



บทสรุป

ในการศึกษาถึงเรื่องช่องแคบมะละกากับความมั่นคงของอินโดนีเซียและมาเลเซีย นั้น จะพบว่า ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางคมนาคมติดต่อที่สำคัญ ระหว่างมหาสมุทรอินเดียและ มหาสมุทรแปซิฟิก ที่บรรดาเรือสินค้าและเรือรบของชาติต่าง ๆ ใช้ในการเดินทางผ่าน เนื่องจาก มีระยะทางสั้นที่สุดและประหยัดค่าใช้จ่าย ช่องแคบมะละกาจึงกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ที่บรรดาชาติต่าง ๆ ที่มีผลประโยชน์ในการใช้ช่องแคบนี้ทั้งทางด้านยุทธศาสตร์และเศรษฐกิจ จำเป็นต้องรักษาสถานภาพของช่องแคบให้เป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศที่สามารถใช้ เดินทางผ่านได้อย่างเสรี

ปัญหาช่องแคบมะละกา กล่าวได้ว่า เริ่มต้นตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่สองได้สิ้นสุดลง และเมื่อรัฐชายฝั่งช่องแคบได้รับเอกราช ต่างก็แสวงหาความมั่นคงให้กับตัวเอง อาทิเช่น ประเทศอินโดนีเซีย มีลักษณะภูมิประเทศที่เป็นหมู่เกาะ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการบริหาร และ ปกครองประเทศให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ดังนั้นอินโดนีเซีย จึงได้ประกาศใช้หลักการหมู่เกาะ ในปี ค.ศ. 1957 และได้ประกาศขยายทะเลอาณาเขตในปี ค.ศ. 1960 ต่อมาในปลายทศวรรษ 1960 อังกฤษได้ประกาศถอนตัวออกจากซีโกลตะวันออกของคลองสุเอซ โดยจะเริ่มต้นในปี ค.ศ. 1968 นั้น ทำให้บริเวณมหาสมุทรอินเดียเกิดสุญญากาศแห่งอำนาจ ประเทศมหาอำนาจ เช่น สหรัฐอเมริกา และโซเวียต จึงพยายามเข้ามาแทนที่อังกฤษ เพราะต่างก็เห็นถึงความ สำคัญและผลประโยชน์ของตน ในมหาสมุทรอินเดียทั้งทางด้านยุทธศาสตร์และเศรษฐกิจ ดังนั้น การแข่งขันกันของมหาอำนาจในมหาสมุทรอินเดียจึงเกิดขึ้น โดยที่ประเทศทั้งสองได้เริ่มส่ง กองเรือรบจากกองเรือแปซิฟิกของโซเวียต ซึ่งมีฐานทัพอยู่ที่วลาดิวอสต็อก และสหรัฐได้ส่ง กองเรือจากฐานทัพเรือที่อ่าวชุกิ ประเทศฟิลิปปินส์ เดินทางผ่านช่องแคบมะละกาเข้ามายัง มหาสมุทรอินเดีย การที่โซเวียตได้ส่งกองเรือจากแปซิฟิกเข้ามา ขณะที่โซเวียตก็ยังมีกองเรือ ที่อยู่ทางด้านอื่นอีก อันได้แก่ กองเรือที่อยู่ทางทะเลบอลติก ทะเลดำ และมหาสมุทรอาร์กติกนั้น เป็นเพราะว่าคลองสุเอซถูกปิด ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1967 เนื่องจากสงคราม 6 วัน ระหว่าง อารับกับอิสราเอล ทำให้การที่โซเวียตจะส่งกองเรือรบมาจากทางด้านตะวันตก จะต้อง

เดินทางอ้อมแหลมกู๊ดโฮป ซึ่งเป็นระยะทางที่ไกลและต้องใช้เวลามากกว่าเดิม ทำให้ไม่สะดวกต่อการปฏิบัติการทางทะเล ที่ต้องการความรวดเร็วในยามที่เกิดสงคราม ดังนั้นโซเวียตจึงต้องอาศัยกองเรือจากแปซิฟิกเป็นส่วนใหญ่ ส่งเข้ามาในมหาสมุทรอินเดีย ทางด้านสหรัฐมีฐานทัพอยู่ที่ฟิลิปปินส์อยู่แล้ว ประกอบกับสหรัฐสามารถเข้าเกาะดิเอโก การ์เซีย จากอังกฤษ เพื่อเป็นฐานส่งกำลังบำรุงในบริเวณมหาสมุทรอินเดีย จึงทำให้สหรัฐ สามารถส่งกองเรือจากฐานทัพเหล่านี้ เข้ามาในมหาสมุทรอินเดียได้สะดวก อย่างไรก็ตามการที่โซเวียตและสหรัฐ ได้ส่งกองกำลังเรือรบเดินทางผ่านช่องแคบมะละกา เข้ามายังมหาสมุทรอินเดียเช่นนั้น ทำให้ประเทศที่อยู่ชายฝั่งช่องแคบเกิดความกังวลในความมั่นคงปลอดภัยของประเทศตน เนื่องจากเกรงว่าขณะที่กองเรือรบของมหาอำนาจเดินทางผ่านช่องแคบนั้น อาจมีการปฏิบัติการทางทหารเกิดขึ้น ซึ่งจะเป็นอันตรายต่อประเทศที่อยู่ชายฝั่งช่องแคบ อีกทั้งการให้เรือรบเดินทางผ่านช่องแคบนั้น จะมีผลกระทบนโยบายความเป็นกลางของมาเลเซีย ที่ไม่ต้องการให้มหาอำนาจใช้ทะเลแถบนี้เป็นที่ประลองกำลังทางเรือรบ เพราะจะเป็นอันตรายต่อความเป็นกลางได้

นอกจากนี้ จากปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อมทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบมะละกาที่แคบและชัน ทำให้เกิดปัญหาในช่องแคบเกี่ยวกับการเดินเรือที่เพิ่มจำนวนมากขึ้นในแต่ละปี ปัญหาความแออัดของเรือในช่องแคบ ซึ่งจะทำให้เกิดอุบัติเหตุเรือชนกัน และเกยตื้นได้ง่าย ผลกระทบของอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีของเรือน้ำมัน จะทำให้น้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเล เกิดปัญหามลภาวะอันมีผลเสียต่อสภาพแวดล้อมทางนิเวศวิทยา และประชาชนที่อยู่ในบริเวณช่องแคบนั้น นอกจากนี้ ปัญหาโจรสลัดที่ปรากฏอยู่ในช่องแคบอันเนื่องมาจากสภาพทางภูมิศาสตร์บริเวณช่องแคบเอื้ออำนวยต่อการซุ่มดักปล้น ทำให้มีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจของรัฐชายฝั่งปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ส่งผลให้รัฐชายฝั่งช่องแคบมะละกาเกิดความรู้สึกกังวลต่อความมั่นคงของประเทศ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและทางด้านความมั่นคงของประเทศ จึงทำให้อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ได้จัดให้มีการประชุมปรึกษาหารือกัน เกี่ยวกับปัญหาเหล่านี้ ซึ่งผลจากการประชุมกลุ่มย่อย ทำให้ทั้งสามประเทศได้ออกคำแถลงร่วมกัน เกี่ยวกับช่องแคบในวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ. 1971 ซึ่งประกาศนี้แสดงว่า ทั้งสามประเทศกำลังเผชิญกับปัญหาดังต่อไปนี้

1. ปัญหาความมั่นคงที่เป็นผลมาจากการต่อสู้ระหว่างมหาอำนาจจากการที่มหาอำนาจเพิ่มการปรากฏตัวทางเรือในมหาสมุทรอินเดีย
2. ความปลอดภัยในการเดินทางผ่านช่องแคบ สิบเนื่องมาจากความจริงที่ช่องแคบมะละกามีลักษณะที่แคบและตื้น ทำให้เกิดอันตรายจากเรือชนกัน และเรือเกยตื้น
3. ความเสียหายจากมลภาวะ เนื่องจากลักษณะของช่องแคบที่แคบและตื้น และช่องแคบมะละกาที่เป็นเส้นทางหลักที่เรือบรรทุกน้ำมันแล่นผ่านจากตะวันออกกลางไปยังภูมิภาคอุบัตินีเหตุทางเรือทำให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมัน เป็นสาเหตุให้เกิดความเสียหายต่อระบบนิเวศวิทยา อันจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ

อย่างไรก็ตาม คำแถลงร่วมกับช่องแคบมะละกา สิงคโปร์อยู่ในฐานะเพียงร่วมรับทราบการเข้าควบคุมช่องแคบมะละกาของอินโดนีเซียและมาเลเซียเท่านั้น เนื่องจากสิงคโปร์เห็นว่าการปล่อยให้ช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบระหว่างประเทศ ที่สามารถเดินทางผ่านได้ อย่างเสรีนั้น จะเอื้ออำนวยต่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของสิงคโปร์มากกว่าเพราะว่าสิงคโปร์เป็นท่าเรือ และศูนย์การเดินเรือที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก ที่บรรดาเรือสินค้าและเรือรบของชาติต่าง ๆ จำเป็นจะต้องเข้ามาพึ่งพาบริการและสิ่งอำนวยความสะดวก ก่อนที่จะเดินทางต่อไปยังมหาสมุทรอินเดีย หรือมหาสมุทรแปซิฟิกต่อไป ด้วยเหตุนี้สิงคโปร์ยังไม่ค่อยเห็นด้วยกับการเข้าควบคุมช่องแคบมะละกา แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากในคำแถลงได้ระบุไว้แล้วว่า ปัญหาความปลอดภัยในการเดินเรือ และปัญหาช่องแคบระหว่างประเทศของช่องแคบมะละกา เป็นปัญหาที่แยกจากกัน ซึ่งสิงคโปร์ให้ความสำคัญกับปัญหาความปลอดภัยในการเดินเรือมากที่สุด และเนื่องจากสิงคโปร์เป็นประเทศหนึ่งในกลุ่มประเทศอาเซียน สิงคโปร์จึงไม่ได้แสดงท่าทีประหวังใจใด ๆ ต่อจุดยืนของอินโดนีเซียและมาเลเซีย ซึ่งเป็นสมาชิกประเทศของอาเซียนต่อปัญหาที่ไม่ต้องการให้ช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบระหว่างประเทศ และที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือสิงคโปร์ไม่ต้องการทำลายความสัมพันธ์ที่มีแนวโน้มดีขึ้นกับประเทศทั้งสอง หลังจากที่ได้เกิดความตึงเครียดมาเป็นระยะเวลานาน

ในสภาวะเช่นนี้ จะพบว่าเกิดความขัดแย้งในผลประโยชน์ระหว่างรัฐชายฝั่งช่องแคบกับรัฐผู้ใช้ช่องแคบอย่างเห็นได้ชัดเจน ในขณะที่รัฐชายฝั่งต้องการปกป้องความมั่นคงปลอดภัยและความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศตน ประเทศผู้ใช้ช่องแคบ

ก็ต้องการใช้ช่องแคบอย่างเสรี ทั้งนี้เนื่องจากช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางที่เชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย ที่สั้นที่สุดและมีความสำคัญมากที่สุดต่อผลประโยชน์ของตน ทางด้านยุทธศาสตร์การแข่งขันกัน และผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจอันเนื่องจากในบริเวณภูมิภาคนี้ประกอบด้วยทรัพยากรธรรมชาติอันมีค่ามากมาย แต่อย่างไรก็ตามรัฐชายฝั่งก็ต้องคำนึงถึงผลประโยชน์แห่งชาติตนมากกว่าผลประโยชน์ของชาติอื่น ๆ ดังนั้นอินโดนีเซียและมาเลเซียจึงออกคำแถลงร่วม ในวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ. 1971 ว่าช่องแคบมะละกาเป็นน่านน้ำอาณาเขตและเข้าควบคุมช่องแคบดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์ทางด้านความมั่นคงปลอดภัยและ ความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นประการสำคัญ

นอกจากสาเหตุดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น เป็นที่น่าสังเกตได้ประการหนึ่งว่า ประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซีย มีความกระตือรือร้นอย่างมาก ในการประกาศขยายทะเลอาณาเขตและเข้าควบคุมช่องแคบ ซึ่งอาจจะมองได้ว่า นอกจากจะเป็นการสร้างความมั่นคงให้กับประเทศตนแล้ว ยังสร้างความสำเร็จให้กับประเทศตนได้ด้วย ดังนั้นจึงเกิดเงื่อนไขต่าง ๆ ขึ้นมาเพื่อต่อรอง กับประเทศมหาอำนาจ เพื่อให้ได้มาซึ่งสิ่งตอบแทนบางอย่าง ดังกรณีของญี่ปุ่น ที่เป็นประเทศผู้ใช้ช่องแคบประเทศหนึ่ง ได้เสนอให้มีการขุดลอกช่องแคบให้ลึกขึ้นเพื่อความสะดวกในการเดินเรือ โดยญี่ปุ่นจะรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมด แต่อินโดนีเซียและมาเลเซียก็ไม่ยินยอมให้ทำการขุด ญี่ปุ่นจึงได้เสนอให้ความช่วยเหลืออย่างอื่นแทน อาทิเช่น ทำการสำรวจช่องแคบร่วมกับรัฐชายฝั่ง และให้อุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการเดินเรือ เพื่อติดตั้งในบริเวณที่จะเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม การเข้าควบคุมช่องแคบมะละกาของอินโดนีเซียและมาเลเซีย นั้นยังต้องเผชิญกับปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายทะเลในเวลาต่อมา เนื่องจากอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดไว้ว่า "ประเทศรัฐชายฝั่งทุกประเทศมีสิทธิกำหนดทะเลอาณาเขตของตนได้" ช่องแคบมะละกาจึงอยู่ใต้กฎหมายของประเทศรับชายฝั่งทั้ง 3 ประเทศ ภายใต้กฎหมายที่กำหนดไว้ใน เรื่องของการผ่านโดยสุจริตนั้น เรือรบจะผ่านช่องแคบได้ในขอบเขตที่กฎหมายกำหนด แต่กฎหมายก็ยังให้อำนาจแก่รัฐชายฝั่งมีสิทธิยับยั้งการผ่านโดยสุจริตของเรือรบต่างชาติ เพื่อความปลอดภัยของรัฐชายฝั่งได้ เรื่องนี้ประเทศมหาอำนาจได้มีการพิจารณาว่า กฎหมายให้อำนาจแก่รัฐชายฝั่งในการควบคุมการเดินเรือผ่านช่องแคบมากเกินไป

ควรที่จะได้แก้ไขอนุสัญญากำหนดขอบเขตการเดินเรือให้อ่อนลง โดยถือว่าช่องแคบที่เป็นเส้นทางเดินเรือเชื่อมระหว่างประเทศเปิด (High Sea) ไปยังทะเลเปิดอีกแห่งหนึ่งนั้น เป็นเส้นทางเดินเรือสากล เช่น ช่องแคบมะละกา เป็นต้น ขณะที่เดินเรือผ่านก็ให้กำหนดข้อห้ามมิให้เรือรบมีการกระทำซึ่งแสดงถึงการใช้อำนาจต่อรัฐชายฝั่ง และต้องผ่านไปโดยรวดเร็ว ที่สำคัญคือต้องไม่ให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจห้ามการผ่านช่องแคบโดยสิ้นเชิงได้ หากเป็นเช่นนี้แล้วกองทัพเรือมหาอำนาจ ก็จะมีหลักประกันในความคล่องตัวของการใช้อำนาจของตนให้มีประสิทธิภาพได้ แต่ก็ไม่สำเร็จ ดังนั้น การตีความในเจตนารมณ์ ของกฎหมายระหว่างประเทศจึงทำให้รัฐชายฝั่งก็มีสิทธิที่จะห้ามการผ่านของเรือรบ โดยการพิจารณาตามอำนาจทางกฎหมายที่ยุติธรรมได้

อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ก็ได้ทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการเดินทางผ่านช่องแคบของเรือรบกระจัดจ้าน เพราะไม่ได้กล่าวถึงสิทธิผ่านโดยสุจริตของเรือรบ และถึงแม้อนุสัญญาจะได้ลงนามกันโดยประเทศส่วนใหญ่ในปี ค.ศ. 1982 แล้วก็ตาม แต่อนุสัญญายังไม่มีผลบังคับใช้ เนื่องจากประเทศต่าง ๆ ยังลงนามรับรองให้สัตยาบันไม่ครบ 60 ประเทศ นอกจากนี้ปัญหาช่องแคบมะละกา ได้แสดงให้เห็นว่า ช่องแคบระหว่างประเทศนั้น รัฐชายฝั่งช่องแคบอาจกล่าวอ้างกรรมสิทธิได้ และถึงแม้ว่าการประกาศฝ่ายเดียวจะไม่มีผลบังคับตามกฎหมายระหว่างประเทศก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติแล้วประเทศผู้ใช้ช่องแคบมักจะให้ความเคารพในกฎเกณฑ์ที่รัฐชายฝั่งได้ออกบังคับใช้