

ศึกษามาตรการชั่วคราวจากคดีการกักเรือซาน ปาเดร ปีโอ:
ระหว่างประเทศสวิตเซอร์แลนด์กับสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย
Study of Provisional Measures in San Padre Pio Vessel Detention Case:
Switzerland and Federal Republic of Nigeria

สุ้มลลิกา ดาวสุวรรณ¹

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยทักษิณ
140 ถนนกาญจนวนิช ตำบลเขารูปช้าง อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา 90000, ประเทศไทย
อีเมลติดต่อ: sumullika.d@tsu.ac.th

Sumullika Dowsuwan²

Faculty of Law, Thaksin University
140 Kanjanavanit Road, Khao Rupchang, Mueang, Songkhla 90000, Thailand
Email: sumullika.d@tsu.ac.th

ริญญาภัทร์ ณ สงขลา³

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยทักษิณ
140 ถนนกาญจนวนิช ตำบลเขารูปช้าง อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา 90000, ประเทศไทย
อีเมลติดต่อ: rinyapath.n@tsu.ac.th

Rinyapath Na Songkhla⁴

Faculty of Law, Thaksin University
140 Kanjanavanit Road, Khao Rupchang, Mueang, Songkhla 90000, Thailand
Email: rinyapath.n@tsu.ac.th

Received: February 2, 2021 Revised: April 22, 2021 Accepted: April 28, 2021

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงวิธีการของศาล ในการพิจารณาการออกมาตรการคุ้มครองชั่วคราว ในคดีการกักเรือเรือซาน ปาเดร ปีโอ ระหว่างประเทศสวิตเซอร์แลนด์กับสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย เพื่อให้ทราบถึงวิธีการพิจารณาในการออกมาตรการชั่วคราวของศาล ในกรณีสถานการณ์ความจำเป็นเร่งด่วน และการกระทบสิทธิของรัฐฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง รวมกรณีอาจมีความเสี่ยงภัยอันใกล้จะถึง

¹ อาจารย์.

² Lecturer.

³ อาจารย์.

⁴ Lecturer.

ผลการศึกษาพบว่า ในคดีการกักเรือซาน ปาเดร ปีโอ นั้น ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ได้มีการร้องขอ มาตรการชั่วคราวต่อศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ และก่อให้เกิดภาพชัดเจนว่า การพิจารณาถึงวิธีในการ ออกมาตรการชั่วคราวของศาลนั้น จะต้องพิจารณาถึงเรื่องการกระทบสิทธิของรัฐฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ที่จะส่งผลทำให้ ศาลต้องออกมาตรการชั่วคราว ซึ่งคดีดังกล่าวนี้ สามารถนำมาปรับใช้กับประเทศไทยได้ในฐานะรัฐเจ้าของธง ที่จะร้องขอมาตรการชั่วคราวเพื่อคุ้มครองสิทธิต่อศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศในข้อพิพาทเกี่ยวกับการ กักเรือ ซึ่งในคดีนี้ ศาลมีวิธีการพิจารณาว่า การออกมาตรการชั่วคราวนั้นจะต้องปรากฏพฤติการณ์ที่เป็นลักษณะ มีความเสี่ยงภัยอันใกล้จะถึงต่อฝ่ายที่ร้องขอ ประกอบกับมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องออกมาตรการชั่วคราว เพื่อคุ้มครองสิทธิ เช่น หากปรากฏข้อเท็จจริงว่า เรือที่ถูกกักนั้น ได้ถูกโจมตีด้วยอาวุธ ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อคน บนเรือ หรือปรากฏเหตุการณ์ว่าได้มีกองกำลังปล้นของโจรสลัดและการปล้นติดอาวุธที่อาจเป็นอันตรายต่อลูก เรือ จึงเป็นเหตุให้ศาลเห็นควรที่จะออกมาตรการชั่วคราวเพื่อคุ้มครองสิทธิได้ หรือแม้แต่ถ้าปรากฏข้อเท็จจริง ว่า มีความคุกคามต่อความปลอดภัยของกัปตันและลูกเรืออีก 3 คน ตลอดจนได้มีการจำกัดอิสรภาพและเสรีภาพ เป็นเวลานาน จากคดีดังกล่าวนี้ ได้สะท้อนให้เห็นถึงเรื่องการกระทบสิทธิของรัฐฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง จนเป็นเหตุให้ ศาลนั้นเห็นควรออกมาตรการชั่วคราว

คำสำคัญ: มาตรการชั่วคราว; เรือซาน ปาเดร ปีโอ; ประเทศสวิตเซอร์แลนด์; สหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย

Abstract

The main objective of this article is to study the tribunal's methods before prescribing provisional measures related to San Padre Pio Vessel detention case between Switzerland and Federal Republic of Nigeria. It is to identify the tribunal's consideration procedure in prescribing provisional measures amid urgency and immediate dangers. The measures would certainly affect a certain state's rights.

Results show that in San Padre Pio detention case, Switzerland applied for provisional measures from the International Tribunal for the Law of the Sea. Obviously, the tribunal needed to take many factors into consideration because any consequent measures would surely affect the party states' rights. In San Padre Pio case, the tribunal asserted that provisional measures prescription must be based on the fact that the applicant was faced with immediate dangers together with an urgency. The applicant's right protection was the ultimate goal of the measures. For example, the detained vessels were under an armed attack, a pirate or an armed robbery. All of these situations could put all the people on board risk their lives. As a result, the tribunal should prescribe provisional measures to protect their rights as well as in a case where the captain and three of his crews' security was jeopardized or they were deprived of freedom and liberty for very long. The San Padre Pio case asserted that a tribunal may prescribe provisional measures when a certain state's right was affected or diminished.

The measures of this case can be applied in any case whereby Thailand as a vessel owner under detention may apply for provisional measures to protect the rights under the international law of sea.

Results of the study show that the Copyright Act B.E. 2537 protects not only copyright owners but also public interest to use copyright works of other people as long as the use is within the scope of copyright infringement exemption. Especially, the law clearly provides that copyright works can be used for educational purpose. Exemptions also cover the use of copyright works for non-profit or not commercial purpose. Nevertheless, a problem may arise from the fact that the act does not provide to what extents copyright works can be used. In other words, it is ambiguous how much a teacher can use copyright works without being subject to copyright infringement. The act merely provides that the use of copyright works shall not be an obstacle for the owner to acquire normal interests from their works and not affect the owner's legal rights excessively. In conclusion, an exemption of copyright infringement shall be considered on a case-by-case basis.

Keywords: Provisional Measures; Padre Pio Vessel; Switzerland; Federal Republic of Nigeria

1. บทนำ

ในปัจจุบันการติดต่อสื่อสารระหว่างกันนั้น สามารถทำได้ง่ายตาย โดยผ่านระบบเทคโนโลยีเชื่อมโยงไร้สาย ทำให้ทั่วทุกมุมโลกสามารถติดต่อสื่อสารกันได้ ซึ่งปัจจัยสำคัญดังกล่าวนี้ ถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่ช่วยส่งเสริมให้การติดต่อซื้อขายสินค้า ตั้งแต่ภายในประเทศ จนกระทั่งติดต่อซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว แต่อย่างไรก็ตาม การซื้อขายสินค้าที่เป็นลักษณะการซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศนั้น จะต้องมีการขนส่งเพื่อให้สินค้าจากมุมหนึ่งของโลก ไปอยู่ในเงื้อมมือของผู้ซื้อที่อยู่อีกมุมหนึ่งของโลกโดยผ่านการขนส่งประเภทต่าง ๆ และการขนส่งที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก คือ การขนส่งทางทะเลที่สามารถขนส่งสินค้าได้ในจำนวนมากและราคาถูก อีกทั้ง ยังเป็นการขนส่งที่มีการเสี่ยงภัยน้อย⁵ ด้วยเหตุนี้ การขนส่งทางทะเลจึงเป็นการขนส่งที่ได้รับความนิยมมากที่สุดจากบรรดาผู้ประกอบการและผู้ซื้อทั่วโลก ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าทางทะเลจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งนั้น จะต้องผ่านเขตทางทะเลของรัฐชายฝั่งต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นบริเวณทะเลอาณาเขตเขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ เพื่อนำสินค้าไปส่งยังจุดหมายปลายทางอีกประเทศหนึ่ง ประกอบกับเมื่อกล่าวถึงการขนส่ง มีข้อสังเกตได้ว่า เรือที่ขนส่งสินค้าจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งนั้น จะต้องมีการแวะจอดเมื่อทำท่าต่าง ๆ เพื่อเติมน้ำมัน ซึ่งทำให้เกิดธุรกิจประเภทหนึ่ง กล่าวคือ ธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันให้บริการเติมน้ำมันแก่เรือสินค้าอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็น ณ ท่าเรือ หรืออาจจะในเขตทางทะเลต่าง ๆ ก็ได้ และเรือต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นบรรทุกสินค้า

⁵ Narthsirinth Natirit, "Shipping Route Planning and Strategy," *Journal of Transportation and Logistics* (2019): 9. [In Thai]

ตลอดจนเรือที่บรรทุกน้ำมันเพื่อจำหน่ายทั้งหลาย ย่อมต้องมีสัญชาติดังที่สะท้อนให้เห็นจุดเกาะเกี่ยวระหว่างรัฐเจ้าของธงกับเรือ⁶ จากการที่เรือนั้นซีกธงของรัฐซึ่งได้จดทะเบียนเรือ ทั้งนี้ เมื่อได้มีการจดทะเบียนเรือแล้ว เรือย่อมแล่นผ่านเขตทางทะเลของรัฐชายฝั่งที่ไม่ใช่รัฐเจ้าของธง หากการแล่นผ่านดังกล่าวปรากฏข้อเท็จจริงที่ว่ารัฐชายฝั่งได้กักเรือและจับกุมคนบนเรือไม่ว่าจะเนื่องด้วยสาเหตุใด รัฐเจ้าของธงเรือนั้นสามารถคุ้มครองสิทธิของเรือที่ถือสัญชาติตนได้ และสามารถคุ้มครองสิทธิของลูกเรือที่อยู่บนเรือ ตลอดจนสินค้าได้อย่างไรนั้น หากปรากฏข้อเท็จจริงดังกล่าวจนนำมาสู่ความไม่เห็นต้องตรงกันระหว่างรัฐเจ้าของธงและรัฐชายฝั่งในการกักเรือ ประกอบกับข้อพิพาทดังกล่าวไม่สามารถยุติได้ด้วยการระงับข้อพิพาททางการทูต แต่ต้องอาศัยกลไกการระงับข้อพิพาททางตุลาการ ไม่ว่าจะระงับข้อพิพาทโดยศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ (ต่อไปเรียกว่า ศาลกฎหมายทะเล) หรืออนุญาโตตุลาการตามภาคผนวก 7 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (ต่อไปเรียกว่า อนุสัญญา) ก็ตาม ซึ่งสำหรับการระงับข้อพิพาททางตุลาการนั้น ก่อนที่ศาลหรืออนุญาโตตุลาการจะระงับข้อพิพาทเสร็จสิ้นออกมาเป็นคำตัดสิน หรือคำวินิจฉัยในส่วนเนื้อแท้แห่งคดีนั้น อาจต้องใช้ระยะเวลา บางครั้งรัฐคู่พิพาทในฐานะรัฐเจ้าของธงเรือสามารถร้องขอให้ศาลออกมาตรการชั่วคราว เพื่อคุ้มครองสิทธิบางประการได้หากมีความเสี่ยงภัยที่จะเกิดแก่ชีวิตและทรัพย์สินที่มีจุดเกาะเกี่ยวกับเรือ โดยจากประเด็นดังกล่าวเพื่อให้เกิดความชัดเจนในทางกฎหมายระหว่างประเทศ ตามอนุสัญญาฯ ทางผู้เขียนได้เลือกที่จะนำคดีเรือซาน ปาเตร ปิโอ ระหว่างประเทศสวีตเซอร์แลนด์กับสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย ในส่วนที่เป็นมาตรการชั่วคราวมาเป็นกรณีศึกษาว่า ศาลจะมีวิธีการในการพิจารณาว่า พฤติกรรมอย่างไรที่เหมาะสมเห็นควรออกมาตรการคุ้มครองชั่วคราวเพื่อก่อให้เกิดภาพที่ชัดเจนต่อการคุ้มครองสิทธิของเรือ ลูกเรือ และสินค้า ก่อนที่จะมีคำตัดสินในส่วนของเนื้อแท้แห่งคดีต่อไป ทั้งนี้ สำหรับคดีนี้ผู้เขียนต้องขออธิบายเพิ่มเติมว่า คดีเรือซาน ปาเตร ปิโอ (San Padre Pio) เป็นคดีที่ประเทศสวีตเซอร์แลนด์เป็นโจทก์ฟ้องสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียต่อศาลอนุญาโตตุลาการ ตามภาคผนวก 7 แต่อย่างไรก็ตาม ในระหว่างที่รอการจัดตั้งศาลอนุญาโตตุลาการดังกล่าว รัฐเจ้าของธงเรือ คือ สวีตเซอร์แลนด์ได้อาศัยฐานทางกฎหมายที่เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับมาตรการชั่วคราว ตามข้อ 290 วรรคห้า⁷ ของอนุสัญญาฯ ร้องขอให้ศาลกฎหมายทะเลฯ ออกมาตรการชั่วคราว ซึ่งศาลจะมีวิธีการในการออกมาตรการชั่วคราวเช่นไรนั้นดังจะพิจารณาต่อไป แต่ก่อนที่ไปพิจารณาวิธีการของศาลดังกล่าว ผู้เขียนจะเริ่มอธิบายในส่วนที่เป็นข้อเท็จจริงอันเป็นมูลเหตุที่นำคดีขึ้นสู่ศาลก่อน

2. ข้อเท็จจริงอันเป็นมูลเหตุที่นำคดีขึ้นสู่ศาล และวิธีการของศาลในการออกคำสั่งมาตรการชั่วคราวในการกักเรือเรือซาน ปาเตร ปิโอ

2.1 ข้อเท็จจริงอันเป็นมูลเหตุที่นำคดีขึ้นสู่ศาล

จากคดีเรือซาน ปาเตร ปิโอ ปรากฏข้อเท็จจริงซึ่งเป็นมูลเหตุขึ้นสู่ศาล กล่าวคือ เรือเอ็น เอ็น เอส ซากบามา (NNS “Sagbama”) ซึ่งเป็นเรือของกองทัพสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียได้พบเรือซาน ปาเตร ปิโอ ซึ่งซีกธงของประเทศสวีตเซอร์แลนด์ ที่จุดบริการเติมน้ำมัน ณ ท่าเรือโอดูดู (Odudu) ของประเทศไนจีเรียในเวลาสองทุ่มของคืนวันที่ 22 มกราคม ค.ศ. 2018 โดยเรือของกองทัพสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียได้ร้องขอให้เรือ

⁶ Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea* (United Kingdom: Cambridge University Press, 2015), 160.

⁷ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Article 290 Paragraph 5.

ชาน ปาเตร บีโอ แสดงใบอนุญาต แต่เรือดังกล่าวไม่มีหลักฐานใบอนุญาตแสดงถึงการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และเอกสารการชำระภาษีนำเข้า การป้องกันทางทะเลและการให้บริการเติมน้ำมัน ณ จุดที่ถูกจับ สืบเนื่องจากเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้วันต่อมาคือ วันที่ 23 มกราคม ค.ศ. 2018 เรือชาน ปาเตร บีโอ ได้ถูกจับโดยกองทัพเรือสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย ณ ขณะกระทำการขนถ่ายน้ำมันแบบเรือต่อเรือ (Ship to Ship) และยังปรากฏข้อเท็จจริงอีกว่า เรือลำดังกล่าวยังได้ให้บริการน้ำมันที่ท่าเรือโอคูดู ประกอบกับเรือลำนี้ยังตั้งจุดให้บริการน้ำมันในบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะของสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย⁸ ซึ่งสำหรับเขตเศรษฐกิจจำเพาะนี้เป็นบริเวณที่รัฐชายฝั่งสามารถขยายออกไปได้ไม่เกิน 200 ไมล์ทะเล นับจากเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต⁹ และบริเวณเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รัฐชายฝั่งย่อมมีสิทธิอธิปไตยในการสำรวจ แสวงประโยชน์ อนุรักษ์ และจัดการทรัพยากรธรรมชาติ รวมทั้งบริเวณเขตนี้รัฐชายฝั่งย่อมมีเขตอำนาจในการสร้างและใช้เกาะเทียม สิ่งติดตั้งตลอดจนสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล การคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล¹⁰ ทั้งนี้เมื่อปรากฏข้อเท็จจริงดังเช่นว่า ในวันดังกล่าวสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียจึงได้ออกหมายจับเรือชาน ปาเตร บีโอ และจากการสืบสวนพบว่า ใบอนุญาตแสดงถึงการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ได้ออกเมื่อวันที่ 24 มกราคม ค.ศ. 2018 ซึ่งถือว่าได้รับอนุญาตภายหลังจากการถูกจับ หลังจากการจับกุมดังกล่าวกองทัพเรือสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียได้สั่งให้เรือชาน ปาเตร บีโอ พร้อมทั้งลูกเรือและสินค้าไปยังท่าเรือฮาร์คอร์ต (Harcourt) ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศไนจีเรีย เพื่อกักเรือและลูกเรือทั้งหมด ต่อมาวันที่ 9 มีนาคม ค.ศ. 2018 ลูกเรือได้ถูกส่งไปยังคณะกรรมการอาชญากรรมทางเศรษฐกิจและการเงินของสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย (ต่อไปจะเรียกว่า คณะกรรมการฯ) เพื่อสอบสวนเบื้องต้น อีกทั้ง ในวันเดียวกันนี้ลูกเรือทั้ง 16 คน ได้ถูกย้ายไปในเรือนจำประเทศไนจีเรีย ต่อมาเมื่อวันที่ 12 มีนาคม ค.ศ. 2018 คณะกรรมการฯ ได้ตั้งข้อหาว่าการกระทำของเรือชาน ปาเตร บีโอ ได้จำหน่ายผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมโดยไม่มีอำนาจตามกฎหมายและไม่มีใบอนุญาต แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 20 มีนาคม ค.ศ. 2018 ลูกเรือได้รับการปล่อยตัวจากเรือนจำประเทศไนจีเรียแต่ในขณะที่กัปตันและเจ้าหน้าที่อีก 3 คนยังอยู่ในเรือนจำต่อเป็นระยะเวลา 5 สัปดาห์ก่อนที่กัปตันและเจ้าหน้าที่ดังกล่าวจะถูกปล่อยออกจากเรือนจำและกลับไปตามเงื่อนไขการประกันตัว โดยทั้งนี้ จากคำสั่งของศาลสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียที่ให้มีการประกันตัว ศาลสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียได้มีคำสั่งดังนี้ “จำเลยจะต้องฝากหนังสือเดินทางไว้กับนายทะเบียนศาลและจำเลยจะต้องไม่ออกนอกประเทศไนจีเรียโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือคำสั่งจากศาลก่อน” หลังจากที่กัปตันและเจ้าหน้าที่ได้รับการประกันตัว ตลอดจนได้รับการปล่อยตัวจะต้องมีการส่งหนังสือเดินทางให้แก่นายทะเบียนศาล ลูกเรือจึงสามารถที่จะขึ้นฝั่งได้ตามต้องการ อีกทั้งเมื่อวันที่ 24 เมษายน ค.ศ. 2019 ศาลสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียได้ตั้งข้อหาต่อกัปตัน เกี่ยวกับความถูกต้องของเอกสารที่ส่งให้แก่กองทัพเรือสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียเมื่อเดือนมกราคม ค.ศ. 2018 และต่อมาวันที่ 18 มิถุนายน ค.ศ. 2019 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงต่างประเทศของสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียได้ส่งหนังสือให้แก่สถานทูตสวีตเซอร์แลนด์เกี่ยวกับเงื่อนไขการประกันเรือและไม่ให้นำเรือชาน ปาเตร บีโอ แล่นออกไป แต่ทั้งนี้ ในส่วนของกัปตันและลูกเรือสามารถเดินทางไปอยู่อาศัย

⁸ *Switzerland v. Nigeria*, 9 (International Tribunal for the Law of the Sea 2019).

⁹ United Nation Convention on the Law of the Sea, Article 57.

¹⁰ Natalie Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea* (New York: Oxford University Press, 2011), 88.

ในประเทศไนจีเรียได้ ซึ่งเงื่อนไขการประกันตัวดังกล่าว ประเทศสวิตเซอร์แลนด์เห็นว่า เป็นเงื่อนไขการประกันตัวที่ไม่ได้รับการเคารพในโลกของความเป็นจริง ที่ว่ากับต้นและลูกเรือจะถูกขังในเรือและไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ ประกอบกับลูกเรือยังไม่ได้รับอนุญาตให้รับการพยาบาลอย่างเร่งด่วนด้วย¹¹ ด้วยเหตุนี้ ประเทศสวิตเซอร์แลนด์จึงได้มาร้องขอต่อศาลกฎหมายทะเลฯ ให้ออกมาตรการชั่วคราวในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการออกหมายจับและการกักเรือซาน ปาเตร บีโอ ลูกเรือและสินค้าภายใต้ข้อ 290 วรรคห้า¹² ซึ่งการร้องขอต่อศาลให้ออกคำสั่งมาตรการชั่วคราวนี้ อยู่ในระหว่างที่การจัดตั้งศาลอนุญาโตตุลาการ ตามภาคผนวก 7 ของอนุสัญญา¹³ ทั้งนี้ ศาลกฎหมายทะเลฯ จึงได้เริ่มกระบวนการในการออกคำสั่งมาตรการชั่วคราวดังกล่าวจะพิจารณาต่อไป

2.2 วิธีการของศาลในการออกคำสั่งมาตรการชั่วคราวในการกักเรือเรือซาน ปาเตร บีโอ

2.2.1 กระบวนการพิจารณา

เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม ค.ศ. 2019 ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ได้ส่งคำร้องขอมาตรการชั่วคราวต่อศาลกฎหมายทะเลฯ ที่เกี่ยวข้องกับการที่สหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียออกหมายจับ การกักเรือซาน ปาเตร บีโอ ลูกเรือ และสินค้า อีกทั้งในวันเดียวกันนี้ นายทะเบียนศาลได้ส่งคำร้องขอดังกล่าวให้แก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย ประจำประเทศเยอรมนี

คดีนี้ ประเทศสวิตเซอร์แลนด์และสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย ไม่มีผู้พิพากษาที่ถือสัญชาติตนนั่งประจำเป็นองค์คณะ จึงได้เลือกผู้พิพากษาเฉพาะกิจตามมาตรา 17 วรรคสาม ของธรรมนูญศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศ (ต่อไปเรียกว่า ธรรมนูญฯ) ซึ่งมาตราดังกล่าวเป็นบทบัญญัติที่ให้สิทธิแก่คู่กรณีที่ว่า ถ้าขณะพิจารณาข้อพิพาท ปรากฏว่าศาลไม่มีสมาชิกซึ่งมีสัญชาติของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งในขณะที่พิจารณาข้อพิพาทรวมในองค์คณะ แต่ละฝ่ายจะเลือกบุคคลใดบุคคลหนึ่งเข้าร่วมขึ้นมาหนึ่งเป็นองค์คณะก็ได้¹⁴ ซึ่งบุคคลใดบุคคลหนึ่งที่เลือกมานั่งเป็นองค์คณะนั้น เรียกว่าผู้พิพากษาเฉพาะกิจ (Judge Ad Hoc)¹⁵ สำหรับคดีนี้การที่ประเทศสวิตเซอร์แลนด์และสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย ได้เลือกผู้พิพากษาเฉพาะกิจ โดยอาศัยฐานทางกฎหมายตามมาตรา 17 วรรคสาม ศาลจึงเห็นว่า คดีนี้คู่ความทั้งสองฝ่ายต่างฝ่าย ต่างไม่มีการคัดค้านประเด็นการเลือกผู้พิพากษาเฉพาะกิจที่ต่างฝ่ายต่างเลือกเข้ามาหนึ่งเป็นองค์คณะ ศาลจึงตั้งผู้พิพากษาเฉพาะกิจที่คู่ความทั้งสองฝ่ายเลือกเข้ามาหนึ่งพิจารณาคดี¹⁶ ต่อมาวันที่ 20 มิถุนายน ค.ศ. 2019 ศาลได้มีการหารือเบื้องต้น (Initial Deliberation) เกี่ยวกับคำคู่ความ¹⁷ และศาลได้ออกนั่งพิจารณาต่อสาธารณชนในกระบวนการแถลงด้วยวาจาเมื่อวันที่ 21 และ 22 มิถุนายน ค.ศ. 2019 โดยในการนี้คู่กรณีได้มีการแสดงภาพถ่ายและเอกสาร

¹¹ Switzerland v. Nigeria, 10-12 (International Tribunal for the Law of the Sea 2019).

¹² Ibid., 2.

¹³ Ibid.

¹⁴ Statute of International Tribunal on the Law of the Sea, Article 17 Paragraph 3.

¹⁵ Sandrine De Herdt, "Judges ad Hoc and the International Tribunal for the Law of the Sea: An Overview of its Practice," *Journal of International Dispute Settlement* (September 2020): 438.

¹⁶ Switzerland v. Nigeria, 3 (International Tribunal for the Law of the Sea 2019).

¹⁷ Ibid., 4.

ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งวันดังกล่าวนายทะเบียนศาลส่งจดหมายไปยังตัวแทนของสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียเพื่อขอเอกสารเพิ่มเติม แต่อย่างไรก็ตาม คดีนี้ก่อนที่ศาลอนุญาโตตุลาการ ตามภาคผนวก 7 ของอนุสัญญาฯ จะจัดตั้งและไปพิจารณาตัดสินในส่วนเนื้อแท้แห่งคดี ปรากฏข้อเท็จจริงที่ว่าประเทศสวิตเซอร์แลนด์ได้มาร้องขอมาตรการชั่วคราวต่อศาลกฎหมายทะเลฯ โดยมีคำร้องขอมาตรการชั่วคราวดังกล่าวต่อไป

2.2.2 คำร้องขอมาตรการชั่วคราว

ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ได้ร้องขอต่อศาลกฎหมายทะเลฯ ให้ออกมาตรการชั่วคราว ดังนี้ “สหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียจะต้องออกมาตรการคุ้มครองชั่วคราวเพื่อให้มั่นใจว่าลูกเรือ เรือชาน ปาเตร บีโอ และสินค้าทั้งหมดที่อยู่บนเรือจะได้ออกจากสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียโดยพลัน กล่าวคือ

(ก) เรือชาน ปาเตร บีโอ ลูกเรือและสินค้าสามารถที่จะออกจากสถานที่ที่กักขังและในบริเวณเขตอำนาจของสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย ตลอดจนสามารถใช้เสรีภาพในการเดินเรือชาน ปาเตร บีโอ โดยชักรงประเทศสวิตเซอร์แลนด์ภายใต้สิทธิของอนุสัญญาฯ

(ข) สหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียต้องปล่อยตัวกับตันและเจ้าหน้าที่ของเรือชาน ปาเตร บีโอ อีกทั้ง อนุญาตให้บุคคลดังกล่าวออกจากดินแดนและเขตอำนาจรัฐของสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย

(ค) ให้ระงับกระบวนการทางศาล ตลอดจนกระบวนการทางปกครองทั้งหมด รวมทั้งงดเว้นการเริ่มกระบวนการใหม่ที่อาจส่งข้อพิพาทไปยังศาลอนุญาโตตุลาการ ตามภาคผนวก 7 ของอนุสัญญาฯ”¹⁸ ส่วนทางด้านสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย ได้ร้องขอต่อศาลให้ศาลปฏิเสธคำร้องขอมาตรการชั่วคราวของประเทศสวิตเซอร์แลนด์¹⁹

2.2.3 เขตอำนาจศาลเบื้องต้น

เมื่อศาลกฎหมายทะเลฯ ได้รับคำร้องขอมาตรการชั่วคราว จึงเริ่มพิจารณาก่อนว่ารัฐคู่พิพาททั้งสองฝ่ายได้มีการแลกเปลี่ยนทัศนะ ตามข้อ 283 ของอนุสัญญาฯ หรือไม่ ซึ่งตามข้อ 283 นั้นเป็นบทบัญญัติที่กำหนดให้รัฐภาคีเมื่อเกิดข้อพิพาทเกี่ยวกับการตีความและการปรับใช้อนุสัญญาฯ ให้รัฐคู่กรณีในข้อพิพาทจะต้องดำเนินการแลกเปลี่ยนทัศนะอย่างเร่งด่วน เพื่อระงับข้อพิพาทโดยการเจรจา หรือโดยสันติวิธี²⁰ ซึ่งศาลได้เริ่มพิจารณาว่า ประเทศสวิตเซอร์แลนด์พยายามที่จะแลกเปลี่ยนทัศนะ ตามข้อ 283 ของอนุสัญญาฯ กับสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียในการระงับข้อพิพาทเกี่ยวกับการกักเรือ ลูกเรือ และสินค้า อีกทั้งประเทศสวิตเซอร์แลนด์ได้ส่งบันทึกลงวันที่ 25 มกราคม ค.ศ. 2019 ไปยังสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย ศาลจึงเห็นว่าประเทศสวิตเซอร์แลนด์ไม่ได้รับการตอบกลับใด ๆ จากสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียที่เกี่ยวกับการละเมิดอนุสัญญาฯ และกฎหมายระหว่างประเทศ ประกอบกับสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียไม่ได้มีส่วนร่วมใด ๆ ในการแลกเปลี่ยน

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Ibid., 8.

²⁰ United Nation Convention on the Law of the Sea 1982, Article 283.

ทักษะกับประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ภายใต้สถานการณ์ที่เกิดขึ้น ศาลยังได้พิจารณาเห็นว่า ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ พยายามที่จะเยียวยาข้อตกลง และความพยายามดังกล่าวเพียงพอตามข้อ 283 ของอนุสัญญาฯ แล้ว ก่อนที่จะตั้ง กระบวนการของศาลอนุญาโตตุลาการ และศาลยังเห็นว่าสำหรับข้อพิพาทนี้ ศาลอนุญาโตตุลาการมีเขตอำนาจ เบื้องต้น เห็นข้อพิพาทที่ยื่นต่อศาล²¹

2.2.4 คำสั่งมาตรการชั่วคราวในการกักเรือ

ก่อนที่ศาลกฎหมายทะเลฯ จะออกคำสั่งมาตรการชั่วคราวในคดีนี้ ศาลได้พิจารณาว่า มีสถานการณ์เร่งด่วน ประกอบกับจะมีความเสี่ยงภัยอันใกล้จะถึงอย่างแท้จริงหรือไม่ เพราะความจำเป็นเร่งด่วน ประกอบกับความเสี่ยงภัยอันใกล้จะถึง เป็นสาระสำคัญที่เป็นสิ่งจำเป็นให้ออกมาตรการชั่วคราว เพื่อปกป้อง สิทธิของรัฐที่ร้องขอ²² ศาลกฎหมายทะเลฯ เห็นว่าเรือซาน ปาเดร บีโอ ไม่เพียงแต่ถูกกักไว้เป็นระยะเวลานาน เท่านั้น แต่เรือดังกล่าวพร้อมทั้งลูกเรือยังได้รับอันตรายอย่างต่อเนื่อง และศาลยังพบข้อเท็จจริงอีกว่าเมื่อวันที่ 15 เมษายน ค.ศ. 2019 เรือซาน ปาเดร บีโอ ได้ถูกโจมตีด้วยอาวุธ ซึ่งเป็นอันตรายต่อคนที่อยู่บนเรือ อีกทั้ง ศาลยังได้ตั้งข้อสังเกตว่า ตามรายงานของหอการค้าระหว่างประเทศ ระบุว่าในช่วงไตรมาสแรกของปี ค.ศ. 2019 ได้เกิดเหตุการณ์กองกำลังปล้นของโจรสลัดและการปล้นติดอาวุธถึง 22 ครั้ง และเหตุการณ์ต่าง ๆ ดังกล่าว เกิดที่สหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย 14 ครั้ง แต่อย่างไรก็ดี แม้ว่าสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียจะมีมาตรการเสริม ให้แก่เรือ ศาลเห็นว่า เรือและลูกเรือก็ยังมีความเสี่ยงที่ไม่สามารถจะแก้ไขได้ และศาลเห็นว่า ความเสี่ยงดังกล่าว นี้ ก็จะดำเนินต่อไปเรื่อย ๆ ด้วย ศาลพิจารณาเห็นว่า ยังมีความคุกคามต่อความปลอดภัยของกัปตันและลูกเรือ อีก 3 คน ตลอดจนได้มีการจำกัดอิสรภาพและเสรีภาพเป็นเวลานาน

จากพฤติการณ์ทั้งปวง ศาลพบว่ามีความเสี่ยงภัยอันใกล้จะถึงอย่างแท้จริง ในช่วงระหว่าง ที่มีการจัดตั้งศาลอนุญาโตตุลาการ ตามภาคผนวก 7 ศาลกฎหมายทะเลฯ ยังเห็นอีกว่า จากพฤติการณ์ถือมีความ จำเป็นเร่งด่วนในสถานการณ์ที่ต้องมีการออกมาตรการชั่วคราว ตามข้อ 290 วรรคห้าของอนุสัญญาฯ ต่อมา ระหว่างการพิจารณาของศาลอนุญาโตตุลาการ ตามภาคผนวก 7 ศาลกฎหมายทะเลฯ ได้ออกมาตรการชั่วคราว ดังนี้

(ก) ประเทศสวิตเซอร์แลนด์จะต้องแสดงตราสารทางการเงิน (Bond) หรือความมั่นคงทางการเงิน (Financial Security) ในจำนวนเงิน 14,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ ให้กับสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย ในลักษณะหนังสือค้ำประกันโดยธนาคาร (Bank Guarantee)

(ข) ประเทศสวิตเซอร์แลนด์จะต้องดำเนินการเพื่อให้มั่นใจว่า กัปตันและลูกเรืออีก 3 คน พร้อมทั้งจะเข้าดำเนินคดีทางอาญากับสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย หากศาลอนุญาโตตุลาการ ตามภาคผนวก 7 พบว่าการออกหมายจับและการกักเรือ สินค้า ตลอดจนลูกเรืออยู่ในเขตอำนาจของสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย ประกอบกับการกระทำดังกล่าวของสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย ไม่เป็นการละเมิดตามอนุสัญญาฯ อีกทั้งประเทศ สวิตเซอร์แลนด์และสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียจะต้องร่วมมือกันโดยสุจริต ในการดำเนินการดังกล่าว

²¹ Switzerland v. Nigeria, 18-20 (International Tribunal for the Law of the Sea 2019).

²² Eva R. Rieter, "Preventing Irreparable Harm Provisional Measures in International Human Rights Adjudication," (PhD diss, Maastricht University, 2010), 12.

(ค) เมื่อได้มีการแสดงตราสารทางการเงิน หรือความมั่นคงทางการเงินดังกล่าวแล้ว สหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียจะต้องปล่อยเรือซาน ปาเตร บีโอ ลูกเรือ และสินค้า ตลอดจนกัปตันเรือและลูกเรือ อีก 3 คน ออกจากดินแดนและเขตทางทะเลที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจรัฐของสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียโดยทันที

ทั้งนี้ ศาลกฎหมายทะเลฯ ยังออกคำสั่งว่า ประเทศสวิตเซอร์แลนด์และสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียจะต้องดเว้นจากการกระทำใด ๆ ที่อาจทำให้ข้อพิพาทแย่งหรือทำให้ข้อพิพาทบานปลายออกไป ในระหว่างการจัดตั้งศาลอนุญาโตตุลาการ ประกอบกับศาลยังออกคำสั่งอีกว่า ประเทศสวิตเซอร์แลนด์และสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียจะต้องส่งรายงานการกระทำต่าง ๆ ที่ได้กระทำสอดคล้องตามคำสั่งมาตรการชั่วคราวมายัง ศาลกฎหมายทะเลฯ ไม่เกินวันที่ 22 กรกฎาคม ค.ศ. 2019 และให้อำนาจประธานศาลกฎหมายทะเลฯ สามารถที่จะร้องขอรายงานและข้อมูลที่จำเป็นเหมาะสมได้ ภายหลังหากเห็นว่าสมควร²³

3. วิเคราะห์ประเด็นคำสั่งการออกมาตรการชั่วคราวในคดีเรือซาน ปาเตร บีโอ

เมื่อได้พิจารณาข้อเท็จจริงของคดีเรือซาน ปาเตร บีโอ อันเป็นมูลเหตุที่นำคดีขึ้นสู่ศาล และวิธีการของศาล ตลอดจนการที่ศาลออกคำสั่งมาตรการชั่วคราวในคดีการกักเรือซาน ปาเตร บีโอ ซึ่งสำหรับประเด็นคำสั่งการออกมาตรการชั่วคราวนั้น โดยหลักตามข้อ 290 ของอนุสัญญาฯ เป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวกับมาตรการชั่วคราว ซึ่งสำหรับหลักการเกี่ยวกับมาตรการชั่วคราวตามฐานทางกฎหมายดังกล่าว ได้วางหลักให้รัฐคู่พิพาทสามารถร้องขอมาตรการชั่วคราวได้ 2 กรณี กล่าวคือ รัฐที่พิพาทสามารถยื่นขอมาตรการชั่วคราวต่อศาลหรือคณะตุลาการที่ได้มีการยื่นฟ้องคดีไปแล้ว ตามข้อ 290 วรรคแรก ของอนุสัญญาฯ หรือนอกจากนี้ อาจร้องขอมาตรการชั่วคราวเมื่อได้มีการยื่นฟ้องคดีไปยังศาลอนุญาโตตุลาการ ขณะที่กำลังรอจัดตั้งศาลดังกล่าวอยู่ ตามข้อ 290 วรรคห้า ของอนุสัญญาฯ²⁴ ทั้งนี้ จากคดีเรือซาน ปาเตร บีโอ เป็นหนึ่งในคดีที่เป็นตัวอย่างที่สะท้อนให้เห็นว่า รัฐที่พิพาทคือ ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ได้ร้องขอต่อศาลกฎหมายทะเลฯ ให้มีการออกคำสั่งมาตรการชั่วคราว ในระหว่างที่มีการจัดตั้งศาลอนุญาโตตุลาการ ตามภาคผนวก 7 ของอนุสัญญาฯ แต่อย่างไรก็ตาม คดีนี้ยังช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มประกอบกับสะท้อนให้เห็นว่า การที่ศาลจะออกมาตรการชั่วคราวนั้น สิ่งที่ศาลจะพิจารณา คือ ความเร่งด่วนของสถานการณ์ ซึ่งความเร่งด่วนเช่นนี้ สำหรับในคดีนี้ช่วยก่อให้เกิดความชัดเจนที่ว่า จะต้องปรากฏลักษณะความเสียหายที่ใกล้จะถึง โดยอาจจะเกิดคำถามต่อไปอีกว่า ลักษณะอย่างไรที่เป็นความเสียหายที่ใกล้จะถึง เพราะตามตัวบทอนุสัญญาฯ ไม่ได้บรรยายหรือพรรณนาให้เห็นภาพพฤติกรรมตัวอย่างเอาไว้ จากการศึกษาคดีเรือซาน ปาเตร บีโอ ในส่วนคำสั่งมาตรการชั่วคราว สังเกตได้ว่าคดีนี้ช่วยก่อให้เกิดมิติภาพลักษณะพฤติกรรมที่ชัดเจนต่อลักษณะความเสียหายที่ใกล้จะถึง ยกตัวอย่างเช่น หากปรากฏข้อเท็จจริงว่า เรือที่ถูกกักได้ถูกโจมตีด้วยอาวุธ ซึ่งเป็นอาจเป็นอันตรายต่อคนที่อยู่บนเรือ หรืออาจปรากฏเหตุการณ์ที่ว่า กองกำลังปล้นของโจรสลัดและการปล้นติดอาวุธ แม้ว่ารัฐชายฝั่งที่กักเรือจะมีมาตรการเสริมให้แก่เรือ แต่กรณีนี้ก็ถือว่า เรือและลูกเรือก็ยังมี ความเสี่ยงที่ไม่สามารถจะแก้ไขได้ ศาลก็เห็นควรที่จะออกมาตรการชั่วคราวเพื่อคุ้มครองสิทธิได้ หรือแม้แต่ถ้า

²³ Switzerland v. Nigeria, 36-37 (International Tribunal for the Law of the Sea 2019).

²⁴ Chumphorn Pachusanond, Jantree Sinsuppraroek and Saratoon Santivasa, *The Proceedings Study of Dispute Settlement under United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (Research Report) (Bangkok: Chulalongkorn University, 2014), 1-24. [In Thai]

ปรากฏข้อเท็จจริงว่า ยังมีความคุกคามต่อความปลอดภัยของกัปตันและลูกเรืออีก 3 คน ตลอดจนได้มีการจำกัดอิสรภาพและเสรีภาพของกัปตันและลูกเรือเป็นเวลานาน ก็เห็นควรที่จะต้องออกมาตรการชั่วคราว ซึ่งตัวอย่างพฤติกรรมเหล่านี้ ยังเป็นตัวอย่างให้แก่ประเทศไทยในฐานะรัฐเจ้าของธง ที่จะให้ความคุ้มครองแก่เรือชังธงไทย หากเกิดข้อพิพาทแล้วต้องการที่จะร้องขอมาตรการคุ้มครองชั่วคราวเพื่อคุ้มครองเกี่ยวกับเรือและลูกเรือที่ถูกกักขังด้วย แต่อย่างไรก็ตาม ในมุมมองกลับกันหากประเทศไทยในฐานะรัฐชายฝั่งที่ไปกักเรือจะมีสิทธิประการใด หากรัฐเจ้าของธงอีกรัฐหนึ่งร้องขอมาตรการชั่วคราว ประเทศไทยในฐานะรัฐชายฝั่งจะมีสิทธิประการใด จากคดีเรือซาน ปาเดร บีโอ ยังสะท้อนให้เห็นอีกว่า แม้ว่าศาลจะออกคำสั่งมาตรการชั่วคราว แต่ฝ่ายรัฐเจ้าของธงเรือก็ต้องวางเงินประกัน เพื่อให้เป็นที่สร้างความมั่นใจต่อรัฐชายฝั่งด้วย

4. สรุปผล

เมื่อพิจารณาถึงคำสั่งมาตรการชั่วคราวในคดีเรือซาน ปาเดร บีโอ ระหว่างประเทศสวิตเซอร์แลนด์และสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรียนั้น ช่วยก่อให้เกิดภาพที่ชัดเจนต่อการกำหนดมาตรการชั่วคราวที่ว่า การที่ศาลกฎหมายทะเลระหว่างประเทศจะกำหนดมาตรการชั่วคราว ศาลจะมีวิธีการที่จะต้องพิจารณาว่า มีพฤติกรรมใด ที่เป็นความเสียหายที่ใกล้จะถึงต่อรัฐที่พิพาทฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือไม่ ซึ่งตามคำสั่งมาตรการชั่วคราวของศาลกฎหมายทะเลฯ ในคดีนี้สะท้อนให้เห็นว่า ความเสียหายที่ใกล้จะถึง ที่นำไปสู่การออกมาตรการชั่วคราวจะต้องปรากฏเป็นพฤติกรรมที่เป็นความคุกคามต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เช่น เรือที่ถูกกักได้ถูกโจมตีด้วยอาวุธ ซึ่งเป็นอาจเป็นอันตรายต่อคนที่อยู่บนเรือ หรืออาจปรากฏเหตุการณ์ที่ว่า กองกำลังปล้นของโจรสลัดและการปล้นติดอาวุธ แม้ว่ารัฐชายฝั่งที่กักเรือจะมีมาตรการเสริมให้แก่เรือ แต่กรณีนี้ก็ถือว่า เรือและลูกเรือก็ยังมีความเสี่ยงที่ไม่สามารถจะแก้ไขได้ ศาลก็เห็นควรที่จะออกมาตรการชั่วคราวเพื่อคุ้มครองสิทธิได้ตลอดจนภัยคุกคามเช่นว่านั้น ซึ่งจากพฤติกรรมดังกล่าวสามารถเป็นตัวอย่างให้แก่ประเทศไทยในฐานะรัฐเจ้าของธงเรือสามารถขอความคุ้มครองสิทธิได้ หากปรากฏข้อเท็จจริงดังกล่าวที่อาจเกิดความเสียหายได้ แต่ทั้งนี้ การที่ศาลออกมาตรการชั่วคราวให้ฝ่ายที่ร้องขอเพื่อคุ้มครองสิทธิแล้ว แต่เพื่อประโยชน์แห่งความยุติธรรมแก่อีกฝ่ายหนึ่ง ในฐานะรัฐชายฝั่ง ศาลก็อาจให้อีกฝ่ายวางเงินประกันให้อีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่อีกฝ่ายด้วย

References

- Chumphorn Pachusanond, Jantree Sinsupparoeek, and Saratoon Santivasa. *The Proceedings Study of Dispute Settlement under United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (Research Report). Bangkok: Chulalongkorn University, 2014. [In Thai]
- Churchill, Robin. "Dispute Settlement in the Law of the Sea: Survey for 2019." *International Journal of Maritime and Coastal Law* (2020): 17-23.
- Herdt, Sandrine De. "Judges ad Hoc and the International Tribunal for the Law of the Sea: An Overview of its Practice." *Journal of International Dispute Settlement* (September 2020): 438.

-
- Jame, Crawford. *Brownie's Principles of Public International Law*. 8th ed. Great Britain: Oxford University Press, 2012.
- Klein, Natalie. *Maritime Security and the Law of the Sea*. New York: Oxford University Press, 2011.
- Mensah, Thomas A. "Provisional Measures in the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS)." *Heidelberg Journal of International Law* (December 2001): 51.
- Narthsirinth Natirit. "Shipping Route Planning and Strategy." *Journal of Transportation and Logistics* (2019): 9. [In Thai]
- Rieter, Eva R. "Preventing Irreparable Harm Provisional Measures in International Human Rights Adjudication." PhD diss, Maastricht University, 2010.
- Tanaka, Yoshifumi. *The International Law of the Sea*. United Kingdom: Cambridge University Press, 2015.