

กรรมการค้าต่างประเทศ

ถาม กรรมการค้าต่างประเทศมีการบังคับใช้กฎหมายตัวไหนบ้างในปัจจุบัน

ตอบ ที่เป็นตัวหลักมีสี่ตัว ตัวรองที่ยกเลิกยังไม่เสร็จกระบวนการมีสองตัว คือพระราชบัญญัตินำเข้าส่งออกปีสองห้าสองสองมาตรฐานสินค้าสองสามพันห้าร้อย ตัวที่สามคือการทุ่มตลาด ตัวที่สี่ตัวใหม่คือเซฟการ์ด อีกสองตัวทำเรื่องยกเลิกไปที่กฤษฎีกาอันนี้เป็นตัวหลัก เป็น พรบ. แต่มีกฎหมายลูกอีกประมาณห้าร้อยฉบับ

ถาม สี่ตัวที่ยกเลิกมีสินค้าอะไรบ้าง เยอะไหม

ตอบ ถ้ามองตัวหลักคือ พรบ.นำเข้าส่งออก ปี ๒๕๒๒

ถาม ที่มาตรา ๕ ปัจจุบันมีเยอะไหม

ตอบ สี่ห้าร้อยฉบับ

ตอบ สินค้าเกือบร้อย

ถาม ในฐานะที่อยู่กับ มาตรา ๕ นี้ใช้หลักเกณฑ์อย่างไร

ตอบ มีหลายอย่างอยู่ในวรรคแรก บางครั้งเพื่อความมั่นคง เพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจตามตัว พรบ.ใช้หลักตามตัวบทกฎหมาย

ถาม scope เช่นเพื่อความมั่นคง อยู่แค่ตรงไหน

ตอบ สมมติว่าเราเป็นคนออกเอง เราเป็นคนคิดก่อนเราเป็นคนดันเรื่องเราก็จะมองภาพเศรษฐกิจ

ถาม หมายความว่าทุกวันนี้ตามประกาศมาตรา ๕ ไม่ได้เริ่มต้นจากกรมฯ อย่างเดียว

ตอบ กฎหมายหลักที่ใช้กันทั่วประเทศ ถ้ากฎหมายเฉพาะของเขาเข้าไม่ถึงก็มาใช้กฎหมาย พรบ .๒๒ ของเราแทน

ตอบ เดิมเป็นกฎหมายหลัก แต่ต่อมาเช่น กฎหมายโรคระบาดสัตว์ก็ไปเขียนถึงเรื่องการส่งออก กฎหมายกักกันสัตว์ก็ไปเขียนเรื่องการส่งออก กฎหมายโบราณวัตถุก็เขียนเรื่องนำเข้าบ้าง ส่งออกบ้าง กฎหมายคุ้มครองและสงวนพันธุ์สัตว์ป่า เดิมเราคุมเรื่องสัตว์ป่า กรมป่าไม้ไม่มีเรื่องการคุ้มครองสัตว์ป่า เริ่มแรกเขา ประมาณปี๑๓ เขาเอาพรบ.เราเป็นตัวควบคุมการนำเข้าส่งออกสัตว์ป่าสงวน แต่ตั้งแต่ปี ๓๕ เป็นต้นมา เขาก็ใช้ประกาศของเขาไป เราก็ถอดออกเพราะเป็นกฎหมายที่ซ้อนกันอยู่เรากลายเป็นกฎหมายรอง อะไรที่เกิดจากแนวความคิดเริ่มต้นของเรา เราจะเป็นคนมองภาพตรงนี้ แต่อะไรที่เกิดจากแนวความคิดคนอื่นขึ้นมาผ่านกรม.ให้ความเห็นมา เราก็ต้องมาหาเหตุผล เพื่อที่จะใช้เป็นข้ออ้างในการเขียนวัตถุประสงค์เช่นในกรณี มาตรา ๕ เพื่อประโยชน์อันใดของรัฐนั่นคือสิ่งที่หน่วยงานอื่นขอใช้กับเรา บางทีหาทางออกไม่ได้

ถาม เมื่อหน่วยงานต่าง ๆ ไม่มีกฎหมายแล้วต้องการควบคุมหรือขออนุญาต ใครเป็นผู้พิจารณา

ตอบ ในพรบ.อยู่ในรูปคณะกรรมการแต่ในทางปฏิบัติไม่ได้ใช้ จะมาจากทางนโยบายแต่ละกระทรวงมาขอใช้

ตอบ สมมตินโยบายผ่านมาทางรัฐมนตรี จะมีสองทาง หนึ่งผ่านมาเรศึกษา นโยบาย ประชุม กำหนดแนวทางแล้วเสนอรัฐมนตรีเพื่อเข้า ครม. เพราะประกาศทุกฉบับที่ออกในมาตรา ๕ ต้องได้รับ อนุมัติจาก ครม. จึงจะกำหนดมาตรการได้ อีกอันหนึ่งเช่น ขณะนี้กำลังมีปัญหาเรื่องไม้ กรมป่าไม้ทำเข้า ครม. เลข พอเข้า ครม. อาจจะมีเรียกเราไป ครม.มีมติแล้วส่งมตินั้นมาให้เรา มีสินค้าหลาย ๆ ตัวเช่น ตู้เย็นที่ใช้สาร CFC หน่วยงานทำเข้า ครม.ไป แล้วก็มองหาว่าจะเอา พรบ.ไหนแล้วก็แจ้ง ครม.ว่า พรบ.นี้ทำได้ ก็จะส่งมาให้เราแล้วเราก็ต้องออกเหมือนกับเราโดนมัดมือชกก็มี

ตอบ กฎหมายบางอย่างเหมือนกับเป็นเรื่องระหว่างประเทศมาก่อน สารตัวนี้(CFC)ทำให้เกิด ช่องว่างของบรรยากาศ ไม่ใช่เรื่องความมั่นคงแต่เป็นเรื่องระหว่างประเทศ ประโยชน์อื่นใดของรัฐกว้าง

ตอบ ผมขอเรียนให้ทราบ พรบ.ปีเก่า ๒๕๒๒ ตอนนี้มีกฎหมายลูกต่าง ๆ รวมอยู่ใน พรบ. ประมาณ เกือบ ๒๕๐ ฉบับ ก็จะแตกแขนงออกมา มีกฎกระทรวงจะมีของเดิมในพระราชกิจจา ใน ประกาศอะไรพวกนี้ อนุบัญญัติพวกนี้จะมีประมาณสักสองร้อยฉบับ ซึ่งวิธีการควบคุมของเรา เราเป็น พรบ.การนำเข้าและส่งออกในราชอาณาจักรในหลักการของเรา ๆ จะกำหนดเป็นตัวสินค้าเป็นตัว ๆ ไป แล้วก็ออกระเบียบหลักเกณฑ์ขึ้นมาเพื่อใช้กับตัวสินค้านั้น

ถาม เหมือนกับวันนี้กรมการค้าต่างประเทศมีกฎหมายที่เป็นช่องให้กับใครก็แล้วแต่ที่เห็นว่า อยากจะให้ขออนุญาตเกี่ยวกับสินค้าตัวนี้ก็เลยใช้ช่องตรงนี้

ตอบ ไม่ใช่ขออนุญาตอย่างเดียว ดำเนินมาตรการได้ทุกรูปแบบเพราะมีข้อ ๕ ถึง ๖ ว่าจัดระเบียบในการนำเข้าและส่งออก เช่นในกรณีคอกกล้วยไม้ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ไม่สามารถมี มาตรการในการควบคุมการส่งออกคอกกล้วยไม้ได้โดยเฉพาะยุโรป ปัญหาเกิดจากยุโรป กรณีนี้ไม่ได้ ขออนุญาตแต่เป็นการจัดระบบการส่งออกให้เป็นไปตามกติกา คือ หนึ่ง ถ้าคุณจะส่งออกกล้วยไม้ ต้อง บอกวัตถุประสงค์พรบ.ก่อน เพื่อป้องกันเพลี้ยไฟ เพราะถ้าเกิดมีจะทำลายสินค้าเราแล้วเขาจะแบน สินค้าเรา จริง ๆ มีเกี่ยวกับสัตว์ พืช แต่อาจจะใช้ไม่ได้เขาเลยมาใช้กฎหมายเรา ตอนแรกเขากำหนดว่า หนึ่ง ต้องจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออก สอง สินค้าต้องรมควันยา ก่อนเพื่อให้ปลอดศัตรูพืช แล้วก็หนังสือ รับรองของเขาออกไป ซึ่งหนังสือรับรองของเขา เขาอาจออกกฎหมายลูกอีกที่ว่าจะให้หน่วยงานอื่น เพราะเขามีอำนาจในการออกหนังสือรับรองพวกนี้อยู่แล้ว เขาอาจมอบหมายให้เอกชนไปทำได้ นั่นคือ การจัดระเบียบแต่ไม่ได้ขอใบอนุญาต และขณะนี้เราก็มอบให้เขาไปดำเนินการ ก็คือหมายความว่าให้ เขาเป็นคนทำทุกอย่างหมดแล้วเขาก็จะไปขยายความต่อ หมายถึงว่าแทนที่เขาจะออกหนังสือรับรอง ปลอดศัตรูพืชอย่างเดียวเขามีอำนาจในส่วนเขา เขาก็จะไปตรวจถึงรังเลย ว่าคนที่ทำตรงนี้ต้องมี คุณสมบัติ สวมมีคุณภาพตามกำหนดเขาก็ออกใบอนุญาตออกไปเลย ซึ่งถ้ามาทำกับเราต้องออกเป็นใบ ๆ จะรุ่น ก็จะใช้มาตรา ๕ (๖) เป็นส่วนหนึ่ง มาตรการมีอยู่ ๓ ส่วนหลัก ๆ คือ หนึ่ง ห้ามไม่ให้เข้าออก เลข สอง ขออนุญาตต้องขอเป็นใบ ๆ เป็นล๊อต ๆ นั่นคือมาตรการที่เข้มงวดมาหน่อย สุดท้ายตั้งแต่ ๓

ไปจน ๖ คือลักษณะการจัดระเบียบ กำหนดคุณภาพ เช่น ทูเรียนจะออกไปต้องติดป้าย หรืออื่น ๆ เขาก็ดำเนินตามขั้นตอนนั้น

มาตรการเราคือ หนึ่ง กว้างในวัตถุประสงค์ สอง หลากหลายวิธีการ ด้วยเหตุนี้หน่วยงานอื่นถึงชอบใช้ของเรา แล้วพอใช้ของเรา เขาก็กลายเป็นเป้าโจมตีตลอด เพราะอำนาจบางครั้งเริ่มถดถอยตามวิวัฒนาการเปลี่ยนไป

ถาม ไปที่เรื่องนำเข้าส่งออก มีปัญหาใหม่ รวมไปถึงผ่านแดนหรือถ่ายลำด้วยหรือไม่

ตอบ มีปัญหาในราชอาณาจักร ๑๒ ไมล์ทะเล เขตอธิปไตย มีความเห็นหลากหลาย กรมศุลกากรก็มองอีกแบบมีขัดแย้งกัน

ตอบ ความหมายตรงนี้มีมติรัฐมนตรี ที่ผ่านเขตแดนเข้ามาถือว่านำเข้าแล้วก็เปลี่ยนไปตลอดเมื่อก่อนมีแต่ผ่านแดนไทย ลาวเขาก็ไม่เคยมีปัญหา แต่ต่อมาผ่านแดนลาวในกรณีตามกฎหมายอื่นก่อนที่เห็นเรื่องสุราที่กฤษฎีกาวินิจฉัยขึ้นมา สุราผ่านแดนไปลาว แต่ไม่ได้ไปจริงในที่สุดกฤษฎีกาคณะที่ ๕ ประมาณปี ๔๘ ถือว่าเป็นการนำเข้า ต้องขออนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยสุราหรืออะไรสักอย่างจากแนวคิดนี้ ต่อมาเรื่องถ่ายลำขึ้นมา เขาก็อ่านกฤษฎีกาเรื่องนี้เราก็พิจารณาน่าจะหลักการเดียวกัน พอนำเข้ามาคุณจะนำเข้าไปไหนก็ตามในที่สุด ถ้าเราไม่กำหนดข้อยกเว้นไว้ในมาตรการตรงนั้นที่เราถือหลักแห่งความตกลงระหว่างประเทศ กรณีที่ไทยมีความตกลงเรื่องถ่ายลำอะไรก็ตาม ความตกลงเป็นเรื่องของรัฐบาลกับรัฐบาล การที่จะปฏิบัติกับคนในประเทศได้ต้องออกกฎหมายภายในรองรับก่อน คือถ้าสินค้าใดที่เราควบคุมอยู่ถ้าไม่มีประกาศยกเว้นไว้ก็ถือว่ายังไม่มีการรองรับจะเอาความตกลงมาใช้เลยไม่ได้แนวเราตีความไปอย่างนี้ แล้วเรื่องนี้ก็เป็นคดีความกันไปสู่ศาลปกครอง ศาลปกครองมีคำวินิจฉัยตามของเรา ประมาณปี ๒๕๕๐ ศาลปกครองกลาง ยังไม่ถึงสูงสุด ตอนนี้ก็อยู่ในการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุดอยู่ ผมคิดว่าศาลคงมีความเห็นหลายฝ่ายก็เลยออกมาช้า เพราะขณะนี้มีคนได้ประโยชน์ เสียประโยชน์ คนเสียประโยชน์จะพยายามให้ข้อมูลว่าทำอย่างนี้ไม่ได้ ทำให้เศรษฐกิจประเทศเสียหายแต่จริง ๆ เขาต้องการหลีกเลี่ยงมาตรการข้อนี้เพื่อนำไม่เข้ามามากกว่า

ถาม กฤษฎีกาเรื่องใหม่ เรื่องที่ ๑๖๘/๕๒ ของสรรพสามิต

ตอบ อันนี้เราก็สู้นะ กฎหมายไหนก็ต้องเป็นกฎหมายนั้น ยาสูบก็ไม่ได้ว่าอะไร ไปดูยาสูบไม่นำเข้าส่งออกผมไม่เถียงเลยถ้าจะมองว่าใช้หลักสากล เรามีคำจำกัดความไว้โดยเฉพาะ

ถาม ที่ยกเรื่องนี้มาเพราะตัวกฤษฎีกาเองก็ขัดแย้งกัน

ตอบ มีปัญหาระหว่างผลประโยชน์ของคนสองกลุ่มในด้านการค้าหรืออะไรก็แล้วแต่ มองภาพต่างกันว่าเราสู้ไปตรงนั้นเพราะเราคิดว่าการนำเข้าส่งออกน่าจะหมายรวมถึงทั้งหมด เราควรจะมีข้อยกเว้นไว้แต่เรายังไม่มีหรืออะไรก็ตามนั้นก็คงอีกเรื่องหนึ่ง แต่ทั้งนี้อยู่ที่ว่าจะแก้ปัญหาทางใดดีกว่า ผมว่าถ้าเพื่อศาลปกครองตีความมาไม่ว่าทางใดกระทบทุกฝ่ายแน่ ในส่วนของเราผมเห็นด้วยที่ควรมีกฎหมายรองรับเพื่อที่จะยกเว้นเขาในบางส่วนจะทำให้เป็นกิจจะลักษณะเพื่อที่จะอ้างอิง แต่ผมยังไม่เห็นด้วยในกรณีจากมาเลเซียไปจีน จากพม่าไปสิงคโปร์ นั่นคือการถ่ายลำซึ่งเหมือนกับอำนาจอธิปไตย

ซึ่งเราก็ควรจะเหมือนกับลาวที่มีข้อตกลง แต่ไม่เห็นด้วยกรณีมาเลเซียผ่านไทยไปจีนอาจจะต้องดูเป็นสินค้า แล้วถ้าให้เราบ้างหรือเปล่า ผมไม่รู้ว่าจะผ่านจากเราไปสิงคโปร์ ผ่านมาเลเซียไปเรื่องพืชผักเขาให้เราจริงหรือเปล่า น่าจะเป็นข้อตกลงกันไม่ใช่ทำอะไรก็ให้พ่อค้าไทยวิ่งเต้น รัฐบาลไทยให้เปิดให้กับประเทศอื่น แต่เวลาเราไปประเทศอื่นเราไม่ได้ผลประโยชน์เลยเราควรทำตรงนั้นหรือเปล่า

ถาม ผมคิดว่าตอนท้ายสุดเราคงต้องหาทางออกร่วมกันแต่ ณ ตอนนี้อยากให้อภิปรายกัน

ตอบ มีความตกลงระหว่างอาเซียนตั้งแต่สมัยท่านเทพเป็นรัฐมนตรีคมนาคม ผมจำรายละเอียดไม่ได้มาก ความตกลงอันนี้เป็นกฎหมายบังคับในอาเซียนก็สามารถขนส่งสินค้าซึ่งอยู่ในมาตรการของเรา

ตอบ กฎหมายขนส่งออกมาก็ต้องว่าไปตามกฎหมายขนส่ง แต่สินค้าใดมีมาตรการถ้าตราใดที่ยังไม่มีกฎหมายออกมาก็ต้องปฏิบัติตาม คณะกฎหมายกัน

ตอบ เดิมกฎหมายไทยลาวเป็นความตกลงของกระทรวงการต่างประเทศ ต่อมาสมัยคุณสุเทพเป็นกฎหมายขนส่งไป

ถาม ความตกลงระหว่างไทยลาวเมื่อปี ๔๒ ความตกลงตรงนั้นพูดถึงตัวสินค้าหรือเปล่า

ตอบ ความตกลงระหว่างไทยลาวฉบับสุดท้ายเมื่อปี ๔๒ ความตกลงตรงนี้เป็นความตกลงของผู้แทนของกรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมไม่เกี่ยวกับกระทรวงพาณิชย์เลยไปคุยกันในเรื่องอำนวยความสะดวก ซึ่งวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกของกระทรวงคมนาคมหลัก ๆ ก็คือสร้างถนน สร้างทางรถไฟ หรือขุดคลองเพื่อให้ตอบสนองการขนส่งคือ รถ เรือ รถไฟ เพราะฉะนั้นจะต้องคุยกันถึงเรื่องสเปคของถนน รถ คู่คอนเทนเนอร์จะเป็นแบบกว้างคูณยาวคูณสูงเท่าไร น้ำหนักสุทธิ ปริมาตรสุทธิได้ขนาดไหน ประกันเป็นแบบใด ป้ายทะเบียนรถจะยินยอมให้ใช้ป้ายแบบเดียวกันตลอดการขนส่งหรือไม่ ใบขนส่งสมัยใหม่เป็นอินเตอร์เนชันแนลไลเซนส์ โดยที่คุณไปทำไลเซนส์ที่คุณไปใช้ได้ทั่วอาเซียนเลย เห็นตัวอย่างง่ายๆ ก็คือหัวรถ แต่เดิมหัวรถในประเทศไทยจะเคลื่อนย้ายไปต่างประเทศคุณต้องใช้หัวรถของแต่ละประเทศ คุณต้องมีการเปลี่ยนถ่ายหัวรถ ณ จุดพรมแดน ดังนั้นจากที่ศึกษาในบริบททั้งหมดแล้ว ประกอบกับถามผู้ที่เข้าร่วมประชุมแล้ว มักจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับคมนาคมโดยแท้ จะไม่เกี่ยวข้องกับบริบทในตัวสินค้า ซึ่งถ้ามองบริบทในตัวสินค้ากระทรวงคมนาคมคงมีอาจก้าวล่วงในกระทรวงพาณิชย์ได้ ซึ่งเมื่อสอบถามไปที่กรมเจรจาที่ไม่ได้รับการยืนยันอย่างแน่ชัดว่ามีผู้แทนจากกรมการค้า กระทรวงพาณิชย์เข้าร่วมในการเจรจาครั้งนั้น ไม่แน่ใจแต่ทั้งนี้จะเหมารวมถึงผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศไม่ได้เพราะกระทรวงการต่างประเทศท่านมองในภาพรวม

ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ต้องตรวจสอบให้แน่ชัดก่อนได้ข้อสรุปกรณีมีการคุยกันในตัวสินค้า

ตอบ ในกรณีความตกลงในข้อ ๔ ระบุว่าความตกลงนี้ใช้กับการขนส่ง ถนนทุกประเภทยกเว้นขนส่งสินค้าอันตรายหรือวัสดุสินค้าต้องห้าม ปัญหาอยู่ที่ว่าข้อยกเว้นนี้ เขามองว่าใช้ได้กับสินค้าทุกชนิด ยกเว้นของเช่น แก๊ส ผมมองว่าไม่ใช่แก๊สนะ เพราะขนส่งแก๊สคุณต้องมีใบอนุญาต ตอนที่เขาเขียนเขามองแก๊สอันตราย อย่างไม้ไม่ใช่วัตถุอันตรายก็ขนส่งได้อาจอย่างนั้นหรือไม่ สมมติผมจะขับรถแก๊สโดย

ผ่านประเทศไทยเข้ามาผมจะต้องได้รับใบอนุญาตด้วยนี่คือรถเก๊สแต่ไม่ได้พูดถึงตัวสินค้าว่าสินค้านั้นห้ามเก๊สเข้าก็คือเก๊สไม่ต้องเข้าเลย ผมว่าคงมองเหมือนกฎหมายขนส่ง ๕๐ เปอร์เซนต์เน้นไปที่ลักษณะของบรรณเจตนาของขนส่ง คมนาคมแท้จริง ๆ แล้วอันนี้มาจากกฎหมายลาว แล้วไปยกเลิกของที่กระทรวงการต่างประเทศทำไว้แต่ตรงนั้นเป็นเรื่องสินค้าโดยเฉพาะ

ตอบ ทุกอย่างต้องกลับมาที่นิยามนำเข้าของเราว่ารวมถึงในการนำเข้าหรือเปล่า

ถาม ผมดูแล้วมีโทษทางอาญา สมมติต่อผู้คดีสักเรื่องหนึ่งเราไม่มีคำว่าผ่านแดน หรือนำผ่านหรือถ่ายลำ และเมื่อไปดูข้อกำหนดแล้วเป็นข้อกำหนดที่จำกัดสิทธิของประชาชน วิธีการตีความซึ่งเรียกว่านิติวิธีครูบาอาจารย์สมัยก่อนสอนว่าต้องตีความโดยเคร่งครัด

ตอบ อันนี้เป็นข้อด้อยในเชิงวิชาการเพราะมีโทษทางกฎหมายถึงจำคุกเป็นการจำกัดสิทธิต้องมีความเคร่งครัดแล้วบังเอิญว่าในคัตวบทเราไม่มีลักษณะอย่างนี้แล้วไปตีความไปขยายเอาโทษเขาก็ไม่ได้

การตีความต้องดูบริบทของประเทศไทยด้วยเพราะว่าการนำเข้า แต่ในความเป็นจริงหน่วยงานที่ดูแลในการนำเข้าเขาให้นำผ่านจริงหรือเปล่า ตรงนี้คือจุดที่ทฤษฎีกาตีความว่าทำไมสุราที่นำเข้าจริง ๆ ไม่ได้ไปลาวทั้งหมดเพราะต้องได้รับอนุญาตเพราะกฎหมายที่เกี่ยวกับอนุญาตไม่ได้ ยกเว้นกรณีนี้ไว้เลยตีความว่าถ้านำเข้ามาแล้วจะไปไหนก็ถือว่านำเข้าแล้วแต่จุดหมายปลายทางที่จริงไม่รู้ เพราะคำว่าผ่านแดนหลวมมาก มาพัก มาอะไรก็ได้

กรมศุลกากรมักจะอ้างถึง พรบ.ประมาณสัก ๑๐ ฉบับที่มีคำว่านำเข้าเขาก็ทำตามนั้น ผมถามหน่อยว่าประมาณ ๑๐ ฉบับนั้นเป็นการแก้ไขหรือเปล่า สมมติ พรบ.เดิมไม่มีคำว่านำเข้า แต่พอผ่านไปสักระยะหนึ่งคำว่านำเข้าใน พรบ. แก่ภายหลังหรือเปล่าเพราะเขาอาจจะมีปัญหาอย่างเรา สมมติว่าผมทำอยู่เรื่องเดียวสินค้าเดียวประจำถ้าเพื่อผมเป็น พรบ.ตัวนั้น พรบ.ที่เกิดขึ้นโดยเฉพาะตัวของเองแล้วมีปัญหาขึ้นผมอยากให้เกิดความชัดเจน ผมก็ไปเขียนเรื่องนำเข้าไว้หรือวิธีการสินค้านั้นมีการนำเข้าผมก็ต้องไปแก้กฎหมายนั้นเพื่อให้งานผมคล่องตัว แต่ พรบ.๒๒ นั้นครอบคลุม ผมอาจไม่เจอปัญหานั้นก็ได้เพราะผมไม่รู้ปัญหา ผมก็ยังสงสัยอยู่ว่าที่กรมศุลกากรอ้างมาประมาณ ๑๐ ฉบับนั้นมีคำว่านำเข้ามาตั้งแต่เริ่มต้นหรือเปล่าอาจเกิดขึ้นภายหลังก็ได้ เช่น โรคระบาดสัตว์ต้องมีคำนำเข้าเพราะเขาต้องมีสัตว์ผ่านสมมติอย่างนี้ อะไรก็ตามที่มีปัญหาขึ้นมาแล้วในทางปฏิบัติทำไม่ได้ก็ต้องแก้ พรบ.ให้มีคำนำเข้าหรือเดิมเขาอาจจะมีคลุมอยู่ก่อนก็ได้

ถาม ต้องแก้ไขไหม

ตอบ แก่ แต่ อ.ชัชชัย ไปตีความเหมือนกับกรมศุลกากรให้ พรบ.เราไปอยู่ภายใต้ พรบ.ศุลกากร ไม่ใช่แก้ตรงนี้อย่างเดียวแก้โทษทางอาญาดูด้วย เพราะว่าในขณะนี้คดีทางกรมศุลกากรไม่เคยขึ้นศาลเลย เพราะไปใช้โทษของกรมศุลกากรพอไปใช้เขามีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับ ขณะนี้โทษของเราเริ่มมีปัญหากับเราเพราะเขาอาจจะมีโทษลดลง จริง ๆ แล้วกฎหมายบางอย่างผู้ขอไม่ได้เจตนา ถ้ามีสินค้าต้องห้ามผมไม่ว่า อาจารย์นำเข้ามาโดยที่ไม่รู้แล้วให้ติดคุกผมว่าไม่เป็นธรรม อันนี้ต้องมีเปรียบเทียบ

ปรับโดยหน่วยงานของเราได้หรือไม่ เพราะ พรบ.ปัจจุบันมีการเปรียบเทียบปรับ ผมก็อยากแก้ตรงนั้นเหมือนกัน

ถาม ในกรณีที่ไม่นับปฏิบัติตาม พรบ.นี้ ณ ตอนนี้อย่างไรยังไม่แน่ชัดว่ารวมถึงการนำผ่านด้วยหรือเปล่า สมมติตั้งเอาไว้ก่อนว่านำเข้า ส่งออก นำผ่าน ถ้าต้องปฏิบัติตาม พรบ.นี้ ในส่วนของโทษ กำลังมีงานชิ้นหนึ่งโดย TDRi เขาเอาหลักเศรษฐศาสตร์มาคิดว่าควรจะไปเท่าไรแล้ว ใช้หลักอัตราเงินเฟ้อ ผมถามว่า พรบ.นี้เราไม่ได้คิดในจุดเดียวว่าต้องปรับเพิ่มอีกกี่บาท แต่ถามว่าเราจะใช้โทษจำคุกอยู่หรือไม่ เพราะไม่ใช่อาชญากรรม ปรับอย่างเดียวใหม่ในทิศทางตอนท้ายสุดของ พรบ.นี้

ตอบ ตามที่คิดไว้ ผู้กระทำความผิดไม่ว่าจะเจตนาหรือไม่ต้องได้รับโทษ ไม่ใช่โทษติดคุกแต่อาจจะปรับเท่าไรก็ได้แล้วแต่ แต่ถ้าขึ้นศาลทำยากถ้าหน่วยงานแต่ละหน่วยงานทำเองได้ไหม การอนุญาตเราไม่ได้มองว่าของเข้าก่อนหรือไม่เข้าก่อน สมมติผมอนุญาตจะเอาของเข้ามาถ้าเป็นกฎหมายของกระทรวงพาณิชย์เองมองเรื่องกติกาว่าถ้าอาจารย์จะเอาสินค้าตัวนี้เข้าต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์นี้ ตามนโยบายนี้ ว่า หนึ่ง สอง สาม แต่ในหลักไม่ได้มองว่าสินค้านั้นเข้ามาก่อนได้รับอนุญาตหรือไม่ สมมติสินค้าเข้ามาถึงด่านกรมศุลกากรแล้วนั่นถือว่าเข้าแล้ว แต่ถ้าเขาอยู่ในกติกาของเราเมื่อมาถึงด่านศุลกากรโดยไม่มีใบอนุญาตต้องถือว่าผิด สอง เรามามองภาพว่าถ้าเขาอยู่ในกฎหมายสมมติสินค้านี้นำเข้าได้โดยเกณฑ์ทั่วไป ถ้าจะให้มาขออนุญาตเพื่อพิสูจน์ว่าเขาไปไหนตรงนั้น โอเคว่าเขาอยู่ในกติกาคิดว่าน่าจะ让他เข้าเพราะเป็นไปตามหลักเกณฑ์แต่เขามีความผิดเพราะเข้าโดยไม่ได้รับอนุญาตส่วนนั้นต้องปรับ ถ้าไม่ลงโทษวันหลังก็เคยเหมือนหาบเร่แผงลอยมาทำผิดกฎหมายถือว่าเป็นเรื่องธรรมชาติไม่ถูกจับนี้ผมว่าไม่ควรให้คุณต้องรู้

ถาม ดูพรบ.ศุลกากรมีมาตรา ๒๐ เขียนว่า เมื่อใดมาตรานี้แตกต่างจากบทบัญญัติ กฎหมายพระราชบัญญัติหรือประกาศที่ใช้อยู่ ณ บัดนี้ (อาจจะต้องรวมถึง พรบ.นำเข้าส่งออกด้วย) ท่านว่าในเรื่องอันเกี่ยวแก่ศุลกากรให้ยกเอาบทบัญญัติของ พรบ.นี้และกฎหมายพระราชบัญญัติหรือประกาศใดซึ่งจะได้ให้ใช้ในภายหน้ามิให้ถือว่าเพิกถอน จำกัด เปลี่ยนแปลงหรือเปลี่ยนไปซึ่งอำนาจและบทบัญญัติแห่ง พรบ.นี้ เว้นไว้แต่ในกฎหมายพระราชบัญญัติหรือฉบับใหม่นั้นจะประกาศโดยชัดว่ามีความประสงค์ให้เป็นไปเช่นนั้น หมายความว่าถ้าเมื่อไรที่ พรบ.นำเข้าและส่งออกขัดแย้งกับพรบ.ศุลกากร ตามมาตรา ๑๒๐ เราอ่านแล้วต้องตีความว่าคุณต้องไปใช้กฎหมายศุลกากร

ศุลกากรเขาบอกเขาทำงาน ๒ อย่าง คือ ๑ ภาษีกับพิธีการ พิธีการของเขาหมายถึงป้องกันที่สมดุลกับอำนาจความสะดวก ปัญหาว่าในมาตรา ๑๒๐ อำนาจระหว่างกรมศุลกากรกับกรมการค้าต่างประเทศนั้นโดยเฉพาะเวลาเขาอ้าง ๑๒๐ ณ ทุกวันนี้กรมการค้าต่างประเทศมองยังไว่ากรมศุลกากรมีอำนาจแค่เรื่องศุลกากรหรืออย่างไรในประเด็นนี้

ตอบ ต้องไปอ่านอีกมาตราหนึ่งถ้าจำไม่ผิด มาตรา ๒๗ คือสินค้าที่มีมาตรการตามกฎหมายอื่น ศุลกากรก็ต้องให้เป็นไปตามกฎหมายนั้น

ถาม กรมการค้าต่างประเทศก็มองว่าในส่วนของมาตรา ๑๒๐ ก็คือต้องเรื่องที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรเท่านั้น

ตอบ ในหลักการของศุลกากรก็คือเรื่องพิธีการกับภาษีใหม่ แต่ของกระทรวงพาณิชย์เกี่ยวกับเรื่องอนุญาต

ถาม ถ้าสินค้านั้นเป็นเรื่องห้ามนำเข้าส่งออก เป็นเรื่องที่ต้องขออนุญาตหรือเป็นเรื่องที่มีกฎหมายกำหนดวิธีการจัดระเบียบเอาไว้แล้ว ถ้าเกี่ยวกับ ๓ เรื่องนี้คุณต้องมาดูของกรมการค้าต่างประเทศแล้วเวลาจะผ่านแดนคุณก็มาดูเอกสารที่เขากำหนดไว้เท่านั้น

ตอบ ถ้าเกี่ยวกับเรื่องที่ว่าก็ต้องว่าไปตามนั้น แต่ถ้าเป็นเรื่องภาษีศุลกากรที่เกี่ยวข้องเกิดความขัดแย้งที่ว่ามาตรา ๑๒๐ เพราะในพรบ. ๒๒ เราไม่ได้พูดถึงเรื่องภาษีเลยเราพูดถึงเรื่องตามมาตรา ๕ มาตราหลักของเรา

มีอยู่มาตราหนึ่งที่พูดถึงเรื่องของที่จะนำเข้ามาได้ต้องปฏิบัติให้ครบก่อน ไม่เพียงแต่เรื่องการขออนุญาตทุกอย่าง หมายความว่าสินค้าตัวนี้ต้องมีใบอนุญาตต่าง ๆ เพื่อจะผ่านพิธีการ พิธีการศุลกากรตัวนั้นก็เป็กฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเช่น กฎหมายของลาว กฎหมายของสัตว์ กฎหมายของพืช ยกตัวอย่างเช่นอาจารย์จะนำของเข้ามาสมัยใหม่ อาจารย์เข้าไปใน TDRI /single window จะมีส่วนหนึ่งที่อาจารย์จะต้องกรอก สินค้านี้ต้องมีกักพืช กักสัตว์ ต้องมีใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์อาจจะมีใบอะไรเพิ่มอีก สมมติสัก ๕ ตัวแล้วอาจารย์ไปกรอกครบ ๕ อันเลยแล้วอาจารย์ไม่มีอันหนึ่งอาจารย์จะโดนตำแดงเท็จ เพราะอาจารย์จะต้องปฏิบัติให้ครบตามกฎหมายอื่นก่อน นี่คือการที่เรามองว่าคุณจะมาข้ามไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอื่นไม่ได้

ถาม เรามองในมุมของผู้ประกอบการก็จะมีกฎหมายอยู่หลายฉบับด้วยกันคือ หนึ่ง กฎหมายเฉพาะของที่คุณชนเข้ามา เช่นคุณเอาเกี่ยวกับสัตว์กับพืชมา คุณก็ต้องไปที่หน่วยงานเกี่ยวกับการเกษตร

ตอบ ผู้ประกอบการจะต้องมีความเข้าใจสองด้านเวลาคุณประกอบการ หนึ่งคุณเสียภาษีเท่าไร สองคุณต้องมีเอกสารอะไรบ้างในการนำเข้าผู้ประกอบการต้องศึกษา ตอนนี้ก็เลยมีแหล่งข้อมูลให้ค้นหาที่ทุกส่วนราชการต้องมีฐานข้อมูลให้สืบค้น ผมเพิ่มเติมคือว่าโดยหลักการแล้ว หน่วยงานราชการมีหนังสือแจ้งกรมศุลกากรโดยหลักการท่านต้องทำอะไรบ้าง ทางกรมทุกกรมในหน่วยงานของรัฐเราจะทำเว็บไซต์ท่านสามารถเข้ามาตรวจสอบได้ว่าท่านต้องปฏิบัติอย่างไร อย่างตัวตามหนังสือที่ผมให้อาจารย์ ตามความคิดของผม ๆ มองว่าหน่วยงานอื่นเขาจะไปตั้งศูนย์หน่วยงานของเขาอยู่เช่นกระทรวงเกษตรเขาก็มี ออ.ก็มี แต่กระทรวงพาณิชย์ภายใต้ พรบ.๒๒ ไม่มีพนักงานไปดูว่าสินค้านั้นไม่มีใบอนุญาต

ถาม ตอนนี้ที่ด่านพรมแดนหรือสนามบินอะไรก็ได้แล้วแต่เขาจะมี one stop service ของกรมการค้าต่างประเทศมีไหม,u

ตอบ one stop service ในส่วนของการส่งเสริม ไม่เกี่ยวกับ พรบ.๒๒ กระทรวงพาณิชย์มีไปออกหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า เรื่องสิทธิประโยชน์ทางการค้า ไม่มีพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติ

หน้าที่เกี่ยวกับ พรบ. ๒๒ เพราะฉะนั้นเวลากรมศุลกากรสงสัยก็ไม่ว่าจะถามใคร นี่เป็นความเห็นส่วนตัวนะ

ถาม ณ วันนี้ถ้าจะขออนุญาตสินค้าต่าง ๆ เหล่านี้ต้องไปที่ไหน

ตอบ ก็ขอที่นี้กับหน่วยงานที่ได้รับมอบอำนาจ เช่น สำนักงานสาขา หรือบางจังหวัดที่เรามอบอำนาจไปเป็นบางอย่างที่เรามอบอำนาจ

ถาม แต่ด่านพรมแดนไม่มี

ตอบ ไม่มี one stop service เรามีอยู่ที่เดียวคือที่ สอ. แต่นั่นเราทำหนังสือรับรอง

ถาม สมมติว่าจะนำเข้ามาต้องให้ตัวแทนมาขออนุญาตก่อน

ตอบ บริษัทต้องมาขออนุญาต สมมติว่ากรุงเทพก็ต้องมาขอที่นี้

ตอบ ในกรณีอย่างนี้เราไม่อยากประกาศควบคุมสินค้าหากไม่มีความชัดเจน ในหลักการต้องเป็นอย่างนั้นก่อนตามนโยบายการค้าเสรีนอกจากมีความจำเป็นไม่ว่ากรณีใด ๆ ก็ตามเพราะเรามีปัญหาอย่างที่เราเรียนให้ทราบ การกำหนดมาตรการมีหลายแบบ ห้าม ก็คือไม่ให้เข้าเลย ขออนุญาตคือมาตรการที่เข้มงวดน้อยลงมาน้อย สินค้าที่ต้องขออนุญาตบางตัวก็ต้องมีกติกา ขออย่างไรถึงให้ สินค้าบางตัวมอบให้ด่านชายแดนอนุญาตไม่ได้ บางอย่างมีโควตา บางอย่างได้รับอนุญาตก็จริงแต่ต้องได้รับความเห็นชอบก็มี แต่ถ้าสินค้าใดที่ไม่ได้ Sensitive มากมาย เช่นเรื่องติดตามสถิติเราก็มอบไปได้ หรือว่าสินค้าบางตัวเช่นการออกหนังสือรับรองเป็นเรื่องธรรมดาที่ใคร ๆ ก็ทำได้ ปัญหาอยู่ที่กติกายืนยันชัดเจน อันนั้นคือหลักมากกว่าว่าการที่จะมอบอำนาจอะไรให้ใครไป หนึ่ง ต้องมีการกำหนดกรอบกติกาสะดวกในการทำสำหรับคนๆ นั้น บางอย่างไม่ใช่ที่เราไม่อยากมอบ แต่เรามอบไปแล้วบางอย่างทำไม่ได้ก็มี เช่นการทำหนังสือรับรองนี้ทำได้หมด การทำ CO ทำได้หมดการทำ CO ทำได้ก็จริง การกระจายอำนาจออกไปเห็นด้วย แต่การทำ CO ไปต่างประเทศขณะนี้ต้องเป็นผู้ที่มีรายชื่อออกไปมีเป็นร้อยละคน ผมเป็นศุลกากรผมไม่มานั่งดูลายเซ็นหรือเพราะคุณส่งลายเซ็นไปให้เขาก็เปลี่ยนอยู่ตลอดกระบวนการบางอย่างไม่ไปกับเรื่องพวกนี้ สมมติคุณออก CO แล้วคุณมีแบบ CO ที่ชัดเจนหรือออกโดยอิเล็กทรอนิกส์ พอออกไปให้ใครทางโน้นเช็คได้ สมมติเรามอบอำนาจออกไปแต่กระบวนการไม่ได้พัฒนาลายเซ็นส่งไปให้ต่างประเทศมากมาย

ถาม ด่านพรมแดนในแง่ของการอำนวยความสะดวกในแง่การปฏิบัติงาน เรามีสินค้าหลายร้อยในทางกลับกันกระทรวงเกษตรฯ เขามีสินค้าไม่กี่ชนิดแต่ปริมาณอาจจะมาก มีความเป็นไปได้ไหมที่กรมฯ จะมีคนไปนั่งอยู่ตามด่านชายแดนซึ่งมีอยู่ไม่กี่ที่

ตอบ นี่ก็เป็นเรื่องนโยบาย แต่เท่าที่ผมเคยผ่านมาในอดีตไม่มี

ถาม หน่วยงานอื่น ๆ มีปัญหาไหม

ตอบ มาตรา ๑๒๐ แนะนำให้ไปหา ผช.คือ เป็นคนอื่นที่เคยอยู่จะให้ข้อมูลได้มากกว่าเพราะเป็นบุคคลเรื่องนี้แล้วเกี่ยวข้องกับคดีความด้วย

ตอบ เมื่อที่บอกไปคือมาตรา ๔๐ พรบ.ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๕ ก่อนที่จะนำของใด ๆ ไปจาก อารักขาของศุลกากรผู้นำเข้าต้องปฏิบัติให้ครบถ้วนตาม พรบ.นี้และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการ ศุลกากร ที่ส่วนใหญ่เป็นปัญหาคือ ๑๒๑ และ ๔๐ ที่ใช้ด้วยกัน

ถาม กับหน่วยงานอื่นที่ดูแลพวกสัตว์พวกพืชเช่นกรมต่าง ๆ มีปัญหาข้อกฎหมายไหม

ตอบ ไม่มีเขาอาศัยเราเราเพราะเขาเอาไปใช้ ผมมีเรื่องเดียวคือเวลาเขามีกฎหมายเขาแล้วเขาไม่ มาบอกให้เรายกเลิก เราควบคุมสินค้าตามประกาศเพื่อให้เขา สมมติเรื่องสัตว์ป่า พอกฎหมายเขามี อำนาจควบคุมเขาไม่เคยแจ้งให้เราทราบหรือให้เรายกเลิกประกาศเรา ๆ ก็ค้างเติ่งอยู่ตั้งแต่ปี ๓๕ จนถึงปี ๔๕ ถึงจะออก ซึ่งไม่ถูก ขณะนี้มีหน่วยงานหนึ่งกำลังมีหน่วยงานหนึ่งทำเรื่องผักผลไม้ขณะนี้กรม วิชาการเกษตรเข้าไปถึงแล้วแจ้งมาให้ทราบว่าควรยกเลิก กลายเป็นว่าเจ้าหน้าที่เราต้องไปบอกให้เขาทำ มาไม่ได้เป็นปัญหาแต่เป็นเรื่องการประสานกัน

ตอบ ถ้าเป็นกฤษฎีกาเขาจะดูว่ามี พรบ.ไหนเกี่ยวข้อง แต่ประกาศลูกนี้ กรม กระทรวงออก กันเองแล้วบางทีล่าสุดไม่ใช่ประกาศกระทรวงด้วยไปแค่สำนักเลขา กรม. ต่อไปนี้จะมีปัญหาเรื่อง กฎหมายทับกัน

ตอบ มีปัญหาซ้อนเยอะเพราะผมเห็นมี พรบ.หลายฉบับที่บอกว่าหากกฎหมายอื่นขัดกันเหมือน อย่างกรมศุลกากรเขียน จะมี พรบ.เขียนแล้วขัดแย้งให้ใช้ พรบ.นี้ก็มี ผมว่าตอนหลังคงเขียนว่า พรบ. ะไรที่ขัดแย้งกับตัวเองให้ใช้ พรบ.ตัวเอง การเขียนกฎหมายขณะนี้เขียนไปในแนวนี้อย่างส่วนใหญ่ อย่างพืชสมุนไพรเขียนเป็นเกราะป้องกันตนเองไว้แต่เขาไม่ได้มองในภาคปฏิบัติว่าจะเกี่ยวกันหมด

ถาม สมมติเราตีความคำว่่านำผ่านว่าอยู่ในบังคับด้วย ในส่วนของกรมการค้าต่างประเทศซึ่ง อาจจะเป็นหน่วยงานหนึ่งซึ่งเหมือนเป็นหน้าด่านเหมือนกันมองว่าจะมีปัญหาเรื่องความสัมพันธ์ ระหว่างประเทศไหม มองประโยชน์ของประชาชนกรมการค้าต่างประเทศคิดยังไง กระทรวง ต่างประเทศเขามองว่ากระทบแน่ ๆ ถ้าเราจะแย้ง เราจะแย้งยังไง เอาตัวอย่างเดียวก็พอ กระทรวง ต่างประเทศลาวประท้วงมาที่กระทรวงต่างประเทศไทยเรื่องของการนำผ่าน

ตอบ หมายความว่า พรบ.๒๒ ของเราไม่รวมถึงใช้ไหม

ถาม หมายความว่า เมื่อคุณไม่ได้เขียนประเด็นคำว่่านำผ่าน ว่าจะต้องขออนุญาตหรือห้ามหรือ ว่ามีวิธีการจัดระเบียบอย่างไรเพราะกฤษฎีกาไปตีความว่านำผ่านก่อนนำเข้าถึงจะไปส่งออก

ตอบ ปัญหาไม่ได้อยู่ที่ตีความตรงนี้ แม้ไม่ถึงเราก็แก้กฎหมายให้คลุมถึงได้ สมมติทางกฤษฎีกา ศาลปกครองสูงสุดตีความว่าไม่อยู่นำผ่านไม่เกี่ยวเราก็แก้กฎหมายให้คลุมถึงการนำผ่านได้ แต่นี่อยู่ที่ว่า ในทางปฏิบัติกับลาวอยู่ที่ว่าสินค้าอะไรที่ไม่กระทบกับไทยจริงๆ ควรออกประกาศยกเว้นให้เขาแล้ว การปฏิบัติที่ผ่านมาไม่เกี่ยวกับกระทรวงพาณิชย์เลย ศุลกากรเขาดูแลเองไม่เคยมีปัญหา แล้วพอกฤษฎีกา ตีความสุรา แนวคิดเรื่องนี้ศุลกากรเลยต้องมาถามกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์เองก็ยังไม่ไปใน แนวทางเดียวกันเลยในทุกวันนี้ศาลปกครองเห็นไว้ก่อนเรื่องถ้อยคำ แต่เราก็จะออกประกาศยกเว้นให้ ในกรณีสินค้ารายการที่ไม่กระทบต่อประเทศไทยเราก็จะยกเว้นให้ แต่กรณีนี้ ผมซึ่งเป็นผอ.ทำเรื่อง

ไปก็เก็บเสียงไป ๒ ปีกว่าแล้ว ปัญหาไม่ได้อยู่ที่นำผ่านหรือไม่ผ่านปัญหาอยู่ที่เรายกเว้นให้เขาแค่ไหนเพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อเขาแค่นั้นเอง ยังไม่ได้ทำส่วนนี้

จริง ๆ ปัญหาที่ไม่เคยเกิดขึ้นตั้งแต่ผมทำมาก็ไม่มีตั้งแต่ต้นแล้ว เท่าที่ผมทำมากระทรวงพาณิชย์เอาเฉพาะลาวจะไม่ทำเกี่ยวกับเรื่องนำผ่านแดนจากลาวไปต่างประเทศเลย กรมศุลกากรก็จะปฏิบัติตามไป จริง ๆ ในหลักการต้องมีความตกลงไทยลาวขึ้นมาในหลักการแล้วเราต้องอนุมัติตาม พรบ. ๒๒ เพื่อรองรับข้อยกเว้นตามนั้นด้วยแต่มีหรือไม่ ผมไม่รู้ ถ้าอนุมัติมาว่าเราจะยกเว้นสินค้าไหนบ้างต้องตกลงกันก่อนในหลักการ ให้ผ่านหมดยกเว้นอะไรที่ไม่ให้ผ่านสินค้าบางตัวที่เราไม่อยากจะให้ก็ได้ แต่ในทางปฏิบัติก็ผ่านลาวไปเลยตามกรมศุลกากรไม่เคยมีปัญหา มีปัญหาคือที่พรบ. ของขนส่งไปทำ พอตอนหลังก็มีปัญหาอย่างที่ว่า ผช. พุด เรื่องสุรา กรมศุลกากรไปเพิ่มคำว่าจากเรือไปรถอะไรอย่างนี้ พอคำก็นำไปออกช่องทางนั้นอย่างเรื่องน้ำปาล์ม เรื่องไม้หาช่องทางนั้นออกก็มีคดีเรื่องสุราขึ้นมา ขณะนี้มั่วไปหมดแล้วระหว่างเรื่องถ้ายาลำกับผ่านแดนไปหมดไม่แยกออกจากกันว่า ผ่านแดนก็คือผ่านแดนลาวที่มีข้อตกลงตามสัญญาพอร์เชโคน่า ส่วนเรื่องอื่นไม่ผ่านแดนนะขณะนี้เป็นเรื่องของพม่า ลาวเป็นผ่านแดนไปหมด ไม่ใช่ต้องตกลงกันตรงนี้ก่อนกระทรวงพาณิชย์เราก็ต้องยอมรับว่าต้องมีประกาศออกไปก่อนหรือมีเราก็ไม่รู้ ไม่รู้ก็รู้มาแล้ว แต่ในทางปฏิบัติเราไม่มีปัญหา เกิดปัญหาขึ้นมาผมก็ยอมรับว่าถ้าเมื่อไม่แก้ไขปัญหาดังนี้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศมีผลเสียแน่นอน ผมก็ไม่เห็นด้วยกับการที่ประเทศเพื่อนบ้านซึ่งอยู่ใกล้เราแต่เรากลับมีปัญหากับเขา ณ วันนี้อีกวันสองวันจะมีเกี่ยวกับเรื่องการนำเข้าไม้พะยุง ประกาศเกี่ยวกับเรื่องนี้กำลังจะทำ ซึ่งผมเองก็กลายเป็นว่ากองนิติการเป็นปัญหาเพราะผมก็มองภาพว่าปัญหาเกิดจากเขมร หรือไม้กัมพูชา กลายเป็นว่าไปเกี่ยวเรื่องลาวเข้าไปด้วย ถูกต้องหรือเปล่ากระทรวงพาณิชย์กำลังกลายเป็นคนที่ต้องโดนคนอื่นอัดอยู่แล้วเพราะกระทรวงพาณิชย์ไม่รู้เรื่องเลย อยู่ดีๆ ก็มีมติกรม. มาจากกรมป่าไม้ซึ่งสองสามวันนี้ก็ต้องประชุมกันแล้ว

ถาม แท้จริงแล้วลาวเกี่ยวข้องกับหรือเปล่า

ตอบ ผมไม่รู้แต่เป็นความลับ ขณะนั้นมีเรื่องสุนเซนอยู่ผมก็เลยแย้งเขาไปว่ากระทบความสัมพันธ์ระหว่างประเทศหรือเปล่าให้ดูด้วยกลายเป็นว่าผมมีปัญหา ในการกำหนดมาตรการเองต้องมองรอบด้านเหมือนกัน ผมบอกตรงๆ ว่าเราไม่ควรมีปัญหาเกี่ยวกับลาว ในความถูกต้องแล้วต้องให้ลาวผ่านแดนได้โดยสะดวกไม่ว่าโดยวิธีใดก็ตาม ก็ต้องมีการแลกเปลี่ยนหรือคุยกันคือมาปรับใหม่ว่าในหลักการผมยอมรับว่าต้องแบ่งให้ลาวบ้าง เรื่องภาษีก็ต้องยกเว้นให้เขาหรืออะไรก็ตาม กระบวนการต้องสะดวกเพื่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ คนอื่นเวลามีเรื่องเขาไม่เคียดรื้อนเท่ากับไทยหรอกแม้กระทั่งต่างประเทศจะให้เราทำกับพม่าก็ไม่ได้มีผลกระทบเท่ากับลาว ปัญหาที่มีอยู่ว่าทำอะไรให้ถูกต้องตามกฎหมายด้วยและสินค้ามีอะไรบ้าง นโยบายภายในที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานมีอะไรบ้าง เรื่องการผ่านแดน เรื่องสัตว์ ความตกลงเรื่องสินค้าเกษตร ข้าวหรืออะไรก็ตามที่เราอยากไปทำ Contact Farming ที่ประเทศเขา ปลูกที่ประเทศเขาเพื่อลดต้นทุน ต้องมองภาพกระบวนการด้วย แต่เราก็ต้องมองภาพฐานของไทยด้วยว่าถ้าคุณไปปลูกที่ลาวแล้วข้าวถูก ชาวนาเราไม่ตายหรือก็ต้องมองตรงนี้เหมือนกัน สมมติ

ว่าขณะนี้ผมได้ยืนยันว่าสาเหตุหลักจากกัมพูชาของไทยทะลักเข้ามาในไทย ส่งออกในนามไทย ปัญหาก็คือว่าเราจะทำอย่างไร ไม่ใช่มองแต่ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอย่างเดียว มองทางธุรกิจอย่างเดียวเราก็ต้องมองเกษตรกรของเราด้วย เพราะคนไทยส่วนมากก็เป็นเกษตรกร ปัญหาเมื่ออยู่ว่าถ้ามองในภาพสินค้าควรให้ออกใหม่ ควรเพราะสินค้ามีคุณภาพมากกว่า แต่ในเรื่องผู้ปลูกสาเหตุหลักในประเทศ ไทยควรจะต้องกันบ้างใหม่ ก็ควรต้องทำ ขณะนี้กรมการค้าต่างประเทศกำลังจะแย่งเพราะอยู่ตรงกลาง เทบทุกเรื่อง สมมติสินค้าลาวเข้ามาได้เป็นบางเรื่องก็ต้องมองที่ตัวสินค้าไปด้วยใช่ไหม

ผมมีข้อสังเกตในมุมมองระหว่างประเทศ กรณีนี้อาจไม่ถึงกระทบความสัมพันธ์อย่างรุนแรง เพราะต้องมองในส่วนความตกลงเป็นหลัก ความตกลงตรงนี้ผมมองว่ามีการกล่าวอ้าง หนึ่ง กล่าวอ้างบาร์เซโลนา แต่อาจารย์ต้องเข้าใจอย่างลึกซึ้งก่อนว่าบาร์เซโลนาคืออะไรกันแน่ ไม่ใช่กล่าวอ้างเช่นพม่าคนละประเด็นเลขอันนี้ต้องจับให้มันแน่นให้ยืนก่อน พอมาถึงประเด็น บาร์เซโลนา อาจารย์ต้องคิดเหมือน WTO ก่อนคือภาพใหญ่ การที่คุณจะมากล่าวถึงเรื่องย่อยๆ คุณต้องคิดถึงทวิหรือพหุภาคี FTA หรืออะไรก็ตาม กรณีนี้ต้องเทียบเคียงไทยลาว อาจจะคล้ายคลึงพอๆ มุมนี้เสร็จก็ต้องมาดูถึงพิธีศาลไม่ใช่ว่าคุยในกรอบเสร็จแล้วทุกอย่างทำได้หมด ทุกอย่างจะมีพิธีศาลในเรื่องนั้น ๆ กำหนดไว้ ต้องดูว่ากรณีนี้มีพิธีศาลเขียนกำหนดไว้หรือเปล่า ถ้าไม่ได้มีพิธีศาลเขียนกำหนดไว้จะมายังว่านี่ขัดความสัมพันธ์ระหว่างประเทศผมมองว่าก็ยังไม่ถูกเพราะท่านเองท่านก็คุยเพียงพิธีศาล หนึ่ง สอง สาม ท่านไม่ได้คุย สี ห้า หก เพราะท่านอาจจะมึนประเด็นอะไรที่ท่านเองก็ไม่happyที่จะมาคุย เพราะฉะนั้นถ้าจะมาเหมารวมทีเดียวเลยไม่ได้ แต่ถ้าพิธีศาลได้มาคุยกันไว้แล้วก็ค่อยมาคุยกันต่อไป อย่างที่ ผศ.ได้อธิบายไปแล้วว่านั่นเป็นเรื่องกฎหมายเป็นเทคนิคภายใน พิจารณาว่าอะไรเป็นสิ่งที่เหมาะสม ไม่ขัดกับความมั่นคงทางเศรษฐกิจ หรือกระทบกระเทือนต่อสภาพภายในประเทศ แม้ว่าการค้าเสรีจะboom ในยุคนี้ก็ตามอย่างไรก็ตามภายใต้ WTO คุณก็สามารถใช้มาตรการเช่น SPS หรือ TPT หรือแม้กระทั่ง Antidumping หรือ Safeguard คุณก็ยังสามารถทำได้ เพราะฉะนั้นบางครั้งมาตรการที่เราสร้างขึ้นมามีอยู่ภายใต้ SPS หรือ TPT จะมาเหมาว่าเราทำผิดความตกลงเสียทีเดียวก็ไม่ถูก ตรงนี้ผมขอไว้เป็นข้อสังเกต ที่ต้องพิสูจน์และพิจารณาให้ลึกซึ้งอีกทีว่าที่เราทำไปไม่ได้กระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ซึ่งกระทรวงต่างประเทศก็น่าจะมองในมุมมองเดียวกับกระทรวงพาณิชย์

ในฐานะที่ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอธิปไตยการใช้กฎหมายนำเข้าส่งออกของ กระทรวงพาณิชย์ เจตนารมณ์หรือวัตถุประสงค์ของการใช้กฎหมายนี้กว้างมากเพราะรวมถึงความมั่นคงด้วย การใช้กฎหมายนี้ถ้าตราใบที่ประเทศไทยไม่มีอำนาจควบคุมการค้าชายแดนไทยได้จะเป็นช่องว่างอย่างมาก ตราบใดที่ใช้มาตรการเรื่องความมั่นคงเมื่อไร เราเคยทำออกประกาศอนุวรรคตามสหประชาชาติเช่นไม่ค้ากับประเทศโน้นประเทศนี้ ผมสมมติว่าต่อไปนี้สหประชาชาติมีมติให้ประเทศไทยไม่ค้าขายกับประเทศพม่าแต่ยอมให้ประเทศอื่นเดินทางผ่านประเทศไทยไปค้าขายกับพม่าได้ทำให้อกฎหมายนี้ไม่บรรลุวัตถุประสงค์เลย การออกประกาศต่างๆ ก็ใช้ไม่ได้เลยเพราะประเทศไทยไม่ค้าแต่

ให้ประเทศอื่นผ่านไปค้าได้ ผมว่าการตีความกฎหมายต้องระวัง ผมเป็นห่วงอย่างเดียวว่าถ้าศาลปกครองตีว่ากฎหมายนี้ไม่รวมถ้ายาลำ (ไม่ชัดเจน ๑:๑๗:๑๐) เราก็กลับไปแก้ซึ่งกำลังทำอยู่

ถาม คำถามต่อไปนี้ผมค่อนข้างระมัดระวังที่จะไปใช้ คดีปกครองที่ค้างอยู่ตอนนี้เรื่องเป็นอย่างไร

ตอบ สรุปง่ายๆ ก็แล้วกัน ไม่เป็นสินค้าที่ต้องแบ่ง CO(ไม่ชัดเจน) เข้ามาในประเทศไทย ไม่ใช่ที่นำเข้ามาทางด่านชายแดนด้านติดต่อกับพม่ากับกัมพูชาต้องมี CO หรือหนังสืออนุญาตจากประเทศผู้ส่งออกมาแสดงต่อศุลกากรในการนำเข้า เมื่อก่อนไม่มีปัญหาพรมีประกาศศุลกากรเรื่องให้ถ้ายาลำได้ศุลกากรก็บอกว่าคุณก็ทำอย่างนี้ได้เรื่องส่งไปจีน ไปสิงคโปร์แล้วก็ไม่เถื่อนแถวชายแดน ไม่รู้ว่าไม่ไทยหรือไม่พม่าอ้างว่าจะไปจีน มาลงเรือที่ท่าเรือกรุงเทพเพื่อจะส่งต่อไปจีนว่าไม่ใช่นำเข้าประเทศไทยแล้วก็ไม่ต้องแสดงบัตรผ่านใดๆ เลย อันนี้เป็นช่องว่างเป็นการลักลอบคัดไม้เถื่อนอะไรทำนองนี้

หลักก็คือการนำเข้าไม้จากพม่าเข้าประเทศไทยก่อนนะ ต้องมี CO อย่างที่ผมบอกถ้าผมเป็นพ่อค้าไทยผมจะนำไม้จากพม่าเข้ามาผมต้องมี CO จากพม่ามาแสดงในทางปฏิบัติแล้วทำยากเพราะรัฐบาลเขาไม่สนับสนุน ในเมื่อไม่มี CO ก็ทำไม่ได้พ่อค้าไทยก็ไม่มี CO เข้ามาใช้ไม่ได้เพราะไม้เป็นไม้ที่อยู่ตามชายแดนแต่ CO ออกโดยรัฐบาลกลางการที่จะขอรัฐบาลกลางๆ อาจจะไม้ออกให้เพราะฉะนั้นตรงนี้คือปัญหาว่าจะเอาไม้เข้ายังไง ทางเลียงเขาก็เลียง นอกเรื่องนะครับ เปลี่ยนเป็นสิ่งประดิษฐ์เสียเพื่ออำพรางเพราะสิ่งประดิษฐ์สามารถเข้าได้ตามมาตราของประกาศฉบับที่ ๕๒ มาตรา ๔ คือนำติดตัวเข้ามา อันนั้นนอกเรื่อง ปัญหาคือว่าจะนำไม้จากพม่าเข้ามาได้อย่างไรพรมีเรื่องถ้ายาลำขึ้นมาเพื่อเป็นข้ออ้างไม่ต้องปิดประกาศของกระทรวงพาณิชย์ ไม่ต้องมี CO แต่เอาไปขายสิงคโปร์หมายความว่าเข้ามาเป็นไม้พม่าไปสิงคโปร์ก็ไม่ต้องถ้ายเพราะประกาศฉบับ ๕๒ นี่บอกว่าการนำเข้าไม้ตามด่านชายแดนที่กำหนดจะต้องมีหนังสือรับรอง CO เพราะฉะนั้นปัญหาก็มีที่ว่าสมมติผมเอาไม้เข้ามาแต่สอศต้องมี CO เมื่อไม่ติดประกาศกระทรวงพาณิชย์แล้วก็ออกได้เลย ไปเลยผ่านพิธีการกรมศุลกากรกรณีถ้ายาลำมาถึงปิดด่านตอนนั้นที่มีเรื่องกันปัญหาคือใคร กระทรวงพาณิชย์ก็ตายสิแต่คนใช้คือสิงคโปร์สบายไม้เถื่อนร่อน แต่ผมสงสัยว่าต่างประเทศใช้ไม้ได้ไม่เถื่อนร่อนไทยไม่มีโอกาสใช้ไม้ตรงนั้นแต่คนไทยกลับปล่อยให้คนอื่นใช้ถูกหรือเปล่าแล้วเวลาเราทะเลาะกับพม่ามีปัญหาชายแดนใครเถื่อนร่อนคนไทยตามชายแดนอาจจะตายก็ได้ ถูกต้องไหมถ้าเผื่อเราไม่มีอำนาจอธิปไตยเหนือประเทศใดเลยตามกฎหมายกรมศุลกากรมากกว่า

ถาม ท้ายสุดเราต้องมาหาทางร่วมมือกันปัญหาต่างๆ เหล่านี้เรื่องตีความต่างกันก็ดี เรื่องอำนาจที่ทับซ้อนในเชิงข้อกฎหมายที่มีการตีความกันต่างๆ ออกไปเราจะร่วมมือกันได้ไหมและอย่างไร เอากรณีลาวอย่างเดียว

ตอบ ก็คงต้องมาเริ่มคุยกันก่อน แต่ผมยังเห็นว่า หนึ่งต้องให้ผ่านแดนแน่ ๆ วิธีการก็คืออาจจะต้องออกกฎหมาย อาจจะต้องปรับกฎหมายผม พรบ.๒๒ ขณะนี้ก็ต้องออกประกาศย่อยขึ้นมาว่าสินค้าทั้งหมดได้ผ่านแดนยกเว้นอะไรบ้าง สมมติเรามาตกลงกันว่าเครื่องเล่นเกมผ่านไม่ได้ ลาวต้องรู้

นะว่าเครื่องเล่นเกมผ่านไม่ได้นะ ลาวก็มีทางออกก็ขึ้นเครื่องไปก็ได้ ผมคิดว่าต้องมาดูก่อนแต่คงไม่มี
 หรอก เช่นอาวุธนี้ต้องมี สินค้าบางตัวผมไม่แน่ใจว่าเป็นอะไรแต่อาจจะมีกระทบกระเทือนกับไทย ต้อง
 ดูเจ้าของสินค้าด้วย จริง ๆ ผมว่าคงมีไม่กี่ตัวสินค้านั้นคือเสรีบท คิดต่างกัน

ถาม อันนี้ต้องแก้กฎหมายก่อนไหม

ตอบ ต้องแก้

ถาม ณ วันนี้กระบวนการทางนิติบัญญัติเราหาเราแก้ปัญหาอย่างไร

ตอบ ใช้กฎหมายข้อยกนโยบายก็ยังนิ่งอยู่ ผมก็ไม่เห็นด้วยเพราะผมเองก็อี๊ดอัดเหมือนกัน

ถาม เราออกประกาศย่อยได้ไหม

ตอบ ต้องดูรอบความตกลงก่อน เป็นระดับนโยบายว่าเขาให้ไว้ระดับไหน ครั้นจะบอก
 กระทรวงพาณิชย์ให้ทำบางที่ขัดกับนโยบาย ก็ต้องดูรอบว่ามีเจตจำนงขนาดไหน ถ้ามีพอให้เราปฏิบัติ
 ขณะนี้เราก็จะค่อย ๆ หาช่องทางในการดำเนินการ

ถาม สมมติคำตอบก็คือ ข้อตกลงต่างๆ เหล่านั้น บอกว่าเราต้องทำถ้าเราจะต้องมานั่งคุยกัน
 ภายในประเทศภายในบ้านเราไม่ว่าหน่วยงานศุลกากร ชากพืชซากสัตว์หรืออาวุธ ถ้าสุดท้ายทราบว่าไม่มี
 คำว่าผ่านแดนเหมือนกันกรณีนิวเคลียร์พวกนี้หมายความว่าคุณผ่านแดนนะแต่ข้างในเป็นพลูโตเนียม
 ทั้งหมดคุณผ่านแดนได้เลยไม่ต้องควบคุมเพราะพรบ.เราไม่มี หน่วยงานเหล่านี้ถ้าต้องนั่งคุยและหา
 ทางออกจริงๆ ทางออกก็คือไปออกกฎหมายลูกยกเว้นให้ลาว

ตอบ อาจารย์สับสนแล้ว ของพวกนี้ต้องแยกเป็นชั้นๆ เป็นสินค้า เป็นอะไรก็ได้แต่ต้องแยกเป็น
 อย่าง ๆ อาจารย์เอกรณินิวเคลียร์อาจารย์เอกรณินิวเคลียร์ของกระทรวงต่างประเทศที่ได้มีการเอาเรือเกิด
 การผ่านแดนหรือถ่ายลำที่ประเทศไทย Case นี้อาจารย์ต้องเข้าใจก่อนว่าของพวกนี้เป็นของต้องห้ามเข้า
 ประเทศไม่ได้อยู่แล้ว ทำพิธีการอะไรไม่ได้อยู่แล้วแต่การที่มาแล้วผ่านไปก็มีอะไรบางอย่างพูดไม่ได้
 ซึ่งทำให้เกิดการผ่านไปได้

ถาม ถ้าดูตามกฎหมายจริง ๆ เขาบอกว่ากฎหมายเขาเป็นกฎหมายที่จำกัดสิทธิประชาชน คุณพงศ์
 ศักดิ์ธัญชัช ผอ.สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ เขาก็ตั้งคำถามคล้ายกันว่าถ้ากฎหมายไม่ได้เขียนไว้อย่างนี้แต่
 ถ้าวันหนึ่งลาวจะขอผ่าน ถ้าถามเขาวันนี้ไม่มีกฎหมายให้นำผ่านต้องขออนุญาต

ตอบ แล้วถ้าเพื่อเกิดนำผ่านจริงๆ ขึ้นมาเขาจะคิดอย่างนี้หรือเปล่า

ถาม เขาบอกว่าตอนนี้ก็มีจารีตประเพณีระหว่างประเทศหรือทบวงควบคุม

ตอบ ถึงแม้ไม่ใช้กฎหมายภายในอาจารย์ไปเอามาติสหประชาชาติมา กรณีอิรักรวมกับเกาหลี
 เหนือด้วยก็ได้ ของพวกนี้ต้องห้ามอยู่แล้ว (ถาม : นีนิวเคลียร์เพื่อสันตินะ) ผมเข้าใจแต่นิวเคลียร์เป็น
 ส่วนหนึ่งของการผลิต WMD คืออาวุธทำลายล้างสูงของพวกนี้ประชาคมโลกเขาต้องการกำจัดการอยู่แล้ว
 เขามีอนุสัญญาเกี่ยวกับการห้ามแพร่ขยายอยู่แล้ว ผมถึงบอกอาจารย์ว่าต้องดูให้ดีเป็น Case by case จะ
 เอามาปะปนกับเรื่องนี้ไม่ได้แล้วพวกนี้จะไปเกี่ยวกับเรื่องความมั่นคงที่นี้เป็นเรื่องใหญ่

ถาม กฎหมายนิวเคลียร์เขาเขียนว่า ถ้าเป็นบรรทุกสินค้าอันตรายสารกัมมันตรังสีประเภทที่ ๗ ไม่ได้รุนแรงจากการตีความของเขาน่าจะผ่านได้ ก็มีการหารือกันมีกรรมการขนส่งทางน้ำ กรมศุลกากร ศุลกากรเขาขีดเหมือนเดิมว่าไม่เกี่ยวข้องเนื่องจาก Transit

ตอบ นั่นเป็นมุมมองกฎหมายหนึ่งต้องดูกฎหมายอื่นซ้อนเร้นด้วยเช่นกฎหมายของ กระทรวงกลาโหม ผมถึงต้องบอกว่าดูให้ดีๆ ให้มันแน่นให้ตาย

ถาม กฎหมายกลาโหมไม่มีประเด็นนี้ให้พิจารณาเป็นเรื่องการก่อการร้ายความมั่นคงของรัฐ

ตอบ เมื่อเป็นประเด็นเรื่องความมั่นคง สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติบอกว่าไม่ใช่เพราะเป็นประเภทที่ ๗ ไม่เข้าข่ายตรงนั้น เขาบอกกัมมันตภาพรังสีจริง ๆ คือแร่ ถ้าเป็นแร่เราจับได้เลยแต่ต้องสกัดเป็นรังสีอะไรอีกทีซึ่งเป็นขั้นตอนทางวิทยาศาสตร์

ตอบ เป็นสารตั้งต้นต้องแบ่งบางอย่างทำได้บางอย่างทำไม่ได้บางชนิดถูกควบคุมโดยพรบ.วัตถุอันตราย บางอย่างถูกควบคุมด้วยพรบ.ยุทธโศภณกรรมกระทรวงกลาโหมห้ามนำเข้าอาวุธยุทธภัณฑ์และส่งออกแต่บางอย่างยังไม่ได้อยู่ในลิสต์เพราะของประเภทนี้ยังไม่เคยใช้ ยังไม่เคยมีใครนำมาเป็นสารตั้งต้นแต่อาจมีใครอุตริคิดขึ้นมาได้ ณ ช่วงเวลาหนึ่งเลยมีแก้อยู่ว่าควบคุมไม่ได้แต่อย่างไรก็ตามผมถึงบอกว่าต้องดูให้ดีของประเภทนี้ไปอิรักหรือไปเกาหลีเหนือด้วยมติสหประชาชาติคุณสามารรถสกัดกันได้อยู่แล้ว

ถาม ตัวอื่นผมไม่ทราบแต่ตัวนี้คนที่เขาบังคับใช้อยู่เขาบอกว่าได้ แต่ผมก็ไม่รู้ว่าประเภท ๗ คืออะไร

ตอบ ขณะนี้พรบ.ผมคิดถึงเรื่องผ่านแดนไทยลาวแก้ปัญหาอย่างไร ใจผมอยากจะให้ผ่านแดนถ้าจะทำก็ออกกฎหมายลูกในส่วนของผมเพื่อความเป็นธรรมของการค้าหรือความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ตัวเขาก็เหมือนกันถ้าเขาปล่อยแล้วมีปัญหาคนไทยเขาอยากจะคุมไหม ผมก็ว่าเขาอยากคุมเหมือนกันปัญหาคือเราจะแก้ปัญหาอย่างไรดีกว่าแต่ละส่วนไม่มีใครผิดใครถูกหมดทุกคน บางส่วนถ้าพูดกันในแง่กฎหมายสมมติว่าเขาถูกสมมติเขาไปตีความว่าจริง ๆ ถ้ายกลำมาเป็นจากเรือไปเรือจากเรือไปเครื่องบินเท่านั้นเองแต่เอารถผ่านรถไปเรื่อยๆ สมควรจะทำไหม แต่จากเรือไปเรือจากเรือไปเครื่องบินในภาคปฏิบัติผมเห็นด้วยนะแต่ถ้าเผื่อคุณเอาสินค้าจากเครื่องบินไปเปลี่ยนเป็นเรือแล้วคุณไม่ผ่านแดนประเทศไทยไม่ผ่านจากสนามบินสุวรรณภูมิไปท่าเรือคลองเตยไม่ถูก บางเรื่องใช่แต่จะแก้ปัญหาตรงนี้อะไรมากกว่า แต่ถ้าเผื่อคุณจะยอมให้เอาสินค้าอะไรก็ได้ไม่จากที่นี่แล้วให้คนไทยไปยักกับพม่าแล้วคนของเราเป็นอะไรขึ้นมาสมควรทำไหม ผมบอกว่าไม่มีใครผิดใครถูกกฎหมายไม่ใช่ทุกคนถูกหมด แต่เดิมสินค้านี้เขาคงไม่ควบคุมแต่ตอนนี้เขาจะควบคุมเขาก็ไปไม่ถึงแค่สิ่งที่ควรทำเช่นผมก็ไปเพิ่มในท้ายประกาศเพิ่มเข้าไปในลิสต์ซึ่งกระทรวงกลาโหมเขาทำอย่างนี้เป็นประจำ

ถาม ตัวนี้สามารถทำได้โดยส่งมาที่กระทรวงพาณิชย์หรือไม่

ตอบ ไม่ใช่ต้องดูวัตถุประสงค์ในการควบคุมก่อนถ้าหน่วยงานเขาต้องการควบคุมเองเขาก็ประกาศในลิสต์ท้ายประกาศเขามีบัญชีของขึ้นนี้แต่เดิมอาจไม่มีอันตรายเขาไม่ต้องควบคุม

ถาม แต่เขาบอกว่าพรบ.เขาไม่มีคำว่านำผ่าน

ตอบ องค์การนี้เขาก็เหมือนองค์กรอื่น ก็ดูแลภายในประเทศไม่ได้ดูแลระหว่างประเทศเลยไม่มีคำนี้ ระบบนี้เขากำลังสร้าง Export Control ขึ้นมาซึ่งระบบนี้เป็นที่แพร่หลายในยุโรปในอเมริกาในญี่ปุ่น ในปัจจุบันเราก็มีผู้เชี่ยวชาญออกไปศึกษาเยอะในประเทศนี้แล้วเราก็นำแนวคิดนี้มาสร้างระบบซึ่งตอนนี้อยู่ในระหว่างการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐหลายๆ หน่วยที่จะมาร่วมกันควบคุมตรงนี้ เพราะเขาบอกว่าเรื่องนี้ไม่ได้เข้าประเทศไทยเขาไม่เกี่ยวข้องกฎหมายภายในมีเข้ามียก ผมงว่าต่อไปต้องมีหน่วยงาน Export Control ขึ้นมาซึ่งตรงนี้หน่วยงานต่างประเทศเขาน่าจะรู้ดี Export Control ตัวนี้จะควบคุมสินค้าบางอย่างเช่นสินค้าพิเศษ ยกตัวอย่างง่ายๆ แก้วสมัยก่อนทำจากดินแล้วก็เผา สมัยใหม่ผมทำแก้วนาโนใช้วัสดุพิเศษ แก้วไม่มีปัญหาแต่ผมต้องส่งวัสดุจากประเทศที่เขาใช้เทคโนโลยีสูงๆ เวลาส่งมาจะเป็นขวดใหญ่ๆ แล้วผมก็มาตัดแล้วค่อยมาทำเป็นแก้ว วัสดุพวกนี้ถ้าผมไม่เอามาทำแก้ว แต่เอาไปทำเครื่องยิงลูกจรวดหรือปรมาณูจะกลายเป็นสินค้าที่เกิดอันตรายขึ้นมาเพราะฉะนั้นจะมีหน่วยงานนี้ควบคุม

ผมสรุปว่าอาจารย์กำลังมองว่าพรบ.๒๒ มีแต่คำว่านำเข้าส่งออกไม่มีคำว่านำผ่านโดยที่จริงๆ พรบ.๒๒ เป็นกฎหมายอาญาดูแลความเคร่งครัดตามรัฐธรรมนูญอาจารย์มองอย่างนี้โดยหน่วยงานอื่นกำลังมองภาพอย่างนี้ด้วยซ้ำ ทำไมกระทรวงพาณิชย์เองขยายความไปถึงการนำเข้าส่งออกด้วย รวมถึงการนำผ่านแดนด้วย ในส่วนนี้เองที่ที่ ผช.พูดว่าในเมื่อศาลปกครองกลางก็ยังตีความในลักษณะนี้เราก็ต้องยืนอยู่ตรงนี้ส่วนหนึ่งที่เรากำลังมองรวมถึงด้วยแต่อาจจะมองไม่ถึงลาวเพราะคดีนี้เป็นคดีระหว่างไทยกับพม่าไปมาเลเซียที่ท่านอาจมองข้ามไปถึงบาร์เซโลน่า แต่ตอนนี้คดีเราอาจจะไปรวมถึงตรงนั้นด้วยในการมองภาพของเรา ในอดีตเราคงตีความถึงแต่เราไม่เคยมีการปรับทัศนคติมุมมองต้องให้กระทรวงพาณิชย์ออก ส่วนลาวคงเป็นประเพณีปฏิบัติกันมาว่าศุลกากรก็ทำไปตามกฎหมายของเขาเขาจะมีคำว่าผ่านแดนลาวตรงนี้ไม่แน่ใจ

ปัญหาก็คือการแก้ไขกฎหมายตรงนั้นจริงๆ หน่วยงานอื่นเดิมเขามีถึงคำว่านำผ่านหรือเปล่าแต่พอเขาเห็นปัญหาของเขาอย่างที่ผมเรียนเขา คือหน่วยงานที่มีปัญหาตรงนั้นตรงเขาก็แก้กฎหมายตรงนั้นของเขาเสียแล้วเขากำหนดวิธีการนำผ่านของเขาขึ้นมานั่นก็คือ ทุกหน่วยงานแต่เดิมอาจจะตีความเหมือนกันก็ได้ว่ารวมถึงการนำเข้าผ่านชายแดนลาวอาจจะเป็นปัญหาขึ้นมานั่งวินิจฉัยถ้อยคำ ณ ปัจจุบันที่เป็นกฎหมายที่มีอยู่ในอดีตตรงนี้ผมโดนวุฒิสมาชิกที่อยู่ประจำว่า พรบ.๒๒ มาตรา ๒๕ และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังต้องลงนามเซ็นประกาศทุกฉบับทั้ง ๔๐๐ กว่าฉบับต้องเซ็นสองคนถูกต้องหรือเปล่าแต่ละคนต่างคานอำนาจซึ่งกันและกันแต่ก็ทำตามหน้าที่รักษาการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังและรักษาการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ทุกคนมีอำนาจหน้าที่ แต่ก็ยังเป็นอำนาจหน้าที่ของตนเอง ของกระทรวงพาณิชย์แต่กระทรวงการคลังออกได้หรือเปล่า ผมงว่าสมัยก่อนเขาคงไม่ได้คิดถึงขนาดนั้น แต่เวลามาทำประกาศใหม่ๆ ก็ต้องมาเขียนถ้อยคำข้างหลังเพิ่มเติมว่าในส่วนของที่ท่านรับผิดชอบเพื่อไม่ให้มีปัญหาเรื่องการตีความใช่หรือไม่ ผมเองก็โดนศุลกากรตีเรื่องมาตรา ๑๕ ของ

พรบ.นี้เรื่องการกำหนดค่า เรื่องไม่ว่ากระทรวงพาณิชย์ไม่มีอำนาจกำหนดด้านการกำหนดค่าต้องเป็นมติกรม. ว่าค่าไหนมีปัญหา

ถาม งานตัวนี้กรมการค้าต่างประเทศมีอะไรที่จะฝากนักวิจัยที่ทำงานตรงนี้มีข้อควรระวังแนะนำหรือคิด

ตอบ ที่ผมมองคือมองประเด็นที่หนึ่ง ตอนนี้อาจารย์กำลังมองลึกเกินไปผมอยากให้มองสินค้าใดสินค้านี้โดยเฉพาะ เพราะเป็นลักษณะเฉพาะตัวเหมือนที่เลขพุดที่กระทรวงต่างประเทศอยากให้มองในภาพรวมเป็นหลัก Policy เป็นหลัก อย่างที่สองอยากให้ดูประกอบกับความตกลงซึ่งที่อาจารย์ทำอาจารย์มองที่ความตกลง ถ้าอาจารย์ไปมองที่กฎหมายย่อยจะทำให้อาจารย์สับสน

คือหนึ่งต้องตกลงกันก่อนว่าจะให้ทำอะไรเหมือนกับขณะนี้ส่วนตัวเลขนะครับ พรบ.๒๒ มีปัญหาคือโลกไปอีกก้าวหนึ่งแล้วอาจารย์จะก้าวไม่ทัน ถ้าพูดจากใจผมว่ากฎหมายทุกฉบับมีปัญหา โดยเฉพาะพรบ.๒๒ เหตุเพราะหนึ่งอาจจะก้าวไม่ทันเพราะเราอาจจะมีกฎหมายอื่นแล้วเช่น Safeguard สอง เป็นประเภทพรบ.จับฉ่ายสินค้าทุกอย่างลงนี้หมด สามคนใช้มีเยอะมาตรการหลากหลายมากผมถามตรงๆ คนในกรมการค้าต่างประเทศก็ยังไม่รู้หมดมีหลากหลายทุกรูปแบบเพราะฉะนั้นด้วยเหตุนี้ทำให้ตัวนี้มีขีดจำกัดมีปัญหาในตัวของตัวเองผมก็อยากจะแก้เหมือนกันแต่ไม่รู้จะแก้ตรงไหนกลายเป็น พรบ. ๒๒ เป็นกฎหมายกลางเริ่มอู้ยอ้ายไม่คล่องตัว จะทำอย่างไรให้กฎหมายกลางคล่องตัวคือกฎหมายกลางควรจะต้องตัวทุกรูปแบบแต่กฎหมายกลางอ้วนทื่อทำอะไรก็ได้คือไม่ใช่เปลี่ยนรูปแล้วคือทุกคนก็อยากจะทำการค้าเสรีแต่ก็แฝงด้วยมาตรการกีดกันทางการค้าแล้วก็มาใช้พรบ.๒๒ มาเป็นตัวดำเนินการนั่นคือปัญหาของเราว่าเราจะทำเสรีแต่ก็แอบใส่มาตรการอย่างนี้ๆ เราเองเหมือนเป็นเป้าให้เขายิงตลอดเวลา ทำให้กรมศุลกากรถึงไม่ค่อยมีปัญหาอย่างหน่วยงานอื่นต่างๆ ที่เป็นความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดกันมาก ถ้าเพื่อภาคปฏิบัติแล้วผมมองว่าหน่วยงานภาคปฏิบัติเองควรจะอันนี้ส่วนตัวนี้ ควรประชุมกันข้ามกันสักเดือนละครั้งสองครั้งระดับผู้ใหญ่อยุกันเรื่องปัญหา ผมเคยทำงานกับผู้ใหญ่กรมศุลกากรกับกระทรวงพาณิชย์จะมีผู้ประสานงานร่วมกันในระดับสูงพอสมควรแต่ผู้ประสานงานคนนั้นจะต้องมีทั้งพระเดชและพระคุณพอสมควรไม่อย่างนั้นสั่งงานไม่ได้เช่นสมัยก่อนกระทรวงพาณิชย์เองจะมีผู้ประสานงานคนหนึ่ง กรมศุลกากรก็มีนี้สมัยก่อนนะท่านสั่งหรือพูดที่คนในกรมศุลกากรเขาจะทำตามผมจำชื่อไม่ได้ทั้งสองท่านมีทั้งพระเดชและพระคุณสมมติมีปัญหาอย่างนี้นะ ก็จะง่ายแต่ในปัจจุบันไม่ใช่ไม่ว่ากฎหมายปกครองหรือด้วยเจ้าหน้าที่กลัว พอกลัวก็เริ่มตั้งเกราะป้องกันตัวเองโดยพยายามที่จะขีดเอาไว้ให้เคร่งครัดทุกเรื่องจะไม่เอื้ออำนวยทางการค้า สมัยก่อนไม่ว่าจะเป็นการตีความอะไรก็ตามก็จะไม่ค่อยมีปัญหาถ้าเพื่อคุณใช้การตีความในทางที่ถูก แต่ปัญหาปัจจุบันก็เกิดจากการที่มีกฎหมายปกครองบ้างกฎหมายอะไรบ้างแล้วก็ศาลรัฐธรรมนูญเรื่องสิทธิมนุษยชนเรื่องหนึ่ง แล้วก็สองก็คือเหมือนกับถูกตีกรอบให้ความคิดเคร่งครัดลง ซึ่งก็เป็นปัญหาในภาคปฏิบัติจริงๆ เช่นเร็วๆ นี้ผมก็เกิดปัญหาซึ่งไม่มีใครคาดคิดว่าจะเกิดอะไรพอลินค้าที่เกิดขึ้นจะต้องส่งออกไม่มีกฎระเบียบไว้ต้องปรับนี้ก็คือปัญหาเหมือนกัน เรามองภาพว่าอนาคตจะแก้อย่างไรดีกว่ามาหาว่าอดีตเกิดจากอะไรใครเป็นคนทำ

ให้เกิดปัญหาไม่ใช่ ผมอยากให้มองภาพว่าศึกษาเพื่อให้รู้ว่าปัญหาคืออะไรแล้วแก้อย่างไรร่วมมือกันแก้ด้วยวิธีไหนต้องถอยบ้างไม่ใช่ไม่ถอยเลย ไปไม่รอด สมมติกรมป่าไม้ไม่ถอยไม่ไปปรับของตัวเองในเรื่องการกำกับดูแล กรมศุลกากรไม่ถอยบ้าง ทางผมไม่ถอยบ้างก็ไม่จบถูกไหม ขณะนี้ทุกคนไม่ว่าจะเป็นภาคปฏิบัติจะมองแต่ว่า เวลาเขาทำงานจะไม่ค่อยมองของคนอื่นจะแก้ของตัวเองตรงนี้ๆ โดยที่ว่าทุกอย่างเป็นความผิดของคนอื่นหมดไม่ใช่บางครั้งตัวเองก็ผิด กรมป่าไม้เองสมมติเรื่องไม้ถ้าเพื่อตัวเองไม่หาทางแก้ไข ไม่ใช่เอามาตรการกระทรวงพาณิชย์มาแก้ปัญหาเรื่องนี้แต่ถ้าเพื่อในการปฏิบัติโดยเคร่งครัดโดยการดู CO อะไรตรงนี้น่าจะดีกว่าเหมือนกับการชี้ข้างจับตักเตนสมมติพูดเรื่องไม้กัมพูชาทำไมถึงไม้เคร่งครัดในการที่จะดู CO กัมพูชาหรือไม่แต่ไปดูที่ CO อาจจะออกโดยรัฐบาลก็ได้ เหมือนกับเราบอกว่าสินค้าจะต้องมีมาตรฐานแต่คุณเวลาเขาแสดงหลักฐานคุณบอกว่าไม่เชื่อไม่ใช่ ไม่เชื่อมาตรฐานแล้วคุณทำไมเหมือนกับเรื่องถึงแก๊สผมว่าเป็นเรื่องประหลาดมากอยากให้มีความมาตรฐานกันมาตรวจสอบทุกอย่างต้องมีมาตรฐาน ปกติท่านที่อยู่สอค.ที่ขึ้นประชุมก็คือท่านอยากให้มีความมาตรฐาน คุณถามเพราะคุณกลัวไม่มีมาตรฐานแต่คุณไปตรวจสอบแบบสุ่มตัวอย่างได้มาตรฐานหรือไม่แล้วทำไมคุณไม่เชื่อมาตรฐานที่เป็นมาตรฐานระดับโลก ถ้าคุณบอกอาจจะมีฮั้วกันก็ไปดูสิว่าคนออกๆ ตามมาตรฐานหรือเปล่าไปดูที่คนออกมาตรฐานของคุณว่าออกถูกต้องตามมาตรฐานหรือไม่แต่กลับไปมองว่าไม่มาตรฐานโดยไปเอาประกาศกระทรวงพาณิชย์ไปคุม นโยบายมาผมไม่เถียงแต่ผมว่าไม่ถูก โอเค เราต้องการสินค้าที่มีมาตรฐานแต่พอเขามีใบรับรองมาตรฐานคุณบอกคุณไม่เชื่อว่ามีมาตรฐานจริงตามที่ออกในหนังสือรับรองเพราะฉะนั้นคุณก็ไปดูว่าใครเป็นคนออกมาตรฐานก็ติดคุกคนเดียว มาตรฐานต้องไปคุมที่จุดนั้นที่คุณกลับเอาประกาศกระทรวงพาณิชย์ไปคุม

ผมไปทำงานวิจัยกับท่าน.....ซมัยก็ไม่ค่อยแฮปปี้ทั้งคู่อีกแต่บางทีเอามาใช้งานไม่ได้ กลายเป็นเอกกฤษฎากระทรวงพาณิชย์ไปอยู่ใต้กฎหมายของกรมศุลกากรไม่ใช่ก็ไม่เป็นไรไม่ว่ากันอันนี้เขาเขียนตามแบบของเขาแต่เขาเขียนเห็นชัดมาก มาเขียนในพรบ.กระทรวงพาณิชย์ แต่พรบ.กระทรวงพาณิชย์อยู่ภายใต้พรบ.กรมศุลกากร ๑๒๐ ที่ว่าพรบ.อื่นที่ขัดหรือแย้งกับพรบ.ศุลกากรต้องไปใช้ของศุลกากรแต่ไม่เกี่ยวกับการศุลกากร

ถาม ผมจะไปศุลกากรมีอะไรฝากถามในนามผมไหมครับ คำถามมีสองส่วนคือหนึ่งคุณอธิบายกันให้พอ สองคุณจบให้ได้ ทำยที่สุดต้องไปตรงไหนที่พี่บอกว่าต้องถอยแล้วมาหาทางเดินใหม่ร่วมกันเพราะทำยที่สุดไม่ใช่ประเทศของกรมศุลกากร ไม่ใช่ประเทศของกรมการค้าต่างประเทศ ไม่ใช่ของใครคนใดคนหนึ่งแต่เป็นของประชาชน

ตอบ สิ่งที่เราทำต้องมองว่าคนข้างบ้านเราดีรึว่า ฟังลาวเราอาจจะดีขึ้นหน่อยกับพม่าก็อาจสูงขึ้นหน่อยก็ได้ผมไม่จำเป็นต้องมีรั้วเท่ากันเราก็ต้องมองว่าเพื่อนบ้านเราดีไม่ดีด้วยถูกไหม ผมอาจไม่ใช่ นักกฎหมายที่แม่นนัก

ถาม ถ้าเรามาป้องกัน แต่กีดกันไหมครับ ผมไม่ทราบว่าเค้าใช้หลักอะไร

ตอบ คำว่ากีดกันทางการค้านี้มันคงไม่ใช่จะรับได้ในรูปยุคปัจจุบัน แต่มันต้องมีมาตรการเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจทางการค้าของเรา ผมว่าจริงๆมาตรการทาง...มันใช้ได้เยอะนะใช้ด้วยการกำกับดูแลก็ได้แบบดกกล้วยไม้อย่างที่ว่า ปัญหามันอยู่ที่ว่า ส่วนตัวแล้วจะคิดจะทำขึ้นเองจะส่วนใหญ่ เพราะเรายังยืนอยู่บนหลักการค้าเสรี ปัญหามันก็คือว่าในเมื่อมันมีนโยบายมาให้ทำนี่ ขณะนี้สินค้าห้ามนำเข้ามันเยอะเยอะมาก ซึ่งผมเองผมก็ปวดหัวเหมือนกันสินค้าห้ามนำเข้าคืออะไร ก็คือไม่ให้เข้านี่ เพราะฉะนั้น มันก็คงจะเป็นสินค้าที่มีความเข้มงวดมากๆ เช่น อาจจะเป็นความตกลง พวกอาวุธสงคราม แต่ปัจจุบันคุณไปดูพวกสินค้าห้ามนำเข้าสิครับ ขากรรณคดีใช้แล้วนะครับดูเอ็นสาร CFC ผมถามตรงๆ ไอ้สาร CFC เจ้าหน้าที่กรมสรรพากรรู้หรือครับ ว่าผู้ไหนใช้สาร CFC ผมไม่เคยเห็นเลยครับรู้จริงหรือเปล่า ขากรรณคดีใช้แล้วไปห้ามทำไม แต่เวลานั้นคุณก็จะมาบอกว่าคุณอยากจะเอามาใช้ในด้านเอามาเผาเพื่อเป็นเชื้อเพลิง ไอ้พวก NGO ก็บอกว่าไม่ดี และผมก็บอกว่าจริงๆว่ามันก็ลักลอบกันเยอะเยอะไป มันลักลอบได้ทำได้โดยถูกต้องตามกฎหมายด้วย มันก็กลายเป็นว่าเราใช้มาตรการถูกต้องตรงตามนั้นหรือเปล่า คือหน่วยงานบางหน่วยงานบอกว่าโอเค

มันเป็นเรื่องที่มันสร้างมลภาวะมากเกินไป แต่มองการค้าบ้างหรือเปล่า แต้นโยบายมันมาแล้ว มันบอกให้ห้าม ซึ่งผมว่ามันก็ไม่ถูกนะ สมมุติว่า ทราบ อย่างนี้ บอกว่าห้ามส่งออก พี่แกก็จะเอาเป็นตะกอนทราบออกไป ซึ่งพวกผมก็ไปแย้งเค้าพวกผมก็โดนอัดเหมือนกัน มันก็คือทราบนั่นแหละ อาจารย์ได้ยินข่าวไซ้ไหมครับ เรื่องที่จะขุดทราบลอกสันดอนสีนามิ อะไรต่างๆ แหมมันทำวิธีไหน มีใครบ้างส่งของมาฟรีๆ ก็คือมันจะเอาตะกอนดักขึ้นมาแล้วก็ร่อนออกมามันก็เป็นที่ทราบ แต่เดี๋ยวมาคิดว่าทราบมี... ไอ้อย่างนั้นมันไม่ใช่ แล้วกลายเป็นกระทรวงพาณิชย์ กรมทรัพยากรเอง เป็นคนที่ให้เราควบคุมแต่กลับมีส่วนหนึ่งที่อยากจะปล่อยไปว่าเป็นตะกอนทราบ แต่กระทรวงพาณิชย์ไปเดินด้วย กระทรวงพาณิชย์ก็โดนอัดอีกแล้ว

ผมมองว่าอาจารย์อย่ามองเป็นการกีดกัน เพราะมันกีดกันไม่ได้ ภายใต้ WTO มันกีดกันไม่ได้ อยู่แล้ว แต่วามาตรการที่เรียนให้อาจารย์ทราบ มันอาจจะเป็นเรื่อง TBT SPS หรืออาจจะเป็นเรื่อง SAFEGUARD หรือ... ว่าไป ไอ้ตรงนั้นนะมันทำได้อยู่แล้วซึ่ง WTO เค้ารับรอง ซึ่งผมก็ได้สอบถามทางอาจารย์ ... แล้ว การใช้มาตรการแบบนี้ เค้าไม่เรียกการกีดกันเป็นสิ่งที่ทำได้ ภายใต้ WTO นะครับ ขอเสริมว่าอาจารย์อย่าสับสนนะครับ คือเราสร้างมาตรการขึ้นมานี้มันเป็นมาตรการที่ทำได้ ซึ่งในประเทศที่เจริญแล้วเค้าก็ทำกันบางอย่างมันอาจจะเป็นนโยบายแต่เนนโยบายเค้าก็...มาจากเรื่องนี้แหละเค้าถึงมาออกมาตรการ เพราะฉะนั้นคืออยากเรียนให้ทราบว่าเราต้องจับหลักก่อน เดี่ยวเราจะไปมองสับสน ทำไมประเทศเราสร้างมาตรการกีดกัน แต่เป็นสิ่งที่สามารถทำได้ แต่บางทีมันมีที่ว่ามันจะปรับให้มันเหมาะสมพอเวลามันล่าสมัยแล้วมันก็จะมมีปัญหาใหม่ อันนั้นมันเป็นส่วนของการทบทวน คือเหมือนกับว่า ถ้าประเทศหนึ่งมองว่ามาตรการเมื่อนี้มาถึงจุดหนึ่งละที่โลกเปลี่ยน ถ้าจันเราก็ต้องมาจับเข่าคุยกันละ ในระดับทวิภาคีกับพหุภาคีว่าสินค้าประเภทนี้ ท่านจะดำเนินการอย่างไรต่อไป และท่านก็ค่อยๆอยู่ในกรอบ FTA และก็มาทำ..สารข่อย และค่อยมาดำเนินงานตามกฎหมายภายใน

ทุกอย่างมีขั้นตอนของมันครับอาจารย์ แต่อาจารย์อย่าเพิ่งไปฟันธงว่าไฉนมันคือมาตรการกีดกันมัน ไม่ใช่แน่ๆ ในยุคปัจจุบันสินค้า การค้ากับประเทศเพื่อนบ้านสำคัญมากทั้งในแง่ของสังคม ภูมิภาคก็ดี เศรษฐกิจก็ดี ในแง่ของความมั่นคงก็ดีทุกอย่าง แล้วเศรษฐกิจของโลกมันก็ให้ความสำคัญกับเอเชียและเราในอาเซียน ทำเลของมันก็ดี เพราะฉะนั้นเพื่อนบ้านของเราเป็นสิ่งสำคัญมาก ที่อาจารย์ศึกษากรณีการค้าไทย-ลาว ก็เป็นสิ่งที่สำคัญมาก ก็ขอฝากอาจารย์ว่าถ้ามีข้อเสนอแนะอะไรต่างๆ สิ่งที่เป็นประโยชน์สร้างสรรค์สิ่งใหม่ๆ ขึ้นมาก็ยินดี อยากจะรับทราบผลการศึกษิต่างๆ ด้วย

ถาม ผมถามว่าข้อมูลได้หมดหรือยัง ยังไม่หมดนะครับ แต่ว่าเรื่องความมั่นคงเรื่องสุขภาพอนามัย เรื่องสิ่งแวดล้อมอย่างนี้ ตัวนี้ของที่พี่บอกว่าเป็นตัวเหตุผลที่อยู่ข้างหลัง ถามว่าไปแล้วหรือยังไปแล้วครับ แต่ว่าตรงนี้เป็นข้อมูลที่ึ่เป็นความลับของประเทศนะครับ เหมือนกับผมสัญญาไว้ที่นี้ว่าเรื่องนี้ผมจะไม่บอกนะครับว่านาย ก ให้ข้อมูล ผมจึงจำเป็นที่จะต้องรักษาความลับกับทางโน้นด้วย เพราะเป็นจรรยาบรรณ แต่ถามว่าได้ไปหรือยังคำแนะนำนี้เป็นคำแนะนำที่ดีมีประโยชน์อย่างยิ่ง ไปแล้วแต่ยังไม่หมด

ตอบ คืออยากให้เข้าใจในตรงนั้น คืออย่าฟันธงให้เห็นว่าสมมติคือเหตุนี้ไม่ใช่ตรงนั้น กฎหมายนะมีหลายอย่าง

ถาม คือตัวข้อตกลงระหว่างประเทศนี้จะมีข้อยกเว้นอยู่ แล้วข้อยกเว้นที่ผมคิดว่าดีที่สุดคือ มาตรา ๕ นะครับ นี่คือเหตุผลแต่จะทำอย่างไรให้ชัดเจน ตัวเหตุผลที่ชัดเจนที่สุดคือตัวที่พี่บอกนี้ อะไรที่อยู่ข้างหลัง ความมั่นคง ถ้าเป็นพวกซากสัตว์นี้ก็ป็นสุขภาพอนามัย พ.ร.บ.ยุทธโภภณอะไรพวกนี้มีเหตุผลที่ซ่อนตัวอยู่ข้างในอยู่ แต่ว่าตัวนี้ผมพยายามสโคปงาน จะไม่รวมถึงการผ่านแดนด้วยวิธีการใช้เครื่องบินอะไรพวกนี้ แต่ถามว่าไอเดียได้ไหม ก็พอได้ แต่ว่าเราจะไม่ขยาย

ตอบ ผมยังไม่รู้จะไปหาข้อมูลตรงไหนครับอาจารย์ ถ้าเกิดของอยู่ในเครื่องบินถือว่าเป็นดินแดนของประเทศไหนประเทศนั้นหรือเปล่า และถ้าขณะนี้เครื่องบินจอดอยู่ในประเทศไทย ถ้าเกิดมีเครื่องบินสัญชาติสมมติว่ามาเลเซียมาบินจอด ของที่อยู่ในเครื่องบินเป็นของใคร ของมาเลเซียหรือเปล่า?

ถาม เออ ของมาเลเซียหรือเปล่า? อันนี้ไม่ทราบครับ แต่ถ้าถามว่าเครื่องบินใคร? ถ้าเป็นเครื่องบินไทยจอดอยู่ในต่างประเทศอันนี้ดูเหมือนว่ามีกฎหมายอยู่ระบุว่าในเรือหรืออากาศยานนั้นเป็นของไทย

ตอบ ผมก็คิดว่าเป็นอย่างนั้นมากกว่าใช่ไหมอะ? ผมยังมองข้ามตรงนั้นว่าในกรณีเรือสินค้า ผมยังมองข้ามว่านำเข้านั้นอยู่ตรงจุดไหน ฝากอาจารย์ไปถาม ผอ.พยุง ด้วยเรื่องนี้ รู้สึกว่าคำถามนำเข้าสู่อกนี้ แล้วกฎหมายเราเป็นกฎหมายอาญา ทำไมถึงมีไปตีความเป็นอย่างนี้ ผมก็เลยฝากถามอาจารย์คนหนึ่งว่า กรณีที่เราเคยวิจัยกันไว้แล้ว เราอยากจะวิจัยอย่างอื่นบ้างโดยที่ไม่ใช่งบประมาณแผ่นดินนี้ ขอผ่านทางด้านนี้ได้ไหม ถ้าจะไม่มีจะเป็นติดคอให้ ขออะไรนะ ขอ ส.ก.ว. เองมี

จุดมุ่งหมายจริงอย่างหนึ่งว่าไม่ใช้งานวิจัย รายงานวิจัยควรไม่จำเป็นที่จะเป็นอาจารย์ อาจมีบุคคลอื่นก็ได้

ถาม จริงๆแล้ว อย่าง พ.ร.บ. นี้ สมมุติว่าเรามีปัญหา ผมถามว่ามีประเด็นใดที่อยากจะแก้บ้างนี้จริงๆแล้วผมคิดว่าคนที่แก้ได้นี้ คนที่รู้ดีที่สุด คือใครครับ? ก็คือคนที่นั่นแหละครับ ถูกไหมครับ
ถามว่าผมอ่าน อย่างอ่านงานอาจารย์ชัชชัยนั้ ผมก็รู้ว่าท่านก็อ่านและตีความบนพื้นฐานวิชานิติศาสตร์ที่เรียนมา แต่ถามว่าหลายๆเรื่องที่มีมติอื่นที่ซ่อนอยู่นั้น สู้กับคนที่อยู่กับทุกวันไม่ได้ครับ

ตอบ คืออย่างนี้ผมอยากบอกว่า ปัญหาพวกผมรู้แต่รู้ไม่หมดทุกเรื่อง จริงๆแล้วคนที่รู้จริงๆนั้นได้ล้มหายตายจากไปแล้ว เพราะฉะนั้นตัวผมเองนี้ความรู้ของผมเองนี้ก็รู้แค่เพียงส่วนเดียว ยิ่งต่อไปในอนาคตจะยิ่งเหลือคนรู้น้อยลงไปเรื่อยๆ นั่นก็คือสิ่งที่ปัญหาของหน่วยงาน แล้วรู้นี้ จริงๆแล้วคนที่รู้จริงหรือเปล่านั้นคือสิ่งที่ต้องมองอีกอย่างหนึ่ง คือรู้มากจริงไหม รู้แน่รู้แน่น รู้จริงในเรื่องนั้นหรือเปล่า เพราะบางครั้งความรู้ไม่ได้ไปถึงตรงประเด็นปัญหาจริงๆ นะครับ นั่นก็คือสาเหตุปัญหาจริงๆ เพราะผมเองก็อยากจะรู้ว่าผมจะแก้ยังไง บางครั้งผมเองอาจจะ โอเคผมเรียนนิติมา แต่ผมก็รู้นิติของผมเพียงแค่นี้ ใช่มั้ยไหม? แต่ผมไม่รู้หรอกว่าโอเคในโลกขนาดนี้ไปไกลถึงขนาดไหน ปัญหานี้ควรจะแก้ยังไง ชาวบ้านนี้เขาได้ไปแล้วถึงขนาดไหน โอเคนั่นคือสิ่งที่มีปัญหาเหมือนกัน แต่ถ้าหากเรามองข้ามปัญหาอย่างนี้ ผมว่าเราควรมองภาพปัญหาบอกไม่ได้ แต่จริงๆแล้วบางครั้งอาจหาทางแก้ไม่ได้ก็ต้องอาศัยการช่วยด้วยแหละ เราจึงต้องการเงินมาเพื่อให้คนวิจัย และสิ่งที่กลัวที่สุดสำหรับราชการ เวลานั้นแล้วไปแก้กฎหมายกันในระดับสภาแล้ว บางครั้งนี่นะผมบอกตรงๆเลยว่า พวกเราพูดทั้งหลายก็ไม่มีใครฟังนะครับ เหมือนครั้งที่ผมไปกฤษฎีกา ผมชี้แค่นี้ผมก็ไม่มีใครฟัง ผมเคยเจอชัดๆเลย แต่พอปลัดกระทรวงผมมาชี้แจงให้ท่านฟังเหมือนกับที่ผมชี้แจงท่านก็ฟัง นั่นก็คืออำนาจของบารมีของแต่ละคน ที่ให้ความเห็นเหมือนกันใช่มั้ยไหม? เพราะฉะนั้นในเวลาแก้ปัญหายอย่างนี้ บางทีคนที่รู้ปัญหาจริงๆกลายเป็นสื่อว่าถึงแม้ถ้าเก่งแต่ก็ไม่ได้รับการแก้ไขจริงไหม

คืออาจารย์ครับ ผมอยากจะเรียนความเห็นนะครับว่า ทุกสิ่งทุกอย่างนะครับ การร่างกฎหมายของกรมการค้าต่างประเทศ ผมหวังว่าอย่างนี้นะครับ ทุกสิ่งทุกอย่างขึ้นอยู่กับผลประโยชน์ของประเทศชาติ เพื่อผลประโยชน์ของประเทศชาติแล้วก็ทำการกำหนดนโยบายของรัฐ ถึงแม้ว่าในโลกปัจจุบันนี้ เป็นโลกของการค้าเสรีก็จริง แต่ทุกประเทศก็ต้องตั้งเป้าอยู่ที่ผลประโยชน์ของประเทศชาติตัวเองนะครับ แล้วก็ความมั่นคงทางเศรษฐกิจก็ดี หรือสภาพทางการค้าที่ดี ก็เพื่อประโยชน์ของประเทศชาติ เพราะฉะนั้นกฎหมายก็ดีหรืออะไรก็ดีที่ออกมารองรับนโยบาย รองรับผลประโยชน์ของประเทศชาติ ให้เราต้องคำนึงเป็นประเด็นสำคัญที่สุด แล้วว่าต่างประเทศอ้างว่าโลกการค้าเสรีต้องเปิดเสรี และขณะเดียวกันคิดว่าแต่ละประเทศก็ต้องพยายามที่จะมีมาตรการที่จะไม่ให้เกิดความเสียหายแก่ประเทศชาติของตนเอง การเปิดเสรีก็คือหลักการ แต่ว่าอยู่บนเป้าหมายประโยชน์ของประเทศชาติ เพราะฉะนั้นนโยบายและกฎหมายที่ออกมาของแต่ละประเทศนี้ ก็ต้องคำนึงถึงตรงนี้เป็นหลักนะครับ และก็ในขณะเดียวกันก็ให้เป็นไปตามข้อตกลงนะครับ เพราะฉะนั้นในเรื่องกฎหมายระเบียบ

อะไรต่าง ๆ นั้น ในทางการค้านั้นก็ถึงแม้ว่าเป็นกฎหมายอาญา ในขณะที่เดียวกันในทางการค้าระหว่างประเทศ ก็มีที่มาของจากกฎหมายที่เป็น common law มาใช้ไหมละ ซึ่งก็ต้องว่ากันไปตามธรรมเนียมการค้าระหว่างประเทศด้วย แต่ก็ขึ้นอยู่กับผลประโยชน์ของประเทศชาติ ผมขออีกหน่อยว่าในขณะที่ปัจจุบันนี้ะ ทางการค้าสถานการณ์เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา เพราะฉะนั้นกฎระเบียบต่างๆก็ต้องให้ทันกับยุคสมัย แล้วก็เพื่อประโยชน์ของประเทศชาตินะครับ ก็ยอมรับว่าในกฎระเบียบต่างๆเราก็จำเป็นต้องไม่มีการเคลื่อนไหวตลอดเวลา บางครั้งก็ตามสถานการณ์บ้างเราก็ต้องพยายามให้ทันนะละ หรือคาดว่าจะรองรับอนาคตได้เป็นสิ่งที่ดี ในปัจจุบันกฎหมายของเราก็จะมีอยู่บางจุดจำเป็นที่จะต้องแก้ไข ก็ยอมรับอยู่และที่กำลังดำเนินการไป โดยเฉพาะที่เรื่องที่กำลังดำเนินการคือเรื่อง พ.ร.บ. ที่กำลังดำเนินการอยู่ แล้วก็ต้องขอความร่วมมือกับอาจารย์แล้วก็ขอคำชี้แนะจากอาจารย์ เนื่องจากอาจารย์นี้ทางด้านวิชาการ ใดศึกษาวิจัยและก็ได้มีประสบการณ์ ได้รับทราบข้อมูลมากมาย เพราะฉะนั้นในโอกาสต่อไปก็ดียกย่องที่จะประสานงานแล้วก็ได้ติดต่อขอคำปรึกษาในอนาคตด้วยนะครับ ผมต้องขอความร่วมมือจากอาจารย์ด้วย นะครับ

ถาม นี่ผมก็ยังรู้ไม่เขื่อนะครับ

ตอบ ทีนี้ผมยังมองภาพอย่างนี้นะครับว่า กฎหมายอาญาอย่างที่อาจารย์ว่า ทีนี้กฎหมายทางการค้าคงไม่ใช่กฎหมายอาญาเต็มรูปแบบ ไม่ใช่กฎหมายอาญาเต็มรูปแบบในที่นี้คือ ไม่ใช่กฎหมายอาญาอย่างจริงจังประเภทว่าตีหัวคนนี่ต้องติดคุก อย่างนี้ไม่ใช่ก็เหมือนพิพิทยาว่า เราเองเราก็จะมองภาพเหมือนกันว่า ทำยังไงเพื่อจะเปลี่ยนบางอย่างที่มีโทษปรับ หรือว่าผิดน้อยๆนี้ โอเคให้ลดลงมาหน่อยหนึ่ง ผมเองผมก็อยากมองข้ามอย่างนั้นว่าไม่เถียง เรียกว่าเป็นกฎหมายอาญาเพราะมีโทษ ผมไม่เถียง แต่จริงๆแล้วไม่ใช่กฎหมายอาญาอย่างร้อยรูปแบบใช้ไหมครับ พี่บอกตรงๆว่าบางเรื่องนะ อย่างที่เขาเคยพูดกับผมตอนที่มาทำงานใหม่ๆ ว่าเราไม่ได้ตีความ เราไม่ได้ใช้กฎหมายอาญาเต็มร้อย ซึ่งเขาเคยพูดกับผมตอนที่ผมมาทำงานใหม่ๆ เเถียงกันหลายๆเรื่องในการตีความสินค้านี้ว่าสินค้านั้นในข่ายหรือไม่ ตีความสินค้านั้นนะครับ บางครั้งเราอาจจะตีความไม่ค่อยเคร่งครัดนัก ใช้ไหมครับ? เพื่อที่จะให้งานนี้ดำเนินการได้เพราะเรามองภาพว่าเหมือนอย่างที่เขาพูดว่า ไม่ได้ขึ้นอยู่กับฐานของกฎหมายอาญาเต็มร้อยว่าเราไปยิงคนนี่ตายต้องรับผิด แต่อันนี้เป็นการค้าจะต้องตีความบางอย่างเพื่อให้สมประโยชน์กับเรื่องนั้นๆ แต่อยู่ภายใต้กรอบที่จะสามารถดำเนินการได้ ไม่ใช่ออกนอกกรอบ การออกนอกกรอบคือการทำความผิดผมไม่เถียงนะครับ แต่กรอบของเราะครับก็อย่างที่เขาว่าทำยังไงถึงจะอยู่ใน คือต้องอยู่ในกรอบ แต่คำว่า ก็ต้องดูวัตถุประสงค์ ดูเจตนารมณ์ ต้องดูอะไรหลายๆอย่างซึ่งทำไมเราต้องดูเจตนารมณ์ในการใช้ด้วย บางทีให้ผมตี สมมุติว่าสินค้านี้ ชื่อ หมายความว่าอย่างนั้นอย่างนี้ ก็ตีความว่าสินค้านี้หมายความว่ายังไง คลุมไม่คลุมเราก็ต้องมองว่าอันนี้มีผลกระทบกับประเทศหรือเปล่า เช่น เมื่อเรารู้เรื่องนี้เรื่องสำปะหลัง ต้องตีความว่าอันนี้คุ้มไม่คุ้ม ก็ต้องไปดูความตกลงระหว่างประเทศด้วย ผลกระทบที่สำปะหลังว่าเราเคยคุมแต่เมื่อกับเส้น เราทำตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันวันดีคืนดีมีคนเอาประเภทที่กินได้ส่งออกและต้องการจัดให้อนุโลมและได้ส่วนลดของภาษี เราควร

ตีความว่าสินค้านี้คุ้มหรือไม่ เราก็ต้องมานั่งมองอีก ว่าอัตราเราตรงนี้ไปคำนวณอัตราเราจะไปถึงขนาดไหน เพราะว่าถ้าเพื่อเกิดเรตตีความว่าไม่คุ้ม เราก็ออกหนังสือรับรองให้เขาไม่ได้ พอกหนังสือรับรองให้เขาไม่ได้เขาก็ลดภาษีไม่ได้ อะไรคือประโยชน์ อะไรคือผลเสียหาใช่ไหมละ เราก็ต้องมองออก โอเคว่าคุ้ม แต่ก็อาจไปกระทบสิ่งอื่นในอนาคตกับประเทศอื่นด้วย แต่ก็ยังก็ยังโอเคถ้ายังหาทางเจ้าหน้าที่เขาบอกว่าเขาจะต้องดูว่าเขาจะได้อะไรผลประโยชน์ เพราะตรงนี้เขาจะเอาไปลดภาษีตรงนั้น ตั้งแต่ ๕๐ % เหลือ ๖ % คนซื้อเขาก็อยากได้จากประเทศไทยเหมือนกัน แต่สินค้านี้คนละตัวนะครับก็จะมีรูปแบบ แต่ก็ต้องมอง คือแต่ไม่ใช่ต้องมองหลายๆอย่าง เออคนนี้ดีหัวคนนี้ เขาใช้คนดีหรือเปล่าใช่ไหม? เพราะฉะนั้นอาญาก็มองแค่นั้นว่าคนนี้เป็นกระทำความผิดเขาใช้ไม่ดีหัว แต่ผมจะต้องมองอย่างอื่น จะต้องมองไปถึงว่าเจตนาธรรมว่ายังงี้ กฎหมายคุมเพื่ออะไรด้วย ไม่ได้อยู่แค่ตรงนี้

ถาม คือต้องแยกมาหลายอินเซ เขาเรียกกับบาราโอบิก็้อออกจากกันเข้าใจไหมละ คือพวกมาลาอินเซ คือมาในอินทรีย์นะครับ คือคนที่เขาเรียกว่า ทฤษฎีความชั่วของเบอร์ไช้ไหมละ แต่ว่าทีนี้ก็มีอันนี้อาจจะไม่เกี่ยวนะครับ มองในประเด็นเรื่องโทษนิคหนึ่งนะครับ คือเออ..

ถาม แต่ที่ผมถามนิคหนึ่งนะครับว่าถ้ามองว่าป้องกันแต่ก็คกันไหมครับ ไปไกลถึงก็คกันหรือเปล่าครับ อันนี้ผมไม่ทราบว่าเขาใช้หลักอะไร

ตอบ ถ้าว่าก็คกันทางการค้าไม่ใช่ถ้าในโลกยุคปัจจุบัน แต่ต้องมีมาตรการเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจทางการค้าของเราที่ยืนอยู่บนหลักนี้

ผมว่าจริงๆแล้วมาตรการของ สสส. ก็ใช้ได้เอะอะ ใช้ด้วยแบบของการกำกับดูแลก็ได้แบบอะไรนะ คอกกกล้วยไม่อย่างที่ว่า ปัญหาอยู่ที่ว่า คนที่ใช้ สุดท้ายบอกเราไม่ได้เป็นคน จะคิดจะทำขึ้นมาเองเป็นส่วนใหญ่ เพราะเรายังยืนอยู่บนหลักการค้าเสรี ปัญหาคือว่าในเมื่อมีนโยบายมาให้ทำ คนก็จะขณะสินค้านำเข้าห้ามเออะเอะ ผมเองผมก็ปวดหัวเหมือนกัน สินค้านำเข้าคืออะไรก็คือไม่ให้เข้าเพราะฉะนั้นต้องเป็นสินค้าที่มีความเข้มงวดมากๆ เช่นอาจจะมีความตกลงอย่างเช่น อาวุธสงครามอะไรอย่างนี้นะครับ ปัจจุบันคุณไปดูสินค้านำเข้าสิครับ ขางรถยนต์ใช้แล้วนะครับ ตู้ยนต์ที่ ๓๙๙๙ ผมถามตรงๆว่า ๓๙๙๙ นี่เจ้าหน้าที่กรมศุลกากรรู้ไหมว่าตู้ไหนใช้ ๓๙๙๙ ผมไม่เคยเห็นเลยว่าจะรู้จริงหรือเปล่า ขางรถยนต์ใช้แล้วไปห้ามเขาทำไม แต่เวลานั้นคุณจะมาบอกว่าคุณอยากจะเอาไปใช้เขาในด้าน อะไรนะเอามาเผาเพื่อเป็นเชื้อเพลิง พวก NGO ก็บอกว่าไม่ดีและก็บอกจริงว่าก็ลักลอบมีเออะเอะไปก็มีวิธีลักลอบก็ต่างหากก็มีวิธี เดี่ยวอาจารย์ เดี่ยวบอกเดี่ยวอาจารย์จับได้ เพราะมีวิธีการลักลอบได้ทำได้โดยถูกต้องตามกฎหมายด้วยใช่ไหม ก็กลายเป็นว่าเราใช้มาตรการถูกต้องตรงตามนั้นหรือเปล่า แต่คือหน่วยงานหน่วยงานบอกว่าโอเค เป็นเรื่องที่สร้างมลภาวะมากๆ แต่มองการค้าหรือเปล่าแต่นโยบายมาแล้วบอกให้ห้าม ซึ่งผมว่าก็ไม่ถูกนัก สมมุติว่าทรายอย่างนี้ห้ามส่งออก พี่แกก็อยากจะเอาเป็นตะกอนทรายออกไป ซึ่งพวกผมก็ไปแย้งเขาพวกผมก็โดนอัดเหมือนกัน ใช่ไหมละ? ก็คือทรายนั่นแหละ

อาจารย์ได้เข้าใจไหมครับ ที่ว่าจะชุดทรายลอกสันดอนสินามิ อะไรต่างๆตามนี้ ทำให้ฟรี แต่ทำวิธีไหน แต่ดีใครบ้างส่งของฟรีๆก็จะเอาตะกอนตักขึ้นมาแล้วก็ร่อนออกมาเป็นทราย แต่เขามาตีความว่าทรายต้องมีซิลิคอน อย่างนั้นไม่ใช่แล้วกลายเป็นกระทรวงพาณิชย์ กรมทรัพยากรเองเป็นคนทำให้เราควบคุม แต่กลับมีส่วนหนึ่งที่อยากจะปล่อยออกไปเพราะเป็นตะกอนทราย แต่พอกระทรวงพาณิชย์เวลานั้นกระทรวงพาณิชย์ไปเดินด้วย กระทรวงพาณิชย์ก็โดนอีกแล้ว

อันนี้อยากเสริมอีกนิดว่า ผมมองว่าอาจารย์ ย่อมมองตรงนี้ว่าของเราก็คิดกัน ภายใต้ WTO เราคิดกันไม่ได้อยู่แล้ว แต่มาตรการที่ออกที่เรียนให้อาจารย์ทราบ อาจจะเป็นเรื่อง GPT, STS หรืออาจจะเป็นเรื่อง เซพการ์ด AD, CVD หรือ อะไรว่าไป ตรงนั้นทำได้อยู่แล้วซึ่ง WTO เขารับรองแล้วก็ไปถาม ผมก็ได้สอบถามไปทาง อาจารย์ชัชชัย แล้วว่า การใช้มาตรการอย่างนี้เขาไม่เรียกว่าการคิดกัน สิ่งที่ได้ภายใต้ WTO นะครับ เพราะฉะนั้นตรงนี้อาจารย์จะต้อง ผมขอเสริมนิดหนึ่งว่าอย่าสับสนว่า เราสร้างมาตรการขึ้นมา เป็นมาตรการที่ทำได้ ซึ่งในประเทศที่เจริญแล้วเขาก็ทำกันแบบนี้ ซึ่งบางอย่างอาจจะเป็นนโยบายเด่นนโยบายเขาก็ถอนเชิร์นมาจากเรื่องพวกนี้แหละ เขาถึงมาออกมาตรการนะครับ เพราะฉะนั้นนี่คือ อยากเรียนให้ทราบว่าเราต้องจับหลักก่อน เดี่ยวเราจะไปมองสับสนกลายเป็นว่า ประเทศเราทำไมสร้างมาตรการคิดกันกัน จริงๆแล้วไม่ใช่มาตรการคิดกัน แต่เป็นสิ่งที่สามารถทำได้

แต่บางที่อยู่ที่จะปรับให้เหมาะสมให้ทันเหตุการณ์แต่ละยุคสมัยหรือเปล่านั้นเอง พอเวลาถ้าสมัยแล้วก็มีปัญหาแล้วนะครับ

เพราะฉะนั้นนี่ก็ต้องในส่วนของการทบทวน คือหมายความว่าอย่างว่าถ้าประเทศหนึ่งมองว่ามาตรการนี้มาถึงจุดหนึ่งแล้วว่าโลกเปลี่ยน งั้นก็ต้องมาจับเข้าคุ้ยกันแล้วในระดับ พหุภาคี หรือทวิภาคี ว่า สินค้าประเภทนี้ท่านจะดำเนินการอย่างไร แล้วท่านก็ค่อยๆอยู่ในกรอบ FTA มาทำพิธีสารย่อย แล้วค่อยมาดำเนินการทางกฎหมายภายในอีกครั้งหนึ่ง ใช่ไหมครับ? ทุกอย่างมีขั้นตอนของหมดเรอะครับอาจารย์ แต่ว่าอาจารย์อย่าเพิ่งไปฟันธงว่านี่คือมาตรการคิดกัน ไม่ใช่แน่นอนครับ

สัมภาษณ์นายกฤษฎา ทองธรรมชาติ

นายด่านศุลกากรพิบูลมังสาหาร

ถาม ภายใต้ความร่วมมือเพื่อให้เกิดการค้า และการรวมเป็นภูมิภาคเดียวกัน ปัจจุบันพบปัญหาอะไรบ้าง โดยเฉพาะการผ่านแดน

ตอบ คือกรอบ GMS เราดูแล้วมันข้ามมันมีปัญหาในเรื่องของการขนส่งเพราะว่าเงินไม่ได้รวมในกรอบนี้ด้วย ตอนเซ็นมีเฉพาะ ไทย ลาว เวียดนามแต่พอจีนมาก็มีปัญหาทันทีเพราะว่าไม่ได้มีการเซ็นปัจจุบันลาวก็บอกว่าของที่ออกจากจีนผ่านมาไทยถ้าไม่ใช่ ๒ ด้านนี้นะตามเส้น R จะต้องเก็บค่าธรรมเนียม เชิงของ กับ มุกดาหารเท่านั้น

ถาม GMS มีปัญหาอะไรบ้าง

ตอบ คือ หนึ่ง อย่างน้อยต้องผ่านสภา มาตรา ๑๕๐ รัฐธรรมนูญ ๒๕๕๐ เจ้าของเรื่องคือกระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง กรมทางหลวงเป็นคนทำเรื่องทั้งหมดแต่ไม่ได้เข้าสภาตามมาตรา ๑๕๐ รัฐธรรมนูญ เพราะฉะนั้นกฤษฎีกาก็เลยบอกว่าต้องไปทำ ๑๕๐ ก่อนเฉพาะนั้น กฎหมาย GMS ก็เลยไม่ออก ออกไม่ได้ เพราะยังไม่เข้า ๑๕๐ รัฐธรรมนูญ เป็นความเห็นของกฤษฎีกา ฉะนั้นก็เลยติดมาตรา ๑๕๐ ต้องผ่านสภาก่อนแต่ที่ได้ปฏิบัติไปแล้วก็คือสมบูรณ์ คือ ในกรอบที่ทำไปแล้ว

ถาม แล้วเมื่อ GMS ติดมาตรา ๑๕๐ รัฐธรรมนูญ แล้ว CBTA ที่เราเซ็นไปแล้วผลเป็นอย่างไรเหมือนเป็นโมฆะหรือไม่

ตอบ ไม่เป็นโมฆะ เพียงแต่ว่าไม่สมบูรณ์ คือกฎหมายภายในที่ออกมารองรับที่เซ็นไปแล้วนั้นมันออกไม่ได้ CBTA ที่เราเซ็นไปแล้วนั้นก็ไม่มีผลตามกฎหมาย

ถาม ณ ปัจจุบัน CBTA สถานเป็นอย่างไรโดยสรุปกับสถานการณ์ปัจจุบันที่ทางกฤษฎีกาให้ความเห็น ว่าต้องทำตาม มาตรา ๑๕๐ รัฐธรรมนูญก่อน

ตอบ ต้องรอกฎหมายออกมาก่อน แล้วที่เซ็นไปก็ไม่สมบูรณ์ ไม่มีผลในทางกฎหมาย ถ้ามีกฎหมายออกมารองรับแล้ว ที่ทำไปก็มีผลใช้ได้เลย คือลาวสร้างแล้วสำหรับสถานที่ตรวจสินค้า แต่ของไทยยังไม่มี แต่จะตรวจได้ต้องมีกฎหมายภายในออกมารองรับ

ปัญหาคือ ๑ ยังขาดความสมบูรณ์ทางกฎหมายเนื่องจากว่าถึงแม้ว่าจะมีการเซ็นสัญญาตามข้อตกลงระหว่างประเทศแล้วยังไม่มียกกฎหมายในออกมารองรับเนื่องจากการสัญญาดังกล่าวไม่ได้ทำตาม มาตรา ๑๕๐ รัฐธรรมนูญ เพราะฉะนั้นกฎหมายภายในที่ออกมารองรับจึงไม่สามารถออกได้จะต้องไม่ผ่านกระบวนการตามมาตรา ๑๕๐ ก่อนก็คือเริ่มนับหนึ่งใหม่ ร่างกฎหมายนี้ก็ทำไปหมดแล้ว กรอบการค้าชายแดนเราไม่ได้มีกรอบ GNS กรอบเดียวจะมีกรอบในอนาคตอีกด้วยที่รัฐบาลต้องไปเซ็น เพราะฉะนั้นกรอบอาเซียนก็จะต้องมีการผ่านแดนเหมือนกัน ซึ่งกรอบอาเซียนมี ๑๐ ประเทศ มันใหญ่กว่า GMS เยอะและที่นี้มันคล่องตัวกว่า

ถาม สถานะของอาเซียนเป็นอย่างไร

ตอบ ตอนนี้กำลังปรับปรุง แต่ก็มี การเซ็นข้อตกลงกันอยู่เรื่อย ๆ แต่กรอบมันออกมาหมดแล้ว ระบายออกมาแล้ว อาเซียนก็ต้องผ่าน มาตรา ๑๕๐ รัฐธรรมนูญ เพียงแต่ว่าอาเซียนมันเร็วกว่า มูลค่า การค้ามันใหญ่กว่า เพราะว่าปัจจุบัน GMS เซ็นแค่ ไทย ลาว เวียดนาม

ถาม ตัวผ่านแดนของลาวเรื่องเป็นอย่างไร

ตอบ คืออย่างนี้แต่เดิมสินค้าจากจีน ผ่านไทยผ่านด่านไหนก็ได้ทุกด่าน หรือสินค้าจาก ไทย ไปจีน ไปลาว ผ่านด่านไหนก็ได้ทุกด่าน แต่ต่อมอลาออกมากระเบียบบอกว่า สินค้า จีน ที่จะผ่านลาว มาไทยให้ได้เพียง ๒ ด่านเท่านั้น ตามข้อตกลง GMS ถ้าจะเข้าด่านอื่น เช่นจะมา พิบูลฯ จะไป หนองคายต้องเสียค่าธรรมเนียม ๒ เปอร์เซ็นต์ของมูลค่าสินค้า ถ้าไม่เสียก็คือ เชิงของกับมุกดาหาร เพราะฉะนั้นสินค้าที่จีน มาไทย มาลาว ผ่านไทย ไปเวียดนาม ก็ต้องเสียค่าธรรมเนียม ๒ เปอร์เซ็นต์ของ มูลค่าสินค้า ดังนั้นสินค้าที่มาจากจีนก็ต้องไปผ่านด่าน ๒ ด่านนั้นหมด

ถาม ที่นี้ในแง่ความเป็นจริงในทางภูมิศาสตร์การไปออกที่มุกดาหารกับเชิงของก็ สมเหตุสมผลอยู่เหมือนกัน

ตอบ คือก็ใช่ แต่สินค้าที่ผลิต ในไทย คือ ถ้าเขาออกตรงไหนได้ก็ออกตรงนั้น เช่น พ่อค้า นครพนมซื้อสินค้ามา เขาก็อยากออกจากนครพนม แต่ก็ออกไม่ได้ ต้องวิ่งมาออกที่มุกดาหารสิ่งก็ต้อง ใช้ค่าใช้จ่ายมากในการขนส่ง แต่ในทางกลับกัน สินค้าจากลาวผ่านด่านไหนก็ได้หมด ไปจีนท่าเรือ หล่มลงบ้างได้หมดเลย แต่พอเราจะไปบางก็บังคับสองด่าน

ถาม สิ่งที่ลาวอ้างกรอบ GMS ตัวที่เขาอ้างนั้นคืออะไร

ตอบ ข้อตกลงนี้คือตกลงเฉพาะไทย ลาว เวียดนาม จีนไม่ได้ตกลงด้วย เพราะฉะนั้นสินค้าที่ ผ่าน ช่องเม็กไป นครพนมไป ไม่ได้อยู่ในกรอบของ GMS แต่ลาวมาอ้าง ซึ่งข้ออ้างของลาวนั้นไม่ถูก คือ ข้อตกลง ลาว ไทย เวียดนาม ไปออกแม่สอด หรือ เชียงของ ลาว ไทย ไปออกภาคใต้ เพราะฉะนั้น กำหนดเฉพาะไทย ลาว เวียดนามเท่านั้น แต่สินค้าที่มาจากจีน ลาวไทย กับไทย ลาว จีน ทำไมบังคับ ใช้อีวีก ซึ่งจีนไม่ได้ลงนามด้วยดังนั้นเหมือนเป็นอุปสรรคทางด้านการค้าตัวหนึ่งที่ลาวตั้งกำแพงที่ไม่ใช่ ภาษีและเป็นกำแพงที่ขัดกับข้อตกลงด้วย

ถาม ข้ออ้างGMS ของลาว จะไปยกเว้นข้อตกลงทางถนนระหว่างไทยลาวได้หรือไม่

ตอบ ไม่ได้มันคนละกรอบ เพราะเป็นข้อตกลงระหว่าง ไทย กับ ลาวเท่านั้น

ถาม ในส่วนของด่านพิบูลฯ มีปริมาณไม้ผ่านแดนเยอะหรือไม่

ตอบ ไม่ค่อยมี แล้วแต่ฤดูกาล ยิ่งหน้าฝนยิ่งน้อย

ถาม ผ่านแดน กับ ถ่ายลำ แตกต่างกันอย่างไร

ตอบ ประเทศที่ไม่ได้เป็น land log Country ใช้ถ่ายลำ แต่ประเทศไหนที่เป็น land log Country และมีสนธิสัญญาผ่านแดนแล้วห้ามทำการถ่ายลำ ถ้าไม่มีผ่านแดนแล้วจะทำถ่ายลำทำไมต้องเสียภาษี ใดอย่างหนึ่ง ต้องมีการบรรจุลงตู้ ไม่ให้เอารถไทยเข้าไป แต่ถ้าเป็นกรอบ GMS รถจะข้ามกันได้เลย แต่

ตรงนี้ไม่ใช่กรอบ GMS เพราะฉะนั้นไม่ลาวจึงไม่ให้เอารถไปปรับตู้คอนเทนเนอร์ไปปรับถึงข้างใน เพราะจะทำให้ลาวขาดรายได้ถ้าให้เราเอารถไปใส่ของถึงข้างใน ในระหว่างถ่ายลำกับผ่านแดนใช้กฎหมายคนละฉบับ ผ่านแดนที่ใช้สนธิสัญญาผ่านแดน ถ่ายลำที่ใช้กฎหมายศุลกากร

ถาม ในการผ่านแดนทำกันอย่างไร คือ ถ้ามองในกฎหมายระหว่างประเทศ หมายความว่าไม่ตึงเส้นภาษี นอกจากจะให้ผ่านเข้ามาแล้วจะต้องให้ความสะดวกด้วยแล้ว

ตอบ คือ อันนี้เป็นระบบโลจิสติกส์เพราะว่าการค้าของโลกหลังจากที่โลกไร้พรมแดนแล้ว การค้าก็เลยหยุดไม่ได้ เมื่อการค้าหยุดไม่ได้แล้วก็เลขาวิธีการให้การค้าของตนเองสั้นไหลก็เลยมีการรวมกลุ่มเป็น อาเซียน เป็น โอเป็ก เอเป็ก ก็มีเรื่องของ การขนส่งเข้ามาเกี่ยวข้อง ก็เลยมีเรื่องของ การผ่านแดนระหว่างประเทศขึ้นมา แล้วก็เรื่องเกี่ยวกับภาษี ๐ เปอร์เซ็น ก็เลยมีระบบโลจิสติกส์ขึ้นมา เพราะใครขนส่งเร็วที่สุดคุณได้เปรียบ

ถาม การผ่านพรมแดนผ่านด่านศุลกากร เช่น พิบูลย์ขึ้นตอนอย่างไร

ตอบ ก่อนจะนำเข้าต้องมาออกเอกสารชนิดหนึ่งก่อน เรียกว่าศุลกากรทางบก ถ้าเป็นการนำเข้าปกติก็เป็น สบ๑ นำเข้า เป็นเอกสารกำกับครั้งแรก ถ้าเป็นผ่านแดนเราก็แยกเป็น สบ ผ่านแดน ก็ สบ ๑ เหมือนกัน เนื่องจากด่านเราใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ ต่อมาเจ้าหน้าที่ก็จะดูเบื้องต้นว่าเป็นสินค้าประเภทไหน น้ำหนักเท่าไร สำหรับสินค้าทั่วไปก็จะมาที่ด่านตรวจที่นี่ ถ้าเป็นไม้ก็จะไปที่คลังไม้ ซึ่งสะดวกในการยกที่เดียว แต่ปกติก็ต้องมาลงที่ด่านแต่เพื่อความสะดวกก็เลยอำนวยความสะดวกให้ในขณะเดียวกันเขาก็จะเอาเอกสารที่มีอยู่ไปจัดทำใบขนสินค้า ถ้าผ่านแดนยังไม่เข้าระบบก็ทำเป็นใบขนยาวๆ แล้วก็ไปรับเอาไม้มาตรวจวัดเนื่องจากระบบการวัดไม้ของไทยกับลาวไม่เหมือนกันและปริมาตรไม้ก็แตกต่างกัน ก็กำกับใบค้นทาง และปลายทางคือในปัจจุบันมีแค่สองหน่วยงานเท่านั้นที่มากำกับ เดิมในการขนส่งไม้ จะมีแค่กรมป่าไม้มาคอยดูแลกำกับและในกรมป่าไม้ก็จะมีป่าไม้เขตป่าไม้ จังหวัดก็มาร่วมกันตรวจวัดไม้เช่นเสร็จก็กลับ ปัจจุบันมีการแบ่งส่วนราชการในกรมทรัพยากร กรมป่าไม้ก็จะไม่มาคลุมจะไปอยู่ในส่วนกลางแต่เขาก็ทั้งอำนาจคือเขาเคยตรวจก็ต้องมีการตรวจของทั้งสองฝ่าย คืออธิบดีกรมทรัพยากรกับอธิบดีกรมป่าไม้เช่นร่วมกัน ว่าการตรวจไม้ในคลังจะต้องตรวจทั้งสองฝ่าย แต่ทั้งนี้ข้อตกลงกันก็น่าจะเล็กโดยปริยายแต่ก็ยังถือว่ามียอว่าเขาต้องตรวจ ซึ่งกรมป่าไม้ในส่วนกลางในจังหวัด เขาไม่มี ไม่มีอำนาจแล้ว ซึ่งอำนาจดังกล่าวอยู่ที่ กรมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมธรรมชาติจังหวัดซึ่งขึ้นอยู่กับสำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรสิ่งแวดล้อมธรรมชาติก็จะมอบอำนาจให้ผู้ว่าเป็นคนออกใบเบิกทาง ซึ่งจะเห็นได้ว่าอำนาจในการออกใบเบิกทางอยู่ที่ผู้ว่าฯ ไม่ได้อยู่ที่กรมป่าไม้ แต่กรมป่าไม้ก็ทั้งเรื่องอยากจะมาตรวจให้ได้ ก็เลยเกิดการทะเลาะกันระหว่างสองหน่วยงาน ทางกรมป่าไม้ก็บอกว่าอยากปล่อยนะถ้าเขายังไม่มาตรวจแต่ในทางจังหวัดก็บอกว่าผมมีหน้าที่ในการออกใบเบิกทางก็เลยเกิดการทะเลาะกัน แต่ปัจจุบันก็ตกลงกันได้ก็เลยมาเปิดหน่วยงานเรียกว่าสำนักงานป่าไม้จังหวัด ไม่มีอำนาจออกใบเบิกทางมาตรวจวัดไม้เลย ๆ ก็เลยมีทั้งกรมป่าไม้และกรม

ทรัพยากรธรรมชาติมานั่งร่วมกัน แต่อำนาจในการออกใบเบิกทางอยู่ที่จังหวัดนั้นก็คือกรมทรัพยากรธรรมชาติซึ่งมอบอำนาจให้ผู้ว่าฯเป็นคนเซ็น แล้วมอบให้กรมทรัพยากรธรรมชาติ

ถาม ในความเห็นของสุธการ เห็นว่าเห็นด้วยหรือไม่อย่างไรที่กรมป่าไม้เข้ามาดำเนินการตรวจวัดไม้ร่วมกันกรมทรัพยากรธรรมชาติ ถูกหรือไม่อย่างไร

ตอบ อันดับแรกต้องตีความกฎหมายให้ชัดก่อนว่าใน พรบ ป่าไม้ควบคุมถึงไม้ผ่านประเทศหรือไม่ คำว่าไม้เคลื่อนที่สุธการตีความว่าเป็นไม้ที่ออกจากป่าในประเทศเท่านั้น แต่สุธการตีความชอบหรือไม่ สุธการอยากให้มาร่วมกัน เพราะว่าอยากให้มีความชัดเจนว่าไม้มีจำนวนเท่านี้ เพียงแต่หนึ่งคุณต้องอำนวยความสะดวกให้เขา สอง ไม่กลั่นแกล้งเขาเกิดความล่าช้า คำใช้จ่ายสุธการไม่เกี่ยวข้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศมากกว่าประโยชน์ส่วนตัว

ถาม ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ต้องตรวจอย่างไร

ตอบ ก็จะมี ค่าน สุธการ ฝ่ายปกครอง ป่าไม้ พาณิชย์ ดำรงท้องที่ ต้องตรวจและเซ็นร่วมกันว่ามีอะไรบ้าง เสร็จแล้วป่าไม้ก็จะออกใบเคลื่อนย้ายสิ่งประดิษฐ์

ขอบพระคุณมากครับ

ภาคผนวก
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

- อนุสัญญาบาเซิลว่าด้วยความเสีรภาพของการผ่านแดน ค.ศ.๑๙๒๑
- อนุสัญญานิวออร์กว่าด้วยการค้าผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่ง ค.ศ.๑๙๖๔
- เปรียบเทียบสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่งในการผ่านแดนตามอนุสัญญาดังกล่าว
- ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว พ.ศ.๒๕๔๒
- ข้อตกลงกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว พ.ศ.๒๕๔๔

อนุสัญญาบาร์เซโลนา ว่าด้วยเสรีภาพของการผ่านแดน ก.ศ.๑๕๒๑

มาตรา ๑

บุคคล สัมภาระ และสินค้า และเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ รถโดยสารและสินค้าในสต็อก และอื่นๆ ในความหมายของการขนส่งนั้น จะถือว่าเป็นการผ่านแดนข้ามเขตภายใต้อำนาจการปกครองของหนึ่งในรัฐที่ทำสัญญา ด้วยการขนส่งทางเรือหรือว่าไม่มี โกดังสินค้า การบรรทุกทุกเกินพิกัด หรือการเปลี่ยนพาหนะในการขนส่ง เป็นแค่ส่วนหนึ่งของการเดินทางที่สมบูรณ์ การเริ่มต้นหรือการสิ้นสุดลงนอกเหนือพรมแดนของรัฐข้ามการผ่านแดนของรัฐนั้น การขนส่งเป็นศัพท์พื้นฐานในอนุสัญญานี้ว่า “การขนส่งในการผ่านแดน”

มาตรา ๒

เป้าหมายอื่นที่นอกเหนือจากเงื่อนไขในอนุสัญญานี้ การตรากฎหมายโดยรัฐที่ทำสัญญากันเพื่อตรากฎหมาย และการส่งต่อการขนส่งผ่านแดนข้ามเขตแดนภายใต้อำนาจการปกครองนั้น จะอำนวยความสะดวกในเสรีภาพในการผ่านแดนโดยทางรถไฟ หรือทางน้ำ บนเส้นทางที่สะดวกในการผ่านแดนระหว่างประเทศ ไม่มีความแตกต่างที่อยู่บนพื้นฐานของเชื้อชาติของบุคคล ธงของเรือเดินสมุทร สถานที่ของคันทาง การออกเดินทาง การเข้า การออก หรือปลายทาง หรือพฤติกรรมใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับความ เป็นเจ้าของของสินค้าหรือเรือเดินสมุทร รถบรรทุกหรือสินค้าในสต็อกหรือในความหมายใดๆ ในการขนส่ง

เพื่อให้แน่ใจว่าผู้ผ่านแดนในเงื่อนไขของมาตรานี้ สนธิสัญญาของรัฐจะอนุญาตการผ่านแดนที่ยอมรับร่วมกันกับเงื่อนไขธรรมเนียม และการสำรองข้ามเขตแดนน้ำ

มาตรา ๓

การขนส่งในการผ่านแดนจะไม่ใช่เงื่อนไขของค่าธรรมเนียมพิเศษใดๆ ของการผ่านแดน (รวมถึงการเข้าและการออก) แต่อย่างไรก็ตาม การขนส่งในการผ่านแดนในแต่ละอันอาจเรียกเก็บภาษีพิเศษ โดยเฉพาะเป็นค่าใช้จ่ายในการควบคุมและบริหารจัดการ อัตราการเรียกเก็บนั้นต้องสอดคล้องหรือใกล้เคียงกับค่าใช้จ่ายที่ต้องการให้ครอบคลุม และการเรียกเก็บต้องเรียกเก็บภายใต้เงื่อนไขความเท่าเทียมกันจากมาตราก่อนหน้านี้ ยกเว้นว่าการเรียกเก็บแต่ละเส้นทางอาจจะลดหรือล้มเลิกไปโดยการคำนวณความแตกต่างของราคาค่าควบคุม

มาตรา ๔

สนธิสัญญาของรัฐจะผูกมัดกับการขนส่งในการผ่านแดนบนเส้นทางใช้งานหรือการจัดการโดยรัฐภายใต้การยินยอมนั้นมีเหตุผลเพียงพอในการพิจารณาทั้งอัตราภาษีและกระบวนการของผู้ขนส่งสินค้านั้น อะไรก็ตามที่อาจเป็นสถานที่ที่ออกเดินทางและจุดหมายปลายทางของการขนส่ง อัตราภาษีซึ่งมีการพิจารณาเงื่อนไขของการขนส่งและเพื่อพิจารณาการแข่งขันทางการค้าระหว่างเส้นทาง การจัดเก็บภาษีนี้นี้จะถูกกำหนดตายตัวเพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งระหว่างประเทศมากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ การมีการเรียกเก็บ การอำนวยความสะดวกหรือการขยับใดๆ จะขึ้นอยู่กับเชื้อชาติหรือกรรมสิทธิ์ในเรือเดินสมุทรหรือพาหนะในการขนส่งอื่นๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งส่วนหนึ่งของการเดินทางโดยสมบูรณ์สำเร็จหรือกำลังจะสำเร็จ

มาตรา ๕

ตามธรรมนูญฉบับนี้นั้นรัฐคู่สัญญาใดๆ ไม่จำเป็นต้องให้บุคคลหรือสินค้าต้องห้ามนำเข้าผ่านแดน เช่นเดียวกับที่ตั้งบนพื้นฐาน สาธารณสุข ความปลอดภัย หรือการป้องกันโรคติดต่อจากสัตว์หรือพืชหรือจากแมลงรบกวน

รัฐคู่สัญญาแต่ละรัฐมีสิทธิเพื่อการป้องกันที่สมเหตุสมผลเพื่อให้มั่นใจว่าบุคคล สัมภาระ และสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าซึ่งเป็นเป้าหมายในระบบผูกขาด รวมไปถึงเรือเดินสมุทร รถบรรทุก หรือการเก็บพักสินค้า และพาหนะในการขนส่งอื่นๆ นั้นอยู่ระหว่างการขนส่งจริง และเพื่อให้มั่นใจว่าผู้โดยสารที่อยู่ระหว่างการเดินทางอยู่ในจุดที่สามารถเดินทางโดยสมบูรณ์ได้ และเพื่อรักษาความปลอดภัยให้กับเส้นทางการเดินทางรวมถึงวิธีการติดต่อสื่อสารเมื่อเกิดอันตราย

ธรรมนูญฉบับนี้จะไม่ส่งผลต่อมาตรการใดๆ ซึ่งหนึ่งในรัฐคู่สัญญาอาจจะรู้สึกเหมือนต้องเข้าร่วมดำเนินการตามอนุสัญญานานาชาติทั่วไปที่เป็นภาคี หรืออาจจะถูกรวมอยู่ด้วยต่อจากนี้ไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งอนุสัญญาซึ่งอยู่ภายใต้การอุปถัมภ์ของสันนิบาตชาติ ที่เกี่ยวข้องกับการผ่าน การนำเข้าหรือส่งออกสินค้าเฉพาะแต่ละประเภท เช่น ผื่นหรือยาเสพติดอันตรายอื่นๆ การผลิตหรือการใช้เครื่องมือในการประมง หรือในการดำเนินการตามที่ประชุมทั่วไปที่มุ่งป้องกันการละเมิดกรรมสิทธิ์งานด้านศิลปะ วรรณกรรมหรือด้านอุตสาหกรรม หรือประเด็นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการระบุและการบ่งชี้เท็จของที่มา หรือวิธีการแข่งขันอื่นๆ ที่ไม่เป็นธรรม

กฏบัตรขนส่งสินค้าใดๆ ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายคนละเส้นถนนซึ่งใช้ในทางผ่านต้องคงโดยไม่ขัดขวางผ่านหรือขนพหุ

มาตรา ๖

ธรรมนูญฉบับนี้ไม่ได้มีการกำหนด Fresh obligation ให้กับรัฐคู่สัญญาในการที่จะให้เสรีภาพในการผ่านกับเรื่องสัญชาติและสัมภาระของบุคคล หรือธงประจำชาติของรัฐที่ไม่ได้เป็นคู่สัญญา รวมไปถึงสินค้าหรือการขนถ่าย, การเก็บพักสินค้า หรือพาหนะในการขนส่งอื่นๆ ที่มาจาก ออกจาก หรือมีจุดหมายปลายทางที่รัฐซึ่งไม่ใช่รัฐคู่สัญญา นอกเหนือจากเมื่อมีเหตุผลที่ถูกต้องตามกฎหมายที่แสดงถึงการผ่านโดยหนึ่งในรัฐคู่สัญญาที่เกี่ยวข้อง จุดมุ่งหมายของหัวข้อนี้คือ หากไม่มีการเปลี่ยนถ่ายลำเรือเกิดขึ้นสินค้าผ่านแดนภายใต้ธงของรัฐคู่สัญญาจะมีขึ้นและให้ประโยชน์กับธงนั้นๆ

มาตรา ๗

มาตรการของลักษณะทั่วไปและลักษณะเฉพาะที่รัฐคู่สัญญามีหน้าที่รับผิดชอบในกรณีฉุกเฉินที่จะส่งผลต่อความปลอดภัยของรัฐหรือช่วงเวลาตามที่จะเป็นไปได้นั้น รวมถึงการทำผิดไปจากเจตนาของหัวข้อข้างต้น ให้ถือว่าหลักของเสรีภาพในการผ่านนั้นควรได้รับการสำรวจถึงที่สุด

มาตรา ๘

ธรรมนูญฉบับนี้ไม่ได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของการเป็นปฏิบัติหรือการเป็นกลางในช่วงสงครามไว้ อย่างไรก็ตามธรรมนูญฉบับนี้จะยังคงมีผลบังคับใช้ในช่วงสงครามเท่าที่สิทธิและหน้าที่นั้นอนุญาต

มาตรา ๙

ธรรมนูญฉบับนี้ไม่ได้มีการบังคับใช้กับรัฐคู่สัญญาในการรับผิดชอบเมื่อเกิดปัญหากับสิทธิและหน้าที่ในฐานะสมาชิกของสันนิบาตชาติ

อนุสัญญานิวออร์กว่าด้วยการค้าผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่ง

มาตรา ๑

สำหรับจุดประสงค์ของบันทึกนี้

- ก. คำว่า “รัฐไร้ชายฝั่ง” หมายถึง รัฐคู่สัญญาใดๆที่ไม่มีฝั่งทะเล
- ข. คำว่า “การสัญจรผ่าน” หมายถึง การผ่านข้ามแดนของสินค้ารวมไปถึง สัมภาระที่ไม่ได้ไปกับผู้โดยสารของ รัฐคู่สัญญาระหว่างรัฐไร้ชายฝั่งกับทะเล เมื่อการผ่านเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางที่สมบูรณ์ซึ่งมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดภายในอาณาเขตของรัฐไร้ชายฝั่งนั้นๆ และซึ่งรวมการขนส่งทางทะเลที่ดำเนินการโดยตรง หรือที่ทำการติดตามการผ่านของสินค้านั้นๆ ทั้งนี้การขนถ่าย, การเก็บพักสินค้า, การแบ่งหีบห่อ, หรือการเปลี่ยนพาหนะในการขนส่งสินค้า รวมไปถึงเครื่องจักรกลและสินค้าขนาดใหญ่ที่ประกอบแล้ว ยังไม่ประกอบหรือที่ประกอบขึ้นใหม่จะต้องไม่กระทำการผ่านสินค้านอกเหนือไปจากคำจำกัดความของ “การสัญจรผ่านแดน” ซึ่งระบุว่าการดำเนินการใดๆ ต้องกระทำให้เป็นไปเพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งเท่านั้น ในย่อหน้านี้จะไม่มีการตีความที่เป็นการกำหนดภาระหน้าที่แก่รัฐคู่สัญญาใดๆ เพื่อให้กำหนดหรืออนุญาตการจัดตั้งการอำนวยความสะดวกชั่วคราวในเขตแดนกับสินค้าที่ประกอบแล้ว ยังไม่ประกอบ และประกอบขึ้นใหม่ดังกล่าว
- ค. คำว่า “รัฐทางผ่าน” หมายถึง รัฐคู่สัญญาที่มีหรือไม่มีชายฝั่ง ซึ่งตั้งอยู่ระหว่างรัฐไร้ชายฝั่งและทะเลซึ่งมีการสัญจรผ่านในเขตแดน
- ง. คำว่า “พาหนะในการขนส่ง” หมายรวมถึง
 - ขบวนรถราง เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่และเรือกลลำน้ำ และยานพาหนะทางถนน
 - คนแบกหามและสัตว์พาหนะตามความจำเป็นของสภาพท้องถิ่น
 - พาหนะในการขนส่งอื่นๆ, ท่อน้ำมันและท่อแก๊สที่ใช้ในการสัญจรผ่านในความหมายภายใต้ข้อบัญญัตินี้ที่มีตกลงร่วมกันระหว่างรัฐคู่สัญญาที่เกี่ยวข้อง

มาตรา ๒

๑. เสรีภาพในการผ่านสำหรับการสัญจรผ่านและพาหนะในการขนส่งให้เป็นไปตามเงื่อนไขของสนธิสัญญาฉบับนี้ สำหรับภายใต้ข้อกำหนดอื่นๆ ในสนธิสัญญาฉบับนี้มาตรการที่รัฐคู่สัญญาใช้สำหรับควบคุมและส่งเสริมการขนส่งผ่านแดนจะอำนวยความสะดวกให้การสัญจรผ่านบนเส้นทางที่มีการทำข้อตกลงร่วมกันในการผ่านแดนไปยังรัฐคู่สัญญาที่เกี่ยวข้อง ไม่มีการเลือกปฏิบัติต่อต้านทาง ธงของเรือเดินสมุทร สถานที่ของเส้นทาง การออกเดินทาง การเข้า การออก หรือ ปลายทาง หรือพฤติกรรมใดๆที่เกี่ยวข้องกับการมีกรรมสิทธิ์ในสินค้าหรือกรรมสิทธิ์ของเจ้าของสินค้า สถานที่ออกหนังสือรับรอง หรือธงของเรือเดินสมุทร พาหนะภาคพื้นดิน หรือพาหนะในการขนส่งอื่นๆ ที่ใช้

๒. เมื่อมีการผ่านแดนทั้งที่ผ่านบางส่วนหรือผ่านทั้งแดนของรัฐคู่สัญญาอื่น จะมีการดั่งกฎที่ใช้ในการควบคุมการใช้พาหนะในการขนส่งที่เป็นข้อตกลงร่วมกันระหว่างรัฐคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องขึ้นมา อันเนื่องมาจากสนธิสัญญาพหุภาคีระหว่างประเทศที่รัฐเหล่านี้เข้าร่วม

๓. รัฐคู่สัญญาแต่ละรัฐมีอำนาจตามกฎหมาย กฎ และข้อบังคับที่จะอนุญาตการผ่านข้ามแดนหรือการสัญจรผ่านของบุคคลผู้ซึ่งการเคลื่อนไหวนั้นจำเป็นสำหรับการผ่าน

๔. รัฐคู่สัญญาจะได้รับอนุญาตให้ทำการสัญจรผ่านทะเลอาณาเขตตามหลักกฎหมายที่เป็นธรรมเนียมสากล หรือสนธิสัญญาระหว่างประเทศและกฎเกณฑ์ภายในของรัฐนั้นได้

มาตรา ๓

ในการสัญจรผ่าน การเก็บอากรศุลกากรหรือภาษีที่อนุญาตให้เก็บได้จากการนำเข้าหรือส่งออก หรือแม้แต่ค่าธรรมเนียมพิเศษอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการผ่านจะต้องไม่อยู่ภายใต้บังคับโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เป็นทางผ่าน

แต่อย่างไรก็ตามการสัญจรผ่านดังกล่าวอาจจัดเก็บค่าธรรมเนียมโดยมีเจตนาเพียงให้ชำระค่าใช้จ่ายของการควบคุมดูแลและการบริหารที่วางเงื่อนไขไว้ โดยที่อัตราค่าธรรมเนียมนั้น จะต้องสอดคล้องอย่างใกล้ชิดกับความเป็นไปได้ที่สอดคล้องกับค่าใช้จ่ายตามจริงและอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ว่าค่าธรรมเนียมที่จัดเก็บจะต้องปฏิบัติตามข้อปฏิบัติของการไม่เลือกปฏิบัติที่วางไว้ในมาตราที่สอง ย่อหน้าที่หนึ่ง

มาตรา ๔

๑. รัฐคู่สัญญาที่มีหน้าที่ตามความสามารถในการที่จะจัดจัดสรรพาหนะขนส่งที่พอเพียงและอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าในการเคลื่อนย้ายของการสัญจรผ่านโดยปราศจากความล่าช้าที่ไม่สมควร ณ จุดเข้า-ออก

๒. รัฐคู่สัญญารับประกันการในการใช้เครื่องมือซึ่งควบคุมดูแลโดยรัฐอำนวยความสะดวกให้กับการสัญจรผ่าน ดำเนินการจัดเก็บภาษีศุลกากรหรือค่าธรรมเนียมตามสภาพของการสัญจรและการแข่งขันทางการค้าอย่างสมเหตุสมผลทั้งในด้านของอัตราและวิธีการในการปฏิบัติ การกำหนดอัตราภาษีศุลกากรและค่าธรรมเนียมเป็นไปเพื่อการอำนวยความสะดวกในการสัญจรผ่านมากเท่าที่จะเป็นไปได้ แต่จะต้องไม่สูงกว่าภาษีศุลกากรและค่าธรรมเนียมที่รัฐคู่สัญญากำหนดสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านเขตแดนของประเทศที่มีชายฝั่งทะเล ข้อปฏิบัติของย่อหน้าที่ครอบคลุมไปถึงอัตราศุลกากรและค่าธรรมเนียมที่ใช้กับการสัญจรผ่านซึ่งใช้สิ่งความสะดวกที่ดำเนินการและควบคุมโดยบริษัทหรือนุคคล ในกรณีที่อัตราศุลกากรหรือค่าธรรมเนียมนั้นถูกกำหนดโดยหรืออยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐคู่สัญญา คำว่า “การอำนวยความสะดวก” ที่ใช้ในย่อหน้านี้ได้รวมถึงพาหนะในการขนส่ง ที่ทำการท่าเรือหรือเส้นทางที่มีการจัดเก็บภาษีศุลกากรและค่าธรรมเนียม

๓. การบริการขนส่งสินค้าใดๆ ที่ทำการผูกขาดในน่านน้ำที่ใช้ในการผ่านจะต้องจัดขบวนการสัญจรของเรือเดินสมุทร

๔. การใช้ข้อกำหนดในมาตรานี้จะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขของการไม่เลือกปฏิบัติที่วางไว้ในมาตราที่สอง ย่อหน้าที่หนึ่ง

มาตรา ๕

๑. รัฐคู่สัญญาจะใช้มาตรการทางศุลกากรและการปกครองที่อนุญาตให้มีการสัญจรผ่านที่ต่อเนื่องและปลอดภาษี หากมีความจำเป็นทางรัฐควรใช้การคุ้มครองเพื่อให้เกิดข้อตกลงร่วมกันในการใช้มาตรการเพื่อเป็นการสร้างความมั่นใจและให้การอำนวยความสะดวกกับการผ่านดังกล่าว

๒. รัฐคู่สัญญาควรที่จะใช้เอกสารที่เข้าใจง่ายและขั้นตอนที่ฉับไวในการจัดเก็บภาษีศุลกากร การขนส่งและกระบวนการทางการปกครองที่เกี่ยวกับการสัญจรผ่านตลอดระยะเวลาการเดินทางในเขตแดน รวมไปถึงการขนถ่าย, การเก็บพักสินค้า, การแบ่งหีบห่อ, หรือการเปลี่ยนพาหนะในการขนส่งสินค้า ที่อาจจะเกิดขึ้นในการเดินทาง

มาตรา ๖

๑. เงื่อนไขในการเก็บรักษาสินค้า ณ จุดผ่านแดน ทั้งด้านขาเข้าและขาออก และในระยะชั้นกลางอาจถูกกำหนดโดยข้อตกลงจากรัฐที่เกี่ยวข้อง จุดผ่านแดนจะอนุญาตให้เก็บรักษาสินค้าได้ตามความเหมาะสม เฉพาะสินค้าที่นำมาจากประเทศของตนเองหรือสินค้าที่จะเข้าประเทศตนเอง

๒. อัตราภาษีศุลกากรและค่าธรรมเนียมจะต้องเป็นไปตามมาตราที่สี่

มาตรา ๗

๑. รัฐคู่สัญญาสามารถนำมาตราการทุกมาตรการมาใช้ในการหลีกเลี่ยงการล่าช้า หรือการควบคุมในการจราจรผ่านได้ เว้นแต่กรณีมีเหตุสุดวิสัย

๒. หากเกิดความล่าช้าหรืออุปสรรคระหว่างการสัญจรผ่าน ผู้มีอำนาจของรัฐทางผ่านรัฐไร้ชายฝั่งควรร่วมมือกันขจัดความชักช้าและอุปสรรคการผ่าน

มาตรา ๘

๑. เพื่อความสะดวกของการจราจรผ่าน, อาจจัดให้มีการบริการเขตปลอดอากรหรือการอำนวยความสะดวกด้านภาษีศุลกากรอื่นๆ ที่ทำเรือเข้า-ออกในรัฐทางผ่าน ตามข้อสัญญาระหว่างรัฐและรัฐไร้ชายฝั่งเหล่านั้น

๒. การอำนวยความสะดวกตามธรรมชาตินี้อาจมีขึ้นเพื่อประโยชน์แก่รัฐไร้ชายฝั่งในรัฐทางผ่านอื่นๆ ที่ไม่มีชายฝั่งหรือท่าเรือ

มาตรา ๙

สนธิสัญญาลบนี้ไม่เป็นเงื่อนไขให้ต้องยกเลิกการอำนวยความสะดวกมากกว่าที่กำหนดไว้ในสนธิสัญญาลบนี้ ครบเท่าที่เงื่อนไขสอดคล้องกับหลักการที่เป็นข้อตกลงร่วมกันระหว่างรัฐคู่สัญญา สนธิสัญญาลบนี้ไม่ห้ามให้มีการอำนวยความสะดวกมากกว่านี้ในอนาคต

มาตรา ๑๐

๑. รัฐคู่สัญญาเห็นชอบว่าสิ่งอำนวยความสะดวกและสิทธิพิเศษที่ตกลงร่วมกันในสนธิสัญญาลบนี้ต่อรัฐไร้ชายฝั่งจากมุมมองตำแหน่งทางภูมิศาสตร์พิเศษของตานั้น อยู่นอกเหนือการปฏิบัติตามหลักปฏิบัติเชิงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์อย่างยิ่ง รัฐไร้ชายฝั่งซึ่งไม่ใช่ภาคีของสนธิสัญญาลบนี้อาจร้องขอสิ่งอำนวยความสะดวกและสิทธิพิเศษของรัฐไร้ชายฝั่งภายใต้สนธิสัญญาลบนี้ได้บนพื้นฐานของหลักปฏิบัติเชิงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์อย่างยิ่งของสนธิสัญญาระหว่างรัฐไร้ชายฝั่งและรัฐคู่สัญญาที่ให้การอำนวยความสะดวกและสิทธิพิเศษเท่านั้น

๒. หากรัฐคู่สัญญาให้การอำนวยความสะดวกหรือให้สิทธิพิเศษกับรัฐไร้ชายฝั่งมากกว่าที่กำหนดไว้ในสนธิสัญญาลบนี้ การอำนวยความสะดวกหรือสิทธิประโยชน์ดังกล่าวอาจถูกจำกัดเฉพาะรัฐไร้ชายฝั่งนอกเหนือจากการระงับการจัดการอำนวยความสะดวกและการให้สิทธิพิเศษมากกว่านั้นจากรัฐไร้ชายฝั่งอื่นๆ ที่ละเมิดข้อบังคับตามหลักปฏิบัติเชิงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์อย่างยิ่งของสนธิสัญญาระหว่างรัฐไร้ชายฝั่งอื่นๆ รัฐคู่สัญญาที่จัดให้มีการอำนวยความสะดวกและสิทธิพิเศษนั้นๆ

มาตรา ๑๑

๑. ไม่มีข้อผูกมัดใดๆ ในสนธิสัญญาลบับนี้ระหว่างรัฐคู่สัญญา กำหนดให้ต้องอนุญาตให้บุคคลต้องห้ามหรือสินค้าที่ห้ามนำเข้าข้ามเขตแดนได้ ทั้งบนพื้นศีลธรรมอันดีของประชาชน สาธารณสุข ความปลอดภัย หรือการป้องกันโรคติดต่อจากสัตว์ พืชหรือจากแมลงรบกวน

๒. รัฐคู่สัญญาแต่ละรัฐมีสิทธิตามกฎหมายที่จะใช้มาตรการป้องกันอย่างสมเหตุสมผลเพื่อให้มั่นใจได้ว่าสินค้าและบุคคลโดยเฉพาะสินค้าซึ่งเป็นเป้าหมายของระบบผูกขาดนั้นอยู่ในกระบวนการขนส่งจริง และพาหนะในการขนส่งนั้นถูกใช้ในการขนส่งสินค้าเช่นเดียวกับการป้องกันความปลอดภัยให้กับเส้นทางและช่องทางการสื่อสารจริง

๓. สนธิสัญญาลบับนี้จะไม่ส่งผลกระทบต่อมาตรการใดๆ ที่รัฐคู่สัญญาอาจได้รับการร้องขอให้เข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของข้อกำหนดต่างๆ ในสนธิสัญญาระหว่างประเทศ ทั้งระดับโลกและระดับภูมิภาค ทั้งที่มีทำการลงนามก่อนหรือสนธิสัญญาลบับนี้ เมื่อสนธิสัญญาเหล่านั้นเกี่ยวข้องกับการส่งออก นำเข้า หรือขนย้ายสิ่งของบางชนิด เช่น สารเสพติด หรือยาอันตรายอื่นๆ หรือ อาวุธ หรือการคุ้มครองทรัพย์สินทางศิลปะ วรรณกรรม หรือทางอุตสาหกรรม หรือปกป้องชื่อทางการค้า หรือข้อบังคับถึงผู้ผลิตหรือแหล่งที่มาของสินค้า รวมถึงการจัดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม

๔. ไม่มีข้อห้ามสำหรับรัฐคู่สัญญาภายใต้สนธิสัญญาลบับนี้ในการดำเนินการตามความจำเป็นในการปกป้องผลประโยชน์ทางด้านความมั่นคงที่มีความสำคัญยิ่งต่อตน

มาตรา ๑๒

มาตรการของลักษณะเฉพาะหรือลักษณะทั่วไปซึ่งรัฐคู่สัญญาต้องใช้ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อการคงอยู่หรือความปลอดภัยทางการเมือง ในกรณีฉุกเฉินและเพื่อเป็นการประหยัดเวลาให้มากที่สุดนั้น รวมถึงความคลาดเคลื่อนจากบทบัญญัติของสนธิสัญญาลบับนี้ด้วย บนความเข้าใจที่ว่าหลักของเสรีภาพในการผ่านจะต้องได้รับการตรวจสอบจนถึงที่สุดเท่าที่จะทำได้ระหว่างช่วงเวลาที่เกิดเหตุดังกล่าว

เปรียบเทียบสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่งในการผ่านแดนตามอนุสัญญาฉบับต่างๆ

หลักการต่างๆ	ธรรมนูญบาร์เซโลนาว่าด้วยเสรีภาพของการผ่าน ค.ศ. 1921	ความตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดภาษีและศุลกากรและการค้า (GATT 1947)	อนุสัญญานี้ว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958	อนุสัญญานี้อยอร์กว่าด้วยการค้าผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่ง ค.ศ. 1965	อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982
1. หลักเสรีภาพในการผ่านแดน	✓	✓	✓	✓	✓
2. หลักการยกเว้นภาษีผ่านแดน	×	✓	✓	✓	✓
3. หลักการอำนวยความสะดวกในการสัญจรผ่าน	×	✓	×	✓	✓
4. หลักต่างตอบแทน	✓	✓	✓	✓	×
5. หลักผสมผสานความร่วมมือระหว่างรัฐทางผ่านกับรัฐไร้ชายฝั่ง	✓	✓	✓	✓	✓
6. หลักการไม่เลือกปฏิบัติ	✓	✓	✓	✓	✓
7. หลักการปกป้องผลประโยชน์อันชอบธรรมของรัฐทางผ่าน	✓	✓	✓	✓	✓
8. หลักความร่วมมือในการสร้างและปรับปรุงวิธีการขนส่ง	×	×	×	×	✓
9. หลักการไม่นำเอาบทว่าด้วยชาติที่ได้รับคามอนุเคราะห์อย่างยิ่ง (MFN-Clause) มาบังคับใช้	×	✓	×	✓	✓
10. หลักเสรีภาพแห่งท้องทะเลหลวง	×	×	✓	×	✓
11. หลักการปฏิบัติตามอย่างเท่าเทียมกันต่อเรือที่เข้าสู่น่านน้ำ	×	×	✓	×	✓

✓ = ปรากฏในอนุสัญญา × = ไม่ปรากฏในอนุสัญญา

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนน
ระหว่าง
รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
และ
รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า "ภาคีสัญญา"

ด้วยความปรารถนาที่จะส่งเสริมและกระชับความสัมพันธ์อันมิตรและฉันเพื่อนบ้านที่ใกล้ชิดระหว่างประเทศทั้งสองให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น

ด้วยความมุ่งหมายที่จะอำนวยความสะดวกให้แก่กันและกัน ในการขนส่งระหว่างประเทศทั้งสองให้สะดวกยิ่งขึ้น บนพื้นฐานแห่งการเคารพซึ่งเอกราช อธิปไตย บูรณภาพแห่งดินแดน และความเสมอภาค

ด้วยความประสงค์ที่จะพัฒนาการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางบกระหว่างประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้สะดวกยิ่งขึ้นในอนาคต เพื่อให้ประชาชนของประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อยู่ดีกินดียิ่งขึ้น

จึงได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ ๑

ภาคีสัญญาจะให้สิทธิซึ่งกันและกันในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศรวมทั้งการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารผ่านแดนโดยยานพาหนะที่ใช้ในการพาณิชย์ ทั้งของรัฐและเอกชน โดยไม่มีการขนถ่ายจากดินแดนของภาคีสัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผ่านดินแดนของอีกฝ่ายหนึ่งไปยังประเทศที่สาม หรือในทางกลับกัน จากประเทศที่สามผ่านดินแดนของภาคีสัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไปยังดินแดนของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างจุดภายในดินแดนของภาคีสัญญา

ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นภาคีสัญญาจะอนุญาตให้มีการขนถ่ายสินค้าผ่านแดนได้ การอนุญาตในกรณีดังกล่าวข้างต้น จะกระทำได้ก็ต่อเมื่อกระทรวงคมนาคมของไทย และกระทรวงคมนาคม ขนส่ง ไปรษณีย์และก่อสร้างของลาว ได้จัดทำข้อตกลงย่อยเพื่อกำหนดรายละเอียดของเรื่องดังกล่าวแล้วเท่านั้น

ข้อ ๒

ภาคีสัญญาจะอนุญาตให้มาหาพหุชนของผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศที่ถูกต้องตามกฎหมายในภาคีสัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง หรือหาพหุชนของประเทศที่สามที่ได้จัดทำความตกลงทวิภาคีกับภาคีสัญญาทั้งสองฝ่าย ดำเนินการขนส่งระหว่างประเทศ และการขนส่งผ่านแดนตามที่ระบุไว้ในข้อ ๑

ข้อ ๓

ภาคีสัญญาตกลงจะอำนวยความสะดวกให้แก่กันและกันในการขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งการขนส่งสินค้าและสินค้าผ่านแดนซึ่งมีเอกสารถูกต้องและครบถ้วนที่ออกให้โดยหน่วยงานที่มีอำนาจที่เกี่ยวข้องของภาคีสัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ณ จุดผ่านแดนของตน โดยรวดเร็วเท่าที่จะกระทำได้โดยไม่มีการทำกับติดำหรือการตรวจตราสินค้าโดยไม่จำเป็น

ข้อ ๔

ความตกลงฉบับนี้ใช้กับการขนส่งทางถนนทุกประเภท ยกเว้นการขนส่งสินค้าอันตรายหรือวัสดุอุปกรณ์ที่ต้องห้ามตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับของภาคีสัญญาเว้นแต่ได้รับอนุญาตจากภาคีสัญญาเป็นกรณีพิเศษ

การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารภายใต้ความตกลงฉบับนี้ในดินแดนของภาคีสัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งให้ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับของภาคีสัญญานั้นโดยไม่กระทบกระเทือนสิทธิซึ่งภาคีสัญญาได้ตกลงกันตามที่ระบุไว้ในข้อ ๑

ข้อ ๕

ภาคีสัญญาตกลงให้มีการขนย้ายสินค้าผ่านแดนของชาวออกจากเรือไปยังคลังสินค้าผ่านแดนของลาวหรือไปลาวารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวโดยตรง และในทางกลับกันจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวไปยังคลังสินค้าผ่านแดนของลาวหรือไปยังเรือโดยตรง โดยมีเอกสารขนส่งและเครื่องหมายขึ้นต่อชัดเจน สำหรับคำบริวารต่าง ๆ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของภาคีสัญญาปรึกษาหารือกันต่อไป โดยมีให้สูงกว่าคำบริวารที่เกี่ยวข้องภายในประเทศของภาคีสัญญา

ข้อ ๖

ในกรณีของการขนส่งสินค้าผ่านแดนผ่านดินแดนของภาคีสัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง เจ้าของสินค้าสามารถเลือกให้ผู้ประกอบการขนส่งของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งหรือผู้ประกอบการขนส่งของประเทศที่สาม ซึ่งได้รับอนุญาตตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับของภาคีสัญญาทั้งสองฝ่ายให้ทำการขนส่งสินค้าผ่านแดนได้

ข้อ ๗

เพื่อให้ได้รับการรับรอง เจ้าหน้าที่ย่อมมีหน้าที่รับผิดชอบและฝ่ายจะดำเนินการตาม
ระบอบตามสมควรในการให้เจ้าของสินค้าได้ตามคันทาสินค้าของตน ที่ลงชื่อว่ายังค้างอยู่ใน
คลังสินค้าของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง

ในการนี้ที่ดินค้ำประกันของชาวคก้างอยู่ในประเทศไทยครบ ๙๐ วัน นับตั้ง
วันนำเข้าให้ถือว่าสินค้าค้ำประกันนั้นเป็นของคก้าง และฝ่ายไทยสามารถดำเนินการกับสินค้า
ดังกล่าวได้เช่นเดียวกับของคก้างตามกฎหมายของประเทศไทย

ในการนี้ที่ดินค้ำประกันของไทยคก้างอยู่ในสาธารณรัฐประชาธิปไตย
ประชาชนลาวครบ ๙๐ วัน นับตั้งวันนำเข้า ให้ถือว่าสินค้าค้ำประกันนั้นเป็นของคก้าง และ
ฝ่ายลาวสามารถดำเนินการกับสินค้าดังกล่าวได้เช่นเดียวกับของคก้างตามกฎหมายของ
ประเทศลาว

ข้อ ๘

ภาคีสัญญาตกลงว่าการตรวจกันหีบห่อสินค้าค้ำประกันต่าง ๆ ที่ลงชื่อ จะต้อง
ได้รับการตกลงจากทั้งสองฝ่ายเสียก่อน การตรวจกันนั้นจะต้องกระทำก่อนหน้าเจ้าหน้าที่หรือ
ผู้แทนของทั้งสองฝ่าย

ข้อ ๙

สินค้าค้ำประกันที่ผ่านดินแดนของภาคีสัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะได้รับการ
ยกเว้นภาษีศุลกากรต่าง ๆ ในดินแดนของประเทศที่ดินค้ำประกัน ๆ ผ่านแดน

ข้อ ๑๐

ภาคีสัญญาตกลงมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมของไทยและกระทรวง
คมนาคม ของฝรั่งเศส และก่อสร้างของลาวปรึกษาหารือกัน เพื่อร่วมกันกำหนดเส้นทางที่
จะอนุญาตให้ทำการขนส่งระหว่างกัน และหากจำเป็นอาจนำข้อกำหนดเรื่องเส้นทางเสนอ
รัฐบาลแต่ละฝ่ายให้ความเห็นชอบ

ภาคีสัญญาจะมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำข้อตกลงเพิ่มเติม
อื่นๆ ในการปฏิบัติให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของความตกลงฉบับนี้

ข้อ ๑๑

การระงับข้อขัดแย้งที่จะเกิดขึ้นจากการตีความหรือการบังคับใช้บทบัญญัติ
ของความตกลงฉบับนี้ ให้ใช้วิธีการเจรจาระหว่างภาคีสัญญาทั้งสองฝ่ายหรือวิธีการอื่นใดที่
ทั้งสองฝ่ายเห็นว่าเหมาะสม

ข้อ ๑๒

การแก้ไข เปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติมข้อความในความตกลงฉบับนี้ จะต้องได้รับความเห็นชอบร่วมกันของทั้งสองฝ่าย โดยทำเป็นลายลักษณ์อักษร

ข้อ ๑๓

ในกรณีที่มีการทำความตกลงหลายฝ่ายที่ภาคีสัญญาทั้งสองฝ่ายร่วมเป็นภาคีอยู่ด้วย และในความตกลงดังกล่าวมีการให้สิทธิและการอำนวยความสะดวกที่มากกว่าที่กำหนดไว้ในความตกลงฉบับนี้ ให้ภาคีสัญญาทั้งสองฝ่ายแก้ไขความตกลงนี้ให้สอดคล้องกับบทบัญญัติของความตกลงหลายฝ่ายที่อ้างถึงข้างต้น

ข้อ ๑๔

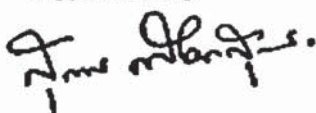
ความตกลงฉบับนี้ใช้แทนความตกลงว่าด้วยการส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างราชอาณาจักรไทยกับราชอาณาจักรรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ฉบับลงนามเมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๒๑ นับแต่วันลงนามความตกลงฉบับนี้เป็นต้นไป

ข้อ ๑๕

ความตกลงฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับนับแต่วันลงนามเป็นต้นไป และจะใช้บังคับเป็นเวลา ๑ ปี ความตกลงฉบับนี้จะมีอายุต่อไปโดยอัตโนมัติเป็นปี ๆ ไป เว้นแต่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดได้แสดงเจตนาด้วยลายลักษณ์อักษรประสงค์จะยกเลิก โดยแจ้งให้แก่อีกฝ่ายหนึ่งล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๓ เดือน ก่อนวันสิ้นสุดอายุของความตกลง

ทำ ณ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ ๔ มีนาคม พุทธศักราช ๒๕๔๒ เป็นคู่ฉบับ เป็นภาษาไทย ภาษาลาว และภาษาอังกฤษ ทุกฉบับมีคุณค่าเท่าเทียมกัน ในกรณีที่มีความแตกต่างกันในการตีความหรือการใช้ความตกลงฉบับนี้ให้ใช้ตัวบทภาษาอังกฤษเป็นเกณฑ์

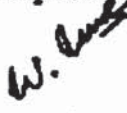
สำหรับรัฐบาลแห่ง
ราชอาณาจักรไทย



(สุเทพ เทือกสุบรรณ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำหรับรัฐบาลแห่ง
สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว



(เพ้า บุนนาค)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นคร
เวียงจันทน์และก้อตวาง

ข้อตกลงกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนน
ระหว่าง
รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
และ
รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
(ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า "ภาคีสัญญา")

อ้างถึงความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๔๖

ตระหนักถึงข้อ ๑ ของความตกลงดังกล่าว ซึ่งกำหนดให้กระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงคมนาคม วนสง ไปรษณีย์และโทรศัทพ์แห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตย
ประชาชนลาวจัดทำข้อตกลงเพื่อกำหนดรายละเอียดของเรื่องการขนถ่ายสินค้าผ่านดินแดนของ
ภาคีสัญญา ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงดังกล่าว

ตระหนักถึงข้อ ๑๐ ของความตกลงดังกล่าว ซึ่งกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการ
จัดทำข้อตกลงเพิ่มเติมอื่นๆ เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของความตกลงดังกล่าว

ปรารถนาที่จะส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ
เห็นพ้องกันว่า การจัดทำข้อตกลงกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนนระหว่าง
รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นการจัดการ
อำนวยความสะดวกแก่การขนส่งระหว่างประเทศระหว่างภาคีสัญญาที่ได้ผลมากที่สุด (ซึ่งต่อไปนี้จะ
เรียกว่า "ข้อตกลง")

ได้ตกลงกัน ดังต่อไปนี้

๒

ข้อ ๑
คำนิยาม

เพื่อวัตถุประสงค์ของข้อตกลงนี้

๑. "การขนส่งระหว่างประเทศ" หมายถึง การขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน
๒. "การขนส่งข้ามแดน" หมายถึง การขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารข้ามแดนระหว่างดินแดนของภาคีสัญญา
๓. "การขนส่งผ่านแดน" หมายถึง การขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารผ่านดินแดนของภาคีสัญญาไปยังประเทศที่สาม
๔. "หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง" หมายถึง หน่วยงานหรือหลายหน่วยงานที่รัฐบาลแห่งหนึ่งและนิเทศน์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามข้อตกลงนี้
๕. "ผู้ประกอบการขนส่ง" หมายถึง บุคคลหรือนิติบุคคลซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดให้ทำการขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสาร
๖. "พาหนะในการขนส่ง" หมายถึง รถโดยสารและรถขนส่งสินค้า
๗. "รถโดยสาร" หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งมีรายละเอียดตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลงนี้
๘. "รถขนส่งสินค้า" หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ซึ่งมีรายละเอียดตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลงนี้
๙. "การขนส่งประจำทาง" หมายถึง การขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารตามเส้นทางที่กำหนดให้เป็นประจำ
๑๐. "การขนส่งไม่ประจำทาง" หมายถึง การขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสาร ในลักษณะที่ไม่มีใช้การขนส่งประจำทาง
๑๑. "การขนส่งพิเศษ" หมายถึง การขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักบรรทุกและขนาดเกินจากที่กฎหมายของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งกำหนดไว้ หรือการขนส่งสินค้าที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อม

ข้อ ๖

จุดผ่านแดน

เพื่อวัตถุประสงค์ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างดินแดนของภาคีสัญญาภาคีสัญญาดังกล่าวกับจุดผ่านแดน ดังต่อไปนี้

๑. ชื่อด่านชายแดน

ก. จุดผ่านแดนสากล

- | | |
|-----------------|-----------------------|
| ๑) ท่าทราย | แขวงบ่อแก้ว |
| ๒) สะพานมิตรภาพ | ด่านพรมแดนเวียงจันทน์ |
| ๓) ท่าแขก | แขวงคำม่วน |
| ๔) สะพานมิตรภาพ | แขวงสะหวันนะเขต |
| ๕) วังค | แขวงจำปาสัก |

ข. จุดผ่านแดนท้องถิ่น

- | | |
|--------------|-----------------|
| ๑) หัวหิน | แขวงไชยบุรี |
| ๒) บ้านพร้าว | แขวงไชยบุรี |
| ๓) ปากซัน | แขวงบอลิคำไซ |
| ๔) ปากสะพาน | แขวงสาละวัน |
| ๕) บ้านวัง | แขวงเวียงจันทน์ |

๒. ชื่อด่านชายแดนไทย

จุดผ่านแดนถาวร

- | | |
|--------------|--------------------|
| ๑) เชียงของ | จังหวัดเชียงราย |
| ๒) หัวใจโกน | จังหวัดน่าน |
| ๓) หนองคาย | จังหวัดหนองคาย |
| ๔) นครพนม | จังหวัดนครพนม |
| ๕) ชุกคามสาร | จังหวัดมุกดาหาร |
| ๖) ชองหมัก | จังหวัดอุบลราชธานี |
| ๗) ปิงกาฬ | จังหวัดหนองคาย |
| ๘) หนองผือ | จังหวัดเลย |
| ๙) คกไฟ | จังหวัดเลย |
| ๑๐) ปากช่อง | จังหวัดอุบลราชธานี |

ในกรณีที่ไม่เห็นสมควร ให้ภาคีสัญญาสามารถเจรจาเพื่อกำหนดจุดผ่านแดนเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้ข้างต้นได้

๕

ข้อ ๓

กำหนดในการขนส่ง

ภาคีสัญญาแต่ละฝ่ายอนุญาตให้ใช้พาหนะในการขนส่งที่จดทะเบียนและได้รับอนุญาตให้ประกอบภาระทางภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง โดยมีรายละเอียดตามที่กำหนดในภาคผนวก ก ทำการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารตามข้อตกลงนี้

ข้อ ๔

ข้อกำหนดทางเทคนิคของพาหนะในการขนส่ง

พาหนะในการขนส่งตามข้อตกลงนี้ ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิคของพาหนะในเรือหลวง ท้าหวัด และน้ำหนักบรรทุกสูงสุด มาตรฐานการปล่อยไอเสีย และเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งได้กำหนดไว้ในภาคผนวก ก ของข้อตกลงนี้

ข้อ ๕

การยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพพาหนะในการขนส่งซึ่งกันและกัน

๑. ภาคีสัญญาระหว่างการตรวจสภาพพาหนะในการขนส่งที่จดทะเบียนในดินแดนของตนซึ่งใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศตามข้อตกลงนี้ตามที่กฎหมายของตนกำหนด

๒. ภาคีสัญญาขอรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพพาหนะในการขนส่งตามข้อตกลงนี้ที่ออกให้โดยภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งตามความตกลงว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพที่ไว้ในเรือหลวงสำหรับรถบรรทุกสินค้าและรถบริการสาธารณะที่ออกให้โดยประเทศสมาชิกอาเซียนลงนามที่สิงคโปร์ วันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๔๑

ข้อ ๖

เอกสารประจำพาหนะในการขนส่ง

๑. ในการขนส่งตามข้อตกลงนี้ พาหนะที่ใช้ในการขนส่งของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่ง ขณะอยู่ในดินแดนของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ต้องมีเอกสารที่ได้รับการรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพร้อมผ่านปลกษาอังกฤษ ดังต่อไปนี้

(๑) ทะเบียนพาหนะในการขนส่งสิ่งของสาธารณะเกี่ยวกับพาหนะในการขนส่งและหรือ
เข้าและพาหนะ

(๒) เอกสารแสดงการเสียภาษีที่มิใช่ไม่หมดอายุ

(๓) หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ

(๔) ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

(๕) ใบอนุญาตให้พาหนะผ่านคนขับ-รถ

(๖) กรมธรรม์ประกันภัยบุคคลที่ ๓

(๗) บัญชีราคาสินค้า ในการขนส่งสินค้า

(๘) ใบอนุญาตขับรถที่มิใช่ไม่หมดอายุ ซึ่งหน่วยงานของภาคีสัญญาผ่านคนขับเพื่อออกให้

(๙) รวบรวมโดยเอกสาร ในการดำเนินการขนส่งผู้โดยสาร

(๑๐) ใบตราส่ง ในการขนส่งสินค้า

(๑๑) บัญชีบรรทุกผู้โดยสาร ในการขนส่งสินค้า

(๑๒) รายการอุปกรณ์ เครื่องมือ และอะไหล่รถที่จำหน่าย เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น
ซึ่งต้องแจ้งทุกการของภาคีสัญญาอีกฝ่ายที่จุดผ่านแดนเพื่อขออนุญาตนำเข้า

๒. ให้ภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งสามารถรับผู้ประกอบการขนส่งของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้
ในการดำเนินการที่ไม่ถูกต้องหรือไม่ครบถ้วนตามที่ระบุไว้ข้างต้น

ข้อ ๗

พนักงานขับรถ พนักงานประจำรถ และพาหนะในการขนส่ง

๑. ผู้โดยสาร พนักงานขับรถ และพนักงานประจำรถ ของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งมีอยู่ในดินแดน
ของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องปฏิบัติตามระเบียบ กฎหมาย และระเบียบของภาคีสัญญาฝ่ายนั้น
และไปสร้างความเสียหายต่อสภาพแวดล้อมของภาคีสัญญาฝ่ายนั้น

๒. ขณะอยู่ในดินแดนของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ให้พาหนะในการขนส่งทางรถต้อง
เข้าจุดตรวจหรือจุดพัก ณ สถานที่ที่กำหนดในภาคผนวก ๕ และให้พาหนะในการขนส่งตาม
รถต้องออกจากดินแดนของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งนั้นภายในเวลาที่กำหนด ในการที่ไม่
สามารถนำพาหนะในการขนส่งออกจากดินแดนของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งนั้น เนื่องจากอุบัติเหตุหรือ
เกิดอุบัติเหตุ หรือเหตุสุดวิสัย ให้นำพาหนะไปที่ที่เก็บของตามสมควร

๔. เส้นทางสายดินดอน-อริยประเทศ เส้นทางเริ่มจากดินดอน (แยกทางหลวงหมายเลข ๑) ผ่านนครนายก-ปราจีนบุรี-สระแก้ว-อำเภออรัญประเทศ (ราชันดินดอน) โดยใช้ทางหลวงหมายเลข ๓๓

๕. เส้นทางสายนครราชสีมา-มาบตาพุด เส้นทางเริ่มจากนครราชสีมา ผ่านอำเภอภักดีชุมพล-อำเภอพนมสารคาม-มาบตาพุด โดยใช้ทางหลวงหมายเลข ๓๐๔, ๓๓๑, ๓๖ และ ๓๐๓๑

๖. เส้นทางสายกรุงเทพฯ-แหลมฉบัง เส้นทางเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ผ่านชลบุรี-แหลมฉบัง-มาบตาพุด โดยใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ (มอเตอร์เวย์กรุงเทพฯ-ชลบุรีสายใหม่) และทางหลวงหมายเลข ๓๖

๗. เส้นทางสายกรุงเทพฯ-สุโขทัย เส้นทางเริ่มจากกรุงเทพฯ ผ่านสมุทรสาคร-สมุทรสงคราม-เพชรบุรี-ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร-ห้วยโป่ง-ปัตตานี-นราธิวาส-สุโขทัย โดยใช้ทางหลวงหมายเลข ๓๔, ๔, ๔๑, ๔๓, ๔๖, ๔๐๔๔ และ ๔๐๕๗

๘. เส้นทางสายนครราชสีมา-อุบลราชธานี-โขงเม็ก เส้นทางเริ่มจากนครราชสีมาผ่านอำเภอโคกสะอาด-อำเภอเดชอุดม-อุบลราชธานี-ด่านช่องเม็ก โดยใช้ทางหลวงหมายเลข ๒๖๔, ๒๔ และ ๒๔๗

๙. เส้นทางสาย อำเภอสมเด็จ-สกลนคร-นครพนม ใช้ทางหลวงหมายเลข ๒๓๓ และ ๒๖

ภาคีสัญญาเห็นชอบให้มีการเพิ่มเติมหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงเส้นทางขนส่งทางถนนระหว่างประเทศได้โดยการหารือเป็นครั้งคราว

ข้อ ๔

การขนส่งผู้โดยสาร

๑. การขนส่งผู้โดยสารข้ามแดน

การขนส่งผู้โดยสารข้ามแดนระหว่างดินแดนของภาคีสัญญา ต้องได้รับความเห็นชอบจากภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง และต้องปฏิบัติตามระเบียบดังต่อไปนี้

ก) การตรวจตรวจของพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร สาธารณสุข และระเบียบการอื่นๆ เกี่ยวกับการเข้าเมือง ต้องดำเนินการ ณ จุดเดียวภายในอาณาเขตแดนของภาคีสัญญาแต่ละฝ่าย

ข) ห้ามทำการขนส่งผู้โดยสารที่มีเอกสารเดินทางไม่ครบถ้วน บุคคลต้องห้าม บุคคลที่มีอาชญากรรม หรือผู้โดยสารที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของผู้โดยสารหรือสิ่งของ

ค) การกำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่งให้เป็นไปตามที่ภาคีสัญญาดูกองกัน

๒. การขนส่งผู้โดยสารผ่านแดน

ภาคีสัญญาจะต้องอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารจากดินแดนของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งผ่านดินแดนของภาคีสัญญาไปยังประเทศที่สาม หรือจากประเทศที่สามผ่านดินแดนของภาคีสัญญาไปยังดินแดนของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ไม่ว่าโดยวิธีทางบกหรือทางอากาศ ภาคีสัญญาทั้งสองฝ่ายตามข้อ ๒ แห่งความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ลงนามเมื่อวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๔๖ ณ กรุงเทพฯ

ข้อ ๑๐

การขนส่งสินค้า

๑. การขนส่งข้ามแดน

ภาคีสัญญาจะต้องอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่งสินค้าระหว่างดินแดนของภาคีสัญญา ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างภาคีสัญญา โดยวิธีทางบก การขนส่งของภาคีสัญญา ภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งหรือประเทศที่สามที่ได้จัดทำความตกลงเกี่ยวกับภาคีสัญญาทั้งสองฝ่ายตามข้อ ๒ แห่งความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ลงนามเมื่อวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๔๖ ณ กรุงเทพฯ

๒. การขนส่งผ่านแดน

๒.๑ ภาคีสัญญาจะต้องอนุญาตให้ใช้พาหนะในการขนส่งตามที่กำหนดในภาคผนวก ก ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนภาคีสัญญาตามข้อตกลงนี้ พาหนะในการขนส่งนอกเหนือจากที่กล่าวมาข้างต้น ต้องได้รับอนุญาตเป็นพิเศษจากภาคีสัญญา

๒.๒ ภาคีสัญญาจะอนุญาตให้มีการขนถ่ายสินค้าผ่านแดนได้ ในกรณีต่อไปนี้

- ก) พาหนะเกิดอุบัติเหตุ หรือเสีย ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้
- ข) เหตุสุดวิสัย

๓. การขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนภาคีสัญญาต้องปฏิบัติตามระเบียบของภาคีสัญญาอย่างเคร่งครัด

๔. การกำหนดราคาส่งสินค้าให้เป็นไปตามกลไกตลาด

๙

ข้อ ๑๑
การขนส่งพิเศษ

๑. การขนส่งพิเศษตามข้อตกลงนี้ต้องขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งต้องแจ้งผลการพิจารณาให้ทราบภายใน ๑๕ วัน นับแต่วันที่ได้รับการร้องขอ
๒. พาหนะที่ใช้ในการขนส่งพิเศษต้องติดเครื่องหมายพิเศษที่มีลักษณะชัดเจนวิธีปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติระหว่างที่ภาคีสัญญาทั้งสองฝ่ายร่วมกัน

ข้อ ๑๒
การประกอบการขนส่ง

๑. ให้ผู้ประกอบการขนส่งของแต่ละภาคีสัญญาซึ่งประสงค์จะทำการขนส่งระหว่างประเทศตามข้อตกลงนี้ ขออนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศตามที่กฎหมายและระเบียบของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งกำหนด
๒. ผู้ประกอบการขนส่งของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งที่ได้รับอนุญาตตามที่ได้ระบุไว้ในวรรคหนึ่งสามารถขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารเข้าไปหรือออกจากดินแดนของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง

ข้อ ๑๓
การตรวจที่ด่านชายแดน

๑. การตรวจพาหนะในการขนส่งตามระเบียบที่เกี่ยวกับการเข้า-ออกประเทศโดยภาคีสัญญาแต่ละฝ่ายให้ทำที่จุดผ่านชายแดนเพียงแห่งเดียว
๒. การตรวจสินค้าผ่านแดนหรือสินค้าซึ่งขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ให้ปฏิบัติตามทางปฏิบัติระหว่างประเทศ

๔๐

ข้อ ๑๔

การรายงาน ณ จุดตรวจ

ผู้รับพยานะที่ใช้ในการขนส่งตามข้อตกลงนี้ จะรายงานตัว ณ จุดตรวจที่
ภาคีสัญญาจะตกลงกันต่อไป

ข้อ ๑๕

ค่าธรรมเนียมผ่านแดนและการเก็บค่าบริการต่าง ๆ

๑. ให้ภาคีสัญญาจัดเก็บค่าบริการและค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดนตามข้อตกลงนี้
ณ จุดตรวจแดนที่กำหนด โดยให้ใช้อัตราที่ภาคีสัญญาแต่ละฝ่ายกำหนด
๒. ค่าธรรมเนียมในการไว้คังสินค้า ตามสินค้า ค่าธรรมเนียมเข้าออกสถานีขนส่งสินค้า
ค่าธรรมเนียมสินค้า และค่าบริการอื่นๆ รวมทั้งค่าธรรมเนียมในการไว้ท่าเรือ ให้เป็นไปตามอัตราที่
ภาคีสัญญาซึ่งเป็นฝ่ายผู้ให้บริการกำหนดไว้ และต้องไม่สูงกว่าค่าธรรมเนียมและบริการที่เรียกเก็บ
จากผู้ประกอบการภายในประเทศ การเปลี่ยนแปลงอัตราค่าบริการและค่าธรรมเนียมจะต้องแจ้งให้
ภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้า 3 เดือนก่อนมีผลใช้บังคับ

ข้อ ๑๖

สำนักงานผู้แทน

เพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของภาคีสัญญาสามารถติดต่อกับผู้ประกอบการขนส่ง
ของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ภาคีสัญญาจะอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งของภาคีสัญญาอีก
ฝ่ายตามข้อตกลงนี้ จัดตั้งสำนักงานผู้แทนในดินแดนของภาคีสัญญา หรือส่งตัวแทนซึ่งได้
จดทะเบียนตามกฎหมายของภาคีสัญญา

๑๑

ข้อ ๑๗

การให้ความช่วยเหลือในการที่เกิดอุบัติเหตุ

หากพยานะที่ไว้ในการขนส่งตามข้อตกลงนี้ รวมทั้งบุคคลหรือสินค้าของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งเกิดอุบัติเหตุในเส้นทางของภาคีสัญญาอีกฝ่าย ให้ภาคีสัญญาอีกฝ่ายให้ความช่วยเหลือแก่พยานะที่ไว้ในกรณีนั้น รวมทั้งบุคคลหรือสินค้า และแจ้งให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของภาคีสัญญาฝ่ายแรกที่มีอุบัติเหตุทราบโดยเร็ว ค่าใช้จ่ายที่เป็นธรรมซึ่งเกิดขึ้นจากการให้ความช่วยเหลือตามข้อตกลงนี้ให้ภาคีสัญญาฝ่ายแรกเป็นฝ่ายรับผิดชอบ

ข้อ ๑๘

การละเมิดข้อตกลง

๑. หากผู้ประกอบการขนส่งของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งละเมิดข้อตกลง กฎหมาย หรือระเบียบของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง การแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้เป็นไปตามกฎหมายของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งนั้น

๒. ในการดำเนินการละเมิดข้อตกลงเป็นผลมาจากเหตุสุดวิสัยหรือภัยธรรมชาติให้ภาคีสัญญาเจรจาเพื่อหาทางแก้ไขร่วมกัน

ข้อ ๑๙

การระงับข้อพิพาท

การระงับข้อขัดแย้งที่อาจเกิดจากการบังคับใช้หรือตีความข้อตกลงนี้ ให้ใช้วิธีเจรจาระหว่างภาคีสัญญา

ข้อ ๒๐

การประเมินผล

ภาคีสัญญาตกลงให้มีการประชุมระหว่างทั้งสองฝ่ายทุกปี เพื่อประเมินผลและศึกษาวิธีเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการตามข้อตกลงนี้ โดยภาคีสัญญาตกลงจะสลับกันเป็นเจ้าภาพในการประชุมดังกล่าว

๑๒

ข้อ ๒๑
การแก้ไขข้อตกลง

การแก้ไข เปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติมข้อความในข้อตกลงฉบับนี้ จะต้องได้รับความเห็นชอบร่วมกันของทั้งสองฝ่าย โดยทำเป็นลายลักษณ์อักษร

ข้อ ๒๒
การบังคับใช้ของข้อตกลง

ข้อตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อครบ ๖๐ วัน นับแต่วันที่ลงนามเป็นต้นไป และมีอายุไว้บังคับเป็นเวลา ๑ ปี ข้อตกลงฉบับนี้จะมีอายุต่อไปโดยอัตโนมัติเป็นปีๆ ไป เว้นแต่ภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดได้แสดงเจตนาด้วยลายลักษณ์อักษรประสงค์จะยกเลิก โดยแจ้งให้แก่อีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๓ เดือน ก่อนวันสิ้นสุดอายุของข้อตกลง

ทำ ณ กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ ๑๗ สิงหาคม พุทธศักราช ๒๕๔๔ เป็นคู่ฉบับ เป็นภาษาไทย ภาษาลาว และภาษาอังกฤษ ทุกฉบับมีคุณค่าเท่าเทียมกัน ในการตีความและคำร่วมกันในการตีความ หรือการใช้ความตกลงฉบับนี้ให้ไว้ด้วยภาษาอังกฤษเป็นเกณฑ์

สำหรับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว




วันมูหะมัดนอร์ มะทา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

บัวทอง วงศ์คำ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ชนเผ่า
ปายะมัยและกะสัว

ภาคผนวก ก

ชนิดและประเภทของพาหนะในการขนส่ง

ภาคีรัฐผู้ลงนามกำหนดชนิดและประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าหรือคนลงฉบับนี้
ดังต่อไปนี้

ก. รถขนส่งสินค้า

๑. รถขนส่งสินค้า ให้เป็นไปตามพิธีสารฉบับที่ ๓ และ ๔ ของกรอบความตกลงว่าด้วย
การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างอาเซียน ลงนามที่เซาเปอู วันที่ ๑๖ ธันวาคม
๒๕๔๑

๒. ประเภทของรถขนส่งสินค้าที่ใช้ได้แก่

ก) รถบรรทุกเดี่ยว (Rigid vehicle)

ข) รถที่มีการพ่วง (Articulated vehicle or semi-trailer)

ขนาดและข้อกำหนดทางเทคนิคของรถขนส่งสินค้าให้เป็นไปตามส่วนแผนของ
ภาคผนวกนี้

ข. รถโดยสาร

รถโดยสาร ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลโดยมีที่นั่งไม่เกิน ๔๔ ที่นั่ง

ส่วนแผนภาคผนวก ก

ข้อกำหนดเกี่ยวกับขนาดและน้ำหนักรถขนส่งสินค้า๑. ความยาวสูงสุด

๑.๑	รถบรรทุกเดี่ยว (Rigid vehicle)	ไม่เกิน	๑๒.๒๐ เมตร
๑.๒	รถบรรทุกที่มีการท่าง (Articulated vehicle)	ไม่เกิน	๑๖.๐๐ เมตร

๒. ความกว้างสูงสุด

รถทุกประเภท	ไม่เกิน	๒.๕๐ เมตร
-------------	---------	-----------

๓. ความสูงสูงสุด

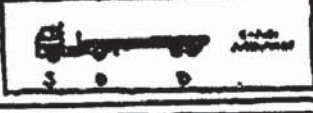
รถทุกประเภท	ไม่เกิน	๔.๒๐ เมตร
-------------	---------	-----------

๔. ส่วนยื่นท้าย

ไม่เกินร้อยละ ๖๐ ของช่วงล้อ

๕. น้ำหนักบรรทุกสูงสุด

๕.๑	รถบรรทุกเดี่ยว ๓ เพลา	เพลาท้ายไว้บรรทุก	ไม่เกิน ๖๑.๐๐ ตัน
๕.๒	รถบรรทุกเดี่ยว ๔ เพลา	เพลาท้ายไว้บรรทุก	ไม่เกิน ๖๔.๐๐ ตัน
๕.๓	รถบรรทุกเดี่ยว ๔ เพลา	เพลาท้ายไว้บรรทุก	ไม่เกิน ๓๒.๐๐ ตัน
๕.๔	รถบรรทุกเดี่ยว ๔ เพลา	เพลาท้ายไว้บรรทุก	ไม่เกิน ๓๖.๐๐ ตัน
๕.๕	รถบรรทุกเดี่ยว ๖ เพลา	เพลาท้ายไว้บรรทุก	ไม่เกิน ๓๔.๐๐ ตัน

Type OF VEHICLE	MAXIMUM PERMISSIBLE GROSS VEHICLE WEIGHT(Tonnes)
 3-axle rigid	21.0T
 3-axle rigid	25.0T
 3-axle articulated	32.0T
 3-axle articulated	36.0T
 3-axle articulated	33.0T

S = SINGLE TYPE
D = DUAL TYPE

ภาคผนวก ข

จุดพักรถ

ภาคีสัญญาตกลงที่จะให้มีการกำหนดจุดพักรถ และหรือจุดจอดสำหรับพาหนะในการขนส่งตามข้อตกลงนี้ ภายในดินแดนของภาคีสัญญาแต่ละฝ่ายดังนี้

ก. จุดพักและหรือจุดจอดขนส่งสินค้า

ให้รถยนต์ขนส่งสินค้าของภาคีสัญญาจอดพักที่สถานีหรือสถานที่ซึ่งแต่ละภาคีสัญญาจะกำหนดตามเส้นทางขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่กำหนดในข้อ ๔ ของข้อตกลงนี้

ข. จุดพักรถโดยสาร

ให้รถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารข้ามแดนระหว่างประเทศภาคีสัญญาดำเนินข้อตกลงนี้ จอดรับส่งผู้โดยสาร ณ สถานที่ที่กำหนดตามเส้นทางรถโดยสารที่ภาคีสัญญาได้ตกลงกัน

ภาคผนวก ๔

กิจกรรมที่เกี่ยวกับการนำไปใช้ประโยชน์

๑. นำเสนอผลการศึกษาที่เมืองวังเวียง แขวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว



2. กิจกรรมการสำรวจเส้นทางสาย R9



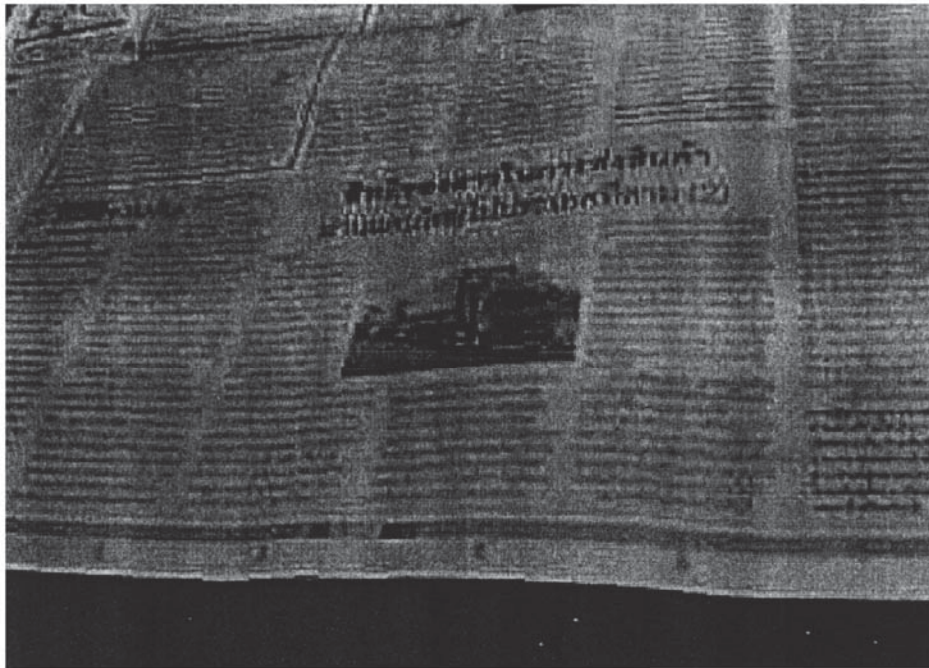
3. กิจกรรมการนำเสนอผลการศึกษาแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่



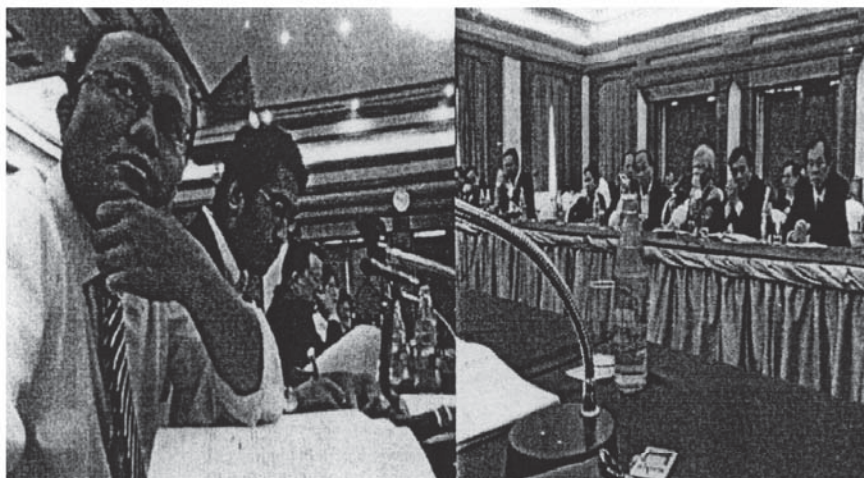
4. นำเสนอผลการศึกษาแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในส่วนกลางเวที TRF Forum



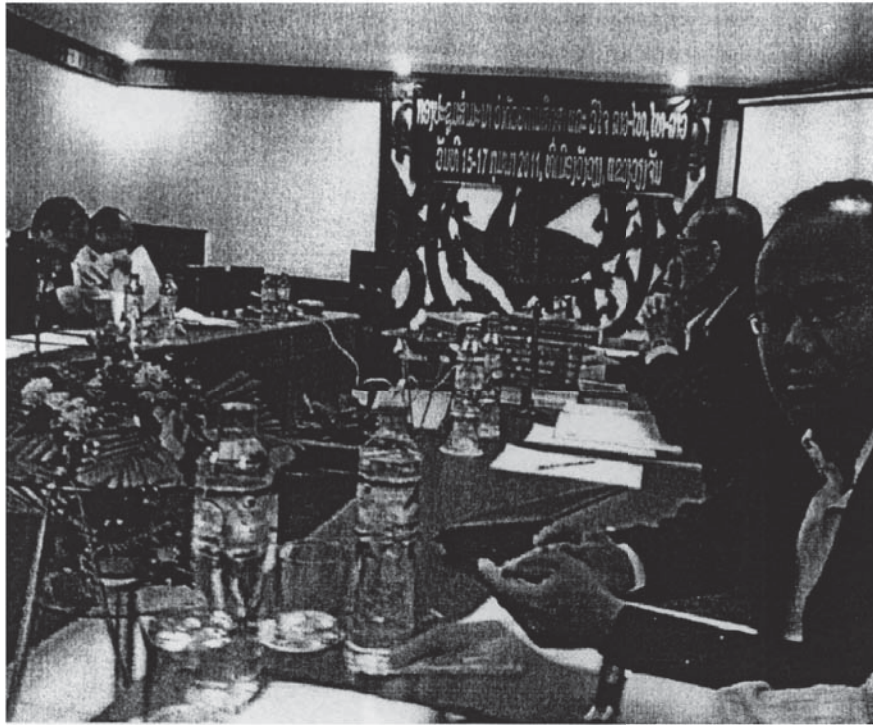
5. ตีพิมพ์ผลการศึกษาผ่านทางหนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ 2 ฉบับ



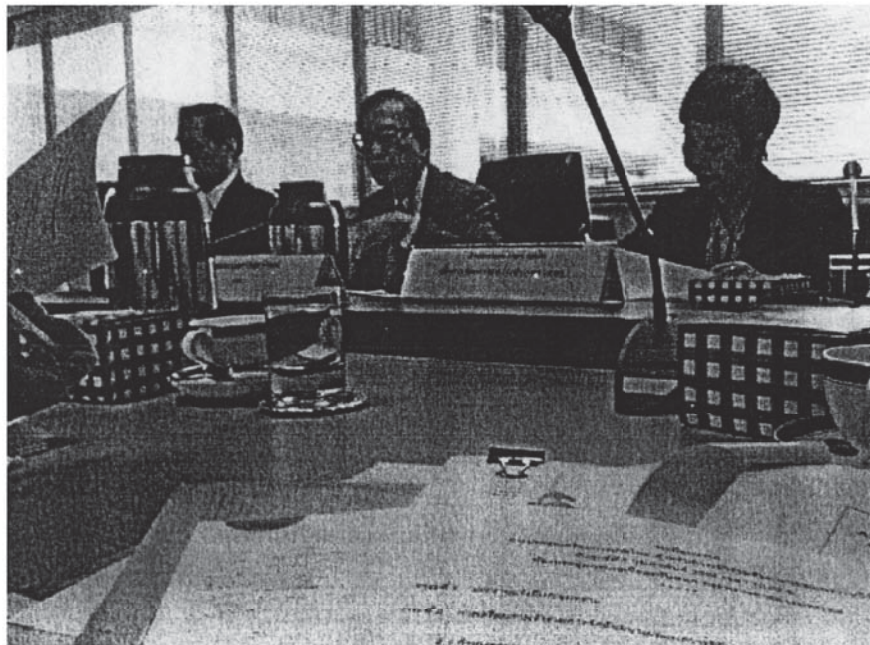
6. รวมนำเสนอแนวทางเพื่อการเตรียมการเปิดสะพานไทย-ลาว ณ จังหวัดนครพนม



7. นำเสนอผลการศึกษาต่อที่ประชุมร่วมอนุกรรมการว่าด้วยการศึกษาวิชัยไทย-ลาว



8. นำเสนอผลการศึกษาต่อหน่วยงานต่างๆ ซึ่งจัดโดยกระทรวงกาต่างประเทศ



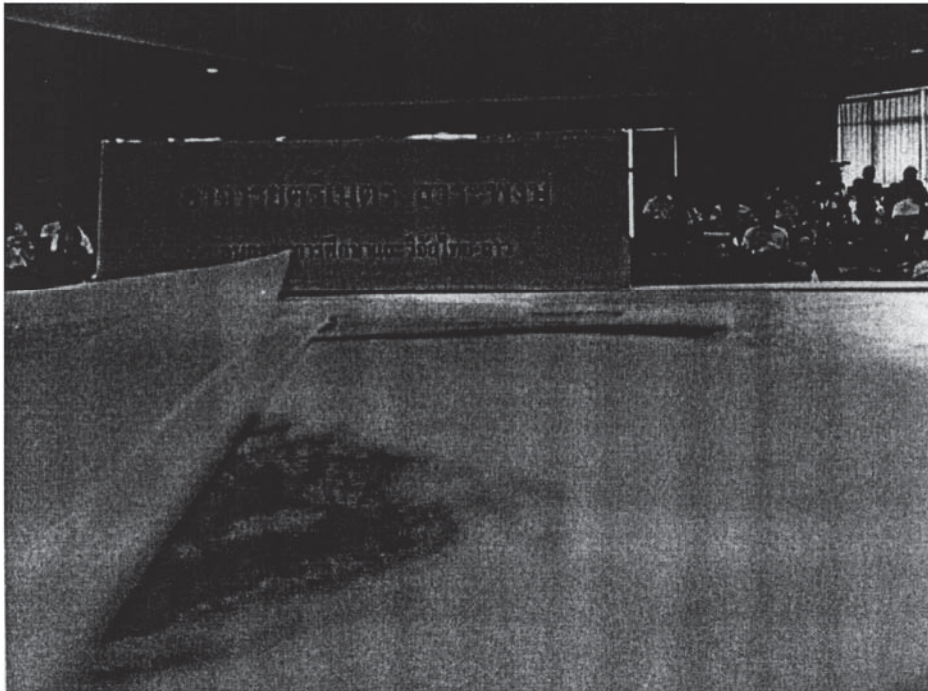
9. ทำบันทึกความเข้าใจ(MOU)ทางการวิจัยกับแขวงจำปาสัก สปป.ลาว



10. นำเสนอผลการศึกษาซึ่งจัดโดยสถานทูตไทยในนครหลวงเวียงจันทน์



11. นำเสนอผลการศึกษาในฐานะอนุกรรมการว่าด้วยการศึกษาวิจัยไทย-ลาว ในงาน 60 ปีความสัมพันธ์ทางการทูต



12. การเผยแพร่ผลงานวิจัยผ่านสื่อต่างๆ

<http://www.wangsaphungclub.com/forum/portal.php?mod=view&aid=60>

http://vientiane.thaiembassy.org/vientiane/la/news/activity/index.php?ELEMENT_ID=506

[http://www.bangkokbiznews.com/home/detail/politics/opinion/trfcolumn/20100922/354228/%E0%B8%AA%E0%B8%B4%E0%B8%97%E0%B8%98%E0%B8%B4%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%A5%E0%B8%B2%E0%B8%A7%E0%B9%83%E0%B8%99%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%AA%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%AA%E0%B8%B4%E0%B8%99%E0%B8%84%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%9C%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B9%81%E0%B8%94%E0%B8%99%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A2%E0%B9%84%E0%B8%9B%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B8%A8%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A1-\(2\).html](http://www.bangkokbiznews.com/home/detail/politics/opinion/trfcolumn/20100922/354228/%E0%B8%AA%E0%B8%B4%E0%B8%97%E0%B8%98%E0%B8%B4%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%A5%E0%B8%B2%E0%B8%A7%E0%B9%83%E0%B8%99%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%AA%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%AA%E0%B8%B4%E0%B8%99%E0%B8%84%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%9C%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B9%81%E0%B8%94%E0%B8%99%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A2%E0%B9%84%E0%B8%9B%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B8%A8%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A1-(2).html)

<http://www.bangkokbiznews.com/home/detail/politics/opinion/trfcolumn/20100922/354228/%E0%B8%AA%E0%B8%B4%E0%B8%97%E0%B8%98%E0%B8%B4%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%A5%E0%B8%B2%E0%B8%A7%E0%B9%83%E0%B8%99%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%AA%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%AA%E0%B8%B4%E0%B8%99%E0%B8%84%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%9C%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B9%81%E0%B8%94%E0%B8%99%E0%B9%84%E0%B8%97%E0>

%B8%A2%E0%B9%84%E0%B8%9B%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B0%
E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B8%A8%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88
%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A1-(2).html

ภาคผนวก ๕

บทความ เรื่อง สิทธิของลาวในการผ่านแดนของไทยตาม กฎหมายระหว่างประเทศ

สิทธิของลาว ในการผ่านแดน ของไทยตามกฎหมายระหว่างประเทศ¹

ตรีเนตร สารพงษ์, อิชวัต สุจินต์สกุล และพทท.สมนึก เขมทองคำ

สำนักประสานงานกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย การค้าชายแดนไทยลาว พื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี มุกดาหาร

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี 34190

งานวิจัยเรื่องนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงสิทธิของลาวในฐานะรัฐไร้ชายฝั่งถึงสิทธิในการผ่านแดนไทยไปประเทศที่สามว่ามีสิทธิตามกฎหมายระหว่างประเทศอย่างไร จากการศึกษาพบว่าลาวมีสิทธิในฐานะรัฐไร้ชายฝั่งในการที่จะขนส่งสินค้าผ่านแดน หรือผ่านประเทศไทยไปยังประเทศที่สาม หลักเสรีภาพในการผ่านแดนมาจากหลักเรื่องภาระจำยอม(Servitude) และมีหลักสำคัญไม่ว่าจะเป็นหลักเสรีภาพแห่งท้องทะเลหลวง(Freedom of Transit) หลักความจำเป็น(Necessity) และหลักเสรีภาพในการสื่อสาร(principle of freedom of communication of all state) นอกจากนั้นมือนุสัญญาบาเซิลอนำอันเป็นอนุสัญญาดับแรกที่บัญญัติหลักเสรีภาพในการผ่านแดนและเอื้อประโยชน์แก่ลาวในฐานะรัฐไร้ชายฝั่ง แต่อนุสัญญาดับนี้ก็ยังมิข้อยกเว้นสิทธิแก่ลาว เพราะมีการอนุญาติให้เก็บภาษี รวมถึงค่าใช้จ่ายในการผ่านแดนของรัฐทางผ่าน ซึ่งอัตราการเก็บอาจไม่แน่นอนทำให้รัฐทางผ่านอาจเรียกเก็บได้อย่างไม่มีข้อจำกัดทำให้เกิดอุปสรรคแก่ลาว อันถือเป็นอุปสรรคทางการค้า(Trade barrier) รวมถึงการที่รัฐทางผ่านอย่างประเทศไทยอาจใช้อำนาจควบคุมสินค้าผ่านแดนได้ ซึ่งในเรื่องนี้ก็ไม่มียวละเอียดที่กำหนดเอาไว้อย่างชัดเจน

สำหรับความตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดภาษี และศุลกากร และการค้า หรือ GATT ได้ยกเว้นภาษีศุลกากรและค่าธรรมเนียมอื่นๆ ตามหลักการปฏิบัติอย่างชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์อย่างยิ่ง(Most Favored Nation Treatment) และหลักปฏิบัติอย่างคนชาติ(National treatment) นอกจากนั้นยังมีหลักการที่คล้ายกับอนุสัญญาบาเซิลอนำไม่ว่าจะเป็น การกำหนดเส้นทางที่กำหนดความสะดวกโดยคำนึงถึงประโยชน์ของประเทศภาคี ที่ไม่ต้องคำนึงถึงความแตกต่างทางกายภาพของประเทศภาคี ไม่ถือสัญชาติของธงประจำเรือเดินกำหนด ถิ่นออกเดินทาง จุดหมายปลายทาง หรือพฤติกรรมอื่นที่เกี่ยวกับความเป็นเจ้าของสินค้า หรือรูปแบบการขนส่ง ซึ่งหลักดังกล่าวช่วยหนุนอนุสัญญาบาเซิลอนำ

อนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1985 เป็นการใช้หลักเสรีภาพในการผ่านแดนโดยใช้หลักเสรีภาพในการผ่านแดนอยู่บนพื้นฐานของหลักต่างตอบแทน(Reciprocity) อันต้องแลกเปลี่ยนกันระหว่างรัฐไร้ชายฝั่งกับรัฐชายฝั่ง อนุสัญญาดับนี้มีลักษณะเป็นการทั่วไปไม่มีรายละเอียดพอที่จะสามารถนำไปปฏิบัติได้ทันทีจึงต้องมีการทำข้อตกลงระหว่างรัฐไร้ชายฝั่งกับรัฐทางผ่านเพื่อกำหนดรายละเอียดในทางปฏิบัติเรื่องเสรีภาพในการผ่านแดนออกสู่ทะเล

อนุสัญญานิวออร์กว่าด้วยการค้าผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่ง ค.ศ. 1965 อนุสัญญาดับนี้เน้นที่การผ่านแดนของสินค้าซึ่งถือว่ามีความจำเป็นในเรื่องการค้าผ่านแดน อนุสัญญาดับนี้ได้กำหนดหลักการต่างๆ ที่สำคัญเอาไว้ไม่ว่าจะเป็น หลักการยอมรับในสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่งที่จะออกสู่ทะเลโดยเสรี หลักการอำนวยความสะดวกในการสัญจรผ่านซึ่งรัฐคู่สัญญาพึงจะต้องหลีกเลี่ยงที่จะจำกัดการสัญจรผ่านข้ามแดน หลักความเท่าเทียมกันในการปฏิบัติต่อเรือที่ชักธงของรัฐไร้ชายฝั่ง หลักการผสมผสานความตกลงระหว่างรัฐไร้ชายฝั่งกับรัฐชายฝั่งในการผ่านดินแดนเพื่อออกสู่ทะเล หลักการยกเว้นการเก็บภาษีศุลกากรผ่านแดน หรือค่าธรรมเนียมพิเศษที่เกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าหรือค่าใช้จ่ายพิเศษอื่นใดที่เรียกเก็บอันเนื่องมาจากการผ่านแดน หลักอำนาจอธิปไตยของรัฐทางผ่านซึ่งยังคงไว้ซึ่งมาตรการเพื่อปกป้องผลประโยชน์อันชอบธรรม หลักการไม่นำเอาหลักว่าด้วยชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่ง(MFN clauses) มาใช้กับสิ่งที่รัฐคู่ภาคี

คำสำคัญ : ลาว, ผ่านแดน, ถ้ำยล้า, บาเซิลอนำ, รัฐไร้ชายฝั่ง

¹ บทความเรื่องนี้มีผู้เขียนได้ปรับปรุงจากการไปนำเสนอผลการศึกษาในเวที TRF Forum ของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย และเป็นส่วนหนึ่งของผลการวิจัย เรื่อง ปัญหาทางกฎหมายในการค้าผ่านประเทศ กรณีไทยลาว ศึกษากรณีไม้ และซากสัตว์ ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย อนึ่ง "ความคิดเห็นใดๆ ในบทความเรื่องนี้ ล้วนไม่จำเป็นต้องเห็นด้วย"

Transit Rights of Laos through Thailand under the International Law

Treeneat Sarapong

Office for the Cooperation of Law and Law Enforcement in Thai-Lao Border Trade Area

in Ubon Ratchathani and Mukdahan Provinces

The Thailand Research Fund

Faculty of Law, Ubon Ratchathani University Warinchamrap, Ubon Ratchathani 34190

Abstract

This article aimed to study the transit right of Laos as a non-coastal state to pass through Thailand to third countries. The study found that Laos as a non-coastal country has the right to transit through Thailand to third countries. This transit right's principle is based on the concept of Servitude and other significant principle such as the principle of Freedom of Transit over the High Sea, Necessity Principle and the Principle of Communication of All the State. Moreover, The Barcelona Convention is the first convention that stipulates the principle of freedom of transit and this benefit Laos which is a non-coastal state. However, this convention still has a restriction because the transit state is allowed to impose a tax and other transit fees. The fees' rate is flexible, so the transit state can impose a tax unlimitedly which could bring Laos the Trade Barrier. In addition, the Transit State as Thailand might by its power also control the transit goods because there is no specific law over this argument.

The General Agreement on Tariffs and Trade or GATT exempts the tax and other fees due to Most-Favored-Nation Treatment and the National Treatment. Moreover, there is another principle similar to the Barcelona Convention such as the route determination that will facilitate the state by focusing on the benefit of the contracting parties without considering their different landscapes, flags of vessels, origins, departure, destination, or other manners about the ownership of the goods or the means of transport. And this mentioned principle supports the Barcelona Convention.

According to the Geneva Convention on The High Sea 1958, the right of transit is based on a basis of Reciprocity where an exchange occurring between the non-coastal state and the coastal state. This convention provides the general detail which is not enough for the implementation. Therefore, the two states need to have a mutual agreement to specify more details about the freedom of access to and from the sea.

The New York Convention for the non-coastal states border trade.... 1965, this convention emphasizes on the transit of goods which is considered necessary for the border trade. This convention regulates many important principles; to recognize the freedom of transit of the non-coastal state, to facilitate the transit and evade the any transit restriction, to treat the ship flying the non-coastal state equally, to cooperate the agreement of both coastal and non-coastal state to access the sea through the territory, to exempt a transit tax, other fees of importation and exportation or others charged due to the transit, to maintain the measures from the sovereignty of the transit state that protects its righteous benefit, and not to apply Most-Favored-Nation Treatment to the contracting states.

However, the convention appeared above also determine the sovereignty of the transit state about the standard principle to protect the equitable benefit of the transit state including the public health, security, drugs, and intellectual properties which in Thailand there is no obvious law legislated to protect these benefits. However, the interpretation of transit is to import before export the goods which is an extensive interpretation

thought it's is a penal law. Therefore, Thailand needs to legislate a law to control border crossing clearly to prevent the foreign affair's problem.

Keywords: Laos, Transit, Transshipment, Barcelona, Non-coastal state

1. บทนำ

สถานการณ์ด้านการค้า การติดต่อ และการขนส่งระหว่างไทย-ลาว มีการติดต่อกันมากขึ้นมาตลอดเป็นลำดับตลอดมา หลังจากมีการประกอบการพัฒนาต่างๆ เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็น GMS, ASEAN เป็นต้น

แต่เนื่องจากปัญหาการตีความกฎหมายของไทยทำให้การขนส่งระหว่างประเทศเกิดอุปสรรคในทางการค้าชายแดนไทย-ลาว ทั้งนี้เพราะมีการตีความว่าการนำสินค้าผ่านแดนจะต้องมีการนำเข้ามาก่อน แล้วค่อยส่งออก ผลจึงทำให้การนำสินค้าผ่านแดน กลายเป็นสินค้าต้องจำกัด และต้องมีการขออนุญาตจากทางราชการเสียก่อนนำเข้าและอาจรวมถึงการที่ต้องควบคุมสินค้าในระหว่างการนำผ่านประเทศด้วย(ประพันธ์ พิสมมรมย์, 2553.)

แต่อย่างไรก็ตามทางการ สปป.ลาวอ้างว่ากรณีดังกล่าวเป็นการนำสินค้าผ่านแดนไปยังประเทศที่สามทางการไทยจึงต้องปฏิบัติตามกฎหมายระหว่างประเทศที่ต้องให้ทางการ สปป.ลาวผ่านประเทศได้

ในขณะเดียวกันสิทธิของ สปป.ลาวก็ถูกจำกัดโดยกฎหมายระหว่างประเทศ และกฎหมายภายในของไทย จึงทำให้มีปัญหาคือว่าเมื่ออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงต้องการที่จะขยายการพัฒนาเพื่อร่วมกันเป็นภูมิภาคเดียวกัน กฎหมายซึ่งมีทั้งฐานะเครื่องมือในการพัฒนา เพื่อส่งเสริมและควบคุม อีกนัยหนึ่ง กฎหมายในฐานะอุปสรรคของการพัฒนาจะต้องมีการพัฒนาในตัวกฎหมายนั่นเอง

อย่างไรก็ตามบทความเรื่องนี้จะนำเสนอถึงสิทธิของ สปป.ลาว ในฐานะที่ สปป.ลาว เป็นรัฐไร้ชายฝั่งหรือรัฐที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล โดยจะทำการศึกษาดูเฉพาะสิทธิตามกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อทราบถึงสิทธิอันจะได้เป็นแนวทางให้การกำหนดนโยบายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

2. วัตถุประสงค์และวิธีดำเนินการวิจัย

บทความเรื่องนี้ใช้วิธีศึกษาด้วยวิธี

1) การค้นคว้าเอกสาร(Documentary Research) จากตัวบทกฎหมาย คำราชของไทยและต่างประเทศ

บทความที่เกี่ยวข้อง คำพิพากษาศาลฎีกา รวมถึงข้อมูลสารสนเทศ(Internet) โดยกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่ง รวมถึงสิทธิตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยวิธีการ ชื่อ ยืม คัดลอก ทำสำเนา เพื่อนำข้อมูลมาสรุปเพื่อใช้ในการอ้างอิง และเรียบเรียงเป็นบทความเรื่องนี้

2) เป็นการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (keys informant) ซึ่งเป็นตัวแทนของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งที่ปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่จริง ณ พรหมแดนไทย-ลาว โดยการนัดสัมภาษณ์และใช้แนวคำถามเพื่อตั้งประเด็นในการสนทนาและซักถาม แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดการขยายข้อมูล ความเห็นของ ทศนคติ และความรู้สึกนึกคิดของผู้ให้ข้อมูลสำคัญในด้านที่เกี่ยวกับการนำสินค้าผ่านแดน รวมถึงหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของรัฐไทยในฐานะรัฐทางผ่านในการควบคุมสินค้าผ่านแดนจาก สปป.ลาว

3. ผลการวิจัย

จากการศึกษาวิจัย พบว่าสิทธิของ สปป.ลาว ในฐานะรัฐไร้ชายฝั่งตามกฎหมายระหว่างประเทศนั้นอาจแบ่งออกเป็นได้เป็น 2 กรณี คือสิทธิในการเข้าและออกสู่ทะเล (Right to access to and from the sea) กับสิทธิในการผ่านแดนตามหลักเสรีภาพในการผ่านแดน(Freedom of transit) ซึ่งบทความเรื่องนี้จะกล่าวถึงสิทธิเสรีภาพในการผ่านแดนตามกฎหมายระหว่างประเทศเท่านั้น โดยจะกล่าวในรายละเอียด ดังนี้

3.1 ความหมายของรัฐไร้ชายฝั่ง และการผ่านแดน

“ฮูโก โกรติอุส” (Hugo Grotius) บิดาแห่งกฎหมายทะเล เป็นผู้ประกาศหลักการ “เสรีภาพแห่งท้องทะเล” หรือ “mare liberum” (Freedom of the sea) โดยคำประกาศของเขาเป็นการคัดค้านประเทศต่างๆ ที่ประกาศอธิปไตยเหนือท้องทะเล โดยเขาได้ตีพิมพ์หนังสือชื่อ “Mare clausum” หรือ “ทะเลปิด” (Close Sea) ซึ่ง

ตีพิมพ์ใน ค.ศ. 1609 โดย โกรติอุส อ้างว่าทุกๆ รัฐสามารถหาประโยชน์ด้านต่างๆ จากทะเลได้ แต่อย่างไรก็ตามมีนักนิติศาสตร์ชาวอังกฤษชื่อ จอห์น เซลเดน (John Selden) ได้เขียนหนังสือชื่อ "Mare clausum" ได้แย้งแนวคิดของกูโก โกรติอุส ว่าทะเลมีลักษณะเช่นเดียวกับอาณาเขตทางพื้นดินที่สามารถอ้างการครอบครองได้ทำนองเดียวกัน(สมชัย ศิริสมบัติ, 2549; 3-4.)

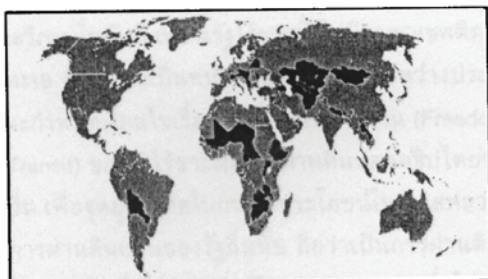
รัฐไร้ชายฝั่งต้องเผชิญกับอุปสรรคและข้อจำกัดต่างๆ ในการผ่านแดนของรัฐชายฝั่งเพื่อออกสู่ทะเล ไม่ว่าจะเป็นการเก็บภาษี หรือค่าธรรมเนียมในการผ่านแดนของสินค้า หรือของบุคคลในอัตราที่สูงมากในการผ่านแดนของรัฐอื่นเพื่อออกสู่ทะเล โดยปรากฏว่าในช่วงศตวรรษที่ 11-12 ดินแดนในยุโรปแถบอิตาลี เริ่มมีการให้สิทธิตามสนธิสัญญา The Treaty San Lorenzo et Real ปี ค.ศ. 1795 โดยการเจรจาของ Tomas Jefferson ที่ให้สิทธิแก่คนอเมริกาเดินเรือผ่านแม่น้ำมิสซิสซิปปีและแม่น้ำอื่นๆ ในครอบครองของสเปน เป็นการยืนยันตามหลักการของ Jefferson ที่ว่า

**"มหาสมุทรเป็นของมวลมนุษย
และแม่น้ำเป็นของพลเมือง"**

อันถือว่าเป็นการเริ่มต้นให้สิทธิแก่รัฐไร้ชายฝั่ง โดยเริ่มจากแนวคิดการใช้แม่น้ำระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นวิธีทางแรกที่จะรองรับการเข้าสู่ทะเลสำหรับรัฐไร้ชายฝั่ง (นวกาล สิริสุจันนท์, 2547; 7.)

ปัจจุบันรัฐไร้ชายฝั่งมีจำนวน 44 แห่ง ซึ่งตั้งอยู่ในทวีปต่างๆ (ดูภาพประกอบ) สำหรับประเทศในกลุ่มอาเซียน หรืออนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงนั้นมี สปป.ลาว เป็นรัฐไร้ชายฝั่งเพียงรัฐเดียว

ภาพ ที่ตั้งรัฐไร้ชายฝั่งซึ่งตั้งอยู่ในทวีปต่างๆ
(http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/48/Landlocked_countries.png)



ที่มา : www.wikimedia.com.

3.2 สิทธิของ สปป.ลาว ในฐานะรัฐไร้ชายฝั่งตามกฎหมายระหว่างประเทศ

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า สปป.ลาว เป็นรัฐไร้ชายฝั่งทำให้ สปป.ลาวได้รับสิทธิพิเศษบางประการจากกฎหมายซึ่งเกิดขึ้นมาจากเสรีภาพในการผ่านแดนซึ่งมีหลักการและกฎหมายระหว่างประเทศหลายฉบับรับรองสิทธิต่างๆ ของ สปป.ลาว เอาไว้ รายละเอียดดังจะกล่าวคือ

3.2.1 หลักเสรีภาพในการผ่านแดนตามจารีต

ประเพณีระหว่างประเทศ

หลักเสรีภาพในการผ่านแดน(Freedom of Transit) อันมีหลักพื้นฐานมาจากหลัก "การะจ่ายยอม" (Servitude) กล่าวคือ รัฐยอมมีอำนาจเหนือดินแดนของตน ซึ่งเป็นสิทธิอันเด็ดขาด (Exclusive right) ที่จะปกป้องและใช้ประโยชน์ในดินแดนนั้น แต่ก็มีข้อยกเว้นว่าสิทธิเหนือพื้นดินของรัฐนั้นอาจต้องถูกจำกัดเพื่อประโยชน์แก่รัฐอื่นในบางกรณี ซึ่งก็เปรียบเทียบกับหลักเรื่องภาระจ่ายยอม (Servitude) โดยภาระจ่ายยอมตามกฎหมายระหว่างประเทศเป็นหน้าที่ของรัฐเจ้าของดินแดนที่จะต้องยอมให้รัฐอื่นใช้ประโยชน์ในดินแดนนั้นๆ โดยภาระจ่ายยอมนั้นอาจเกิดจากการทำข้อตกลงระหว่างรัฐ หรือเกิดจากหลักจารีตประเพณีที่ได้มีการปฏิบัติต่อกันมาเป็นระยะเวลายาวนานก็ได้ เช่น คดี Right of passage over Indian Territory (Portugal v. India) ซึ่งศาลสถิตยุติธรรมระหว่างประเทศ (ICJ) มีความเห็นว่า "การที่ประเทศโปรตุเกสได้ผ่านดินแดนของประเทศอินเดียเพื่อเข้าออกระหว่างทะเลกับแคว้น Goa ตลอดมาทั้งในสมัยที่อินเดียเป็นเมืองขึ้นของอังกฤษ และเมื่ออินเดียหลุดพ้นจากการเป็นอาณานิคม หรือเมืองขึ้นของอังกฤษแล้ว ประเทศอังกฤษและอินเดียก็ไม่เคยขัดขวางหรือห้ามปรามการผ่านแดนของประเทศโปรตุเกสแต่อย่างใด ดังนั้น หากการผ่านแดนไม่ใช่เป็นการผ่านทางทหาร(non-military passage) อันเป็นการผ่านของบุคคล หรือ การขนส่งสินค้าที่คู่ภาคีได้ตกลงว่าไม่จำกัดการผ่าน ยกเว้น เรื่องการควบคุมเส้นทาง การศุลกากร ความมั่นคง และการจัดเก็บรายได้ ซึ่งมีการปฏิบัติกันมาเป็นเวลานาน ย่อมอาจถือได้ว่าเป็นพันธกรณีที่ยอมรับในฐานะเป็นจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นซึ่งสามารถบังคับต่อกันได้ เป็นต้น(I.C.J. Report, 1960; 9-46.)

จากกรณีดังกล่าวจะเห็นว่าศาลสถิตยุติธรรมเสี่ยงที่จะวินิจฉัยในประเด็นว่ามีกฎหมายระหว่างประเทศที่เป็นการทั่วไป (Erga omnes) หรือหลักกฎหมายทั่วไป (General principle of law) ซึ่งถ้าเป็นหลักกฎหมายทั่วไป

ในเรื่องดังกล่าวว่ามีการให้สิทธิในการผ่านแดนแก่รัฐอื่นหรือไม่เพียงใด

จากหลักเรื่องภาระจำยอม (Servitude) ดังกล่าว ยังมีหลักที่ให้การสนับสนุนแนวคิดในเรื่องเสรีภาพในการผ่านแดน (Freedom of Transit) เช่น หลักเรื่องเสรีภาพแห่งทะเลหลวง (the principle of Freedom of high seas) หลักความจำเป็น (Necessity) และหลักเสรีภาพในการติดต่อสื่อสาร (principle of freedom of communication of all state) โดยหลักต่างๆ เริ่มมีความคิดเห็นคล้อยตามฮูโก โกรติอุส (Hugo Grotius) ซึ่งสนับสนุนให้เกิดเสรีภาพทางทะเลหลวงซึ่งเขาให้เหตุผลที่ว่า (I.C.J. Report, 1960; 9-46.)

1) ทะเลหลวงไม่เป็นการสมสิทธิ์ของรัฐใด ทั้งนี้เพราะการได้กรรมสิทธิ์จะต้องเกิดจากการครอบครอง แต่การครอบครองทะเลหลวงย่อมเป็นสิ่งที่ไม่อาจเป็นไปได้

2) การติดต่อทางคมนาคมและการค้าระหว่างรัฐต่างๆ กลายเป็นหลักการที่ได้รับการยอมรับในกฎหมายหลายประเทศ เพราะเหตุว่ากฎหมายระหว่างประเทศต้องการที่จะรักษาสีขจรของรัฐต่างๆ ที่จะติดต่อกันตามหลักเสรีภาพในการติดต่อสื่อสาร (Principle of Freedom of communication of all state) ซึ่งรัฐทุกรัฐต่างมีฐานะเป็นบุคคลตามกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งประกอบด้วย ดินแดน ประชากร อำนาจอธิปไตย และหมายความรวมถึงสามารถที่จะดำเนินความสัมพันธ์กับรัฐอื่นๆ ดังนั้น หากรัฐใดรัฐหนึ่งครองทะเลหลวงเสียแล้วก็จะทำให้รัฐต่างๆ ไม่สามารถติดต่อค้าขายกันได้โดยสะดวก ดังนั้น หากรัฐทุกรัฐมีเสรีภาพที่จะใช้ทะเลหลวงได้อย่างเท่าเทียมกัน ก็จะทำให้สามารถอำนวยความสะดวกในเรื่องการติดต่อค้าขาย และการสร้างปฏิสัมพันธ์ด้านอื่นๆ ได้สะดวกมากยิ่งขึ้น และหมายความรวมถึงรัฐที่ไร้ชายฝั่งด้วย

อย่างไรก็ตามในทางตรงกันข้าม กลับพบว่าเสรีภาพในการใช้ทะเลหลวงของรัฐไร้ชายฝั่งนั้นไม่อาจมีเสรีภาพในทันที เพราะรัฐไร้ชายฝั่งไม่มีอาณาเขตติดต่อกับทะเล ดังนั้น จึงเป็นหน้าที่ของกฎหมายระหว่างประเทศที่จะกำหนดเงื่อนไขเรื่อง เสรีภาพในการผ่าน (Freedom of Transit) ของรัฐไร้ชายฝั่งที่จะผ่านดินแดนอธิปไตยของรัฐอื่น เพื่อจุดมุ่งหมายในการใช้ประโยชน์ในทะเลหลวง โดยการผ่านดินแดนของรัฐอื่นนั้น ถือว่าเป็นการผ่านดินแดนโดย "หลักเรื่องความจำเป็น" (necessity) เพื่อให้ตนเองสามารถออกสู่ทะเลหลวงได้โดยไม่ก่อให้เกิดความรำคาญใดๆ ต่อรัฐที่ตนใช้เป็นทางผ่าน

ในทางปฏิบัติแนวคิดที่สนับสนุนเรื่องเสรีภาพในการผ่าน (Freedom of Transit) ยังคงเป็นเพียงทฤษฎีที่ยังไม่ได้รับการยอมรับว่าหลักการดังกล่าวเป็นหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่มีผลใช้บังคับแล้ว (Positive law) เพราะการอ้างหลักในเรื่องเสรีภาพในการผ่านนั้น (Freedom of Transit) ทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างหลักกฎหมายระหว่างประเทศสองหลัก คือ หลักเรื่องอำนาจอธิปไตยของแต่ละรัฐ (Principle of territorial of each State) กับหลักเรื่องเสรีภาพในการติดต่อสื่อสาร (Principle of freedom of communication of all State) (Martin Jra, 1970; 17.)

1) หลักอำนาจอธิปไตยของแต่ละรัฐ (Principle of territorial of each State) การที่จะยอมจำกัดอำนาจอธิปไตยในดินแดนของตนนั้นบางส่วน โดยยอมผูกพัน หรือปฏิบัติตามอนุสัญญากฎหมายระหว่างประเทศ (Consent to be bound) หรือ

ในกรณีที่สามารถพิสูจน์ได้โดยปราศจากข้อกังขามี หลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศที่มีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไป (Erga omnes) ซึ่งถือว่าเป็นการให้ความยินยอมโดยปริยายกำหนดให้รัฐนั้นต้องจำกัดอำนาจอธิปไตยบางส่วนของตนเพื่อที่จะผูกพันตามจารีตประเพณีระหว่างรัฐนั้น

เมื่อพิจารณาข้อ 38(1) แห่งธรรมนูญศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ ซึ่งได้กล่าวถึงองค์ประกอบสำคัญของกฎหมายระหว่างประเทศในรูปของจารีตประเพณีระหว่างประเทศไว้ 2 ประการ (จุมพล สายสุนทร, 2539; 31.) คือ

(1) องค์ประกอบภายนอก หรือ องค์ประกอบทางกายภาพ (physical element) ของจารีตประเพณีระหว่างประเทศ ซึ่งได้แก่ การถือปฏิบัติโดยทั่วไป (general practice) และ

(2) องค์ประกอบภายในหรือองค์ประกอบทางจิตใจ (psychological element) ของจารีตประเพณีระหว่างประเทศ อันได้แก่ ความเชื่อถือว่าการถือปฏิบัติกันโดยทั่วไปนั้นเป็นสิ่งที่ถูกต้องอันควรได้รับการยอมรับว่าเป็นกฎหมาย (opinion juris sive necessitates)

จากองค์ประกอบทั้งสองประการนี้ก่อให้เกิดปัญหาในการใช้และตีความปัญหาเรื่องการยอมรับในเรื่องเสรีภาพการผ่านแดนในฐานะของหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ รัฐชายฝั่งมักจะอ้างหลักดังกล่าวว่าขาดองค์ประกอบของการเป็นกฎหมายจารีตประเพณี

ระหว่างประเทศ โดยกล่าวว่าจำนวนประเทศที่มีการปฏิบัติ (State practice) ความนั้นยังไม่มากพอซึ่งจะถือว่าเป็นการปฏิบัติโดยทั่วไปไม่ได้ (Erga omnes) ทั้งการยอมรับในเสรีภาพในการผ่านแดนในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายระหว่างประเทศนั้นยังขัดแย้งกับหลักอำนาจอธิปไตยของรัฐด้วย แต่อย่างไรก็ตามนักกฎหมายเองก็ไม่สามารถที่จะปฏิเสธได้ว่าหลักความมีอยู่ของสิทธิการผ่านเข้าออกสู่ทะเลตามกฎหมายระหว่างประเทศดังกล่าวนี้ไม่มีอยู่จริง แต่ก็มิชอบจำกัดและต้องอาศัยหลักเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนดเกี่ยวกับการใช้สิทธิดังกล่าว ดังนั้นกฎหมายระหว่างประเทศจึงเป็นเรื่องมีอยู่ในการสร้างดุลภาพและประนีประนอมหลักการที่ขัดแย้งเหล่านี้เข้าด้วยกัน(นวกาล สิริราชานนท์, 2547; 11-12.)

เมื่อหลักกฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องเสรีภาพในการผ่านแดนไม่ชัดเจนจึงไม่มีรัฐใดยินยอมให้รัฐไร้ชายฝั่งผ่านแดนของตนเพื่อออกสู่ทะเลหลวงอย่างเสรี แต่รัฐส่วนใหญ่จะมีการตกลงกันในระดับทวิภาคีระหว่างรัฐไร้ชายฝั่งกับรัฐชายฝั่งในเรื่องการผ่านแดนออกสู่ทะเล ซึ่งรัฐชายฝั่งจะกำหนดเงื่อนไขต่างๆเอาไว้ในข้อตกลงนั้น ได้ก็ทำให้เกิดความไม่แน่นอนเกิดขึ้น

3.2.2 อนุสัญญาบาร์เซโลนา ว่าด้วยเสรีภาพในการผ่าน ค.ศ. 1921(Barcelona Statute on Freedom of Transit 1921)

อนุสัญญาบาเซโลนาว่าด้วยเสรีภาพในการผ่าน ค.ศ. 1921 มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 20 เมษายน 1921 ซึ่งมีที่มาจากความพยายามที่จะประมวล (Codify) กฎเกณฑ์ต่างๆที่เกี่ยวกับการค้าผ่านแดน (Transit Trade) อันเป็นผลมาจากกติกาของสันนิบาตชาติ มาตรา 23 (e) "สมาชิกของสันนิบาตชาติจะสร้างบทบัญญัติเพื่อความมั่นคงและรักษาไว้ซึ่งเสรีภาพของการคมนาคมและการผ่านและการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันสำหรับการค้าขายในกลุ่มสมาชิกของสันนิบาตชาติ"

เช่นนี้ คณะมนตรีความมั่นคงแห่งสันนิบาตชาติ (Council of the league of nation) ได้เชิญรัฐสมาชิกเข้าร่วมในการร่างอนุสัญญาว่าด้วยเสรีภาพของการผ่านทาง ซึ่งจัดที่บาร์เซโลนา(R. Makil,1970; 37.) โดยมีกลุ่มรัฐไร้ชายฝั่งรวมตัวกันเพื่อให้มีการรับรองสิทธิการเข้าและออกสู่ทะเล (right of access) ในการประชุมบาร์เซโลนา (Barcelona conference) เมื่อปีค.ศ. 1921 มีผู้แทนจากประเทศต่างๆเข้าร่วมในการประชุม โดยได้มีการยอมรับอนุสัญญาว่าด้วย

การคมนาคมและการผ่าน (The convention on communications and transit) และธรรมนูญดานูบ (Danube statute) พร้อมกับตกลงให้มีธรรมนูญของการผ่าน (Statute of transit) ต่อท้ายไว้ในอนุสัญญา(A Mpazi Sinjela, 1982; 35) ซึ่งอนุสัญญาบาเซโลนา มีหลักการที่สำคัญที่ต้องพิจารณาดังนี้

1) หลักเสรีภาพในการผ่านแดนเมื่อพิจารณาจากอนุสัญญาบาร์เซโลนาว่าด้วยเสรีภาพในการผ่าน ค.ศ.1921 จะพบว่า(นวกาล สิริราชานนท์, 2547;13-18.) เสรีภาพการผ่าน (Freedom of Transit) ตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาดังกล่าวเป็นการบัญญัติเรื่องเสรีภาพในการผ่านแก่รัฐโดยทั่วไปที่ต้องการผ่านดินแดนของรัฐอื่นในการขนส่งสินค้าหรือการผ่านของบุคคล เพื่อประโยชน์ในการค้าระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศสมาชิก องค์การสันนิบาตชาติโดยไม่ได้มุ่งหมายที่จะให้สิทธิแก่รัฐไร้ชายฝั่งโดยเฉพาะ แต่รัฐไร้ชายฝั่งจะได้ประโยชน์จากอนุสัญญาดังกล่าวอย่างมากเพราะเป็นรัฐที่ไม่มีทางผ่านเข้าออกสู่ทะเลโดยตรง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องอาศัยหลักเสรีภาพการผ่านแดนตามอนุสัญญาดังกล่าว ในการผ่านดินแดนของรัฐอื่นเพื่อที่จะเข้าไปหรือออกสู่ทะเลในการทำการติดต่อค้าขายกับประเทศอื่นต่อไป(นวกาล สิริราชานนท์, 2547;13-18.)

การผ่านแดนดังกล่าวตามอนุสัญญาที่ได้วางหลักไว้เป็นการผ่านของบุคคลหรือสินค้าในดินแดนของภาคีสมาชิกที่เป็นคู่สัญญาเท่านั้น โดยมีวิธีการผ่านในรูปแบบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้วยวิธีการถ่ายลำ (Transshipment) หรือพักสินค้า (warehousing) หรือการจำกัดความจุ (breaking bulk) เปลี่ยนแปลงวิธีการขนส่งโดยการผ่านแดนดังกล่าวเป็นเพียงส่วนหนึ่งของการเดินทางทั้งหมด (is only a portion of a complete journey) ซึ่งมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุด ณ จุดพรมแดนของรัฐที่มีการผ่าน²

² (Article 1 Barcelona on Freedom of Transit 1921 : Persons,baggage and good , and also vessels, coaching and good stock , and other means of transport , shall be deemed to be in transit under the sovereignty or authority of one of the Contracting States, when the passage across such territory , with or without transshipment , werehousing , breaking breaking bulk , or change in the mode of transport, is only a portion of a complete journey , beginning and

2) หลักการไม่เลือกปฏิบัตินอกจากนี้ในอนุสัญญาฯยังกำหนดหลักการห้ามเลือกปฏิบัติ (non-Discrimination) ไว้ โดยกำหนดว่ามาตรการใดที่ประเทศคู่สัญญากำหนดไว้ในทางเจรจาการผ่านดินแดนอธิปไตยของประเทศนั้น จะต้องมีการอำนวยความสะดวกในการสัญจรผ่านแดน ทางรถไฟ ทางน้ำ ทางบก ในเส้นทางที่ใช้เพื่อการผ่านแดนระหว่างประเทศโดยไม่ถือสัญชาติของบุคคล ชงประจำเรือ ถิ่นกำเนิด ถิ่นออกเดินทาง จุดหมายปลายทางของสินค้าหรือเรือเป็นสำคัญ³ รวมถึงพฤติกรรมใดๆที่เกี่ยวข้องกับความเป็นเจ้าของเรือ

ต่ออย่าไรก็ตามรัฐคู่สัญญาไม่มีหน้าที่ต้องอำนวยความสะดวกในการสัญจรผ่านแดนแก่ประเทศที่ไม่ใช่คู่สัญญาแห่งข้อบัญญัตินี้ เว้นแต่ประเทศคู่สัญญาประเทศหนึ่งจะให้เหตุผลแห่งการต้องสัญจรผ่านแดน⁴ อัน

terminating beyond the frontier of the state across whose territory the transit takes place.)

³ (Article 2 Barcelona on Freedom of Transit 1921 : Subject to the other provisions of this Statute , the measures taken by Contracting States for regulating and forwarding traffic across territory under their sovereignty or authority shall facilitate free transit by rail or waterway on routes in use convenient for international transit. No distinction shall be made which is based on the nationality of persons, the flag of vessels, the place of origin, departure, entry, exit or destination, or on any circumstances relating to the ownership of good or of vessels, coaching or goods stock or other means of transport.

In order to ensure the application of the provisions of this Article, Contracting States will allow transit in accordance with the customary conditions and reserves across their territorial waters.)

⁴ (Article 6 Barcelona on Freedom of Transit 1921 : This Statute does not of itself impose on any of the Contracting States a fresh obligation to grant freedom of transit to the nationals and their baggage, or to the flag of a nonContracting State, nor to the goods, nor to coaching and goods stock or other means of transport coming or entering from, or leaving by, or

เป็นการแสดงให้เห็นการประนีประนอมระหว่างรัฐโดยมีเหตุผลที่ต้องตีความในลักษณะเป็นการจำกัดในเสรีภาพของการผ่านโดยชอบด้วยเหตุผล เพื่อจะรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์สำหรับรัฐซึ่งเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาบาร์เซโลนาฯ ทั้งนี้เพราะอนุสัญญาฉบับดังกล่าวเปิดโอกาสให้รัฐทุกรัฐสามารถเข้าร่วมภาคยานุวัติ (accession) เพื่อให้มีสิทธิตามที่อนุสัญญากำหนดได้

สำหรับเส้นทางที่ตกลงให้ผ่านแดนนั้น (Routes in use) ธรรมเนียมกำหนดให้ใช้เส้นทางที่มีอยู่เดิมเท่านั้นโดยไม่ต้องสร้างเส้นทางขึ้นใหม่ หรือทำการเปลี่ยนแปลงเส้นทางที่มีอยู่เดิม (R.Makil, 1970; 24.) นั้น เป็นการแสดงให้เห็นว่าอนุสัญญาดังกล่าวไม่ได้เป็นการบังคับให้รัฐคู่กรณีต้องให้สิทธิพิเศษในการสัญจรผ่านมากกว่าการสัญจรที่มีอยู่เดิมภายในรัฐ

3) หลักยกเว้นค่าธรรมเนียมพิเศษอนุสัญญาดังกล่าวยังได้กำหนดหลักการในการยกเว้นค่าธรรมเนียมพิเศษสำหรับการสัญจรผ่านแดนเพื่อเป็นหลักประกันที่ชัดเจนในเบื้องต้น สำหรับการวางหลักเกณฑ์การผ่านอันชอบด้วยเหตุผลซึ่งรวมถึงพันธกรณีทางเศรษฐกิจและการเงิน (special due) เว้นแต่ค่าธรรมเนียมที่มุ่งเก็บเป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการผ่านแดน⁵ ที่รัฐทางผ่านยัง

destined for a nonContracting State, except when a valid reason is shown for such transit by one of the other Contracting State concerned. It is understood that for the purposes of this Article, goods in transit under the flag of a Contracting State shall, if no transshipment takes place, benefit by the advantages granted to the flag.)

⁵ (Article 3 Barcelona on Freedom of Transit 1921 : Traffic in transit shall not be subject to any special dues in respect of transit (including entry and exit). Nevertheless, on such traffic in transit there may be levied dues intended solely to defray expenses of supervision and administration entailed by such transit. The rate of any such dues must correspond as nearly as possible with the expenses which they are intended to cover, and the dues must be imposed under the conditions of equality laid down in the preceding Article, except that on certain routes, such

สามารถเก็บเพื่อการผ่านเช่นนั้นได้ และรัฐที่มีการสัญจรผ่านแดนสามารถเก็บภาษีในการผ่านแดนได้ตามสมควร โดยมีเงื่อนไขว่าควรได้รับการพิจารณาด้วยเหตุผลทั้งเรื่องอัตราและวิธีการ และต้องยึดหลักการอำนวยความสะดวกในการขนส่งให้มากที่สุด ซึ่งเรื่องดังกล่าวถือเป็นปัญหาที่มีความสำคัญเรื่องหนึ่งที่รัฐไร้ชายฝั่งยังคงต้องประสบกับปัญหาในเรื่องการกำหนดค่าขนส่งและค่าธรรมเนียมผ่านแดนของรัฐทางผ่านที่ไม่มีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจน ดังนั้น รัฐทางผ่านอาจเรียกเก็บในอัตราที่สูงจนอาจเป็นการจำกัดสิทธิในการผ่านของรัฐไร้ชายฝั่งได้

4) หลักอำนาจอธิปไตยของรัฐทางผ่าน นอกจากนั้นในอนุสัญญายังกำหนดมาตรการที่จำเป็นอันเป็นหลักปกป้องตนเองในกรณีฉุกเฉินอันเกี่ยวกับความปลอดภัยหรือประโยชน์ส่วนได้เสีย (Vital interest) อันสำคัญยิ่งของประเทศ โดยคู่สัญญาจะกำหนดมาตรการทั่วไป หรือมาตรการเฉพาะอันเป็นการผิดแผกจากที่กล่าวไว้ในข้อบัญญัติได้ชั่วคราวในระยะเวลาหนึ่ง⁷ และในส่วนของ

dues may be reduced or even abolished on account of differences in the cost of supervision.)

^{*} (Article 4 Barcelona on Freedom of Transit 1921 : The Contracting States undertake to apply to traffic in transit on routes operated or administered by the State or under concession, whatever may be the place of departure or destination of the traffic, tariffs which, having regard to the conditions of the traffic and to considerations of commercial competition between routes, are reasonable as regards both their rates and the method of their application. These tariffs shall be so fixed as to facilitate international traffic as much as possible. No charges, facilities or restrictions shall depend, directly or indirectly, on the nationality or ownership of the vessel or other means of transport on which any part of the complete journey has been or is to be accomplished.)

⁷ (Article 7 Barcelona on Freedom of Transit 1921 : 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 as short a period as possible, involve a

ประเทศที่มีการสัญจรผ่านแดนสามารถกำหนดมาตรการควบคุมการผ่านแดนของคนโดยสาร หรือสินค้าต้องห้ามเพื่อความมั่นคงและประโยชน์สาธารณะสุขก็ย่อมทำได้

จะเห็นได้ว่าแม้อนุสัญญานับดังกล่าวจะเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับแรกที่บัญญัติในเรื่องหลักเสรีภาพในการผ่านแดนและเอื้อประโยชน์แก่รัฐไร้ชายฝั่งที่จะใช้เป็นหลักในการรับรองสิทธิในการผ่านแดน แต่เมื่อพิจารณาถึงสิทธิการผ่านแดนตามอนุสัญญาจะพบว่ายังคงมีข้อจำกัดในหลายประเด็นไม่ว่าจะเป็น การเก็บภาษีหรือค่าใช้จ่ายในการผ่านแดนของรัฐทางผ่าน ที่ไม่มีการกำหนดอัตราค่าผ่านทางที่แน่นอนทำให้รัฐทางผ่านอาจเรียกเก็บได้อย่างไม่มีข้อจำกัด ดังนั้น รัฐทางผ่านอาจเรียกเก็บในอัตราที่สูงซึ่งอาจจะเป็นการจำกัดสิทธิในการผ่านแดนได้ และถือเป็นอุปสรรคทางการค้า (Trade barrier) อย่างหนึ่งที่ทำให้เกิดอุปสรรคในด้านการค้าระหว่างรัฐสมาชิกหรือกรณีที่รัฐทางผ่านอ้างเรื่องประโยชน์อันชอบธรรมของรัฐทางผ่าน เพื่อควบคุมการผ่านแดนดังกล่าวซึ่งไม่มีรายละเอียดที่ชัดเจน ทำให้เป็นการใช้ดุลพินิจฝ่ายเดียวของรัฐทางผ่านที่จะกำหนดมาตรการควบคุมการผ่านแดน ซึ่งแน่นอนว่าอาจมีการเรียกเก็บค่าภาษี หรือค่าใช้จ่ายในการผ่านแดนของรัฐทางผ่านในอัตราที่สูงอย่างไม่มีการจำกัดได้อันถือได้ว่าเป็นการกีดกันทางการค้าอย่างหนึ่ง

อนุสัญญาแม้จะมีการเปิดโอกาสให้คู่สัญญากำหนดมาตรการควบคุมการผ่านแดนของตนโดยสารหรือสินค้าต้องทำเพื่อความมั่นคงและประโยชน์สาธารณะสุขก็ตาม

แต่เมื่อพิจารณาจากตัวอนุสัญญาแล้ว ตัวอนุสัญญา มิได้กำหนดหลักการดังกล่าวเพื่อการคุ้มครองรัฐทางผ่านเอาไว้โดยตรง

3.2.3 ความตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัด

ภาษี และศุลกากร และการค้า (The General Agreement on Tariff and Trade 1947-GATT 1947)

deviation from the provisions of the above Articles; it being understood that the principle of freedom of transit must be observed to the utmost possible extent.)

^{*} (Article 8 Barcelona on Freedom of Transit 1921 : This Statute does not prescribe the rights and)

ข้อตกลง เรื่องพิกัดภาษี และศุลกากรและการค้า (The General Agreement on Tariff and Trade 1947-GATT 1947) แม้จะไม่ใช้อนุสัญญาเกี่ยวกับรัฐไร้ชายแดนโดยตรงก็ตาม แต่ก็มีวัตถุประสงค์เพื่อลดพิกัดภาษีศุลกากรรวมทั้งลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศทั้งหลายโดยเฉพาะที่เกี่ยวกับการผ่านแดน (Transit) (นวกาล สิริราชานนท์, 2547: 18-21.)

เมื่อพิจารณาจากมาตรา 5 ของข้อตกลงดังกล่าวบัญญัติเรื่องเสรีภาพในการผ่านแดน (Freedom of Transit) เอาไว้ว่า เสรีภาพของการผ่านแดนตามความตกลงนี้เป็นการผ่านของสินค้าและพาหนะ หรือวิธีการขนส่งอื่นๆ ในการขนส่งข้ามดินแดนของภาคีสถัญญาฝ่ายหนึ่งหรือมากกว่านั้น โดยการผ่านดินแดนหรือข้ามดินแดนดังกล่าวจะมีหรือไม่มีการขนถ่ายการเก็บของในโกดังเก็บสินค้าหรือถ่ายลำ (Trans-shipment) หรือการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งนั้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งของการเดินทางทั้งหมด ซึ่งเริ่มต้นและสิ้นสุดนอกเหนือพรมแดนของภาคีสถัญญาที่มีการผ่านแดนนั้น⁹

จะเห็นได้ว่าเสรีภาพในการผ่านแดนตามความตกลง GATT มีลักษณะคล้ายกับเสรีภาพของการผ่านตามอนุสัญญาบาร์เซโลนา ที่กำหนดให้การผ่านแดนเป็นเพียงส่วนหนึ่งของการเดินทางทั้งหมด (is only a portion of a complete journey)

ความตกลงดังกล่าวได้กำหนดหลักการสำคัญในเรื่องการยกเว้นภาษีศุลกากรและค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่เกี่ยวกับเสรีภาพในการผ่านแดน ซึ่งเดิมตามอนุสัญญาบาร์เซโลนาว่าด้วยเสรีภาพแห่งการผ่าน ค.ศ.1921 ได้กำหนดให้รัฐทางผ่านสามารถเรียกเก็บภาษีในการผ่าน

แดนได้ การเก็บภาษีในการผ่านแดนดังกล่าวได้ก่อให้เกิดอุปสรรคทางการค้า (Trade barrier) ทำให้เสรีภาพในการผ่านแดนมีข้อจำกัดและเป็นการกีดกันทางการค้าแก่รัฐที่ต้องผ่านแดน

ทั้งนี้หากเป็นธรรมเนียมการขนส่งหรือค่าใช้จ่ายในการบริการที่เหมาะสมตามความตกลงดังกล่าวก็ยังคงกำหนดให้รัฐภาคีสามารถเก็บได้¹⁰ นอกจากนี้เป็นความตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดภาษีและศุลกากรและการค้า ค.ศ.1947 ยังได้กำหนดหลักการปฏิบัติอย่างชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์อย่างยิ่ง¹¹ (Most Favored Nation Treatment) โดยกำหนดให้รัฐภาคีสถัญญารัฐหนึ่งปฏิบัติต่อรัฐคู่สัญญาอย่างคนชาติ¹² (National treatment) โดยกำหนดไว้ว่ารัฐภาคี

¹⁰ (Article 5.3 of GATT 1997 : Any contracting party may require that traffic in transit through its territory be entered the proper custom house, but, except in cases of failure to comply with applicable customs laws and regulations, such traffic coming from or going to the territory of other contracting parties shall not be subject to any unnecessary delays or restrictions and shall be exempt from customs duties and from all transit duties or other charges imposed in respect of transit, except charges for transportation or those commensurate with administrative expenses entailed by transit or with the cost of service rendered.)

¹¹ (Article 5.5 of GATT 1997 : With respect to all charges, regulations and formalities in connection with transit, each contracting party shall accord to traffic in transit to or from the territory of any other contracting party treatment no less favourable than the treatment accorded to traffic in transit to or from any third country.)

¹² (Article 5.6 of GATT 1997 : Each contracting party shall accord to products which have been in transit through the territory of any other contracting party treatment no less favourable than that which would have been accorded to such products had they been transported from their place of origin to their destination without going through the territory of such other contracting party. Any contracting party shall,

⁹ (Article 5.1 of GATT 1997 : Goods (including baggage), and also vessels and other means of transport, shall be deemed to be in transit across the territory of a contracting party when the passage across such territory, with or without trans-shipment, warehousing, breaking bulk, or change in the mode of transport, is only a portion of a complete journey beginning and terminating beyond the frontier of the contracting party across whose territory the traffic passes. Traffic of this nature is termed in this article "traffic in transit".)

คู่สัญญาจะปฏิบัติตามผลิตภัณฑ์ซึ่งได้ผ่านดินแดนของรัฐภาคีคู่สัญญาอื่นไม่ด้อยไปกว่าในกรณีที่ปฏิบัติตามผลิตภัณฑ์ซึ่งขนส่งจากแหล่งกำเนิดไปยังจุดหมายปลายทางโดยไม่ผ่านดินแดนของรัฐภาคีคู่สัญญาอื่นนั้น

นอกจากหลักการยกเว้นภาษีศุลกากรและค่าธรรมเนียมอื่นๆ หลักการปฏิบัติอย่างชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์อย่างยิ่ง (Most Favored Nation Treatment) และหลักปฏิบัติอย่างชาติ (National treatment) ความตกลงนี้ยังกำหนดหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่มีลักษณะคล้ายกับอนุสัญญาบาร์เซโลนา เช่น การกำหนดเส้นทางการขนส่งผ่านแดนโดยอาศัยหลักความสะดวกที่คำนึงถึงประโยชน์ของประเทศภาคี ซึ่งกำหนดให้มีการผ่านแดนอย่างเสรีโดยไม่ต้องคำนึงถึงความแตกต่างทางกายภาพของประเทศภาคีไม่ถึงสัญญาติของธงประจำเรือ ถิ่นกำเนิด ถิ่นออกเดินทางจุดหมายปลายทาง หรือพฤติกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องความเป็นชาวของสินค้าหรือรูปแบบการขนส่งอื่นๆ¹³ ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวช่วยสนับสนุนหลักการอำนวยความสะดวกในอนุสัญญาบาร์เซโลนา ว่าด้วยเสรีภาพแห่งการผ่านแดน ค.ศ. 1921 จะเห็นได้ว่าความตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดภาษีและศุลกากรและการค้า ค.ศ. 1947 ได้กำหนดหลักการสำคัญในเรื่องการยกเว้นภาษีศุลกากรในการผ่านแดนเพื่อแก้ปัญหาเรื่องการเก็บภาษีศุลกากรผ่านแดนตามอนุสัญญาบาร์เซโลนา ซึ่งเป็นอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ นอกจากนี้ยังช่วยกำหนดหลักการต่างๆ ที่

however, be free to maintain its requirements of direct consignment existing on the date of this Agreement, in respect of any goods in regard to which such direct consignment is a requisite condition of eligibility for entry of the goods at preferential rates of duty or has relation to the contracting party's prescribed method of valuation for duty purposes.)

¹³ (Article 5.2 of GATT 1997 : There shall be freedom of transit through the territory of each contracting party, via the routes most convenient for international transit, for traffic in transit to or from the territory of other contracting parties. No distinction shall be made which is based on the flag of vessels, the place of origin, departure, entry, exit or destination, or on any circumstances relating to the ownership of goods, of vessels or of other means of transport.)

จำเป็นเพื่อเสริมสร้างการใช้หลักเสรีภาพในการผ่านแดนเพื่อให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น

จะเห็นได้ว่าเมื่อพิจารณาจากอนุสัญญาทั้งสองฉบับเป็นการให้ความสำคัญกับหลักเสรีภาพในการผ่านแดนโดยทั่วไป เพื่อประโยชน์ในด้านการค้าระหว่างประเทศเป็นสำคัญ และยังไม่มียุทธศาสตร์ระหว่างประเทศฉบับใดที่กล่าวถึงสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่งโดยตรง รวมทั้งสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่งในการใช้ประโยชน์จากทะเลหลวง แสดงให้เห็นว่าในระยะแรกนั้นรัฐไร้ชายฝั่งได้ให้ความสำคัญในเรื่องการผ่านแดนและการออกสู่ทะเลเพื่อประโยชน์ในเรื่องการค้าระหว่างประเทศเป็นสำคัญ ส่วนสิทธิต่างๆ ในทะเลนั้นรัฐไร้ชายฝั่งยังไม่ได้ให้ความสนใจเท่าที่ควร ทั้งนี้อาจเป็นเพราะหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับทะเลในขณะนั้นยังไม่มีชัดเจน (นวกาล สิริวรจันท์, 2547: 21.)

3.2.4 อนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเล

หลวง ค.ศ. 1958 (Geneva Convention on the High sea 1958)

การแก้ปัญหาของรัฐไร้ชายฝั่งนอกจากที่กล่าวมาแล้ว ในทางปฏิบัติยังคงพบว่ารัฐไร้ชายฝั่งยังไม่ได้รับความสะดวกจากรัฐทางผ่าน โดยรัฐไร้ชายฝั่งต้องการให้รัฐทางผ่านยอมรับสิทธิการผ่านแดนที่เกี่ยวกับการค้าผ่านแดน (Transit trade) ตามกฎหมายระหว่างประเทศ (A.MpaZi Sinjela, 1982; 38.) ต่อมาเมื่อมีการจัดประชุมขององค์การสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลครั้งที่ 1 (UNCLOS 1) ที่เจนีวากลุ่มรัฐไร้ชายฝั่งก็ได้เสนอให้มีการบรรจุปัญหาในการผ่านแดนออกสู่ทะเลไว้ในระเบียบวาระการประชุม โดยที่ประชุมเบื้องต้นร่างเป็นหลักกฎหมายทั่วไป (General Principle) 7 ประการ ได้แก่

-สิทธิในการเข้าถึงทะเล (Right of free access to the sea)

-สิทธิที่จะแสดงธง (Right to fly a maritime flag)

-สิทธิการเดินเรือ (Right of navigation)

-สิทธิของการผ่านโดยเสรี (Right to free transit)

-สิทธิของรัฐทางผ่าน (Right of state of transit)

-การยอมรับข้อตกลงที่มีอยู่และที่จะตกลงกันในอนาคต (Existing and future Agreement)

การประชุมดังกล่าวมีความพยายามผลักดันที่จะให้สิทธิของรัฐในการผ่านเข้าออกสู่ทะเลของรัฐไร้ชายฝั่งเป็นสิทธิเด็ดขาด (Absolute right) รวมทั้งเสรีภาพในการใช้ท่าเรือของรัฐไร้ชายฝั่งและการปลอดภาษี (Duty-free) ในการ

ขนส่งสินค้าให้มีลักษณะเหมือนกับการใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต (Right of innocent passage) ในทะเลอาณาเขตยามสันติ แต่ปรากฏว่าความพยายามดังกล่าวไม่ได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุม เนื่องจากรัฐชายฝั่งส่วนใหญ่อ้างเรื่องความมั่นคง (Security) (ทศไนย์ ฤกษ์สานติวงศ์, 2535; 10.) ในการปฏิเสธการผ่านเข้าออกสู่ทะเลของรัฐไร้ชายฝั่งที่ต้องการให้มีลักษณะการผ่านเหมือนกับการผ่านโดยสุจริต

ผลจากการประชุมขององค์การสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ครั้งที่ 1 (UNCLOS 1) นั้น ที่ประชุมได้ร่วมกันจัดทำอนุสัญญา 4 ฉบับและที่ประชุมได้ให้การยอมรับที่จะให้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิในการออกสู่ทะเลโดยเสรี (Right to free access to the sea) ของรัฐไร้ชายฝั่ง ประกอบกับหลักกฎหมายในเรื่องเสรีภาพแห่งท้องทะเลหลวง (Freedom of the high seas) ที่กำหนดให้ทะเลหลวงเปิดให้สำหรับรัฐทั้งปวง และไม่มีรัฐใดที่จะให้อำนาจอธิปไตยของตนเหนือทะเลหลวงส่วนใดส่วนหนึ่ง เสรีภาพในทะเลหลวงจะใช้ได้ภายใต้เงื่อนไขที่วางไว้ในกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศซึ่งเสรีภาพดังกล่าวได้แก่ เสรีภาพในการเดินเรือ เสรีภาพในการทำประมง เสรีภาพในการวางสายและท่อใต้ทะเล เสรีภาพที่จะบินผ่านเหนือทะเลหลวง¹⁴

จากที่กล่าวมานั้นจะเห็นได้ว่าอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1985 เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับแรกที่กล่าวถึงสิทธิในการใช้ประโยชน์จากทะเลแก่รัฐไร้ชายฝั่ง โดยในเบื้องต้นได้กำหนดการใช้ประโยชน์จากทะเลก่อนเนื่องจากเป็นหลักกฎหมายที่เป็นที่ยอมรับของประเทศต่าง ๆ จากหลักเรื่องเสรีภาพทางทะเล (Freedom of the high seas) มีข้อที่น่าสังเกตว่าในเรื่องการออกสู่ทะเลโดยเสรีของรัฐไร้ชายฝั่งในการใช้ทะเลตามหลักเสรีภาพนี้ อนุสัญญาเจนีวาได้กำหนดลักษณะของการออกสู่ทะเลของรัฐไร้ชายฝั่งไว้ในรูปแบบของ "สิทธิ" ทั้งนี้ตาม Article 3 บัญญัติว่า "...รัฐไร้ชายฝั่งควรออกสู่ทะเลได้โดยเสรี..." เท่ากับว่าไม่ได้เป็นการให้สิทธิโดยเด็ดขาด (Absolute right) แก่รัฐไร้ชายฝั่งในการเข้าและออกสู่ทะเล โดยหลักเรื่องเสรีภาพในการผ่านและการออกสู่ทะเลโดยเสรีนั้นต้องคำนึงถึงความเท่าเทียมกันทางอำนาจอธิปไตย (Equal sovereignty) ของรัฐสมาชิกในประชาคมระหว่างประเทศโดยมาตรา 3 บัญญัติว่า

"1. เพื่อการอุปโภคบริโภคแห่งทะเลอย่างเท่าเทียมกันกับรัฐชายฝั่ง รัฐไร้ชายฝั่งควรออกสู่ทะเลได้โดยเสรีเพื่อวัตถุประสงค์ที่รัฐที่ตั้งอยู่ระหว่างทะเลกับรัฐไร้ชายฝั่ง โดยการตกลงร่วมมือกันกับรัฐไร้ชายฝั่งและโดยสอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศที่จะรับรองให้

(ก) แก่รัฐชายฝั่งซึ่งการผ่านอาณาเขตของตนได้อย่างเสรีบนมูลฐานแห่งการถ้อยที่ถ้อยปฏิบัติ และ

(ข) แก่เรือซึ่งชักธงของรัฐนั้นซึ่งผลปฏิบัติเท่าเทียมกันกับที่ประสาทให้แก่เรือของตนเองหรือแก่เรือของรัฐอื่นใดในเรื่องการเข้าสู่เมื่อท่าทางทะเลและการใช้เมื่อท่าเช่นนั้น

2. รัฐที่ตั้งอยู่ระหว่างทะเลกับรัฐไร้ชายฝั่ง จะตกลงกันในเรื่องทั้งปวงที่เกี่ยวกับเสรีภาพในการผ่านแดนและปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันในท่าเรือ โดยการตกลงร่วมกันกับรัฐไร้ชายฝั่งและโดยพิจารณาถึงสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่งหรือรัฐทางผ่านและสภาพการณ์พิเศษของรัฐไร้ชายฝั่งด้วย ทั้งนี้สำหรับกรณีของรัฐเช่นนั้นมิได้เป็นภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ใช้อยู่แล้ว..."

เมื่อพิจารณามาตราดังกล่าวแล้วพบว่า การใช้เสรีภาพในการผ่านแดนตามอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเล ค.ศ. 1958 นั้นอยู่บนพื้นฐานหลักต่างตอบแทน (Reciprocity) ซึ่งเป็นการแลกเปลี่ยนระหว่างรัฐชายฝั่งกับรัฐที่ต้องการผ่านออกสู่ทะเล โดยรัฐชายฝั่งต้องยอมจำกัดอำนาจอธิปไตยของตนให้รัฐไร้ชายฝั่งผ่านไปสู่ทะเล ส่วนรัฐชายฝั่งได้ค่าธรรมเนียมและค่าบริการเป็นการตอบแทน และนอกจากเรื่องเสรีภาพในการออกสู่ทะเลหลวงของรัฐไร้ชายฝั่งแล้ว อนุสัญญาเจนีวายังกำหนดเรื่องการใช้ประโยชน์ในท่าเรือของรัฐเจ้าท่าโดยเรือของรัฐอื่นที่จะเข้าเทียบท่าได้โดยมีข้อตกลงเรื่องการเข้าใช้ท่าเรือระหว่างรัฐที่เป็นคู่สัญญาด้วย

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าอนุสัญญาดังกล่าวมีลักษณะเป็นกฎหมายทั่วไป ที่มีการกำหนดกรอบเรื่องการออกสู่ทะเลของรัฐไร้ชายฝั่งเพื่ออุปโภคบริโภคต่าง ๆ ตามหลักเรื่องเสรีภาพแห่งทะเลหลวงไว้กว้าง ๆ ไม่มีรายละเอียดพอที่จะสามารถนำไปปฏิบัติได้ทันที จึงต้องอาศัยการจัดทำข้อตกลงระหว่างรัฐไร้ชายฝั่งกับรัฐทางผ่านเพื่อกำหนดรายละเอียดในทางปฏิบัติทั้งเรื่องเสรีภาพในการผ่านแดนเพื่อออกสู่ทะเลและการใช้ท่าเรือของรัฐเจ้าท่าเหล่านั้น

¹⁴ (Article 2 (b) Geneva Convention on the high seas 1985.)

3.2.5 อนุสัญญานิวยอร์กว่าด้วยการค้าผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่ง ค.ศ. 1965 (อนุสัญญานิวยอร์กว่าด้วยการค้าผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่ง ค.ศ. 1965 มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 1965.) (New York convention on Transit Trade of land-locked state 1965)

อนุสัญญานิวยอร์กว่าด้วยการค้าผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่ง ค.ศ. 1965 เป็นอนุสัญญานับแรกที่มีบัญญัติถึงสิทธิการผ่านแดนแก่รัฐไร้ชายฝั่งโดยตรงซึ่งแตกต่างจากอนุสัญญาบาร์เซโลนาว่าด้วยเสรีภาพในการผ่าน ค.ศ. 1921 ที่สามารถใช้ได้กับรัฐไม่เฉพาะเจาะจงกับรัฐไร้ชายฝั่งเท่านั้น ทั้งนี้เพราะหลังจากที่มีความตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดภาษีศุลกากรและการค้า ค.ศ. 1947 ทำให้การค้าระหว่างประเทศเฟื่องฟูอย่างมาก แต่รัฐไร้ชายฝั่งยังคงประสบปัญหาเรื่องการขนส่งสินค้าไปยังประเทศคู่ค้าเพราะตนไม่มีทางที่จะออกไปสู่ทะเลเพื่อขนส่งสินค้าได้เนื่องจากในความตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดภาษีศุลกากรและการค้า ค.ศ. 1947 ไม่ได้กำหนดรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนอย่างชัดเจน ดังนั้น อนุสัญญานิวยอร์กว่าด้วยการค้าผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่ง ค.ศ. 1965 จึงเน้นไปในเรื่องการผ่านของสินค้าซึ่งถือเป็นเรื่องที่ทำจำเป็นสำหรับการค้าระหว่างประเทศ โดยเกิดจากหลักการที่ยอมรับในที่ประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (United Nation on Trade and Development-UNTED) เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 1965 ซึ่งในอนุญาดังกล่าวประกอบด้วยหลักการสำคัญต่างๆ ที่เกี่ยวกับรัฐไร้ชายฝั่งดังนี้

1). หลักการยอมรับในสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่งที่จะออกสู่ทะเลโดยเสรี เพื่อประโยชน์ในด้านการค้าและการพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐไร้ชายฝั่ง โดยกำหนดให้รัฐไร้ชายฝั่งสามารถทำการขนส่งข้ามผ่านดินแดนของรัฐคู่สัญญาซึ่งเป็นเพียงส่วนหนึ่งของการเดินทางทั้งหมด (...is apportion of a complete journey...) โดยวิธีการขนส่งทุกประเภทซึ่งเริ่มต้นและสิ้นสุดในดินแดนของรัฐไร้ชายฝั่งและรวมถึงการขนส่งผ่านเพื่อออกสู่ทะเลโดยตรงไม่ว่าจะมีการขนส่งสินค้าจากเรือ การพักของในคลังสินค้า การเปลี่ยนรูปแบบในการขนส่งสินค้า¹⁵ โดยรัฐที่เป็นทางผ่านนั้นต้อง

¹⁵ (Article 1 (b) (New York convention on Transit Trade of land-locked state 1965) : the term "traffic in transit" means the passage of goods including unaccompanied baggage

อำนวยความสะดวกในการเดินทางผ่านดินแดนรวมทั้งการกำหนดเส้นทางซึ่งได้รับการยอมรับจากทั้งสองฝ่ายสำหรับการผ่านของรัฐคู่สัญญานบนพื้นฐานการไม่เลือกปฏิบัติ¹⁶ (non-discrimination) ไม่ว่าสินค้าดังกล่าวจะมีต้นกำเนิดจากพื้นที่ใด เข้าและออกมีจุดมุ่งหมายที่ใด

เห็นได้ว่าลักษณะของการขนส่งผ่านแดนตามอนุสัญญานี้มีลักษณะคล้ายกับอนุสัญญาบาร์เซโลนาและความตกลงว่าด้วยพิกัดภาษีศุลกากรและการค้า ค.ศ.

across the territory of a Contracting State between a land-locked State and the sea when the passage is a portion of a complete journey which begins or terminates within the territory of that land-locked State and which includes sea transport directly preceding or following such passage. The trans-shipment, warehousing, breaking bulk, and change in the mode of transport of such goods as well as the assembly, disassembly or reassembly of machinery and bulky goods shall not render the passage of goods outside the definition of "traffic in transit" provided that any such operation is undertaken solely for the convenience of transportation. Nothing in this paragraph shall be construed as imposing an obligation on any Contracting State to establish or permit the establishment of permanent facilities on its territory for such assembly, disassembly or reassembly;)

¹⁶ (Article 2 (1) (New York convention on Transit Trade of land-locked state 1965) : 1. Freedom of transit shall be granted under the terms of this Convention for traffic in transit and means of transport. Subject to the other provisions of this Convention, the measures taken by Contracting State for regulating and forwarding traffic across their territory shall facilitate traffic in transit on routes in use mutually acceptable for transit to the Contracting State concerned. Consistent with the terms of this Convention, no discrimination shall be exercised which is based on the place of origin, departure, entry, exit or destination or on any circumstances relating to the ownership of the goods or the ownership, place of registration or flag of vessels, land vehicles or other means of transport used.)

1947(GATT) แต่ลักษณะของการผ่านแดนมีลักษณะเพียงส่วนหนึ่งของเส้นทางในการเดินทางทั้งหมด หมายความว่า การผ่านแดนนั้นจะ“ไม่เริ่มต้นและสิ้นสุดลงในรัฐทางผ่าน”นั้น แต่การผ่านดังกล่าวจะมีการขนถ่ายสินค้าจากลำเรือที่มาจากประเทศที่สามหรือมีการเก็บพักสินค้าไว้ในคลังสินค้า โกดัง หรืออาจจะมีการเปลี่ยนรูปแบบของการขนส่งหรือการถ่ายลำ(Transshipment) ก็ได้

2) หลักการอำนวยความสะดวกในการสัญจรผ่านซึ่งรัฐคู่สัญญาพึงจะต้องหลีกเลี่ยงที่จะจำกัดการสัญจรผ่านข้ามแดนของรัฐไร้ชายฝั่งและขจัดความชักช้าและอุปสรรคการผ่าน เว้นแต่เป็นกรณีที่เป็นเหตุสุดวิสัย และถ้าหากมีการเกิดความชักช้าและอุปสรรคเกิดขึ้นก็จะร่วมมือกันในการขจัดข้อขัดข้องเช่นนั้น¹⁷

นอกจากนี้เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่งและรัฐทางผ่าน อาจกำหนดบริเวณเขตปลอดภาษีหรือสิ่งอำนวยความสะดวกทางศุลกากรต่างๆ (Free Zones or other customs facilities) ขึ้นบริเวณท่าเรือหรือจุดเข้าหรือขาออกในรัฐทางผ่านเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับรัฐที่ขอผ่านแดน¹⁸

เนื่องด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนดังกล่าวเป็นการขนส่งไปยังประเทศที่สามโดยไม่มีบริโกลสินค้า

¹⁷ (Article 7 (New York convention on Transit Trade of land-locked state 1965) : 1. Except in cases of force majeure all measures shall be taken by Contracting States to avoid delays in or restrictions on traffic in transit. 2. Should delays or other difficulties occur in traffic in transit, the competent authorities of the transit State or States and of the land-locked State shall co-operate towards their expeditious elimination.)

¹⁸ (Article 8 (New York convention on Transit Trade of land-locked state 1965), (Free Zones or other customs facilities) : 1. For convenience of traffic in transit, free zones or other customs facilities may be provided at the port of entry and exit in the transit States, by agreement between those States and the land-locked States. 2. Facilities of this nature may also be provided for the benefit of land-locked States in other transit States which have no sea-coast or seaports.)

ดังกล่าวในประเทศหรือรัฐทางผ่าน ดังนั้นการขนส่งสินค้าผ่านแดนจึงควรได้รับการอำนวยความสะดวกให้สามารถผ่านไปยังประเทศที่สามได้โดยสะดวก ปลอดภัย และรวดเร็ว ซึ่งกรณีนี้รวมถึงความสะดวกในเรื่องศุลกากรด้วย เพราะเมื่อไม่มีการจำหน่ายสินค้าก็ไม่จำเป็นที่จะต้องพิจารณาในเรื่องภาษีขาเข้า อีกทั้งอนุสัญญาฉบับนี้ยังกำหนดในเรื่องหลักการยกเว้นภาษีผ่านแดนไว้อย่างชัดเจนอีกด้วย

3) หลักความเท่าเทียมกันในการปฏิบัติต่อเรือที่ชักธงของรัฐไร้ชายฝั่ง ต้องได้รับการปฏิบัติอย่างต่อเนื่องและเท่าเทียมกับเรือที่ชักธงของรัฐทางผ่านในทะเลอาณาเขตและเขตน่านน้ำภายใน (internal waters) รวมทั้งการเข้าสู่ท่าเรือและการใช้ท่าเรือของรัฐทางผ่านด้วย ส่วนการผ่านถูกกำหนดให้ต้องสอดคล้องกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎเกณฑ์ภายในของรัฐนั้น¹⁹

หลักการปฏิบัติโดยเท่าเทียมกันหรือหลักปฏิบัติอย่างคนในชาติ (National treatment) เป็นหลักที่กำหนดให้รัฐทางผ่านซึ่งเป็นเจ้าท่าต้องปฏิบัติต่อเรือของรัฐไร้ชายฝั่งอย่างเท่าเทียมกัน โดยจะเลือกปฏิบัติไม่ได้ ในการนำเรือเข้าสู่ท่า ในบางกรณีรัฐทางผ่านซึ่งเป็นเจ้าของท่าจะเลือกปฏิบัติโดยให้เรือของตนเข้าก่อนทำให้เรือของรัฐอื่นจอดรอเข้าทำนั้น เป็นการกระทำที่ทำให้เกิดความลำช้าและเป็นการขัดต่อหลักการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผ่านแดน ดังนั้นเมื่อเรือของรัฐไร้ชายฝั่งผ่านเข้ามาในเขตของตน รัฐทางผ่านต้องปฏิบัติตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับเขตนั้นๆ เช่น การผ่านแดนโดยสุจริตในอาณาเขต เป็นต้น

4) หลักการผสมผสานความตกลงระหว่างรัฐไร้ชายฝั่งกับรัฐทางผ่านในการผ่านดินแดนเพื่อออกสู่ทะเล ซึ่งการใช้เสรีภาพในการผ่านตามอนุสัญญาฉบับนี้จะต้องทำเป็นความตกลงทั่วไประหว่างรัฐทางผ่าน

¹⁹ (Article 2 (4) (New York convention on Transit Trade of land-locked state 1965) : 4. The Contracting States shall permit the passage of traffic in transit across their territorial waters in accordance with the principles of customary international law or applicable international conventions and with their internal regulations.)

กับรัฐไร้ชายฝั่ง เพราะแม้จะมีการพูดเรื่องหลักเรื่องเสรีภาพในการผ่านแดนไว้ในอนุสัญญา แต่ก็เพียงเพื่อกำหนดกรอบกว้างๆ เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดข้อตกลงทวิภาคีระหว่างรัฐทางผ่านกับรัฐชายฝั่งเพราะโดยลักษณะที่แตกต่างกันออกไปของแต่ละประเทศทำให้ไม่สามารถกำหนดรายละเอียดในทางปฏิบัติได้ครบและตรงตามความเป็นจริง จึงควรกำหนดผสมผสานความตกลงระหว่างรัฐทั้งสองเพื่อกำหนดแนวปฏิบัติตามอนุสัญญาดังกล่าวไว้ในข้อตกลงระหว่างรัฐทางผ่านกับรัฐไร้ชายฝั่ง

แต่ทั้งนี้ยังคงต้องคำนึงถึงประโยชน์ของรัฐที่เป็นทางผ่านด้วยเช่นเดียวกัน จึงต้องกำหนดให้ความตกลงดังกล่าวอยู่บนพื้นฐานของหลักต่างตอบแทน (Reciprocity)²⁰ เช่นเดียวกับอนุสัญญาดับอื่น ๆ ที่จะต้องไม่ทำให้รัฐทางผ่านเกิดความรู้สึกว่าตนมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่ง โดยที่ตนไม่ได้รับประโยชน์ใดๆ ในเรื่องภาษีที่ถูกยกเว้น แต่หากรัฐทางผ่านได้รับประโยชน์ตามหลักต่างตอบแทนก็จะทำให้การใช้สิทธิตามอนุสัญญาดังนี้เป็นไปตามที่กำหนด

5) หลักการยกเว้นการเก็บภาษีศุลกากรผ่านแดน หรือค่าธรรมเนียมพิเศษที่เกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าหรือค่าใช้จ่ายพิเศษอื่นใดที่เรียกเก็บอันเนื่องมาจากการผ่านนั้น รัฐทางผ่านอาจกำหนดค่าใช้จ่ายที่เป็นที่ใช้จ่ายปกติในการใช้วิธีการขนส่งและควบคุมสินค้าผ่านแดน โดยการกำหนดค่าใช้จ่ายดังกล่าวต้องไม่สูงเกินไปกว่าค่าใช้จ่ายตามวิธีทางปกติของรัฐทางผ่านนั้น ซึ่งการเก็บค่าใช้จ่ายนี้สอดคล้องกับหลักการไม่เลือกปฏิบัติ (non-discrimination) ตามมาตรา 2 (1) โดยหลักการดังกล่าวถูกกำหนดไว้ในความตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดภาษีและศุลกากรและการค้า ค.ศ.1947 เพราะการเก็บค่าใช้จ่ายหรือภาษีนั่นถือเป็นอุปสรรคทางการค้า (trade barrier) อย่างหนึ่ง ทำให้การค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะการค้าผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่งไม่ได้รับความสะดวกและไม่สามารถแข่งขันทางการค้าได้ ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงยืนยันหลักการยกเว้นภาษีศุลกากรการผ่านทางหรือค่าธรรมเนียมพิเศษที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยอัตราค่าใช้จ่ายดังกล่าวถูกกำหนดขึ้นไม่ให้มากกว่าค่าใช้จ่ายตามปกติของรัฐทางผ่าน แสดงให้เห็นถึงหลักการปฏิบัติอย่างคน

ชาติ (National treatment) กับหลักไม่เลือกปฏิบัติ (non-discrimination)²¹

6) หลักอำนาจอธิปไตยของรัฐทางผ่านซึ่งยังคงไว้ซึ่งมาตรการเพื่อปกป้องผลประโยชน์อันชอบธรรม (National interest) ของรัฐทางผ่าน รวมถึงการอ้างเรื่องสาธารณสุข (public health) เช่น การกักกันพืช และสัตว์บางชนิดที่จะขนส่งผ่านแดน การอ้างเรื่องความปลอดภัยและความมั่นคง (Security) เช่น ห้ามมิให้มีการนำเข้าหรือส่งออกยาเสพติด ยาอันตรายบางชนิด อาวุธยุทโธปกรณ์ รวมทั้งการคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา (intellectual property) ของรัฐทางผ่าน เช่น การคุ้มครองงานเขียน งานศิลปะหรือเครื่องหมายการค้าของตน เป็นต้น²²

²¹ (Article 3 (New York convention on Transit Trade of land-locked state 1965) : Traffic in transit shall not be subjected by any authority within the transit State to customs duties or taxes chargeable by reason of importation or exportation nor to any special dues in respect of transit. Nevertheless on such traffic in transit there may be levied charges intended solely to defray expenses of supervision and administration entailed by such transit. The rate of any such charges must correspond as nearly as possible with the expenses they are intended to cover and, subject to that condition, the charges must be imposed in conformity with the requirement of non-discrimination laid down in article 2, paragraph 1.)

²² (Article 11 (New York convention on Transit Trade of land-locked state 1965) : Exceptions to Convention on grounds of public health, security, and protection of intellectual property 1. No Contracting State shall be bound by this Convention to afford transit to persons whose admission into its territory is forbidden, or for goods of a kind of which the importation is prohibited, either on grounds of public morals, public health or security, or as a precaution against diseases of animals or plants or against pests.

²⁰ (Article 15 (New York convention on Transit Trade of land-locked state 1965) : The provisions of this Convention shall be applied on a basis of reciprocity.)

2. Each Contracting State shall be entitled to take reasonable precautions and measures to ensure that persons and goods,

7) หลักการไม่นำเอาหลักว่าด้วยชาติซึ่งได้รับความอนุเคราะห์อย่างยิ่ง(MFN Clauses) มาใช้กับสิ่งที่รัฐคู่ภาคีได้ให้ความสะดวกหรือได้รับสิทธิพิเศษแก่รัฐไร้ชายฝั่งตามอนุสัญญานี้ ทั้งนี้เนื่องจากสิทธิตามอนุสัญญาดังกล่าวเป็นการอำนวยความสะดวกเป็นกรณีเฉพาะแก่รัฐไร้ชายฝั่งซึ่งมีความเป็นพิเศษในทางภูมิศาสตร์เท่านั้น หากรัฐไร้ชายฝั่งใดที่ไม่ได้เป็นภาคีแห่งอนุสัญญาสามารถที่จะเรียกให้คู่ภาคีอำนวยความสะดวกให้แก่ตนได้โดยอาศัยพื้นฐานจากหลักว่าด้วยชาติซึ่งได้รับอนุเคราะห์อย่างยิ่ง(MFN Clauses) ตามอนุสัญญาดังกล่าว²³

particularly goods which are the subject of a monopoly, are really in transit, and that the means of transport are really used for the passage of such goods, as well as to protect the safety of the routes and means of communication.

3. Nothing in this Convention shall affect the measures which a Contracting State may be called upon to take in pursuance of provisions in a general international convention, whether of a world-wide or regional character, to which it is a party, whether such convention was already concluded on the date of this Convention or is concluded later, when such provisions relate:

(a) to export or import or transit of particular kinds of articles such as narcotics, or other dangerous drugs, or arms; or

(b) to protection of industrial, literary or artistic property, or protection of trade names, and indications of source or appellations of origin, and the suppression of unfair competition.

4. Nothing in this Convention shall prevent any Contracting State from taking any action necessary for the protection of its essential security interests.)

²³ (Article 10 (New York convention on Transit Trade of land-locked state 1965) :

1.The Contracting State agree that the facilities and special rights accorded by this Convention to land-locked States in view of their special geographical position are excluded from the operation of the most-favoured-nation

โดยสรุปอนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าวข้างต้นเกี่ยวกับการผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่งก่อนที่จะมีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 จะให้ความสำคัญกับเรื่องการผ่านแดนเพื่อประโยชน์ด้านการค้าระหว่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ คงมีเพียงอนุสัญญาเจนีวาที่ว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 เท่านั้นที่กล่าวถึงสิทธิเสรีภาพในการผ่านแดนเพื่อออกสู่ทะเลเพื่อทำกิจกรรมต่างๆ ตามหลักเสรีภาพแห่งทะเลหลวง

3.3 วิเคราะห์สิทธิของ สปป.ลาว ในฐานะรัฐไร้

ชายฝั่งตามกฎหมายระหว่างประเทศ

จากหลักกฎหมายระหว่างประเทศข้างต้น จะเห็นได้ว่ากฎหมายได้กำหนดสิทธิของ สปป.ลาว ในฐานะรัฐไร้ชายฝั่งเพียงประเทศเดียวของภูมิภาคอาเซียนที่ไม่มีเส้นทางออกสู่ทะเล จากหลักกฎหมายข้างต้นยังมีประเด็นต่างๆ ให้วิเคราะห์ได้ ดังนี้

1) สิทธิของ สปป.ลาว ตามหลักการต่างที่ปรากฏในอนุสัญญา

เมื่อพิจารณาจากหลักกฎหมายระหว่างประเทศจะเห็นได้ว่าอนุสัญญานับต่างๆ ได้นำเอาหลักการต่างๆ ที่เกี่ยวกับสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่งมาบัญญัติไว้

clause. A land-locked State which is not a Party to this Convention may claim the facilities and special rights accorded to land-locked States under this Convention only on the basis of the most-favoured-nation clause of a treaty between that land-locked State and the Contracting State granting such facilities and special rights.

2.If a Contracting State grants to a land-locked State facilities or special rights greater than those provided for in this Convention, such facilities or special rights may be limited to that land-locked State, except in so far as the Withholding of such greater facilities or special rights from any other land-locked State contravenes the most-favoured-nation provision of a treaty between such other land-locked State and the Contracting State granting such facilities or special rights.)

ในอนุสัญญาหลายประการด้วยกัน โดยเฉพาะหลักเสรีภาพในการผ่านแดน ซึ่งทุกๆ อนุสัญญาได้นำเอาหลักการไปกำหนดเอาไว้

แต่อย่างไรก็ตามสิทธิของ สปป.ลาว แม้จะมีสิทธิตามหลักเสรีภาพในการผ่านแดนก็จริง แต่หลักการดังกล่าวก็ต้องมีหลักการอื่นเป็นตัวเสริมเพื่อสร้างประสิทธิภาพเพิ่มเติมอีกด้วย อันได้แก่ (นวกาล สิริราชานนท์, 2547; 25-31.)

ก) หลักการยกเว้นภาษีผ่านแดน

จะเห็นได้ว่าหลักการข้อนี้จะ “ไม่มี”

อยู่ในอนุสัญญาบาเซิลว่าด้วยเสรีภาพในการผ่านแดน ค.ศ. 1921 แต่หลักการนี้จะปรากฏอยู่ในความตกลงว่าด้วยพิกัดภาษีและศุลกากร ค.ศ. 1947 อนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 อนุสัญญานิวอรัคว่าด้วยการผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่ง ค.ศ. 1965 และอนุสัญญาว่าด้วยสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 เช่นนี้สิทธิของ สปป.ลาว จึงสามารถผ่านแดนไทยได้โดยได้รับการยกเว้นภาษีผ่านแดน ดังที่กล่าวไว้ใน 4 อนุสัญญาหลัง

ข) หลักอำนาจความสะดวกในการสัญจรผ่าน

เมื่อพิจารณาจากอนุสัญญาฉบับต่างๆ ก็จะพบว่าในอนุสัญญาบาเซิลว่าด้วยเสรีภาพในการผ่าน ค.ศ. 1921 และอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ไม่ได้กำหนดหลักการข้อนี้เอาไว้ในอนุสัญญาแต่อย่างใด แต่สิทธิของ สปป.ลาว ก็เป็นไปตามอนุสัญญานิวอรัคว่าด้วยการผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่ง ค.ศ. 1965 ความตกลงว่าด้วยพิกัดภาษีศุลกากรและการค้า ค.ศ. 1947 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

ค) หลักต่างตอบแทน

จะเห็นได้ว่าในอนุสัญญาเกือบทุก

ฉบับได้กำหนดหลักต่างตอบแทนเอาไว้ เว้นแต่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 เช่นนี้ประเทศไทยในฐานะรัฐทางผ่านอาจอ้างสิทธิในการใช้หลักต่างตอบแทนต่อ สปป.ลาว ได้ทั้งนี้ตามอนุสัญญาต่างๆ ที่ให้สิทธิเอาไว้

สำหรับหลักการข้อนี้เคยถูกกำหนดเอาไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 แต่ต่อมาได้ถูกยกเลิกเพราะเห็นว่าเป็นการจำกัดหลักเสรีภาพในการผ่านแดน

ง) หลักผสมผสานความร่วมมือระหว่างรัฐทางผ่านกับรัฐไร้ชายฝั่ง

สำหรับหลักการข้อนี้จะพบว่ามีการบัญญัติรับรองสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่งเอาไว้ทุกๆ อนุสัญญาที่กล่าวมาข้างต้น เช่นนี้การที่ สปป.ลาว กับไทย ได้ทำข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่ง สปป.ลาว จึงสามารถใช้ได้ตามหลักการที่กฎหมายระหว่างประเทศรองรับ

จ) หลักการไม่เลือกปฏิบัติ

จากการศึกษาในอนุสัญญาต่างๆ จะพบว่าได้มีการนำเอาหลักการไม่เลือกปฏิบัติเอาไว้ในทุกๆ อนุสัญญา เช่นนี้ สปป.ลาว จึงได้รับการคุ้มครองตามหลักการในข้อนี้

ฉ) หลักการปกป้องผลประโยชน์อันชอบธรรมของรัฐทางผ่าน

หลักการข้อนี้ถือเป็นข้อสำคัญที่รัฐทางผ่านอย่างประเทศไทยจะสามารถหยิบยกเอามาอ้างเพื่อประโยชน์ในการปกป้องรักษาประโยชน์ของประเทศ เช่นนี้ถ้าการผ่านแดนนั้นจะกระทบต่อสุขภาพอนามัยความปลอดภัย ยุทธโศก ๙ แล้วประเทศไทยก็สามารถยกหลักการข้อนี้ขึ้นอ้างได้ ซึ่งในทุกๆ อนุสัญญาได้กำหนดหลักการข้อนี้เอาไว้

ช) หลักความร่วมมือในการสร้างและปรับปรุงวิธีการขนส่ง

หลักการข้อนี้ได้ถูกกำหนดเอาไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 เพียงอนุสัญญาเดียว ส่วนอนุสัญญาอื่นไม่ได้กำหนดหลักการข้อนี้เอาไว้แต่อย่างใด

ซ) หลักการไม่นำเอาบทว่าด้วยชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่ง (MFN-Clause) มาบังคับใช้

หลักการข้อนี้ถือเป็นหลักการสำคัญอีกข้อหนึ่งที่คุ้มครองรัฐไร้ชายฝั่งโดยความตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดภาษีและศุลกากรและการค้า ค.ศ. 1947 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดหลักการนี้เอาไว้ แต่อย่างไรก็ตามอนุสัญญาบาเซิลว่าด้วยเสรีภาพของการผ่าน ค.ศ. 1921 และอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 มิได้กำหนดหลักการข้อนี้เอาไว้แต่อย่างใด

ณ) หลักเสรีภาพแห่งทะเลหลวง

สำหรับหลักการข้อนี้มีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับทะเล คืออนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.

1958 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดหลักการข้อนี้เอาไว้ ส่วนอนุสัญญาบาเซลว่าด้วยเสรีภาพของการผ่าน ค.ศ. 1921 ความตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดภาษีและศุลกากรและการค้า ค.ศ. 1947 และอนุสัญญานิวออร์คว่าด้วยการผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่ง ค.ศ. 1965 มิได้กำหนดหลักการดังกล่าวเอาไว้แต่อย่างใด

ญ) หลักปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันต่อเรือที่เข้าสู่ท่า

สำหรับหลักการข้อนี้เช่นเดียวกับกรณีหลักเสรีภาพแห่งทะเลหลวง ที่มีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับทะเล คืออนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดหลักการข้อนี้เอาไว้ ส่วนอนุสัญญาบาเซลว่าด้วยเสรีภาพของการผ่าน ค.ศ. 1921 ความตกลงทั่วไปว่าด้วยพิกัดภาษีและศุลกากรและการค้า ค.ศ. 1947 และอนุสัญญานิวออร์คว่าด้วยการผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่ง ค.ศ. 1965 มิได้กำหนดหลักการดังกล่าวเอาไว้แต่อย่างใด

จะเห็นได้ว่ามีหลักการหลายประการที่ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกันทำให้ สปป.ลาว ซึ่งเป็นรัฐไร้ชายฝั่งอาจถูกกระทบสิทธิได้ แต่อย่างไรก็ตามการที่มีหลักการผสมผสานความร่วมมือระหว่างรัฐไร้ชายฝั่งกับรัฐที่เกี่ยวข้อง และกรอบความร่วมมือหรือข้อตกลงอื่นๆ ในระดับภูมิภาค หรืออนุภูมิภาค และทวิภาคีจะเป็นตัวเสริมที่สามารถกำหนดรายละเอียดให้กับอนุสัญญาต่างๆ ได้ ก็จะทำให้ความตกลงตามอนุสัญญาต่างๆ ได้มีการนำไปใช้อย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น

จากการศึกษาข้างต้นจึงเห็นได้ว่าพบว่าเสรีภาพในการผ่านแดนของ สปป. ลาว กับประเทศเพื่อนบ้านไม่ว่าจะเป็นประเทศไทย หรือประเทศเวียดนาม ไม่ได้มีพื้นฐานมาจากหลักเรื่องเสรีภาพในการผ่านแดน (Freedom of Transit) ตามมาตรา 125 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ในทุกๆ เรื่องอย่างครบถ้วนนัก ทั้งนี้เพราะความตกลงต่างๆ ได้มีการจัดทำขึ้นก่อนที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 บังคับใช้ ทำให้ข้อตกลงในระดับทวิภาคีระหว่าง สปป.ลาว กับประเทศไทยอยู่บนหลักการผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่งตามอนุสัญญาบาเซลว่าด้วยเสรีภาพในการผ่านแดน ค.ศ. 1982 หรืออนุสัญญานิวออร์คว่าด้วยการผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่ง ค.ศ. 1982 เช่นนี้จึงทำให้หลักการใหม่ๆ ในบางข้อของอนุสัญญา

สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ไม่ได้นำไปถูกบรรจุเอาไว้ในข้อตกลงระดับทวิภาคีแต่อย่างใด

อีกทั้งเมื่อพิจารณาในรายละเอียดข้างต้นในมุมของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ต่อไปก็จะเห็นได้ว่าอนุสัญญานี้ได้มีการนำหลักการต่างๆ มาบัญญัติเอาไว้เพิ่มเติมเพื่อเป็นการช่วยเสริมให้หลักเสรีภาพในการผ่านแดนมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยหลักการข้างต้นอาจแบ่งออกได้เป็น 2 กรณี คือ หลักการที่ช่วยหนุนเสริมหลักเสรีภาพในการผ่านแดน กับหลักการที่จำกัดสิทธิในการผ่านแดน ซึ่งจะเห็นว่าอนุสัญญานี้กำหนดให้มีหลักการหนุนเสริมหลักเสรีภาพในการผ่านแดน ในขณะที่เดียวกันก็เห็นได้ว่าอนุสัญญานี้ไม่ได้นำเอาหลักการบางประการที่จำกัดสิทธิในการผ่านแดนมาบัญญัติเอาไว้ด้วย

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาความตกลงในระดับภูมิภาค อนุภูมิภาค และข้อตกลงระดับทวิภาคี ไทย-ลาว ก็จะพบว่าข้อตกลงดังกล่าวมีการกำหนดรายละเอียดที่สอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 นอกจากนั้นยังมีหลักการต่างๆ ที่มีมากไปกว่าที่ปรากฏในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 เช่น หนักความสอดคล้องและความต่อเนื่อง หลักความเรียบง่ายในการผ่านแดน หลักความโปร่งใส หลักความมีประสิทธิภาพ หลักการอุทธรณ์ หลักการเกื้อกูลช่วยเหลือกัน เป็นต้น (นวกาล สิริราชานนท์, 2547:113-114.)

ด้วยเหตุนี้จึงเห็นได้ว่า สปป.ลาว ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องอ้างอิงสิทธิตามมาตรา 125 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 แต่อย่างใด(นวกาล สิริราชานนท์, 2547:113-114.)

2) ปัญหาและข้อจำกัดสิทธิของ สปป.ลาว ในการผ่านแดน

สำหรับข้อจำกัดของ สปป.ลาวอาจเกิดขึ้นจากข้อตกลงที่เป็นในระดับต่างๆ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น แต่เมื่อพิจารณาประกอบกับข้อเท็จจริงในทางปฏิบัติจะเห็นได้ว่าส่วนหนึ่งสถานการณ์ด้านการค้า การติดต่อ และการขนส่งระหว่างไทย-ลาว มีการติดต่อกันมากขึ้นมาตลอดเป็นลำดับ โดยในการขนส่งสินค้าผ่านแดนตามหลักเสรีภาพในการผ่านแดนนั้นยังมีหลักอุปถัมภ์ หรือหลักการคุ้มครองตนเองของรัฐทางผ่าน นั้นหมายความว่าหากการขนส่งสินค้าผ่านแดนของ สปป.ลาว เป็นสินค้าที่