

ถอดบทเรียนจากคดีเรือนอร์สตาร์ ระหว่าง ปานามา กับ อิตาลี
สำหรับการใช้เสรีภาพการเดินเรือในบริเวณทะเลหลวง¹

Lesson Learned from the M/V “Norstar” Case Between Panama and Italy
on the Freedom of Navigation in High Sea

สุ้มลลิกา ดาวสุวรรณ¹, รินญาภัทร์ ณ สงขลา²

ภาณุวัฒน์ ปานแก้ว³ และ อจิริวดี เหลลาอ่อน⁴

Sumullika Dowsuwan¹ Rinyapath Na Songkhla²

Panuwat Pankaew³, and Ajirawadee Laoon⁴

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยทักษิณ

Faculty of Law, Thaksin University

E-mail: Sumul.som@hotmail.com

Received November 4, 2023; Revised December 6, 2023; Accepted December 21, 2023

Abstract

This research aimed to study the M/V “Norstar” case between Panama and Italy. Moreover, a lesson learned from the Norstar case reflects a clear perspective on freedom of navigation on the high seas following the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. The results show that the Norstar case is a disputed case concerning the exercise of freedom of navigation on the high seas. Article 87(a) of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 sets forth that “the high sea is open to all states, whether coastal or land–locked. Freedom of navigation is exercised under the conditions laid down by this convention.” It can be seen that the legal basis is not clear for the example of the activity of freedom of navigation on the high seas. However, the Norstar case clarifies that it is the view of the exercise of freedom of navigation on high seas, including supplying gasoil activity on high seas. Furthermore, this issue helps to create a perspective for the private sector and leads to channels for making a business providing refueling service on the high seas. In addition, this case helps to create a practice in the government sector, especially, the navy. There may be policy communications within the army for patrolling on high seas. When they

¹ บทความวิจัยฉบับนี้ได้รับทุนอุดหนุนจากงบประมาณโครงการสนับสนุนการวิจัย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยทักษิณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

see the refueling service on the high seas, it is considered an action within the context of freedom of navigation on the high seas.

Keyword: Norstar Case; Freedom of Navigation; High Sea

บทคัดย่อ

การวิจัยฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาคดีเรือนอร์สตาร์ ระหว่างปานามากับอิตาลี ประกอบกับศึกษาบทเรียนจากคดีเรือนอร์สตาร์ ที่สะท้อนให้เห็นภาพอันชัดเจนเกี่ยวกับการใช้เสรีภาพในการเดินเรือผ่านบริเวณทะเลหลวงตามหลักการของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ผลจากการศึกษาพบว่า คดีเรือนอร์สตาร์เป็นคดีที่พิพาทเกี่ยวกับการใช้เสรีภาพในการเดินเรือบริเวณทะเลหลวง ซึ่งตามข้อ 87 (เอ) ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 วางหลักอันมีใจความสาระสำคัญว่า “ทะเลหลวงเปิดให้แก่รัฐทั้งปวงไม่ว่ารัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ชายฝั่ง ย่อมมีเสรีภาพในการเดินเรือ ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดในอนุสัญญาฯ” ซึ่งจะเห็นได้ว่าข้อบทดังกล่าววางหลักไว้เช่นนั้น แต่หาขยายความไว้ชัดเจนว่า การกระทำเช่นไรอยู่ในบริบทเสรีภาพในการเดินเรือบริเวณทะเลหลวง จากการศึกษาคดีนี้สะท้อนตัวอย่างที่ชัดเจนว่า การใช้เสรีภาพของการเดินเรือในบริเวณทะเลหลวงรวมถึงการทำกิจกรรมการให้บริการเติมน้ำมันในทะเลหลวงด้วย ประเด็นนี้ช่วยก่อให้เกิดมิติภาพที่ชัดเจนต่อภาคเอกชน ที่นำมาสู่ช่องทางการประกอบธุรกิจให้บริการเติมน้ำมันบริเวณทะเลหลวงด้วย นอกจากนี้จากคดีนี้ช่วยก่อให้เกิดภาพที่ชัดเจนในทางปฏิบัติที่หน่วยงานภาครัฐโดยเฉพาะกองทัพเรือ อาจมีการสื่อสารเชิงนโยบายภายในกองทัพในการลาดตระเวนบริเวณทะเลหลวงว่า เมื่อมีการพบเห็นการให้บริการเติมน้ำมันบริเวณทะเลหลวงถือเป็นการกระทำที่อยู่ใบริบทของเรื่องเสรีภาพในการเดินเรือบริเวณทะเลหลวงด้วย

คำสำคัญ: คดีเรือนอร์สตาร์; เสรีภาพการเดินเรือ; ทะเลหลวง

บทนำ

ในโลกปัจจุบันเป็นยุคไร้พรมแดน การติดต่อสื่อสารต่าง ๆ นั้นสะดวกและเอื้ออำนวยต่อการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก ช่วยให้การซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศสามารถติดต่อกันได้ง่ายขึ้น ส่งผลให้การค้าขายสินค้าไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะภายในประเทศเหมือนอดีตที่ผ่านมาเท่านั้น แต่ยังมี การติดต่อซื้อขายข้ามพรมแดนจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง จนนำมาสู่การตกลงทำสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างกัน ซึ่งผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าให้อยู่ในเงื้อมมือของผู้ซื้อ โดยการส่งมอบเช่นนี้นั้น ต้องอาศัยระบบการขนส่งเพื่อให้สินค้านั้นไปยังจุดหมายปลายทาง และการขนส่งเช่นนี้มีหลากหลายช่องทางไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางรถไฟ ทางถนน ทางอากาศ และทางทะเล สำหรับงานวิจัยฉบับนี้จะมีจุดเกาะเกี่ยวเฉพาะในมิติภาพของการขนส่งทางทะเล ซึ่งการขนส่งทางทะเลนั้นเป็นรูปแบบการขนส่งหนึ่งที่สำคัญของโลกก่อกอปรกับการขนส่งทางทะเลนั้น เป็นรูปแบบการขนส่งที่บรรทุกสินค้าต่าง ๆ จากประเทศหนึ่งมายังอีกประเทศหนึ่งได้ในปริมาณที่มากและเสียค่าระวางถูกกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ (Dowsuwan & Na Songkhla, 2021) และการขนส่งทางเรือเช่นนี้ก็จะต้องมีการแล่นผ่านเขตทางทะเลของรัฐชายฝั่งไม่ว่าจะเป็นบริเวณทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง ตลอดจนบริเวณทะเลหลวง เพื่อนำสินค้า

มายังจุดหมายปลายทางอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งการเดินทางเรือขนส่งสินค้าดังกล่าวจะต้องตกอยู่ภายใต้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (ต่อไปเรียกว่า อนุสัญญาฯ) ทั้งนี้คณะผู้วิจัยจึงได้เลือกที่จะนำคดีเรือนอร์สตาร์ ระหว่างปานามาและอิตาลี ที่ขึ้นสู่ศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ สำหรับคดีเรือเรือเอ็ม.วี. นอร์สตาร์ (ต่อไปเรียกว่าคดีเรือนอร์สตาร์) เป็นคดีที่พิพาทระหว่างปานามาและอิตาลี โดยปานามาได้เป็นโจทก์ยื่นฟ้องอิตาลี ต่อศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ (International Tribunal for the Law the Sea – ITLOS) ตามคำร้องลงวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ. 2015 และนายทะเบียนศาลฯ ได้รับคดีนี้ไว้ เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม ค.ศ. 2015 และในวันเดียวกันนี้ ได้ส่งสำเนาคำร้องและจดหมายไปให้แก่นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศและความร่วมมือระหว่างประเทศ และเอกอัครราชทูตอิตาลีประจำเยอรมนี ซึ่งคดีนี้เป็นข้อพิพาทระหว่างสองรัฐเกี่ยวกับการตีความและการปรับใช้อุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ. 1982 (ต่อไปเรียกว่า อนุสัญญาฯ) ในประเด็นการใช้สิทธิทางทะเล โดยเฉพาะบริเวณทะเลหลวง การออกหมายจับรวมทั้งการกักเรือนอร์สตาร์ (The M/V "Norstar" Case, Panama v. Italy, International tribunal for the law of the sea, 2019, p.6, paras 1,3.) ทั้งนี้ เรือ นอร์สตาร์นั้น เป็นเรือที่ชักธงปานามา ซึ่งมีเจ้าของเรือลำดังกล่าวคือ บริษัทอินเตอร์ มารีน แอน โค เอ.เอส. สัญชาติ นอร์เวย์ ในช่วงปีค.ศ. 1994 ถึง ค.ศ. 1998 เรือลำดังกล่าวได้บรรทุกน้ำมันประกอบกับให้บริการน้ำมันในบริเวณ น่านน้ำระหว่างประเทศ และบริเวณนอกทะเลอาณาเขตของอิตาลี ฝรั่งเศส และสเปน เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม ค.ศ. 1998 อัยการประจำเมืองซาโวนา ประเทศอิตาลี ได้ส่งคำร้องขอในเรื่องความช่วยเหลือทางอาญาไปยังอัยการประจำ เมืองปาลมา เด มายอร์กา ประเทศสเปน บนพื้นฐานของมาตรา 3 มาตรา 4 และมาตรา 15 ของอนุสัญญาสหภาพ ยุโรปว่าด้วยการช่วยเหลือซึ่งกันและกันทางอาญา (European Convention on Mutual Assistance in Criminal Matters) รวมทั้งมาตรา 49 มาตรา 51 และมาตรา 53 ของอนุสัญญาการอนุวัติการตามข้อตกลงชงกัน ลงวันที่ 14 มิถุนายน ค.ศ.1985 (Convention implementing the Schengen of 14 June 1985) ตามคำร้องของดังกล่าวของอิตาลีนั้น อิตาลี ได้ร้องขอให้สเปนยึดเรือนอร์สตาร์พร้อมจับลูกเรืออีก 8 คน ในวันที่ 25 กันยายน ค.ศ. 1998 เนื่องจากเรือนอร์สตาร์ ได้ให้บริการจำหน่ายน้ำมันที่ผิดกฎหมาย กล่าวคือ เรือลำดังกล่าวได้ลักลอบจำหน่ายน้ำมันโดยไม่เสียภาษี ซึ่งหลังจากที่เรือลำดังกล่าวได้ถูกยึดแล้วนั้น ต่อมาเดือนมกราคม ค.ศ. 1999 เจ้าของเรือได้ร้องขอให้มีการปล่อยเรือ แต่ได้ถูกทางการของอิตาลีปฏิเสธ (The M/V "Norstar" Case, Panama v. Italy, International tribunal for the law of the sea, 2019, p.6, paras 74–76) ด้วยเหตุนี้บริษัทอินเตอร์ มารีน แอน โค เอ. เอส. ร้องขอให้ประเทศปานามาในฐานะรัฐเจ้าของธงเรือนอร์สตาร์ นำคดียื่นฟ้องอิตาลีต่อศาลในมูลคดีที่เกี่ยวข้องกับการตีความและการปรับใช้อุสัญญาฯ (The M/V "Norstar" Case, Panama v. Italy, International tribunal for the law of the sea, 2019, p.6, para 68)

ทั้งนี้จากการถอดบทเรียนคดีเรือนอร์สตาร์จะมาช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มขยายหลักการใช้เสรีภาพในการเดินเรือตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ให้เกิดภาพที่ชัดเจนมากขึ้นว่า “เสรีภาพในการเดินเรือ” ควรจะขยายความไปถึงกิจกรรมใดบ้างที่อยู่ในความหมายของเสรีภาพในการเดินเรือ บริเวณทะเลหลวง ซึ่งประเด็นนี้จะเป็นคดีหนึ่งที่มียุทธศาสตร์สำคัญสะท้อนตัวอย่างให้เห็นชัดเจนเกี่ยวกับการใช้เสรีภาพในการเดินเรือผ่านทะเลหลวงให้กับภาคเอกชนผู้ประกอบการเรือไทยและหน่วยงานภาครัฐว่า ควรต้องเป็นไปในทิศทางใด

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาคดีเรือนอร์สตาร์ ระหว่างปานามา กับ อิตาลี ที่ขึ้นสู่ศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ
2. เพื่อศึกษาบทเรียนจากคดีเรือนอร์สตาร์ ที่สะท้อนให้เห็นภาพอันชัดเจนเกี่ยวกับการใช้เสรีภาพในการเดินเรือผ่านบริเวณทะเลหลวงตามหลักการของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (ต่อไปเรียกว่าอนุสัญญาฯ)

ขอบเขตการวิจัย

1. ศึกษาคดีเรือนอร์สตาร์ ระหว่างปานามา กับ อิตาลี ที่ขึ้นสู่ศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ ในปี ค.ศ. 2019
2. ถอดบทเรียนคดีเรือนอร์สตาร์ เพื่อสะท้อนให้เห็นภาพอันชัดเจนเกี่ยวกับการใช้เสรีภาพการเดินเรือผ่านบริเวณทะเลหลวง ตามหลักการของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982
3. เกิดภาพในทางปฏิบัติในการใช้เสรีภาพในทะเลหลวงต่อเรือที่ผู้ประกอบการเป็นคนไทย

ทบทวนวรรณกรรม

ข้อเท็จจริง คำร้องขอของคู่กรณี วิธีการของศาลในการวินิจฉัยคดี และผลของคำตัดสินคดีเรือเอ็ม.วี. นอร์สตาร์

คดีเรือเอ็ม.วี. นอร์สตาร์ (ต่อไปเรียกว่า เรือนอร์สตาร์) เป็นคดีพิพาทระหว่าง ปานามา กับ อิตาลี โดยคดีนี้ปานามาเป็นโจทก์ฟ้องอิตาลี ในมูลเหตุจากการที่อิตาลีได้ออกหมายจับและกักเรือนอร์สตาร์ ซึ่งเรือดังกล่าวเป็นเรือบรรทุกน้ำมันชกธงปานามา และเรือลำดังกล่าวมีบริษัทอินเตอร์ มารีน แอน โค เอ.เอส. เป็นเจ้าของประกอบกับบริษัทดังกล่าวได้จดทะเบียนบริษัทที่ประเทศนอร์เวย์ ทั้งนี้ตามข้อเท็จจริงยังปรากฏอีกว่า เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม ค.ศ. 1998 เรือลำดังกล่าวได้ถูกบริษัทนอร์ มาริโทม บังเกอร์ เข้าเหมาลำ และบริษัทดังกล่าวได้จดทะเบียนบริษัท ณ ประเทศมอลต้า (Miles, 2020)

ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1994–1998 เรือนอร์สตาร์ ได้ให้บริการเติมน้ำมันให้กับบรรดาเรือยอร์ชที่แล่นในบริเวณทะเลอาณาเขตตลอดจนนอกชายฝั่งของประเทศอิตาลี ฝรั่งเศส และสเปน โดยผ่านบริษัทนายหน้าค้าน้ำมันของอิตาลีที่ชื่อว่า บริษัทโรสมารี อินเตอร์เนชันแนล เอส.เอ.เอส (Panama v. Italy, para 69, 2019)

ในปี ค.ศ. 1997 ตำรวจรักษาการของอิตาลีได้เริ่มทำการสืบสวนเกี่ยวกับบริษัทโรสมารี อินเตอร์เนชันแนล เอส.เอ.เอส ตลอดจนสืบสวนเกี่ยวกับการกระทำกิจกรรมต่างๆของเรือนอร์สตาร์ ซึ่งจากการสอบสวนดังกล่าวพบว่าเรือดังกล่าวได้ดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขายน้ำมันเชื้อเพลิง ให้แก่ลูกค้าอิตาลีและลูกค้าจากประเทศต่างๆในแถบสหภาพยุโรปบริเวณทะเลหลวง (Churchill, 2020) ซึ่งบริเวณดังกล่าวเป็นบริเวณที่อยู่นอกชายฝั่งเมืองซานเรโม ประเทศอิตาลี แต่จากการขายน้ำมันดังกล่าว ไม่ได้มีการจ่ายภาษีให้แก่ทางการอิตาลี ซึ่งจากเหตุการณ์นี้นำมาสู่การจับกุมและดำเนินคดีอาญา 8 คน รวมทั้งประธานบริษัทอินเตอร์ มารีน แอน โค เอ.เอส. และกัปตันเรือนอร์สตาร์ ตลอดจนเจ้าของบริษัทโรสมารี อินเตอร์เนชันแนล เอส.เอ.เอส (Panama v. Italy, para 70, 2019) ซึ่งต่อมาในวันที่ 11 สิงหาคม ค.ศ. 1998 ศาลเมืองซาโวนา ของประเทศอิตาลี ได้ออกคำสั่งจับกุมเรือนอร์สตาร์ เพราะจากการสืบสวนพบว่า เรือลำดังกล่าวได้กระทำความผิดอาญา เนื่องจากได้เข้าไปยังบริเวณนอกทะเลอาณาเขตของประเทศอิตาลี

ฝรั่งเศสและสเปนเพื่อจำหน่ายน้ำมัน แต่ปรากฏว่าเรือลำดังกล่าวไม่ได้จ่ายภาษี ตลอดจนศาลเมืองซาโวนาได้มีคำสั่งยึดสินค้าทั้งหมดแล้ว ทั้งนี้ในวันเดียวกันนี้ ศาลเมืองซาโวนาได้ส่งหนังสือร้องขอให้ศาลเมืองมาจอร์กา ของประเทศสเปน ออกหมายจับการยึดเรือ ซึ่งอิตาลีได้ร้องขอให้สเปนช่วยกระบวนการศาลในการยึดเรือนอร์สตาร์ โดยอาศัยสนธิสัญญาสหภาพยุโรปในความร่วมมือกันทางอาญาและความตกลงเชงเกน ซึ่งศาลเมืองมาจอร์กาได้มีคำสั่งและได้ยึดเรือนอร์สตาร์ ในวันที่ 25 กันยายน ค.ศ. 1998 ณ บริเวณอ่าวปัลมา ของประเทศสเปน (Panama v. Italy, paras 74–75, 2019)

ต่อมาเจ้าของเรือนอร์สตาร์ ได้ร้องขอต่อศาลเมืองซาโวนา ให้มีคำสั่งปล่อยเรือลำดังกล่าว แต่อย่างไรก็ตามศาลได้มีคำสั่งลงวันที่ 18 มกราคม ค.ศ. 1999 ปฏิเสธการปล่อยเรือนอร์สตาร์ เพราะว่าเรือลำนี้สำคัญสำหรับการสืบเสาะคดี และคำสั่งฉบับนี้ ได้ถูกส่งไปยังบริษัทเจ้าของเรือ คือ บริษัทอินเตอร์ มารีน แอน โค เอ.เอส. ผ่านสถานทูตอิตาลีในเมืองออสโล ประเทศนอร์เวย์ (Panama v. Italy, para 76, 2019) และศาลเมืองซาโวนาได้มีเจตนาหมายลงวันที่ 11 มีนาคม ค.ศ. 1999 ถึงสถานทูตอิตาลี ประจำนอร์เวย์ ว่า ให้แจ้งเจ้าของเรือนอร์สตาร์ เรื่องการจ่ายค่าปรับเป็นจำนวน 250 ล้านดอลลาร์ (สิบล้าน ดอลลาร์ เป็นสกุลเงินของอิตาลีระหว่างปี ค.ศ. 1861 ถึง ค.ศ. 2002) ให้แก่อิตาลี แต่อย่างไรก็ตามเจ้าของเรือไม่ได้มีการจ่ายค่าปรับ ทำให้เรือลำดังกล่าวถูกยึด และในข้อเท็จจริงประเด็นนี้ปานามาโต้แย้งว่า เจ้าของเรือไม่สามารถให้เงินตามจำนวนดังกล่าวได้ เพราะเรือถูกยึดจึงขาดรายได้ที่เพียงพอที่จะนำมาจ่ายค่าปรับ (Panama v. Italy, para 78, 2019) ปานามาได้ร้องขอต่อศาลกฎหมายทะเลฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองฮัมบูร์ก ประเทศเยอรมนี โดยจะตัดสินตีความและปรับใช้ในข้อพิพาทเกี่ยวกับกฎหมายทะเลฯ (Noyes, 1998) สำหรับประเด็นที่ปานามาเรียกร้องต่อศาลกฎหมายทะเลฯล้วนแต่เป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายทะเลทั้งสิ้น โดยปานามาได้ร้องขอต่อศาลให้ตัดสินและประกาศว่า

“1. อิตาลีละเมิดสิทธิของปานามา ตามข้อ 87(1) และ (2) ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (ต่อไปเรียกว่า อนุสัญญาฯ)

2. อิตาลีได้กระทำการเป็นปฏิปักษ์ต่อกฎหมายระหว่างประเทศ โดยอิตาลีฝ่าฝืนพันธกรณีในการกระทำโดยสุจริตและสิทธิต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 300 ของอนุสัญญาฯ

3. จากการที่อิตาลีได้ละเมิดสิทธิต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นอิตาลีมีความรับผิดชอบต้องชดเชยค่าเสียหายในราคา 27,009,266.22 ดอลลาร์สหรัฐ พร้อมดอกเบี้ย 24,873,091.82 ดอลลาร์สหรัฐ 170,368.10 ยูโร 26,320.31 ยูโร

4. อิตาลีได้ฝ่าฝืนสิทธิและหลักสุจริต เพราะฉะนั้นอิตาลีมีความรับผิดชอบต้องชดเชยค่าเสียหายจากคดีนี้” ส่วนอิตาลีได้ร้องขอต่อศาล “ให้ศาลเพิกถอนข้ออ้างของปานามา เพราะอยู่นอกเขตอำนาจศาลและศาลไม่สามารถที่จะพิจารณาในเนื้อแท้แห่งคดีได้ และให้ประกาศว่าปานามามีความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นจากคดีนี้” (Panama v. Italy, para 68, 2019)

สำหรับวิธีการของศาลในการวินิจฉัยคดีเรือนอร์สตาร์ ศาลได้เริ่มพิจารณาเขตอำนาจศาล ศาลกฎหมายทะเลฯพิจารณาเห็นว่า มีเขตอำนาจ ในการวินิจฉัยคดีในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับข้อ 87 ของอนุสัญญาฯ (Panama v. Italy, paras 100–103, 2019) ต่อมาศาลกฎหมายทะเลฯ พิจารณาในส่วนสารัตถแห่งคดีในการปรับใช้ข้อบทดังกล่าวโดยปานามาอ้างว่า อิตาลีละเมิดข้อ 87 วรรคหนึ่งของอนุสัญญาฯ ส่วนอิตาลี โต้แย้งว่า ตามข้อ 87 วรรคหนึ่งไม่สามารถปรับใช้ได้ ดังนั้นศาลกฎหมายทะเลฯ เห็นว่า คู่กรณีไม่เห็นต้องตรงกันในเรื่องเขตเสรีภาพในการเดินเรือตามข้อ 87 วรรคหนึ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นนี้ ประเด็นที่หนึ่ง สถานที่ซึ่งสามารถปรับใช้เรื่องเสรีภาพในการ

เดินเรือ ประเด็นที่สอง สิ่งใดถือเป็นการละเมิดเสรีภาพในการเดินเรือ ประเด็นที่สาม เสรีภาพในการเดินเรือจะเกี่ยวข้องกับการปรับใช้กฎหมายอาญาและกฎหมายศุลกากรของรัฐชายฝั่งที่เกี่ยวข้องไปยังบริเวณทะเลหลวงหรือไม่

ศาลได้เริ่มโดยการนำข้อ 87 ของอนุสัญญาฯ มาใช้ในการพิจารณา ซึ่งข้อบทดังกล่าวเป็นข้อบทที่เกี่ยวข้องกับเสรีภาพแห่งทะเลหลวง และข้อ 87 ได้วางหลักไว้ว่า “1. ทะเลหลวงเปิดให้รัฐทั้งปวง ไม่ว่ารัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้อำนาจแห่งเสรีภาพแห่งทะเลหลวงใช้ได้ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ และหลักเกณฑ์อื่นของกฎหมายระหว่างประเทศ เสรีภาพแห่งทะเลหลวงทั้งของรัฐชายฝั่งและรัฐไร้อำนาจแห่งทะเลหลวงประกอบด้วย อาทิ (เอ) เสรีภาพในการเดินเรือ” (Rothwell & Stephens, 2010)

ข้อ 87 ของอนุสัญญาฯ กำหนดไว้ว่า บริเวณทะเลหลวงเปิดให้รัฐทุกรัฐสามารถให้ทะเลหลวง แต่เสรีภาพด้านต่างๆ บริเวณทะเลหลวงจะต้องอยู่ภายใต้ ข้อ 87 ในมุมมองของศาลกฎหมายทะเลฯ สถานะทางกฎหมายบริเวณทะเลหลวงนั้น ทุกรัฐสามารถเข้าไปยังบริเวณทะเลหลวง และยังเป็นบริเวณที่ไม่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐใด ดังสะท้อนในข้อ 89 ของอนุสัญญาฯ ที่ว่า “ไม่มีรัฐใดที่อ้างเอาส่วนใดส่วนหนึ่งของทะเลหลวงมาอยู่ในอธิปไตยของตนได้”

ศาลกฎหมายทะเลฯ เห็นว่า การที่เปิดเสรีภาพในการเดินเรือบริเวณทะเลหลวงนั้น ทำให้รัฐใดก็ตามไม่มีเขตอำนาจรัฐเหนือเรือต่างชาติ ที่แล่นอยู่ในทะเลหลวง ซึ่งถ้าเรือต่างชาติที่แล่นอยู่ในทะเลหลวงตกอยู่ภายใต้รัฐใด เสรีภาพในการเดินเรือบริเวณทะเลหลวงก็เป็นเพียงภาพลวงตา และศาลได้ย้อนกลับไปในคดีเรือเอส. เอส. โลตัส ระหว่างฝรั่งเศสกับตุรกี ที่ศาลสถิตยุติธรรมระหว่างประเทศ (Permanent Court of International Justice) ได้เคยตัดสินไว้ว่า “เรือที่แล่นอยู่ในบริเวณทะเลหลวง ไม่อยู่ภายใต้อำนาจของรัฐใด เว้นแต่รัฐเจ้าของธงเรือนั้น และไม่มีรัฐใดใช้เขตอำนาจรัฐเหนือเรือต่างชาติได้” ซึ่งหลักการดังกล่าวได้สะท้อนให้เห็นในข้อ 92 ของอนุสัญญาฯ ที่ว่า “ให้เดินเรือโดยชักธงของรัฐเพียงรัฐเดียวเท่านั้น และให้เรืออยู่ภายใต้บังคับแห่งสนธิสัญญาระหว่างประเทศ หรืออนุสัญญาฯ นี้” (Panama v. Italy, para 217, 2019)

ศาลพิจารณาว่า แนวคิดการอ้างอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลหลวงนั้น เป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้อง และการใช้อำนาจรัฐของรัฐที่ชักธงในทะเลหลวงเป็นสิทธิที่มีโดยเนื้อแท้ ดังนั้นข้อ 87 ของอนุสัญญาฯ เป็นสิ่งที่ต้องตีความ และข้อ 89 และข้อ 92 อาจเกี่ยวข้องกันกรณีนี้ แต่ข้อเท็จจริงปรากฏว่า ปานามาไม่ได้อ้างข้อ 92 มาในคำฟ้อง เพราะฉะนั้นศาลต้องพิจารณาว่า ข้อ 89 ของอนุสัญญาฯ ได้ถูกละเมิดหรือไม่ (Panama v. Italy, para 218, 2019)

ศาลกฎหมายทะเลฯ พิจารณาว่า การให้บริการเติมน้ำมันในทะเลหลวงอยู่ภายใต้เสรีภาพในการเดินเรือหรือไม่ และศาลในคดีนี้ได้ย้อนไปยังคดีเรือเอ็ม.วี. เวอร์จิเนีย จี ระหว่าง ปานามา กับ กินี บิสเซา ว่า “ขณะที่เรือให้บริการเติมน้ำมันในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ถือเป็นการกระทำที่ใช้กำกับโดยรัฐชายฝั่ง แต่รัฐชายฝั่งไม่มีอำนาจกับการให้บริการเติมน้ำมัน เว้นแต่จะตกลงไว้เป็นอย่างอื่นตามอนุสัญญาฯ” ในมุมมองศาลกฎหมายทะเลฯ เห็นว่า การที่เรือให้บริการเติมน้ำมันในทะเลหลวง ถือเป็นส่วนหนึ่งของเสรีภาพในการเดินเรือ โดยอยู่ภายใต้อนุสัญญาฯ และหลักกฎหมายระหว่างประเทศ ตามข้อ 87 ของอนุสัญญาฯ (Panama v. Italy, para 219, 2019)

ส่วนคำถามประเด็นถัดมาที่ศาลจะต้องพิจารณา คือ พิจารณาถึงสถานที่ที่ปรับใช้เสรีภาพในการเดินเรือ โดยอนุสัญญาฯ ได้ขยายความของการเดินเรือว่า รวมไปถึงสิทธิในการอุปโภคโดยเรือรัฐต่างชาติ ซึ่งสิทธิดังกล่าวย่อมมีความแตกต่างในแต่ละเขตทางทะเล นอกจากนี้เสรีภาพในการเดินเรือยังปรับใช้ในทะเลหลวง รวมไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามข้อ 58 วรรคหนึ่ง ของอนุสัญญาฯ ด้วย (Panama v. Italy, para 220, 2019)

ศาลเห็นว่า ประเด็นการใช้อำนาจอธิปไตยในน่านน้ำภายในเรือต่างชาติ ไม่มีสิทธิในการเดินเรือในน่านน้ำภายใน เว้นแต่จะกำหนดไว้ในอนุสัญญาหรือกฎหมายระหว่างประเทศ ศาลได้ตีความเสรีภาพในการเดินเรือ เป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นว่า สิทธิในการออกจากท่าและการอนุญาตให้เข้าสู่ทะเลหลวงเป็นสิ่งที่ไม่สอดคล้องกับระบบกฎหมายในเรือน่านน้ำภายใน ดังนั้นศาลไม่ยอมรับข้ออ้างของปานามาที่อ้างว่าเป็นเสรีภาพในการเดินเรือภายใต้ข้อ 87 ของอนุสัญญา รวมทั้งสิทธิในการแล่นออกไปยังทะเลหลวง และเรือไม่สามารถใช้เสรีภาพในท่าเรือของรัฐชายฝั่งซึ่งข้ออ้างของปานามายอมรับไม่ได้ (Panama v. Italy, para 221, 2019)

ต่อมาศาลได้ย้อนกลับมายังคำถามที่ว่า อะไรเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดเสรีภาพในการเดินเรือ ตามข้อ 87 ของอนุสัญญา ในมุมมองของศาล เห็นว่า ไม่มีรัฐใดที่จะใช้เขตอำนาจเหนือเรือที่ชักธงซึ่งแล่นอยู่บริเวณทะเลหลวงได้ โดยศาลเห็นว่า การกระทำที่เป็นการรบกวนการเดินเรือต่างชาติ หรือการใช้เขตอำนาจเหนือเรือในบริเวณทะเลหลวง เป็นสิ่งที่ทำให้เกิดการละเมิดเสรีภาพในการเดินเรือ เว้นแต่อนุสัญญาหรือสนธิสัญญาระหว่างประเทศจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น (Panama v. Italy, para 222, 2019)

ในมุมมองของศาลเห็นว่า ไม่ใช่สาระสำคัญอะไรที่ว่า ผลกระทบที่ไม่รู้ว่าจะกล่าวได้หรือไม่จะเกิดขึ้นหรือไม่ ไม่ใช่สาระสำคัญ เว้นแต่ว่าผลกระทบนั้นเกี่ยวข้องกับการใช้เขตอำนาจรัฐกับเรือต่างชาติในทะเลหลวงมากกว่ารัฐที่เรือชักธง ซึ่งการใช้อำนาจรัฐเช่นว่านั้นถือได้ว่าละเมิดเสรีภาพในการเดินเรือ ดังนั้นข้ออ้างของอิตาลีในเรื่องเกี่ยวกับกฎหมายอาญาและกฎหมายศุลกากรเกี่ยวข้องกับการให้บริการเติมน้ำมันในทะเลหลวง ซึ่งเป็นการก่อให้เกิดการละเมิดข้อ 87 ของอนุสัญญา เรื่องเสรีภาพในการเดินเรือ อีกทั้งศาลเห็นว่า หลักการใช้เขตอำนาจรัฐที่ชักธง แต่เพียงผู้เดียวเป็นสิ่งที่ประกอบด้วย สิทธิที่มีอยู่แล้วโดยนัยยะกับเสรีภาพในการเดินเรือตามข้อ 87 ของอนุสัญญา ซึ่งหลักการนี้ห้ามไม่ให้แต่เพียงใช้เขตอำนาจในการบังคับของรัฐอื่นมากกว่ารัฐที่ชักธงในทะเลหลวง แต่ยังคงไปถึงการกระทำโดยเรือต่างชาติ ในบริเวณทะเลหลวงด้วย ดังนั้น ศาลไม่ยอมรับข้ออ้างของอิตาลีที่ว่า การกระทำดังกล่าวเกิดขึ้นในดินแดนของอิตาลี แต่อย่างไรก็ตามศาลเห็นว่า อิตาลีได้ปรับใช้กฎหมายอาญาและกฎหมายศุลกากรในทะเลหลวง ถือเป็นการละเมิดข้อ 87 ของอนุสัญญา เว้นแต่จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในอนุสัญญา หรือสนธิสัญญา (Panama v. Italy, paras 224–225, 2019)

ต่อมาศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศฯ ได้พิจารณาข้ออ้างของอิตาลีที่ว่า คำสั่งยึดเรือได้ถูกบังคับใช้หรือไม่ในทะเลหลวง แต่เป็นการบังคับใช้ในบริเวณน่านน้ำภายใน ดังนั้นตามข้อ 87 ของอนุสัญญา ไม่สามารถปรับใช้ได้ และศาลยังพบว่าข้ออ้างดังกล่าวไม่น่าเชื่อถือ ประกอบกับสิ่งที่ศาลต้องพิจารณาคือ สถานที่ในการบังคับใช้หรือละเมิดข้อ 87 หรือไม่ จากคำถามดังกล่าวศาลพบว่า ข้อ 87 วรรคหนึ่งของอนุสัญญา สามารถปรับใช้ในคดีนี้ และการที่อิตาลีได้ขยายการใช้กฎหมายอาญาและกฎหมายศุลกากรไปยังทะเลหลวง รวมทั้งออกคำสั่งยึดเรือ ประกอบกับการที่อิตาลีร้องขอให้เจ้าหน้าที่สเปนดำเนินคดีกับเรือนอร์สตาร์ ศาลเห็นว่า การกระทำเหล่านี้เป็นการละเมิดเสรีภาพในการเดินเรือของปานามาในฐานะเจ้าของธงเรือ ที่เรือดังกล่าวใช้เสรีภาพในการอุปโภคบริโภคในบริเวณเขตทะเลหลวง ตามข้อ 87 วรรคหนึ่งของอนุสัญญา (Panama v. Italy, para 226, 2019)

จากประเด็นดังกล่าวทั้งปวง ศาลกฎหมายทะเลสรุปว่า การที่ศาลซาโวนาของอิตาลีได้ออกคำสั่งยึดเรือนอร์สตาร์ การร้องขอให้ดำเนินคดี การออกหมายจับและการกักเรือนอร์สตาร์ ถือเป็นการละเมิดข้อ 87 วรรคหนึ่งของอนุสัญญา (Panama v. Italy, para 230, 2019) ทั้งนี้จากเหตุผลทั้งหมดศาลกฎหมายทะเลฯ ได้มีคำตัดสินในแต่ ละประเด็นดังนี้ ศาลตัดสินด้วยคะแนนเสียง 15 ต่อ 7 ว่า อิตาลีละเมิดข้อ 87 วรรคแรก ของอนุสัญญา

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีการศึกษาในเชิงเอกสาร (Documentary Study) ทำการศึกษาและรวบรวมข้อมูล ค้นคว้า เอกสารจากข้อมูลปฐมภูมิ อาทิ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 คำพิพากษาศาลฎีกาหมาย ทะเลระหว่างประเทศ ในคดีเรือนอร์สตาร์ ระหว่างปานามากับอิตาลี และคำพิพากษาศาลระหว่างประเทศ ประกอบ กับศึกษารวบรวมเอกสารข้อมูลทุติยภูมิ เช่น บทความ วิจัย หนังสือ ตำราที่เกี่ยวข้องกับการใช้เสรีภาพในการเดินเรือ บริเวณทะเลหลวง ตามหลักการของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

สำหรับผู้ให้ข้อมูลจะมีจุดเกาะเกี่ยวกับเรื่องการใช้เสรีภาพการเดินเรือในบริเวณทะเลหลวง ได้แบ่งเป็น 2 ส่วน โดยเลือกจากผู้มีส่วนได้เสียทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผู้มีส่วนได้เสียภาครัฐได้แก่ กองทัพเรือ โดย ถือว่าเป็นหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการใช้เขตอำนาจรัฐทางทะเล รวมทั้งบริเวณทะเลหลวง และผู้มีส่วนได้เสีย ภาคเอกชน เช่น ประธานสมาคมเจ้าของเรือไทย เพราะจะรับทราบปัญหาในการเดินเรือบริเวณทะเลหลวงของผู้ประกอบการเรือไทย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ผู้วิจัยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) เกี่ยวกับปัญหาในการเดินเรือ บริเวณทะเลหลวงของภาคเอกชน ตลอดจนมิติมุมมองการใช้เขตอำนาจรัฐเหนือเขตทางทะเล รวมทั้งทะเลหลวงของ หน่วยงานภาครัฐของไทย เพื่อให้ได้ข้อมูลระดับลึก โดยมีการตั้งคำถามแบบกว้าง เพื่อให้ผู้ตอบได้มีการแสดงความคิดเห็นด้วย

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยพบว่า คดีเรือนอร์สตาร์ ซึ่งเป็นคดีพิพาทระหว่างปานามากับอิตาลี โดยคดีนี้ปานามาเป็นโจทก์ฟ้องอิตาลีต่อศาลฎีกาหมายทะเล เพราะเรือลำดังกล่าวเป็นเรือที่มีการจดทะเบียนเรือ ณ ปานามา ทางปานามาจึงใช้จุดเกาะเกี่ยวดังกล่าวฟ้องอิตาลี อีกทั้งคดีเรือนอร์สตาร์เป็นคดีเกี่ยวกับเรือบรรทุกน้ำมันและเรือดังกล่าวให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงแก่ลูกค้านอิตาลี รวมทั้งลูกค้านอกประเทศต่าง ๆ ในแถบสหภาพยุโรปบริเวณทะเลหลวง ซึ่งเป็นบริเวณที่อยู่นอกชายฝั่งเมืองซานเรโม ประเทศอิตาลี แต่จากการขายน้ำมันดังกล่าว เรือนอร์สตาร์ไม่ได้มีการจ่ายภาษีให้แก่ทางการอิตาลี จากเหตุการณ์นี้ศาลเมืองซาโวนา ของประเทศอิตาลี ได้ออกคำสั่งจับกุมเรือนอร์สตาร์พร้อมทั้งคนบนเรือ ซึ่งประเด็นดังกล่าวเป็นประเด็นที่นำมาสู่ข้อพิพาท โดยศาลฎีกาหมายทะเลฯ จำต้องพิจารณาในส่วนสาระสำคัญของคดี กล่าวคือ อิตาลีละเมิดสิทธิของปานามา ตามข้อ 87(1) และ (2) ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลหรือไม่ ซึ่งข้อ 87 ดังกล่าวเป็นฐานทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเสรีภาพในการเดินเรือ และจากคดีนี้ได้นำมาถอดบทเรียนศาลได้วินิจฉัยในประเด็นนี้ไว้ว่า “อิตาลีละเมิดข้อ 87 วรรคแรก ของอนุสัญญา เนื่องจากในมุมมองศาลฎีกาหมายทะเลฯ เห็นว่า การที่เรือนอร์สตาร์ให้บริการเติมน้ำมันในทะเลหลวง ถือเป็นส่วนหนึ่งของเสรีภาพในการเดินเรือ โดยอยู่ภายใต้อนุสัญญาและหลักกฎหมายระหว่างประเทศ ตามข้อ 87 ของอนุสัญญา”

ทั้งนี้ผลการวิจัยยังพบว่า คดีนี้ได้สะท้อนให้เห็นถึงตัวอย่างของพฤติกรรมอันอยู่ในบริบทของเสรีภาพในการเดินเรือว่า หมายควมรวมถึงการให้บริการเติมน้ำมันด้วย นอกจากนี้ทางคณะผู้วิจัยยังพบอีกว่า จากการที่ได้สัมภาษณ์ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนเห็นว่า “ปกติผู้ประกอบการเดินเรือหรือกัปตันเดินเรือที่นั้นย่อมรู้อยู่แล้วว่า การเดินเรือนั้นสามารถใช้หลักสิทธิการผ่านโดยสุจริต ตลอดจนสามารถใช้เสรีภาพในการเดินเรือ (Freedom of

Navigation) ถ้าไม่ได้มีเจตนาทำผิดคิดร้ายต่อรัฐชายฝั่ง เรือนั้น ๆ ก็ย่อมมีเสรีภาพในการเดินเรือ รวมไปถึงเสรีภาพการเดินเรือที่ผ่านทะเลหลวงด้วย”

อภิปรายผล

ผลจากการวิจัยพบว่า ตามข้อ 38 ของธรรมนูญศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ วางหลักไว้ว่า “ศาลซึ่งมีหน้าที่ในการวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทเช่นที่เสนอต่อศาลตามกฎหมายระหว่างประเทศจะต้องใช้ (ดี) ภายใต้บังคับแห่งข้อบทของข้อ 59 คำพิพากษาของศาล” (Orakhelashvili, 2022) ซึ่งคำว่า “คำพิพากษาของศาล” ตามข้อ 38 ของธรรมนูญ รวมไปถึงคำพิพากษาของศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศที่ถือเป็นบ่อเกิดของกฎหมายระหว่างประเทศด้วย (Brownlie, 2003) และจากข้อ 87 (1) เป็นข้อบทที่เกี่ยวข้องกับเสรีภาพในการเดินเรือบริเวณทะเลหลวง แม้ว่าตัวบทจะวางหลักอันมีสาระสำคัญไว้ว่า ทะเลหลวงเป็นบริเวณที่รัฐไม่ว่ารัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ชายฝั่งย่อมมีเสรีภาพในการเดินเรือ (Pedrozo, 2020) แต่อย่างไรก็ดีตัวบทตามอนุสัญญาฯ ก็ไม่ได้วางหลักขยายความว่า การกระทำอย่างไรถือเป็นการใช้เสรีภาพในการเดินเรือบริเวณทะเลหลวง แต่จากการศึกษาคดีเรือนอร์สสตาร์ ระหว่างปานามา กับ อิตาลี ที่ขึ้นสู่ศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งถือเป็นบ่อเกิดของกฎหมายระหว่างประเทศ ช่วยสร้างให้เกิดมิติภาพของการใช้เสรีภาพในการเดินเรือ บริเวณทะเลหลวง รวมไปถึงการทำให้บริการเติมน้ำมันในทะเลหลวงด้วย

นอกจากนี้ผลจากการวิจัยพบว่า แม้ว่าหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องเสรีภาพในการเดินเรือในทะเลหลวงจะทราบว่า เรือไม่ว่าจะเป็นของรัฐของฝั่งหรือรัฐไร้ชายฝั่งย่อมมีเสรีภาพในการเดินเรือบริเวณทะเลหลวงทั้งสิ้น (Tanaka, 2019) แต่จากการถอดบทเรียนคดีเรือนอร์สสตาร์ยังพบอีกว่า แม้ว่าภาคเอกชนหรือภาครัฐจะทราบว่า ตามหลักการของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล รัฐทุกรัฐไม่ว่ารัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ชายฝั่งจะสามารถใช้เสรีภาพในการเดินเรือ แต่จากคดีนี้ช่วยขยายหลักการดังกล่าวให้ภาคเอกชนสามารถใช้เสรีภาพบริเวณทะเลหลวงรวมถึงเรื่องการจัดหาน้ำมันด้วย อีกทั้งคดีนี้ช่วยสร้างภาพให้แก่หน่วยงานภาครัฐโดยเฉพาะกองทัพเรือที่ต้องมีปฏิบัติการลาดตระเวนบริเวณทะเลหลวง ที่ว่าเรือซักรงของรัฐต่าง ๆ สามารถใช้เสรีภาพทะเลหลวงรวมถึงการให้บริการเติมน้ำมัน

สรุป

คดีเรือนอร์สสตาร์ เป็นคดีพิพาทเกี่ยวกับเรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งคดีนี้ปานามาเป็นโจทก์ฟ้องอิตาลีต่อกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ ที่ตั้งอยู่ที่เมืองฮัมบูร์ก ประเทศเยอรมนี โดยข้อเท็จจริงในคดีนี้ เรือนอร์สสตาร์เป็นเรือที่บรรทุกน้ำมันและให้บริการเติมน้ำมันแก่ลูกค้าอิตาลีและลูกค้าจากประเทศต่างๆในแถบสหภาพยุโรป บริเวณทะเลหลวง จากการขายน้ำมันดังกล่าว ทางอิตาลีเห็นว่าไม่มีการจ่ายภาษีให้ทางการอิตาลี จากเหตุการณ์นี้ศาลเมืองซาไวนา ของประเทศอิตาลี ได้ออกคำสั่งกักเรือนอร์สสตาร์พร้อมทั้งจับคนบนเรือ ซึ่งประเด็นดังกล่าวเป็นประเด็นที่นำมาสู่ข้อพิพาทโดยศาลกฎหมายทะเลฯ ได้พิจารณาในส่วนที่เป็นสาระสำคัญที่ว่า อิตาลีละเมิดสิทธิของปานามา ตามข้อ 87(1) และ (2) ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลหรือไม่ เพราะหลักการตามข้อบทดังกล่าวเป็นหลักการที่เกี่ยวกับหลักการเสรีภาพในการเดินเรือ ประเด็นนี้ศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศได้วินิจฉัยไว้ว่า อิตาลีได้กระทำการอันละเมิดข้อ 87 วรรคแรก ของอนุสัญญาฯ เนื่องจากศาลเห็นว่า การที่เรือนอร์สสตาร์ให้บริการเติมน้ำมันในทะเลหลวง ถือเป็นส่วนหนึ่งของเสรีภาพในการเดินเรือ โดยอยู่ภายใต้อนุสัญญาฯ และหลักกฎหมายระหว่างประเทศ ตามข้อ 87 ของอนุสัญญาฯ” ดังนั้นประเด็นนี้ทางผู้วิจัยพบว่า ข้อ 87 เป็นข้อบทที่เกี่ยวข้องกับเสรีภาพในการเดินเรือบริเวณ

ทะเลหลวง แต่อย่างไรก็ดีตัวบทก็ไม่ได้ขยายความว่า การกระทำอย่างไรถือเป็นการใช้เสรีภาพในการเดินเรือบริเวณทะเลหลวง แต่จากการศึกษาคดีเรือนอร์สตัดาร์พบว่า การใช้เสรีภาพในการเดินเรื่อนั้น รวมไปถึงการทำกิจกรรมการให้บริการเติมน้ำมันในทะเลหลวงด้วย

นอกจากนี้แม้ว่าทางภาคเอกชนและภาครัฐที่มีจุดเกาะเกี่ยวกับเรื่องเสรีภาพในการเดินเรือบริเวณทะเลหลวง จะทราบว่ารัฐทุกรัฐไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ชายฝั่งย่อมมีเสรีภาพในการเดินเรือ ตามหลักการที่สะท้อนในอนุสัญญาฯก็ตาม แต่คดีนี้ช่วยให้หน่วยงานในทางปฏิบัติเกิดตัวอย่างที่ชัดเจนขึ้นว่า การใช้เสรีภาพในการเดินเรือบริเวณทะเลหลวงรวมไปถึงการให้บริการเติมน้ำมัน

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยถอดบทเรียนคดีเรือนอร์สตัดาร์ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังนี้ ผลจากการวิจัยพบว่า ตามข้อ 87 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล จะวางหลักให้รัฐไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ชายฝั่งย่อมมีเสรีภาพในการเดินเรือบริเวณทะเลหลวง แต่อย่างไรก็ตามตัวบทมิได้ขยายความให้เห็นตัวอย่างที่ชัดเจนว่าการกระทำเช่นไรถือเป็นการกระทำที่อยู่ในขอบเขตของเสรีภาพในการเดินเรือ บริเวณทะเลหลวง ซึ่งจากการศึกษาคดีเรือนอร์สตัดาร์ที่ขึ้นสู่ศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ และถือเป็นบ่อเกิดของกฎหมายระหว่างประเทศสะท้อนให้เห็นถึงการขยายความเรื่อง เสรีภาพในการเดินเรือบริเวณทะเลหลวง ว่านอกจากจะหมายถึงการเดินเรือโดยทั่วไปบริเวณดังกล่าวแล้ว ยังหมายความรวมไปถึงการให้บริการเติมน้ำมันด้วย ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นภาครัฐหรือภาคเอกชน แม้ว่าจะเข้าใจว่าเรือไม่ว่าจะสัญชาติของรัฐใดก็ตาม ย่อมมีเสรีภาพในการเดินเรือบริเวณทะเลหลวง แต่เสรีภาพดังกล่าวยังรวมไปถึงการให้บริการเติมน้ำมันด้วย ซึ่งประเด็นนี้ภาคเอกชนอาจเกิดช่องทางการประกอบธุรกิจให้บริการเติมน้ำมันบริเวณทะเลหลวงขึ้นได้ด้วย นอกจากนี้หน่วยงานภาครัฐโดยเฉพาะกองทัพเรืออาจมีการสื่อสารเชิงนโยบายภายในกองทัพในการลาดตระเวนบริเวณทะเลหลวงว่า เมื่อใดก็ตามที่มีการลาดตระเวนบริเวณทะเลหลวงพบเห็นการให้บริการการเติมน้ำมันถือเป็นการกระทำที่อยู่ในบริบทของเรื่องเสรีภาพในการเดินเรือบริเวณทะเลหลวงตามข้อ 87 ของอนุสัญญาฯ เพราะถ้ากองทัพเรือสื่อสารประเด็นนี้ในกองทัพอาจทำให้เกิดความชัดเจนในทางปฏิบัติ ประกอบกับเมื่อปฏิบัติสอดคล้องกับหลักการของกฎหมายระหว่างประเทศ ก็ไม่นำมาสู่การละเมิดพันธกรณีตามกฎหมายระหว่างประเทศที่ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลด้วย

องค์ความรู้ใหม่

จากการถอดบทเรียนคดีเรือนอร์สตัดาร์ ระหว่างปานามากับอิตาลี ที่ปานามาได้นำข้อพิพาทขึ้นสู่ศาลกฎหมายทะเลฯ สิ่งทีพบองค์ความรู้ใหม่จากการวิจัยฉบับนี้กล่าวคือ คดีนี้ช่วยขยายหลักการในข้อ 87 (เอ) ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่สร้างให้เกิดตัวอย่างเสรีภาพในการเดินเรือ บริเวณทะเลหลวงนั้น หมายความว่ารวมไปถึงการให้บริการเติมน้ำมันด้วย เพราะคำพิพากษาของศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศถือเป็นบ่อเกิดของกฎหมายระหว่างประเทศด้วย และตัวบทของอนุสัญญาฯก็ได้เขียนขยายหลักไว้ว่า พฤติกรรมอย่างไรจัดอยู่ในลักษณะเสรีภาพในการเดินเรือบริเวณทะเลหลวง ซึ่งคดีนี้การที่ศาลตีความและปรับใช้หลักกฎหมายกับข้อเท็จจริง ช่วยก่อให้เกิดภาพที่ชัดเจนเกี่ยวกับเรื่องเสรีภาพในการเดินเรือมากยิ่งขึ้น

References

- Brownlie, I. (2003). *Principle of Public International Law* (6th ed.). Oxford University.
- Churchill, R. (2021). Dispute Settlement in the Law of the Sea: Survey for 2020. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 36(4), 539–573. <https://doi.org/10.1163/15718085-bja10059>
- Dowsuwan, S., & Na Songkhla, R. (2021). Study of Provisional Measures in San Padre Pio Vessel Detention Case: Switzerland and Federal Republic of Nigeria. *Ubon Ratchathani Rajabhat Law Journal*, 9(1), 47–55. http://www.niti.ubru.ac.th/lawjournal/fileuploads/1-2564/UBRU_Law_Journal_vol9_no1.pdf
- Miles, C. (2020). The MV “Norstar” Case (Panama v. Italy). *American Journal of International Law*, 114(1), 116–123. doi:10.1017/ajil.2019.76
- Orakhelashvili, A. (2022). *Akehurst’s Modern Introduction to International Law* (9th ed.). Routledge.
- Pedrozo, P. (2020). Maintaining Freedom of Navigation and Overflight in the Exclusive Economic Zone and on the High Seas. *Indonesian Journal of International Law*, 17(4). <https://doi.org/10.17304/ijil.vol17.4.796>
- Rothwell, D. R., & Stephens, T. (2010). *The International law of the Sea*. Hart Publishing.
- Tanaka, Y. (2019). *The International Law of the Sea* (3rd ed.). Cambridge University.
DOI: 10.1017/9781108545907