

บทที่ 4

ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง

4.1 แนวความคิดและวิวัฒนาการของความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่โขง

การเดินเรือในแม่น้ำโขงนั้น อันที่จริงมีการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศสายนี้มาช้านานแล้ว หากเพียงแต่ส่วนใหญ่จะเป็นการเดินเรือของชาวบ้านที่อาศัยอยู่ริมแม่น้ำโขงและเป็นการเดินเรือเพื่อหาปลา ซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้ากันเล็กๆ น้อยๆ เท่านั้น อาจด้วยภูมิประเทศของแม่น้ำสายนี้มีเกาะแก่งเป็นจำนวนมาก ทำให้เรือที่มีขนาดใหญ่ ไม่สามารถเดินเรือผ่านสัญจรไปมาได้ แต่ด้วยลักษณะทางกายภาพของแม่น้ำโขงนี้เอง ที่เป็นแม่น้ำที่ไหลผ่านดินแดนของประเทศต่างๆ มากกว่าสองประเทศขึ้นไป ประเทศต่างๆ ที่แม่น้ำโขงได้ไหลผ่านนี้ จึงมีแนวความคิดว่าน่าจะใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงให้เต็มที่ มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยจะให้เรือใหญ่สามารถเดินเรือผ่านได้ตลอดทั้งปี ไม่เว้นแม้แต่ฤดูแล้ง จึงเป็นที่มาของความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขงฉบับนี้

4.1.1 แนวความคิดของความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่โขง

แม่น้ำโขงในเขตประเทศจีนมีชื่อว่าแม่น้ำหลานชาง หรือหลานชางเจียง¹ เป็นแม่น้ำที่ถูกนักพัฒนามองว่ายังไม่ได้รับการใช้ประโยชน์อย่างี่ควรจะเป็น จึงมีโครงการพัฒนามากมายเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจสูงสุด โดยจีนมีแผน Lancang Economic Belt ซึ่งประกอบด้วยเขื่อนผลิตไฟฟ้า การเดินเรือพาณิชย์ ท่าเรือ และเขตเศรษฐกิจพิเศษ เชื่อมต่อยาวนาน

¹ พืระพจน์ รัตนมาลี, “ลุ่มน้ำโขง : วิกฤต การพัฒนา และทางออก” เอกสารสรุปการสัมมนาวิชาการ, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ มูลนิธิธิดาโดยด้าประเทศไทย ; 2549), น. 450

ลงมาถึงไทยและลาว²สำหรับเขื่อนนั้น ที่ผ่านมารัฐไชน่า หัวนิง กรุ๊ป ซึ่งเป็นผู้ผลิตไฟฟ้าเอกชนของจีน ได้รับ “สิทธิในการพัฒนา” แม่น้ำลานซาง จากทางการจีน³ โดยมีโครงการสร้างเขื่อนทั้งหมด 8 แห่ง⁴บนแม่น้ำโขงในเขตจีน เขื่อนมานวาน ซึ่งเป็นเขื่อนแห่งแรกบนแม่น้ำโขงสร้างแล้วเสร็จในปี 2539 เขื่อนแห่งที่สองคือ เขื่อนต้าเฉาซาน ส่วนเขื่อนแห่งที่สามก็คือ เขื่อนเซียวหวาน เขื่อนแห่งที่สี่ คือ เขื่อนจิงหง ตั้งอยู่เหนือเมืองเชียงรุ่ง แคว้นสิบสองปันนา ก่อสร้างเพื่อขายไฟฟ้าให้แก่ประเทศไทย โดยต้องอพยพชาวบ้านจีนจำนวนมาก

อภิมหาโครงการเขื่อนหลานซางในจีนจะสามารถควบคุมปริมาณน้ำในแม่น้ำโขงได้เกือบทั้งหมด⁵ เขื่อนในยุন্নานจะเก็บกักน้ำในช่วงหน้าฝนและปล่อยน้ำในหน้าแล้ง สามารถทำให้ระดับน้ำโขงในหน้าแล้งสูงกว่าปกติได้ถึง 2 เทา ปริมาณกระแสน้ำทั้งปีในแม่น้ำโขงช่วงก่อนถึงทะเลที่เวียดนาม เป็นน้ำที่มาจากแม่น้ำโขงเขตประเทศจีนประมาณ 15-20% ในขณะที่แม่น้ำโขงช่วงประเทศกัมพูชาในเดือนเมษายนเป็นน้ำที่มาจากเขตจีนถึง 45%⁶ และปริมาณน้ำจากพื้นที่รับน้ำในเขตประเทศจีนมีส่วนสำคัญมากต่อกระแสน้ำในช่วงหน้าแล้งของแม่น้ำโขงส่วนที่ไหลผ่านประเทศไทยและลาว

เป็นที่น่าสังเกตว่าโครงการเหล่านี้ไม่มีการเปิดเผยข้อมูลและปรึกษารือกับชาวบ้านหรือแม้แต่ประเทศท้ายน้ำอีก 2 ประเทศ คือ เวียดนาม และกัมพูชา ซึ่งต้องได้รับผลกระทบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

² “ระเบิดแก่งแม่น้ำโขง : หายนะทางนิเวศน์และสังคม (Mekong Rapids under Fire),” เครือข่ายแม่น้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้, พิมพ์ครั้งที่ 2 (เชียงใหม่, 2546), น. 24

³ เพิ่งอ้าง, น. 24

⁴ เขื่อน 8 แห่ง คือ 1.มานวาน 2.ดาเฉาซาน 3.นัวจาตู 4.กงกว่อเฉียว 5.กันลันบา 6.แมงซอง 7.เซียวหวาน และ 8.จินฮง

⁵ “ระเบิดแก่งแม่น้ำโขง : หายนะทางนิเวศน์และสังคม”, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 2, น. 24

⁶ เพิ่งอ้าง, น. 25

ชก เสียง อิม นักอุทกวิทยาของคณะกรรมการจัดการแม่น้ำโขง (เอ็มอาร์ซี MRC)⁷ เคยให้สัมภาษณ์แก่สื่อมวลชนว่าการพัฒนาน้ำโขงตอนบนส่งผลกระทบต่อประเทศท้ายน้ำอย่างมหาศาล เมื่อปี 2543 เกิดน้ำท่วมฉับพลันครั้งใหญ่ที่สุดในรอบ 2 ทศวรรษ ตั้งแต่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เรื่อยตลอดลำน้ำลงมาจนถึงกัมพูชาและเวียดนาม คณะกรรมการจัดการแม่น้ำโขง ประเมินการว่ามีผู้เดือดร้อนจากน้ำท่วมครั้งดังกล่าวถึง 8 ล้านคน และเมื่อจีนเริ่มกักเก็บน้ำเขื่อนมานวน ปริมาณน้ำโขงที่ไหลผ่านประเทศกัมพูชาลดลงครึ่งหนึ่ง

เช่นเดียวกับสมเด็จฮุนเซน นายกรัฐมนตรีกัมพูชา⁸ ที่เคยแสดงความวิตกเกี่ยวกับเขื่อนน้ำโขงตอนบน ว่าอาจทำให้ทะเลสาบเขมรแห้งลงได้ เพราะทะเลสาบเขมรเชื่อมต่อกับแม่น้ำโขง เป็นส่วนหนึ่งของกันและกัน หากน้ำในทะเลสาบแห้งลง ย่อมหมายถึงการสูญเสียวิถีชีวิตของคนหาปลานับล้านรอบทะเลสาบน้ำจืดที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคอุษาคเนย์ และหมายถึงการสูญเสียรายได้หลักของประเทศกัมพูชาจากการประมงน้ำจืด สมเด็จฮุนเซน กล่าวเพิ่มเติมระหว่างการประชุมการจัดการแม่น้ำระหว่างประเทศซึ่งจัดขึ้นเมื่อต้นปี 2546 ว่าหากทะเลสาบเขมรแห้งลง ไม่ใช่เพียงเขมรเท่านั้นที่จะได้รับผลกระทบ แต่หมายถึงทั้งทั้งอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงเลยทีเดียว เพราะระดับน้ำในแม่น้ำโขงเป็นปัจจัยหลักที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตผู้คนและระบบนิเวศในภูมิภาคนี้

การสร้างเขื่อนตอนบนของแม่น้ำจะทำให้วัฏจักรน้ำท่วม-น้ำแล้ง ของแม่น้ำตามฤดูกาลเปลี่ยนแปลงไป ส่งผลกระทบร้ายแรงต่อระบบนิเวศแม่น้ำ ปลา และสิ่งมีชีวิตต่างๆ รวมถึงผู้คนที่มิวิถีชีวิตพึ่งพาทรัพยากรเหล่านี้

⁷ เฟิ่งอ๋าง, น.24

⁸ อภิมาโครงการพัฒนาแม่น้ำโขงตอนบน,

เอียน ฟอกซ์ นักอุทกวิทยาและผู้เชี่ยวชาญด้านน้ำท่วมของธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (เอดีบี- ADB) ให้สัมภาษณ์แก่สื่อมวลชนว่า⁹ “โครงการที่สร้างโดยมนุษย์ อย่างเช่นเขื่อน อาจเปลี่ยนความสัมพันธ์ระหว่างชาวบ้านและแม่น้ำตลอดไป”

เขื่อนเชียงหวน ซึ่งมีความสูงเกือบ 300 เมตร มีกำลังผลิตกระแสไฟฟ้า 4,200 เมกะวัตต์ กำหนดสร้างแล้วเสร็จในปี 2555 และจะเป็นหนึ่งในเขื่อนที่สูงที่สุดในโลก ดร. เหว่ ต้าหมิง จาก ศูนย์แม่น้ำระหว่างประเทศเอเชีย (Asian International River Center) จากมหาวิทยาลัยยูนนาน กล่าวว่า หากเขื่อนแห่งนี้สร้างแล้วเสร็จและเริ่มดำเนินการ ปริมาณน้ำในแม่น้ำโขงจะลดลง 17% ในหน้าฝน และเพิ่มขึ้น 40% ในหน้าแล้ง และจะปิดกั้นการไหลของตะกอนในแม่น้ำลง 35% ตะกอนเหล่านี้คือปุ๋ยธรรมชาติที่แม่น้ำพัดพาลงสู่ที่ราบน้ำท่วมถึงสองฝั่งน้ำลงไปจนถึงปากแม่น้ำ ซึ่งเป็นพื้นที่เพาะปลูกอันอุดมสมบูรณ์¹⁰

หนึ่งในปัญหาที่รุนแรงที่สุดคือ การขึ้นลงของระดับน้ำที่ผิดธรรมชาติ โดยปกติแล้วระดับน้ำในแม่น้ำโขงขึ้นลงตามฤดูกาล แต่เมื่อมีการระเบิดแก่งในช่วงฤดูแล้ง ที่ผ่านมาระดับน้ำกลับขึ้นลงอย่างรวดเร็วและไม่เป็นไปตามฤดูกาล โดยเฉพาะช่วงเดือนธันวาคม 2544 - เมษายน 2545 ที่มีการระเบิดแก่ง การทำเรือจีนออกประกาศเกี่ยวกับการเดินเรือโดยให้งดเดินเรือ 3 วัน และ เดินเรือ 1 วันสลับกัน พบว่าระดับน้ำโขงช่วงอำเภอยางชุมน้อย เชียงของ ขึ้นลงอย่างรวดเร็วดังที่ประกาศของจีน แม้แต่ช่วงหลังการระเบิดแก่ง ชาวบ้านยังพบว่าระดับน้ำก็ยังไม่เป็นไปตามธรรมชาติ¹¹

⁹ “ระเบิดแก่งแม่น้ำโขง : หายนะทางนิเวศน์และสังคม”, อ้างแล้ว เชียงธรรมที่ 2, น. 25

¹⁰ เพิ่งอ้าง, น. 26

¹¹ เพิ่งอ้าง.

4.1.2 วิวัฒนาการของความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้าน

ช้าง – แม่โขง

โครงการล่องเรือสินค้าในแม่น้ำโขง มีประเทศจีนเป็นตัวประสานหลักในโครงการนี้¹² จากผลการสำรวจ ที่นำโดยจีน ที่ระบุว่า ภายใต้ธรรมชาติแม่น้ำโขง ที่จะสามารถเดินเรือได้ขนาดใหญ่ที่สุด ระบายบรรทุก 60 ตัน หากต้องการเพิ่มขนาดเรือที่แล่นในลำน้ำ จำเป็นจะต้องมีการควบคุมและปรับปรุงร่องน้ำโดยการระเบิดแก่ง-ผา-ดอนบางส่วนออก โดยได้ทำการศึกษาโครงการและให้เงินทุนสนับสนุนในวงเงินประมาณ 5.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็นข้อตกลงร่วมสี่ประเทศว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ของรัฐบาลไทย พม่า จีน และลาว การดำเนินการโครงการนี้มีกิจกรรมการขยายร่องแม่น้ำโขงให้ลึกและกว้างขึ้น เพื่อปรับปรุงด้านการเดินเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ในแม่น้ำ โดยได้ลงนามในข้อตกลงเกี่ยวกับการเดินเรือร่วมกันของทั้งสี่ประเทศ ส่วนหนึ่งของข้อตกลงคือจะดำเนินโครงการอำนวยความสะดวกให้กับการพาณิชย์ การค้าและการท่องเที่ยว รวมระยะทางประมาณ 330 กิโลเมตรของแม่น้ำโขงตอนบนระหว่างพรมแดนจีนกับลาว ลงมาจนถึงทางตอนเหนือของไทย สรุปได้เป็น 2 ระยะดังนี้¹³

ระยะที่หนึ่ง เป็นการขุดลอกและเคลื่อนย้ายหินต่างๆออกจากแม่น้ำในปี พ.ศ. 2545-2546

ระยะที่สอง โครงการในระยะที่สองจะมีสามขั้นตอนด้วยกัน คือ

ขั้นแรก ทำการระเบิดแก่ง (Riffles) ในแม่น้ำโขงเพื่อให้แม่น้ำมีความลึกมากขึ้น เพื่อให้เรือขนาด 150 ตัน (Dead-weight) สามารถเดินเรือผ่านไปมาได้ตลอดปี

ขั้นที่สอง ทำการระเบิดแก่งเพื่อขยายลำน้ำให้กว้างขึ้นเพื่อให้เรือขนาด 300 ตัน สามารถเดินเรือผ่านไป และ

ขั้นที่สาม ทำการระเบิดแก่งให้แม่น้ำลึกและกว้างขึ้นไปอีก เพื่อให้เรือขนาด 500 ตันสามารถเดินเรือผ่านไปตลอดทั้งปี

¹² กัมปนาท ภักดีกุล, “ลุ่มน้ำโขง : วิกฤต การพัฒนา และทางออก” เอกสารสรุปการสัมมนาวิชาการ, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ มูลนิธิโดยต่างประเทศไทย ; 2549), น. 109

¹³ เพ็งอ้ง, น. 110

ในการประชุม JCCCN (คณะกรรมการประสานการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง) ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 22-26 ธันวาคม 2546 ณ เมืองคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน ที่ประชุมได้พิจารณาร่างระเบียบว่าด้วยค่าภาระและค่าธรรมเนียมสำหรับเรือพาณิชย์ที่เดินในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (Draft Rules on Charges and Fees for Commercial Vessels Navigating on the Lancang-Mekong River) ซึ่งจัดทำโดยฝ่ายจีน¹⁴ โดยฝ่ายจีนซึ่งเป็นผู้ร่างระเบียบว่าด้วยค่าธรรมเนียมท่าเรือ ได้ใช้การยึดหลักการประสานค่าธรรมเนียมการปรับขึ้นตอนให้สะดวก ลดค่าใช้จ่ายของผู้ส่งสินค้าและเจ้าของเรือ ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการค้าทางเรือ ที่ประชุมได้ข้อสรุปเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมซึ่งจะถูกแบ่งออกเป็นประเภทๆ คือค่าธรรมเนียมท่าเรือ ได้แก่ ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือ (Port dues) และค่าธรรมเนียมท่าเทียบเรือ (Berth fees) และค่าธรรมเนียมการตรวจยานพาหนะ รวมทั้ง ตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร และตรวจโรค (Immigration, Customs and Quarantine) หรืออาจเป็นการจัดอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนดอัตรารวมยอดเดียว (Lump sum) ของค่าธรรมเนียมท่าเรือกับค่าธรรมเนียมตรวจยานพาหนะที่เมืองท่าผ่าน และค่าธรรมเนียมเข้าเขตท่าเรือกับค่าธรรมเนียมตรวจยานพาหนะที่เมืองท่าบรรทุก/ขนถ่าย

การจัดทำร่างระเบียบว่าด้วยค่าภาระและค่าธรรมเนียมสำหรับเรือพาณิชย์ที่เดินในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดรายละเอียดในการเก็บค่าขนส่ง ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้ประเทศภาคีความตกลงฯ สามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงได้อย่างเป็นระบบ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการส่งเสริมการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และกระชับความสัมพันธ์และความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงรวมทั้งยังเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการส่งเสริมและการอำนวยความสะดวกเพื่อการขนส่งทางน้ำ การเดินเรือตลอดแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ส่งเสริมความมั่นคงในการเดินเรือ และเป็นมาตรการสำคัญซึ่งจะนำไปสู่ความเป็นไปได้สำหรับการเพิ่มปริมาณการเดินเรือจากประเทศจีนลงสู่ท้ายน้ำ เพื่อการขนส่งสินค้าและนักท่องเที่ยวต่อไปในอนาคต¹⁵

¹⁴ หนังสือ ลว. มกราคม 2549 “เรื่องขออนุมัติลงนามระเบียบว่าด้วยค่าภาระและค่าธรรมเนียมสำหรับเรือพาณิชย์ที่เดินในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง”, เอกสารสำนักงานปลัดกระทรวง สำนักกิจการระหว่างประเทศ กระทรวงคมนาคม

¹⁵ เพิ่งอ้าง.

และการประชุม JCCCN ครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 9-10 ธันวาคม 2547 ณ เมืองหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ได้พิจารณาร่างระเบียบว่าด้วยค่าภาระและค่าธรรมเนียม สำหรับเรือพาณิชย์ที่เดินในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง เรื่องอัตราค่าธรรมเนียมและการเรียกเก็บ โดยที่ประชุมได้เสนอให้มีการแก้ไขอัตราค่าธรรมเนียม สำหรับการเดินทางขาเดียว และให้เริ่มบังคับใช้ชั่วคราวหลังจากได้รับการรับรอง และให้มีการลงนามในภายหลัง ตลอดจนได้มีการตกลงกำหนด อัตรา ค่าธรรมเนียมสำหรับเรือขนาดตั้งแต่ 100 เดทเวทตัน ขึ้นไป ในอัตรา 50 เหรียญสหรัฐ และ อัตราค่าธรรมเนียมสำหรับเรือขนาดต่ำกว่า 100 เดทเวทตัน ในอัตรา 40 เหรียญสหรัฐ สำหรับการเดินทางขาเดียว และฝ่ายไทยเสนอให้นำอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนดใส่ไว้ในภาคผนวกแนบท้ายร่าง ระเบียบฯ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวหากมีการปรับอัตราค่าธรรมเนียมในอนาคต ซึ่งที่ประชุมเห็นชอบ ตามข้อเสนอของฝ่ายไทย¹⁶

ทางฝ่ายจีนได้มีข้อเสนอเรื่องการขนส่งก๊าซปิโตรเลียมและน้ำมันปิโตรเลียมในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ในประเด็นนี้ นั้น ถือว่าเป็นโครงการค้าน้ำมันและก๊าซปิโตรเลียมระหว่างไทยและจีน ฝ่ายไทยก็ได้สนับสนุนให้มีการขนส่งน้ำมันและก๊าซปิโตรเลียมในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง แต่อย่างไรก็ดี ประเทศไทยควรให้ความสำคัญกับความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำด้วยเพื่อให้เกิด การพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อไป และต้องศึกษาด้านความปลอดภัยและป้องกันมลพิษทางน้ำ ซึ่งจะ เป็นประโยชน์ในการปรับปรุงความปลอดภัยและป้องกันมลพิษทางน้ำของประเทศไทยต่อไป¹⁷

การเดินทางเรือในแม่น้ำล้านช้างแม่น้ำโขงมีพัฒนาการดีขึ้นตามลำดับ ซึ่งสามารถทำการ เดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และจำนวนเรือและขนาดบรรทุกของเรือเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ฝ่ายจีนได้เริ่ม พัฒนาร่องน้ำและพัฒนากองเรือ พัฒนาคนประจำเรือและพัฒนาธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ และกำลังจะพัฒนาไปสู่การขนส่งสินค้าเหลวได้แก่ น้ำมันและก๊าซ และประเทศไทยก็กำลังจะ พัฒนาเศรษฐกิจการค้าระหว่างไทย-จีน ดังนั้น คณะผู้แทนไทยจึงมีท่าทีสนับสนุนการพัฒนาร่อง น้ำและการเดินทางเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง เพื่อการขนส่งระหว่างไทยและจีนในทุกด้าน แต่ใน

¹⁶ “เอกสารสรุปการประชุมคณะกรรมการประสานการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการเดินทางเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง” ครั้งที่ 4, กระทรวงคมนาคม

¹⁷ เฟิงอ๋าง.

ขณะเดียวกันประเทศไทยควรมีแผนงานพัฒนากองเรือและด้านอื่นๆไปพร้อมกันนี้เพื่อไม่ให้เกิดการผูกขาดในภาคการขนส่งที่จะทำให้ประเทศไทยเสียเปรียบทางการค้า¹⁸

4.2 สถานะทางกฎหมายของความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่โขง

ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่โขง มีสถานะเป็นสนธิสัญญาที่มีผลใช้บังคับกับรัฐภาคีที่เข้าร่วมลงนามในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่โขงนี้ ซึ่งมีรัฐที่เข้าร่วมลงนามในความตกลงดังกล่าวนี้ 4 ประเทศด้วยกันได้แก่ ประเทศไทย จีน พม่า และลาว ทั้ง 4 ประเทศได้เข้าร่วมลงนามเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2543 ที่ท่าชีเหล็ก ประเทศพม่า ทางฝั่งไทยนำโดยนายสุเทพ เทือกสุบรรณ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ข้อตกลงระบุว่า “ภายใน 1 ปีหลังจากการลงนามในข้อตกลงนี้ ให้เรือของประเทศภาคีความตกลงมีสิทธิแล่นได้อย่างเสรีในทางน้ำระยะทาง 886.1 กิโลเมตร จากท่าเรือซือเหมาของจีน จนถึงท่าเรือหลวงพระบาง และเมื่อพิจารณาจากข้อ 23 ของความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่โขงที่บัญญัติว่า¹⁹

“ความตกลงฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้เป็นระยะเวลา 5 ปี นับตั้งแต่วันลงนาม หลังจากนั้นจะมีผลบังคับต่อไปโดยอัตโนมัติเป็นคราวๆ คราวละ 3 ปี เว้นแต่ภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดแจ้ง

¹⁸ “เอกสารการประชุมคณะกรรมการประสานการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง” ครั้งที่ 4 จัดขึ้นระหว่างวันที่ 9-10 ธันวาคม 2547 ณ เมืองหลวงพระบาง สปป.ลาว น. 8

¹⁹ Article 23 This Agreement shall enter into force for five years from the date of its signature. Thereafter, it shall be automatically renewed for successive periods of three years unless a Contracting Party gives notice in writing to terminate this Agreement three months before the expire of its validity.

ยกเลิกความตกลงฉบับนี้เป็นลายลักษณ์อักษรเป็นเวลา 3 เดือนล่วงหน้าก่อนวันหมดอายุของความตกลง”

คณะรัฐมนตรีของไทยมีมติเมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2543 เห็นชอบร่างความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขงระหว่างรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า และราชอาณาจักรไทยและได้ร่วมกันลงนามในความตกลงดังกล่าวเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2543 ณ ท่าซีไห่ล็ก สหภาพพม่า ซึ่งความตกลงฯ จะมีผลให้ทั้ง 4 ประเทศเปิดการเดินเรือโดยเสรีเป็นเวลา 1 ปีนับจากวันลงนาม โดยให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของความตกลงฯ และระเบียบที่ยอมรับร่วมกัน และในระหว่าง 1 ปีก่อนเปิดให้มีการเดินเรือในแม่น้ำโขงตอนบน สาธารณรัฐประชาชนจีนได้รับมอบหมายให้เป็นประเทศผู้ประสานงานในการจัดการประชุมคณะทำงานด้านเทคนิคเพื่อจัดทำระเบียบปฏิบัติการเดินเรือร่วมกัน

ทำให้ทราบว่าความตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับกับทั้ง 4 ประเทศในวันที่มีการลงนามโดยผู้มีอำนาจตามที่ได้รับการแต่งตั้ง ทำให้การเดินเรือในแม่น้ำโขงของทั้ง 4 ประเทศจะต้องปฏิบัติตามพันธกรณีที่กำหนดอยู่ในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่โขง

ในส่วนของประเทศไทยที่เกี่ยวกับการลงนามในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่โขงนี้ ทำให้การเดินเรือในแม่น้ำโขงในประเทศไทย จะต้องปฏิบัติตามพันธกรณีที่บัญญัติไว้ในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่โขง และตามความ ตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงฉบับนี้ มีการออกระเบียบเกี่ยวกับการเดินเรือหลายฉบับที่ไทยเราจะต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง 6 ฉบับด้วยกัน ดังนี้²⁰

1. ระเบียบว่าด้วยการเดินเรืออย่างปลอดภัยในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง
2. ระเบียบเกี่ยวกับการบริหารการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง

²⁰ ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับโครงการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือ ภายใต้ความตกลงสี่ฝ่ายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ระหว่าง ไทย-พม่า-ลาว-จีน (ยูนนาน), กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

3. ระเบียบเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำโขง
4. ระเบียบเกี่ยวกับการสืบสวนและดำเนินการเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง
5. ระเบียบว่าด้วยการจัดการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย การกู้เรือ และการเคลื่อนย้ายซากเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง
6. ระเบียบทางเทคนิคว่าด้วยการตรวจเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบร่างระเบียบดังกล่าวทั้ง 6 ฉบับ โดยมีสาระสำคัญของร่างระเบียบเกี่ยวกับการควบคุมการจราจรทางน้ำ การส่งเสริมการบริหารการขนส่งทางน้ำ การจัดระเบียบและการปรับปรุงร่องน้ำการเดินเรือเพื่อให้เรือเดินได้อย่างสะดวกและปลอดภัย การสืบสวนและการดำเนินการเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรให้เป็นไปอย่างทันเวลาและสนับสนุนในการจัดการทางด้านความปลอดภัยในการเดินเรือในส่วนของกองป้องกันชีวิตคน เรือ และทรัพย์สิน รวมทั้งการปกป้องความปลอดภัยของเรือพาณิชย์และชีวิตคน ส่วนร่างระเบียบอีก 1 ฉบับที่ยังไม่ได้มีการลงนาม คือ ร่างระเบียบว่าด้วยค่าภาระและค่าธรรมเนียมสำหรับเรือพาณิชย์ที่เดินในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ซึ่งจะมีการนำเสนอที่ประชุม JCCCN ในการประชุมครั้งที่ 8 ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2552 โดยไทยเป็นเจ้าภาพในการจัดประชุมครั้งนี้

4.3 หลักการเดินเรือของความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง

ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง ประกอบด้วยบทบัญญัติ 25 ข้อ จัดทำขึ้นเพื่อมุ่งหมายที่จะพัฒนาการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ระหว่างประเทศในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ในระหว่างรัฐภาคี และปรารถนาที่จะส่งเสริมและอำนวยความสะดวก

สะดวกทางการค้าและการท่องเที่ยว และกระชับความร่วมมือในการเดินเรือพาณิชย์ บนพื้นฐานของการเคารพในอธิปไตย ความเสมอภาค และผลประโยชน์ซึ่งกันและกัน²¹

ซึ่งในที่สุดความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง มีหลักการดังต่อไปนี้

1. หลักสิทธิในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ
2. ข้อจำกัดของหลักสิทธิในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ
3. กฎเกณฑ์ต่างๆในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ
4. การดูแลเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ

เมื่อพิจารณาระเบียบเกี่ยวกับการเดินเรือทั้ง 6 ฉบับแล้ว พบว่ามีรายละเอียดดังนี้

1. ในระเบียบว่าด้วยการเดินเรืออย่างปลอดภัยในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (Regulations on Safe Navigation of Vessels on the Lancang-Mekong River) มีเรื่อง การกำหนดวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการเดินเรือ เช่น เรือที่ผ่านจะต้องมีการชักธงสัญชาติตนด้วยและมีการกำหนดความกว้างความยาวของธงด้วย และการเดินเรือต้องมีความระมัดระวัง ช่วงไหนของแม่น้ำที่ต้องลดความเร็วลง เรื่องการทอดสมอ ห้ามทอดสมอบริเวณช่องแคบ การเดินเรือในเวลากลางคืนต้องเปิดไฟและมีเสียงส่งสัญญาณ เป็นต้น

2. ในระเบียบเกี่ยวกับการบริหารการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง(Rules on Water Transport Administration on the Lancang-Mekong River) มีหลักการเรื่องการขนส่งสินค้า

²¹ Agreement on commercial Navigation on Lancang-Mekong River “Aiming at developing on the Lancang-Mekong river the international passenger and cargo transportation among the Contracting Parties, and Desiring to promote and facilitate trade and tourism, and to strengthen cooperation in commercial navigation on the basis of respect for sovereignty, equality. And mutual benefit,”

อันตราย เช่น วัตถุระเบิด สิ่งมีพิษ สารกัมมันตภาพรังสี ว่าการบรรจุหีบห่อสินค้าอันตรายนั้นต้องทำอย่างไร เรือที่จะทำการขนส่งสินค้าอันตรายต้องเป็นเรือหลักเท่านั้น และห้ามขนส่งสินค้าที่บรรจุไม่เรียบร้อย มีรอยรั่ว เป็นต้น และยังมีการกำหนดเรื่องการขนส่งทางน้ำ เรือต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดทางเทคนิค และมีใบอนุญาตทางเทคนิค ข้อกำหนดของใบอนุญาตขนส่งทางน้ำ เอกสารที่ใช้ประกอบกับการขนส่งทางน้ำว่าต้องใช้อะไรบ้าง หลักปฏิบัติในเรื่องเอกสารการขนส่ง เช่น ใบตราส่ง การห้ามการผูกขาดหรือคิดค่าระวางเกินอัตรา และหลักการเกี่ยวกับเสรีภาพในการเดินเรือ ท่าเรือต้องให้บริการอย่างเท่าเทียมกันกับรัฐคู่สัญญาห้ามมีการกีดกัน

3. ระเบียบเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำโขง(Guidelines on the Maintenance and Improvement of the Navigability of the Lancang-Mekong River) ก็กำหนดหน้าที่ของรัฐบาลฯ ในการรักษาและปรับปรุงสภาพทางน้ำในการเดินเรือ ให้เหมาะแก่การเดินเรือได้อย่างปลอดภัยอยู่เสมอ และการปรับปรุงสภาพการเดินเรื่อนั้นต้องไม่กระทบต่อทางเดินเรือและอาณาเขตระหว่างประเทศ และสิ่งแวดล้อม และยังมีห้ามทิ้งหิน, ทราบ หรือสิ่งปฏิกูลลงในแม่น้ำด้วย ห้ามไม่ให้มีการขุด, ปักไม้ไผ่หรือไม้ หรือตาข่ายจับปลาในทางน้ำ ที่จะทำให้เกิดผลกระทบต่อการเดินเรือ การกำหนดน้ำหนักรถและขนาดของเรือที่จะแล่นในแม่น้ำ ข้อกำหนดในการฝังเคเบิลหรือท่อใต้น้ำ การสร้างโรงงานไฟฟ้าพลังงานน้ำต้องรองรับการเดินเรือด้วย การควบคุมช่องทางการเดินเรือ สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ เช่น หลักกิโลเมตร ชื่อสถานที่ เป็นต้น และต้องระบุเป็นภาษาอังกฤษ และตอนท้ายก็ได้กำหนดถึงการบำรุงรักษา, การบริหารจัดการช่องทางการเดินเรือ ซึ่งแต่ละรัฐมีหน้าที่ดูแลในเขตของตน และบริเวณเขตพรมแดนต้องดูแลร่วมกัน และต้องมีการแจ้งหากมีการเปลี่ยนทางเดินน้ำ การกำหนดเส้นทางเดินเรือ เป็นต้น

4. ระเบียบเกี่ยวกับการสืบสวนและดำเนินการเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดกับยานพาหนะทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง(Regulations on the Investigation and Handling of Waterborne Traffic Accidents on the Lancang-Mekong River) ระเบียบฉบับนี้ได้มีการกำหนดขั้นตอนการดำเนินการเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ส่วนการระงับข้อพิพาทในทางแพ่ง ก็ใช้วิธีการไกล่เกลี่ย หรืออนุญาโตตุลาการ หรือนำเรื่องฟ้องศาล และข้อกำหนดนี้ไม่นำมาใช้กับเรือหาปลา, เรือทหาร หรือ

เรือรัฐบาลที่ไม่ใช่เรือพาณิชย์เพื่อทางการค้า และข้อกำหนดในระเบียบฉบับนี้ไม่กระทบต่อการปรับใช้กฎหมายภายในของรัฐคู่สัญญาที่เกิดอุบัติเหตุจากการเดินเรือ

5. ในระเบียบว่าด้วยการจัดการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย การกู้เรือ และการเคลื่อนย้ายซากเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง(Regulations on Management of Search & Rescue, Salvage and Wreck Removal on the Lancang-Mekong River) กล่าวถึง การจัดการเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ เรือที่จมควรได้รับการย้ายถ่วงวางการเดินเรือ กำหนดให้เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือที่จม ที่จะต้องขนย้ายเรือออกจากทางเดินเรือภายในกำหนดเวลาด้วย การช่วยชีวิต กู้ซากเรือและทรัพย์สินอื่นๆ เพื่อให้เสียหายน้อยที่สุด และเพื่อป้องกันสิ่งแวดล้อมจากมลภาวะด้วย ซึ่งรัฐภาคีต้องร่วมกันดำเนินการ และกำหนดหน้าที่ของเรือที่อยู่ใกล้กับอุบัติเหตุให้เยียวยาในเบื้องต้นก่อนเป็นต้น

6. ในระเบียบทางเทคนิคว่าด้วยการตรวจเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง(Technical Regulations on Surveys of Commercial Ships on the Lancang-Mekong River) ในระเบียบฉบับนี้จะเกี่ยวกับทางเทคนิค เช่นการต่อเรือต้องปฏิบัติตามระเบียบ หรือข้อกำหนดทางเทคนิคตามแบบแปลนที่ได้รับอนุมัติ ก็เพื่อความแข็งแรงของเรือ เพื่อให้สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย

ทั้งนี้ การจัดทำระเบียบการเดินเรือร่วมกันทั้ง 6 ฉบับร่วมกันของทั้ง 4 ประเทศ ระหว่างรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า และราชอาณาจักรไทย ตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง เป็นการดำเนินการภายใต้ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง เพื่อให้การปฏิบัติตามความตกลงฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดความปลอดภัยต่อการสัญจรในแม่น้ำโขง

4.4 คณะกรรมการประสานการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (ฝ่ายไทย)

คณะกรรมการประสานการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ได้ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อให้การดำเนินการบรรลุวัตถุประสงค์ แห่งความตกลงที่ได้ลงนามร่วมกันในการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกทางการค้าและการท่องเที่ยวและเพื่อประโยชน์ในการเจรจาและประสานงานระหว่างประเทศให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพ ซึ่งคณะกรรมการประสานการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงนี้ ผู้แทนกระทรวงการคลังทั้ง 4 ประเทศ ได้ร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจร่วมกันให้จัดตั้งกลไกการประสานงาน ซึ่งเป็นการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ข้อ 9, 21 และ 22 โดยจัดตั้งเป็นคณะกรรมการร่วมสี่ฝ่ายและให้ใช้ชื่อว่า “The Joint Committee on Coordination of Commercial Navigation on the Lancang-Mekong River among China, Laos, Myanmar and Thailand” (JCCCN) และให้มีองค์ประกอบประเทศละ 8 คน ประกอบด้วยหัวหน้าคณะ (Chief Member) รองหัวหน้าคณะ (Deputy Chief Member) และสมาชิกจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีก 6 คน ทั้งนี้ JCCCN จะมีการประชุมปีละ 1 ครั้ง หรืออาจมากกว่าหากมีประเทศใดร้องขอ โดยแต่ละประเทศจะหมุนเวียนกันทำหน้าที่เป็นประธาน JCCCN ตามลำดับตัวอักษรคราวละ 2 ปี นับจากวันที่จัดตั้ง ทั้งนี้ JCCCN จะมีหน้าที่ในการปรึกษาหารือและส่งเสริมความร่วมมือในเรื่องที่ได้กำหนดไว้ในความตกลงฯ ข้อ 9 และ 21 หรือข้ออื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง²²

²²

หนังสือ ลว. มกราคม 2549 เรื่องขออนุมัติลงนามระเบียบว่าด้วยค่าภาระและค่าธรรมเนียมสำหรับเรือพาณิชย์ที่เดินในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง, เอกสารสำนักงานปลัดกระทรวง สำนักกิจการระหว่างประเทศ กระทรวงคมนาคม

4.5 หลักเกณฑ์การระงับข้อพิพาทตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่โขง

แม่น้ำโขงเป็นแม่น้ำระหว่างประเทศที่ไหลผ่าน 4 ประเทศ ดังนั้นการเดินเรือในแม่น้ำโขงของแต่ละประเทศอาจเกิดข้อพิพาทระหว่างกัน ในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง จึงได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์ในการระงับข้อพิพาทไว้ เพื่อให้ประเทศสมาชิกสามารถหาทางตกลงกันได้โดยสันติวิธี

โดยในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขงนี้ จะปรากฏในข้อ 25 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “ข้อขัดแย้งหรือข้อพิพาทใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจาก หรือ เกี่ยวเนื่องกับการปฏิบัติตามหรือการตีความความตกลงฉบับนี้ จะได้รับการระงับอย่างฉันมิตรโดยการปรึกษาหารือของภาคีที่เกี่ยวข้อง”²³

จะเห็นได้ว่าหลักในต่างประเทศในเรื่องการระงับข้อพิพาทนี้ ไม่ว่าจะเป็น Danube Convention 1948 หรือ Gambia River Convention 1978 ก็ตามล้วนแล้วแต่มีวิธีการในการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าน่าจะเหมาะสมกว่า เพราะเมื่อมีความขัดแย้งกันขึ้นมา หรือในกรณีที่คู่สัญญาต่างก็ไม่สามารถหาข้อยุติได้ จะได้มีทางออกเพื่อไว้อีกทางหนึ่ง กล่าวคือถ้าไม่สามารถจะเจรจาโดยสันติวิธี ก็ให้อนุญาโตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดหรือนำคดีขึ้นสู่ศาล²⁴ ต่อไป

²³ Article 25 “Any differences or disputes that may arise out of or settled amicably through consultation by the parties concerned.”

²⁴ Any dispute that may arise between the contracting States regarding the interpretation or implementation of the present agreement shall be settled through conciliation or mediation. If no agreement is reached, the contracting States shall place the matter before the Conciliation and Arbitration Committee of the OAU. As a last resort, they shall have recourse to the International Court of Justice at The Hague.

4.6 เปรียบเทียบหลักการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศในต่างประเทศ กับหลักการเดินเรือในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง

ตามที่ได้ศึกษามาแล้วว่าหลักการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศในต่างประเทศนั้นเป็นอย่างไร มีหลักการอะไรบ้าง และเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงแล้ว จะมีความเหมือนหรือความต่างกันมากน้อยเพียงใด ผู้เขียนจะขอนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบที่ละหลักการ ดังต่อไปนี้

4.6.1 สิทธิในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ

ในต่างประเทศสิทธิในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ มีมานานแล้ว เพราะการเดินทางโดยทางเรื่อนั้นประหยัดและสามารถขนส่งสินค้าหรือคนโดยสารได้คราวละมาก ๆ ไม่ใช่เฉพาะการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการเดินเรือในทะเลก็ใช้หลักการนี้เช่นเดียวกัน เพียงแต่การเดินเรือในทะเล หากเป็นการผ่านโดยสุจริต ก็สามารถเดินเรือผ่านได้ ไม่จำเป็นต้องมีการทำข้อตกลงใดๆแต่อย่างใด แต่หากจะเดินเรือผ่านแม่น้ำระหว่างประเทศได้ จะต้องมีการทำข้อตกลงกันระหว่างรัฐชายฝั่งที่แม่น้ำระหว่างประเทศนั้นไหลผ่านและรัฐชายฝั่งอื่นๆก่อนรัฐชายฝั่งอื่นๆ จึงจะมีสิทธิเดินเรือผ่านได้²⁵ เหตุที่ต้องมีการทำความตกลงกัน เนื่องจากถือว่าแม่น้ำระหว่างประเทศนั้นอยู่ในอาณาเขตของรัฐชายฝั่งนั้น รัฐชายฝั่งจึงมีอำนาจอธิปไตยเหนือแม่น้ำระหว่างประเทศนั้นโดยสมบูรณ์²⁶

ในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ก็มีหลักสิทธิในการเดินเรือเหมือนกันกับต่างประเทศ ด้วยเหตุที่การจะเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศได้นั้น จะต้องมีการทำความตกลงระหว่างรัฐชายฝั่ง ดังนั้นจึงได้มีการทำความตกลงว่าด้วยการเดินเรือ

²⁵ Anthony Aust, Handbook of International Law, First Published, (Cambridge University Press, USA 2005), p. 299

²⁶ Antonio Cassese, International Law, Second Edition, (Oxford University Press ; 2005), p. 86

พาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขงฉบับนี้ขึ้นมา ซึ่งปรากฏในข้อ 2 วรรคแรก กำหนดว่า ตามความตกลงฉบับนี้ เรือของภาคีคู่สัญญาใดๆ จะได้รับสิทธิเดินเรือโดยเสรีระหว่างชื่อهماในสาธารณรัฐประชาชนจีนจนถึงหลวงพระบางในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว²⁷ และยังปรากฏในระเบียบเกี่ยวกับการบริหารการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง

4.6.2 ข้อจำกัดของหลักสิทธิในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ

ความตกลงต่างๆ ในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศในต่างประเทศนั้น นอกจากจะมีหลักสิทธิในการเดินเรือ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ในขณะเดียวกันก็มีการจำกัดสิทธิในการเดินเรือ เพราะหากมีการใช้สิทธิในการเดินเรือผ่านแม่น้ำระหว่างประเทศได้ตลอดเวลา ก็จะเป็นการยากแก่การควบคุมความปลอดภัยให้แก่เรือและแก่รัฐชายฝั่ง การเดินเรือในน่านน้ำระหว่างประเทศ ถ้าเดินเรือในอาณาเขตประเทศของตนเองก็ไม่มีปัญหาแต่อย่างใด แต่หากเป็นการเดินเรือผ่านในเขตน่านน้ำของประเทศอื่นแล้ว แม้รัฐภาคีได้สิทธิที่จะเดินเรือผ่านน่านน้ำนั้นได้ แต่ก็ต้องคำนึงถึงด้วยว่าการใช้สิทธินั้นต้องไม่ไปก่อให้เกิดความเดือดร้อนเสียหายแก่รัฐชายฝั่งที่ตนเดินเรือผ่าน ต้องเคารพกฎหมายของประเทศนั้นๆ ด้วย เช่น รัฐชายฝั่งแต่ละรัฐอาจจะห้ามเรือต่างชาติไม่ให้ขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารภายในน่านน้ำของตนก็ได้ เป็นต้น

ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง ก็มีหลักการนี้เช่นกัน ปรากฏในข้อ 6 “เรือของภาคีคู่สัญญาใดที่จอดอยู่ที่ท่าเรือของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งจะได้รับเพียงสิทธิที่จะรับจ้างขนส่งสินค้าและผู้โดยสารเข้าและขาออกระหว่างสองประเทศ ภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งอาจจะดำเนินการรับขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างท่าเรือของภาคีคู่สัญญาฝ่ายที่สองและท่าเรือของภาคีคู่สัญญาฝ่ายที่สามได้ โดยต้องได้รับอนุญาตจากภาคีคู่สัญญาฝ่ายที่สอง”²⁸ ยกตัวอย่างเช่น เรือของพม่าที่จอดอยู่ที่ท่าเรือของไทยจะได้รับเพียงสิทธิที่จะรับจ้างขนส่ง

²⁷ Article 2 ...Vessels of any Contracting Party are entitled to sail freely between Simoa in the People's Republic of China and Luangprabang in Lao People's Democratic Republic...

²⁸ Article 6 Vessels of any Contracting party at the ports of another Contracting party are only entitled to engage in the carriage of the inbound and outbound cargo and

สินค้าและผู้โดยสารเข้าและขาออก ระหว่างพม่ากับไทยเท่านั้น ถ้าพม่าจะดำเนินการรับขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างท่าเรือของไทยและท่าเรือของลาว ต้องได้รับอนุญาตจากไทยก่อน หรือเรือของพม่าจะไม่สามารถรับจ้างขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างท่าเรือภายในประเทศไทยได้²⁹ เป็นต้น

4.6.3 กฎเกณฑ์ต่างๆในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ

ในต่างประเทศ ความตกลงต่างๆในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ ได้มีการกำหนดกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ ก็เพื่อให้การเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย เป็นแนวทางในการปฏิบัติร่วมกัน คือทุกรัฐภาคีจะต้องอยู่ภายใต้พื้นฐานหลักความเสมอภาค ไม่ว่าจะเป็นการคิดค่าท่าเรือ ค่าธรรมเนียมต่างๆในการเดินเรือทางการค้า คืออัตราที่คิดจะต้องเหมาะสมและใช้บังคับแก่เรือของทุกรัฐภาคีอย่างเท่าเทียมกัน ไม่มีการเลือกปฏิบัติ

ในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง จะเห็นว่าหลักการนี้ก็ปรากฏอยู่ในความตกลงด้วยเช่นกัน คือจะไม่ให้มีการเก็บค่าธรรมเนียมกับเรือของภาคีคู่สัญญา

the passengers between the two countries. One Contracting party may, with the permission of the second Contracting party, undertake the carriage of the cargoes and passengers between ports of the second Contracting party and ports of a third Contracting party.

²⁹ Article 7 This Agreement shall not apply to cabotage, which means vessels of any Contracting party shall not engage in the transportation of cargoes and passengers between the domestic ports of the other Contracting parties.

Should vessels of one Contracting party sail between ports of another Contracting party to discharge inbound cargoes and / or disembark passengers from abroad, or to load outbound cargoes and / or embark passengers sailing abroad, it shall not be regarded as cabotage.

เว้นแต่เป็นการชำระค่าบริการที่ให้เฉพาะให้แก่เรือนั้น³⁰ และระเบียบที่ออกมารองรับความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง ฉบับนี้ก็ได้กำหนดไว้ในระเบียบว่าด้วยการเดินเรืออย่างปลอดภัยในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง ก็เพื่อให้เป็นมาตรฐานในการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง เช่น กำหนดวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการเดินเรือเอาไว้ เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ให้เรือที่ผ่านน่านน้ำต้องปฏิบัติตาม หรือหากจะเดินเรือในเวลากลางคืนจะต้องเปิดไฟและส่งเสียงสัญญาณด้วย³¹ เป็นต้น

4.6.4 การดูแลรักษาการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ

ความตกลงต่างๆ ในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศในต่างประเทศ ได้กำหนดมาตรการในการดูแลรักษาช่องทางการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศเอาไว้ชัดเจน เพื่อให้การเดินเรือเป็นไปโดยไม่มีอุปสรรคขัดขวาง แต่อาจจะมีการลดการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือลงบ้าง เพื่อให้พ้นจากอุปสรรคและอันตรายต่างๆ ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้กับการเดินเรือ ส่วนหน้าที่ในเรื่องการดูแลรักษาการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศนั้น กำหนดให้เป็นหน้าที่ของรัฐที่เป็นเจ้าของน่านน้ำที่ต้องดูแลรักษาเส้นทางเดินเรือให้อยู่ในสภาพที่ดี เหมาะแก่การเดินเรืออยู่เสมอ

ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง ในเรื่องการดูแลรักษาการเดินเรือนี้ก็มีบัญญัติเอาไว้ในข้อ 16 “ในกรณีที่เรือของภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งไม่สามารถเดินเรือได้ตามปกติในน่านน้ำอาณาเขตของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่าย เนื่องจากเหตุต่างๆ อาทิ การเกยตื้น การชนหิน การเจอกับกระแสน้ำไหลเชี่ยว ภาคีคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องจะอนุญาตให้คนประจำเรือและผู้โดยสารบนเรือขึ้นฝั่งและเดินทางไปยังจุดระยะที่การเดินเรือปกติไม่สามารถกระทำได้

³⁰ Article 2(2) No charges shall be levied upon vessels of a Contracting Party by reason only of their passage though the territory of the other Contracting Party except only as payment for specific services rendered to the vessel.

³¹ Regulations on Safe Navigation of Vessels on the Lancang-Mekong River, Article 19 “Navigation of vessels at night shall only be permitted in those sections of the fairway which are navigable at night.

A vessels not provided with lights and equipment for sound signals or unable to indicate her intention or movement, is prohibited from navigating at night.”

เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีสัญญาที่เป็นเจ้าของน่านน้ำอาณาเขตที่คนประจำเรือและผู้โดยสารผ่านเข้ามา จะต้องได้รับแจ้งโดยเร็วเท่าที่จะเป็นไปได้³² ยกตัวอย่างเช่น ในกรณีที่เรือของลาวผ่านเข้ามาในเขตไทย และอาจจะเกิดการชนหิน เกยตื้น หรือเจอกับกระแสน้ำเชี่ยวทำให้ไม่สามารถเดินเรือได้ตามปกติในน่านน้ำอาณาเขตของไทย ไทยจะต้องอำนวยความสะดวกให้ความช่วยเหลือให้เรือลาวสามารถเดินเรือต่อไปได้ และยังปรากฏในระเบียบเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำโขง ที่ออกมารองรับโดยเฉพาะเจาะจงอีกด้วย เช่น ให้รัฐที่เป็นเจ้าของน่านน้ำต้องรับผิดชอบดูแลรักษาและปรับปรุงร่องน้ำให้เหมาะแก่การเดินเรือ³³ ให้เดินเรือได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งจัดทำเครื่องหมายเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินเรือ เช่น จัดให้มีหลักกิโลเมตร ติดป้ายชื่อสถานที่ต่างๆตามแม่น้ำ เป็นต้น³⁴

³² Article 16 Where vessels of one Contracting party cannot perform normal navigation in the territorial waters of another Contracting party because of *inter alia* running aground, colliding with rocks or encountering rapids, the Contracting party concerned shall allow the crew members and passengers onboard to go ashore and travel through the reaches where normal navigation cannot be performed. The competent authorities of the Contracting party into whose territory the crew members and passengers enter shall be notified as soon as possible.

³³ Article 5.1 Each Contracting Party should be responsible for maintaining and managing the section of navigation channels within its own territory. Alternatively, such maintenance and management may be carried out jointly by the four Contracting Parties or by a Contracting Party that is recommended after consultations among the Contracting Parties concerned.

³⁴ Article 4.1 Facilities such as aids to navigation, marks for place names and milestones should be installed along the River by the Contracting Parties concerned.

4.6.5 ข้อยกเว้นของเรือสาธารณะ

ความตกลงต่างๆในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศในต่างประเทศ มีการกำหนดข้อยกเว้นเอาไว้ชัดเจนว่าไม่ให้ใช้บังคับแก่เรือรบ หรือเรือที่คอยดูแลรักษาความปลอดภัยให้แก่รัฐ หรือเรือของรัฐเอง เรือที่มีใช้เรือพาณิชย์ที่มีวัตถุประสงค์ในทางการค้า เพราะหลักเกณฑ์ที่กำหนดขึ้นมา ก็เพื่อบังคับใช้กับเรือพาณิชย์โดยเฉพาะ

ในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง ไม่มีการบัญญัติในเรื่องข้อยกเว้นเกี่ยวกับเรือสาธารณะไว้ แต่ได้กำหนดไว้ในระเบียบเกี่ยวกับการสืบสวนและดำเนินการเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดกับยานพาหนะทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง (Regulations on the Investigation and Handling of Waterborne Traffic Accidents on the Lancang-Mekong River) ว่าจะไม่นำระเบียบฉบับนี้มาใช้กับเรือหาปลา, เรือทหาร, หรือเรือรัฐบาลที่ไม่ใช่เรือพาณิชย์เพื่อทางการค้า³⁵ แต่ก็มีผลเฉพาะระเบียบฉบับนี้เท่านั้น ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าควรมีการกำหนดไว้ในบททั่วไป ดังจะได้กล่าวในบทต่อไป

4.6.6 ผลกระทบของสงคราม หรือเหตุการณ์ฉุกเฉินที่มีลักษณะคล้ายกันในการเดินเรือ

ในความตกลงต่างๆในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศในต่างประเทศนั้น มีการกำหนดไว้ว่า ในช่วงสงคราม อาจจะมีการออกมาตรการฉุกเฉินออกมาได้ เพื่อเป็นการแก้ไขภายใต้สถานการณ์เช่นนั้น และเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดอันตรายแก่เรือที่จะผ่านเข้ามาในน่านน้ำด้วย เพราะเรือเหล่านั้นอาจจะโดนลูกหลง แต่ในเรื่องกฎหมายระหว่างประเทศ หรือเรื่องกฎหมายสิทธิมนุษยชน ก็ยังคงต้องปฏิบัติตาม เช่น รัฐชายฝั่งต้องให้เรือที่รักษาพยาบาลสามารถผ่านเข้ามาในอาณาเขตของแม่น้ำระหว่างประเทศที่อยู่ภายในอำนาจอธิปไตยของตนได้ เช่นในข้อ 20 ของความตกลงเฮลซิงกิ รูลส์ ค.ศ. 1966 “*Article 20 In time of war, other armed conflict, or public emergency constituting a threat to the life of the State, a riparian State may take*

³⁵ Article 2(2) This Regulations shall not apply to the accidents happening between fishing vessels, military vessels and government vessels for non-commercial purposes of the same Contracting Party.

measures derogating from its obligations under this Chapter to the extent strictly required by the exigencies of the situation, provided that such measures are not inconsistent with its other obligations under international law. The riparian State shall in any case facilitate navigation for humanitarian purposes.” หรือในข้อ 15 ของอนุสัญญาบาเซลอนาร์ ค.ศ. 1921 “This Statute does not prescribe the rights and duties of belligerents and neutrals in time of war. The Statute shall, however, continue in force in time of war so far as such rights and duties permit.”

ในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง ไม่ได้มีการบัญญัติหลักการในเรื่องนี้เอาไว้เลย ไม่ว่าจะในความตกลงฯ หรือในระเบียบที่ออกมารองรับก็ตาม

4.6.7 ตารางเปรียบเทียบหลักการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศในต่างประเทศ กับ ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง

	Statute of the Barcelona Convention 1921	The Danube Convention 1948	Helsinki Rules 1966	Gambia River Convention 1978	Agreement on commercial Navigation on Lancang-Mekong River
สิทธิในการเดินเรือผ่านแม่น้ำระหว่างประเทศ	<u>Article 3</u> Subject to the provisions contained in Articles 5 and 17, each of the Contracting States shall accord free exercise of navigation to the vessels flying the flag of any one of the other Contracting States on those parts of navigable waterways specified above which may be situated under its sovereignty or authority. <u>Article 4</u> In the exercise of navigation referred to above, the nations, property and flags of all Contracting States shall be treated in all respects on a footing of perfect equality....	<u>Article 1</u> Navigation on the Danube shall be free and open for the nationals, vessels of commerce and goods of all States, on a footing of equality in regard to port and navigation charges and conditions for merchant shipping. The foregoing shall not apply to traffic between port of the same State. <u>Article 14</u> "Free navigation," as the term is used in this Chapter,	<u>Article 12</u> 1. This Chapter refers to those rivers and lakes portions of which are both navigable and separate or traverse the territories of two or more States. 2. Rivers and lakes are navigable if in their natural or canalized State they are currently used for commercial navigation or are capable by reason of their natural condition of being so used. 3. In this Chapter, the term "riparian State" refers to a State through or along which the navigable portion of a river flows or lake lies. <u>Article 13</u> Subject to any limitations or qualifications referred to in these Chapters, each riparian State is entitled to enjoy rights of free navigation on	<u>Article 6</u> On the national territories of the contracting States, navigation on the River Gambia and its tributaries, which will be indicated later on, shall be open to nationals, merchant ships and goods of the contracting States, to vessels chartered by one or more contracting States, and this on equal basis as far as port charges and commercial navigation dues are concerned.	<u>Article 2 (1)</u> The Contracting Parties agree that the Lancang-Mekong river shall be opened for commercial navigation among the four Contracting Parties one year after the signing of this Agreement. Vessels of any Contracting Party are entitled to sail freely between Simoa in the People's Republic of China and Luangprabang in Lao People's Democratic Republic in conformity with the provisions of this Agreement and their relevant rules and regulations

	Statute of the Barcelona Convention 1921	The Danube Convention 1948	Helsinki Rules 1966	Gambia River Convention 1978	Agreement on commercial Navigation on Lancang-Mekong River
สิทธิในการเดินเรือผ่านแม่น้ำระหว่างประเทศ	situated under its sovereignty or authority....	includes the following freedoms of vessels of a riparian State on a basis of equality: (a) freedom of movement on the entire navigable course of the river or lake; (b) freedom to enter ports and to make use of plants and docks; and (c) freedom to transport goods and passengers, either directly or through transshipment, between the territory of one riparian State and the territory of another riparian State and between the territory of a riparian State and the open sea.	the entire course of a river or lake. <u>Article 14</u> “Free navigation,” as the term is used in this Chapter, includes the following freedoms of vessels of a riparian State on a basis of equality: (a) freedom of movement on the entire navigable course of the river or lake; (b) freedom to enter ports and to make use of plants and docks; and (c) freedom to transport goods and passengers, either directly or through transshipment, between the territory of one riparian State and the territory of another riparian State and between the territory of a riparian State and the open sea.		jointly adopted by the Contracting Parties.

	Statute of the Barcelona Convention 1921	The Danube Convention 1948	Helsinki Rules 1966	Gambia River Convention 1978	Agreement on commercial Navigation on Lancang-Mekong River
ข้อจำกัด ของหลัก สิทธิในการ เดินเรือใน แม่น้ำ ระหว่าง ประเทศ	<u>Article 5</u> As an exception to the two preceding Articles, and in the absence of any Convention or obligation to the contrary: 1. A riparian State has the right of reserving for its own flag the transport of passengers and goods loaded at one port situated under its sovereignty or authority....		<u>Article 16</u> Each riparian State may restrict or prohibit the loading by vessels of a foreign State of goods and passengers in its territory for discharge in such territory.		<u>Article 6</u> Vessels of any Contracting party at the ports of another Contracting party are only entitled to engage in the carriage of the inbound and outbound cargo and the passengers between the two countries. One Contracting party may, with the permission of the second Contracting party, undertake the carriage of the cargoes and passengers between ports of the second Contracting party and ports of a third Contracting party. <u>Article 7</u> This Agreement shall not apply to cabotage, which means vessels of any Contracting party shall not engage in the transportation of cargoes and passengers between the domestic ports of the other Contracting parties. Should vessels of one Contracting party sail between ports of another Contracting party to discharge inbound cargoes and / or disembark passengers from abroad, or to load outbound cargoes and / or embark passengers sailing abroad, it shall not be regarded as cabotage. <u>Article 14</u> Each Contracting party reserves the right to deny the entry into its territory of any crew member or any passenger it considers undesirable under its laws

	Statute of the Barcelona Convention 1921	The Danube Convention 1948	Helsinki Rules 1966	Gambia River Convention 1978	Agreement on commercial Navigation on Lancang-Mekong River
กฎเกณฑ์ ต่างๆใน การเดินเรือ ในแม่น้ำ ระหว่าง ประเทศ	<u>Article 4</u> In the exercise of navigation referred to above, the nations, property and flags of all Contracting States shall be treated in all respects on a footing of perfect equality.....		<u>Article 15</u> A riparian State may exercise rights of police, including but not limited to the protection of public safety and health, over that portion of the river or lake subject to its jurisdiction, provided the exercise of such rights does not unreasonably interfere with the	<u>Article 6</u> On the national territories of the contracting States, navigation on the River Gambia and its tributaries, which will be indicated later on, shall be open to nationals, merchant ships and goods of the contracting States, to vessels chartered by one or more contracting States, and this on equal basis as far as port charges and commercial navigation dues are concerned.	<u>Article 2(2)</u> No charges shall be levied upon vessels of a Contracting Party by reason only of their passage through the territory of the other Contracting Party except only as payment for specific services rendered to the vessel. <u>Article 4</u> Each Contracting Party shall open its ports to vessels of the other three Contracting Parties for commercial navigation on the Lancang-Mekong river.... If any Contracting Party desires to withdraw or designate additional port or ports for commercial navigation it shall notify other Contracting Parties in advance for making necessary arrangements. <u>Article 5</u> The Contracting Parties shall mutually grant to each other's vessels the most-favoured-nation treatment with regard to formalities relating to vessel entry and departure, customs, clearance and other formalities, utilization of berths for loading and discharging of cargo, utilization of docks and warehouses and other port facilities, material supplies and levying of port charges. <u>Article 8</u> Vessels and their crew members and passengers of one Contracting party,

	Statute of the Barcelona Convention 1921	The Danube Convention 1948	Helsinki Rules 1966	Gambia River Convention 1978	Agreement on commercial Navigation on Lancang-Mekong River
					during their stay and passage through the territory of another Contracting party, shall respect the common navigation rules and the laws and regulations of the country of that Contracting party, in particular, customs and immigrations, environment protection and ecology balance and other laws and regulations concerning public order and national security. The Contracting parties shall give due publicity to all such laws and regulations. <u>Article 9</u> None of the Contracting parties shall interfere in the internal affairs of vessels of the other Contracting parties during their stay within or passage through its territory and ports, except: 1. When the vessels, the crew or the passengers actions affect its national security, public order or the rights of its nationals; 2. Upon the request for assistance from the Master of the vessel, or from the diplomatic or consular officials of the country of which the vessel flies the flag; 3. Such measures required to suppress and prevent smuggling, illicit dealing in drugs and restricted and prohibited goods as well as illegal entry of aliens. The Contracting parties shall designate authorities concerned which will jointly coordinate to establish measures for the prevention of possible differences or disputes which might arise from implementation of this Article. <u>Article 10</u> Vessels of one Contracting party, sailing in the territory of another Contracting party, shall be exempted from local pilotage requirement under normal condition. However, should the Master or owner of a vessel ask for pilotage assistance, it will be provided by the

	Statute of the Barcelona Convention 1921	The Danube Convention 1948	Helsinki Rules 1966	Gambia River Convention 1978	Agreement on commercial Navigation on Lancang-Mekong River
					Contracting party concerned subject to the request having been made in advance. <u>Article 21</u> With a view to promoting the objectives of this Agreement and to resolving problems which may arise from its implementation, representatives of the Contracting parties shall hold meetings at least once a year alternately in the country of the Contracting parties or whenever necessary upon request by any Contracting party to consult and to promote cooperation in the following matters, inter alia (a) the maintenance and improvement of the navigability of the river; (b) measure to increase safety for navigation and protection of environment; (c) exchange of information on navigation channels, obstacles and obstructions relating to navigation safety; (d) improvement and expansion of port facilities; (e) cooperation and coordination in the customs, immigration and other related matters; (f) for the purpose of safe and smooth navigation, especially, in dry season, to cooperate to a possible extent in the provision of water flow and the relevant data; (g) cooperation in improvement of telecommunication network for the foregoing purpose; (h) formulation and improvement of relevant common rules and regulations for the effective implementation of this Agreement; (i) other matters arising from the interpretation and application of this Agreement. <u>Article 24</u> Any modification or amendment to this Agreement has to be notified in writing to the other Contracting Parties at least three months in advance for consultations among all Contracting Parties. Any such modification and amendment shall be effected by consent of all the Contracting Parties.

	Statute of the Barcelona Convention 1921	The Danube Convention 1948	Helsinki Rules 1966	Gambia River Convention 1978	Agreement on commercial Navigation on Lancang-Mekong River
การดูแลรักษาเส้นทาง การเดินเรือ	<u>Article 10</u> 1. Each riparian State is bound, or, the one hand, to refrain from all measures likely to prejudice the navigability of the waterway, or to reduce the facilities for navigation, and, on the other hand, to take as rapidly as possible all necessary steps for removing any obstacles and dangers which may occur to navigation. 2. If such navigation necessitates regular upkeep of the waterway, each of the riparian States is bound as towards the others to take such steps and to execute such works on its territory as are necessary for the purpose as quickly as possible, taking			<u>Article 7</u> The contracting States agree to keep the part of the river situated within their national territories' limits navigable .	<u>Article 16</u> Where vessels of one Contracting party cannot perform normal navigation in the territorial waters of another Contracting party because of <i>inter alia</i> running aground, colliding with rocks or encountering rapids, the Contracting party concerned shall allow the crew members and passengers onboard to go ashore and travel through the reaches where normal navigation cannot be performed. The competent authorities of the Contracting party into whose territory the crew members and passengers enter shall be notified as soon as possible. <u>Article 17</u> For the safety of life, health and the protection of the environment the carriage under this Agreement of hazardous materials such as toxic chemicals, explosives and radioactive material shall be prohibited. However, the carriage of some other types and categories of dangerous goods and the safety measures thereof may be agreed upon by consultation among the Contracting parties. <u>Article 18</u> Should a vessel of one

	Statute of the Barcelona Convention 1921	The Danube Convention 1948	Helsinki Rules 1966	Gambia River Conventio n 1978	Agreement on commercial Navigation on Lancang-Mekong River
การดูแลรักษาเส้นทาง การเดินเรือ	account at all times of the conditions of navigation, as well as of the economic state of the regions served by the navigable waterway.				Contracting party be involved in navigational casualties or any other accident in the territory of another Contracting party, the competent authorities of this Contracting party shall immediately initiate search and rescue operations and extend every possible help and care to the vessel, crew members, passengers and the cargoes, and shall immediately notify the competent authorities of the Contracting party involved. Where the cargoes salvaged from the vessel which suffered such accidents need to be temporarily stored in the territory of the other Contracting party, such cargo shall be exempted from all taxes, unless they are used for consumption or for sale in its territory. The crew members and passengers in distress shall respect the laws and regulation of another Contracting party as they are staying ashore in the territory of this Contracting party. The competent authorities thereof, shall, in accordance with the international practice, take measures needed for facilitating the distressed crew members and passengers to go to their destination

	Statute of the Barcelona Convention 1921	The Danube Convention 1948	Helsinki Rules 1966	Gambia River Convention 1978	Agreement on commercial Navigation on Lancang-Mekong River
ข้อยกเว้นของเรือสาธารณะ	<u>Article 17</u> In the absence of any agreement to the contrary to which the State territorially interested is or may be a Party, this Statute has no reference to the navigation of vessels of war or of vessels performing police or administrative functions, or, in general, exercising any kind of public authority.	<u>Article 1</u> Navigation on the Danube shall be free and open for the nationals, vessels of commerce and goods of all States, on a footing of equality in regard to port and navigation charges and conditions for merchant shipping. The foregoing shall not apply to traffic between port of the same State.	<u>Article 19</u> The rules Stated in this Chapter are not applicable to the navigation of vessels of war or of vessels performing police or administrative function, or, in general, exercising any form of public authority.	<u>Article 6</u> On the national territories of the contracting States, navigation on the River Gambia and its tributaries, which will be indicated later on, shall be open to nationals, merchant ships and goods of the contracting States, to vessels chartered by one or more contracting States, and this on equal basis as far as Port charges and commercial navigation dues are concerned.	
ผลกระทบของสงคราม หรือ เหตุการณ์ฉุกเฉินที่มีลักษณะคล้ายกันในการเดินเรือ	<u>Article 15</u> This Statute does not prescribe the rights and duties of		<u>Article 20</u> In time of war, other armed conflict, or public emergency constituting a threat		

	Statute of the Barcelona Convention 1921	The Danube Convention 1948	Helsinki Rules 1966	Gambia River Convention 1978	Agreement on commercial Navigation on Lancang-Mekong River
ผลกระทบของสงครามหรือเหตุการณ์ฉุกเฉินที่มีลักษณะคล้ายกันในการเดินเรือ	belligerents and neutral in time of war. The Statute shall, however, continue in force in time of war so far as such rights and duties permit. <u>Article 19</u> The measures of a general or particular character which a Contracting State is obliged to take in case of an emergency affecting the safety of the State or the vital interests of the country may, in exceptional cases and for a period as short as possible, involve a deviation from the provisions of the above Articles; it being understood that the principle of the freedom of navigation, and especially communication between the riparian States and the sea, must be maintained to the utmost possible extent.		to the life of the State, a riparian State may take measures derogating from its obligations under this Chapter to the extent strictly required by the exigencies of the situation, provided that such measures are not inconsistent with its other obligations under international law. The riparian State shall in any case facilitate navigation for humanitarian purposes.		