



ช่องแคบมะละกากับปัญหาทางเศรษฐกิจ

ปัญหาที่สืบเนื่องมาจากช่องแคบมะละกา ส่วนหนึ่งเป็นปัญหาทางด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ปัญหานี้เกิดจากความปลอดภัยการเดินเรือในช่องแคบ เนื่องจากการค้าระหว่างประเทศ และความต้องการพลังงาน วัตถุดิบต่าง ๆ มีเพิ่มมากขึ้น ทำให้จำนวนเรือที่แล่นไปมาระหว่างช่องแคบมีจำนวนมากขึ้น และเกิดความแออัดในการเดินเรือ ประกอบกับลักษณะสภาพของช่องแคบมะละกาที่แคบและชัน เป็นผลให้เกิดเรือชนกัน เรือเกยตื้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าเป็นเรือบรรทุกน้ำมันด้วยแล้ว น้ำมันจะรั่วไหลออกมาทำลายระบบนิเวศวิทยาในน่านน้ำบริเวณช่องแคบ เกิดความเสียหายและเป็นอันตรายต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ตามชายฝั่งของประเทศทั้งสาม นอกจากนี้จากสภาพของช่องแคบที่ประกอบไปด้วยเกาะเล็กเกาะน้อย เป็นการเอื้ออำนวยต่อบรรดาโจรสลัดที่คอยดักข่มขู่โจมตี และปล้นบรรดาเรือต่าง ๆ ที่แล่นผ่านไปมาในบริเวณช่องแคบมะละกา

ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ที่เกิดขึ้นมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ทางความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศรัฐชายฝั่ง 3 ประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอินโดนีเซียและมาเลเซีย ซึ่งถือว่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศส่วนใหญ่ มาจากบริเวณน่านน้ำรอบ ๆ ประเทศของตน

สภาพเศรษฐกิจในช่องแคบมะละกา

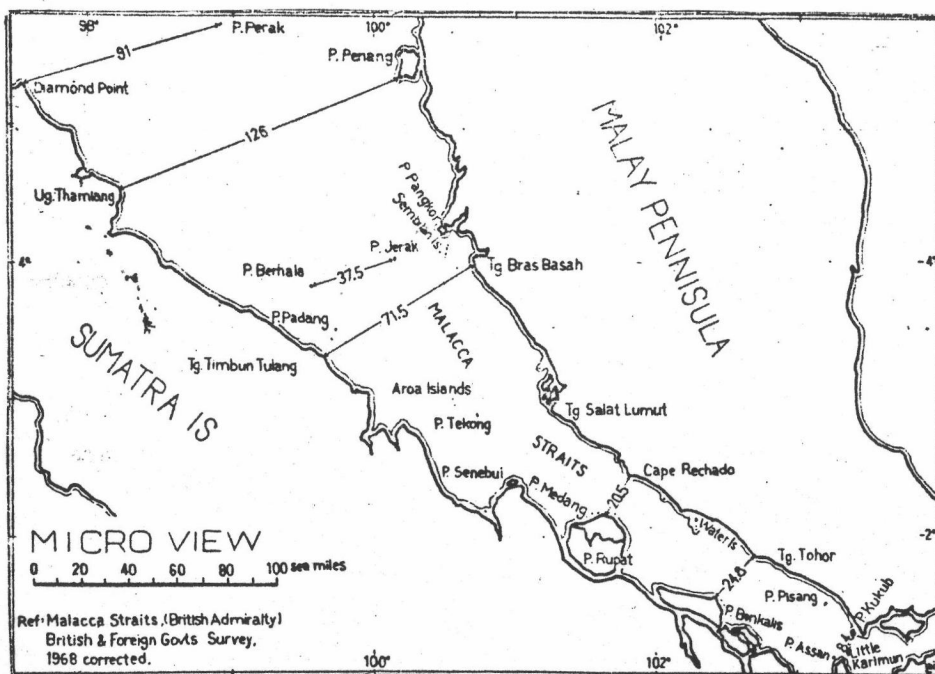
ก. สภาพทางภูมิศาสตร์

ช่องแคบมะละกาอยู่ระหว่างเกาะสุมาตรากับมาเลเซียและสิงคโปร์ มีช่องแคบสิงคโปร์อยู่ทางด้านตะวันออก แต่ช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์มักเรียกรวมเป็นช่องแคบมะละกา เป็นเส้นทางเดินเรือสำคัญที่เชื่อมมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ช่องแคบมะละกาเป็นเสมือนคลองระหว่างประเทศตามธรรมชาติที่ประเทศต่าง ๆ ได้ใช้มาตั้งแต่โบราณ คือตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 2 ที่มีการค้นพบเส้นทางในช่องแคบ ส่วนประเทศที่มีชายฝั่งอยู่ติดกับช่องแคบมะละกา มีด้วยกัน 3 ประเทศคือ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์

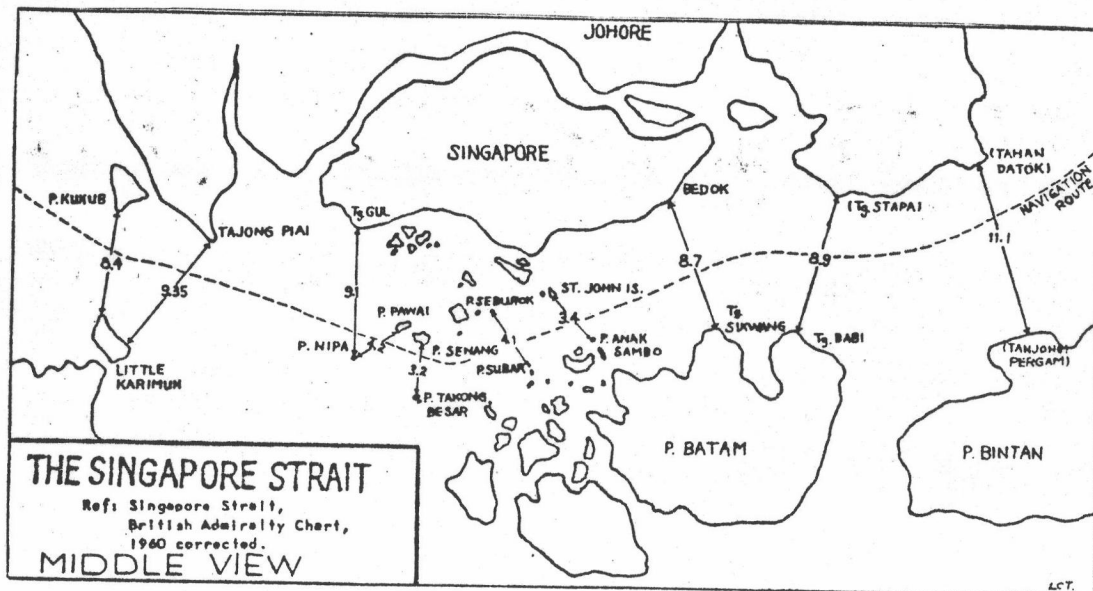
ช่องแคบมะละกามีลักษณะทางภูมิศาสตร์ดังนี้ ช่องแคบมีความกว้างที่สุด 126 ไมล์ ส่วนนี้อยู่ระหว่างเกาะป็นังของมาเลเซีย และชายฝั่งท่าเหมียง (Thamiang) ของเกาะสุมาตรา ส่วนที่แคบที่สุดกว้างเพียง 8.4 ไมล์ อยู่ตรงทางเข้าระหว่างเกาะกุกูบ (Kukub) ของมาเลเซีย และเกาะลิตเติล คาริมัน (Little Karimun) ของอินโดนีเซีย ช่องแคบมะละกามีความยาวประมาณ 500 ไมล์ ส่วนที่ลึกที่สุดมีประมาณ 26-30 เมตร พื้นทะเลในส่วนของช่องแคบมะละกาเป็นทราย แต่ในช่องแคบที่เป็นส่วนของสิงคโปร์พื้นทะเลเป็นหิน และจากการสำรวจสภาพของช่องแคบมะละกาพบว่า ในบริเวณทั้งหมด 89 แห่ง จะปรากฏที่ตื้นน้อยกว่า 23 เมตร ชากเรืออัปปาง และพื้นที่องทะเลเต็มไปด้วยลอนทราย บริเวณเส้นทางเข้าสู่ที่ตื้น One Fathom Bank (ที่ตื้นหนึ่งวา) จนกระทั่งถึงช่องแคบสิงคโปร์เป็นเส้นทางที่อันตรายมาก ความลึกตรงทางเข้าช่องแคบด้านตะวันตกมีความลึกระหว่าง 34 เมตร และ 84 เมตร แต่บริเวณใกล้ ๆ กับเกาะอะรัว (Aroa) ของอินโดนีเซียมีความลึกเพียง 18-19 เมตร และบริเวณพอร์ต เคอลางของมาเลเซียมีที่ตื้นอยู่หลายแห่ง บางแห่งมีความลึกน้อยกว่า 10 เมตร ทางด้านเหนือของพอร์ต ดิคสัน ตามชายฝั่งมาเลเซียมีที่ตื้นเป็นหย่อม ๆ ทำให้เรือขนาดใหญ่ต้องเดินทางหลบหลีกไปมา ในบริเวณช่องแคบสิงคโปร์ บริเวณที่แคบที่สุดกว้างเพียง 3.2 ไมล์ อยู่ระหว่างเกาะเซอานาง (Senang) ของสิงคโปร์ และเกาะตากอง เบอร์ซา (Takong Besar) ของอินโดนีเซีย และบริเวณที่แคบอีกแห่งหนึ่งอยู่ระหว่างเกาะเซนต์ จอห์น (St. John) ของสิงคโปร์ และเกาะอะนัค ซัมโบ (Anak Sambo) ของอินโดนีเซีย กว้าง 3.4 ไมล์¹

¹Finn, Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis, p. 20-25. และ Chia Lin Sien, ed., Southeast Asian Seas : Frontiers for Development (Singapore : Mc Graw-Hill, 1981), p.252-253.

แผนภูมิที่ 2.1 แสดงความกว้างของช่องแคบมะละกา



แผนภูมิที่ 2.2 แสดงความกว้างของช่องแคบสิงคโปร์



K.E. Shaw & G.G. Thomson, The Straits of Malacca : in Relation to the Problems of the Indian and Pacific Ocean (Singapore : University Education Press, 1973), p. 55-56.

015318

โดยสรุปแล้วจะพบว่าช่องแคบมะละกา ประกอบด้วยช่องแคบอื่น ๆ อีกอย่างน้อย
4 ช่องแคบ ดังนี้²

1. กลุ่มช่องแคบในช่องแคบสิงคโปร์ ได้แก่ทางเข้าระหว่างตันจง กัล (Tanjong Gull) ของสิงคโปร์ และเกาะนิปา (Nipa) ของอินโดนีเซีย มีความกว้าง 9.1 ไมล์ และทางเข้าอีกทางหนึ่งระหว่างเบดอค (Bedok) ของสิงคโปร์และตันจง สิกวัง (Tanjong Sikwang) ของอินโดนีเซีย มีความกว้าง 8.7 ไมล์ ระหว่างทางเข้าทั้งสองนี้ ยังมีช่องแคบอื่น ๆ อีกอย่างน้อย 4 ช่องแคบ

2. ช่องแคบที่อยู่ระหว่างตาทัน คาตัก (Tahan Datok) ของมาเลเซีย และตันจง เปอร์กัม (Tanjong Pergam) ของอินโดนีเซีย มีความกว้างเท่ากับ 11.1 ไมล์ และช่องแคบระหว่างตันจง สตาปา (Tanjong Stapa) ของมาเลเซีย และตันจง บาไบ (Tanjong Babi) ของอินโดนีเซีย ซึ่งมีความกว้าง 8.9 ไมล์

3. ช่องแคบ โยฮอร์ (Johore) อยู่ระหว่างคาบสมุทรมลายู และสิงคโปร์

4. ช่องแคบมะละกา ซึ่งอยู่ระหว่างเกาะปีนัง และชายฝั่งท่าเหมียงกว้าง 126 ไมล์ กับเกาะกูบูบ และเกาะลิตเติล คาริมัน มีความกว้าง 8.4 ไมล์

²K.E. Shaw & G.G. Thomson, The Straits of Malacca : in Relation to the Problems of the Indian and Pacific Ocean (Singapore : University Education Press, 1973), p. 9-10.

จากสภาพทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบมะละกา ทำให้เรือที่เดินทางในช่องแคบจะต้องหลบหลีกที่ตันและเรือต้องอยู่ในเขตนํ้าลึกสุดอยู่เสมอ ที่ตันเหล่านี้มีเครื่องหมายอันตราย หรือเครื่องหมายการเดินเรือ เพื่อใช้หาที่เรือแน่นอนไม่มากพอ การเดินเรือต้องเปลี่ยนเข็มบ่อยครั้งในที่คับขัน และในขณะเดียวกันก็จะต้องรักษาเส้นทางให้เรือผ่านทางได้เมื่อมีเรือแล่นสวนทางมานับว่าเป็นการเดินเรือที่ซับซ้อนพอสมควร อันตรายเหล่านี้เป็นสิ่งที่ทำให้เกิดการชนกัน และคิดค้นได้ทั้งสิ้น และโดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าเป็นเรื่อนํ้ามันด้วยแล้ว จะเกิดการรั่วไหลของนํ้ามันออกสู่ทะเลบริเวณช่องแคบ ทำความเสียหายให้กับประชาชนที่อาศัยอยู่ตามชายฝั่งของรัฐที่ตั้งอยู่ที่ช่องแคบ นับว่าสภาพทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือเป็นอันมาก ข้อจำกัดดังกล่าวทำให้เรือบรรทุกนํ้ามันที่มีขนาดเกินกว่า 100,000 ตันขึ้นไป จะแล่นผ่านช่องแคบมะละกาได้เฉพาะในช่วงที่น้ำขึ้นเต็มที อีกทั้งจะต้องเป็นเวลากลางวันที่มีทัศนวิสัยปลอดโปร่งด้วยเท่านั้น ส่วนเรือบรรทุกนํ้ามันที่มีขนาดเกินกว่า 200,000 ตัน ไม่สามารถใช้ช่องแคบนี้ได้ แต่ต้องอ้อมลงไปใช้ช่องแคบลอมบอก และมาคัสซาร์ที่อยู่ใต้ลงไปทำให้ต้องใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้นอีก กล่าวคือ ระยะทางระหว่างญูนและอ่าวเปอร์เซีย สำหรับช่องแคบมะละกาเป็นระยะทาง 6,606 ไมล์ ขณะที่การเดินทางผ่านช่องแคบลอมบอก และมาคัสซาร์ จะใช้ระยะทางเพิ่มขึ้นเป็น 7,605 ไมล์ ซึ่งต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้นอีก 4 วัน³ นอกจากนี้แล้วลักษณะสภาพทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบยังก่อให้เกิดปัญหาโจรสลัด ซึ่งปัญหาเหล่านี้มีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศชายฝั่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซีย ที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือการที่ช่องแคบมะละกา เมื่อเปรียบเทียบกับช่องแคบอื่น ๆ ในบริเวณนี้แล้วเป็นช่องแคบที่มีเส้นทางระยะสั้นที่สุดหรือเป็นเส้นทาง ลัดที่ใช้ในการเดินทางระหว่างประเทศ ระหว่างมหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิก จึงทำให้ช่องแคบมะละกาเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญ เป็นที่สนใจของมหาอำนาจที่ต้องอาศัยช่องแคบนี้ ทางด้านพาณิชย์และการค้า และที่สำคัญคือใช้เป็นเส้นทางในการเคลื่อนย้ายกองกำลังทางเรือ จากมหาสมุทรแปซิฟิกเข้าสู่มหาสมุทรอินเดีย เพื่อแข่งขันขยายอิทธิพลอันทำให้ประเทศอินโดนีเซียและมาเลเซีย ซึ่งเป็นรัฐที่อยู่ชายฝั่งช่องแคบ เกิดความกังวลต่อความมั่นคงปลอดภัยของประเทศตน

³ ธเนศ กองประเสริฐ, "ปัญหาช่องแคบมะละกา," วารสารสังคมศาสตร์

ข. สภาพทางเศรษฐกิจ

ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิก นอกจากนี้ช่องแคบมะละกายังตั้งอยู่ในเขตที่ลมมรสุมพัดมาบรรจบกัน คือลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ พัดข้ามมหาสมุทรอินเดียจากเส้นศูนย์สูตรระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึงเดือนสิงหาคม ส่วนลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ พัดจากฝั่งทะเลจีน และข้ามทะเลจีนระหว่างเดือนพฤศจิกายน ถึงเดือนเมษายน ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าลมมรสุมทั้งสองนี้ จะมาบรรจบกันที่บริเวณหมู่เกาะมาเลเซีย ซึ่งอยู่ติดกับช่องแคบมะละกาตนเอง ในอดีตเรือที่แล่นมาจากเมืองจีนก็จะแล่นลงมาทางใต้ตามลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วนเรือที่มาจากอินเดียก็จะมาทางตะวันออกเฉียงใต้ เมื่อลมมรสุมเปลี่ยนทิศทางเรือก็สามารถเดินทางกลับได้ ฉะนั้นคาบสมุทรมลายู และฝั่งทะเลตะวันตกเฉียงเหนือของบอร์เนียวในสมัยก่อน จึงเป็นที่พักสำหรับผู้ที่จะเดินทางโดยตลอดจากอินเดียไปยังจีน⁴ และจากการที่ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางที่คนชาติต่าง ๆ ใช้เดินทางติดต่อระหว่างตะวันออกและตะวันตก จึงทำให้ประเทศต่าง ๆ ที่อยู่ใบบริเวณช่องแคบนี้ได้รับเอาวัฒนธรรมและอารยธรรม การค้า การพาณิชย์และศาสนาต่าง ๆ การค้าในบริเวณนี้ได้ค่อย ๆ เจริญขึ้น โดยมีเมืองมะละกาเป็นศูนย์กลางของการค้าในบริเวณช่องแคบ เป็นจุดนัดพบของพ่อค้าคนกลางในการแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างจีน อินเดีย อาหรับ ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย ตลอดจนประเทศอื่น ๆ ทั้งโปรตุเกส ฮอลันดา และอังกฤษ ต่างก็พยายามเข้ามาควบคุมช่องแคบมะละกา ซึ่งเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญ

ในปัจจุบันช่องแคบมะละกา ยังคงเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญอยู่ และได้ทวีความสำคัญมากขึ้นกว่าเดิม เมื่อเป็นที่ทราบโดยทั่วไปว่า ช่องแคบมะละกาเป็นจุดเชื่อมต่อที่สั้นที่สุดของมหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิก เมื่อเทียบกับเส้นทางที่ผ่านช่องทางอื่น ๆ ดังนั้นช่องแคบมะละกาจึงมีความสำคัญทางเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากช่องแคบได้เป็นเส้นทางสัญจรของสายการเดินเรือระหว่างประเทศในการลำเลียงวัตถุดิบ วัสดุพลังงาน สินค้า ตลอดจน

⁴ เอน. เจ. ไรอัน, การสร้างชาติมาเลเซียและสิงคโปร์, แปลโดย ม.ร.ว.ประกายทอง สิริสุข และ ทักษ์ เฉลิมเตียรณ (กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2526), หน้า 1.

ขนส่งผู้โดยสารไปมาระหว่างมหาสมุทรทั้งสอง ซึ่งสามารถทำได้อย่างรวดเร็วและประหยัดกว่าเส้นทางอื่น ๆ ทำให้ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ มีความแออัดคับคั่งมาก กล่าวคือ ในวันหนึ่ง ๆ จะมีเรือชนิดต่าง ๆ แล่นผ่านช่องแคบนี้โดยเฉลี่ยประมาณ 140 ลำ ในปี ค.ศ. 1978 ซึ่งเรือเหล่านี้มักจะจอดแวะตามท่าเรือต่าง ๆ ที่อยู่ในบริเวณช่องแคบ เพื่อเป็นการจอดพักหรือขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะที่ท่าเรือสิงคโปร์แห่งเดียว จะมีเรือที่จอดแวะในวันหนึ่ง ๆ โดยเฉลี่ย 100 ลำ⁵ ดังนั้นสภาพเศรษฐกิจในช่องแคบจึงมีความเจริญรุ่งเรืองเป็นอันมาก

นอกจากนี้จากการสำรวจทางธรณีวิทยาในบริเวณช่องแคบมะละกา ปรากฏว่าพื้นที่บริเวณช่องแคบมีศักยภาพสูง ที่จะเป็แหล่งน้ำมัน และก๊าซธรรมชาติ รัฐบาลอินโดนีเซียได้ยินยอมให้สัมปทานขุดเจาะน้ำมันแก่บริษัทน้ำมันอาร์โก (ARCO) เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม ค.ศ. 1970 ในพื้นที่ 31,940 ตารางกิโลเมตร ตามชายฝั่งตะวันออกของเกาะสุมาตรา ต่อมาหลังจากนั้นอีก 3 ปี รัฐบาลอินโดนีเซียได้เซ็นสัญญากับบริษัทน้ำมันโมบิล (MOBIL) ให้สัมปทานเป็นบริเวณ 20,805 ตารางกิโลเมตร นอกฝั่งเกาะสุมาตราทางเหนือ⁶ นอกจากนี้สภาพพื้นที่ท้องทะเลที่ตื้นและเป็นดินโคลนในบริเวณช่องแคบ ปรากฏว่ามีสินแร่ดีบุกปะปนอยู่ในอัตราสูง เป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญรวมทั้งสัตว์น้ำต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ปลา และกุ้ง จากตารางที่ 2.1 แสดงให้เห็นถึงผลผลิตจากปลาที่ได้จาก 3 จังหวัดที่อยู่ทางฝั่งตะวันออกของเกาะสุมาตรา ในช่วงปี ค.ศ. 1977 มีปริมาณ 265,000 ตัน หรือประมาณร้อยละ 23 ของผลผลิตแห่งชาติที่ได้ทั้งหมดของอินโดนีเซีย ส่วนทางด้านชายฝั่งตะวันตกของคาบสมุทรมาลายู จากการสำรวจในปี ค.ศ. 1976 ปรากฏว่า รัฐที่อยู่ตามชายฝั่งด้านนี้สามารถจับปลาได้

⁵Finn, Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis, p. 5.

⁶Phiphat Tangsubkul, ASEAN and the Law of the Sea (Singapore National Printers Ltd., 1982), p. 26.

ตารางที่ 2.1 แสดงจำนวนชาวประมงและสัตว์น้ำที่จับได้ในจังหวัดบนเกาะสุมาตราด้านชายฝั่ง
ช่องแคบมะละกา ในปี ค.ศ. 1977

Province	Fishermen (No.)				Production ('000 tonnes)				
	Total	Full-time	Part-time (Major)	Part-time (Minor)	Total	Fishes	Crusta- ceans	Molluscs	Others
Aceh	16,924	13,561	3,180	183	24.6	18.2	6.4	-	-
North Sumatra	30,014	25,812	4,085	117	111.1	64.2	13.9	33.0	-
Riau	32,027	24,885	4,599	2,543	129.3	79.5	47.8	1.9	-
Total	78,965	64,258	11,864	2,843	265.0	161.9	68.1	34.9	-
National	815,947	436,416	292,720	87,811	1,157.7	976.7	129.0	45.9	2.1
Percentage of National Total	9.7	14.7	4.1	3.2	22.9	16.6	52.8	76.0	0.0

ตารางที่ 2.2 แสดงจำนวนชาวประมงและสัตว์น้ำที่จับได้ในจังหวัดของคาบสมุทรมาลายู
ในปี ค.ศ. 1976

Province	Fishermen (number)	Production ('000 tonnes)	
		Marine fish	Prawns
Perlis	1,676	9.9	0.7
Kedah	8,968	51.9	5.4
Penang	5,850	17.1	5.7
Perak	14,458	108.6	16.9
Selangor	6,855	91.7	12.2
Negri Sembilan	475	0.5	-
Malacca	1,574	1.3	-
West Johore	7,901	13.6	2.7
Total	47,757	294.6	43.6
Total For Peninsular Malaysia	73,536	411.0	47.7
Percentage of Total in Peninsular Malaysia	64.9	71.7	91.4

Source : Chia Lin Sien, ed., Southeast Asian Seas : Frontiers for
Development (Singapore : Mc Graw-Hill, 1981), p. 248-249.

เป็นจำนวน 294,600 ตัน และกุ้งเป็นจำนวน 43,600 ตัน ซึ่งได้มากกว่าร้อยละ 70 และ ร้อยละ 90 ตามลำดับของผลผลิตที่ได้ทั้งหมดของคาบสมุทรมาเลย์ (ตารางที่ 2.2)⁷

ช่องแคบมะละกา นอกจากจะอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติต่าง ๆ มากมาย แล้ว ช่องแคบยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เนื่องจากอินโดนีเซียและมาเลเซียได้ทำการพัฒนา เกาะและชายหาดต่าง ๆ ในบริเวณช่องแคบให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว อาทิเช่น เกาะปังกอร์ (Pangkor) เกาะปีนัง (Penang) เกาะลังกาวิ (Langkawi) และชายหาดที่ปอร์ต คิคสัน ทางชายฝั่งตะวันตกของมาเลเซีย ส่วนสิงคโปร์ก็ได้พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกตามชายฝั่ง ทางด้านใต้ของเกาะและที่เกาะเซนตจอนัน

จากการที่ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดีย และ มหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีระยะทางที่สั้นที่สุด ที่สะดวก รวดเร็ว และประหยัดค่าใช้จ่าย ทำให้ประเทศต่าง ๆ นิยมใช้ช่องแคบมะละกาสำหรับเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ ขนส่งสินค้า และวัตถุดิบ ตลอดจนเป็นที่จอดพักและขนถ่ายสินค้า ประกอบกับการที่ช่องแคบมะละกา เป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ และเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้จึงเป็นปัจจัย สำคัญที่ทำให้สภาพเศรษฐกิจของช่องแคบมีความเจริญก้าวหน้า และเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญ ของโลกแห่งหนึ่ง อันจะก่อให้เกิดปัญหาที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศอินโดนีเซียและ มาเลเซีย ซึ่งเป็นประเทศที่อยู่ติดกับช่องแคบมะละกา

⁷ Sien, Southeast Asian Seas : Frontiers for Development, p. 247-250.

ปัญหาความแออัดและความปลอดภัยในการเดินเรือ

นับตั้งแต่ได้มีการเปิดใช้คลองสุเอซ ในปี ค.ศ. 1869 ช่องแควมะละกาได้กลายเป็น "Grand Trunk Road" จากลอนดอนไปโตเกียว⁸ เรือบรรทุกผู้โดยสารและสินค้ามีจำนวนมากขึ้น ทั้งนี้เพราะช่องแควมะละกาเป็นเส้นทางที่สั้นและสะดวกที่สุดนับตั้งแต่ประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้มีการติดต่อกับค้าขายกับประเทศในยุโรป การขนส่งทางทะเลได้เพิ่มขึ้นเป็นสัดส่วน เพราะว่ามีราคาถูก ทำให้จำนวนเรือเพิ่มขึ้นและขนาดของเรือก็เพิ่มขึ้นตามไปด้วย * ดังนั้นปัญหาความแออัดของการเดินเรือในช่องแคบ จึงได้เกิดขึ้นในเวลาต่อมา ส่วนหนึ่งเกิดจากความต้องการน้ำมันของญี่ปุ่นจากตะวันออกกลาง เนื่องจากเศรษฐกิจอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นต้องพึ่งน้ำมันเป็นอย่างมาก และช่องแควมะละกาก็เป็นเส้นทางหลักสำคัญของการขนส่งน้ำมันของญี่ปุ่น จากการสำรวจพบว่าประมาณร้อยละ 90 ของสินค้าเข้าในแต่ละปีที่ญี่ปุ่นสั่งเข้ามา เป็นน้ำมันจำนวน 280 ล้านตัน ที่ส่งผ่านช่องแควมะละกา⁹ เฉพาะในปี ค.ศ. 1970 น้ำมันดิบจำนวน 145 ล้านตัน ได้ส่งผ่านทางเรือ จากอ่าวเปอร์เซียไปยังญี่ปุ่น โดยใช้ช่องแควมะละกาเป็นเส้นทางประจำ

จากการสำรวจจำนวนเรือที่แล่นผ่านช่องแคบในปี ค.ศ. 1970 พบว่ามีเรือประมาณ 37,000 ลำ ที่แล่นผ่านช่องแควมะละกา ในจำนวนนี้เป็นเรือบรรทุกน้ำมัน 7,331 ลำ¹⁰ เกือบจะทั้งหมดเป็นเรือของญี่ปุ่น และเป็นที่คาดคะเนว่าจะมีเรือบรรทุกน้ำมัน 1 ลำแล่นอยู่ทุก ๆ 60 ไมล์ ในมหาสมุทรระหว่างอ่าวเปอร์เซีย และญี่ปุ่น เพื่อขนส่งน้ำมันไปยังญี่ปุ่น

⁸Shaw, The Straits of Malacca : in Relation to the Problems of the Indian and Pacific Ocean, p. 63.

*พิจารณาจากกรณีเรือบรรทุกน้ำมันของญี่ปุ่น ชีโอนิเซอไก มารู (Nissekei Maru) มีขนาดระวาง 372,400 ตัน และปัจจุบันญี่ปุ่นได้สร้างเรือบรรทุกน้ำมันขนาด 492,000 ตัน (Robert Fabrikant, ed., Oil Discovery and Technical Change in Southeast Asia (Institute of Southeast Asian Studies, Field Report Series No.5, 1973 , p. 52.)

⁹Asia Research Bulletin, (31 January 1975) : 45.

¹⁰Asia Research Bulletin, (30 April 1972) : 771.

ในระยะเวลาต่อมา จำนวนเรือได้เพิ่มมากขึ้นตามลำดับ ดังที่รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมของสิงคโปร์ได้กล่าวไว้เมื่อ 4 สิงหาคม ค.ศ. 1976 ว่า "จำนวนเรือที่แล่นผ่านช่องแคบมะละกาในแต่ละวัน มีเพิ่มเป็นจำนวน 140 ลำ ซึ่งหมายความว่า ในแต่ละปีจะมีเรือแล่นผ่านช่องแคบประมาณ 51,100 ลำ"¹¹ และในแต่ละเดือนจะมีเรือบรรทุกน้ำมันของญี่ปุ่นประมาณ 600 ลำ แล่นผ่านช่องแคบ มีขนาดระวางตั้งแต่ 150,000-290,000 ตัน¹² ซึ่งในแต่ละปีเรือบรรทุกน้ำมันแต่ละลำจะเดินทางไปมาระหว่างอ่าวเปอร์เซียและญี่ปุ่นเป็นจำนวนประมาณ 8-9 เที่ยว

ดังนั้นช่องแคบมะละกาจึงนับได้ว่าเป็นช่องแคบที่มีความแออัดคับคั่งสูงเป็นที่สองรองจากช่องแคบโดเวอร์ (Dover) การท่าเรือแห่งสิงคโปร์ (The Port of Singapore Authority-PSA) ได้ทำการสำรวจความแออัดการจราจรในช่องแคบสิงคโปร์ นับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1969 โดยได้สำรวจในช่วง 28 วัน ของปี ค.ศ. 1969, 1973, 1974, 1976 และ 1978 พบว่าจำนวนเรือที่เคลื่อนไหวอยู่ในช่องแคบสิงคโปร์ได้เพิ่มขึ้นจาก 129.4 ลำต่อวัน ในปี ค.ศ. 1969 เป็น 153.8 ลำต่อวัน ในปี ค.ศ. 1978 คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 19¹³(ดูตารางที่ 2.3)

ในปี ค.ศ. 1978 การสำรวจของ PSA ได้แสดงว่า มีเรือมากกว่าร้อยละ 85 เข้าจอดแวะที่ท่าเรือสิงคโปร์ กล่าวคือโดยเฉลี่ยในแต่ละวันแล้ว จะมีเรือประมาณ 100 ลำ ที่แวะท่าเรือที่สิงคโปร์¹⁴ สำหรับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางผ่านช่องแคบมะละกาจากทะเลอันดามัน

¹¹Nadaisan Logaraj, "Navigational Safety, Oil Pollution and Passage in the Straits of Malacca," Malaya Law Review 20 (March 1978):295.

¹²Ibid.

¹³Sien, Southeast Asian Seas : Frontiers for Development, p. 254.

¹⁴Finn, Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis, p. 5.

ตารางที่ 2.3 แสดงจำนวนเรือและชนิดของเรือที่แล่นผ่านช่องแคบสิงคโปร์ ค.ศ. 1969-1978

	Oct. 1969		Feb./Mar. 1973		Oct. 1974		Oct. 1976		Sept. 1978	
	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%	No.	%
Cargo Ships	1,961	54.1	2,595	64.6	2,170	55.0	2,510	59.4	2,599	60.3
Tankers	1,231	34.0	1,115	27.7	1,249	31.7	1,175	27.9	1,178	27.4
Bulk Carriers							60	1.4	67	1.5
Passenger Ships	27	0.7	38	1.0	52	1.4	62	1.5	16	0.4
Miscellaneous Vessels	404	11.2	271	6.7	469	11.9	415	9.8	446	10.4
Total	3,623	100.0	4,019	100.0	3,940	100.0	4,213	100.0	4,306	100.0
No./day	129.4		143.5		140.7		150.5		153.8	

Source : Chia Lin Sien, ed., Southeast Asian Seas : Frontiers for Development (Singapore : Mc Graw-Hill, 1981), p. 255.

ไปยังทะเลจีนใต้ ถ้าเป็นเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่จะใช้เวลาประมาณ 36 ชั่วโมง¹⁵ ซึ่งจะใช้เวลามากกว่าเรือธรรมดา เนื่องจากจะต้องลดความเร็วในการเดินทางผ่านช่องแคบ เพื่อที่จะได้หลีกเลี่ยงไม่ให้เรือเกยตื้นหรือชนกัน

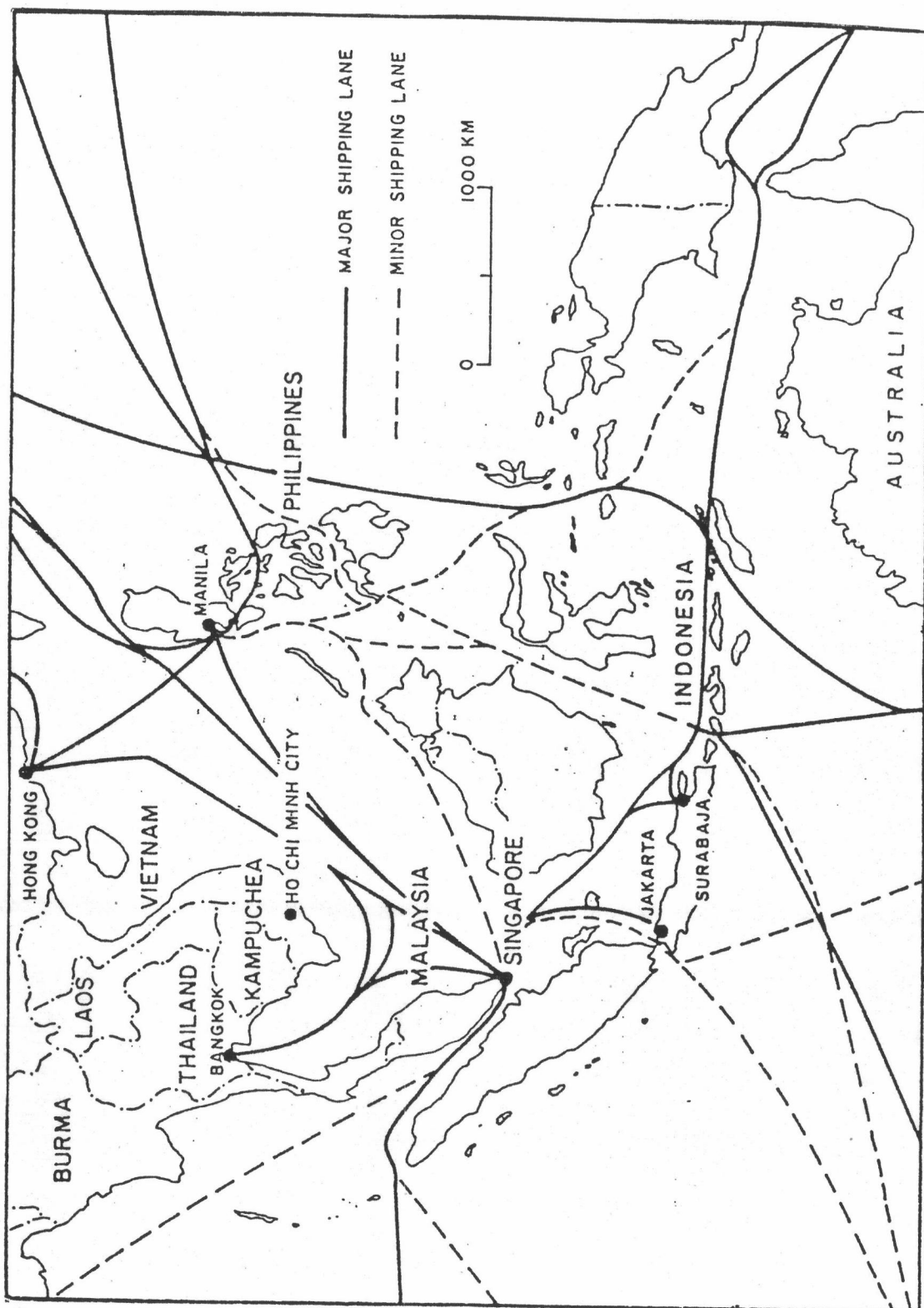
นอกจากนั้นความแตกต่างในขนาดของเรือ และชนิดของเรือที่แล่นด้วยความเร็วที่แตกต่างกัน จึงเกิดการแข่งกันชนอยู่บ่อย ๆ และบ่อยครั้งจะพบว่าเรือประมงจอดอยู่ตรงช่องทางที่มีน้ำลึก ซึ่งตรงจุดนั้นได้กำหนดไว้สำหรับเรือขนาดใหญ่ใช้เดินทางผ่าน เมื่อเป็นเช่นนั้นเท่ากับว่าเรือขนาดใหญ่ถูกบังคับให้ต้องแล่นหลีกเลี่ยงหรือหลบทาง เพื่อหลีกเลี่ยงการชนกัน สิ่งเหล่านี้เป็นเหตุให้การเดินทางผ่านช่องแคบต้องเพิ่มความระมัดระวังเป็นอย่างมาก

เมื่อพิจารณาบริเวณช่องแคบมะละกาแล้วจะพบว่า อินโดนีเซีย มาเลเซียและสิงคโปร์ มีท่าเรือหลายแห่งที่ตั้งอยู่ริมฝั่งช่องแคบ ดังจะเห็นได้จากแผนภูมิที่ 2.4 ในบรรดาท่าเรือเหล่านี้ เกาะปีนังเป็นท่าเรือที่มีความสำคัญมาตั้งแต่โบราณเช่นเดียวกับท่าเรือที่สิงคโปร์ นอกจากนี้ยังมีพอร์ต คูมัย (Port Dumai) เป็นท่าเรือส่งน้ำมันออกที่ใหญ่ที่สุดของอินโดนีเซีย และท่าเรือเบเลวัน (Belawan) เป็นท่าเรือเก่าแก่ท่าเรือหนึ่งของอินโดนีเซีย ส่วนมาเลเซียได้ทำการพัฒนาโรงกลั่นน้ำมันดิบที่พอร์ต ดิคสัน (Port Dickson) เป็นต้น ดังนั้นจากการที่มีท่าเรือและอุตสาหกรรมต่าง ๆ มากมายเกิดขึ้นในบริเวณช่องแคบย่อมทำให้การค้าภายในภูมิภาคนี้จะต้องเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน และนั่นย่อมหมายถึงว่า จำนวนเรือที่แล่นผ่านเข้าออกเพื่อกิจการนี้ จะต้องมีมากขึ้นตามลำดับด้วย

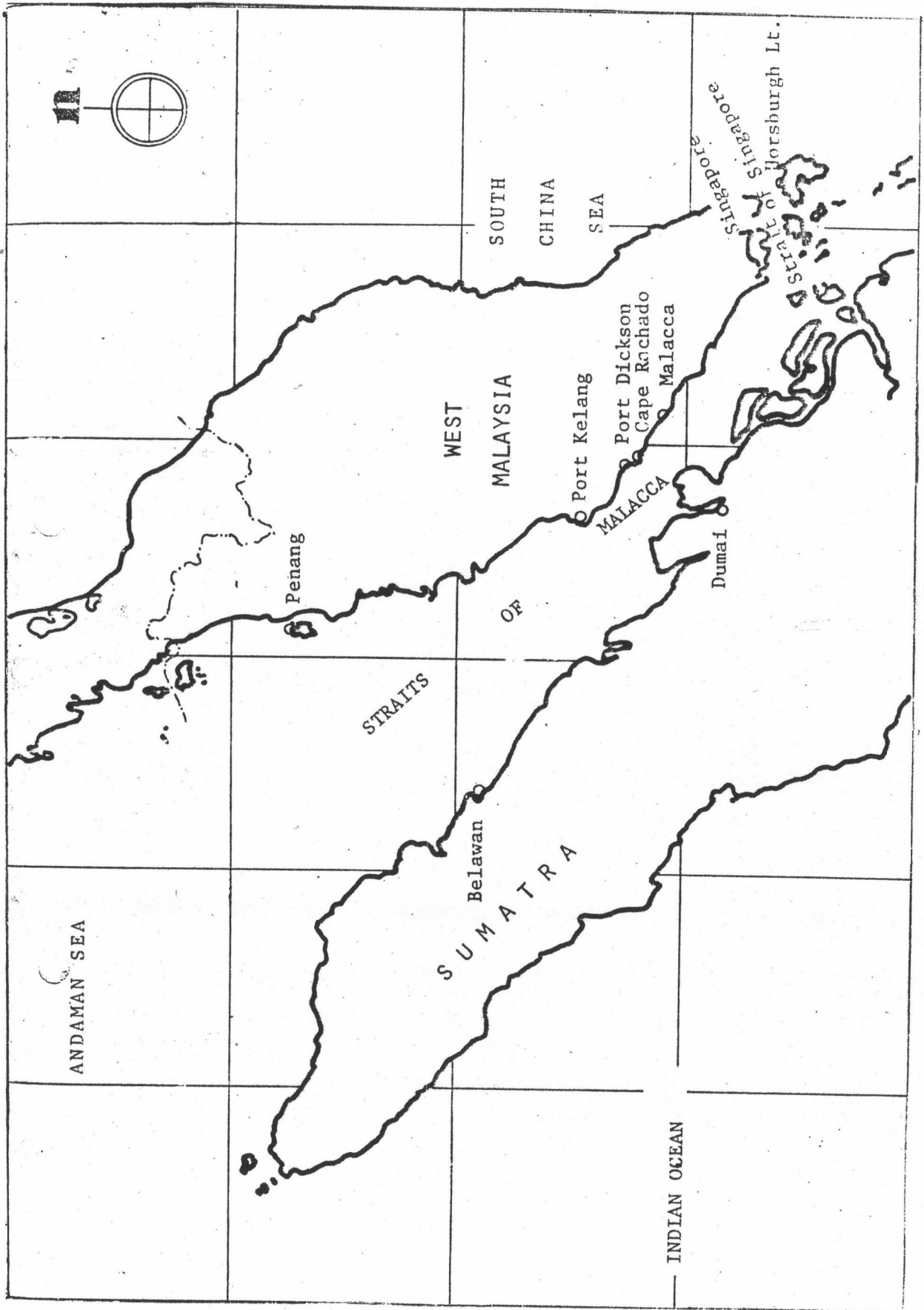
เมื่อการค้าชายและการเดินเรือในช่องแคบมะละกามีมากขึ้น อุบัติเหตุย่อมเกิดขึ้น เพราะสภาพของช่องแคบมะละกานั้นแคบและตื้น การเดินเรือจะต้องใช้ความระมัดระวังเป็นอย่างมาก จากตารางที่ 2.4 และแผนภูมิที่ 2.5 แสดงให้เห็นถึงจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจาก

¹⁵ Sien, Southeast Asian Seas : Frontiers for Development, p. 257.

แผนภูมิที่ 2.3 แสดงเส้นทางการเดินเรือที่สำคัญในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



Source : Peter Palomka, Ocean Politics in Southeast Asia (Singapore : Institute of Southeast Asian Studies, 1978), p. 28.

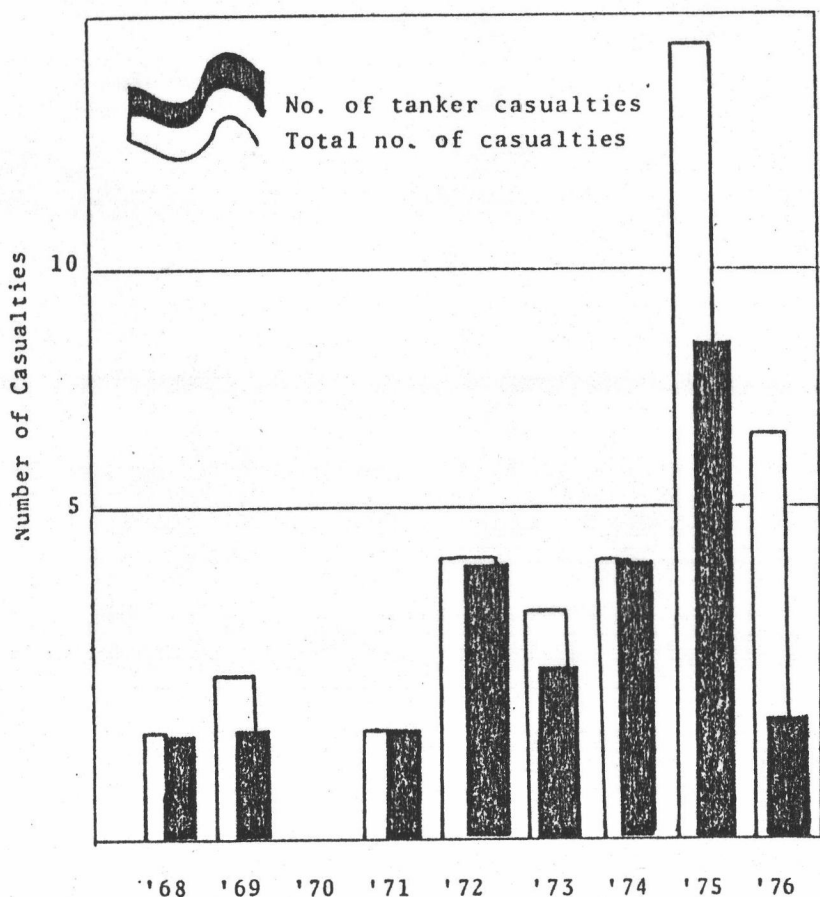


Source : Daniel P. Finn, Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis (Honolulu : East-West Center, 1979), p. 7.

ตารางที่ 2.4 แสดงอุบัติเหตุทางเรือในช่องแคบมะละกา (ค.ศ. 1968-1976)

	Tankers				Freighters, etc.	Others	
	200,000 dwt and above	100,000 - 200,000 dwt	99,000 dwt and below	Unknown		Unknown	Total
					Collisions (no. of ships involved)		5
Groundings and grazings	6	2	2	-	1	-	11
Others (fire, weather, etc.)	-	1	-	-	4	-	5
Total	11	9	20	3	19	9	71

แผนภูมิที่ 2.5 แสดงสัดส่วนของอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือบรรทุกน้ำมัน (ค.ศ. 1968-1976)



Source : Finn, Oil Pollution from Tankers in the Straits fo Malacca :
A Policy and Legal Analysis, p. 15-16.

สาเหตุต่าง ๆ และชนิดของเรือที่เกิดอุบัติเหตุในช่องแคบมะละกา ในช่วงปี ค.ศ. 1968-1976 ซึ่งอุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นจากเรือบรรทุกน้ำมัน ส่วนตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุในช่องแคบ ดังในแผนภูมิที่ 2.6 จะพบว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้น จะเกิดในบริเวณช่องแคบสิงคโปร์ซึ่งเป็นบริเวณที่แคบมาก และจากการสำรวจบริเวณที่เป็นอันตราย 4 แห่งต่อการเดินเรือในช่องแคบ ได้แก่ บริเวณช่องแคบฟิลลิป (Phillip) บริเวณระหว่างประภาคารแรฟเฟิล (Raffles Lighthouse) และบาตูเบอฮันตี เบคอน (Batu Berhanti Beacon) บริเวณใกล้ ๆ กับที่สันทางตะวันออก (Eastern Bank) และบริเวณใกล้ ๆ กับที่สันหนึ่งวา (One Fathom Bank) จะพบว่า 3 ใน 4 แห่งของบริเวณเหล่านี้อยู่ในช่องแคบสิงคโปร์¹⁶

กล่าวได้ว่า สาเหตุหลัก ๆ ของอุบัติเหตุทางเรือที่เกิดในบริเวณช่องแคบมะละกา คือสภาพของช่องแคบที่แคบ เส้นทางเดินเรือที่สับสน ความแออัดในการเดินเรือ และความไม่เป็นระเบียบของการจราจรในช่องแคบ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนอกจากจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อเจ้าของเรือแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อประเทศที่อยู่ชายฝั่งช่องแคบมะละกา ทั้งทางด้านสภาพแวดล้อมและความมั่นคงทางเศรษฐกิจต้องเสียไป ดังนั้นรัฐชายฝั่งช่องแคบ อันได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ จึงพยายามที่จะเข้าควบคุมช่องแคบมะละกา เพื่อจัดระเบียบการเดินเรือผ่านช่องแคบให้เกิดความปลอดภัยมากที่สุด ทั้งต่อประเทศผู้ใช้ช่องแคบ และต่อประเทศชายฝั่งช่องแคบด้วยกัน ซึ่งหลังจากที่ประเทศทั้งสามต่างเห็นภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้นร่วมกันแล้ว จึงได้ปรึกษาร่วมกันในวันที่ 8 และ 14 ตุลาคม ค.ศ. 1971 เพื่อพิจารณาปัญหาความปลอดภัยในการเดินเรือผ่านช่องแคบ และในที่สุดก็ได้ออกคำแถลงร่วมเข้าควบคุมช่องแคบมะละกา ในวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ. 1971

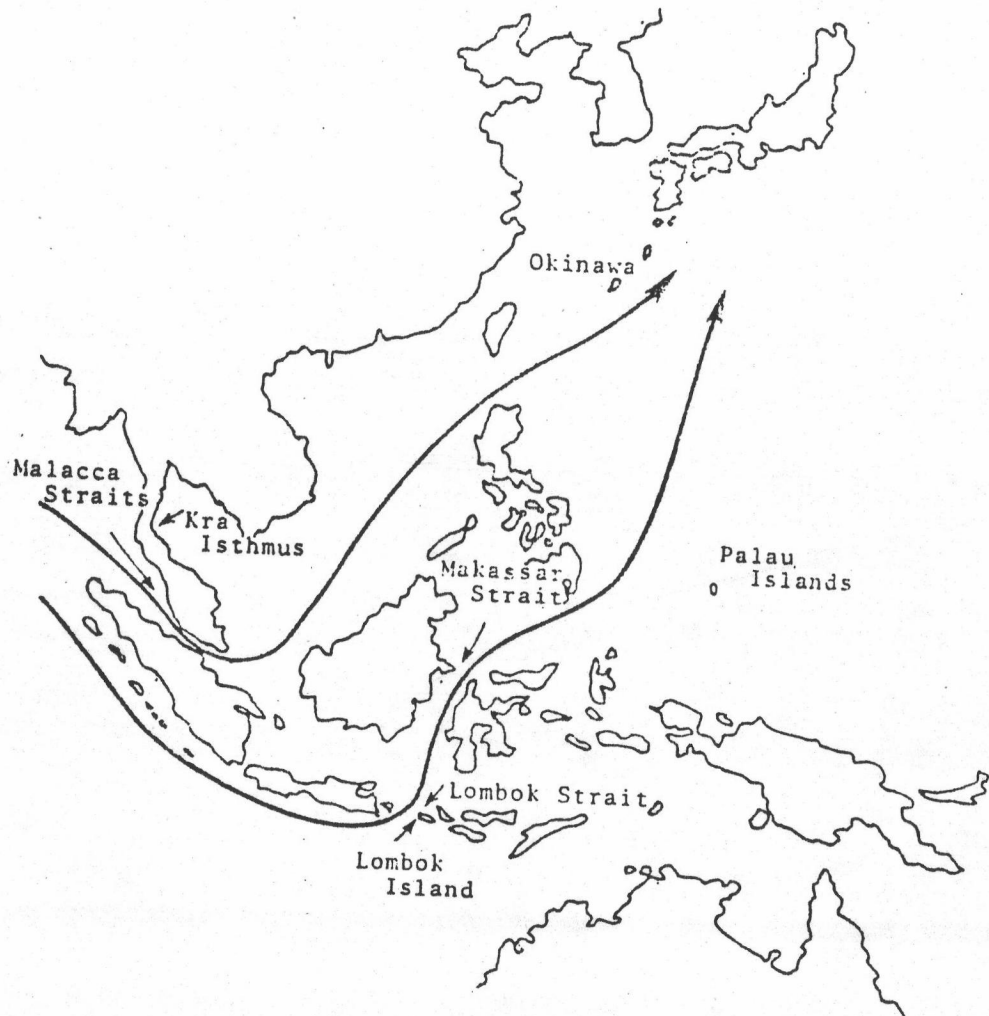
¹⁶Finn, Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca: A Policy and Legal Analysis, p. 17.

แผนภูมิที่ 2.6 แสดงตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุทางเรือในช่องแคบมะละกา



Source : Daniel P. Finn, Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis (Honolulu : East-West Center, 1979), p. 18.

แผนภูมิที่ 2.7 แสดงเส้นทางขนส่งของเรือบรรทุกน้ำมันในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



Source : Daniel P. Finn, Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis (Honolulu : East-West Center, 1979), p. 131.

ปัญหามลภาวะ

มลภาวะ (Pollution) คือ สารพิษที่มีอยู่ในน้ำทะเล อันเป็นผลมาจากกิจกรรมของมนุษย์ ซึ่งมีแนวโน้มที่จะทำให้เกิดสิ่งหนึ่งสิ่งใดขึ้นในปัจจุบันหรืออนาคตอันจะทำให้สภาวะของน้ำทะเลต้องเสียไป และเป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตที่อาศัยอยู่ในทะเล หรือใช้ประโยชน์จากทะเล รวมทั้งมนุษย์ที่ต้องอาศัยทะเลในการดำรงชีวิตและแสวงหาประโยชน์¹⁷

เราอาจกล่าวได้ว่ามลภาวะในทะเลที่เกิดขึ้นนั้น เป็นผลมาจากการอุตสาหกรรม การพัฒนาการขนส่ง และจากการขยายตัวทางเทคโนโลยี ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดมลภาวะทางทะเลขึ้น โดยอาจเกิดจากการทิ้งของเสียจากฝั่ง การทิ้งกากกัมมันตภาพรังสี หรือจากน้ำมัน อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุการเดินเรือ และการปล่อยน้ำมันทิ้งจากเรือเดินทะเล คือ เมื่อเรือบรรทุกน้ำมันได้ขนถ่ายน้ำมันออก เมื่อถึงปลายทางแล้วนั้น ย่อมจะต้องมีการบรรจุน้ำมันเข้าไปตามห้องและถังทั้งหลาย เพื่อทำการบรรจุน้ำทะเลประมาณร้อยละ 25-30 เข้าไปแทน โดยน้ำทะเลนี้จะถูกปล่อยทิ้งทะเล เมื่อเรือบรรทุกน้ำมันได้กลับไปถึงเมืองท่าของตนแล้ว ซึ่งการปล่อยออกคราวนี้ น้ำทะเลจะถูกปนด้วยน้ำมันที่ตกค้างอยู่ด้วย ในปัจจุบันนี้ได้มีการแก้ไขปัญหานี้โดยใช้ระบบของ "Load on top" เพื่อป้องกันมลภาวะในทะเล โดยจะปล่อยน้ำทะเลที่สะอาดลงทะเล ส่วนน้ำมันผสมน้ำทะเลจะลอยตัวรวมกันอยู่ข้างบนตามหลักที่ว่าน้ำมันย่อมเบากว่า น้ำมันเองนั้นจะถูกสูบไปรวมกันไว้ในถัง ๆ หนึ่ง (spare tank) บนเรือหรือบนฝั่ง เพื่อนำไปทำลายต่อไป¹⁸

¹⁷ ศีรภา จำปาทอง, "กฎหมายเกี่ยวกับมลภาวะในทะเลที่เกิดจากน้ำมัน,"
วารสารนิติศาสตร์ 18 (ธันวาคม 2531) : 43.

¹⁸ สุโขทัยธรรมมาธิราช, มหาวิทยาลัย: สาขาวิชานิติศาสตร์, เอกสารการสอนชุดวิชา
กฎหมายระหว่างประเทศ (นนทบุรี : ฝ่ายการพิมพ์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2528),
หน้า 375.

สาเหตุต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดมลภาวะในทะเลเหล่านี้ มลภาวะที่เกิดจากน้ำมันนับว่าเป็นที่มากที่สุด เป็นอันตรายร้ายแรงที่สุด เพราะคราบน้ำมันที่ยังคงมีการค้ำน้ำมันระหว่างประเทศอยู่ มลภาวะที่เกิดจากน้ำมันก็ยากที่จะกำจัดให้หมดไป

ปัญหามลภาวะในทะเลที่เกิดจากน้ำมันนั้น สืบเนื่องมาจากการเดินเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งในปัจจุบันการขนส่งน้ำมันต้องอาศัยการขนส่งทางเรือเป็นส่วนใหญ่ และมีจำนวนมากขึ้นทุกที และจากความจำเป็นที่จะต้องมีการขนส่งน้ำมันทางทะเล โดยมีการสร้างเรือให้มีขนาดใหญ่ขึ้นตามความต้องการน้ำมันของโลก และการขยายการขุดเจาะน้ำมันในทะเลลึกก็มีเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ นี้ ย่อมเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดมลภาวะในทะเลอย่างมาก จนนับได้ว่า เป็นสาเหตุที่สำคัญและก่อผลร้ายต่อทะเลมากที่สุด ดังนั้นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดมลภาวะจากน้ำมัน คือ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเรือบรรทุกน้ำมัน ทั้งเรือชนกัน โดนกัน หรือเกยตื้น จึงเป็นเหตุให้น้ำมันรั่วไหลลงในทะเล ซึ่งมักจะเกิดขึ้นอยู่เสมอ ๆ และจะก่อให้เกิดผลเสียหายมากหรือน้อยตามแต่กรณี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณช่องแคบมะละกา อันเนื่องมาจากสภาพทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบ ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น รวมทั้งความแออัดของการเดินเรือในช่องแคบ ที่มีเรือจำนวนมากแล่นผ่านไปมาในช่องแคบ ความไม่มีระเบียบในการจราจรหรือการเดินเรือในบริเวณช่องแคบ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

ในระหว่างปี ค.ศ. 1968-1976 สภาช่องแคบมะละกาแห่งญี่ปุ่น (The Malacca Strait Council of Japan) ได้รายงานไว้ว่า เกิดอุบัติเหตุเรือชนกันในช่องแคบ 43 ราย ส่วนใหญ่จะเกิดจากเรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งในจำนวนเรือบรรทุกน้ำมันนี้ จำนวนครึ่งหนึ่งของเรือบรรทุกน้ำมันมีขนาด 100,000 ตัน หรือมากกว่านั้น และจำนวน 1 ใน 4 เป็นเรือบรรทุกน้ำมันขนาด 200,000 ตัน อุบัติเหตุการชนกันที่เกิดขึ้นส่วนมากเกิดที่บริเวณช่องแคบสิงคโปร์ และทางเข้าช่องแคบด้านตะวันออกใกล้กับประภาคารฮอส์เบิร์ก (Horsburg Lighthouse)¹⁹

¹⁹Sien, Southeast Asian Seas : Frontiers for Development,

ตัวอย่างของอุบัติเหตุในบริเวณช่องแคบมะละกา ที่ก่อให้เกิดความเสียหายจากมลภาวะทางน้ำมัน ได้แก่

1. ในเดือนเมษายน ค.ศ. 1967 เรือบรรทุกน้ำมันของญี่ปุ่น ชื่อ "โตเกียว มารู" (Tokyo Maru) ขนาด 150,000 ตัน บรรทุกน้ำมันมาเติมเรือขณะเดินทางกลับจากตะวันออกกลาง ได้เกยตื้นในช่องแคบ ทำให้น้ำมันจำนวนมากรั่วไหลออกมา²⁰
2. ในปี ค.ศ. 1968 เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ของญี่ปุ่นชื่อ "อิเดมัทสึ มารู" (Idematsu Maru) โดนหินโสโครกในช่องแคบ ขณะเดินทางไปญี่ปุ่น ทำให้น้ำมันได้รั่วไหลออกมาจำนวนหนึ่ง²¹
3. เดือนมิถุนายน ค.ศ. 1971 เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ 2 ลำ ชื่อ "อะราเบีย" (Arabiyah) ขนาดระวาง 212,259 ตัน และเรือชื่อ "เอนจินีเย นีอาคอส" (Engenie Niarchos) ขนาดระวาง 212,350 ตัน ควบกับพื้นที่องทะเลทางใต้ของสิงคโปร์ น้ำมันประมาณ 5,000 ตัน ได้รั่วไหลออกมา²²
4. วันที่ 25 มิถุนายน ค.ศ. 1972 เรือบรรทุกน้ำมัน "ไมร์ที" (Myrtea) ขนาดระวาง 214,352 ตัน เกยตื้นเป็นระยะทางครึ่งไมล์ทางตะวันตกของเกาะบูกอม (Bukom) ซึ่งอยู่ทางใต้ของเกาะสิงคโปร์ น้ำมันจำนวน 1,000 ตัน รั่วไหลออกมา ทำให้ชายฝั่งสิงคโปร์ และเกาะอื่น ๆ ที่อยู่ใกล้เคียงเป็นคราบน้ำมัน และเป็นอันตรายต่อสัตว์น้ำที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้น ซึ่งต้องเสียค่าใช้จ่ายในการทำความสะอาดประมาณ 1 ล้านดอลลาร์²³

²⁰ Finn, Oil Pollution from Tankers in the Straits of Malacca : A Policy and Legal Analysis, p. 12.

²¹ Logaraj, "Navigational Safety, Oil Pollution and Passage in the Straits of Malacca," : 298.

²² Ibid. p. 297.

²³ Ibid..

5. เดือนมีนาคม ค.ศ. 1973 เรือบรรทุกน้ำมัน "อิการา" (Igara) ขนาด
ระวาง 73,300 ตัน เกยตื้นใกล้กับฮอสเบิร์ก น้ำมันจำนวนหนึ่งได้รั่วไหลออกมา

6. กรณีความเสียหายมากที่สุด ได้แก่ กรณีของเรือ "โชวา มารู"(Showa Maru) เรือบรรทุกน้ำมันของญี่ปุ่น ขนาดระวาง 237,698 เดทเวทตัน เมื่อวันที่ 6 มกราคม ค.ศ. 1975 ได้เกยตื้นนอกฝั่งเกาะ "ซีบารอค" (Sebarok) อยู่ห่างจากทางใต้ของสิงคโปร์ 8 กิโลเมตร แต่อยู่ในบริเวณน่านน้ำของประเทศอินโดนีเซีย เรือบรรทุกน้ำมันเต็มลำเรือ จาก ประเทศซาอุดีอาระเบีย จะเดินทางไปยังญี่ปุ่น เรือเกิดรอยรั่ว น้ำมันไหลลงทะเลประมาณ 4,500 ตัน ก่อให้เกิดมลภาวะในทะเลรอบ ๆ ชายฝั่งของอินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ นอกจากนี้ยังเป็นอุปสรรคในการเดินเรือระหว่างประเทศอีกด้วย²⁴

7. เรือ "ทอสคา มารู"(Tosca Maru) และเรือ"แคทส์ ควีน" (Cactus Queen) ชนกันในช่องแคบสิงคโปร์ เรือทอสคา มารู ซึ่งบรรทุกน้ำมันมาเต็มลำเรือ 2,100 ตัน น้ำมันได้รั่วไหลออกมาและกระจายไปทั่วเป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร²⁵

8. ค.ศ. 1976 เรือบรรทุกน้ำมัน "ดิเอโก ซีลาง" (Diego Silang) ชนกับ เรือบรรทุกสินค้าโซเวียต ชื่อ "วีซอทส์ค" (Vysotsk) และเรือ "บราซิลเลียน เฟท" (Brazilian Faith) ในบริเวณช่องแคบมะละกา ปรากฏว่าน้ำมันได้รั่วไหลออกมาประมาณ 6,000 ตัน เป็นบริเวณ 500 ตารางไมล์ นอกเมืองบาตู ปาฮัท (Batu Pahat)ทางตะวันตกของ มาเลเซีย กระแสน้ำได้พัดพาน้ำมันบางส่วนเข้าไปในแม่น้ำมัว (Muar) และแม่น้ำกาซาง (Kasang) ในมาเลเซียตะวันตก²⁶

²⁴A Research Work on "The Showa Maru Accident" Conducted by the East-West Center, Honolulu, Hawaii, Quoted in Phiphat Tangsubkul, ASEAN and the Law of the Sea, p. 26.

²⁵Koh, Straits in International Navigation : Contemporary Issues, p. 78.

²⁶Ibid.

จากสภาพทางภูมิศาสตร์ที่มีลักษณะพิเศษของช่องแคบมะละกา คือมีลักษณะต้นและแคบ มีการเคลื่อนไหวไปมาของทรายที่อยู่พื้นท้องทะเล ประกอบกับเป็นเส้นทางลัดที่ใช้เดินทาง ระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย ทำให้มีเรือจำนวนมากแล่นผ่านไปมาในช่องแคบ ก่อให้เกิดความแออัดของการเดินเรือภายในช่องแคบ ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุอยู่เสมอ ทั้งเรือโดนกัน เรือเกยตื้น เรืออัปปาง และการรั่วไหลของน้ำมัน ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อระบบนิเวศวิทยา ภายในช่องแคบและสภาพแวดล้อมทางชายฝั่งของประเทศที่อยู่ติดช่องแคบ

เนื่องจากการเกิดมลภาวะทางทะเลส่งผลกระทบต่อทรัพยากรในทะเล อันเป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของรัฐต่าง ๆ โดยทั่วถึงกัน ไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่ง รัฐเจ้าของเรือ น้ำมัน หรือรัฐอื่น ๆ ประกอบกับผลเสียหายที่ได้รับจากการเกิดมลภาวะนี้ก็ร้ายแรงมากขึ้นเรื่อย ๆ ดังนั้นประเทศต่าง ๆ จึงตระหนักถึงความสำคัญของการให้ความคุ้มครองทรัพยากร แม้ว่าข้ออ้างในการให้การคุ้มครองทรัพยากรจะแตกต่างกันออกไป แต่วัตถุประสงค์เพื่อให้ความคุ้มครองทรัพยากรทางทะเลเหมือนกัน ประกอบกับทะเลมีสภาพต่อเนื่องไม่อาจแยกกันได้ และมีการไหลเวียนของกระแสน้ำอยู่ตลอดเวลา ดังนั้นการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจึงเป็นไปไม่ได้ที่รัฐหนึ่งรัฐใดจะกระทำได้สัมฤทธิ์ผลโดยลำพัง ด้วยเหตุนี้เองจึงจำเป็นต้องมีความตกลงระหว่างรัฐกับรัฐ เพื่อร่วมมือกันกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล อันเป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจด้านหนึ่งของแต่ละรัฐ ดังนั้นมาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายภายในหรือกฎหมายระหว่างประเทศ ก็ได้ถูกบัญญัติขึ้นมาให้แก้ไขสถานการณ์ต่าง ๆ อันเนื่องมาจากมลภาวะของน้ำมัน โดยเฉพาะมลภาวะของน้ำมันที่มาจากเรือ ซึ่งกฎหมายต่าง ๆ เหล่านี้มีจุดมุ่งหมายอยู่ 4 ประการคือ

1. จำกัดหรือห้ามการปล่อยน้ำมันของนานาชาติ
2. ป้องกันอุบัติเหตุต่าง ๆ ซึ่งจะก่อให้เกิดมลภาวะของน้ำมันได้
3. จัดหรือบรรเทาผลภาวะของน้ำมันอันเกิดมาจากอุบัติเหตุ
4. กำหนดความรับผิดชอบในความเสียหาย ซึ่งเกิดขึ้นจากมลภาวะของน้ำมัน

มาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ ได้แก่ อนุสัญญากรุงเจนีวา ค.ศ. 1958 ได้กำหนดให้รัฐหามาตรการในการป้องกันมลภาวะในทะเล พร้อมทั้งให้ร่วมมือกับองค์การระหว่างประเทศ

ที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ ด้วยระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับมลภาวะในทะเล และในอนุสัญญา
กฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 นอกจากนี้ยังได้มีการร่วมมือกันระหว่างรัฐสร้างอนุสัญญา และ
กฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อป้องกัน ควบคุม และแก้ไขสภาวะมลภาวะในทะเลอีกด้วย ได้แก่

1. อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะที่เกิดจากน้ำมัน ค.ศ. 1954

(The International Convention for the Prevention of Pollution of the
Sea by Oil 1954) และแก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 1962, 1969 และ 1971

2. อนุสัญญาว่าด้วยการแทรกแซงในทะเลหลวง ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุที่ทำให้เกิด
ความเสียหายจากมลภาวะจากน้ำมัน ค.ศ. 1969 (Convention Relating to
Intervention in Cases of Oil Pollution Casualties 1969)

3. อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ. 1973

(The International Convention for the Prevention of Pollution by
Ships 1973)

สำหรับอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการชดใช้เมื่อเกิดความเสียหาย อันเนื่องมาจาก
มลภาวะจากน้ำมันนั้น ได้แก่

1. อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่ง เกี่ยวกับความเสียหายอันเนื่อง
มาจากมลภาวะจากน้ำมัน ค.ศ. 1969 (The Convention on Civil Liability for
Oil Pollution Damage, 1969)

2. อนุสัญญาว่าด้วยการตั้งกองทุนชดใช้ระหว่างประเทศ สำหรับ
ความเสียหาย ซึ่งเกิดจากมลภาวะจากน้ำมัน ค.ศ. 1971 (The Convention on the
Establishment of an International Fund for Compensation for oil
Pollution Damage, 1971)²⁷

²⁷ ศิริภา จำปาทอง, "กฎหมายเกี่ยวกับมลภาวะในทะเลที่เกิดจากน้ำมัน,"

อนุสัญญาต่าง ๆ ที่กล่าวมา เป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือกันระหว่างรัฐต่าง ๆ และองค์การระหว่างประเทศ ที่ตระหนักถึงภัยอันร้ายแรงของมลภาวะจากน้ำมัน ทำให้เกิดมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวออกมาใช้บังคับ แต่อย่างไรก็ตามมาตรการต่าง ๆ เหล่านี้ ก็ไม่ได้ทำให้ปัญหานี้ลดน้อยลงไปเลย ปัญหามลภาวะจากน้ำมันยังคงเป็นปัญหาที่ทำให้เกิดความเสียหายอย่างมากต่อรัฐชายฝั่งทั้งหลาย ดังกรณีของช่องแคบมะละกา ซึ่งรัฐชายฝั่งได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ต่างก็มองเห็นถึงปัญหามลภาวะที่จะกระทบต่อผลประโยชน์ทางความมั่นคงทางเศรษฐกิจของตน ผู้แทนมาเลเซียได้กล่าวในที่ประชุมคณะอนุกรรมการที่ 2 ของคณะกรรมการเกี่ยวกับพื้นดินท้องทะเลแห่งสหประชาชาติ เมื่อวันที่ 12 สิงหาคม ค.ศ. 1971 ว่า²⁸

ข้อพิจารณาอีกประการหนึ่งที่บังคับให้พวกเราต้องยืนยันในอธิปไตยเหนือช่องแคบอาณาเขตของเรา ข้อพิจารณานั้นก็คือปัญหามลภาวะที่เป็นภัยต่อสันติภาพและระเบียบของประเทศเรือส่วนใหญ่ที่เดินทางผ่านช่องแคบมะละกา ประกอบด้วยเรือบรรทุกน้ำมันที่บรรทุกน้ำมันจำนวนมาก อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมัน ทำให้เกิดปัญหามลภาวะภายในช่องแคบ ส่งผลกระทบต่อชายฝั่งของประเทศเราดังกรณีของเรือทอรี แคนยอน (Torrey Canyon)*

ขณะเดียวกันผู้แทนอินโดนีเซียก็ได้กล่าวในลักษณะคล้าย ๆ กันกับมาเลเซีย ในที่ประชุมเดียวกัน เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม ค.ศ. 1971 ว่า²⁹ "ในฐานะที่อินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีชายฝั่งใหญ่ที่สุด

²⁸ Koh, Straits in International Navigation : Contemporary Issues, p. 113-114.

*กรณีเรือทอรี แคนยอน ของไลบีเรียมีกำลังบรรทุก 119,328 ตัน ได้แล่นชนหินโสโครกบริเวณหินปะการังเซเวนสโตนส์ (Seven Stones) ระหว่างเมืองคอนวอล (Cornwall) กับหมู่เกาะสคิลลี (Scilly) เมื่อวันที่ 18 มีนาคม ค.ศ. 1967 บริเวณที่เรือชนหินโสโครกอยู่ภายในระยะ 12 ไมล์จากฝั่งทะเลอังกฤษ ท้องเรือได้แตกออก และน้ำมันดิบได้รั่วไหลออกมาประมาณ 60,000 ตัน ทำให้เกิดมลพิษน้ำมันเป็นระยะทางกว่า 100 ไมล์ตลอดฝั่งทะเลประเทศอังกฤษและฝรั่งเศส ทำให้หาดทรายและชายฝั่งของประเทศทั้งสองเปลี่ยนเป็นสีดำไปด้วยคราบน้ำมันที่ลอยจับผิวน้ำ สร้างความเสียหายแก่แหล่งท่องเที่ยวที่สวยงามและสิ่งมีชีวิตในทะเลต้องเสียหายเพราะอุบัติเหตุครั้งนี้อย่างมากมาย

²⁹ Koh, Straits in International Navigation : Contemporary Issues, p. 114.

เป็นที่สองในโลก... และมีทะเลกึ่งปิด พร้อมกับมีช่องแคบที่แคบและตื้นอยู่ติดชายฝั่ง อันตรายจากมลภาวะโดยอุบัติเหตุทางเรือ เป็นเรื่องที่สำคัญต่อเรามาก"

อินโดนีเซียและมาเลเซียนั้น มีความกลัวต่ออุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับเรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งจะทำให้น้ำมันรั่วไหลออกมา มลภาวะจากน้ำมันจะทำให้เกิดความเสียหายอย่างมากต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมประมง ประชากรส่วนใหญ่ของประเทศ และท่าเรือประมงจะตั้งอยู่บริเวณริมฝั่งช่องแคบ อินโดนีเซียและมาเลเซียกล่าวว่าช่องแคบมะละกานั้น เป็นแหล่งทำมาหากินที่สำคัญของประชากรของประเทศทั้งสอง ในปี ค.ศ. 1968 มาเลเซียสามารถจับปลาได้ 330,000 ตัน ขณะที่อินโดนีเซียจับได้ประมาณ 650,000 ตัน ดังนั้น อุตสาหกรรมประมงของทั้งสองประเทศจะได้รับความเสียหาย ถ้าเกิดปัญหามลภาวะจากน้ำมันขึ้น

ถ้าปัญหามลภาวะทางน้ำมันจำนวนมากเกิดขึ้นภายในช่องแคบ ความเสียหายต่อสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศวิทยาในภูมิภาครอบ ๆ รัฐชายฝั่งจะไม่สามารถแก้ไขได้ สิ่งที่มีมนุษย์ไม่ค่อยได้คำนึงถึงเวลานี้คือ นอกจากการรั่วไหลของน้ำมันจำนวนมาก อันเกิดจากเรือโดนกันหรือเรือเกยตื้นจะก่อให้เกิดความเสียหายร้ายแรงแล้ว ความเสียหายในระยะยาวย่อมเกิดขึ้นจากมลภาวะที่เกิดติดต่อกัน อันเนื่องจากการทำความสะอาดเรือบรรทุกน้ำมัน และการปล่อยของเสียออกจากเรือทั่ว ๆ ไป ขณะแล่นผ่านช่องแคบ อย่างไรก็ตามความต้องการของรัฐที่จะรักษาสภาพแวดล้อม ไม่ใช่เพียงเพื่อรักษาชีวิตของพืชและสัตว์ที่อาศัยอยู่ตามธรรมชาติเท่านั้น แต่เพื่อป้องกันความหายนะทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นพร้อม ๆ กับการทำลายสภาพแวดล้อมนั้น³⁰ ดังนั้นรัฐชายฝั่งจึงได้มีการประชุมปรึกษาหารือกัน และได้มีการกำหนดทำที่ร่วมกัน โดยออกมาในคำแถลงร่วม เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ. 1971

³⁰ Logaraj "Navigational Safety, Oil Pollution and Passage in the Straits of Malacca," : 304.

ปัญหาโจรสลัด

โจรสลัดนั้น ถือกันว่าเป็นศัตรูร่วมกันของมนุษยชาติทั้งมวล "Pirates being the common enemies of all mankind"³¹ ทุกชาติทุกภาษามีสิทธิเท่าเทียมกันในการป้องกันและปราบปราม รัฐชายฝั่งอาจดำเนินการจับกุมโจรสลัดจากทะเลหลวงแล้วนำไปในเขตน่านน้ำของตน เพื่อพิจารณาลงโทษตามอำนาจของตนได้ ตามที่กฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเลหลวงกำหนดเอาไว้ (Geneva Convention on the High Seas 1958)

ตามกฎหมายเกี่ยวกับโจรสลัด จากอนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ปี ค.ศ. 1958 มาตราที่ 15 กำหนดไว้ว่า โจรสลัดประกอบด้วยกรกระทำอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้³²

1. การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายโดยการใช้กำลัง การกักขัง หรือการกระทำใดอันเป็นการปล้นสดมภ์ ซึ่งกระทำเพื่อวัตถุประสงค์ในทางส่วนตัว โดยลูกเรือหรือผู้โดยสารของเรือเอกชน หรืออากาศยานเอกชน และมุ่งกระทำ

ก. ในทะเลหลวง ต่อเรือหรืออากาศยานอีกลำหนึ่ง หรือต่อบุคคลหรือทรัพย์สินในเรือหรืออากาศยานเช่นว่านั้น

ข. ต่อเรือ อากาศยาน บุคคลหรือทรัพย์สินในที่ที่อยู่ภายนอกอำนาจของรัฐใด

2. การกระทำใดอันเป็นในการเข้าร่วมโดยสมัครใจในการดำเนินการของเรืออากาศยาน โดยทราบถึงข้อเท็จจริงที่ทำให้เรือหรืออากาศยานนั้นเป็นโจรสลัด

3. การกระทำอันเป็นการยุยงหรืออำนวยความสะดวก โดยเจตนาต่อการกระทำที่ได้กล่าวไว้ในอนุวรรค 1 หรือ อนุวรรค 2 ของมาตรานี้

³¹ ตรีศักดิ์ แดงฉาย, "การก่อการร้ายต่อฐานชุกเจาหรือพยานกรในทะเลที่อยู่ไกลฝั่ง," นาวีกศาสตร์ 67(มิถุนายน 2527) : 30.

³² สุข เปรูนาวิน, กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 2 ความตกลงระหว่างประเทศ (พระนคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2512), หน้า 320.

กล่าวโดยสรุป โจรสลัด หมายถึง การกระทำโดยใช้กำลังเพื่อการปล้นสดมภ์ การทำร้ายต่อบุคคลและทรัพย์สินในทะเลหลวง ซึ่งการกระทำดังกล่าวมิได้เกิดขึ้นภายในเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งใด ๆ ดังนั้นในขณะกระทำการอันเป็นโจรสลัดอยู่นั้น จึงอยู่ในลักษณะปลอดกฎหมายนั่นเอง

สำหรับในช่องแคบมะละกา มีโจรสลัดปล้นเรือที่แล่นผ่านไปมาตั้งแต่โบราณกาล ประวัติศาสตร์ของช่องแคบเป็นการต่อสู้ระหว่างอาณาจักรด้วยกัน กลุ่มโจรสลัดด้วยกันและระหว่างอาณาจักรกับกลุ่มโจรสลัด "ไม่มีใครที่มีความปลอดภัย ทุกเชื้อชาติและทุกชนชั้นจะถูกกระทำเหมือนกันหมด และเกือบจะทุกวันจะมีรายงานเข้ามาว่า มีเรือถูกปล้นและเผา ลูกเรือถูกฆ่าตาย และสินค้าถูกขโมยทำให้เกิดขวัญเสีย จึงได้มีการส่งเรือติดอาวุธทั้งกลางวันและกลางคืน เข้าตรวจค้นพวกโจรสลัด"³³ และนับตั้งแต่ ปี ค.ศ. 414 หลวงจินฟาห์ เขียน (Fah Hsein) นักเดินทางท่องเที่ยวชาวจีน หลังจากที่ได้เดินทางจากซีลอนไปยังชวา โดยทางผ่านช่องแคบมะละกา และออกสู่ทะเลชวา ได้เขียนบันทึกไว้ว่า "ในมหาสมุทรนี้ มีโจรสลัดเป็นจำนวนมาก ที่ท่านอาจพบอย่างฉับพลัน และจะถูกทำลายทุกสิ่งทุกอย่าง" หลวงจินฟาห์ เขียน พบว่า พวกโจรสลัดได้ปฏิบัติการตามชายฝั่งของเกาะสุมาตรา และคาบสมุทรมลายู³⁴

ในต้นศตวรรษที่ 16 ชาวตะวันตก ได้ขยายการค้าขายทางเรือและขยายอาณาจักรมายังตะวันออกไกล เมื่อมีการค้าขายเพิ่มมากขึ้นในภูมิภาคนี้ จำนวนของโจรสลัดก็เพิ่มตามไปด้วย ส่วนมากแล้วจะเป็นโจรสลัดชาวมลายูและจีน อย่างไรก็ตามสนธิสัญญา (Anglo-Dutch) ในปี ค.ศ. 1824 ได้กระตุ้นให้มีความร่วมมือกัน กำจัดโจรสลัดออกไป³⁵ ซึ่งปรากฏมีกองเรือของชาติต่าง ๆ

³³ Sir F. Swettenham, British Malaya, 7th ed., (George Allen and Unwin, 1955), p. 125.

³⁴ Harry Miller, Pirates of the Far East (London : Robert Hall & Company, 1970), p. 14.

³⁵ Shaw, The Straits of Malacca : in Relation to the Problems of the Indian and Pacific Ocean, p. 17.

อันได้แก่ อังกฤษ ฮอลันดา และสเปน ที่เข้ามามีอิทธิพลในบริเวณช่องแคบ ได้ทำการต่อสู้กับพวกโจรสลัดมาตลอด แต่โจรสลัดก็ยังคงปรากฏอยู่ตลอดเวลา เช่น เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม ค.ศ. 1950 โจรสลัด 6 คน ได้ทำการยึดเรือของอินโดนีเซียขนาด 120 ตัน ชื่อ คิมไฮเส็ง นอกฝั่งสิงคโปร์³⁶ ในต้นทศวรรษ 1960 มีกลุ่มโจรสลัดกลุ่มเล็ก ๆ เกิดขึ้นในภูมิภาคมาเลเซีย โจรสลัดพวกนี้จะมีอาวุธอย่างดีใช้ เหลือผู้เคราะห์ร้ายส่วนมากจะเป็นพวกเรือค้าขายรายเล็ก ๆ อย่างเช่น ในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1963 ปรากฏว่า มีนักเดินเรือชาวอังกฤษถูกโจรสลัดฆ่าตายนอกชายฝั่งเกาะบอร์เนียวเหนือ³⁷ อย่างไรก็ตามตลอดเวลาที่ผ่านไปอังกฤษได้เข้ามาครอบครองดินแดนในบริเวณคาบสมุทรมลายู กองเรืออังกฤษที่ลาดตระเวนอยู่ในบริเวณน่านน้ำแห่งนี้ ก็ได้มีส่วนช่วยป้องกันการกระทำอันเป็นโจรสลัดด้วย ในปี ค.ศ. 1967 จำนวนของโจรสลัดได้ลดลง ทั้งนี้เนื่องจากความพยายามร่วมกันของกองเรืออินโดนีเซีย และมาเลเซีย ซึ่งเป็นไปตามที่ทั้งสองประเทศได้ลงนาม เมื่อวันที่ 11 มีนาคม ค.ศ. 1967 ในข้อตกลงเกี่ยวกับความมั่นคงร่วมกันในภูมิภาคบอร์เนียวเหนือ เพื่อต่อต้านการแทรกซึมการปฏิบัติการก่อการร้ายของคอมมิวนิสต์ การลักลอบนำสินค้าเข้า การปราบโจรสลัด และอื่น ๆ³⁸

ในปี ค.ศ. 1968 เมื่ออังกฤษได้ประกาศว่าจะเริ่มถอนตัวออกจากซีกโลกตะวันออกของคลองสุเอซ ภายในปี ค.ศ. 1971 ได้ทำให้ประเทศต่าง ๆ ที่ใช้ประโยชน์จากช่องแคบมะละกา สำหรับเป็นเส้นทางค้าขาย เกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยขึ้น และประธานสภาการเดินเรือแห่งอังกฤษ (The British Chamber of Shipping) ได้กล่าวไว้เมื่อเดือนมกราคม ค.ศ. 1968 ว่า³⁹

³⁶ ฦงสุช สุนทรนาถ, "นายทหารเรือกับโจรสลัด," นาวิกศาสตร์ 65(พฤศจิกายน 2525) : 1218.

³⁷ Miller, Pirates of the Far East, p. 183.

³⁸ Keesings Contemporary Archives, 1967-1968, p. 22774.

³⁹ Miller, Pirates of the Far East, p. 184.

ในอดีตหลายประเทศได้รับประโยชน์จากนโยบายทางทะเลของราชนาวิอังกฤษ ในบริเวณที่มีปัญหาเกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางตะวันออกของคลองสุเอซ ดังนั้น เมื่ออังกฤษถอนตัวออกไปจากภูมิภาคนี้แล้ว บริเวณนี้ก็จะเกิดสูญญากาศ ปราศจากอำนาจควบคุมใด ๆ ถ้าสถานการณ์มีการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ก็เป็นไปได้ว่า จะมีพวกโจรสลัดเกิดขึ้นและเจ้าของเรือจะรู้สึกว่ ถ้าไม่มีตำรวจคอยลาดตระเวนแล้ว จะเป็นการเสี่ยง และเรือที่ทำการค้าขายจะถูกรบกวนในน่านน้ำชายฝั่ง หรือแม้แต่ในทะเลหลวงก็ตาม ดังนั้นหลายปีที่ผ่านมา การปรากฏตัวของกองเรือราชนาวิ จึงมีผลต่อการรักษา เสรีภาพในการเดินเรือตามเส้นทางการค้าขาย

นอกจากนี้ การที่เรือจำเป็นต้องเดินทางผ่านช่องแคบมะละกา และบริเวณช่องแคบ มีเกาะเล็กเกาะน้อย เหมาะแก่การซุ่มดักปล้นโจมตี ความเหมาะสมของภูมิประเทศ ทำให้ยังคงมีโจรสลัดในช่องแคบอยู่จนทุกวันนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณช่องแคบสิงคโปร์ ซึ่งเป็นส่วนของช่องแคบมะละกาที่แคบที่สุด โจรสลัดในสมัยโบราณต้องการสินค้าและสิ่งของมีค่า แต่ในปัจจุบัน โจรสลัดปล้นรวมไปถึงการคูดเอาน้ำมันจากเรือน้ำมันที่ผ่านไปมา⁴⁰ นอกจากนี้โจรสลัดในช่องแคบยังทำให้เรือที่แล่นผ่านไปมาที่มีความเสี่ยงภัยสูงขึ้น เป็นผลกระทบทั้งทางค่าใช้จ่ายและความปลอดภัยต่อกิจการเดินเรือทั้งมวลที่ผ่านไปมา ทำให้ค่าระวางเรือที่ผ่านช่องแคบเข้าสู่ท่าเรือสูงขึ้นในทางอ้อม จะเห็นได้ว่าโจรสลัดในช่องแคบเป็นปัญหาหนึ่งที่เรือที่แล่นผ่านช่องแคบมะละกาต้องเผชิญ นอกจากนี้ปัญหาความแออัดและความปลอดภัยในการเดินเรือ อินโดนีเซียและมาเลเซีย ให้ความสำคัญกับปัญหาโจรสลัดเป็นอย่างมาก จึงได้มีการลงนามร่วมกันอีกครั้งในปี ค.ศ. 1967 เพื่อแก้ไขปัญหาโจรสลัดดังกล่าว แต่ก็ยังไม่สามารถทำให้ลดน้อยลงไปได้ เพราะยังขาดความร่วมมืออย่างจริงจัง ดังนั้นปัญหานี้จึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่ผลักดันให้อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ได้พยายามเข้าควบคุมช่องแคบมะละกา เพื่อจะได้ร่วมมือกันแก้ไขปัญหานี้ให้ดียิ่งขึ้น

⁴⁰ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง, กองทัพเรือ, "ช่องแคบมะละกากับผลกระทบ ต่อประเทศไทย," การสัมมนาทางวิชาการ ที่สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง กองทัพเรือ, 22 กันยายน 2530, (เทปตลับ)