทะเลอาณาเขตของประเทศตนภายในช่องแคบ และเขตอำนาจของรัฐเหนืออาณาเขตใดๆของเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตนหรือไหล่ทวีปภายในทะเลอาณาเขต ให้ใช้ภายใต้บังคับของภาค 3 ของสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 เกี่ยวกับระบอบการผ่านช่องแคบและหลักเกณฑ์อื่นๆของกฎหมายระหว่างประเทศ<sup>28</sup> และในข้อ 34 (1) กล่าวถึงระบอบการผ่านที่กำหนดไว้ในภาคนี้ที่ประกอบด้วยในตอนที่ 2 เรื่องสิทธิการผ่านและในตอนที่ 3 การผ่านโดยสุจริต ในประเภทของช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศที่แตกต่างกัน ระบอบการผ่านมีผลต่อสถานะทางกฎหมายของรูปแบบของน่านน้ำที่เป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศ ขอบเขตของน่านน้ำเคอร์พต่อระบอบการผ่าน แต่ในด้านต่างๆสถานะทางกฎหมายของน่านน้ำนั้นไม่ได้รับผลกระทบนั้นหมายถึงไม่กระทบกระเทือนต่อการใช้อธิปไตยหรืออำนาจของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบเหนือน่านน้ำและห้วงอากาศเหนือน่านน้ำ พื้นดินท้องทะเลและดินใต้ผิวดินของน่านน้ำนั้น ซึ่งบทบัญญัติแห่งหมวด 3 เรื่องช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศนี้ได้กล่าวถึงระบอบการผ่าน (The regime of passages) อันมีผลเป็นการจำกัดสิทธิการใช้อำนาจของรัฐในช่องแคบลงในส่วนเรื่องสถานะของน่านน้ำที่เป็นทะเลอาณาเขต<sup>29</sup> ดังนั้นในประเด็นสถานะของน่านน้ำที่เป็นทะเลอาณาเขตของช่องแคบมะละกาส่วนที่เป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศจึงไม่ได้รับความกระทบกระเทือนจากการที่เป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศเช่นเดียวกัน น่านน้ำยังคงมีสถานะเป็นทะเลอาณาเขตของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบ ซึ่งตามบทบัญญัติของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ภาค 2 ข้อ 2 (3) ในเรื่องการใช้อธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขต รัฐชายฝั่งมีอธิปไตยโดยสมบูรณ์เหนือทะเลอาณาเขตเช่นเดียวกับที่มีเหนือน่านน้ำภายใน กล่าวคือนอกจากจะมีอธิปไตยเหนือท้องน้ำแล้วยังครอบคลุมถึงห้วงอากาศหรือน่านน้ำเหนือเขตดังกล่าวตลอดจนพื้นดินใต้ท้องทะเลและใต้พื้นดินใต้ท้องทะเลด้วย<sup>30</sup>

<sup>27</sup> ภาค 3 ภาคผนวก ก.

<sup>28</sup> S.N. Nandan and D.H. Anderson, "Straits used for International Navigation : A Commentary on Part III of the United Nations Convention on the Law of The Sea 1982," in Law of The Sea, ed. Hugo Caminos(Dartmouth: Ashgate), p.80

<sup>29</sup> Ibid.

<sup>30</sup> ศาสตราจารย์ ดร.จตุรนต์ ธีระวัฒน์, กฎหมายระหว่างประเทศ, หน้า 587

กล่าวโดยสรุปคือการใช้ช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศส่งผลกระทบต่อการใช้อำนาจของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบในเรื่องสิทธิการผ่านแต่การใช้อำนาจอื่นรัฐสามารถใช้เขตอำนาจได้ตามปกติตามที่กฎหมายกำหนดให้อำนาจไว้ กล่าวคือรัฐสามารถใช้เขตอำนาจเหนือเขตทางทะเลที่เป็นน่านน้ำที่ประกอบเป็นช่องแคบได้ตามที่กฎหมายระหว่างประเทศทางทะเลกำหนด ดังนั้นจึงมีประเด็นที่ต้องพิจารณาต่อไปคือการใช้อำนาจของรัฐเหนือการกระทำต่อเรือที่เกิดขึ้นในเขตทางทะเลต่างๆที่มีอยู่ในช่องแคบมะละกาเป็นอย่างไร

#### 2.2.1.2 เขตอำนาจรัฐชายฝั่งเหนือการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกา

เนื่องจากช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศมีประเด็นที่ต้องพิจารณาคือในกรณีที่เกิดการกระทำผิดขึ้นในบริเวณช่องแคบนี้จะมีการใช้เขตอำนาจเหนือการกระทำผิดที่เกิดขึ้นอย่างไร ในการพิจารณาดังกล่าวย่อมต้องพิจารณาโดยอาศัยเขตทางทะเลที่การกระทำผิดเกิดขึ้นเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา เนื่องจากลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่ช่องแคบมะละกาสามารถแบ่งอาณาเขตทางทะเลได้เป็นสามส่วน ดังนั้นในการพิจารณาในเรื่องการใช้อำนาจทางอาญานั้นจึงต้องพิจารณาตามที่สถานที่ที่การกระทำผิดเกิดขึ้น โดยสามารถแบ่งการพิจารณาได้ดังนี้คือ

##### 2.2.1.2.1 กรณีการกระทำผิดเกิดขึ้นในทะเลอาณาเขต

รัฐชายฝั่งมีอธิปไตยโดยสมบูรณ์เหนือทะเลอาณาเขต เช่นเดียวกับที่มีน่านน้ำภายใน กล่าวคือนอกจากจะมีอธิปไตยเหนือท้องน้ำแล้วยังมีครอบคลุมาถึงห้วงอากาศหรือน่านฟ้าเหนือเขตดังกล่าวตลอดจนพื้นดินใต้ท้องทะเลและใต้พื้นดินใต้ท้องทะเลด้วย โดยการใช้อำนาจของรัฐชายฝั่งต่อเรือต่างชาติสามารถแบ่งได้ดังนี้คือ

1) เรือรบหรือเรืออื่นของรัฐบาลที่มีได้ใช้เพื่อการพาณิชย์ โดยรัฐชายฝั่งไม่มีอำนาจทั้งในทางแพ่งและทางอาญาต่อเรือซึ่งถือเป็นอำนาจอธิปไตยของรัฐเจ้าของเรือ แต่ถ้าเรือรบใดไม่ปฏิบัติตามรัฐชายฝั่งก็อาจให้เรือรบนั้นออกจากทะเลอาณาเขตได้<sup>31</sup> เนื่องจากเรือรบนี้เมื่อขณะอยู่ในน่านน้ำต่างประเทศได้รับสิทธิสภาพนอกอาณาเขต (Extraterritory) คือรัฐชายฝั่งไม่มีสิทธิที่จะดำเนินคดีใดๆหรือแม้แต่จับกุมไม่ว่าในทางแพ่งหรือทางอาญาก็ตาม

<sup>31</sup> ข้อ 30 ภาคผนวก ก.

2) เรือพาณิชย์ โดยการใช้เขตอำนาจทางอาญาของรัฐชายฝั่งทางอาญามีข้อจำกัดบางประการตามข้อ 27อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 คือรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบไม่อาจใช้เขตอำนาจทางอาญาบนเรือต่างชาติซึ่งเดินทางผ่านทะเลอาณาเขตของตนเพื่อทำการจับกุมบุคคลบนเรือหรือดำเนินการสืบสวนเมื่อเกิดอาชญากรรมขึ้นบนเรือระหว่างเดินทางผ่าน เว้นแต่กรณีต่างๆดังต่อไปนี้คือ ถ้าผลของอาชญากรรมขยายไปกระทบรัฐชายฝั่งหรือหากอาชญากรรมดังกล่าวมีผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยของรัฐชายฝั่งหรือเมื่อนายเรือ ผู้แทนทางการทูตหรือพนักงานฝ่ายกงสุลของรัฐเจ้าของธงเรือ (Flag state) ร้องขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นหรือหากมาตรการที่รัฐชายฝั่งใช้เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการปราบปรามการลักลอบค้ายาเสพติดให้โทษหรือสารที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท

เมื่อพิจารณาถึงการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขตของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบมะละกาที่เป็นกรณีการปล้นเรือนั้นเป็นการกระทำอาชญากรรมที่ส่งผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยของรัฐชายฝั่ง ดังนั้นการกระทำผิดจึงเป็นไปตามข้อยกเว้นของข้อจำกัดการใช้เขตอำนาจทางอาญาของรัฐชายฝั่ง รัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบทั้งสามจึงมีเขตอำนาจเหนือการปล้นเรือที่เกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขตของตน โดยการใช้อำนาจทางอาญาของรัฐชายฝั่งในเรื่องการปล้นเรือนั้นเป็นอย่างไรนั้นจะกล่าวในบทต่อไป

#### 2.2.1.2.2 กรณีการกระทำผิดเกิดขึ้นในเขตต่อเนื่อง

ตามข้อ 33 วรรคแรก<sup>32</sup>ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 รัฐชายฝั่งมีเขตอำนาจในการควบคุม ป้องกันการฝ่าฝืนกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับศุลกากร การคลัง การเข้าเมือง หรือการสุขาภิบาลภายในอาณาเขตหรือทะเลอาณาเขตของตน พิจารณาได้ว่ากฎหมายกำหนดให้รัฐชายฝั่งสามารถขยายเขตอำนาจของตนไปยังเขตต่อเนื่องได้ในเฉพาะเรื่องที่ถูกกฎหมายกำหนดเอาไว้ 4 เรื่องดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ดังนั้นในการพิจารณาเขตอำนาจเหนือการกระทำเรื่องอื่นๆที่นอกจาก 4 เรื่องนี้รัฐชายฝั่งจึงไม่สามารถใช้เขตอำนาจเหนือการกระทำผิดดังกล่าวได้ แต่เนื่องจากเมื่อพิจารณาถึงข้อ 55<sup>33</sup> ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ถือได้ว่าเขตต่อเนื่องนี้รวมอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เนื่องจากกฎหมายบัญญัติว่าเขตเศรษฐกิจจำเพาะคือบริเวณที่อยู่เลยไปจากและประชิดกับทะเลอาณาเขต ดังนั้นเขตต่อเนื่องส่วนที่เลยจากทะเลอาณาเขตออกมา 12 ไมล์ทะเลจึงอยู่ในเขต

<sup>32</sup> ข้อ 33 ภาคผนวก ก.

<sup>33</sup> ข้อ 55 ภาคผนวก ก.

เศรษฐกิจจำเพาะ ดังนั้นในการพิจารณาเขตอำนาจของรัฐต่อการกระทำผิดต่อเรือที่เกิดขึ้นในเขต ต่อเนื่องจึงต้องพิจารณาการใช้เขตอำนาจเหนือการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะดัง จะได้พิจารณาต่อไป

#### 2.2.1.2.3 กรณีการกระทำผิดเกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

การใช้เขตอำนาจของรัฐในบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมาย ทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดให้รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยซึ่งเป็นสิทธิจำเพาะแต่เพียงผู้เดียวเพื่อ ความประสงค์ในการสำรวจและแสวงประโยชน์ตลอดจนอนุรักษ์และจัดการทรัพยากรธรรมชาติทั้ง ที่มีชีวิตและไม่มีชีวิตบนพื้นดินใต้ท้องทะเลและใต้พื้นดินใต้ท้องทะเลตลอดจนห้วงน้ำเหนือขึ้นไป ซึ่งเป็นกำหนดการใช้อำนาจอำนาจในการใช้สิทธิอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเกี่ยวกับ ทรัพยากรธรรมชาติในบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ดังนั้นในการพิจารณาถึงการใช้อำนาจใน เรื่องอื่น ๆ นั้นจึงต้องถึงบริบทของการใช้อำนาจในทะเลหลวงจากข้อ 58 วรรค 2<sup>34</sup> ของอนุสัญญา สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้บัญญัติให้นำข้อ 88 ถึงข้อ 115 และหลักเกณฑ์ อื่นของกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องโดยตรงใช้บังคับกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะตราบเท่าที่ไม่ ขัดกับภาคนี้

ดังนั้นในการพิจารณาถึงการใช้อำนาจของรัฐในเขตเศรษฐกิจจำเพาะจึงต้อง พิจารณาถึงการใช้อำนาจในทะเลหลวงในกรณีที่เกิดการกระทำผิดต่อเรือขึ้นนั้น ในกรณีที่เกิด การกระทำอันเป็นโจรสลัดขึ้นในบริเวณทะเลหลวงการใช้อำนาจของรัฐเหนือการกระทำผิด ลักษณะดังกล่าวเป็นการใช้อำนาจของรัฐโดยอาศัยหลักสากล (Universal Jurisdiction) เพราะการกระทำอันเป็นโจรสลัดเป็นการกระทำที่ถือได้ว่าเป็นอาชญากรรมที่กระทบต่อความ สงบสุขของประชาคมระหว่างประเทศโดยส่วนรวมและถือได้ว่าเป็นความผิดตามกฎหมายนานาชาติ (dilecta jurius gentium) ดังนั้นกฎหมายระหว่างประเทศจึงให้รัฐใด ๆ ก็ตามสามารถใช้อำนาจ ของตนเหนือการกระทำผิดดังกล่าวได้ แม้ว่าการกระทำผิดนั้นได้เกิดขึ้นนอกดินแดน ของรัฐ ผู้กระทำความผิดและผู้เสียหายจากการกระทำผิดนั้นมิใช่คนสัญชาติของรัฐก็ตาม การใช้ เขตอำนาจสากลนี้เพื่อรับประกันว่าผู้กระทำผิดจะไม่สามารถรอดพ้นจากการลงโทษได้ ดังนั้นใน กรณีที่เกิดการกระทำผิดต่อเรือที่เกิดขึ้นในบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะของช่องแคบมะละกา รัฐ ทุกรัฐจึงมีเขตอำนาจเหนือการกระทำผิดดังกล่าวโดยอาศัยหลักสากล (Universal Jurisdiction)

<sup>34</sup> ข้อ 58 วรรค 2 ภาคผนวก ก.

ดังนั้นจากผลของข้อ 58 วรรค 2 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กล่าวได้ว่าการกระทำอันเป็นโจรสลัดครอบคลุมไปถึงการกระทำผิดที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วย โดยในหลักเรื่องการกระทำอันเป็นโจรสลัดเป็นอย่างไรนั้นจะได้กล่าวถึงในบทถัดไป

2.2.2 อุปสรรคทางภูมิศาสตร์ที่มีผลต่อการป้องกันและปราบปรามโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในช่องแคบมะละกา

จากการลักษณะทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบมะละกาทำให้เกิดอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธในช่องแคบมะละกา ดังนี้คือ

#### 2.2.2.1 ปัจจัยที่เอื้อต่อการกระทำผิด

จากที่ช่องแคบมะละกาประกอบขึ้นจากช่องแคบย่อยๆมาต่อเรียงเป็นเส้นทางเดินเรือเดียวภายใต้ชื่อว่าช่องแคบมะละกาและเป็นเพราะที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบมะละกาประกอบขึ้นจากชายฝั่งที่เป็นแผ่นดินและเกาะหรือน่านน้ำอาณาเขตเป็นแนวขอบจึงทำให้ช่องแคบมีลักษณะทางกายภาพที่แตกต่างกันทำให้เกิดลักษณะทางภูมิศาสตร์บางประการของช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นลักษณะพิเศษโดยเฉพาะและส่งผลกระทบต่อการเดินเรือผ่าน ดังนี้คือ

(1) สภาพพื้นดินท้องทะเลมีลักษณะสำคัญ 2 ประการ คือ ประการแรกในบริเวณที่น้ำตื้นมักจะปรากฏมีหินโสโครกอยู่เป็นจำนวนมาก<sup>35</sup> หินเหล่านี้มีอันตรายต่อการเดินเรือเพราะเรืออาจไปชนเข้าและล่มลงได้ จึงส่งผลให้เป็นการลดขนาดให้ช่องทางเดินเรือแคบลงอันเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือสวนกันในบางบริเวณ ประการที่สอง พื้นดินท้องทะเลส่วนที่เป็นทรายมีสภาพไม่แน่นอนเนื่องจากกระแสน้ำได้นำในช่องแคบและกระแสน้ำจากแม่น้ำที่ไหลลงสู่ช่องแคบมีความรุนแรงทำให้เกิดสันดอนใหม่ๆอยู่เสมอ<sup>36</sup> ซึ่งสันดอนบางแห่งไม่ปรากฏอยู่ในแผนที่ของช่องแคบมะละกาโดยสันดอนเหล่านี้มีอันตรายต่อเรือเช่นเดียวกับหินโสโครก ส่งผลเรือที่แล่นผ่านต้องลดความเร็วเรือลง

<sup>35</sup>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.

<sup>36</sup> Ibid.

(2) ร่องน้ำลึกสำหรับเรือขนาดใหญ่ผ่านเข้าไปได้มีความแคบมากดังจะเห็นได้ชัดเจนจากร่องน้ำลึก One Fathom Bank นอกฝั่งเมือง Klang ของประเทศมาเลเซียซึ่งมีความกว้างเพียง 2 ไมล์ และร่องน้ำลึกนี้เป็นเส้นทางเดียวที่เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่จะผ่านช่องแคบเข้าไปได้<sup>37</sup> ทำให้การเดินเรือสวนกันต้องใช้ความระมัดระวังอย่างยิ่งเพื่อป้องกันการโดนกัน

จากลักษณะพิเศษที่ได้กล่าวมานี้แสดงให้เห็นว่าเรือที่ต้องแล่นผ่านช่องแคบมะละกานี้ต้องใช้ความระมัดระวังอย่างมากทำให้ลูกเรือบนเรือที่ปัจจุบันมีจำนวนไม่มากเพราะเทคโนโลยีในการเดินเรือที่ทันสมัยมุ่งความสนใจในการเดินเรือเพื่อมิให้โดนกัน ทำให้ไม่สามารถระมัดระวังภัยคุกคามที่เกิดจากการโจมตีของโจรปล้นเรือรวมถึงเรือต้องลดความเร็วเรือลงซึ่งเป็นปัจจัยที่เอื้อให้โจรปล้นเรือขึ้นเรือเพื่อโจมตีเรือ

#### 2.2.2.2 ลักษณะฐานความผิดที่แตกต่างกัน

จากการศึกษาลักษณะทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบมะละกาที่มีลักษณะทางธรรมชาติที่มีทั้งส่วนที่กว้าง บางส่วนที่แคบ เมื่อพิจารณาถึงสถานที่การกระทำผิดนั้นการกระทำผิดสามารถเกิดขึ้นได้ในทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ส่งผลให้การกระทำผิดมีความหลากหลายตามที่กฎหมายระหว่างประเทศที่ได้กำหนดในกรณีที่มีการกระทำผิดเกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะว่าเป็นการกระทำอันเป็นโจรสลัด และการกระทำผิดที่นอกเหนือจากการกระทำอันเป็นโจรสลัดอันได้แก่การปล้นเรือโดยใช้อาวุธ ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าการกระทำผิดต่อเรือที่เกิดขึ้นในช่องแคบมะละกาสามารถเกิดการกระทำอันเป็นโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ ส่งผลให้ต้องมีการบังคับใช้กฎหมายที่แตกต่างกันไปตามฐานความผิดที่เกิดขึ้น และในกรณีที่กระทำผิดในบริเวณทะเลอาณาเขตการใช้อำนาจของรัฐเหนือการกระทำผิดที่เกิดขึ้นย่อมเป็นไปตามกฎหมายภายในของแต่ละรัฐที่กำหนดถึงการกระทำผิดที่เกิดขึ้น กระบวนวิธีพิจารณาคดี และการกำหนดโทษกับผู้กระทำความผิด ซึ่งเป็นเรื่องยากที่กฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดต่อเรือที่เกิดในบริเวณทะเลอาณาเขตของรัฐจะมีลักษณะที่เป็นไปในทางเดียวกัน ดังนั้นลักษณะของฐานความผิดจึงมีความแตกต่างกันทั้งตามสถานที่เกิดการกระทำผิดและตามกฎหมายภายในของแต่ละรัฐที่กำหนดถึงการกระทำผิดต่อเรือที่เกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขตของตน

<sup>37</sup> Michael Leifer, Malacca, Singapore, and Indonesia, (The Netherland : Sijthoff & Noordhoff, 1978) p.59.



### 2.2.2.3 อุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายต่อเรือที่กระทำความผิด

จากลักษณะทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบมะละกาที่มีบางบริเวณโดยเฉพาะทางตอนใต้ของช่องแคบที่แคบจนในอดีตเกิดการทับซ้อนทางทะเลอาณาเขตแต่ต่อมาได้มีการตกลงในการแบ่งเส้นทะเลอาณาเขตแล้วทะเลอาณาเขตของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบย่อมอยู่ประชิดกัน ดังนั้นในกรณีที่เกิดการกระทำความผิดต่อเรือขึ้นในทะเลอาณาเขตของรัฐหนึ่งเมื่อเจ้าหน้าที่ของรัฐพบเห็นการกระทำความผิดและมีอำนาจติดตามเรือที่กระทำความผิดเพื่อนำมาดำเนินคดีได้ แต่หากเรือที่กระทำความผิดนั้นแล่นเข้าไปยังทะเลอาณาเขตของรัฐหนึ่งซึ่งโดยหลักของกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายในบริเวณทะเลอาณาเขตของรัฐอื่นได้ ดังนั้นเรือที่กระทำความผิดที่หลบหนีเข้าไปยังทะเลอาณาเขตของรัฐอื่นได้เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถที่จะเข้าไปจับกุมเรือที่กระทำความผิดในทะเลอาณาเขตของรัฐอื่นได้

นอกจากนี้กรณีที่การกระทำความผิดต่อเรือที่เกิดขึ้นในบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะซึ่งรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบสามารถใช้เขตอำนาจได้ในกรณีที่พบเห็นการกระทำความผิดและไล่ตามติดพันเรือที่กระทำความผิดได้ แต่เนื่องจากที่ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบมะละกาที่มีเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่กว้างไม่มากนักและมีความเป็นไปได้ที่เรือที่กระทำความผิดสามารถแล่นเข้าไปในทะเลอาณาเขตของรัฐตนหรือของรัฐที่สามได้ซึ่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 บัญญัติว่าสิทธิการไล่ตามติดพันสิ้นสุดลงทันที กล่าวโดยสรุปคือจากข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบมะละกาทำให้เกิดอุปสรรคในการติดตามจับกุมเรือที่กระทำความผิดเพื่อนำมาลงโทษ

เมื่อพิจารณาถึงสถานะทางกฎหมายของช่องแคบมะละกาที่เป็นช่องแคบที่ใช้ในการเดินเรือระหว่างประเทศซึ่งมีผลกระทบต่อการใช้อำนาจของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบในบางประการคือในเรื่องสิทธิการผ่านของเรือต่างชาติแต่การใช้อำนาจของรัฐในเรื่องอื่นนอกเหนือจากการผ่านช่องแคบแล้วย่อมไม่ได้รับการกระทบกระเทือน ดังนั้นในการพิจารณาการใช้อำนาจทางอาญาของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบย่อมเป็นไปตามที่กฎหมายระหว่างประเทศทางทะเลกำหนด คือการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในบริเวณทะเลอาณาเขต รัฐชายฝั่งสามารถใช้เขตอำนาจทางอาญาเหนือการกระทำความผิดต่อเรือที่เกิดขึ้น โดยในประเด็นเรื่องการใช้อำนาจของรัฐที่อยู่ติดกับช่องแคบมะละกาอย่างไรนั้นจะได้กล่าวถึงในบทต่อไป และในกรณีที่การกระทำความผิดเกิดขึ้นในบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้นพิจารณาโดยนำเรื่องการใช้เขตอำนาจในทะเลหลวงมาใช้บังคับ โดยเฉพาะในเรื่องการกระทำอันเป็นโจรสลัดที่เกิดขึ้นในทะเลหลวงที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 บัญญัติให้นำมาบังคับใช้ในกรณีที่เกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วย

ดังนั้นในบริเวณช่องแคบมะละกาจึงสามารถเกิดการปล้นเรือโดยใช้อาวุธรวมถึงการกระทำอันเป็นโจรสลัดได้

นอกจากนี้จากลักษณะทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบมะละกาที่บางส่วนมีขนาดแคบและประกอปกัมีเกาะจำนวนมากในบริเวณทางตอนใต้ของช่องแคบมะละกาซึ่งส่งผลให้เกิดข้อจำกัดบางประการคือ ลักษณะทางภูมิศาสตร์ทำให้เรือต้องลดความเร็วลงประกอปกัลูกเรือต้องให้ความระมัดระวังอย่างมากในการเล่นผ่านบริเวณที่มีความแคบซึ่งทำให้เรือที่กระทำผิดนั้นสามารถโจมตีเรือได้ง่าย และจากการที่บางส่วนของช่องแคบมะละกามีส่วนที่มีทะเลอาณาเขตที่ประชิดกันส่งผลให้ไม่สามารถไล่ตามเพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในกรณีเรือที่กระทำความผิดแล่นเข้าไปในทะเลอาณาเขตของรัฐอื่น และจากที่ช่องแคบมะละกาประกอปกัด้วยอาณาเขตทางทะเลที่แตกต่างกันย่อมส่งผลให้ฐานการกระทำผิดมีความแตกต่างกันตามไปด้วย ข้อจำกัดของช่องแคบมะละกาที่กล่าวมานี้ส่งผลให้เกิดปัญหาการปล้นเรือและการกระทำอันเป็นโจรสลัดโดยจะได้ศึกษาถึงสภาพปัญหาดังกล่าวต่อไป