

# 麻六甲海峽問題 (一)

鄒宇光

## 問題的提出

麻六甲海峽位於馬來半島尖端與蘇門答臘之間，東南端約起於北緯二度，東經一〇四度之處向西北成喇叭狀伸延，約在北緯五度處進入印度洋上之安達曼海，全長約五百英里，寬度由廿五至一百英里不等，深度由廿五至一三公尺之間，其最淺處係在東南方新加坡港口處。新加坡本身為一小島，鄰近有四十餘個小島，全部面積為二百廿四點五平方哩，北面與馬來半島相隔寬一·五英里之柔佛海峽，但有長堤相連接，南岸與蘇門答臘形成新加坡海峽——全長六十哩，寬由一至十一哩不等。海峽常因強烈氣流形成強風，危害航行，海峽南岸水道，小島星羅棋佈，亦不適於航行。但由於此一海峽為溝通東方與西方之捷徑，近兩千年來為貫聯南中國海與安達曼海間之唯一孔道，極具交通運輸、經濟和軍事上價值，一向為世人重視且暢通無阻，但近月來忽然成爲列強所熱烈爭論的國際問題之一，溯其源由，日本可說是爲始作俑者。

緣第二次世界大戰後，日本經濟飛躍發展，尤其在航運、貿易、資源獲得和投資等方面，在在與麻六甲海峽發生極密切關係，日本石油輸入的百分之九十，其他一切需要的百分之九十八（註一），均須通過麻六甲海峽，日本使用該海峽，超過全部使用該海峽總量的五分之一，所以說麻六甲海峽有如日本的生命線，實不爲過。一九六八年日本曾派遣勘測船探測該海峽的海床及險境，一九六九年春間再度花費卅三萬美元進行勘測並建議在海峽航道的危險處設置燈塔。一九七〇年十月至十二月間繼續與沿海峽三國從事聯合勘測，發現該海峽由於強烈海流引起劇烈變化，沿線有三十七處不適於廿萬噸級油槽輪航行的險處，這個調查報告，原來預定在一九七一年五月發表，但是由於

有關國家意見分歧，一直未予公佈。

差不多在同一期間——一九七一年七月聯合國所屬的專門機構——政府間海運協商組織在倫敦集會，日本代表建議麻六甲海峽的航行工作，應該組織一個國際機構負責管理，並建議該海峽改爲單向行駛，以策安全，立刻引起沿海峽三個國家，馬來西亞、印尼和新加坡的極大反感，對於上項建議，一概拒絕，其理由是由這些建議一經實施，將使這個海峽國際化。

一九七一年十一月十六日，馬來西亞、印尼和新加坡發表聯合聲明，宣佈三國將共同管理麻六甲海峽和新加坡海峽的事務，以確保海峽航行的安全。明確宣佈，這兩個海峽不是國際性海峽，而是內陸水道，反對所謂國際管埋，麻六甲海峽應該用以維護海峽沿岸國家的權益。這個聲明引起世界各國的關切和重視，於是關於麻六甲海峽問題的爭論，於焉揭幕。

## 蘇聯方面的反應

蘇聯是麻六甲海峽問題第一個採取外交肆應的國家。一九七二年三月三日蘇聯駐日本大使特羅維諾夫斯基會晤外務省次官森治樹，轉達蘇聯政府認爲麻六甲海峽是國際海峽的見解，徵詢日本的意見，並請求支持。日本基於其商業、航運和經濟上的利益，沒有理由不予支持，因爲如果印馬對海峽採取封鎖措施的話，日本國內的石油供應，就發生極端嚴重的問題。印尼外長馬立克於三月五日在雅加達表示：『俄國人可以隨心所欲的說話，但是我們對於麻六甲海峽有我們自己的看法。』馬來西亞外交部的發言人也在三月六日發表談話稱：『麻六甲海峽不是一個國際性水道，因此排除了蘇聯希望使之國際化的要求。』『鄰接這一個戰略性水道的國家，應當有對此海峽控制之權。』『但是馬來西亞爲了航行自由起見，承認任何國家均可自由使用這個

海峽。」

同一期間，蘇聯駐節在沿海峽三國的大使，也奉命分別和駐在國當局進行交涉，申述蘇聯對海峽問題的觀點與意見。蘇聯猶未為足，復於三月十五日派遣其曾任駐聯合國代表團副代表之孟第列維茨為巡迴大使，過赴印尼之雅加達，其後轉赴新加坡和馬來西亞等地展開外交活動，孟某於三月十七日曾與印尼外交部之政務司司長賈傑丁·格萊德會談三小時，同月廿日再度與印尼外長馬立克會談七十分鐘。孟某於三月廿三日晚由新加坡飛抵吉隆坡向馬來西亞政府當局解釋蘇聯對此一連接印度洋與太平洋的麻六甲海峽的立場，廿四日會晤馬來西亞外交部秘書長蔡通及其他高級官員。綜觀蘇聯方面對於此次麻六甲海峽問題的外交活動，鮮有報導，有關孟某的行踪、會談經過及結果如何，亦隻字不加透露，準此推斷，蘇聯此次外交活動，似無成就可言，可視為蘇聯外交上之一敗仗，不過麻六甲海峽問題，目前仍然在繼續磋商階段，而且各有關方面也表示：

一、否認這一次的談判陷於僵局之說，甚至否認曾經談判，既未談判，何來失敗，只承認是交換意見。

二、交換意見，有助於各方觀點的闡明，和對該問題今後更進一步的討論。

三、基於多方面的展望，有關方面咸表示盼望此一爭端，提交由明年舉行之海洋法會議中，獲得解決。

四、蘇聯方面曾獲得印尼方面的保證，在海洋法會議之前，對麻六甲海峽不採取任何行動。

## 問題癥結，在公海與領海之爭

麻六甲海峽問題爭執的關鍵，為領海和公海之爭，如果認為海峽係屬公海，那麼各國便享有通行的自由，否則便是沿海國家領海範圍，外國船隻的航行，應該獲得主權國家的允許。事實上，近代各國對於領海範圍的寬度，主張紛歧，爭論不決，由三海里起至二百海里不等，莫衷一是，一般說來，海洋或海權國家，或技術進步國家多主張三海里，北歐斯堪的納維亞各

國，則多主張四海里，地中海沿岸國家，印度、海地及宏都拉斯等國主張六海里，主張十二海里的有蘇聯、保加利亞、羅馬尼亞、瓜地馬拉及哥倫比亞等國，主張二百海里者多為南美各國，如厄瓜多爾、智利、祕魯、巴西及墨西哥等國，國際間由於各國領海寬度不同，發生爭端事件，層出不窮，前此雖曾召開多次國際會，幾經討論，迄仍未獲得定論。聯合國國際海洋法會議曾於一九六〇年三月十七日至四月廿六日在日內瓦舉行，美國和加拿大會共同提議自一九七〇年起，各國領海寬度定為六哩，外加六哩為專有漁權，表決結果，以一票之差，未能獲得三分之二的多數被否決，不能列為國際法的一部份。不過那次會議，雖然對領海問題，沒有獲得協議，但是却通過了一項『領海暨鄰接區公約，公海公約，公海捕漁暨維護生物資源公約接受由國際法院解決有關爭端之義務之議定書』，建立一項接受國際法院來解決領海爭端的觀念，總算不無小補。

丹麥外交部國際法顧問索里遜曾在一九五八年二月廿四至四月廿九日舉行的海洋法會議上（計有八十六國參加）發言表示：（一）對於謀求一項限制三海里領海的國際協定底可能性，表示懷疑。（二）認為伸延領海範圍的寬度是必要的。（三）他強調領海限制的鄰近地區和海岸國家採取措施保護生物資源權利，兩者具有密切關連性，頗足以代表當前對領海問題的一般看法。

## 蘇聯對於領海的理論與實際

綜觀蘇聯對於麻六甲海峽問題，主張國際化的論據，認為連接印度洋和太平洋的此一海峽，對於甚多國家說來，在經濟上及其他用途上極為重要的國際水道，不同意印尼和馬來西亞所說的，認為該海峽是內陸水道的立場；同時蘇聯只承認印馬兩國領海三海里範圍，反對他們十二海里的要求。

蘇聯對於麻六甲海峽的要求與立論如此，我們試溯述其本身對於領海的规定與實際情形又如何呢？

蘇聯對於領海範圍與主張，是本國與別國不同，無視平等精神，完全應乎狀況和事態不同而異的。可從下列各點，分別說明。

## 一、蘇聯法令規定的領海寬度

蘇維埃政權近五十年來，最少曾三次明令頒佈，規定其領海範圍。

第一次在一九二一年五月廿四日（註二）全俄人民委員會——當時蘇聯尚未成立——頒令，為保護北方沿海岸的漁業資源，規定以十二海里為領海範圍，但是由於一九二三年英國認為蘇俄此舉『破壞國際法』迫使其恢復減縮為三海里。

第二次是一九二七年六月十五日蘇聯人民委員會和蘇共中央執行委員會聯銜頒佈『國境防護法』（註三），關於領海部份，明定為十二海里（每海里等於一八五二公尺）。

第三次是一九六〇年八月五日最高蘇維埃主席團明令廢止一九二七年六月十五日頒佈之『國境防護法』，以原名稱另頒新法，全文計三章四十條，第一章為總則，計六條，其中第三條明定蘇聯領海寬度為十二海里，第四條對於蘇聯之內海界說，分別基於水文設施、海洋地理及歷史等方面加以說明，第二章計廿七條，規定蘇聯國境之勘定，第三章規定蘇聯國境之防護、管制以及侵越國境、領海空之各種狀況及其處理程序，均有詳細規定。

## 二、窺覷鄂霍次克海，企圖劃為內海

鄂霍次克海位於北太平洋之西，為世界著名漁區，由於海岸線係大部份於蘇領毗連，早已企圖染指，第二次大戰末期，蘇軍佔有南庫頁島及千島羣島後，儼然形成封閉海或內海情勢，蘇聯一再強調所謂在歷史性水域的國際法觀念之下，認定鄂霍次克海同時具有封閉海和內海的地位，實在是有合法根據的，一九五一年舊金山和會時，蘇聯代表竟片面宣佈，甚且建議環繞日本羣島的一切海峽應不准外國軍艦航行，由於受到與會各國的拒絕，蘇聯也憤而不參加對日和約的簽字。

## 三、日蘇漁業協定安全作業規定之範圍

根據一九五七年日蘇漁業協定中，關於安全作業的規定是這樣的，在北緯四十八度以北，日本漁船不得進入蘇聯沿海四十哩範圍以內捕魚，在北緯四十八度以南，不得進入沿海廿哩以內捕魚，違者予以拘捕，日本雖然以愈

近海岸，魚產量愈豐，要求放寬此一安全作業範圍，但是幾經談判結果，蘇聯寸步不讓。

## 四、宣佈大彼得灣為內海

一九五七年七月廿日，蘇聯政府片面宣佈海參崴港外之大彼得灣為其內海，其理由為大彼得灣的東、北、西三面皆係蘇聯領土包圍，南部海岸在北緯四十二度十七分處，恰好與秋明——烏拉河口與波瓦洛特尼岬一線連接，並強調其此一措施的歷史、地理、經濟和外交上的論據，通告各國，不許飛機船隻開入，日本政府雖然據理力爭，但是毫無結果。

五、此外，由黑海通達地中海之博斯福羅海峽及達達尼爾海峽，蘇聯彈思竭慮，企圖掌握此一『自己門戶之鑰匙』者，前後已歷一百五十年之久，已為舉世週知的事實。

至於蘇聯對於別國領海範圍的主張，則胥視各國情形而定。一九五八年春世界八十六國代表在日內瓦舉行海洋法會議時，蘇聯代表對於領海寬度問題的主張為：『每個國家視其地理、經濟、海岸線安全，以及國際航道等條件，而在三至十二海里之間，自行決定其領海範圍。』此一提議，當時曾獲得蘇聯集團各國，阿拉伯聯邦、沙烏地阿拉伯、緬甸、印尼、尼泊爾、突尼西亞、錫蘭、冰島、墨西哥、哥倫比亞、智利、瓜地馬拉和厄瓜多爾等國的支持。這裏不厭其詳的敘述蘇聯對於領海主張的理論和實際，乃在說明蘇聯的邏輯，損人利己的辯證的伎倆，和所謂基於平等、互惠，所謂『和平共存』的外交底真諦。

## 海峽沿岸國家的意見和主張

麻六甲海峽沿岸的三個國家——馬來西亞、印尼和新加坡，這一次對於麻六甲海峽問題的主張和意見，彼此之間，亦大相逕庭，各異其趣。茲綜述大要如次：

馬來西亞方面：

馬來西亞副總理兼內政部長伊斯邁本年二月間訪問印尼，綜合其前後發

表談話認為：

一、麻六甲這一狹窄海峽，對於馬來西亞和印度尼西亞及新加坡的安全具有重大意義。

二、馬來西亞將堅持它和印尼所採的共同立場：麻六甲海峽並非如蘇聯所聲稱的是一條國際水道。

三、蘇門答臘和馬來西亞之間的水道不應國際化，因為這樣將危及他們的安全。

四、馬印兩國隨時準備阻止交戰國家的船艦通過，不過除非通過的船隻存心不良，否則還是容許自由通航。

五、伊斯邁也曾表示，有很多方法可以強制執行對海峽的控制，但不願作更進一步的說明。

六、馬來西亞外交部祕書長蔡通在本年三月廿四日表示，馬來西亞反對蘇聯所建議的亞洲安全體系，麻六甲海峽國際化和三海里的領海等主張，所有這一類建議應該來自本地區而不應來自外界，其言外之意，抨擊蘇聯干涉該地區情事，至為顯然。

印度尼西亞方面：

綜合印度尼西亞對於麻六甲海峽問題的意見，主要為除與馬來西亞的論點原則上相同以外，尚有下列各點：

一、所謂『海峽』實際上是沿岸國家所屬的海域或是『領海』或『內海』問題不在於沿岸國家對於過往船隻通過的限制，而在於一些過往船隻避不遵守沿岸國家制訂的規章，如果有關國家，承認和尊重我們的主權，麻六甲海峽問題，就得到解決。

二、這個海峽，對於我們來說非常重要，如果一艘龐大油輪突然爆炸，數千數萬噸的原油浮游海面的話，沿岸的印尼和馬來西亞的漁民，即將無生計可言，因此印馬兩國同意負起海峽安全的責任。

三、任何國家的軍艦船隻，將其通過時間，事先通知印尼和馬來西亞以後，即可以獲得通過。

四、印尼對於非印度洋國家在印度洋進行軍事活動所引起的事態，甚為關切。印尼也絕不認為若干大國的軍事戰略利益，應該受到國際大家庭的合法利益相同的考慮。

## 麻六甲海峽問題(一)

新加坡方面：

新加坡對於麻六甲海峽問題的主張和意見，可以該國外交部長拉加拉南三月十七日對國會發表的演說為代表，其要點為：

一、連結印度洋和南中國的海峽，應該成為各個國家自由通航的水道。

二、討論麻六甲海峽和新加坡海峽問題，不應該被列強用來進行『冷戰』，而應視為屬於航行水道的問題。

三、麻六甲海峽和新加坡海峽的法定地位問題，不應個別或單獨的加以處理，而現在就海峽的地位作任何決定，都不免為時過早，而應該跟散佈於全球各地對貿易和交通關係重大的全部一百一十四處海峽，一併進行考慮。

四、如果列強國家急於爭奪這兩個海峽的話，那就要被關閉，縱使不是永久，也是一段長時間，此一歐非、西亞、遠東間的重要通道，我們相信各個國家，應該不受差別待遇地獲得通行。

五、雖然各方都承認無害通行，但是新加坡對於印尼和馬來西亞認為海峽不是國際水道一點，不作更進一步的申明或單獨行事。

六、世界上所有的海峽，包括麻六甲海峽和新加坡海峽，正當的解決辦法，應該在聯合國已定期舉行的海洋法會議上，在較大的範圍內，基於共同的意見和協議，進行解決，而任何解決，又應該出諸世界海權國家間的相互協議。

基於上述分析，印馬兩國對於麻六甲海峽問題的意見和主張，大致接近，新加坡則顯有歧異之處。印尼外長馬立克三月十九日曾向蘇聯、日本及新加坡提出保證，印馬將不會關閉麻六甲海峽，並稱：『對我們有關麻六甲海峽的立場，曾有一些誤解，新加坡政府認為我們要關閉此一海峽，我在新加坡停留期間，已向新加坡政府說明此事，我們祇希望調節麻六甲海峽的使用，因此，我們必須對我們所提出的十二海里主權要求，獲得國際的承認。』至於新加坡和印馬兩國對於麻六甲海峽和新加坡海峽觀點歧異的原因，最主要者係由於：

一、地理情勢不同，新加坡純粹為一島國，雖最爾彈丸，但為世界五大海港之一，航運中心，轉口及商業中心，此一國家之存在，乃決定於其本身的地位價值；反之馬來西亞十一邦中，亦有七個邦與海峽毗連，印尼的最大島嶼——蘇門答臘北岸亦縮轍麻六甲海峽及新加坡海峽之一岸，若說新加坡和

海峽的關係是點的關係，也是整個新加坡立國所繫，則印馬與海峽乃線或面的關係，是局部的關係，對於擁有三千多個島嶼，人口一億二千萬的東南亞未來之強，其比重之低微，更無足論矣。

二、由於上述地理情勢的差異，新加坡之生存，端賴自由通航，自由貿易以及轉口運輸和行政上的有效服務，所以在從經濟的依存關係言，新加坡和印馬兩國對海峽的利害關係，是完全異趣的。

三、基於立國政策上的歧異，印馬一向以東南亞大國自居，印尼資源豐富，人口衆多，領土遼闊，前途發展未可限量，反之新加坡區區小島，除依賴均勢，維持中立賴以生存以外，別無其他選擇，故其對麻六甲海峽和新加坡海峽問題的意見有異於印馬兩國者在此。

## 其他國家的態度

麻六甲海峽問題主要爭論，已如上述，此外曾發表意見和主張者，計有菲律賓、澳洲、美國、法國和中共，其情形如次：

菲律賓支持印馬主張，反對海峽國際化。

菲律賓外交次長英格斯本年四月十三日在新加坡參加東南亞國家協會外長會議時表示：

一、印尼和菲律賓對於列島觀念的統一立場是不承認在國際航海中，有所謂國際海峽，除了無害通行之外，其他通過海峽的船隻，都要受安全，海關和治安法規及衛生，水利保護防污染措施的管制。

二、這種對於麻六甲海峽的協定，加上關於使用和管制麻六甲海峽的其它可能安排，將使我們在未來不受大國敵對的禍害。

澳洲表示關切。

澳洲國防部長費本於本年三月十七日對國會宣稱：

一、連結印度洋和太平洋的麻六甲海峽，應享有最自由通航的權利，同時澳大利亞也了解每一個國家均有權充分利用它自己的資源。

二、澳大利亞是一個依靠海上航行，海上貿易和海軍的國家底觀點來看這個海峽。

三、關於蘇聯所提麻六甲海峽應予國際化這個主張，則要靠聯合國來解

決。

美國堅持應該而且必須擁有通過、潛航和飛越麻六甲海峽的自由。

美國是極度關切麻六甲海峽問題的國家之一，不過美國政要對於這個問題態度慎重，只有本年四月六日參謀首長聯席會議主席穆勒海軍上將，發表一次談話，認為無論印尼和馬來西亞對於領海主權的要求如何，美國應該而且必須擁有通過、潛航和飛越麻六甲海峽的自由。麻六甲海峽是美國所處理的棘手問題之一。但是希望和印馬當局能夠經由協商獲得解決。

其他美國官員亦有認為印馬兩國對於領海的要求，提出過於急促，類似這個問題，將在明年度召開的海洋法會議中加以討論的。亦有認為印馬對於領海的要求，乃是他們這些國家倡導東南亞中立化的自然結果。

法國支持印馬意見。

本年三月十四日法國副外長里普高斯基在馬來西亞發表談話，表示法國支持印馬兩國對於具有戰略地位的麻六甲海峽不得國際化的立場，他認為每一個國家均擁有自己決定自己政策事務的權利，不容外國干預。法國相信國家獨立的觀念，應遠離強國集團，法國對於東南亞中立化，也表示支持。中共乘機挑撥，心懷叵測。

中共對於這次麻六甲海峽爭端，也曾發表評論，表示堅決支持印馬主張，藉題抨擊蘇聯和日本的陰謀，其趁機煽惑，挑撥當事國家和蘇聯間的關係，企圖抵銷近數年來蘇聯在該地區建樹之若干成果，其心懷叵測，是顯而易見的。

## 解決麻六甲海峽問題之建議

迄至目前為止，有關國家的政府和民間，曾先後提出解決麻六甲海峽爭端的一些建議意見，其中比較重要的計有：

一、馬來西亞經濟專家，也是執政黨的國會議員威沙主張沿海峽國家可以組成一個機構，負責向使用海峽的船隻徵收稅款，這個類似海峽防衛局的機構，同時也負責海峽管理和確保航行的安全。

二、印尼方面則表示願意在印尼領海內，提供兩條代替水道，以解決這個問題，這兩條水道一在峇里島以東的龍目海峽，一為位於婆羅洲及西里伯斯之間的馬加撒海峽。

三、日本方面，初期表示願意從技術上和財政上協助疏濬海峽的航道和航行設施，可說是一種避重就輕的手法，近日則積極和泰國當局策劃在克拉地峽建造一條橫貫油管計劃，該油管全長九十哩，估計需費一億五千萬至二億美元，完成後日本所需原油的運輸可將目前自波斯灣至日本的航程縮短約一千哩，不過這個方案只能解決原油運輸的問題。

## 結語

麻六甲海峽問題由發生、演變而迄至目前為止，雖然蘇聯外交上的活動，未獲成效，尚在繼續磋商階段，各方咸寄望明年舉行的海洋法會議，能獲得協議而解決，事實上衆多國家參加之國際性會議，際此國際關係錯綜複雜

# 麻六甲海峽問題

雷崧生

麻六甲海峽介乎馬來半島與蘇門答臘島之間，連結着太平洋的南中國海與印度洋，爲東西來往的重要國際航道。該海峽全長約五百哩，寬度爲二十餘哩至一百餘哩不等。東南端入南中國海之處，別稱爲新加坡海峽，尤爲狹隘。各國船舶之每年由麻六甲海峽出入太平洋或印度洋者，不下五萬艘之多。其中五分之一，屬日本國籍。日本所需的石油，百分之九十四，取道於此。晚近，蘇俄伸張其海軍力量於印度洋，美國在印度洋的巡邏，改隸屬於太平洋指揮部與第七艦隊，兩國軍艦通過麻六甲海峽者，都很頻繁。麻六甲海峽的日趨重要，與其對於沿岸國安全的密切關係，深深地爲馬來西亞、印尼、與新加坡所意識到。

依照國際法的傳統規則，國際海峽之分割兩國，其寬度不超過六哩（領海傳統寬度的兩倍）者，分屬於該兩沿岸國的領海。它們的領海，實際上連成一片。它們如果沒有條約，作相異的規定時，便以海峽的中線爲界。國際海峽之分割兩國，其寬度超過六哩者，除開兩沿岸國各取得寬度三哩的海洋爲其領海外，中間的一片海洋，即爲公海。因此，在國際法裏，國際海峽的法律地位，視其寬度而異；或則全部爲沿岸國的領海，或則除領海外，尚

時代，實鮮有根本解決問題之可能，縱使對於領海問題，能夠獲得協議，恐亦難有裨益於麻六甲海峽主權之爭。另一方面，對於麻六甲海峽問題，吾人尚難論斷其與國際冷戰毫無關連，擴張海權，填補英國撤出蘇彝士運河以東地區，美國退出印支以後的西太平洋真空，控制全球戰略性水道、運河、海峽，乃蘇聯問鼎世界海洋霸權的必然措施，這樣一來，麻六甲海峽問題，恐怕將益增其複雜性。

註一：參見美國海軍月刊一九七一年十二月號達爾中校所作之『澳洲國防政策與亞洲觀點』一文。註二：一九三〇年版蘇聯小百科全書第一卷第六八二頁。註三：參見一九二七年蘇聯法規彙編第六十二期六二五頁或蘇聯一九三〇年版小百科全書第九冊二八一頁『領水』條。

## (二)

有公海的存在，與海峽外的公海相通。國際法關於領海的傳統規則，既然是寬度三哩，順理成章地，它採用了領海傳統寬度的兩倍，爲判定國際海峽法律地位的標準。當領海寬度的傳統規則，不復能夠維持其權威時，國際海峽的法律地位，亦必因之而引起爭端，自是意中之事。

麻六甲海峽的傳統法律地位，爲上述規則所決定，當無疑義。在第二次世界大戰以前，英國領有馬來半島，荷蘭領有蘇門答臘島。英荷兩國不僅是採用領海寬度三哩的國家，抑且一直堅持其他國家，遵行同樣的制度。當它們在馬來半島與蘇門答臘島，分別行使主權時，它們只要求其寬度三哩的領海，而承認麻六甲海峽的中間部分爲公海，賦予以公海的法律地位。它們當時都擁有龐大的商船隊，英國又是強大的海軍國，有利於公海範圍的加廣。

第二次世界大戰後，領海寬度三哩的傳統規則，原來就忍受了一些例外者，又幾乎爲新興國家所一致擯棄。它們以國內法規定着較寬於三哩的領海。它們所要求的領海，往往是寬達十二哩。馬來西亞與印尼，即其例證。領海的寬度由三哩增大爲十二哩以後，其最直接的效果，便是許多原來包含有公海的國際海峽，竟全部被納入於兩沿岸國的領海裏，或是至少使兩沿岸國