

บทที่ 1 ทางปฏิบัติของนานาชาติที่เกี่ยวกับการกำหนดเส้นแบ่งเขตอำนาจตามแม่น้ำระหว่างประเทศ

1.1. ทางปฏิบัติของนานาชาติที่ใช้ลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นเขตแดน

1.1.1 กรณีที่ใช้ร่องน้ำลึก (thalweg) เป็นเส้นเขตแดน

เนื่องจากการใช้ประโยชน์ทางด้านการเดินเรือในแม่น้ำถือว่าเป็นสิ่งสำคัญ และเป็นปัจจัยหลักในการใช้ประโยชน์ในแม่น้ำไม่ว่าจะเป็นลำน้ำระหว่างประเทศ* หรือแม่น้ำระหว่างประเทศก็ตาม ทำให้แนวความคิดในการกำหนดใช้ร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดน ซึ่งส่งผลให้รัฐริมตลิ่งทั้งสองข้างสามารถที่จะใช้ประโยชน์ในการเดินเรือในแม่น้ำได้อย่างเท่าเทียมกันจึงได้มีการยอมรับอย่างมาก และได้มีการนำมาใช้ในการกำหนดเส้นเขตแดนทางน้ำ จนถือได้ว่าเป็นหลักปฏิบัติของนานาชาติ โดยมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญเพื่อประโยชน์ในการเดินเรือในแม่น้ำ โดยถือว่าการกำหนดใช้ร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดนสำหรับแม่น้ำที่ใช้ในการเดินเรือได้ ซึ่งจะก่อให้เกิดความยุติธรรมต่อรัฐริมตลิ่งแม่น้ำทั้งสองที่สามารถจะใช้ประโยชน์ในการเดินเรือในแม่น้ำนั้นได้

1.1.1.1 ความหมายของคำว่าร่องน้ำลึก (thalweg)

คำว่า “thalweg” เป็นหลักที่ได้ถูกพัฒนาขึ้นเป็นครั้งแรกสำหรับใช้กับแม่น้ำไรน์โดย Treaty of Luneville ฉบับลงวันที่ 9 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1801 ซึ่งเป็นภาษาเยอรมันซึ่งประกอบไปด้วย 2 คำด้วยกันคือ คำว่า “thal” ซึ่งหมายถึง หุบเขา และคำว่า “weg” ซึ่งหมายถึง ทาง¹

คำว่า “thalweg” ที่นำมาใช้ในการกำหนดเส้นเขตแดนทางแม่น้ำอาจสามารถแยกพิจารณาได้เป็น 3 กรณีด้วยกันคือ (1) จากความเห็นของผู้เขียนตำรากฎหมาย

* ลำน้ำระหว่างประเทศ (International Watercourse) หมายความว่า ลำน้ำที่มีส่วนใดส่วนหนึ่งตั้งอยู่ในรัฐที่ต่างกัน (ดูความหมายของคำว่า “ลำน้ำระหว่างประเทศ” ตาม มาตรา 2 (a) ของ Draft Articles on the Non-Navigational use of International Watercourse จาก Report of the International Commission on the work of its Forty-Third Session, op. cit., supra note 9 at 1575)

¹ American Journal, Vol. 76, No. 3, July 1982, p. 561.

ระหว่างประเทศ (2) ความหมายที่ปรากฏในสนธิสัญญา และ (3) ความหมายที่ปรากฏในคำพิพากษาของศาล ดังนี้

1. ความคิดเห็นของผู้เขียนตำรากฎหมายระหว่างประเทศ

L.J. Bouchez ได้ให้ความเห็นไว้ว่า *thalweg* น่าจะหมายถึงบริเวณเขตแดน ซึ่งหมายถึงพื้นที่ที่ใช้ในการเดินเรือ เพราะการเดินเรือในแม่น้ำโดยมีเส้นเขตแดนจะทำให้การแล่นเรือต้องล้าเข้าไปในเขตแดนของรัฐใดรัฐหนึ่งอยู่เสมอ ซึ่งไม่น่าจะหมายถึงเส้นเขตแดน²

Westlake ได้ให้ความเห็นว่า *thalweg* หมายถึงร่องน้ำที่เรือใช้ในการแล่นตามน้ำโดยเป็นกระแสน้ำที่ไหลแรงที่สุด และมีกระแสน้ำที่ไหลเอื่อย ทางด้านข้างไว้เป็นทางแล่นของเรือที่แล่นทวนน้ำ ซึ่งไม่จำเป็นที่จะต้องเป็นร่องน้ำที่ลึกที่สุด แต่ควรเป็นร่องน้ำสำคัญ (*main channel*) ที่เหมาะสมกับการเดินเรือ³

De La Pradelle ได้ให้ความเห็นของคำว่า *thalweg* ว่าหมายถึงแนวร่องน้ำที่ลึกที่สุด (*deepest channel*) ที่ปรากฏอยู่ในขณะที่ระดับน้ำลดลงต่ำที่สุด⁴

2. ความหมายที่ปรากฏอยู่ในสนธิสัญญา

ตามสนธิสัญญาระหว่างฝรั่งเศสกับปรัสเซีย ซึ่งทำขึ้นเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม ค.ศ. 1827 ได้กำหนดให้ใช้ *thalweg* เป็นเส้นเขตแดนโดยมุ่งที่จะหมายความถึงร่องน้ำเดินเรือที่เหมาะสมที่สุดในการเดินเรือตามน้ำขณะที่ระดับน้ำลดลงต่ำสุด⁵

² L.J. Bouchez, "The Fixing of Boundary in International Boundary Rivers", *International and Comparative Law Quarterly*, pp.793-794.

³ ชัยวัฒน์ วงศ์วัฒนศานต์, "การแบ่งเขตแดนของประเทศในส่วนที่เป็นภูเขาและแม่น้ำ", *วารสารกฎหมาย*, หน้า 164.

⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 163-164.

⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 165.

นอกจากนี้ Peace Treaties ปี ค.ศ. 1919-1920 ก็ได้ให้ความหมายของคำว่า thalweg ว่าหมายถึง เส้นกึ่งกลางของร่องน้ำหลักที่ใช้ในการเดินเรือ⁶

Treaty of Versailles ฉบับลงวันที่ 28 มิถุนายน ค.ศ. 1919 ให้ความหมายของ thalweg ว่าหมายถึง กึ่งกลางของร่องน้ำเดินเรือหลัก (principal channel) ของการเดินเรือ⁷

นอกจากนี้ได้มีการนำ thalweg ไปใช้ในความหมายต่าง ๆ กันอีกมาก เช่น ทางการเดินเรือ (fairway) เส้นทางสายกลาง (midway) ร่องเดินเรือสายสำคัญ (main channel) กึ่งกลางแนวร่องเดินเรือ (middle of the channel) กึ่งกลางแม่น้ำ (middle of the main stream) ร่องเดินเรืออันกลาง (mid-channel of the rivers)⁸ เป็นต้น

3. ความหมายตามคำพิพากษาของศาล

ได้มีปรากฏการวินิจฉัยของคำว่า thalweg ของศาลในคดีพิพาทระหว่างมลรัฐ New Jersey กับมลรัฐ Delaware เมื่อปี ค.ศ. 1934 ซึ่งศาลสูงสหรัฐได้วินิจฉัยว่า thalweg หมายถึง ร่องเดินเรืออันสำคัญในการเดินเรือตามน้ำ หรือร่องน้ำเดินเรือที่ไหลแรงที่สุด โดยพิจารณาจากหลักของความยุติธรรมเป็นหลัก⁹

เมื่อพิจารณาจากความหมายของคำว่า thalweg ไม่ว่าจะเห็นของผู้เขียนตำรากฎหมายระหว่างประเทศก็ดี หรือตามความหมายที่ปรากฏอยู่ในสนธิสัญญาก็ดี หรือตามความหมายที่ปรากฏในคำพิพากษาของศาลก็ดี จะเห็นได้ว่า thalweg ได้นำมาใช้ในความหมายต่าง ๆ แต่จากความหมายต่าง ๆ เหล่านั้น thalweg ก็ยังคงหมายถึง ร่องน้ำลึกเพียงแต่มีความหมายแตกต่างกันบ้างว่าหมายถึงร่องน้ำใด เนื่องจากสภาพของลำน้ำ หรือแม่น้ำ

⁶ J.G. Starke, Introduction to International Law, (London : Butterwords), 1977, pp. 219.

⁷ ดูเชิงอรรถที่ 5 หน้า 165.

⁸ American Journal, Vol. 76, No. 3, July 1982, p. 561.

⁹ ดูเชิงอรรถที่ 5 หน้า 165.

นั่นเองอาจจะมีหลายร่องน้ำลึก ซึ่งในบางครั้งร่องน้ำลึกที่ลึกที่สุดก็อาจจะไม่เหมาะสำหรับการเดินเรือได้

การใช้ร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดนนั้นสามารถแยกพิจารณาได้ทั้งในกรณีที่ใช้ร่องน้ำลึกที่ลึกที่สุดเป็นเส้นเขตแดน และกรณีที่มีได้ใช้ร่องน้ำลึกที่ลึกที่สุดเป็นเส้นเขตแดน ดังนี้

1.1.1.2 กรณีที่ใช้ร่องน้ำลึกที่ลึกที่สุด (deepest channel) เป็นเส้นเขตแดน

การใช้ร่องน้ำลึกที่ลึกที่สุดของลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นเขตแดนนั้นเป็นทางปฏิบัติปกติของนานาชาติ ดังเช่นสนธิสัญญา ดังต่อไปนี้

1. สนธิสัญญาระหว่างสหรัฐอเมริกา กับเม็กซิโก ในเรื่องกำหนดเส้นเขตแดนตามร่องน้ำลึกของแม่น้ำ Rio Grande และแม่น้ำ Rio Colorado (Convention between the United States of America and Mexico for the rectification of the Rio Grande (Rio Bravo Del Norte) in the Paso-Juarez valley, signed at Mexico, 1 Feb., 1933) ตามมาตรา 6 ของสนธิสัญญากำหนดเส้นเขตแดนถาวรระหว่างประเทศอยู่ ณ ตรงกลางของร่องน้ำที่ลึกที่สุดของแม่น้ำในแม่น้ำดังกล่าว(the permanent international boundary shall be the middle of the deepest channel of the river")

2. สนธิสัญญาระหว่างฝรั่งเศส และเยอรมัน เกี่ยวกับการแบ่งเส้นเขตแดน ลงนามที่กรุงปารีส วันที่ 14 สิงหาคม 1925 (Treaty between France and Germany regarding the delimitation of the frontier, signed at Paris, 14 August 1925) มาตรา 16 กำหนดถึงข้อจำกัดในการแบ่งเขตแดนตามแม่น้ำไรน์ (Rhine) ระหว่าง Alsace-Lorraine and Baden ให้เป็นไปตามร่องน้ำลึกที่ลึกที่สุดเป็นเส้นเขตแดน

3. Treaty between France and Baden ฉบับลงวันที่ 5 เมษายน ค.ศ. 1840 ซึ่งกำหนดให้ใช้ร่องน้ำลึกที่ลึกที่สุดของเส้นทางเดินเรือเป็นเส้นเขตแดน¹⁰ เป็นต้น

¹⁰ J. H. W. Verzijl, *International Law in Historical Perspective*, A. W. Sijthoff - Leydon, 1970, pp. 563.

นอกจากนี้ตำรากฎหมายระหว่างประเทศส่วนใหญ่ได้ยึดถือหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้ร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศสำหรับแม่น้ำที่ใช้ในการเดินเรือได้ เช่น Dante A. Caponera, "Principles of Water Law and Administration" National and International : Chapter II, International water Resources law-Major issues, Boundary at the thalweg" ซึ่งได้กำหนดว่า "in the case of navigable rivers in order to facilitate their use for navigation purposes." ซึ่งได้อธิบายคำว่า "thalweg" ว่าเป็นร่องน้ำลึกที่ใช้สำหรับแม่น้ำที่ใช้ในการเดินเรือ หรือตาม American Journal, Vol. 76, July 1982 No. 3 ก็ได้กำหนดว่าร่องน้ำลึกใช้สำหรับแม่น้ำที่ใช้ในการเดินเรือ (the thalweg should be applicable to navigable rivers)¹¹ แต่ในบางกรณีการนำหลักที่ว่าให้ใช้ร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศสำหรับแม่น้ำที่ใช้ในการเดินเรือได้นั้นอาจจะไม่ถูกต้องในทุกกรณี ทั้งจะทำให้กรณีทีลำน้าระหว่างประเทศ หรือแม่น้ำระหว่างประเทศที่มีเกาะแก่งจนไม่สามารถเดินเรือได้ ซึ่งทำให้ไม่สามารถใช้เป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศได้นั้น นอกจากนี้ในลำน้าระหว่างประเทศนั้น ส่วนที่เป็นแควต้นน้ำของลำน้าระหว่างประเทศนั้นก็ไม่สามารถใช้เป็นเส้นเขตแดนได้เช่นกัน ซึ่งขัดต่อทางปฏิบัติของนานาชาติ และตามสภาพความเป็นจริง เช่น แม่น้ำโขง ส่วนที่เป็นแควต้นน้ำช่วงหลักเขตที่ 69 70 และ 71 ก็ใช้เป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย โดยถือเอาร่องน้ำลึกของแควนั้นเป็นเส้นเขตแดนทั้ง ๆ ที่ แควดังกล่าวส่วนใหญ่มักจะแคบ หรือตื้นเขินเกินกว่าที่จะเดินเรือได้ก็ตาม

1.1.1.3 กรณีที่มีได้ใช้ร่องน้ำลึกที่ลึกที่สุดเป็นเส้นเขตแดน

ถึงแม้ว่าทางปฏิบัติปกติของนานาชาติจะใช้ร่องน้ำลึกที่ลึกที่สุดเป็นเส้นเขตแดน แต่กฎหมายระหว่างประเทศก็ได้ห้ามรัฐในอันที่จะกำหนดทำความตกลงระหว่างประเทศกำหนดเอาร่องน้ำลึกซึ่งมีใช้ร่องน้ำลึกที่ลึกที่สุดของลำนน้ำเป็นเส้นเขตแดนปรากฏตามทางปฏิบัติระหว่างประเทศที่ถือเอาร่องน้ำที่ใกล้ฝั่งของรัฐหนึ่งเป็นเส้นเขตแดนในกรณีที่ลำนน้ำระหว่างประเทศมีร่องน้ำลึกเกินกว่า 1 ร่องน้ำลึกขึ้นไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่มีเกาะในลำนน้ำระหว่างประเทศนั้น ซึ่งถึงแม้จะขัดต่อทางปฏิบัติของนานาชาติ และก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมยังเห็นได้ชัดสำหรับรัฐฝ่ายที่เสียเปรียบก็ตาม ซึ่งความตกลงกำหนดเส้นเขตแดนโดยใช้ร่องน้ำลึกของลำนน้ำระหว่างประเทศที่มีลักษณะเอวรัดเอาเปรียบประเภทนี้ปกติจะเกิดขึ้นในยุคล่าอาณานิคมโดยประเทศมหาอำนาจผู้ล่าอาณานิคม จะเป็นฝ่ายใช้กำลังบีบบังคับประเทศที่ด้อยกว่าให้ยอมทำสนธิสัญญาอันมีลักษณะเอวรัดเอาเปรียบ เช่นนั้น ยกตัวอย่างเช่น สนธิสัญญาระหว่างสยามกับ ฝรั่งเศส เพื่อวางระเบียบความเกี่ยวพันระหว่างสยามกับอินโดจีนลงนามกับคณะกรุงเทพฯ วันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ. 2469 (Convention between Siam and France relating to the Regulation of the

¹¹ American Journal, Vol. 76, No. 3, July 1982, p. 561.

relations between Siam and Indo-China, August 25, 1926) ซึ่งใช้ร่องน้ำสิกร่องที่ใกล้ฝั่งไทยที่สุดของแม่น้ำโขงเป็นเส้นเขตแดนในกรณีที่มีเกาะในแม่น้ำโขง

แต่ในปัจจุบันนี้ โดยปกติแล้วสนธิสัญญากำหนดเขตแดนในลักษณะที่เอารัดเอาเปรียบประเภทนี้ ไม่น่าจะเกิดขึ้นได้หากเป็นกรณีที่อยู่ภาคอยู่ในฐานะเท่าเทียมกัน ทั้งนี้ เพราะในปัจจุบัน กฎหมายระหว่างประเทศไม่เปิดช่องให้มีการล่าอาณานิคมและใช้กำลังต่อรัฐอื่นในลักษณะเดียวกับยุคล่าอาณานิคมได้ และถึงหากโดยทางทฤษฎีแล้วในกรณีที่มีการทำสนธิสัญญากำหนดเขตแดนระหว่างประเทศซึ่งใช้กำลังบีบบังคับได้โดยชอบด้วยกฎหมาย โดยอาศัยสิทธิของผู้ชนะสงครามในลักษณะเด็ดขาด เมื่อฝ่ายที่แพ้สงครามยอมแพ้โดยไม่มีเงื่อนไข ซึ่งในกรณีเช่นนั้นแม้ในทางทฤษฎีจะกระทำได้เมื่อฝ่ายที่ชนะสงครามใช้กำลังบีบบังคับผนวกดินแดนส่วนหนึ่งของรัฐที่แพ้สงคราม เพื่อชดเชยค่าปฏิกรสงครามเช่นเดียวกับในกรณีแคว้น Alsace และ Lorraine เป็นต้น แต่ในทางปฏิบัติจริงหากการผนวกดินแดนในขณะนั้นจะใช้ลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นเขตแดนการที่ฝ่ายที่ชนะสงครามจะทำความตกลงกำหนดเส้นเขตแดนใหม่ในลักษณะที่เอารัดเอาเปรียบเช่นนั้น ย่อมเป็นสิ่งที่ขาดความชอบธรรมในสายตาของชาวโลก จึงไม่น่าจะเกิดขึ้นได้ในทางปฏิบัติจริง

ในกรณีที่ใช้ร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการใช้ร่องน้ำลึกที่ลึกที่สุด หรือร่องน้ำที่อยู่ใกล้ฝั่งของรัฐภาคฝ่ายหนึ่งเป็นเส้นเขตแดนดังกล่าวในข้อ 1.1.1.2 และ 1.1.1.3 ข้างต้นก็ตาม โดยหลักกฎหมายระหว่างประเทศแล้ว เส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานของรัฐคู่ภาคีย่อมต้องเป็นไปตามแนวเส้นเขตแดนระหว่างประเทศกล่าวคือ ตรงกับแนวร่องน้ำลึกของลำน้ำระหว่างประเทศทั้งนี้เพราะเขตแดนของรัฐย่อมมีแดนกรรมสิทธิ์ทั้งที่ลงไปใต้ดินและเหนือขึ้นไปในอากาศจนสุดชั้นบรรยากาศ*

* เท่าที่ผ่านมาจนบัดนี้ ยังไม่ปรากฏว่ามีหลักกฎหมายระหว่างประเทศใดที่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปของทุกประเทศที่กำหนดว่าอาณาเขตของรัฐในห้วงอวกาศเหนือดินแดนขึ้นไปสูงจากพื้นดินเพียงไรและควรมีแต่เพียงทฤษฎีทางกฎหมายกับแนวโน้มในทางปฏิบัติโดยพฤตินัย (de facto) ซึ่งแต่เดิมมักจะถือเอาเพดานบินสูงสุดของอากาศยานเป็นเกณฑ์ ทั้งนี้ มีอยู่หลายทฤษฎีที่พยายามกำหนดความสูงจากพื้นดินขึ้นไปในอากาศตามหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณที่แตกต่างกันไป อาทิเช่น หนังสือกฎหมายอากาศ รศ.ดร. ชลอ ว่องวัฒนาภิกุล เกี่ยวกับอธิปไตยของรัฐเหนือที่ว่างในอากาศ (Sovereignty over the Air Space) มีทฤษฎีที่สำคัญ 4 ทฤษฎีด้วยกัน คือ

1. ทฤษฎีอธิปไตยสมบูรณ์โดยปราศจากขอบเขต (Complete Sovereignty Theory)

ทฤษฎีนี้ถือว่าทุกรัฐมีสิทธิและอธิปไตยสมบูรณ์โดยเด็ดขาดปราศจากขอบเขตในที่ว่างเปล่าในท้องฟ้าเหนืออาณาเขตและเหนือทะเลอาณาเขตของตนแต่ ทฤษฎีนี้ไม่สอดคล้องกับหลักความจริงเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวของดวงดาวในท้องฟ้า (astronomical facts) ความสัมพันธ์ระหว่างอธิปไตยของรัฐที่ไม่มีขอบเขตกับการเคลื่อนไหวของดวงดาวในท้องฟ้าไม่คงที่และทฤษฎีนี้ยังขัดกับหลักความหมายของอธิปไตย (Concept of sovereignty) ที่ว่าอธิปไตยของรัฐอย่างน้อยต้องมีมาตรการควบคุมบางอย่างไม่ใช่ปราศจากขอบเขต

2. ทฤษฎีว่าด้วยอากาศเสรี (Free Air Theory)

ทฤษฎีนี้เปรียบเทียบกับเสรีภาพในทะเล (Mar Liberum) โดยให้เหตุผลที่ว่าว่างเปล่าไปอากาศ หรือท้องฟ้าเหนือดินแดนไม่ว่าของรัฐใดย่อมเป็นเสรีแก่ทุกคน

3. ทฤษฎีที่ว่าว่างเปล่าในอากาศ หรือท้องฟ้าที่เดินอากาศได้ (Navigable Air Space Theory)

ทฤษฎีนี้ยอมให้รัฐมีสิทธิและอธิปไตยสมบูรณ์ในที่ว่างเปล่าในอากาศ หรือท้องฟ้าเหนืออาณาเขตของตนขึ้นไปจนถึงความสูงระยะหนึ่งที่กำหนดขึ้น และเมื่อพ้นระยะที่กำหนดนั้นแล้วที่ว่างเปล่าในอากาศนั้นก็ไม่อยู่ใต้บังคับของใคร แต่เป็นเสรีภาพของทุกรัฐที่จะใช้ได้ร่วมกัน เช่นเดียวกับทะเลหลวง

4. ทฤษฎีการเดินผ่านโดยสุจริต (Innocent Passage Theory)

ทฤษฎีนี้กำหนดให้ต้องยอมให้อากาศยานของรัฐอื่นบินผ่าน หรือร่อนลงในที่ว่างเปล่าในอากาศเหนือดินแดนของตนเช่นเดียวกัน ซึ่งทฤษฎี

ด้วยเหตุนี้ หากแดนกรรมสิทธิ์ของรัฐตรงเส้นเขตแดนติดกับสะพาน ณ จุดใด ก็ย่อมถือได้ว่าเขตอำนาจของแต่ละรัฐที่เกี่ยวข้องจะสิ้นสุด ณ จุดเดียวกัน การใช้หลักการเช่นนี้เป็นสิ่งที่สอดคล้องกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศและน่าจะถือว่ามีความเป็นธรรมที่สุดโดยไม่ก่อให้เกิดปัญหาข้อกฎหมาย ขึ้นแต่อย่างใด ทั้งนี้ ในกรณีที่รัฐคู่ภาคีละเว้น ที่จะระบุเอาจุดใดจุดหนึ่งบนสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจตามกฎหมายระหว่างประเทศ ย่อมต้องถือเอาจุดที่ตรงกับเส้นเขตแดนเป็นเกณฑ์โดยอัตโนมัติ ดังนั้น ในกรณีที่ทั้ง 2 ฝ่าย ไม่สามารถตกลงกันได้ว่าจะเอาจุดใดบนสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจของรัฐ หนทางที่ปลอดภัยที่สุดซึ่งจะไม่ก่อให้เกิดปัญหาการชะงักงันและไม่มีหนทางออกและเป็นหนทางที่ดีที่สุดสำหรับคู่ภาคี คือ ละเอาไว้ในฐานที่เข้าใจโดยไม่ต้องกล่าวถึงเส้นแบ่งเขต อำนาจเสียเลย ซึ่งในกรณีเช่นนั้นนอกจากจะไม่เกิดปัญหาการเจรจาชะงักงัน และไม่มีหนทางออกแล้วจะสอดคล้องกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศอีกด้วย โดยไม่ก่อให้เกิดปัญหากฎหมายภายในประเทศ ของรัฐที่เกี่ยวข้องแต่อย่างใด ดังเช่น กรณีของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ตามความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย กับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวว่าด้วยสะพานมิตรภาพ ซึ่งมีได้ปรากฏว่ามีข้อบทใดในความตกลง (วันที่ 8 เมษายน 2537) ที่ระบุไว้โดยแน่ชัดว่าเส้นแบ่งเขตอำนาจ (Jurisdiction line) ของรัฐทั้ง 2 อยู่ ณ ที่จุดใดบนสะพาน**

นี้ เทียบเคียงกับกฎหมายทะเลเกี่ยวกับสิทธิผ่านโดยสุจริต (Right of innocent passage)

แต่ ทฤษฎีเหล่านี้ก็ไม่เป็นที่ยอมรับ และถือปฏิบัติตามอย่างกว้างขวางที่จะถือได้ว่าเป็นแนวโน้มนของกฎหมายระหว่างประเทศ แต่ในยุคปัจจุบันหลังจากที่มนุษย์สามารถส่งยานอวกาศขึ้นไปในอวกาศได้ ซึ่งเรียกว่า ยุคพิชิตอวกาศได้ เกิดมีแนวความคิดใหม่ ซึ่งค่อนข้างจะเป็นที่ยอมรับกันในทางปฏิบัติระหว่างประเทศ โดยพุดตินัยและถือได้ว่าเป็นแนวโน้มนของกฎหมายระหว่างประเทศที่จะถือเอาวงโคจร (orbit) ที่ต่ำสุดของดาวเทียมเป็นจุดเริ่มต้นของอวกาศ หรือ อีกนัยหนึ่งจุดสิ้นสุดของชั้นบรรยากาศถือเป็นห้วงอากาศ หรือ เวหาที่เป็นส่วนหนึ่งของดินแดนของรัฐ

** ดังจะได้นำมาวิเคราะห์ในรายละเอียดต่อไปว่า เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานไทย-ลาว เป็นเพียงเส้นแบ่งกรรมสิทธิ์ ในสะพาน มิใช่เส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐตามที่มีความเข้าใจผิดกันอยู่เป็นอย่างมาก ทั้งในวงการวิชาการ และสาธารณชน ดังเห็นได้จากและหนังสือพิมพ์เดลินิวส์ฉบับลงวันที่ 31 มกราคม 2537 กล่าวว่า “สะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมดินแดนระหว่าง บ้านพื้ กับ เมืองน่อง

ข้อสังเกต: การกำหนดให้รัฐภาคีมีเขตอำนาจ ตามแนวเส้นเขตแดนระหว่างประเทศเมื่อใช้ร่องน้ำลึก เป็นเส้นเขตแดน ถึงแม้จะสอดคล้องกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศ และทางปฏิบัติ ส่วนใหญ่ของนานาชาติ ก็มีใช้จะมีแต่ข้อดีเสมอไป เพราะถึงแม้จะไม่ก่อให้เกิดปัญหายุ่งยากเกี่ยวกับการใช้กฎหมายภายในของแต่ละรัฐ และไม่ต้องแก้กฎหมายที่มีผลใช้บังคับ อยู่ในขณะนั้น เพราะเหตุที่รัฐย่อมมีสิทธิที่จะใช้เขตอำนาจของตนได้อย่างเต็มที่ในดินแดนซึ่งตนมีอธิปไตย แต่การที่ร่องน้ำลึกถึงแม้จะมีลักษณะที่ค่อนข้างแน่นอน แต่โดยสภาพของลำน้ำไม่ว่าจะเป็นลำน้ำในประเทศ หรือลำน้ำระหว่างประเทศก็ตามลำน้ำทั้งหลายโดยเฉพาะอย่างยิ่งที่มีกระแสน้ำไหลเชี่ยว หรือเมื่อเกิดอุทกภัย หรือแผ่นดินไหวอยู่เนื่อง ๆ ย่อมมีความเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงทางเดินของแม่น้ำอาจเกิดได้ 2 สาเหตุด้วยกันคือ สาเหตุที่มีใช่เป็นไปโดยธรรมชาติ และสาเหตุโดยธรรมชาติซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

1. การเปลี่ยนแปลงทางเดินของแม่น้ำจากสาเหตุที่มีใช่เป็นไปโดยธรรมชาติ ซึ่งมักเกิดจากการกระทำของมนุษย์ เช่น โดยการนำดิน หิน วัสดุต่าง ๆ มาถมทับ หรือโดยการขุดร่องน้ำให้ เคลื่อนที่ไป หรือแม้แต่จะเป็นเพราะมีการทำหลักลอเพื่อป้องกันแรงกระแทกของคลื่นในลำน้ำนั้นก็ดี หรือโดยการขุดเหมืองฝายเพื่อชักน้ำไปใช้สำหรับการบริโภค หรือเพื่อการเกษตรก็ตาม โดยหลักการถึงแม้ร่องน้ำลึกจะเคลื่อนที่ไป เส้นเขตแดนก็ยังคงอยู่ ณ ที่เดิม

2. การเปลี่ยนแปลงทางเดินของแม่น้ำจากสาเหตุโดยธรรมชาติ โดยอาจจะเปลี่ยนแปลงอย่างช้า ๆ หรืออาจเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันก็ได้ ซึ่งในกรณีเช่นนั้นอาจทำให้เส้นเขตแดนเปลี่ยนที่ไปด้วยก็ได้ ทั้งนี้เพราะตามกฎหมายระหว่างประเทศในกรณีที่ร่องน้ำลึกเคลื่อนที่ไปจากเดิมในลักษณะช้า ๆ โดยธรรมชาติไม่ว่าจะเป็นการเคลื่อนที่ไปโดยผลของการกัดเซาะและสึกกร่อน (erosion) หรือโดยการสะสมทับถม อันเกิดจากการตกตะกอนของสิ่งที่กระแสน้ำพัดพามา (accretion) ก็ตาม¹² หากเป็นไปโดยธรรมชาติเส้นเขตแดนระหว่าง

สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว แต่ยังไม่รู้ว่า จะแบ่งเขตแดนของสะพานกันตรงไหน... ก็ที่แบ่งเส้นกัน พรหมแดนยังยอมเสียเปรียบได้เปรียบกันได้ว่าต้องแบ่งกันที่ร่องน้ำในแม่น้ำโขง พอมีสะพานโผล่มากลบบจะไปเอาเกณฑ์อย่างอื่นมาว่ากันด้วย” ซึ่งล้วนแต่เป็นผลจากความสำคัญผิดใน เนื้อหาสาระของความตกลงไทย-ลาว-ออสเตรเลีย พ.ศ. 2536 ทั้งสิ้น

ประเทศที่ใช้ร่องน้ำลึกเป็นเกณฑ์ย่อมเคลื่อนที่ตามไปด้วยโดยอัตโนมัติ¹² และในกรณีที่ร่องน้ำลึกเปลี่ยนที่ไป เพราะการเปลี่ยนที่ของลำน้ำโดยฉับพลัน (evulsion) ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้โดยเป็นผลของการเกิดน้ำท่วม หรือแผ่นดินไหวทำให้ร่องน้ำลึกเคลื่อนที่ไปเมื่อลำน้ำนั้นเปลี่ยนทางเดิน* ตามกฎหมายระหว่างประเทศเส้นเขตแดนจะไม่เคลื่อนที่ตามร่องน้ำลึกไปด้วย โดยเส้นเขตแดนจะยังคงอยู่ที่เดิมตามร่องน้ำเก่า¹⁴ แม้ว่าจะไม่มีน้ำไหลอยู่ในร่องน้ำเก่า หรือแม้แต่จะมีแต่ตะกอนปิดกั้นอยู่ก็ตาม¹⁵ แต่ทั้งนี้หากรัฐที่เกี่ยวข้องทั้งสองรัฐจะทำความตกลงยกเว้นหลักการเช่นนั้น โดยให้ถือว่าเส้นเขตแดนเคลื่อนที่ตามไปด้วยก็ไม่ขัดต่อกฎหมายระหว่างประเทศแต่อย่างใด เพราะหลักการดังกล่าวมิใช่หลักกฎหมายที่มีลักษณะเด็ดขาด ดายตัว อย่างไรก็ตามความตกลงที่ยกเว้นหลักการในลักษณะนี้ในทางปฏิบัติจริงถึงแม้จะมีกรณีตัวอย่างอยู่บ้าง แต่ก็มึ้น้อยมาก และมักจะทำเป็นกรณี ๆ ไป ดังนั้นจึงมีอาจให้ถือเอาข้อตกลงดังกล่าวเป็นหลัก การแทนหลักกฎหมายทั่วไปดังกล่าวข้างต้น และในบางกรณีนั้นรัฐคู่สัญญาอาจจะตกลงโดยปริยายโดยมิได้ทำเป็นลายลักษณ์อักษรในลักษณะที่เป็นทางการ

¹² Green Haywood Hackworth, *Disgest of International Law*. Vol. I, Chapters I-V, United States Government Printing Office Washington, 1940, p. 571.

¹³ A.O. Cukwarah, *The Settlement of Boundary Disputes in International Law*, pp. 57-58

* ในกรณีเช่นนั้นบางครั้งลำน้ำระหว่างประเทศอาจเปลี่ยนเส้นทางเดินอย่างมาก ซึ่งหากให้ถือว่าเส้นเขตแดนจะเปลี่ยนที่ตามร่องน้ำลึกไปด้วย รัฐริมตลิ่งอาจจะได้ หรือเสียดินแดนแต่ละครั้งหลายไร่ หรือหลายตารางกิโลเมตรก็ได้ ดังเช่น ในกรณีแม่น้ำรวก ซึ่งใช้เป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศไทย กับประเทศพม่า หรือกรณีแม่น้ำโกลก ซึ่งเป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศไทย กับประเทศมาเลเซีย เป็นต้น ดังนั้น ไม่ว่าการเปลี่ยนเส้นทางเดินของลำน้ำระหว่างประเทศโดยฉับพลันจะเป็นผลจากการกระทำของมนุษย์ หรือโดยธรรมชาติก็ตาม กฎหมายระหว่างประเทศจึงไม่ถือว่าการเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินน้ำทำให้เส้นเขตแดนเปลี่ยนที่ตามไปด้วย

¹⁴ Green Haywood Hackworth, *Disgest of International Law*, Vol. I, Chapters I-V, United States Government Printing Office Washington, 1940, p. 776.

¹⁵ ประสงค์ ชิงชัย, “การใช้แม่น้ำเป็นเส้นเขตแดน”, *วารสารแผนที่* หน้า 14.

(formal) ในรูปของสนธิสัญญาก็ได้ ยกตัวอย่างเช่น กรณีแม่น้ำรอก และแม่น้ำโก ลกดังกล่าวข้างต้น ซึ่งรัฐที่เกี่ยวข้องเห็นว่าการ เปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินโดย ฉับพลันตามลำน้ำระหว่างประเทศนั้น เกิดขึ้นนาน แล้ว และในทางปฏิบัติ ของเจ้าหน้าที่ หรือประชาชนในท้องถิ่นก็ยอมรับสภาพ เช่นนั้นตลอดมา

ตัวอย่างสนธิสัญญาในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงร่องน้ำลึกเกิดขึ้นซึ่งรัฐริมตลิ่งทั้งสองได้ตกลงกันให้ใช้ร่องน้ำลึกที่มีอยู่เดิมเป็นเส้นเขตแดนระหว่างกัน

1. สนธิสัญญาเส้นเขตแดนระหว่างสหรัฐอเมริกา กับเม็กซิโก ลงนามที่ วอชิงตัน เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 1889 (Boundary Convention between the United States of America and Mexico, signed at Washington, March 1, 1889) ให้กำหนดเส้นเขตแดนระหว่างประเทศให้เป็นไปตามร่องน้ำลึกที่ลึกที่สุด โดยไม่คำนึงว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินน้ำจนทำให้ร่องน้ำลึกเปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ก็ตาม และเพื่อความสะดวกในการดำเนินการตามบทบัญญัติที่ได้ ระบุไว้ในสนธิสัญญาเส้นเขตแดนระหว่างสหรัฐอเมริกา กับประเทศเม็กซิโก เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน ค.ศ. 1884 ที่เกี่ยวกับแม่น้ำ Rio Grande (รู้จักในชื่อของ แม่น้ำ Rio Bravo) และแม่น้ำ Rio Colorado และเพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงความยุ่ง ยากอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากร่องน้ำลึกซึ่งถือว่าเป็นเส้นเขตแดนระหว่างรัฐทั้งสองรัฐจึงได้มีอนุสัญญาฉบับนี้ขึ้น ซึ่งได้กำหนดว่า ในกรณีที่เกิดการเปลี่ยนแปลงร่องน้ำลึกของแม่น้ำดังกล่าวซึ่งถือเป็นเส้นเขตแดน ระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกา กับเม็กซิโก หรือเกิดขึ้นจากสิ่งปลูกสร้างที่อยู่บน แม่น้ำดังกล่าว หรือเกิดจากเหตุผลอื่นที่มีผลกระทบต่อเส้นเขตแดนของทั้งสอง ประเทศให้ ส่งเรื่องให้ กบคณะกรรมการเส้นเขตแดนระหว่างประเทศ (International Boundary Commission รู้จักในฐานะ International Boundary and Water Commission, United States and Mexico) ซึ่งเป็นผู้มีอำนาจเด็ดขาด ในการตรวจสอบและกำหนดในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น (Preamble:...to facilitate the carrying out of the principles contained in the treaty November 12, 1884, and to avoid the difficulties occasioned by reason of the changes which take place in the bed of the Rio Grande and that of the Colorado river, in that portion thereof where they serve as a boundary between the two Republics...

Article I. All differences or questions that may arise on that portion of the frontier between the United States of America and the United States of Mexico where the Rio Grande and the Colorado rivers form the boundary line, whether such differences or questions grow out of alterations or changes in the bed of the aforesaid Rio Grande and that of the aforesaid Colorado River, or of works that may be constructed in said rivers, or of any other cause affecting the boundary line, shall be submitted for examination and decision to an International Boundary Commission, which shall have exclusive jurisdiction in the case of said differences or questions.) ซึ่งคณะกรรมการเส้นเขตแดนระหว่างประเทศดังกล่าวมีมติฐานะเป็นนิติบุคคลระหว่างประเทศ (international body) ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวประกอบไปด้วยฝ่ายของสหรัฐอเมริกา กับฝ่ายของเม็กซิโก โดยมีเขตอำนาจครอบคลุมบริเวณแม่น้ำ Rio Grande และแม่น้ำ Rio Colorado จนถึงเส้นเขตแดนทางบกระหว่างสหรัฐอเมริกา กับเม็กซิโก โดยมีเขตอำนาจครอบคลุมบริเวณที่มีสิ่งปลูกสร้างพาดผ่านแม่น้ำทั้งสองสายดังกล่าวด้วย¹⁶

2. ความตกลงระหว่างประเทศไทยกับอังกฤษ ฉบับลงวันที่ 1 มิถุนายน ค.ศ. 1934 (แม่น้ำสาย) ซึ่งได้กำหนดให้ใช้ร่องน้ำลึกที่ใช้ในการเดินเรือเป็นเส้นเขตแดนเสมอไม่ว่าร่องน้ำดังกล่าวจะเคลื่อนที่ไปอยู่ ณ ที่ใด และเป็นที่เข้าใจว่าหากต่อไปในภายหน้าแม่น้ำจะเปลี่ยนทางเดินอีก รัฐบาลของทั้งสองประเทศก็จะยอมถือเอาร่องน้ำลึกของแม่น้ำสายนี้เป็นเส้นเขตแดนเสมอไปถึงแม้ว่าการเปลี่ยนแปลงทางน้ำในลักษณะที่ทำให้ฝ่ายตนเสียอาณาเขตก็ตาม¹⁷

3. ความตกลงระหว่างอังกฤษ กับสหรัฐอเมริกาว่าด้วยแม่น้ำ Sainte Cradix ได้กำหนดว่าถ้ามีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินน้ำอย่างค่อยเป็นค่อยไป ให้เส้น

¹⁶ Articles 2, 24 and 25 ของ Treaty between the United States of America and Mexico relating to the utilization of the waters of the Colorado and Tijuana Rivers, and of the Rio Grande from Fort Quitman, Texas, to the Gulf of Mexico, signed at Washington on 3 February 1944, and supplementary Protocol, signed at Washington on 14 November 1944

¹⁷ ดูบันทึกความเข้าใจระหว่างประเทศไทย และประเทศอังกฤษ ทำขึ้นเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม ค.ศ. 1931

เขตแดนเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย แต่ถ้าเป็นการเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินน้ำอย่างฉับพลันให้ใช้เส้นเขตแดนเดิม¹⁸

4. บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสหภาพ พม่าเกี่ยวกับเขตแดนคงที่ช่วงแม่น้ำสาย-แม่น้ำรวก เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2534 ตามข้อ 1 กำหนดว่าให้กำหนดเขตแดนระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสหภาพพม่าไว้คงที่เป็นการถาวร(fixed boundary) ตามแนวร่องน้ำลึกปัจจุบันของแม่น้ำสายแม่น้ำรวก ตามที่ได้สำรวจและปักปันโดยชุดสำรวจร่วมไทย-พม่า โดยไม่คำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงทางเดินของแม่น้ำดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นในภายหลัง เป็นต้น

ถึงแม้หลักกฎหมายเกี่ยวกับการเคลื่อนที่ของเส้นเขตแดนตามความเปลี่ยนแปลงของร่องน้ำลึกดังกล่าวข้างต้นจะมีหลักการที่แน่นอน และเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป แต่หลักการดังกล่าวนี้ยังอาจสร้างปัญหาในทางปฏิบัติได้มีใช้น้อย เมื่อถือเอาแนวเส้นเขตแดนระหว่างประเทศเป็นแนวแบ่งเขตอำนาจของรัฐบนสะพานข้ามลำน้ำที่ใช้เป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศทั้งสอง ทั้งนี้เพราะ การที่จะทราบได้ว่าร่องน้ำลึกอยู่ ณ ที่ใด ย่อมจำเป็นที่จะต้องมีการสำรวจกันอย่างจริงจังตามหลักวิชาการ ทั้งนี้เพราะร่องน้ำลึกย่อมอยู่ใต้ผิวน้ำซึ่งหากลำน้ำระหว่างประเทศในส่วนนั้นมีความกว้างและลึกมาก และโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อน้ำในลำน้ำระหว่างประเทศนั้นมีลักษณะขุ่นไม่ใสพอที่จะมองเห็นร่องน้ำลึกได้โดยสายตาเปล่าทำให้ยากต่อการที่จะวินิจฉัยว่าในขณะที่ร่องน้ำลึกซึ่งใช้เป็นเส้นเขตแดนอยู่ ณ ที่ใด และถึงแม้จะทราบโดยผลของการสำรวจทางวิชาการในขณะก่อสร้างสะพานระหว่างประเทศนั้นว่า ร่องน้ำลึกอยู่ ณ ที่ใด แต่ก็ยากที่จะทราบได้ว่าหลังจากนั้นต่อมาร่องน้ำลึกได้เคลื่อนที่ไปในทิศทางใด และเคลื่อนที่ไปไกลจากตำแหน่งเดิมเท่าไร ดังนั้นในทางปฏิบัติจริงรัฐที่เกี่ยวข้องจึงต้องอาศัยการคาดคะเนเป็นเกณฑ์ซึ่งประเด็นว่าร่องน้ำลึกได้เคลื่อนที่ไปจากที่เดิมมากน้อยเพียงใดหรือไม่ และเคลื่อนที่ไปไปในทิศทางใดจะมีผลในทางกฎหมายในเรื่องที่รัฐที่เกี่ยวข้องมีผลประโยชน์ขัดกันอย่างมาก ความไม่แน่นอนดังกล่าวย่อมก่อให้เกิดข้อพิพาทระหว่างประเทศขึ้นโดยง่าย เว้นแต่จะตกลงกันให้มีการสำรวจตำแหน่งร่องน้ำลึกในขณะนั้น และสถานการณ์เปิดช่องให้หรือได้ข้อพิพาทก็จะไม่เกิดขึ้น อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าประเด็นดังกล่าวจะเป็นสิ่งที่สามารถเกิดขึ้นได้โดยทฤษฎี แต่ในทางปฏิบัติจริงรัฐที่เกี่ยวข้องมักจะอาศัยความอุ่มอวล และความร่วมมือซึ่งกันและกันเป็นเกณฑ์ แต่แม้แต่ในกรณีเช่นนั้นก็ยังอาจมีข้อ

¹⁸ รณรงค์ นพคุณ, “พันธกรณีระหว่างประเทศไทย กับต่างประเทศ” ในเอกสารโรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง , 2529, หน้า 64.

จำกัดได้เมื่อรัฐที่เกี่ยวข้องทั้งสองมีความสัมพันธ์ที่ไม่ติดต่อกัน หรือเป็นศัตรูกัน แต่ทั้งนี้ไม่ว่าด้วยเหตุผลใดก็ตาม

นอกจากปัญหาความยุ่งยากในกรณีดังกล่าวแล้ว ก็ยังมีปัญหายุ่งยากทั้งในทางปฏิบัติและทางกฎหมายขึ้นได้อีก ในกรณีที่มีการเคลื่อนที่ของร่องน้ำลึกเป็นผลจากการกระทำของมนุษย์ และในกรณีที่ร่องน้ำลึกเคลื่อนที่ไปเป็นอันมากอันเป็นผลจากการเปลี่ยนทางเดินของลำน้ำระหว่างประเทศที่เป็นเส้นเขตแดนทั้งในทั้ง 2 กรณี เส้นเขตแดนย่อมไม่เคลื่อนที่ตามไปด้วย และถือว่าเส้นเขตแดนคงที่อยู่ ณ ที่เดิม ซึ่งหากมิได้มีเครื่องหมายเป็นที่สังเกตเอาไว้บนสะพานให้ทราบมาก่อนที่จะเกิดการเปลี่ยนแปลงและเคลื่อนที่ของร่องน้ำลึกนั้น เส้นเขตแดนเคยอยู่ ณ ที่ใด การที่จะทราบโดยแน่ชัดว่าเขตอำนาจของรัฐที่เกี่ยวข้องบนสะพานสิ้นสุดลง ณ ที่ใด ย่อมเป็นสิ่งที่ยากแก่การวินิจฉัยชี้ขาดในลักษณะที่ชัดเจน และแน่นอนได้โดยปราศจากความตกลงระหว่างรัฐที่เกี่ยวข้อง

แต่อย่างไรก็ตามการใช้ร่องน้ำลึกของลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นเขตแดนนั้น เป็นทางปฏิบัติของนานาชาติที่ถือปฏิบัติกันอย่างกว้างขวางมาเป็นเวลาช้านาน ดังเช่น สนธิสัญญาดังต่อไปนี้

1. Treaty of Versailles ฉบับลงวันที่ 28 มิถุนายน ค.ศ. 1919 ตามมาตรา 66 กำหนดว่าอำนาจอธิปไตยเหนือสะพานข้ามแม่น้ำไรน์ อยู่ในอำนาจอธิปไตยของฝรั่งเศสจนถึงฝั่งของเยอรมัน แม้ว่าเส้นเขตแดนในแม่น้ำไรน์จะกำหนดไว้ตรงร่องน้ำลึกก็ตาม (the border on the river was fixed on the thalweg)
2. Agreement between Austria and Bavaria concerning Territorial and Frontier Arrangements, Concluded at Vienna ฉบับลงวันที่ 2 ธันวาคม ค.ศ. 1851 ตามมาตรา 1 กำหนดว่าเส้นเขตแดนของแม่น้ำดานูบ (Danube river) เป็นไปตามร่องน้ำลึก (main thalweg)
3. Treaty of Luneville ฉบับลงวันที่ 9 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1801 ตามมาตรา 3 ของสนธิสัญญาดังกล่าวได้กำหนดเส้นเขตแดนของ Cisalpine Republic โดยใช้ร่องน้ำลึกของ Adige และตามมาตรา 6 ของสนธิสัญญาดังกล่าวก็ได้กำหนดว่าร่องน้ำลึกของแม่น้ำไรน์ เป็นเส้นเขตแดนระหว่าง French Republic กับ German Empire¹⁹

¹⁹ A.O. Cukwarah, *The Settlement of Boundary Disputes in International Law*, pp. 51.

4. สนธิสัญญาระหว่างฝรั่งเศสกับปรัสเซีย ฉบับลงวันที่ 30 มกราคม ค.ศ. 1827 ตามมาตรา 9 ของสนธิสัญญาดังกล่าวได้กำหนดว่าให้ร่องน้ำลึกของแม่น้ำโรน เป็นช่องทางเดินเรือที่เหมาะสมที่สุดในการเดินเรือตามน้ำในขณะระดับน้ำอยู่ต่ำที่สุด²⁰

5. Final Protocol ระหว่างโปรตุเกส กับสเปน ฉบับลงวันที่ 27 มีนาคม ค.ศ. 1893 ซึ่งกำหนดให้เส้นเขตแดนในแม่น้ำ Guadiana ซึ่งเป็นแม่น้ำที่มีสองร่องน้ำ ดังนั้นเพื่อประโยชน์ในการเดินเรือ สนธิสัญญาดังกล่าวจึงได้กำหนดให้เส้นเขตแดนระหว่างประเทศทั้งสองไว้ระหว่างร่องน้ำทั้งสองโดยให้ประเทศทั้งสองเป็นเจ้าของและเดินเรือในร่องน้ำที่ใกล้ฝั่งของตน²¹

6. สนธิสัญญาระหว่างฟินแลนด์ กับนอร์เวย์ ฉบับลงวันที่ 28 เมษายน ค.ศ. 1924 ได้กำหนดให้เส้นเขตแดนในแม่น้ำ Innerijoki ซึ่งเป็นบริเวณที่มีร่องน้ำแยกอยู่ 3 สาย ร่องน้ำที่อยู่ใกล้ฝั่งนอร์เวย์มีความลึกที่สุดแต่แคบ ส่วนร่องน้ำที่อยู่ใกล้ฝั่งฟินแลนด์มีลักษณะลึกลึกน้อยกว่าแต่กว้างกว่า และร่องน้ำสายที่สามซึ่งอยู่ใกล้จุดกึ่งกลางของแม่น้ำไม่ลึก และเกือบจะตื้นเขิน ดังนั้นในสนธิสัญญาฉบับนี้จึงได้ตกลงกันให้ถือร่องน้ำสายกลางเป็นเส้นเขตแดนระหว่างทั้งสองประเทศ²²

7. สนธิสัญญาระหว่างเนเธอร์แลนด์ กับเบลเยียม ฉบับลงวันที่ 5 พฤศจิกายน ค.ศ. 1842 ก็ได้กำหนดให้ร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดนระหว่างทั้งสองประเทศ²³

8. สนธิสัญญาระหว่าง Independent State of the Congo ฉบับลงวันที่ 25 พฤษภาคม ค.ศ. 1891 ก็ได้กำหนดให้ร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดนระหว่างทั้งสองประเทศ²⁴

9. ความตกลงระหว่างประเทศไทยกับอังกฤษ ฉบับลงวันที่ 1 มิถุนายน ค.ศ. 1934 ได้กำหนดให้ร่องน้ำลึกที่ใช้ในการเดินเรือเป็นเส้นเขตแดนของทั้งสองประเทศ²⁵

²⁰ A.O. Cukwarah, *The Settlement of Boundary Disputes in International Law*, pp. 53.

²¹ Ibid., pp.54

²² Ibid., pp.54

²³ J. H. W. Verzijl, *International Law in Historical Perspective* (A. W. Sijthoff - Leydon, 1970), pp. 563.

²⁴ Ibid., pp. 564.

10. ความตกลงระหว่างประเทศอังกฤษกับสหรัฐอเมริกาว่าด้วยแม่น้ำ Sainte Cradix ได้กำหนดให้ใช้ร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดนของทั้งสองประเทศ

11. Exchange of Notes Constituting an Agreement between Great Britain and France respecting the Boundary between Sierra Leone and French Guinea. London, 4 September 1913²⁶ กำหนดให้ใช้ร่องน้ำลึกของแม่น้ำ Meli และแม่น้ำ Moa เป็นเส้นเขตแดน

12. Convention between the United States of America and the United Mexican States for the solution of the Problem of the Chamizal. Signed at Mexico, on 29 August 1963²⁷ ตามมาตรา 3 ของอนุสัญญาดังกล่าวกำหนดให้ใช้เส้นกึ่งกลางของร่องน้ำลึกใหม่เป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศเม็กซิโก

13. Treaty between the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and the Royal Government of Afghanistan concerning the Regime of the Soviet-Afghan State Frontier. Signed at Moscow, on 18 January 1958²⁸ ตามมาตรา 10 ของสนธิสัญญาดังกล่าวกำหนดให้ใช้ร่องน้ำลึกของแม่น้ำเป็นเส้นเขตแดน (the main navigation channel)

14. Treaty between the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and the Government of the Polish Peoples Republic concerning the Regime of the Soviet-Polish State Frontier and Co-operation and Mutual Assistance in Frontier Matters. Signed at Moscow, on 15 February 1961²⁹ ตามมาตรา 3 และมาตรา 4 ของสนธิสัญญาดังกล่าวให้ใช้ร่องน้ำลึกของแม่น้ำที่สามารถใช้ในการเดินเรือได้เป็นเส้นเขตแดน เป็นต้น

²⁵ ธรรมรงค์ นพคุณ, “พันธกรณีระหว่างประเทศไทย กับต่างประเทศ” ในเอกสารโรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง (2529) หน้า 64.

²⁶ _____, “Legislative Texts and Treaty Provisions concerning the Utilization of International Rivers for the other purpose than navigation”, United Nations Legislative Series, pp. 124-125.

²⁷ _____, United Nations- Treaty Series, Vol. 505, pp. 186-188.

²⁸ _____, United Nations- Treaty Series, pp. 166, 178.

²⁹ _____, United Nations- Treaty Series, vol. 402, pp. 234-238.

เท่าที่ได้ทำการศึกษา และวิเคราะห์ในเรื่องนี้ยังไม่ปรากฏว่ามีตัวอย่างคำพิพากษา ระหว่างประเทศเกิดขึ้น แต่ปรากฏว่ามีตัวอย่างคำพิพากษาที่เกิดขึ้นระหว่างมลรัฐซึ่งถึงแม้ว่าคดีที่จะได้กล่าวต่อไปนี้จะเป็นเรื่องกฎหมายภายในของประเทศสหรัฐอเมริกาก็ตาม แต่เนื่องจากระบบ การปกครองของประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นระบบสหพันธรัฐ มลรัฐแต่ละมลรัฐมีอิสระในการออก กฎหมาย ระเบียบข้อบังคับมาบังคับใช้ภายในมลรัฐของตนได้ ซึ่งอาจนำมาศึกษาเทียบเคียงใน กรณีนี้ได้ ตัวอย่างคำพิพากษาดังกล่าวเป็นตัวอย่างคำพิพากษาของศาลสูงของมลรัฐอิลลินอยส์ (Supreme Court of Illinois, 1888. 123 Ill. 535, 17 N.E. 439, 5 Am. St. Rep. 545) ใน คดี Buttenuth et. al. V. St. Louis Bridge Company³⁰ ในเรื่องการใช้ร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดน ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับเขตอำนาจรัฐตามเส้นเขตแดนตามลำน้ำระหว่างประเทศเพื่อวัตถุประสงค์ใน การเก็บภาษี

“ในคดีนี้ข้อเท็จจริงปรากฏว่า St. Louis Bridge Company ซึ่งเป็นผู้สืบทอดตาม กฎหมายของมลรัฐอิลลินอยส์ และ St. Bridge Company ได้จัดตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1868 และได้ทำ การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ Mississippi จากฝั่งตะวันออกของ St. Louis จนถึง St. Louis เสร็จ ลินลงเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม ค.ศ. 1874 และหลังจากเวลาดังกล่าวสะพานได้อยู่ภายใต้การดำเนิ การของ Original Corporation จนกระทั่งเมื่อวันที่ 20 กันยายน ค.ศ. 1878 สะพานดังกล่าวนี้ได้ ถูกขายภายใต้คำสั่งศาล และตกเป็นของผู้ร้อง ซึ่งได้ดำเนินการ และควบคุมโดยจำเลยทั้งสองคน คือ William Buttenuth ซึ่งเป็นผู้สืบทอดในปี ค.ศ. 1885 ในเมืองที่ทรัพย์สินดังกล่าวตั้งอยู่ กับ Philippe Rhein ซึ่งเป็นเสมียนของเมืองที่สะพานปลูกสร้างอยู่

ประเด็นข้อโต้แย้งในคดีมี 2 ประเด็นด้วยกัน คือ

1. ได้มีการประเมินภาษีสำหรับสะพานนี้ในอัตราที่สูงกว่าทรัพย์สินอื่นใน เมือง ดังนั้นจึงถือเป็นการฉ้อโกงสิทธิของผู้ร้อง
2. เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นของมลรัฐ Missouri มีอำนาจที่จะทำการประเมินภาษี ในส่วนของสะพานซึ่งตามข้อเท็จจริงมีส่วนหนึ่งอยู่ในมลรัฐ Illinois หรือไม่

³⁰ James, Brown and Scott, *Case on International Law : America Case Book Series*, St. Paul : West Publishing Company, 1922.

ในการพิจารณาของศาลพบว่า ไม่มีโครงสร้างส่วนใดส่วนหนึ่งของสะพานอยู่ในเขตอำนาจรัฐของ Illinois ดังนั้น การกระทำของเจ้าหน้าที่ของรัฐ Illinois จึงถือว่าการกระทำนั้นเป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายในการประเมินภาษีสะพานดังกล่าว

เหตุผลสนับสนุนในการพิจารณาของศาลนั้น ศาลได้อ้างถึง Act of Congress ฉบับลงวันที่ 6 มีนาคม ค.ศ. 1820 ซึ่งระบุว่าเส้นเขตแดนของรัฐ Missouri อยู่ตรงจุดกึ่งกลางของร่องน้ำลึก (middle of the main channel) นอกจากนี้ Act of Congress ฉบับลงวันที่ 18 เมษายน ค.ศ. 1818 ก็ได้กำหนดให้เส้นเขตแดนของรัฐ Illinois เป็นไปตามจุดกึ่งกลางของแม่น้ำ Mississippi ซึ่งใน Act ดังกล่าวได้ระบุไว้ด้วยว่า ในกรณีที่รัฐ Illinois มีการใช้เขตอำนาจร่วมกัน (Concurrent Jurisdiction) กับรัฐอื่นในแม่น้ำ Mississippi ก็ให้ถือว่าแม่น้ำดังกล่าวเป็นเส้นเขตแดนร่วมกันระหว่างรัฐ

นอกจากนี้ศาลยังได้อ้างถึงคดี Cobb V. Lavalle, 89 In. 331, 31 Am. Rep. 91 ซึ่งเป็นการกล่าวถึงการกำหนดเส้นเขตแดนไว้ตรงจุดกึ่งกลางสำหรับแม่น้ำที่ไม่สามารถใช้ในการเดินเรือได้ และศาลยังได้อ้างถึงหลักกฎหมายระหว่างประเทศในส่วนของแม่น้ำที่สามารถใช้ในการเดินเรือได้ ที่ให้ถือเอาจุดกึ่งกลางของร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดนระหว่างรัฐ เว้นแต่จะได้มีการกำหนดไว้ในข้อตกลงเป็นอย่างอื่น หรือในกรณีที่มีการถือปฏิบัติกันมานาน”

จากคดีดังกล่าวพอที่จะสรุปได้ว่าการใช้อำนาจรัฐของรัฐต่าง ๆ นั้นให้เป็นไปตามการแบ่งเส้นเขตแดนตามแม่น้ำที่มีอยู่ แต่ก็ไม่ได้หมายความว่ารัฐเหล่านั้นไม่สามารถที่จะตกลงเป็นอย่างอื่นได้ กล่าวคือ รัฐเหล่านั้นสามารถที่จะมีข้อกำหนดเป็นอย่างอื่นได้ แต่หากไม่มีการตกลงกันเป็นอย่างอื่นก็ให้ถือตามการแบ่งเส้นเขตแดนตามแม่น้ำเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาใช้อำนาจรัฐ

1.1.2 กรณีที่ใช้เส้นมัธยะ (Median Line) ของลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นเขตแดน

ในกรณีที่ใช้เส้นมัธยะ (Median Line) ของลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นเขตแดนเป็นทางปฏิบัติของนานาชาติอีกวิธีหนึ่งที่รัฐที่เกี่ยวข้องสามารถนำมาใช้เป็นเกณฑ์ในการกำหนดเส้นเขตแดนระหว่างประเทศได้โดยไม่ขัดต่อหลักกฎหมายระหว่างประเทศแต่อย่างใด และเป็นหลักเกณฑ์ที่นานาชาตินิยมใช้ในกรณีที่มิได้ใช้ร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดน แต่โดยที่หลักเกณฑ์นี้มีลักษณะเป็นหนทางอีกทางหนึ่งที่นานาชาติมักจะนำมาใช้โดยเฉพาะเมื่อรัฐที่เกี่ยวข้องตกลงที่จะไม่ใช้หลักกฎหมายทั่วไป ซึ่งถือเอา ร่องน้ำลึกที่ลึกที่สุด หรือร่องน้ำลึกที่มีร่องน้ำลึกที่

ลึกที่สุดของลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นเขตแดนมาใช้ แต่รัฐภาคีอาจตกลงกำหนดเอาเส้นมัธยะเป็นเส้นเขตแดนก็ได้ ถ้าหากมิได้มีความตกลงไว้อย่างต้องถือเอาร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดน

ทางปฏิบัติของนานาชาติที่ถือเอาเส้นมัธยะเป็นเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศ มีข้อได้เปรียบตรงที่สามารถทราบได้โดยง่ายว่าเส้นแบ่งเขตแดนของรัฐอยู่ ณ ที่ใด อย่างน้อยโดยการประมาณ จึงไม่มีปัญหาเรื่องการคอยติดตามว่าร่องน้ำลึกเคลื่อนที่ไปในทิศทางใดบ้างหรือไม่ ซึ่งทำให้สามารถแก้ไขข้อเสียเปรียบของความไม่แน่ชัดของเส้นเขตแดนที่ใช้ร่องน้ำลึกเป็นเกณฑ์ ซึ่งเป็นสิ่งที่ยากที่จะทราบได้ว่าร่องน้ำลึกอยู่ ณ ที่ใดโดยไม่มี การสำรวจในทางวิชาการกันอย่างจริงจัง เนื่องจากปกติในกรณีที่ลำน้ำระหว่างประเทศที่ใช้เป็นเส้นเขตแดนเป็นแม่น้ำที่กว้างใหญ่ไม่สามารถจะเห็นพื้นดินใต้ท้องน้ำได้โดยเฉพาะในฤดูน้ำหลากในขณะที่การใช้เส้นมัธยะเป็นเส้นเขตแดนไม่จำเป็นจะต้องสามารถเห็นพื้นดินใต้ท้องน้ำก็สามารถจะทราบได้ว่าเส้นเขตแดนอยู่ ณ ที่ใดโดยประมาณ

เป็นที่น่าสังเกตว่าถึงแม้การใช้เส้นมัธยะเป็นเส้นเขตแดนจะมีข้อได้เปรียบดังกล่าวแล้ว แต่ปรากฏว่ามีสนธิสัญญาระหว่างประเทศจำนวนไม่มากนักที่ใช้เส้นมัธยะเป็นเส้นเขตแดน ทั้งนี้ น่าจะเป็นเพราะว่าการใช้ร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดนเป็นสิ่งที่ถือปฏิบัติกันอย่างกว้างขวางมาเป็นเวลาช้านาน แม้ว่าในบางครั้งร่องน้ำลึกอาจมีหลายร่องน้ำจนทำให้เรือแล่นผ่านเข้าไปในดินแดนของรัฐริมตลิ่งอีกฝ่ายหนึ่งก็ได้ แต่อย่างไรก็ตามหลักการเช่นนั้นได้กลายเป็นหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศไปแล้ว ดังจะเห็นได้จากกรณีที่กฎหมายให้ใช้ร่องน้ำลึกเป็นเกณฑ์ในการกำหนดเส้นเขตแดนระหว่างรัฐที่ใช้ลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นเขตแดนซึ่งทำให้ประเทศที่เกี่ยวข้องมักจะเกิดความรู้สึกว่าดินแดนส่วนใดที่อยู่ติดฝั่งของตนนับจากร่องน้ำลึกของลำน้ำระหว่างประเทศน่าจะเป็นดินแดนของรัฐริมตลิ่งนั้นโดยชอบธรรม และโดยที่การเคลื่อนที่ของร่องน้ำลึกมักจะเคลื่อนที่ซัดไปทางฝั่งซ้ายบ้างฝั่งขวาบ้างสลับกันไปโดยไม่มีหลักเกณฑ์ตายตัว จึงทำให้รัฐที่เกี่ยวข้องต่างก็มีโอกาสได้ดินแดนเพิ่มเติม หรือเสียดินแดนไปบางส่วนมากบ้างน้อยบ้างในอัตราที่ไล่เสียกันโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อพิจารณาจากช่วงเวลาที่ยาวนานเป็นสิบ ๆ ปีขึ้นไป ดังนั้น ถึงแม้ในบางช่วงเวลาสั้น ๆ ความได้เปรียบ เสียเปรียบกันอาจจะพอมองเห็นได้ชัดอยู่บ้างและการเคลื่อนที่ของร่องน้ำลึกเช่นนั้น อาจก่อให้เกิดปัญหายุ่งยากสำหรับประชาชนในระดับท้องถิ่นอยู่บ้างก็ตาม แต่หลักการเช่นนั้นก็ยังคงเป็นหลักการที่นานาชาตินิยมถือปฏิบัติตาม

ข้อได้เปรียบของการใช้เส้นมัธยะเป็นเส้นเขตแดนอีกประการที่เห็นได้ชัด ก็คือ ในปัจจุบันการอนุรักษ์ตลิ่ง และการขุดรอกลำน้ำสามารถกระทำได้โดยไม่ยากเกินไปทำให้ตลิ่งของลำน้ำระหว่างประเทศเกิดความแน่นอนขึ้นกว่าแต่ก่อน ในขณะที่การอนุรักษ์ร่องน้ำเป็นสิ่งที่ยาก และถึงแม้จะสามารถกระทำได้อีกก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายทั้งในการก่อสร้างและบำรุงรักษา

สูงจนไม่คุ้มค่า แต่ถึงกระนั้นทราบเท่าที่การอนุรักษ์ตลิ่งยังคงต้องใช้งบประมาณสูงมากอยู่ และยังคงมีความเชื่อมั่นว่าการใช้ร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดนเป็นสิ่งที่สอดคล้องกับหลักกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศทำให้สันนิษฐานได้ว่าการใช้เส้นมัธยะเป็นเส้นเขตแดนจะยังคงมีกรณีตัวอย่างต่ำกว่าการใช้ร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดน ทั้งนี้ ถึงแม้ว่าการทำความเข้าใจเส้นมัธยะเป็นเส้นเขตแดนจะไม่ถือว่าเป็นการละเมิดหลักกฎหมายระหว่างประเทศเพราะหลักกฎหมายจารีตประเพณีเช่นนั้นมิได้มีลักษณะเด็ดขาดเพราะมิใช่หลักกฎหมายที่เป็น Jus Cogens จึงสามารถทำความเข้าใจยกเว้นหลักการเช่นนั้นได้โดยไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยของประชาคมระหว่างประเทศแต่อย่างไรก็ตาม การใช้เส้นมัธยะของลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นเขตแดนมีตัวอย่างสนธิสัญญาดังต่อไปนี้

1. Treaty of Paris concerning the Mississippi river, signed between England, France and Spain ฉบับลงวันที่ 10 พฤศจิกายน ค.ศ. 1763 เป็นสนธิสัญญาที่กำหนดเส้นเขตแดนตามเส้นมัธยะ

2. General Act Demarcation the Frontier Between Spain and Portugal from the mouth of the river Mino to the Confluence of the Caya and Guadiana, Signed at Lisbon on ฉบับลงวันที่ 1 ธันวาคม ค.ศ. 1906 เป็นสนธิสัญญาที่กำหนดเส้นเขตแดนระหว่างแม่น้ำ Mino, Duero, Tuerto, Basaviga, Eljas, Tagus และ Sever ให้เป็นไปตามเส้นมัธยะ

3. Agreement between the Government of the Union of South Africa and the Government of the Republic of Portugal Regulating the Use of the Waters of the Kunene River for the purposes of Generating Hydraulic Power and of Inundation and Irrigation in the Mandated Territory of South West Africa, Signed at Cape Town ฉบับลงวันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 1926³¹ กำหนดให้เส้นเขตแดนระหว่าง Mandated Territory และ Angola เป็นไปตามเส้นมัธยะของ Kunene River

4. Exchange of Notes Constituting an Agreement between Her Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Portuguese Government providing for Portuguese Participation in the Shire Valley Project.

³¹ _____, "Legislative Texts and Treaty Provisions concerning the Utilization of International Rivers for the other purpose than navigation", United Nations Legislative Series , pp. 132.

Lisbon ฉบับลงวันที่ 21 มกราคม ค.ศ. 1953³² กำหนดให้ใช้เส้นมัธยะของน้ำในทะเลสาบ Nyasa เป็นเส้นเขตแดนระหว่างกัน

5. Treaty between the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and the Government of the Polish Peoples Republic concerning the Regime of the Soviet-Polish State Frontier and Co-operation and Mutual Assistance in Frontier Matters. Signed at Moscow ฉบับลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1961³³ ตามมาตรา 3 และมาตรา 4 ของสนธิสัญญาดังกล่าวกำหนดให้ใช้เส้นมัธยะของแม่น้ำที่ไม่สามารถใช้ในการเดินเรือได้เป็นเส้นเขตแดน

6. Statute* between Colombia and Venezuela Regulating the Frontier Regime Caracas ฉบับลงวันที่ 5 สิงหาคม ค.ศ. 1942³⁴ ตามมาตรา 22 กำหนดให้ใช้เส้นมัธยะเป็นเส้นเขตแดนของทั้งสองประเทศ

7. Proceedings of the Turco-Persian Boundary Delimitation Commission ปี ค.ศ. 1914³⁵ กำหนดให้ใช้เส้นมัธยะเป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศอิหร่านกับประเทศอิรัก**

³² _____, "Legislative Texts and Treaty Provisions concerning the Utilization of International Rivers for the other purpose than navigation", United Nations Legislative Series, pp. 138.

³³ _____, United Nations-Treaty Series , Vol. 402, pp. 234-238.

* ได้มีการแลกเปลี่ยนสัตยาบันสารเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1944

³⁴ _____, "Legislative Texts and Treaty Provisions concerning the Utilization of International Rivers for the other purpose than navigation", United Nations Legislative Series , pp. 225.

** ซึ่งความตกลงฉบับนี้ไม่ได้มีการยอมรับอย่างเป็นทางการแต่ก็ได้มีการถือปฏิบัติระหว่างกันมา

8. Treaty between Austria and Bavaria concerning the Regime of the Frontier Line and Other Territorial relations between Bohemia and Bavaria ฉบับลงวันที่ 24 มิถุนายน ค.ศ. 1862³⁶ ตามมาตรา 58 ของสนธิสัญญาดังกล่าวกำหนดให้ใช้เส้นมัธยะเป็นเส้นเขตแดน เป็นต้น

1.1.3. กรณีที่ใช้ฝั่งของลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นเขตแดน

นอกจากการใช้ร่องน้ำลึก หรือเส้นมัธยะของลำน้ำเป็นเส้นเขตแดนแล้ว ยังมีกรณีตัวอย่างในทางปฏิบัติของนานาชาติอยู่เช่นกันที่รัฐถือเอาตลิ่ง หรือฝั่งของลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นเขตแดน ซึ่งมีกรณีตัวอย่างที่รัฐถือเอาตลิ่ง หรือฝั่งของลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นเขตแดนน้อยมาก

ทางปฏิบัติของนานาชาติที่ใช้ฝั่ง หรือตลิ่งของลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นเขตแดนเป็นผลจากแนวความคิดในยุคล่าอาณานิคมซึ่งในยุคดังกล่าวประเทศมหาอำนาจตะวันตก ซึ่งเป็นประเทศจักรวรรดินิยมต่างก็แข่งขันกันเข้ายึดครองเอาดินแดนต่าง ๆ ที่ประชาชนยังต้องการพัฒนาอยู่เป็นอาณานิคมของตน และเพื่อมิให้เกิดการปะทะกันระหว่างประเทศล่าอาณานิคมด้วยกัน มหาอำนาจตะวันตกจึงมักจะถือเอาทิวเขาเป็นเส้นเขตแดน โดยให้ใช้สันปันน้ำ (Watershed) เป็นเกณฑ์ในกรณีที่ไม่มีถาวรวัตถุอื่นใดที่จะใช้เป็นเครื่องหมายได้ และในกรณีที่มีลำน้ำก็จะใช้ลำน้ำนั้นเป็นเส้นเขตแดน แต่โดยที่ดินแดนที่ถูกยึดครองในลักษณะนี้บางครั้งก็ต้องอยู่ลึกเข้าไปในแผ่นดินใหญ่ เนื่องจากดินแดนที่อยู่ติดทะเลได้ถูกยึดครองไปจนหมดแล้ว หากไม่มีหนทางเข้าออกสู่ทะเลได้การปกครองดินแดนได้การยึดครองซึ่งเป็นอาณานิคมของรัฐที่ยึดครองย่อม กระทำได้โดยยากจึงมีแนวความคิดที่จะนำเอาหลักกฎหมายในประเทศเรื่องภาระจ่ายยอมมาใช้บังคับในความสัมพันธ์ระหว่างประเทศด้วย เพื่อให้ประเทศมหาอำนาจผู้ยึดครองสามารถเข้าไปควบคุมดูแล และบริหารอาณานิคมของตนที่อยู่ลึกเข้าไปในแผ่นดินใหญ่ได้ แต่ในทางปฏิบัติจริงหลักการเช่นนั้นไม่ค่อยสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในสังคมระหว่างประเทศนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อนำเอาหลักการเรื่องภาระจ่ายยอมในกฎหมายในประเทศมาใช้บังคับในความสัมพันธ์

³⁵ _____, Legislative Texts and Treaty Provisions concerning the Utilization of International Rivers for the other purpose than navigation, United Nations Legislative Series, pp. 366.

³⁶ _____, "Legislative Texts and Treaty Provisions concerning the Utilization of International Rivers for the other purpose than navigation", United Nations Legislative Series , pp. 468.

ระหว่างประเทศในส่วนที่เป็นหนทางเข้าออกสู่ทะเลโดยเส้นทางทางบก ทั้งนี้เพราะการที่ประเทศมหาอำนาจผู้ยึดครองดินแดนดังกล่าวจะสามารถควบคุมอาณาเขตของตนได้ย่อมจำเป็นที่จะต้องนำเอากองทัพ เสบียง อาวุธ และเครื่องมือ ตลอดจนผู้คน และเจ้าหน้าที่ของรัฐนั้น ๆ ผ่านไปยังดินแดนอันเป็นอาณาเขตของตนได้ แต่โดยที่กองทัพและอาวุธยุทธโปกรณ์เป็นสิ่งที่มีความอันตรายโดยสภาพการที่รัฐใดจะยอมให้รัฐอื่นเดินทัพผ่านดินแดนของตนย่อมไม่ สอดคล้องกับความจำเป็นด้านความมั่นคงของรัฐอันเป็นทางผ่านนั้น หลักการเช่นนั้นจึงไม่สามารถนำมา ใช้บังคับได้อย่างเต็มที่ ดังจะเห็นได้จากแนวความพิพาทศาลยุติธรรมระหว่างประเทศในคดี *Right of Passage* ระหว่างโปรตุเกสและอินเดีย ซึ่งเกี่ยวข้องกับแคว้น Goa, Damao and Diu ซึ่งแคว้น Damao ประกอบไปด้วยดินแดนอีกสองส่วน คือ Dadra และ Nagar-Aveli ซึ่งเป็นส่วนที่ล้อมรอบโดยดินแดนของอินเดีย โดยดินแดนดังกล่าวข้างต้นเป็นอาณาเขตของโปรตุเกสในขณะนั้น

ตามข้อเท็จจริงปรากฏว่า Dadra และ Nagar-Aveli ดังกล่าว อยู่ภายใต้การครอบครองของโปรตุเกสภายใต้สนธิสัญญาซึ่งได้ทำขึ้นในปี ค.ศ. 1779 ระหว่างโปรตุเกส กับ Punem ซึ่งเป็นเจ้าของดินแดนในขณะนั้น นับตั้งแต่ทำสนธิสัญญาดังกล่าวโปรตุเกสไม่เคยใช้อำนาจอธิปไตยของตนในดินแดนดังกล่าวเลย เพียงแต่ใช้สิทธิในการผ่านแดนระหว่างชายฝั่งของ Damao และในดินแดนของ Dadra และ Nagar-Aveli ซึ่งโปรตุเกสได้กล่าวอ้างว่าสิทธิในการผ่านแดนดังกล่าวได้มีการตกลงกันไว้ในเวลาเดียวกันที่มีการโอนอำนาจอธิปไตยตามสนธิสัญญาดังกล่าวข้างต้น และโปรตุเกสยังได้อ้างต่อไปอีกว่าสิทธิในการผ่านแดนดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของสนธิสัญญาดังกล่าว เพราะหากปราศจากสิทธิดังกล่าวโปรตุเกสก็ไม่สามารถใช้อำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนดังกล่าวให้เป็นผลได้ โปรตุเกสได้ยื่นฟ้องรัฐบาลอินเดียต่อศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ โดยอ้างว่านับตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม ค.ศ. 1954 ซึ่งเป็นวันที่ Dadra และ Nagar-Aveli ถูกโจมตีจากกองทหารที่มาจากดินแดนของอินเดีย ซึ่งอินเดียได้ปฏิเสธมิให้เจ้าหน้าที่ หรือกองทหารของโปรตุเกสผ่านแดน แต่โปรตุเกสอ้างว่าสิทธิในการผ่านแดนของโปรตุเกสเป็นไปตามสนธิสัญญาในปี ค.ศ. 1954 นอกจากนี้โปรตุเกสยังได้อ้างถึงกฎหมายจารีตประเพณีที่ถือปฏิบัติในกรณีของดินแดนที่อยู่ในดินแดนของรัฐอื่น และยังได้กล่าวอ้างถึงหลักกฎหมายทั่วไปที่สนับสนุนข้อกล่าวอ้างของโปรตุเกส ซึ่งอินเดียได้กล่าวอ้างว่าศาลยุติธรรมระหว่างประเทศไม่มีเขตอำนาจศาลเหนืออินเดีย ซึ่งเป็นข้ออ้างที่ไม่ถูกต้องเนื่องจากทั้งสองรัฐเป็นคู่สัญญาของบทบัญญัติของศาล ที่เรียกว่า “optional clause” ของมาตรา 36(2) ของบทบัญญัติของศาล (clause 36 (2) of the Statute of the Court) ซึ่งศาลอ้างว่าศาลมีเขตอำนาจศาล และให้ดำเนินการในคดีนี้ได้³⁷

³⁷ F.A. Vali, “a study of rights in foreign territory”, *Servitudes of International Law*, second edition, London Stevens & Sons Limited, 1958, pp. 123-124.

ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศมีคำตัดสินว่าการที่เจ้าของรัฐใดไม่ยอมให้ต่างชาติผ่านแดนของตนได้เลยนั้นย่อมเป็นสิ่งที่ขัดต่อสภาพความเป็นจริง และความจำเป็นของสังคมระหว่างประเทศเช่นกัน ดังนั้น จึงเกิดมีแนวความคิดใหม่ที่จะให้มีการผ่านแดนกันได้โดยมีข้อจำกัดภายใต้ความตกลงระหว่างรัฐที่เกี่ยวข้องตามเงื่อนไขและข้อตกลงในสนธิสัญญาระหว่างประเทศนั้น ๆ อันเป็นหลักการที่ถูกลำมาประมวลไว้ใน Convention and Statute on Freedom of transit, Barcelona ฉบับลงวันที่ 20 เมษายน ค.ศ. 1921 เกี่ยวกับ Right of Passage นอกจากนี้ โดยที่ใน ยุคก่อน ๆ การคมนาคมระหว่างประเทศมีจำกัดอยู่เพียง 2 หนทาง คือ ทางบกและทางทะเล โดยการคมนาคมทางทะเลเป็นสิ่งที่ใช้กันมากที่สุดในด้านการพาณิชย์ เนื่องจากมีความรวดเร็ว และเสียค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการขนส่งทางบกมาก เนื่องจากเรือเดินทะเลสามารถบรรทุกสินค้าได้ครั้งละมาก ๆ ซึ่งต่างกับการขนส่งทางบกในยุคที่ยังไม่มีถนนหนทางและยานพาหนะเหมือนในปัจจุบัน ทำให้การขนส่งสินค้าจะต้องอาศัยสัตว์พาหนะเป็นหลัก รวมทั้งอาศัยเกวียน หรือรถลาก แต่ก็กระทำได้ในขอบเขตที่จำกัด ด้วยเหตุนี้เพื่อแก้ปัญหาความไม่สะดวกและข้อขัดข้องด้านการควบคุม และการบริหารดินแดนใต้การยึดครองซึ่งอยู่ลึกเข้าไปในแผ่นดินในกรณีใดที่มีลำน้ำระหว่างประเทศซึ่งไหลผ่าน และเป็นเส้นทางคมนาคมที่ทำให้สามารถนำสินค้า และผู้คน ตลอดจนกองทัพผ่านเข้าออกสู่ทะเลสำหรับดินแดนใต้การยึดครองดังกล่าว ประเทศมหาอำนาจผู้นำอาณานิคมย่อมปรารถนาที่จะให้สามารถเดินทางเข้าออกได้โดยอิสระโดยไม่ต้องขออนุญาตก่อน จึงมีแนวความคิดที่จะสร้างเส้นทางสัญจรทางน้ำผ่านเข้าออกสู่ทะเลซึ่งเปิดให้นานาชาติใช้ได้โดยเสรี ดังนั้น ประเทศมหาอำนาจจะวันตก จึงได้นำเอาแนวความคิดที่จะให้ใช้ฝั่ง หรือตลิ่งของลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นเขตแดนไปใช้ในพื้นที่ที่ตนสามารถใช้กำลังบีบบังคับให้ประเทศที่เกี่ยวข้องยอมทำสนธิสัญญากำหนดเขตแดนระหว่างกันได้ในลักษณะนี้ได้ โดยในภูมิภาคแถบเอเชียตะวันออกเฉียงก็มีสนธิสัญญาระหว่างกษัตริย์สยาม กับข้าหลวงใหญ่อินเดีย ว่าด้วยเรื่อง กำหนดเขตแดนบนผืนแผ่นดินใหญ่ ระหว่างราชอาณาจักรสยาม กับมณฑลของอังกฤษ คือ เทนเนสเซอร์ิม ลงนาม ณ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1868 (Convention regarding the Boundaries on the mainland between the Kingdom of Siam and the British Province of Tenasserim dated 8 February 1868)³⁸ ให้ถือเอาฝั่ง หรือตลิ่งของแม่น้ำเมยเป็นเส้นเขตแดนระหว่างไทยกับพม่า โดยมีได้ระบุว่าดินแดนในส่วนที่เป็นลำน้ำนั้นเองเป็นดินแดนของรัฐใด โดยหวังที่จะถือเสมือนว่าตัวลำน้ำของแม่น้ำเมยเป็นเส้นทางสัญจรที่ทุกประเทศมีสิทธิใช้ประโยชน์เพื่อการคมนาคมได้โดยเสรี ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาเรื่องกรรมสิทธิ์ในดินแดนส่วนที่เป็นลำน้ำของแม่น้ำเมยมาจนทุกวันนี้โดยไทยกับพม่า ถือว่าเมื่อสนธิสัญญามีได้ระบุว่าดินแดนส่วนนั้นเป็นของใคร และเส้นเขตแดนใน ลำน้ำอยู่ ณ

³⁸ ดูหนังสือสนธิสัญญา และความตกลงทวิภาคี ระหว่างประเทศไทย กับต่างประเทศ และองค์การระหว่างประเทศ หนังสือชุดประมวลสนธิสัญญา, กรมสนธิสัญญา และกฎหมายกระทรวงการต่างประเทศ เล่ม 1 พ.ศ. 2160-2412, ธันวาคม 2511.

ที่ได้โดยพฤตินัย (de facto) ประเทศทั้ง 2 จึงถือเอาร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดนระหว่างกันโดยปริยายโดยไม่ยอมให้ถือว่าเป็นดินแดนที่ให้ทุกประเทศใช้ร่วมกัน (Res Communis) แต่ความตกลงประเภทนี้มีกรณีตัวอย่างน้อยมาก เนื่องจากเป็นความตกลงที่ไม่คำนึงถึงสภาพความเป็นจริงและไม่สอดคล้องกับผลประโยชน์ส่วนรวมของประชาคมระหว่างประเทศ เนื่องจากเป็นสิ่งที่อาจก่อให้เกิดข้อพิพาทระหว่างประเทศได้โดยง่ายเป็นการขัดต่อวัตถุประสงค์ และเจตนารมณ์ของกฎหมายระหว่างประเทศที่จะแก้ไข และป้องกันมิให้เกิดข้อพิพาทระหว่างประเทศ ทั้งนี้ เพื่อธำรงไว้ซึ่งสันติภาพและความสงบเรียบร้อยของชาวโลก

การใช้ฝั่งของลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นเขตแดนมีตัวอย่างของสนธิสัญญาดังนี้

1. Exchange of Notes between the United Kingdom and France with reference to the Agreement of the 21st January 1895 Fixing the Boundary between the British and French Possessions to the North and the East of Sierra Leone, so far as concerns the Navigation and Use of the Great Skarcies River. Paris January 22, February 4, 1895³⁹
กำหนดให้ใช้ฝั่งของแม่น้ำเป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศอังกฤษ และประเทศฝรั่งเศส

2. Notes Exchanged between Great Britain and France Agreeing to the Ratification of the Protocol Defining the Boundary between French Equatorial Africa and the Anglo-Egyptian Sudan, together with the Protocol. London, January 21, 1924⁴⁰
กำหนดให้ใช้ฝั่งแต่ละฝั่งของแม่น้ำเป็นเส้นเขตแดน

³⁹ _____, "Legislative Texts and Treaty Provisions concerning the Utilization of International Rivers for the other purpose than navigation", United Nations Legislative Series , pp. 119.

⁴⁰ _____, "Legislative Texts and Treaty Provisions concerning the Utilization of International Rivers for the other purpose than navigation", United Nations Legislative Series , pp. 125-127.

3. Convention regarding the Determination of the Legal Status of the Frontier between Brazil and Uruguay, signed at Montevideo, 20 December 1933⁴¹ กำหนดให้รัฐริมตลิ่งแต่ละรัฐมีอำนาจอธิปไตยขยายไปถึงอีกฝั่งของตลิ่ง จึงเป็นการถือว่าเป็นการใช้ฝั่งของแม่น้ำเป็นเส้นเขตแดนของทั้งสองประเทศ

4. อนุสัญญาระหว่างกษัตริย์สยาม กับข้าหลวงใหญ่อินเดีย ว่าด้วยเรื่องกำหนดเขตแดนบนผืนแผ่นดินใหญ่ ระหว่างราชอาณาจักรสยาม กับมณฑลของอังกฤษ คือ เทนเนสเซอร์ิม ลงนาม ณ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1868 (Convention regarding the Boundaries on the mainland between the Kingdom of Siam and the British Province of Tenasserim dated 8 February 1868) ให้ถือเอาฝั่ง หรือตลิ่งของแม่น้ำเมยเป็นเส้นเขตแดนระหว่างไทยกับพม่า เป็นต้น

จากการศึกษาแนวทางปฏิบัติของนานาชาติในการกำหนดเส้นเขตแดนตามลำน้ำระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็นการแบ่งเส้นเขตแดนตามร่องน้ำลึกที่ลึกที่สุด ร่องน้ำลึกที่มีใช้ร่องน้ำลึกที่ลึกที่สุด เส้นมัธยะ หรือฝั่งของลำน้ำระหว่างประเทศตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น หากนำมาเป็นหลักเกณฑ์ในการกำหนดเส้นเขตแดนของรัฐบนสะพานอาจไม่เหมาะสมได้ กล่าวคือ หากมีการกำหนดให้ใช้ร่องน้ำลึก หรือร่องน้ำลึกที่ลึกที่สุดเป็นเกณฑ์ในการกำหนดเส้นเขตแดนบนสะพานอาจก่อให้เกิดปัญหาเมื่อมีกรณีพิพาทเกิดขึ้นบนสะพาน ทั้งนี้เนื่องจากร่องน้ำลึกสามารถเปลี่ยนตำแหน่งได้ในลักษณะที่ค่อย ๆ เป็นค่อย ๆ ไป หรือแบบฉับพลันได้ซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพทางภูมิศาสตร์ของแม่น้ำนั้น ดังนั้นจึงเป็นการยากในการพิสูจน์หาตำแหน่งของร่องน้ำลึก ณ เวลาที่เกิดกรณีพิพาทเพื่อพิจารณาว่ารัฐใดมีเขตอำนาจเหนือกรณีพิพาทนั้น อีกทั้งหากร่องน้ำลึกมิได้อยู่กึ่งกลางของลำน้ำ หากแต่อยู่ค่อนไปทางรัฐภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจทำให้รัฐฝ่ายที่ร่องน้ำลึกอยู่ใกล้เกิดความรู้สึกไม่เป็นธรรมในการใช้ประโยชน์ในตัวสะพาน

หากมีการกำหนดให้ใช้เส้นมัธยะเป็นเกณฑ์ในการกำหนดเส้นเขตแดนบนสะพานซึ่งวิธีการนี้เมื่อพิจารณาอย่างผิวเผินแล้วดูเหมือนว่าจะจะเป็นธรรมแก่รัฐริมตลิ่งทั้งสองในการใช้ประโยชน์ในตัวสะพาน แต่อย่างไรก็ตามหากลำน้ำระหว่างประเทศเป็นลำน้ำที่สามารถใช้ในการเดินเรือได้ เส้นเขตแดนตามลำน้ำตามกฎหมายระหว่างประเทศกำหนดให้เป็นไปตามร่องน้ำลึกซึ่งหากตัวสะพานกำหนดให้ใช้เส้นมัธยะเป็นเส้นแบ่งเขตรัฐบนสะพานแล้วอาจก่อให้เกิดการใช้

⁴¹ _____, Legislative Texts and Treaty Provisions concerning the Utilization of International Rivers for the other purpose than navigation, United Nations Legislative Series, pp. 174-178.

อำนาจรัฐร่วมกัน (concurrent jurisdiction) นับตั้งแต่ร่องน้ำลึกจนถึงเส้นมัธยะ อันเป็นผลจากการที่ร่องน้ำลึกและเส้นมัธยะเป็นคนละเส้นกัน

สำหรับการกำหนดให้ใช้ฝั่งของลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นเขตแดนนั้น เนื่องจากสะพานเป็นสิ่งปลูกสร้างซึ่งใช้ในการคมนาคมติดต่อระหว่างรัฐ เมื่อรัฐริมตลิ่งทั้งสองรัฐกำหนดให้ใช้ฝั่งของลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นเขตแดนแล้วมีผลทำให้ลำน้ำนั้น รวมทั้งสะพาน ไม่ตกอยู่ภายใต้อำนาจรัฐของรัฐใด กล่าวคือ รัฐใด ๆ รวมทั้งรัฐริมตลิ่งทั้งสองอาจอ้างอำนาจรัฐของตนเหนือลำน้ำระหว่างประเทศนั้นได้ หากข้อพิพาทนั้นมีความเกี่ยวข้องกับรัฐนั้น ๆ ซึ่งเมื่อเกิดกรณีพิพาทบนสะพานก็อาจจะนำไปสู่ปัญหาที่ว่ารัฐใดจะเป็นผู้ใช้อำนาจรัฐเหนือกรณีพิพาทนั้น

ดังนั้นการกำหนดเส้นเขตแดนตามลำน้ำระหว่างประเทศทั้ง 4 วิธีข้างต้นยังมีความไม่เหมาะสมบางประการในการที่จะนำเอาวิธีใดวิธีหนึ่งข้างต้นมาเป็นหลักเกณฑ์ที่นานาชาติยอมรับและปฏิบัติตามเป็นแนวทางเดียวกันจนกลายเป็นหลักกฎหมายจารีตประเพณี (customary international law) ทั้งนี้เนื่องจากวิธีการกำหนดเส้นเขตแดนตามลำน้ำระหว่างประเทศมีทั้งข้อดีและข้อเสียในตัวเอง อีกทั้งยังมีปัจจัยที่จะต้องนำมาพิจารณาประกอบในการเลือกใช้วิธีการกำหนดเส้นเขตแดนดังกล่าว เช่น ลักษณะของลำน้ำระหว่างประเทศ สภาพทางภูมิศาสตร์ ความมั่นคงของรัฐ และความสัมพันธ์ระหว่างรัฐริมตลิ่ง เป็นต้น ดังนั้นเมื่อไม่มีกฎหมายระหว่างประเทศรองรับ รวมทั้งแนวทางปฏิบัติของนานาชาติในเรื่องการกำหนดการใช้อำนาจรัฐบนสะพานว่าเป็นไปในทิศทางใด จึงจำเป็นที่จะต้องศึกษาหาแนวทางโดยอาศัยทางปฏิบัติของสนธิสัญญาทวิภาคีตามที่จะได้วิเคราะห์ต่อไปเพื่อให้ทราบถึงสถานะทางกฎหมายของสะพานระหว่างประเทศว่าเป็นไปในทิศทางใด

1.2 แนวทางปฏิบัติของนานาชาติเกี่ยวกับการแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานข้ามลำน้ำระหว่างประเทศที่ใช้เป็นเส้นเขตแดน

เนื่องจากการกำหนดเส้นเขตแดนตามลำน้ำระหว่างประเทศในส่วนที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นมีความไม่เหมาะสมบางประการที่จะนำวิธีการนั้นมาเป็นทางปฏิบัติในการกำหนดการแบ่งเขตอำนาจรัฐบนตัวสะพาน และไม่ปรากฏว่ามีกฎหมายระหว่างประเทศได้กำหนดเรื่องสถานะทางกฎหมายของสะพานระหว่างประเทศเอาไว้ชัดเจน อีกทั้งยังไม่มีกฎหมายจารีตประเพณี ดังนั้นการศึกษานานาชาติทางกฎหมายของสะพานระหว่างประเทศจึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาจากแนวทางปฏิบัติของนานาชาติในรูปของสนธิสัญญาทวิภาคี โดยมุ่งเน้นการศึกษานานาชาติทางกฎหมายของสะพานในเรื่องกรรมสิทธิ์ การใช้อำนาจรัฐ และการบริหารจัดการ จึงจำเป็นที่จะต้องทำการศึกษา

จากสนธิสัญญาทวิภาคีเพื่อหาแนวทางปฏิบัติในการกำหนดสถานะทางกฎหมายของสะพานระหว่างประเทศว่านานาชาติยึดถือหลักเกณฑ์ หรือวิธีการใด

แนวทางปฏิบัติของนานาชาติเกี่ยวกับการแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานข้ามลำน้ำระหว่างประเทศที่ใช้เป็นเส้นเขตแดนนั้น มิได้มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอนตายตัว แต่มีลักษณะแตกต่างกันไปตามสถานการณ์พิเศษของภูมิภาคซึ่งระบอบกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เขตอำนาจของรัฐที่เกี่ยวข้องบนสะพานข้ามลำน้ำระหว่างประเทศประเภทนี้จะมีความยืดหยุ่น และได้ผลในทางปฏิบัติอย่างแท้จริงมากน้อยเพียงไรย่อมขึ้นอยู่กับสัมพันธภาพระหว่างรัฐที่เกี่ยวข้องบนสองฟากของลำน้ำระหว่างประเทศนั่นเอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจตจำนงทางการเมืองของทั้งสองฝ่ายขณะที่ทำการเจรจาทำความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับสะพานดังกล่าว และถึงแม้ทางปฏิบัติของนานาชาติในเรื่องนี้จะมีความหลากหลาย และแตกต่างกันไปบ้างแต่ก็พอจะเห็นแนวทางปฏิบัติระหว่างประเทศซึ่งพอจะแยกออกได้เป็น 4 รูปแบบด้วยกัน โดยมุ่งเน้นที่จะศึกษาสนธิสัญญาที่เกี่ยวข้องในแต่ละรูปแบบโดยแต่ละสนธิสัญญาจะแบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ประเด็น กล่าวคือ เรื่องกรรมสิทธิ์ การใช้อำนาจรัฐ และการบริหารจัดการ ดังนี้

1.2.1 การใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจ (Jurisdiction Line)

การใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจระหว่างรัฐโดยปกติ มิได้หมายความว่าจะทำให้เส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐนั้นเป็นเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างรัฐทั้งสองรัฐเสมอไป ซึ่งการใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานดังกล่าวจะสอดคล้องกับเส้นเขตแดนระหว่างประเทศก็ต่อเมื่อประเทศทั้งสองถือเอาเส้นแบ่งกึ่งกลางลำน้ำระหว่างประเทศซึ่งเรียกว่า “เส้นมัธยะ” (median line) เป็นเส้นเขตแดน ซึ่งในกรณีเช่นนั้นการใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจระหว่างรัฐทั้งสองย่อมชอบด้วยเหตุผลและเป็นธรรมสำหรับทั้งสองฝ่ายโดยไม่ก่อให้เกิดปัญหาทั้งทางด้านข้อกฎหมาย และปัญหาในทางปฏิบัติ และในกรณีเช่นนั้นย่อมอาจถือได้ว่าเส้นแบ่งเขตอำนาจดังกล่าวเป็นเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างรัฐด้วย ด้วยเหตุนี้จึงมีกรณีตัวอย่างในทางปฏิบัติของนานาชาติอยู่มีใช้น้อยที่นำเอาหลักการนี้มาใช้สำหรับสะพานข้ามแม่น้ำระหว่างประเทศ

1.2.1.1 ตัวอย่างสนธิสัญญาที่ถือเอาเส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจ

1. สนธิสัญญาระหว่าง France-Nassau Weilburg ฉบับลงวันที่ 24 มกราคม 1776 กำหนดให้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานข้ามแม่น้ำ Saar ซึ่งเป็นลำน้ำระหว่างประเทศที่

ใช้เป็นเส้นเขตแดนเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจ และอธิปไตยระหว่างประเทศของรัฐทั้งสองบนสะพาน ซึ่งถือว่าเป็นเส้นแบ่งกรรมสิทธิ์ อำนาจอธิปไตย และการบำรุงรักษาระหว่างคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย⁴²

2. สนธิสัญญาระหว่าง France-Holy Roman Empire, Peace Treaty of Luneville ฉบับลงวันที่ 9 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1801⁴³ ซึ่งกำหนดระบอบกฎหมายของสะพานข้ามแม่น้ำระหว่างประเทศก็กำหนดให้ใช้เป็นเส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจ และอธิปไตยระหว่างประเทศออสเตรีย กับ Cisalpine Republic⁴⁴

3. Peace Treaty of Paris ฉบับลงวันที่ 20 พฤศจิกายน ค.ศ. 1815 ระหว่าง France-Allied Powers ตามมาตรา 1 ของสนธิสัญญาดังกล่าวได้กำหนดว่าครึ่งหนึ่งของสะพานซึ่งเชื่อมระหว่าง Strasbourg และ Kehl เป็นของฝรั่งเศส และเยอรมันฝ่ายละครึ่ง⁴⁵ ซึ่งตามสนธิสัญญาดังกล่าวเมื่อมิได้กล่าวถึงเรื่องกรรมสิทธิ์ การใช้อำนาจอธิปไตย รวมทั้งการบริหารจัดการสะพานดังกล่าวน่าจะตีความได้ว่าเป็นกรรมสิทธิ์ร่วมกันของทั้งสองประเทศ ส่วนการใช้อำนาจอธิปไตยน่าจะเป็นการใช้อำนาจอธิปไตยร่วมกัน

4. สนธิสัญญาระหว่าง France กับ Baden ฉบับลงวันที่ 10 และฉบับลงวันที่ 26 มกราคม ค.ศ. 1861 ซึ่งกำหนดระบอบกฎหมายของสะพานข้ามแม่น้ำระหว่างประเทศ ซึ่งเชื่อม France กับ Baden ก็กำหนดให้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานระหว่างประเทศข้ามแม่น้ำ

⁴² Article 5 “although a bridge across the Saar was said to be “common”, it would nevertheless be divided between the parties with regard to ownership, sovereignty and upkeep; a boundary stone was to be placed on the middle of the bridge, and neither of the parties was allowed to levy a bridge toll on it.”

⁴³ Verziji, J.H.W., International Law in Historical Perspective: Volume III, Netherlands: A.W., Sijthoff, 1997, pp. 575.

⁴⁴ Article 3 “... comme par cette ligne de delimitation (i.e., the thalweg of the river Adige) les villes de Verone et de Porto Legnano se trouveront partagees, il sera etabil sur le milieu des ponts des dites villes des ponts levis qui marqueront la separation”.

⁴⁵ Article 1, sub 2 “in fine: half of the bridge between Strasbourg and Kehl will belong to France, the other half to the Grand Duchy of Baden”.

น้ำไรน์ (Rhine River) เป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจอธิปไตยเช่นกัน โดยไม่คำนึงถึงเส้นเขตแดนตามลำน้ำระหว่างประเทศที่เป็นไปตามร่องน้ำลึก และให้ใช้หลักเกณฑ์ในการกำหนดให้เส้นแบ่งกึ่งกลางของสะพานเป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับสะพานที่จะทำการก่อสร้างขึ้นในอนาคต⁴⁶ ในเรื่องของกรรมสิทธิ์สนธิสัญญาฉบับนี้กำหนดให้กรรมสิทธิ์ของสะพานเป็นของรัฐคู่สัญญาตามเส้นแบ่งกึ่งกลางสะพาน⁴⁷ และการบำรุงรักษาสะพานกำหนดให้รัฐทั้งสองบำรุงรักษาร่วมกัน⁴⁸

5. Franco-Sardinian Boundary Treaty ฉบับลงวันที่ 24 มีนาคม ค.ศ. 1760⁴⁹ ซึ่งกำหนดระบอบกฎหมายของสะพานข้ามแม่น้ำระหว่างประเทศก็กำหนดให้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานระหว่างประเทศ เป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจอธิปไตยเช่นกัน⁵⁰

⁴⁶ Article 1 “The middle of the fixed bridge over the Rhine between Strasbourge and Kehl shall be regarded as the limit of sovereignty between France and the Grand Duchy of Baden.”

Article 2 “The same principle shall be adopted hereafter respecting the bridge of boats between Strasbourg and Kehl, as well as for all the bridges which shall be constructed in the future between France and Grand Duchy of Baden.”

Article 3 “This provisions are independent of the limit of the waters, and shall be without prejudice as to that limit, such as is established annually, according to the thalweg of the Rhine.”

⁴⁷ “International Law” Chifly as interpreted and applied by the United States, Second Edition, Volume I, Little Brown and Company 1945, Boston, page 450, Section 140.

⁴⁸ “International Law” Indian Edition (Third Edition), Charles G. Fenwick, Allied Pacific Private Limited, Bombay, 1948, pp. 744.

⁴⁹ Verziji, J.H.W., International Law in Historical Perspective: Volume III, Netherlands: A.W., Sijthoff, 1997, pp. 575.

⁵⁰ Article 3 “si le torrent sortoit du nouveau lit qui lui aura ete assigne, et abandonnoit le pont de Saint Genis, ce cas n’s apporteroit aucun changement a la limitation etablie par le milieu de ce pont”.

6. Treaty between the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and the Government of the Polish Peoples Republic concerning the regime of the Soviet-Polish State Frontier and Co-operation and Mutual Assistance in Frontier Matters, signed at Moscow ฉบับลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1961⁵¹ ซึ่งกำหนดระบอบกฎหมายของสะพานข้ามแม่น้ำระหว่างประเทศโดยใช้ให้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานระหว่างประเทศ โดยไม่คำนึงถึงเส้นเขตแดนตามแม่น้ำระหว่างประเทศแต่อย่างใด ในสนธิสัญญานี้กำหนดให้รัฐคู่สัญญาทำการบำรุงรักษาสะพานโดยค่าใช้จ่ายของตนเองจนถึงจุดกึ่งกลางสะพาน รวมทั้งให้มีอำนาจที่จะเข้าไปตรวจสอบสะพานในส่วนของรัฐคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้ แต่ทั้งนี้ต้องแจ้งให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าก่อน นอกจากนี้สนธิสัญญานี้ยังกำหนดให้การจราจรบนสะพานอยู่ภายใต้การดูแลของเจ้าหน้าที่ของรัฐคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย⁵²

7. Treaty between the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and the Government of the Romanian People's Republic concerning the Regime of the Soviet-Romanian State Frontier and Final Protocol, signed at Moscow ฉบับ

⁵¹ _____, United Nations-Treaty Series, Vol. 420.

⁵² Article 27

“1. The two Contracting Party have agreed in this Treaty that the frontier line shall divide bridges, dams and suices, at the middle, regardless of the course of the frontier line in the water.

2. Bridges intersected by the frontier shall be maintained in good condition and repair by each Contracting Party at its own expense up to the frontier line as marked on the bridge...

....

4. Traffic on frontier bridges and other frontier crossing shall be regulated by the competent authorities of the Contracting Party.”

ลงวันที่ 25 พฤศจิกายน ค.ศ. 1949⁵³ กำหนดว่าการแบ่งเส้นเขตแดนในช่วงปี ค.ศ. 1948-1949 รัฐริมตลิ่งทั้งสองฝ่ายได้ทำการตกลงให้เส้นเขตแดนบนสะพานระหว่างประเทศเป็นไปตามจุดกึ่งกลางของแม่น้ำ โดยไม่คำนึงถึงแนวเส้นเขตแดนตามลำน้ำระหว่างประเทศ⁵⁴ อย่างไรก็ตาม สนธิสัญญาฉบับนี้ไม่ได้กล่าวถึงกรรมสิทธิ์ และการบำรุงรักษาสะพานเอาไว้ ดังนั้นเมื่อสนธิสัญญาดังกล่าวกำหนดให้ใช้จุดกึ่งบนสะพานเป็นเส้นเขตแดน ดังนั้นกรรมสิทธิ์ และการบำรุงรักษาที่ จะเป็นไปตามเส้นเขตแดน กล่าวคือ แต่ละฝ่ายต่างมีกรรมสิทธิ์ และการบำรุงรักษาสะพานฝ่ายละ ครั้ง

8. Agreement between the Government of the Polish Republic and the Government of the Union of Soviet socialist Republics concerning the Regime on the Soviet-Polish State Frontier, signed at Moscow ฉบับลงวันที่ 8 กรกฎาคม ค.ศ. 1948⁵⁵ กำหนดให้เส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานเป็นไปตามจุดกึ่งกลางซึ่งระบุไว้บนตัวสะพานโดยไม่คำนึงถึงเส้นเขตแดนตามลำน้ำ⁵⁶ สำหรับการบำรุงรักษาสะพานนั้นได้กำหนดให้รัฐคู่สัญญาทั้งสอง

⁵³ _____, Legislative Texts and Treaty Provisions concerning the Utilization of International Rivers for other purpose than navigation, United Nations Legislative Series, pp. 923.

⁵⁴ Final Protocol Ad Article 24 “At the frontier demarcation carried out in 1948-1949 it was agreed that the frontier line divided bridges at the middle of the river, regardless of the course of the frontier line in the water.”

⁵⁵ _____, “Legislative Texts and Treaty Provisions concerning the Utilization of International Rivers for other purpose than navigation”, United Nations Legislative Series, pp. 887.

⁵⁶ Article 27 “1. The two Contracting Parties have agree in this Treaty that the frontier line shall divide bridges, dams and sluices, at the middle, rehardless of the course of the frontier line in the water.

ฝ่ายบำรุงรักษาสะพานโดยค่าใช้จ่ายของตนเองจนถึงเส้นเขตแดนที่กำหนดไว้บนสะพาน แต่การจราจรบนสะพานให้เป็นไปตามความตกลงของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายในภายหลัง⁵⁷

9. Treaty between the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and the Government of the Hungarian People's Republic concerning the regime of the Soviet-Hungarian State Frontier and Final Protocol, signed at Moscow ฉบับลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1950⁵⁸ กำหนดให้มีการแบ่งเขตแดนบนสะพานตรงจุดกึ่งกลางของสะพาน โดยไม่คำนึงถึงเส้นเขตแดนตามแม่น้ำระหว่างรัฐทั้งสอง⁵⁹ อย่างไรก็ตามสนธิสัญญานี้ไม่ได้กล่าวถึงกรรมสิทธิ์ และการบำรุงรักษาสะพานเอาไว้ ดังนั้นเมื่อสนธิสัญญาดังกล่าวกำหนดให้จุดกึ่งบนสะพานเป็นเส้นเขตแดน ดังนั้นกรรมสิทธิ์ และการบำรุงรักษาน้ำที่จะเป็นไปตามเส้นเขตแดน กล่าวคือ แต่ละฝ่ายต่างมีกรรมสิทธิ์ และการบำรุงรักษาสะพานฝ่ายละครึ่ง เป็นต้น

การใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นเขตแดนตามสนธิสัญญาหรือความตกลงดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ปรากฏว่าเริ่มมีมาตั้งแต่ศตวรรษที่ 19 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสนธิสัญญาทางยุโรป โดยกำหนดการใช้และการแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานให้เป็นไปตามเส้นกึ่งกลางสะพาน โดยไม่คำนึงว่าเส้นเขตแดนตามลำน้ำระหว่างประเทศจะเป็นไปตามร่องน้ำลึกหรือไม่ก็ตาม ซึ่งการกำหนดตรงเส้นแบ่งกึ่งกลางโครงสร้างของตัวสะพานเป็นการแบ่งอำนาจอธิปไตยของรัฐบนสะพาน และเป็นการแบ่งกรรมสิทธิ์ของสะพานระหว่างรัฐริมตลิ่งทั้งสองรัฐ ซึ่งเหตุผลที่สนธิสัญญา หรือความตกลงเหล่านั้นมักกำหนดเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานให้เป็นไปตามเส้น

⁵⁷ Article 27 “2. Bridges intersected by the frontier shall be maintained in good condition and repair by each Contracting Party at its own expense up to the frontier line as marked on the bridge...

...

4. Traffic on frontier bridges and other frontier crossings shall be regulated by the competent authorities of the Contracting Parties.”

⁵⁸ _____, “Legislative Texts and Treaty Provisions concerning the Utilization of International Rivers for other purpose than navigation”, United Nations Legislative Series , pp. 823.

⁵⁹ Final Protocol Ad Article 24 “At the frontier redemarcation carried out in 1948–1949 it was agreed that the frontier line divided medially, regardless of the course of the frontier line in the water.”

แบ่งกึ่งกลางสะพาน เนื่องจากเหตุผลที่ว่าตามลักษณะ และสภาพของลำน้ำ หรือแม่น้ำระหว่างประเทศสามารถเปลี่ยนแปลงได้เสมอไม่ว่าจะเป็นการเปลี่ยนแปลงแบบค่อยเป็นค่อยไป หรือโดยการฉับถมตกตะกอน หรือโดยกัดเซาะก็ตาม ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีผลทำให้เส้นเขตแดนตามลำน้ำ หรือแม่น้ำระหว่างประเทศเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย ดังนั้นเพื่อหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลงของลำน้ำ หรือแม่น้ำระหว่างประเทศดังกล่าว รัฐริมตลิ่งต่าง ๆ จึงทำการตกลงกำหนดเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานให้เป็นไปตามกึ่งกลางโครงสร้างของสะพานระหว่างประเทศ โดยไม่คำนึงถึงร่องน้ำของลำน้ำ หรือแม่น้ำระหว่างประเทศ

การใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจ หรือเส้นแบ่งอธิปไตยระหว่างรัฐริมตลิ่ง (riparian states หรือ riverian states) นั้นมีทั้งข้อดีและข้อเสีย ดังนั้นนานาชาติจึงถือว่าการกำหนดระบอบกฎหมายของสะพานข้ามแม่น้ำระหว่างประเทศ ซึ่งกำหนดให้ใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจ และอธิปไตยของรัฐบนสะพานเป็นเพียงทางปฏิบัติทางหนึ่งในทางปฏิบัติของนานาชาติเท่านั้น มิได้ถือว่าเป็นหลักกฎหมายจารีตประเพณีที่มีผลใช้บังคับได้เป็นการทั่วไป (erga omnes)

ซึ่งการใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจ หรือแบ่งอธิปไตยระหว่างรัฐริมตลิ่งมีทั้งข้อดี และข้อเสียดังนี้

1.2.1.2 ข้อดีของการใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจ

การใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจ หรือเส้นแบ่งอธิปไตยระหว่างรัฐริมตลิ่งบนสะพานข้ามลำน้ำระหว่างประเทศที่ใช้เป็นเส้นเขตแดนระหว่างรัฐมีข้อดีอยู่หลายประการจึงทำให้หลาย ๆ ประเทศได้ถือเอาวิธีการนี้เป็นหลักการในการกำหนดระบอบกฎหมายเกี่ยวกับสะพานระหว่างประเทศ อาทิเช่น

1. การใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจ หรือเส้นแบ่งอธิปไตยระหว่างรัฐริมตลิ่งบนสะพานข้ามลำน้ำระหว่างประเทศที่ใช้เป็นเส้นเขตแดนระหว่างรัฐ ถือว่าเป็นวิธีที่ง่ายที่สุดที่จะกระทำได้ (โดยที่ฝั่ง หรือตลิ่งของแม่น้ำอาจจะมีลักษณะที่แตกต่างกันไปไม่จำเป็นที่จะต้องเหมือนกันเสมอไปในทั้งสองฟากของลำน้ำระหว่างประเทศ ฟากหนึ่งอาจจะมีลักษณะที่สูงชัน และมีน้ำลึกลับริเวณริมตลิ่งในขณะที่อีกฟากหนึ่งลำน้ำอาจมีลักษณะตื้นเขินมีเนินดิน หรือสันทรายทอดยาวลงไปในลำน้ำทำให้ยากแก่การที่จะหาจุดกึ่งกลางสะพานในลักษณะที่เป็นธรรมได้ นานาชาติจึงมักนิยมเอาตอม่อที่คอสะพานทั้งสองฟากเป็นเกณฑ์ในการหาเส้นแบ่ง

กึ่งกลางสะพานระหว่างประเทศ) โดยส่วนใหญ่มักจะใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางระหว่างตอม่อของคอสพานทั้งสองฟากแม่น้ำระหว่างประเทศเป็นเกณฑ์

2. ในกรณีที่รัฐริมตลิ่งของลำน้ำระหว่างประเทศถือเอาเส้นแบ่งกึ่งกลางของลำน้ำระหว่างประเทศซึ่งเรียกว่า “เส้นมัธยะ” เป็นเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างรัฐ การใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจ และอธิปไตยของรัฐย่อมเป็นสิ่งที่เป็นธรรมชาติ และถูกต้องมากที่สุดโดยไม่ก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ และปัญหาข้อกฎหมายแต่อย่างไร

3. ในแง่ของกรรมสิทธิ์ (ownership) ตลอดจนในแง่ของความรับผิดชอบด้านการบริหาร และการบำรุงรักษาสะพานระหว่างประเทศ การใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเกณฑ์ก็เป็นสิ่งที่ชอบด้วยเหตุผล และมีความเป็นธรรมสูงสุดเช่นกัน

1.2.1.3 ข้อเสียของการใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจ

ถึงแม้การใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจ หรือเส้นแบ่งอธิปไตยของรัฐบนสะพานจะมีข้อดีหลายประการดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น แต่วิธีนี้ก็มิใช่ว่าจะมีแต่ข้อดีเสมอไป เพราะไม่สามารถที่จะแก้ปัญหาได้ในทุก ๆ กรณีโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่รัฐริมตลิ่งใช้ร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดนไม่ว่าจะใช้ร่องน้ำลึกที่ลึกที่สุดเป็นเส้นเขตแดนตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ และทางปฏิบัติของนานาชาติ หรือจะใช้ร่องน้ำลึกที่อยู่ใกล้ฝั่งใดฝั่งหนึ่งเป็นเส้นเขตแดนโดยผลของสนธิสัญญาที่ไม่เป็นธรรมเช่นเดียวกับอนุสัญญาระหว่างสยามกับฝรั่งเศส เพื่อวางระเบียบความเกี่ยวพันระหว่างสยามกับอินโดจีนลงนามกับคณะกรรมาธิการ วันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ. 2469 ก็ตาม ซึ่งในกรณีเช่นนั้นการใช้เส้นกึ่งกลางสะพานไม่ว่าจะเป็นเส้นแบ่งอธิปไตยของรัฐ หรือแม้แต่จะเป็นเพียงเส้นแบ่งเขตอำนาจระหว่างรัฐเท่านั้นก็ตามย่อมจะก่อให้เกิดปัญหาขึ้นได้เป็นอย่างมากทั้งในรูปของปัญหาข้อกฎหมาย และปัญหาในทางปฏิบัติทั้งนี้ เพราะรัฐย่อมมีอธิปไตยเหนือดินแดนของตนในลักษณะทำนองเดียวกับกรรมสิทธิ์ของเอกชนในที่ดิน ซึ่งมีแดนกรรมสิทธิ์ที่ยั่งยืนลงไปใต้ผิวดิน และเลยขึ้นไปในอากาศอีกด้วย ดังนั้นหากร่องน้ำลึกซึ่งใช้เป็นเส้นเขตแดนมิได้อยู่ตรงแนวกึ่งกลางสะพานย่อมก่อให้เกิดปัญหาได้ เพราะเมื่อแดนกรรมสิทธิ์ในดินแดนของรัฐส่วนที่สูงขึ้นไปในอากาศมีขอบเขตที่ไม่ตรงกับเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานย่อมทำให้รัฐหนึ่งไม่สามารถใช้เขตอำนาจของตนบนสะพานระหว่างประเทศไปจนถึงเส้นเขตแดนระหว่างประเทศบนสะพานได้ และหากใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งอาณาเขตของรัฐด้วยก็ยิ่งสร้างปัญหามากขึ้นอีก เพราะเขตแดนของรัฐตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศทั่วไปไปบนดินแดนของรัฐกับห้วงอากาศเหนือดินแดนของรัฐเกิดความลักลั่นกับเส้นเขตแดนของรัฐ

บนสะพาน และก่อให้เกิดความลึกลับในทางปฏิบัติได้โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องการใช้เขตอำนาจของรัฐใต้สะพาน และเหนือสะพานซึ่งจะไม่ตรงกับการใช้อำนาจของรัฐบนสะพาน ยกตัวอย่างเช่น เรื่องการบิน ซึ่งอากาศยานของต่างชาติไม่มีสิทธิที่จะบินล้ำเส้นเขตแดนระหว่างประเทศเข้ามาได้ แต่ถ้าลงจอดบนสะพานแล้วขับข้ามเส้นเขตแดนเข้ามามีสิทธิที่จะกระทำได้ทราบเท่าที่ไม่ล้ำเส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเข้ามา เป็นต้น กล่าวคือควรจะแยกแยะระบอบกฎหมายบนสะพาน และบริเวณเหนือ และใต้สะพาน โดยการใช้อำนาจรัฐบนสะพานนั้นให้เป็นไปตามความตกลงที่กำหนดให้ใช้ความร่วมมือทางกฎหมายในการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิด และผู้เสียหาย แต่การใช้อำนาจรัฐบริเวณเหนือ และใต้สะพานนั้นให้นำหลักการใช้อำนาจรัฐเหนือดินแดนมาบังคับใช้

1.2.2. การกำหนดเส้นแบ่งเขตอำนาจของรัฐบนสะพานให้ตรงกับแนวเส้นเขตแดนในลำน้ำระหว่างประเทศ

การกำหนดเส้นแบ่งเขตอำนาจของรัฐบนสะพานให้ตรงกับแนวเส้นเขตแดนในลำน้ำระหว่างประเทศที่ใช้เป็นเส้นเขตแดน กล่าวคือ ในกรณีที่เส้นเขตแดนตามลำน้ำระหว่างประเทศของรัฐริมตลิ่งทั้งสองเป็นไปตามร่องน้ำลึกไม่ว่าจะเป็นร่องน้ำลึกที่ลึกที่สุด หรือร่องน้ำลึกที่มีได้เป็นร่องน้ำลึกที่ลึกที่สุด และจะสอดคล้องกับเส้นเขตแดนระหว่างประเทศก็ต่อเมื่อประเทศทั้งสองถือเอาเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐเป็นไปตามแนวเส้นเขตแดนตามลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นเขตแดน ซึ่งในกรณีเช่นนั้นการใช้เส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานเป็นไปตามแนวเส้นเขตแดนตามลำน้ำระหว่างประเทศนั้นเป็นการกำหนดเส้นเขตแดนบนสะพานที่มีลักษณะที่สอดคล้องกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศ และเป็นสิ่งที่ชอบด้วยเหตุผล สำหรับทั้งสองฝ่ายโดยไม่ก่อให้เกิดปัญหาข้อกฎหมาย หรือปัญหาในทางปฏิบัติ ด้วยเหตุนี้จึงมีกรณีตัวอย่างในทางปฏิบัติของนานาชาติอยู่มีใช้น้อยที่นำเอาหลักการนี้มาใช้สำหรับสะพานข้ามแม่น้ำระหว่างประเทศ

1.2.2.1 ตัวอย่างสนธิสัญญาที่กำหนดเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานให้ตรงกับแนวเส้นเขตแดนในลำน้ำระหว่างประเทศที่ใช้แบ่งเขตแดน

1. Boundary Convention between the United States and Mexico respecting the Rio Grande and Rio Colorado ฉบับลงวันที่ 12 พฤศจิกายน ค.ศ. 1884 กำหนดระบอบกฎหมายของสะพานข้ามแม่น้ำระหว่างประเทศ ระหว่างแม่น้ำ Rio Grande และแม่น้ำ Rio Colorado ระหว่างสหรัฐอเมริกา กับเม็กซิโก โดยกำหนดว่าหากมีสะพานระหว่างประเทศใด ๆ ที่ก่อสร้างข้ามแม่น้ำทั้งสองสายดังกล่าวก็ให้กำหนดให้เส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานระหว่างประเทศเป็นไปตามจุดกึ่งกลางของตามแนวร่องน้ำลึกของแม่น้ำดังกล่าวเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจ

อธิปไตย ทั้งนี้โดยไม่คำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงของร่องน้ำลึกที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต⁶⁰ แม้ว่าตามสนธิสัญญาฉบับนี้จะได้กล่าวถึงเรื่องกรรมสิทธิ์ และการใช้อำนาจของรัฐบนสะพานเอาไว้ แต่จากการวิเคราะห์จากมาตราดังกล่าวปรากฏว่าแม่น้ำระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกา กับประเทศเม็กซิโกกำหนดให้เป็นไปตามร่องน้ำลึก ดังนั้นเมื่อสนธิสัญญาฉบับนี้กำหนดให้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานระหว่างประเทศเป็นไปตามจุดกึ่งกลางของแนวร่องน้ำลึกแล้ว ดังนั้นในเรื่องกรรมสิทธิ์ และการใช้อำนาจรัฐก็ควรเป็นไปตามเส้นแดนของรัฐทั้งสองตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ

2. Boundary Convention between the United States of America and Mexico, signed at Washington ฉบับลงวันที่ 1 มีนาคม ค.ศ. 1889 เป็นอนุสัญญาที่ทำขึ้นเพื่อเกิดความสะดวกในการปฏิบัติตามหลักที่กำหนดไว้ในข้อ 1 ของสนธิสัญญาดังกล่าวข้างต้น โดยได้ระบุเพิ่มเติมถึงกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงร่องน้ำลึกซึ่งเป็นเส้นเขตแดนระหว่างทั้งสองรัฐจะมีผลทำให้เส้นเขตแดนเปลี่ยนแปลงตามไปด้วยหรือไม่⁶¹ ซึ่งในอนุสัญญาฉบับนี้กำหนดว่าให้คงใช้ร่องน้ำลึกเดิม และในกรณีนี้สนธิสัญญากำหนดให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการเส้นเขตแดนระหว่างประเทศ (International Boundary Commission) ของทั้งสองประเทศ ซึ่งแต่งตั้งขึ้นจากผู้นำของทั้งสองประเทศเป็นผู้มีอำนาจในการพิจารณาการเปลี่ยนแปลง และกำหนดเส้นเขตแดน⁶²

⁶⁰ Article 4 “If any international bridge have been or shall be built across either of the rivers named, the point on such bridge exactly over the middle of the main channel as herein determined shall be marked by a suitable monument, which shall denote the dividing line for all the purposes of such bridge, notwithstanding any change in the channel which may thereafter supervene.”

⁶¹ Preamble... to facilitate the carrying out of the principles contained in the Treaty November 12, 1884, and to avoid the difficulties occasioned by reason of the changes which take place in the bed of the Rio-Grande and that of Colorado river, in that portion thereof where they serve as a boundary between the two Republics, ...

⁶² Article I “All differences or questions that may arise on that protion of the frontier between the United States of America and the United States of Mexico where the Rio-Grande and the Colorado rivers form the boundary line, whether such differences or questions grow out of alternations or changes in the bed of the aforesaid Rio-Grande and that of the aforesaid Colorado Rivers, or of works that may be constructed in said rivers, or of any other cause affecting the boundary line, shall be submitted for examination and decision to an International Boundary

3. Treaty between France and Germany regarding the Delimitation of the Frontier ฉบับลงวันที่ 14 สิงหาคม ค.ศ. 1925 Chapter IV ในส่วนของเขตแดนระหว่าง France (Alsace-Lorraine) and Baden ซึ่งในบทที่ 4 ของสนธิสัญญานี้ได้แบ่งสะพานออกเป็น 2 ประเภท กล่าวคือ สะพานที่ไม่เปิดให้เรือลอดผ่านได้ (fixed bridges) และสะพานที่เปิดให้เรือลอดผ่านได้ (boat-bridges) ซึ่งเรื่องการกำหนดเส้นเขตแดนบนสะพานจะแยกเป็น 2 ส่วนตามประเภทของสะพาน โดยในเรื่องของ fixed bridges จะกล่าวถึงในข้อนี้ สำหรับ boat-bridges จะได้นำไปกล่าวในส่วนของการละเว้นไม่กล่าวถึงเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานในข้อ 2.2.3 ข้างล่างนี้

ในส่วนของ fixed bridges นั้นสนธิสัญญานี้กำหนดให้จุดกึ่งกลางของความยาวของร่องน้ำลึกเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพาน⁶³ ในส่วนของกรรมสิทธิ์สนธิสัญญานี้กำหนดให้ประเทศฝรั่งเศสเป็นเจ้าของสะพานตั้งแต่สะพานในส่วนที่ดินแดนของตนจนถึงฐานรากทางฝั่งขวาของสะพานอีกฝั่งหนึ่ง⁶⁴ ทั้งนี้โดยอาศัยมาตรา 66 ของ Treaty of Versailles ซึ่งกำหนดให้ทางรถไฟ และสะพานอื่น ๆ ที่ข้ามทางรถไฟภายในอาณาเขตของ Alsace-Lorraine เป็นของฝรั่งเศส⁶⁵

Commission, which shall have exclusive jurisdiction in the case of said differences or questions.”

⁶³ Article 17 “As regards the fixed bridges over the Rhine, the limit of sovereignty between France and Germany passes through the central point of the total length of the principal bays...”

⁶⁴ Article 17 para 2 “The French State as owner of the bridges under Article 66 of the Treaty of Versailles shall take the necessary steps, as soon as the present Treaty has been signed, for the limit of sovereignty to be marked in a conspicuous manner on each of the bridges...”

Article 18 “The ownership of the French State over the bridges existing at the time of the entry into force of the Treaty of Versailles extends, in the case of fixed bridges, as far as the eastern edges of the foundation of the eastern buttress...”

⁶⁵ Article 66 “The railway and other bridges across the Rhine now existing within the limit of Alsace-Lorraine shall, as to all their parts and their whole length, be the property of French State...”

สำหรับการบำรุงรักษาสะพานไม่ว่าจะเป็น fixed bridges หรือ boat-bridges สนธิสัญญาฉบับนี้กำหนดให้ประเทศฝรั่งเศสเป็นผู้รับผิดชอบในการบำรุงรักษาสะพานจนถึงจุดแบ่งกรรมสิทธิ์ตามที่ได้ระบุไว้ในมาตรา 18 ข้างต้น⁶⁶

อีกทั้งสนธิสัญญาฉบับนี้ยังได้กล่าวถึงการออกกฎระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัย การบำรุงรักษาสะพาน และการจราจรบนสะพานให้อยู่ภายใต้อำนาจของประเทศฝรั่งเศส แต่ให้บอกกล่าวให้ฝ่ายเยอรมันทราบล่วงหน้าถึงกฎระเบียบดังกล่าว แต่กฎระเบียบดังกล่าวนั้นจะต้องมีลักษณะในการปฏิบัติที่เท่าเทียมกันระหว่างคนชาติของทั้งสองประเทศ (equality of treatment for the nationals)⁶⁷ อย่างไรก็ตามให้ตำรวจฝรั่งเศสดำเนินการป้องกันความปลอดภัยของสาธารณชนทางฝั่งตะวันตกของสะพาน ส่วนทางฝั่งตะวันออกให้ตำรวจเยอรมันเป็นผู้ดูแล⁶⁸

4. Treaty with Annexs and Protocols between the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and the Royal Government of Afghanistan concerning the regime of the Soviet-Afghan State Frontier, signed at Moscow ฉบับลงวันที่ 18 มกราคม ค.ศ. 1958⁶⁹ กำหนดให้เส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานเป็นไปตามเส้นเขตแดน⁷⁰

⁶⁶ Article 19 “The French State is responsible for the maintenance of the bridges up to the limit of ownership as defined in the previous Article.”

⁶⁷ Article 22 “The regulations concerning the security, upkeep and operation of the bridges, and concerning traffic on the bridges, which the French authorities may desire to issue, shall be communicated in advance to the competent German...”

⁶⁸ Article 23 “The policing of the bridges and the protection of public security thereon shall be carried out by the French police on the western part and by the German police on the eastern part.”

⁶⁹ _____, “Legislative Texts and Treaty Provisions concerning the Utilization of International Rivers for other purpose than navigation”, *United Nations Legislative Series*, pp. 276.

⁷⁰ Article 21 “1. Bridges which intersected the frontier and are opened to traffic shall be maintained in good order and repair by each Contracting Parties at its own expense up to the frontier line which marked on the bridge...”

ซึ่งเส้นเขตแดนตามแม่น้ำระหว่างประเทศระหว่างทั้งสองรัฐตามความตกลงฉบับนี้ได้กำหนดให้เส้นเขตแดนตามแม่น้ำระหว่างรัฐทั้งสองเป็นไปตามร่องน้ำลึก⁷¹ แต่ในเรื่องกรรมสิทธิ์ สนธิสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดไว้ชัดเจน แต่เนื่องจากเส้นเขตแดนบนสะพานเป็นไปตามร่องน้ำลึกก็น่าที่จะตีความได้ว่ากรรมสิทธิ์ในตัวสะพานน่าจะแบ่งตามเส้นแบ่งเขตแดน ทั้งนี้ในเรื่องของการบำรุงรักษาสะพานนั้นยังได้กำหนดให้ต่างฝ่ายต่างบำรุงรักษาสะพานในส่วนของตนโดยค่าใช้จ่ายของตนเอง⁷² เป็นต้น

นอกจากการใช้เส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจระหว่างรัฐแล้ว ในทางปฏิบัติของนานาชาติยังนิยมใช้เส้นเขตแดนในลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเกณฑ์ในการกำหนดเส้นแบ่งเขตอำนาจระหว่างรัฐบนสะพานข้ามแม่น้ำระหว่างประเทศอีกด้วย แต่ในทำนองเดียวกันกับการใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจระหว่างรัฐ วิธีดังกล่าวนี้มีทั้งข้อดี และข้อเสีย กล่าวคือ

1.2.2.2 ข้อดีของการกำหนดเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานให้ตรงกับแนวเส้นเขตแดนในลำน้ำระหว่างประเทศที่ใช้แบ่งเขตแดน

การกำหนดเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานตามแนวเส้นเขตแดนในลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นแบ่งเขตแดนมีข้อดีอยู่หลายประการด้วยกันซึ่งสามารถแบ่งออกเป็นทั้งในทางด้านกฎหมาย และในทางปฏิบัติ กล่าวคือ

ข้อดีทางด้านกฎหมาย

1. โดยที่ดินแดนของรัฐมีลักษณะทำนองเดียวกับกรรมสิทธิ์ในที่ดิน กล่าวคือ มีแดนกรรมสิทธิ์ที่ยังลึกลงไปใต้ดิน และสูงขึ้นไปในชั้นบรรยากาศเหนือพื้นดิน ดังที่ได้

...”

71 Article 8 “ ...

2. Where the frontier run along the middle of the main navigation channel of the frontier river ...

...”

72 อ้างถึงเชิงอรรถที่ 83

* ดูข้อ 1.2.1.3 ข้างต้น

กล่าวมาแล้วข้างต้น* การที่กำหนดเส้นแบ่งเขตอำนาจระหว่างรัฐบนสะพานย่อมไม่ก่อให้เกิดปัญหาข้อกฎหมายในเรื่องการใช้อำนาจของรัฐทั้งสองฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เพราะต่างฝ่ายต่างก็สามารถที่จะใช้เขตอำนาจของตนได้อย่างเต็มที่ครอบคลุมตลอดสะพานจนสุดขอบเขตของเขตอธิปไตยของรัฐตามเส้นเขตแดน

2. สำหรับประเทศที่มีบทบัญญัติในรัฐธรรมนูญ (ในทำนองเดียวกันกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย) ที่กำหนดให้การตกลงเปลี่ยนแปลงเขตอำนาจรัฐใดจำเป็นที่จะต้องขอความเห็นชอบจากรัฐสภาก่อน (ดูวรรค 2 ของมาตรา 181 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2535) การกำหนดเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานให้ตรงกับเส้นเขตแดนจะทำให้สามารถทำความตกลงก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำระหว่างประเทศได้โดยไม่ต้องผ่านขั้นตอนอันยุ่งยากในการขอความเห็นชอบจากรัฐสภาเสียก่อน และมีผลทำให้ฝ่ายบริหารมีอำนาจในการดำเนินการทำความตกลงได้โดยไม่ต้องมีการขอความเห็นชอบจากรัฐสภา

3. ไม่จำเป็นต้องดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย หรือออกกฎหมายอนุวัติการในการทำความตกลงก่อสร้างสะพาน เพราะเป็นการดำเนินการทำความตกลงภายในกรอบของกฎหมายภายในของตน

ข้อดีในทางปฏิบัติ

1. ไม่ก่อให้เกิดปัญหาความสับสนในด้านความเข้าใจของเจ้าหน้าที่ของรัฐในเรื่องเขตอำนาจของแต่ละรัฐบนสะพานระหว่างประเทศ เพราะเรื่องเขตอำนาจของรัฐเป็นเรื่องที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่าเป็นไปตามเส้นเขตแดนของรัฐ

2. ในกรณีที่มีการใช้หลักกฎหมายระหว่างประเทศเป็นพื้นฐานในการเจรจาทำความตกลงก่อสร้างสะพาน การกำหนดเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐให้ตรงกับแนวเส้นเขตแดนย่อมทำให้สามารถตกลงกันได้โดยง่าย

1.2.2.3 ข้อเสียของการกำหนดเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานให้ตรงกับแนวเส้นเขตแดนในลำน้ำระหว่างประเทศที่ใช้แบ่งเขตแดน

1. ตามสภาพของลำน้ำระหว่างประเทศอาจทำให้อ่างน้ำลึกมีการเปลี่ยนแปลง และเคลื่อนที่ได้อยู่เสมอโดยธรรมชาติ ในกรณีที่ใช้อ่างน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดนไม่ว่าจะเป็นอ่างน้ำลึกที่สุด หรืออ่างน้ำลึกที่มีได้ใช้อ่างน้ำลึกที่ลึกที่สุด ย่อมก่อให้เกิดความไม่แน่นอน

ของเส้นแบ่งเขตอำนาจระหว่างรัฐบนสะพาน เพราะเส้นเขตแดนที่ใช้ร่องน้ำลึกเป็นเกณฑ์เป็นสิ่งที่ไม่อาจมองเห็นได้ด้วยตาเปล่าในกรณีที่ลำน้ำระหว่างประเทศมีความลึก และกว้างใหญ่มาก และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ลำน้ำมีลักษณะขุ่นย้อมเป็นอันพันวิสัยที่จะทราบได้ว่าเส้นเขตแดน และเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐได้เคลื่อนที่ไปจากเดิมในทิศทางใดมากน้อยเพียงไร และตั้งแต่เมื่อใด แม้ว่าในทางปฏิบัติจะใช้เครื่องมือในการตรวจสอบหาร่องน้ำลึกก็ตาม แต่ทุกครั้งที่ปัญหาเกิดขึ้นบนสะพานระหว่างประเทศก็จะก่อให้เกิดความยุ่งยากในการตรวจสอบเพื่อหาร่องน้ำลึกทุกครั้ง เพื่อที่จะทราบว่ารัฐใดมีอำนาจเหนือปัญหาดังกล่าว

2. หากใช้เส้นแบ่งเขตแดนเป็นเกณฑ์ในการแบ่งกรรมสิทธิ์ของรัฐทั้งสองบนสะพาน การซ่อมแซม การบำรุงรักษาสะพานอาจก่อให้เกิดปัญหายุ่งยากในทางปฏิบัติได้ ถ้าไม่มีการทำข้อตกลงที่เป็นพิเศษระหว่างรัฐริมตลิ่งทั้งสองสำหรับการแก้ปัญหาในเรื่องการข้ามเขตแดนไปทำการซ่อมแซม และการบำรุงรักษาสะพานในส่วนของตนที่อยู่ลึกเข้าไปในดินแดนของรัฐริมตลิ่งอีกฝ่ายหนึ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่เกิดความร้าวฉานระหว่างรัฐริมตลิ่งทั้งสอง หรือเมื่อฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งขาดเจตจำนงทางการเมืองที่จะให้ความร่วมมือกับอีกฝ่ายหนึ่งโดยสุจริตใจ

3. ในกรณีที่รัฐริมตลิ่งที่เกี่ยวข้องมีอำนาจในการเจรจาต่อรองไม่เท่าเทียมกันไม่ว่าจะเป็นเพราะปัจจัยทางการเมือง หรือทางเศรษฐกิจก็ตาม และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านความจำเป็น หรือความปรารถนาที่จะให้มีสะพานข้ามลำน้ำระหว่างประเทศนั้น (เช่น กรณีระหว่างราชอาณาจักรไทย กับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นต้น) การกำหนดเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานตามแนวเส้นเขตแดนระหว่างประเทศดังกล่าวอาจกลายเป็นอุปสรรคสำคัญของความร่วมมือระหว่างประเทศ และอาจเป็นอุปสรรคถึงขั้นที่ทำให้ไม่สามารถเจรจาทำความตกลงก่อสร้างสะพานได้เลย หรืออย่างน้อยก็อาจทำให้การเจรจาทำความตกลงก่อสร้างสะพานนั้นต้องล่าช้าไปเป็นอันมากก็ได้ (ในทำนองเดียวกันกับกรณีความตกลงระหว่างราชอาณาจักรไทย กับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นต้น)

1.2.3. การละเว้นโดยไม่กล่าวถึงเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพาน

วิธีนี้เป็นอีกแนวทางหนึ่งในทางปฏิบัติของนานาชาติที่นิยมใช้กันมากพอสมควร โดยเฉพาะในกรณีที่ลำน้ำระหว่างประเทศที่ใช้เป็นเส้นเขตแดนมีความกว้างน้อยมาก หรือในกรณีที่ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐริมตลิ่งทั้งสองฝ่ายอยู่ในระดับที่ดีมากในลักษณะค่อนข้างถาวรโดยไม่คาดว่าความสัมพันธ์จะเลวร้ายลงถึงขนาดที่จะทำให้ไม่มีความสัมพันธ์ระหว่างกันเลย

1.2.3.1 ตัวอย่างสนธิสัญญาที่ละเว้นโดยไม่กล่าวถึงเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพาน

1. Agreement between Norway and Finland, concerning the construction of a bridge across the Anarjokka (Inarijoki) River, signed at Helsinki ฉบับลงวันที่ 28 มิถุนายน ค.ศ. 1957⁷³ ตามสนธิสัญญานี้ได้ตกลงให้ประเทศฟินแลนด์สร้างสะพานในโครงสร้างส่วนล่าง⁷⁴ และประเทศนอร์เวย์สร้างสะพานในโครงสร้างส่วนบน⁷⁵ โดยทั้งสองประเทศต่างฝ่ายต่างรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างสะพาน แต่สนธิสัญญานี้ไม่ได้กล่าวถึงการกำหนดเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานว่าจะให้กำหนดตรงจุดกึ่งกลางสะพาน หรือให้ไปทำตามร่องน้ำลึกของลำน้ำระหว่างประเทศ อีกทั้งไม่ได้กล่าวถึงเรื่องกรรมสิทธิ์ในตัวสะพานแต่อย่างใด แม้ว่าสนธิสัญญานี้จะไม่ได้กล่าวถึงการใช้อำนาจรัฐบนสะพาน ก็น่าที่จะพิจารณาได้ว่าการใช้อำนาจบนสะพานควรเป็นการใช้อำนาจรัฐร่วมกัน สำหรับเรื่องกรรมสิทธิ์ก็ควรที่จะเป็นกรรมสิทธิ์ร่วม เนื่องจากมีการกำหนดในเรื่องของการบำรุงรักษาสะพานไว้อย่างชัดเจนในमतกลงดังกล่าวซึ่งกำหนดไว้ว่าในช่วง 10 ปีแรกนับจากวันที่เปิดใช้สะพานให้ประเทศทั้งสองบำรุงรักษาสะพานเฉพาะส่วนที่ฝ่ายตนเป็นผู้สร้างขึ้น⁷⁶ เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาดังกล่าวให้ประเทศทั้งสองบำรุงรักษาสะพานจากดินแดนของตนจนถึงเส้นกึ่งกลางสะพานโดยค่าใช้จ่ายของตนเอง⁷⁷

⁷³ _____, *United Nations-Treaty Series*, Vol. 272, pp. 196.

⁷⁴ Article 1 The Finnish State shall build the substructure of the bridge (ground piers and pillars) at its own expense in accordance with the annexed drawing No. 3753 a of 21 February 1956 (annex No. 1).

⁷⁵ Article 2 The Finnish State shall build the superstructure of the bridge at its own expense in accordance with the annexed drawing of 28 July 1955 (annex No. 2).

⁷⁶ Article 7 After the bridge has been opened to traffic, each Party shall, for a period of 10 years, be responsible for maintaining those parts of the structure which it has built and shall remedy at its own expense and faults and defects that may be found in the said parts.

⁷⁷ Article 8 When the period of 10 years referred to in Article 7 has expired, each State shall thenceforth be responsible from maintaining the bridge up to the centre line by its own efforts and at its own expense ...

2. Convention between France and Spain, concerning the construction of the new international bridge Hendaye-Irun, signed at Madrid ฉบับลงวันที่ 30 มีนาคม ค.ศ. 1962 อนุสัญญาฉบับนี้ก็ไม่ได้มีการกล่าวถึงเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพาน และในเรื่องของกรรมสิทธิ์แต่อย่างใด เพียงแต่กำหนดว่าให้รัฐริมตลิ่งทั้งสองฝ่ายรับผิดชอบในการก่อสร้างสะพาน และค่าใช้จ่ายในการใช้สะพานเป็นไปตามอาณาเขตของตน⁷⁸ กล่าวคือ ให้เป็นไปตามแนวเส้นเขตแดนของรัฐทั้งสองฝ่าย ในส่วนของการบำรุงรักษาสะพานกำหนดให้รัฐคู่สัญญาแต่ละฝ่ายบำรุงรักษาสะพานเฉพาะในส่วนของตนเอง⁷⁹ แม้ว่าสนธิสัญญาฉบับนี้จะได้มีการกล่าวถึงเรื่องเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพาน รวมทั้งเรื่องกรรมสิทธิ์ ดังนั้นจึงน่าพิจารณาได้ว่าเส้นแบ่งกรรมสิทธิ์ และการใช้อำนาจรัฐบนสะพานน่าที่จะเป็นไปตามแนวเส้นเขตแดนของรัฐทั้งสอง

3. Convention between France and Spain, concerning the construction of two international bridges on the Bidassoa, signed at Paris ฉบับลงวันที่ 11 กรกฎาคม ค.ศ. 1964 เมื่อพิจารณาตามอนุสัญญาฉบับนี้ปรากฏว่าอนุสัญญาฉบับนี้ไม่ได้มีการกล่าวถึงเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานแต่อย่างใด แต่มีการกล่าวว่าการดำเนินการก่อสร้างสะพานการออกค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างสะพานฝ่ายละครึ่ง⁸⁰ และการบำรุงรักษาสะพานเป็นไปตามอาณาเขตของตน กล่าวคือ ให้เป็นไปตามแนวเส้นเขตแดนของรัฐทั้งสองฝ่าย⁸¹ แม้ว่าสนธิสัญญาฉบับนี้จะได้มีการกล่าวถึงเรื่องเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพาน รวมทั้งเรื่องกรรมสิทธิ์

⁷⁸ Article 3 para 1 “Chacun des deux Gouvernements contractants prendra a sa charge dans les conditions fixees a l’article 9 de la presente Convention la moitie des depenses se rapportant a la construction du pont proprement dit dont le cout sera evalue en france et en pesetas...”

⁷⁹ Article 15 “Chacun des deux gouvernements contractants assurere l’ entretien de la partie de l’ ouvrage situee sur son territoire.”

⁸⁰ Article 4 “Pour chaque operaton, chacun des deux Gouvernements prend a sa charge la moitie des depenses correspondant a la construction du pont proprement dit defini par chacun des Protocoles visee a l’Article 2 de la presente Convention, ainsi que la moitie des depenses de demolition de l’ancien pont de Behobia-Behobia.”

⁸¹ Article 10 para 4 “Après cette remise, chaque Gouvernement assure l’entretien de la l’ouvrair situee sur son territoire...”

ดังนั้นจึงนำพิจารณาได้ว่ากรรมสิทธิ์มีลักษณะเป็นกรรมสิทธิ์ร่วม และการใช้อำนาจรัฐบนสะพาน น่าที่จะเป็นการใช้อำนาจร่วมกัน

4. Provisional Agreement between Germany and France relating to the Rhine Bridges, signed at Strasburg ฉบับลงวันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 1920 ตามความตกลงดังกล่าวไม่ได้มีการกล่าวถึงเรื่องการใช้อำนาจของรัฐทั้งสองบนสะพาน แต่กำหนดถึงการดำเนินการด้านการรักษาความปลอดภัย และตำรวจให้เป็นหน้าที่ของรัฐบาลฝรั่งเศส⁸² ซึ่งรัฐบาลฝรั่งเศสมีอำนาจในการออกกฎระเบียบที่เกี่ยวกับตำรวจ และการจราจรบนสะพาน ถึงแม้ว่ารัฐบาลฝรั่งเศสจะมีอำนาจดังกล่าวแต่การออกกฎระเบียบดังกล่าวต้องแจ้งให้รัฐบาลของเยอรมันทราบล่วงหน้าก่อน⁸³ การฝ่าฝืนกฎระเบียบทั้งในส่วนของการจราจร และตำรวจในส่วนที่เกี่ยวกับสะพานให้อยู่ภายใต้เขตอำนาจศาลของฝรั่งเศส โดยไม่คำนึงว่าความผิดนั้นจะเกิดขึ้นในส่วนใดของสะพาน⁸⁴ สำหรับเรื่องการบำรุงรักษาสะพานไม่ว่าจะเป็น fixed bridge หรือ boat-bridge ให้เป็นความรับผิดชอบของรัฐบาลฝรั่งเศส⁸⁵ ซึ่งรัฐบาลของเยอรมันต้องอนุญาตให้คนงาน

⁸² Article 6 "Until such time as the limits of French and German sovereignty shall have been definitely laid down, the arrangements for police and security shall be undertaken, throughout the entire length of the bridges, by the French police, will alone have access to these bridges."

⁸³ Article 5 "Regulations regarding police and traffic in connection with the bridges will be issued by the French authorities. They shall be communicated in advance to the competent German Sub-Prefects; they may be discussed by direct correspondence between these Sub-Prefects and the French authorities from whom the former receive them."

⁸⁴ Article 7 "Breaches of police regulations regarding the bridges or roadway shall be within the jurisdiction of the French courts, no matter in that part of the bridge the offence may have been committed."

⁸⁵ Article 1 "The maintenance of the bridges, which has to be undertaken by the French State, in accordance with the Treaty of Peace, will extend, with effect from the day on which they are taken over by France, as regards fixed bridges, as far as the eastern edge of the foundation of the buttress on the Baden shore; and as regards boat-bridges, up to and including the moorings on the Baden shore."

ของฝรั่งเศสเข้าไปทำการบำรุงรักษาสะพานบริเวณฝั่ง Baden แต่ฝรั่งเศสจะต้องแจ้งให้เยอรมันทราบก่อน⁸⁶ สำหรับเรื่องกรรมสิทธิ์ของสะพานตามความตกลงฉบับนี้ไม่ได้มีการกล่าวถึงเอาไว้ แต่จะให้เป็นไปตามความตกลงของทั้งสองฝ่ายในภายหลัง⁸⁷ อย่างไรก็ตามเขตอำนาจศาลของประเทศเยอรมันได้รับยกไว้ในมาตรา 8 ซึ่งได้กำหนดว่า “ความผิดสามัญซึ่งกระทำขึ้นในส่วนชาวของสะพาน (เว้นแต่ความผิดต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจฝรั่งเศสในการกระทำตามหน้าที่) จะอยู่ภายใต้เขตอำนาจศาลของเยอรมัน” ซึ่งต่อมาในภายหลังในวันที่ 14 สิงหาคม ค.ศ. 1925 ได้มีการลงนามในสนธิสัญญาระหว่างฝรั่งเศส กับเยอรมันเกี่ยวกับการจำกัดเขตแดนได้ระบุว่า “รัฐบาลทั้งฝรั่งเศส และเยอรมันซึ่งมีความประสงค์โดยเท่าเทียมกันในกรณีที่จะป้องกันเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากความไม่แน่นอนอันสืบเนื่องมาจากเรื่องเขตแดน หรือความไม่ชัดเจนของพันธะกรณีเรื่องเขตแดน และภาระจำยอมของรัฐทั้งสอง”

การกำหนดเส้นเขตแดนบนสะพานข้ามแม่น้ำไรน์ได้มีการพิจารณาแบ่งแยกต่างหาก ดังนั้นเส้นเขตแดนบนสะพานไม่จำเป็นที่จะต้องตรงกับแนวเส้นเขตแดนในแม่น้ำ ซึ่งตามมาตรา 16 กำหนดว่า “ส่วนของสะพานข้ามแม่น้ำไรน์การจำกัดอำนาจอธิปไตยระหว่างฝรั่งเศส กับเยอรมันอยู่ตรงเส้นแบ่งกึ่งกลางสะพาน” ความตกลงฉบับนี้ไม่มีข้อบทใดกำหนดถึงเรื่องการใช้อำนาจรัฐของฝรั่งเศส และเยอรมันบนสะพานในขณะที่ทำความตกลงฉบับนี้ ส่วนการดำเนินการด้านการรักษาความปลอดภัยและตำรวจ ความตกลงฉบับนี้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของฝรั่งเศสที่จะดำเนินการตลอดทั้งสะพานแห่งนี้

5. Treaty between France and Germany regarding the Delimitation of the Frontier ฉบับลงวันที่ 14 สิงหาคม ค.ศ. 1925 Chapter IV ในส่วนของเขตแดนระหว่าง France (Alsace-Lorraine) and Baden ในเรื่องของ boat-bridge ได้กำหนดให้เส้น

⁸⁶ Article 2 para 3 “The German State grant French employees and workmen the right of access to the Baden for the purpose of carrying out the above-mentioned works. The names of the employees, the workmen permanently employed, and of the workshop foreman accompanying the men employed for casual labour, shall be communicated to the competent German Sub-Prefect’s office, which will furnish them with a pass which they must carry with them when crossing the Baden shore.

⁸⁷ Article 3 The following matters are reserved for subsequent negotiations: the question of expenses for the repair of the bridges and of their equipment before they are handed over; the question of expenditure arising out of maintenance work carried out before this date; question regarding rights of ownership...

เขตแดนของรัฐอยู่ที่ตลิ่งของรัฐแต่ละฝ่าย⁸⁸ ส่วนเรื่องกรรมสิทธิ์ และการบำรุงรักษานั้นได้กล่าวมาแล้วข้างต้นในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดเส้นแบ่งเขตอำนาจของรัฐบนสะพานให้ตรงกับแนวเส้นเขตแดนตามลำน้ำระหว่างประเทศที่ใช้เป็นแบ่งเขตแดนในข้อ 3 ของข้อ 1.2.2.1 จึงไม่ขอกล่าวซ้ำในส่วนนี้อีก

ในทำนองเดียวกับทางปฏิบัติ 2 วิธีแรกข้างต้น วิธีนี้มีทั้งข้อดี และข้อเสีย เช่นกันถึงแม้ข้อดี และข้อเสียจะแตกต่างจาก 2 วิธีแรกก็ตามซึ่งอาจวิเคราะห์ได้ดังนี้

1.2.3.2 ข้อดีของการละเว้นโดยไม่กล่าวถึงเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพาน

1. ข้อดีที่เห็นชัดที่สุดของวิธีการนี้ก็คือน หากคู่เจรจาฝ่ายหนึ่งมองข้ามผลทางกฎหมายว่าในทางปฏิบัติจริงจะออกมาในรูปใดไม่คัดค้าน และจะทำให้การเจรจาทำความตกลงก่อสร้างสะพานมีทางที่จะสำเร็จเสร็จสิ้นลงได้เร็วขึ้น หรืออย่างน้อยก็โดยต้องมีปัญหาโต้แย้งกันในเรื่องความได้เปรียบเสียเปรียบ

2. จะทำให้ไม่เกิดความขัดแย้งกันทั้งในชั้นการเจรจา และในชั้นการปฏิบัติจริงที่จะเปิดโอกาสให้รัฐริมตลิ่งทั้งสองฝ่ายสามารถลุ่มอล่วยต่อกัน และร่วมกันแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้โดยไม่ต้องผ่านขั้นตอน และความยุ่งยากทางกฎหมาย

3. ไม่ขัดกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศ เพราะในกรณีที่เกิดมี ปัญหา หรือประเด็นที่จะต้องวินิจฉัยว่าเส้นแบ่งเขตอำนาจอยู่ ณ ที่ใดก็ย่อมต้องถือเอาหลักกฎหมายระหว่างประเทศเป็นเกณฑ์ กล่าวคือ ต้องถือเอาแนวเส้นเขตแดนเป็นเกณฑ์ในการกำหนดเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพาน

4. สำหรับประเทศที่มีบทบัญญัติในรัฐธรรมนูญทำนองเดียวกับ มาตรา 181 วรรค 2 ของราชอาณาจักรไทยที่กำหนดให้ต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภา ก่อนในกรณีที่ความตกลงก่อสร้างสะพานจะมีผลเปลี่ยนแปลงเขตอำนาจของรัฐ หากใช้วิธีนี้ก็ทำให้สามารถหลีกเลี่ยงปัญหาความยุ่งยากในเรื่องการขอความเห็นชอบจากรัฐสภาได้

⁸⁸ Article 27 “In the case of boat-bridges, this limit shall be equidistant from the outer surfaces of the moorings situated on each bank. ...”

5. ไม่จำเป็นต้องออกกฎหมายอนุวัติการ หรือแก้ไขเปลี่ยนแปลง บทบัญญัติของกฎหมายภายในแต่อย่างใด เพราะสามารถใช้กฎหมายภายในของรัฐได้อย่างไปจนจรดเส้นเขตแดนของรัฐ

1.2.3.3 ข้อเสียของการละเว้นโดยไม่กล่าวถึงเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพาน

1. หากคู่เจรจาอีกฝ่ายหนึ่งตระหนักได้ว่าผลทางกฎหมายของการใช้วิธีนี้จะเป็นอย่างไร และไม่ปรารถนาที่จะใช้เส้นเขตแดนเป็นแนวทาง และหลักเกณฑ์ในการกำหนดเส้นแบ่งเขตอำนาจระหว่างรัฐบนสะพานแทนที่จะทำให้สามารถเจรจาทำความตกลงก่อสร้างสะพานเสร็จเรียบร้อยโดยรวดเร็วยิ่งขึ้นกลับจะทำให้การเจรจายิ่งล่าช้าขึ้นไปอีก

2. อาจก่อให้เกิดความสับสนในด้านความเข้าใจ และในทางปฏิบัติสำหรับประชาชน และเจ้าพนักงานของรัฐในระดับท้องถิ่นอันอาจก่อให้เกิดความเข้าใจผิด และเกิดการผิดพลาดกันในระหว่างท้องถิ่นได้ เพราะทั้งประชาชน และเจ้าพนักงานในท้องถิ่นซึ่งไม่มีความรู้ในเรื่องกฎหมายระหว่างประเทศอาจจะเข้าใจว่าไม่มีการแบ่งเขตอำนาจของรัฐบนสะพาน หรือมีการตีความที่แตกต่างกันฝ่ายหนึ่งอาจจะเห็นว่าเส้นแบ่งเขตอำนาจอยู่ตรงกึ่งกลางสะพาน ในขณะที่อีกฝ่ายหนึ่งอาจเห็นว่าเส้นแบ่งเขตอำนาจของรัฐอยู่ตรงแนวเส้นเขตแดนระหว่างประเทศก็ได้ ซึ่งอาจทำให้กลายเป็นฉนวนที่ก่อให้เกิดความรำคาญในความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอย่างน้อยก็ในระดับท้องถิ่นขึ้นได้

1.2.4. การใช้เขตอำนาจรัฐร่วมกันบนสะพาน

นอกจากวิธีการแบ่งเขตอำนาจต่าง ๆ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นยังมีทางปฏิบัติของนานาชาติอีกวิธีหนึ่งซึ่งมีลักษณะเป็นการประนีประนอมเพื่อแก้ปัญหาข้อกฎหมาย และปัญหาในทางปฏิบัติของรัฐริมตลิ่งโดยไม่ต้องถือเอาที่กึ่งกลางสะพาน หรือเส้นเขตแดนเป็นเกณฑ์ในการแบ่งเขตอำนาจระหว่างรัฐริมตลิ่งทั้งสอง ซึ่งวิธีการนี้สามารถทำให้ทั้งสองฝ่ายตกลงกันได้โดยง่ายขึ้นโดยไม่ต้องมีปัญหาเกี่ยวกับความได้เปรียบและเสียเปรียบต่อกันและกันในเรื่องการใช้อำนาจของรัฐ ทั้งนี้โดยไม่มีผลกระทบต่อเส้นเขตแดน หรือเขตอำนาจของรัฐบนสะพาน ในลำน้ำ และได้ท้องถิ่นแต่อย่างใด กล่าวคือ ให้รัฐทั้งสองฝั่งใช้เขตอำนาจของตนร่วมกันบนสะพานข้ามลำน้ำระหว่างประเทศ

1.2.4.1 ตัวอย่างสนธิสัญญาที่กล่าวถึงการใช้อำนาจรัฐร่วมกันบนสะพาน

1. หนังสือแลกเปลี่ยนการก่อสร้างสะพานโกลกเชื่อมพรมแดนไทย-มาเลเซีย เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม พ.ศ. 2513 เป็นการตกลงเพื่อประโยชน์ในการแบ่งเขตการใช้อำนาจของรัฐบนสะพานโดยไม่กระทบกระเทือนถึงเส้นเขตแดนระหว่างประเทศไทย และประเทศมาเลเซีย

2. บันทึกความเข้าใจระหว่างประเทศไทย และประเทศอังกฤษการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสาย* ซึ่งเป็นพรมแดนระหว่างประเทศไทย กับประเทศอังกฤษ โดยไม่ได้มีการกล่าวถึงเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพาน

3. ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย กับรัฐบาลแห่งสหภาพพม่าว่าด้วยโครงสร้าง กรรมสิทธิ์ การดำเนินการ การบริหาร และการบำรุงรักษาสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเมย สนธิสัญญานี้กำหนดเรื่องกรรมสิทธิ์โดยให้รัฐคู่สัญญาแต่ละฝ่ายเป็นเจ้าของสะพานฝ่ายละครึ่ง รวมทั้งมีหน้าที่ดูแลรักษาสะพานในส่วนของตนเอง⁸⁹ นอกจากนี้สนธิสัญญานี้ยังกำหนดให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะจัดตั้งคณะกรรมการจัดการบริหารร่วม (Joint Management Committee) ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนของแต่ละรัฐเพื่อร่วมมือกันในการวางกฎระเบียบสำหรับการบริหารจัดการ และการใช้สะพาน⁹⁰ สำหรับการใช้เขตอำนาจรัฐ

* เส้นเขตแดนในแม่น้ำสายกำหนดให้เป็นไปตามร่องน้ำลึก

⁸⁹ Article 6 “Each of the Contracting Parties shall own half of the Bridge structure which spans from abutment and shall be responsible for the management and maintenance of the portion it own.”

⁹⁰ Article 7 “1 The Contracting Parties agree to form a Joint Management Committee composed of the representative of each party to cooperate and coordinate with each other, and to lay down necessary regulations for the management and use of the Bridge.

บนสะพานสำหรับความผิดพลาด และทางอาญาที่อาจเกิดขึ้นบนสะพานโดยบุคคลใดจะมีการพิจารณาดำเนินการในภายหลังหลังจากที่ได้เริ่มก่อสร้างสะพาน⁹¹ เป็นต้น

1.2.4.2 ตัวอย่างสนธิสัญญาที่มีลักษณะใกล้เคียงกับการกำหนดการใช้อำนาจรัฐร่วมกันบนสะพาน

1. Convention between Italy and France concerning the construction and Operation of a Tunnel under Mont Blanc ฉบับลงวันที่ 14 มีนาคม ค.ศ. 1953⁹² ซึ่งกำหนดให้รัฐบาลของอิตาลี และรัฐบาลของฝรั่งเศสดำเนินการร่วมกันในการก่อสร้างอุโมงค์โดยการให้สัมปทานแก่บริษัทของอิตาลี และฝรั่งเศสในการดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการอุโมงค์⁹³ โดยระยะเวลาสิ้นสุดของสัมปทานได้มีการกำหนดเอาไว้ในอนุสัญญาฉบับนี้ว่าให้สัมปทานสิ้นสุดในเวลา 70 ปีนับจากวันที่มีความตกลงระหว่างอิตาลี และฝรั่งเศสในการส่งมอบงาน⁹⁴ สำหรับการบริหารจัดการอุโมงค์นั้นให้คณะกรรมการของบริษัทผู้รับสัมปทานทำรายงาน

⁹¹ Article 9 “ The Contracting Parties agree that the question of jurisdiction over any Criminal and Civil case arising out of an act committed or done by any person on the Bridge be resolved after the commencement of the construction work.”

⁹² _____, *United Nations- Treaty Series* ,Vol. 284, 1957-1958, pp. 223-237.

⁹³ Article 1 “The Italian Government and the French Government undertake to share equally the task of tunnelling through Mont Blanc on the basis of the technical plan submitted by the Mont Blanc Tunnel Syndicate.”

Article 2 “Construction of the tunnel shall be assigned to a French company and an Italian company, each of which shall complete half of the total length.

...

The companies shall receive concessions for the exclusive purpose of constructing and operating the tunnel...”

⁹⁴ Article 11 “The concessions provided for in article 2 shall terminate seventy years from the date which shall be fixed by agreement between the Italian nad French Governments upon delivery of the works.”

การดำเนินงานให้กับรัฐบาลของอิตาลี และรัฐบาลของฝรั่งเศสทราบทุก ๆ ปี⁹⁵ และยังกำหนดว่าเมื่อสิ้นสุดของสัมปทานแล้วให้อูโมงค์นี้เป็นทรัพย์สินของอิตาลี และฝรั่งเศสโดยให้บริหารจัดการร่วมกันบนพื้นฐานของสิทธิ และความรับผิดชอบเท่าเทียมกัน⁹⁶ แม้ว่าอนุสัญญาฉบับนี้จะกำหนดให้ถือเอาเส้นเขตแดนภายในอุโมงค์ดังกล่าวเป็นเส้นที่ลากตั้งฉากจากเส้นเขตแดนนอกอุโมงค์ตัดเข้ามาภายในอุโมงค์ก็ตาม⁹⁷

2. Convention between the Italian Republic and the Swiss Confederation concerning the Construction and Operation of the Road Tunnel under the Grand-Saint-Bernard ฉบับลงวันที่ 23 พฤษภาคม ค.ศ. 1958⁹⁸ ซึ่งกำหนดว่าเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของรัฐบาลของอิตาลี และรัฐบาลของสวิสเซอร์แลนด์ให้สัมปทานแก่บริษัทในการดำเนินการและบริหารจัดการอุโมงค์⁹⁹ โดยระยะเวลาสิ้นสุดของสัมปทานได้มีการกำหนดเอาไว้ในอนุสัญญาฉบับนี้ว่าให้สัมปทานสิ้นสุดในเวลา 70 ปีนับจากวันที่มีความตกลงระหว่างอิตาลี และสวิสเซอร์

⁹⁵ Article 10 “Every year the Board of Directors of the Operating Company shall submit a documented report on its work to the Italian and French Governments.”

⁹⁶ Article 15 “Immediately upon termination of the two concessions for any reason whatsoever, the tunnel shall become the common and indivisible property of the Italian and French States and shall be operated jointly on the basis of equal rights and responsibilities...”

⁹⁷ Article 14 “A perpendicular line from the frontier in the open air shall constitute the Franco-Italian frontier inside the tunnel...”

⁹⁸ _____, United Nations-Treaty Series, Vol. 363, 1960, pp. 83-89.

⁹⁹ Article 1 “The High Contracting Parties agree to allow the establishment of a road communication between the territories of Italy and Switzerland by the construction of a tunnel under the Grand-Saint-Bernard. To this end, each undertakes, for the portion falling within its competence, that its competent authorities shall grant a concession to the two companies mentioned in the first paragraph of article 2 of this Convention, for carrying out the task of tunnelling through the Grand-Saint-Bernard on the basis of the technical plan which shall be approved by the competent authorities of the two States...”

แลนด์ในการส่งมอบงาน¹⁰⁰ และยังกำหนดว่าเมื่อสิ้นสุดของสัมปทานแล้วให้อุโมงค์นี้เป็นทรัพย์สินของอิตาลี และสวิสเซอร์แลนด์ หรือให้เป็นทรัพย์สินของบริษัทซึ่งรัฐทั้งสองได้มอบหมายตามกฎหมายภายในของแต่ละฝ่าย ไม่ว่าจะเป็ทรัพย์สินของรัฐใดรัฐหนึ่ง หรือบริษัทที่ได้รับมอบหมายจากทั้งสองรัฐ ความตกลงฉบับนี้ก็ได้กำหนดให้การบริหารจัดการอุโมงค์แห่งนี้ร่วมกันบนพื้นฐานของสิทธิ และความรับผิดชอบเท่าเทียมกัน¹⁰¹ แม้ว่าอนุสัญญาฉบับนี้จะกำหนดให้ถือว่เส้นเขตแดนภายในอุโมงค์ดังกล่าวเป็เส้นที่ลากตั้งฉากจากเส้นเขตแดนนอกอุโมงค์ตัดเข้ามาภายในอุโมงค์ก็ตาม¹⁰² อีกทั้งยังกำหนดว่าศุลกากร ตำรวจ การเงิน ค่าถามเกี่ยวกับรอบปี และทางสังคม ที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้าง และการบริหารจัดการอุโมงค์ให้เป็นไปตามความตกลงพิเศษของรัฐบาลของอิตาลี และรัฐบาลของสวิสเซอร์แลนด์¹⁰³ เป็นต้น

1.2.4.3 ข้อดีของการใช้อำนาจรัฐร่วมกันบนสะพาน

1. ข้อดีของวิธีการนี้ช่วยแก้ปัญหา และหลีกเลี่ยงความขัดแย้ง กล่าวคือ วิธีการนี้มีความยืดหยุ่น และสามารถนำมาปรับใช้กับสถานการณ์ต่าง ๆ ได้ ในขณะที่วิธีการอื่น ๆ ช่างตันอาจจะยากที่จะแก้ปัญหาในทางปฏิบัติได้ในลักษณะเดียวกัน ด้วยเหตุนี้ถึงแม้จะไม่มีทฤษฎีกฎหมายที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของหลักการนี้โดยตรง และตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศก็ได้ถือว่วิธีการดังกล่าวนี้เป็นหลักกฎหมายระหว่างประเทศแต่อย่างใด แต่ก็มีอยู่เสมอที่นานาชาติมักจะนำเอาวิธีการนี้มาปรับใช้เมื่อสถานการณ์ และสิ่งแวดล้อมอำนวยให้กระทำได้

¹⁰⁰ Article 3 para 3 “The concessions shall terminate seventy years from the date which shall be fixed by agreement between the Italian and Swiss Governments upon delivery of the works.”

¹⁰¹ Article 4 ““Immediately upon termination of the two concessions, the tunnel shall become the common and indivisible property of the two States or bodies corporate which each State shall designate by its domestic law; it shall be operated jointly on the basis of equal rights and responsibilities...”

¹⁰² Article 7 “The Italo-Swiss frontier inside the tunnel shall be established through the intersection of the axis of the tunnel with a perpendicular line from a point on the frontier in the open air.”

¹⁰³ Article 8 “Custom, police, monetary, fiscal and social questions arising out of the construction and operation of the tunnel shall be covered by special agreements between the Italian Government and the Swiss Government.”

2. ในทางปฏิบัติจริงไม่ว่าจะถือเอากิ่งกลางสะพาน หรือเส้นเขตแดนเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจของรัฐ รัฐริมตลิ่งทั้งสองฝ่ายก็มักจะตั้งจุดผ่านแดนแยกกันอยู่ตรงคอสะพานคนละฟากฝั่งของลำน้ำระหว่างประเทศ และหากจะมีกรณีตัวอย่างอยู่บ้างที่ทั้งสองรัฐใช้จุดผ่านแดน ณ ที่ทำการร่วมกันตรงเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพาน แต่ตามสภาพความเป็นจริงแล้วการใช้จุดผ่านแดนร่วมกันทำนองเดียวกับจุดผ่านแดนร่วมระหว่างประเทศไทย กับประเทศมาเลเซียที่สถานีรถไฟสุโขทัยโลกจะมีน้อยมากด้วยเหตุผลที่จะได้วิเคราะห์ต่อไปในส่วนที่เกี่ยวข้องกับข้อเสียของการใช้อำนาจรัฐร่วมกันบนสะพาน

3. ข้อดีที่เห็นได้ชัดอีกประการหนึ่งของวิธีการนี้ก็คือ ทำให้สามารถหลีกเลี่ยงความขัดแย้ง และการกระทบกระทั่งระหว่างเจ้าหน้าที่ของรัฐทั้งสองฝ่ายได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่มิตรภาพระหว่างรัฐทั้งสองไม่อยู่ในขั้นที่ดีมากถึงขนาดที่สามารถประนีประนอมกันได้โดยง่ายในทุกเรื่อง และเป็นวิธีการที่ใกล้เคียงกับทางปฏิบัติของนานาชาติในกรณีที่รัฐมีเส้นแบ่งเขตแดนร่วมกันโดยทั่ว ๆ ไปโดยไม่จำกัดว่าจะต้องใช้ลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเส้นเขตแดน

1.2.4.4 ข้อเสียของการใช้อำนาจรัฐร่วมกันบนสะพาน

ถึงแม้ว่าวิธีการนี้จะมีข้อดีตามที่ได้อธิบายมาแล้วข้างต้นแต่วิธีการนี้ก็มิใช่ว่าจะไม่มีข้อเสียอยู่มีใช่น้อยเช่นกัน อาทิ

1. ข้อจำกัดที่นานาชาติมักจะใช้หนทางออกโดยวิธีการนี้เฉพาะในกรณีที่สะพานข้ามลำน้ำระหว่างประเทศเป็นเพียงสะพานสั้น ๆ ซึ่งทำให้ความได้เปรียบและเสียเปรียบมีน้อยมาก แต่ถ้าเป็นสะพานข้ามลำน้ำระหว่างประเทศซึ่งมีลักษณะที่ยาวมาก หรือลำน้ำนั้นมีลักษณะกว้างมากเป็นพิเศษ ความได้เปรียบและเสียเปรียบก็จะแตกต่างกันมากอย่างเห็นได้ชัด ยกตัวอย่างเช่น สะพานมิตรภาพไทย-ลาวข้ามแม่น้ำโขง (ซึ่งเป็นหัวข้อของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้) เป็นต้น

2. การที่จะนำเอาหลักการนี้มาใช้บังคับไม่ว่าจะโดยทางทฤษฎี หรือตามสภาพความเป็นจริงก็ตามจะสามารถกระทำได้อีกต่อเมื่อรัฐริมตลิ่งทั้งสองฝ่ายต่างก็มีความสัมพันธ์ต่อกันและกันในระดับที่ค่อนข้างจะดีเท่านั้น อีกทั้งรัฐริมตลิ่งทั้งสองควรมีระบบกฎหมายที่ใกล้เคียงกัน ดังนั้นหากรัฐริมตลิ่งทั้งสองมีความสัมพันธ์ต่อกันไม่สู้ดี หรือมีความขัดแย้งกันของผลประโยชน์ที่ค่อนข้างชัดเจน หรือมีระบบกฎหมายที่แตกต่างกันก็ไม่สามารถนำวิธีการนี้มาใช้ได้

3. ข้อเสียที่เห็นได้ชัดที่สุดของวิธีการนี้ คือ การที่จุดผ่านแดนของ รัฐริมตลิ่งอยู่แยกกันคนละจุดโดยมิได้มีการระบุให้เห็นอย่างเด่นชัดว่าเส้นแบ่งเขตอำนาจของรัฐ ทั้งสองอยู่ ณ ที่ใดซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติได้โดยง่าย ดังที่จะได้นำมาวิเคราะห์กัน อย่างละเอียดในการศึกษาเรื่องสะพานมิตรภาพไทย-ลาว

เนื่องจากการกำหนดการแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานข้ามลำน้ำระหว่าง ประเทศนั้นไม่ปรากฏว่ามีกฎหมายระหว่างประเทศได้กำหนดถึงสถานะทางกฎหมายของสะพาน ระหว่างประเทศเอาไว้ อีกทั้งยังไม่มีกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศกำหนดในเรื่องนี้เอาไว้ นอกจากนี้ยังไม่ปรากฏว่ามีสนธิสัญญาในรูปพหุภาคีกำหนดในเรื่องสะพานระหว่างประเทศไว้ เช่นกัน จึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาถึงแนวทางปฏิบัติของนานาชาติในรูปของสนธิสัญญาทวิ ภาคีเพื่อให้ทราบถึงสถานะทางกฎหมายของสะพานระหว่างประเทศ ซึ่งเมื่อได้ทำการศึกษาทาง ปฏิบัติของนานาชาติเกี่ยวกับการแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานข้ามลำน้ำระหว่างประเทศที่ใช้เป็น เส้นเขตแดนปรากฏว่ามีแนวทางปฏิบัติของนานาชาติในเรื่องนี้อยู่ 4 แนวทางปฏิบัติดังกล่าวมา แล้วข้างต้น จากการศึกษาพบว่าทางปฏิบัติดังกล่าวทั้ง 4 วิธียังมีทิศทางในการกำหนดการแบ่งเขต อำนาจรัฐบนสะพานที่แตกต่างกันออกไป อีกทั้งยังไม่ปรากฏว่าแนวทางปฏิบัติของนานาชาติดัง กล่าวมีสถานะเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ เพราะยังมิได้มีการถือปฏิบัติไปในทิศ ทางเดียวกันจนถึงขั้นที่จะก่อให้เกิดปัจจัยทางจิตใจ (Opinio juris) ซึ่งถือว่าเป็นองค์ประกอบที่ สำคัญของการก่อให้เกิดกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ ดังนั้นแนวทางปฏิบัติของนานา ชาติดังกล่าวทั้ง 4 วิธีคงเป็นแต่เพียงแนวโน้มที่อาจจะก่อให้เกิดกฎหมายจารีตประเพณีระหว่าง ประเทศในอนาคตเท่านั้น จึงไม่อาจถือว่าเป็นกฎหมายที่มีผลใช้บังคับได้โดยทั่วไปในเรื่องที่เกี่ยว กับสะพานระหว่างประเทศ

อย่างไรก็ตามถึงแม้ทางปฏิบัติของนานาชาติทั้ง 4 วิธีดังกล่าวข้างต้นจะ ไม่ถือเป็นหลักกฎหมายระหว่างประเทศแต่ยังสามารถที่จะนำมาใช้เป็นแนวทางในการพิจารณา หาสถานะทางกฎหมายของสะพานระหว่างประเทศได้ ซึ่งเมื่อนำแนวทางปฏิบัติข้างต้นมาปรับใช้ กับกรณีของสะพานมิตรภาพไทย-ลาวจะทำให้ทราบทั้งข้อดีและข้อเสียหากนำแนวทางปฏิบัติใน แต่ละวิธีมาพิจารณา

แนวทางปฏิบัติของนานาชาติโดยใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่ง เขตอำนาจ เนื่องจากเส้นเขตแดนตามแม่น้ำระหว่างประเทศไทย กับประเทศลาวนั้นเป็นไปตาม ร่องน้ำลึก หากนำวิธีการดังกล่าวนี้มาใช้กับกรณีของสะพานมิตรภาพไทย-ลาวน่าจะเป็นวิธีการที่ ไม่เหมาะสม เพราะหากมีการตกลงให้ใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบน สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแล้วการทำความเข้าใจเส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐ

อันเป็นผลทำให้การใช้เขตอำนาจรัฐของประเทศไทยน้อยลง เนื่องจากร่องน้ำลึกที่ใช้เป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศไทย และประเทศลาวนั้นอยู่ค่อนข้างไปชิดทางฝั่งประเทศลาวมากกว่า อีกทั้งการทำความตกลงดังกล่าวจะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาเสียก่อนตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 181 วรรค 2 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยดังจะได้กล่าวโดยละเอียดในบทต่อไป สำหรับเรื่องกรรมสิทธิ์นั้นหากใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งกรรมสิทธิ์นั้นก็น่าที่จะเป็นวิธีการที่ไม่เหมาะสมเช่นกันเนื่องจากการบำรุงรักษาสะพานของทั้งสองประเทศอาจมีระดับมาตรฐานในการบำรุงรักษาไม่เท่ากันอันอาจก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้ประโยชน์บนตัวสะพาน เพราะการใช้ประโยชน์บนตัวสะพานนั้นจะต้องใช้ทั้งตัวสะพานมิใช่ใช้เพียงครั้งเดียว อีกทั้งอาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการใช้ประโยชน์ในตัวสะพานในการชำระรถบรรทุกบนตัวสะพานเนื่องจากการบำรุงรักษาที่ไม่มีมาตรฐานอีกด้วย ดังนั้นการนำแนวทางปฏิบัติโดยใช้เส้นกึ่งกลางสะพานเป็นทั้งเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานระหว่างประเทศไทย และประเทศลาวจึงเป็นวิธีการที่ไม่เหมาะสม แม้ว่ามองอย่างผิวเผินน่าจะเป็นวิธีการที่เหมาะสมก็ตาม

ในเรื่องของแนวทางปฏิบัติของนานาชาติที่กำหนดให้เส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานให้ตรงกับแนวเส้นเขตแดนในลำน้ำระหว่างประเทศที่ใช้เป็นเส้นเขตแดนน่าจะเป็นวิธีการที่เหมาะสมสำหรับกรณีของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว กล่าวคือ เส้นเขตแดนตามลำน้ำระหว่างประเทศไทย กับประเทศลาวเป็นไปตามร่องน้ำลึก ดังนั้นเมื่อกำหนดให้เส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานให้ตรงกับแนวเส้นเขตแดนในลำน้ำระหว่างประเทศที่ใช้เป็นเส้นเขตแดนจึงเป็นวิธีการที่เหมาะสม เพราะเป็นหลักการที่สอดคล้องกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศ และเป็นผลให้ทั้งสองประเทศยังคงมีอำนาจอธิปไตยของตนเต็มที่ได้จนถึงเส้นเขตแดน อีกทั้งการทำความตกลงนี้ฝ่ายบริหารสามารถทำความตกลงได้โดยไม่ต้องขอความเห็นชอบจากรัฐสภาเสียก่อน เพราะความตกลงในลักษณะนี้ไม่ถือเป็นการเปลี่ยนแปลงเขตอำนาจรัฐตามความในมาตรา 181 วรรค 2 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย แต่อย่างไรก็ตามวิธีการนี้หากนำมาใช้กับกรณีของสะพานมิตรภาพไทย-ลาวก็มีข้อเสียในกรณีที่เมื่อเกิดกรณีพิพาทเกิดขึ้นบนตัวสะพาน การพิจารณาว่าประเทศไทย หรือประเทศลาวที่มีเขตอำนาจเหนือกรณีพิพาทนั้นก็จะต้องมีการตรวจสอบว่าในขณะที่เกิดข้อพิพาทนั้นร่องน้ำลึกอยู่ ณ ที่ใด เนื่องจากเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงทางเดินของแม่น้ำในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป หรือเกิดการทับถมตกตะกอน หรือในกรณีนี้กฎหมายระหว่างประเทศให้ถือว่าร่องน้ำลึกเปลี่ยนแปลงตามไปด้วยโดยอัตโนมัติ แต่หากการเปลี่ยนแปลงของทางเดินน้ำเป็นไปอย่างฉับพลัน ตามกฎหมายระหว่างประเทศถือว่าเส้นเขตแดนยังคงเป็นไปตามแนวร่องน้ำลึกเดิม แม้ว่าในทางปฏิบัติจริงจะมีการใช้เครื่องมือในการตรวจหาร่องน้ำลึกก็ตาม แต่ก็ก่อให้เกิดความไม่สะดวกเพราะทุกครั้งที่เกิดข้อพิพาทจะต้องทำการตรวจสอบหาร่องน้ำลึกทุกครั้ง อีกทั้งตามสภาพความเป็นจริงแล้วร่องน้ำลึกที่ใช้เป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศไทย กับประเทศลาวนั้นอยู่ค่อนข้างไปทางฝั่งลาวมากจนทำให้ฝ่ายลาวมองว่าหาก

กำหนดให้การใช้อำนาจรัฐบนสะพานเป็นไปตามร่องน้ำลึกลงน้ำก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับทางฝ่ายลาว เพราะอาจทำให้ฝ่ายลาวสามารถใช้อำนาจรัฐบนสะพานได้ไม่เท่ากับฝ่ายไทย แม้ว่าจะไม่เป็นปัญหาข้อกฎหมายก็ตาม แต่อาจถือว่าเป็นปัจจัย ๆ หนึ่งที่ทำให้เกิดความตกลงได้ แต่สำหรับเรื่องกรรมสิทธิ์ในแนวทางปฏิบัติวิธีนี้สามารถตกลงให้เป็นกรรมสิทธิ์ร่วมระหว่างประเทศไทย และประเทศลาวได้ เพื่อประโยชน์ในการบำรุงรักษาสะพาน และในการใช้ประโยชน์ในตัวสะพาน เพราะเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐไม่จำเป็นที่จะต้องเป็นเส้นแบ่งกรรมสิทธิ์ด้วย ซึ่งเมื่อตกลงกันยกเลิกการใช้สะพาน หรือทุบสะพานทิ้ง หรือขายทอดตลาดสะพาน หลักการเรื่องกรรมสิทธิ์ร่วมก็จะเข้ามามีบทบาทโดยต่างฝ่ายต่างจะได้ผลประโยชน์จากการขายสะพาน (รวมทั้งความรับผิดชอบ) ฝ่ายละครึ่ง แต่อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะไม่มีปัญหาในเรื่องกรรมสิทธิ์ก็ตาม แต่ก็ยังมีปัญหาในเรื่องเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพาน ดังนั้นจากข้อเสียดังกล่าวจึงทำให้การนำวิธีการนี้มาเป็นวิธีการสำหรับกรณีสะพานมิตรภาพไทย-ลาวจึงเป็นวิธีการที่ไม่เหมาะสมเช่นกัน

แนวทางปฏิบัติของนานาชาติที่ละเว้นไม่กล่าวถึงเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานน่าจะเป็นอีกวิธีการหนึ่งที่เหมาะสมกับกรณีของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เนื่องจากวิธีการดังกล่าวนี้สามารถหลีกเลี่ยงปัญหาของการกำหนดการใช้อำนาจรัฐบนสะพานให้เป็นไปตามแนวเส้นเขตแดน และสอดคล้องกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่กำหนดให้รัฐสามารถใช้อำนาจอธิปไตยของตนอย่างเต็มที่ไปจนสุดเขตแดนของตน อีกทั้งจะไม่ก่อให้เกิดปัญหาตามมาตรา 181 วรรค 2 ของกฎหมายรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักร เพราะหากนำวิธีการนี้มาใช้เป็นแนวในการทำความตกลงระหว่างประเทศไทย กับประเทศลาว การละเว้นโดยไม่กล่าวถึงเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานก็น่าจะหมายความว่า การใช้อำนาจรัฐบนสะพานของประเทศไทย และประเทศลาวนั้นจะถือว่าต่างฝ่ายต่างใช้อำนาจรัฐของตนตามเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐตามกฎหมายระหว่างประเทศ แต่สำหรับเรื่องกรรมสิทธิ์บนตัวสะพานนั้นเมื่อไม่มีการทำความตกลงกันเป็นพิเศษว่าให้เป็นกรรมสิทธิ์ฝ่ายละครึ่งก็ให้ถือว่าเป็นกรรมสิทธิ์ร่วมระหว่างประเทศทั้งสอง ดังนั้นในแง่ของการบำรุงรักษาสะพานจึงเป็นการกระทำร่วมกันจึงไม่ก่อให้เกิดปัญหาในการมีมาตรฐานในการบำรุงรักษาสะพานที่ไม่เท่าเทียมกัน และเมื่อมีข้อพิพาทเกิดขึ้นบนสะพาน ย่อมต้องถือเอาหลักกฎหมายระหว่างประเทศเป็นเกณฑ์ กล่าวคือ ต้องถือตามแนวเส้นเขตแดนระหว่างกันเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา แม้ว่าวิธีการนี้จะมีข้อเสียในการพิจารณาตรวจสอบหาร่องน้ำลึกเหมือนวิธีการที่สองตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นก็ตาม แต่ข้อดีในการนำวิธีการนี้มาเป็นแนวทางก็มีข้อดีมากกว่าข้อเสีย

แนวทางปฏิบัติของนานาชาติโดยการใช้อำนาจรัฐร่วมกันบนสะพานเมื่อนำมาพิจารณากับกรณีของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว วิธีนี้เป็นวิธีการที่มีการกำหนดหลักเกณฑ์พิเศษบางประการในการดำเนินการความร่วมมือทางกฎหมายต่อผู้กระทำความผิดเฉพาะบนตัว

สะพานเท่านั้น โดยให้มีคณะกรรมการร่วมขึ้นมาเพื่อดำเนินการตามกฎหมายต่อผู้กระทำความผิดบนสะพานโดยไม่มีกรกล่าวถึงการใช้อำนาจรัฐบริเวณเหนือตัวสะพาน และได้สะพาน อีกทั้งยังเป็นวิธีการที่หลีกเลี่ยงปัญหาเรื่องกรกล่าวถึงการใช้อำนาจรัฐบนสะพานให้เป็นไปตามแนวร่องน้ำลึก และปัญหาตามมาตรา 181 วรรค 2 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยในเรื่องการเปลี่ยนแปลงการใช้อำนาจรัฐให้เป็นไปตามแนวเส้นเขตแดนระหว่างประเทศไทย แต่อย่างไรก็ตามวิธีการนี้ก็มิมีข้อเสียเช่นกัน กล่าวคือ เมื่อความตกลงในลักษณะนี้เป็นการกำหนดให้ใช้หลักเกณฑ์พิเศษบางประการในการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิด เช่นการใช้จุดเกาะเกี่ยวในเรื่องสัญชาติมาเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาต่อผู้กระทำความผิด ในบางครั้งการกำหนดกฎเกณฑ์ในลักษณะนี้ก็อาจก่อให้เกิดปัญหาได้ในบางกรณี หากเป็นกรณีที่ไม่อยู่ในหลักเกณฑ์ในความตกลง อีกทั้งยังอาจเกิดปัญหาว่าการกำหนดหลักเกณฑ์ในการให้ความร่วมมือทางกฎหมายนั้นจะเป็นการขัดกับกฎหมายภายในของประเทศไทยหรือไม่โดยเฉพาะในการกระทำความผิดทางอาญา สำหรับกรณีของสะพานมิตรภาพไทย-ลาวนั้นจะเห็นได้ว่าเป็นความตกลงที่เป็นไปตามวิธีการนี้ เนื่องจากมีปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องที่ทำให้การทำความตกลงออกมาในรูปแบบนี้ ทั้งนี้หากเป็นเรื่องกฎหมายแพ่งก็สามารถนำกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล (rules of the conflict of laws) มาใช้ได้อยู่แล้วโดยไม่เกิดปัญหาว่าการทำความตกลงเช่นนี้เป็นการตกลงที่เปลี่ยนแปลงเขตอำนาจของรัฐอันจะเข้าข่ายมาตรา 181 วรรค 2 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

จากการศึกษาถึงข้อดี และข้อเสียของแนวทางปฏิบัติของนานาชาติที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดการใช้เส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐทั้ง 4 วิธีกับกรณีของสะพานมิตรภาพไทย-ลาวเพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดการแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานของประเทศไทย กับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งจะก่อสร้างขึ้นในอนาคต ผู้เขียนเห็นว่าแนวทางปฏิบัติของนานาชาติที่ละเว้นโดยไม่กล่าวถึงเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานน่าที่จะเป็นวิธีการที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทยมากที่สุด กล่าวคือ ความตกลงว่าด้วยสะพานมิตรภาพนั้นมีข้อบทในข้อ 2 ที่กำหนดเอาไว้ชัดเจนว่าความตกลงฉบับนี้จะไม่กระทบเส้นเขตแดนระหว่างประเทศไทย กับประเทศลาวตามกฎหมายระหว่างประเทศแต่ประการใด ดังนั้นก็ถือได้ว่าการใช้อำนาจรัฐของทั้งสองประเทศมีลักษณะต่างฝ่ายต่างใช้อำนาจรัฐภายในดินแดนของตนจนถึงเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐ แม้ว่าตามข้อ 3 ของตกลงดังกล่าวได้มีการกำหนดการให้ใช้ความร่วมมือทางกฎหมายในรูปแบบของคณะกรรมการประจำของทั้งสองฝ่ายขึ้นมา ซึ่งการตั้งคณะกรรมการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการแก้ไขข้อพิพาทที่จะอาจเกิดขึ้นบนสะพานอันเป็นการหลีกเลี่ยงการขัดแย้งในเรื่องการใช้อำนาจรัฐบนสะพานซึ่งน่าจะเป็นคนละประเด็นกับเรื่องกรกำหนดเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพาน ดังนั้นเมื่อความตกลงเกี่ยวกับสะพานระหว่างประเทศไม่ได้กล่าวถึงการใช้เส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานก็ทำให้การทำความตกลงในลักษณะนี้ไม่จำเป็นที่จะต้องขอความเห็นชอบจากรัฐสภาตามกฎหมายรัฐธรรมนูญมาตรา 181 วรรค 2 อีกทั้งไม่จำเป็นต้องออกกฎหมายอนุวัติการ เนื่องจากการทำความ

ตกลงในลักษณะนี้เป็นความตกลงที่ไม่กระทบกับเรื่องเส้นเขตแดนของประเทศไทย อีกทั้งเมื่อไม่มีการกล่าวถึงการใช้อำนาจรัฐบนสะพาน ดังนั้นการพิจารณาการใช้อำนาจรัฐบนสะพานก็น่าที่จะตีความได้ว่าการใช้อำนาจรัฐบนสะพานนั้นมีลักษณะเป็นการใช้อำนาจรัฐร่วมกัน สำหรับเรื่องกรรมสิทธิ์เมื่อไม่มีการกำหนดเอาไว้ชัดเจนก็น่าที่จะตีความได้ว่ากรรมสิทธิ์ในตัวสะพานนั้นมีลักษณะเป็นกรรมสิทธิ์ร่วมกันของทั้งสองประเทศ รวมทั้งการบำรุงรักษาสะพานก็เป็นการบำรุงรักษาาร่วมกัน แต่อย่างไรก็ตามแม้ว่าวิธีการนี้จะเป็วิธีการที่เหมาะสมที่สุด แต่หากมีการทำความตกลงในเรื่องสะพานระหว่างประเทศไทย กับประเทศเพื่อนบ้านเกิดขึ้นยังคงต้องพิจารณาถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านในขณะนั้น ลักษณะของลำน้ำระหว่างประเทศ ในช่วงที่จะทำการก่อสร้างสะพาน ปัจจัยทางการเมือง เป็นต้น มาประกอบการพิจารณาเมื่อพิจารณาแล้วอาจทำให้วิธีการละเว้นไม่กล่าวถึงเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานก็อาจจะไม่เหมาะสม และวิธีการอื่นอีก 3 วิธีการก็อาจจะไม่เหมาะสมเช่นกัน ดังนั้นการทำความตกลงอาจจะออกมาในรูปแบบอื่นก็ได้ เนื่องจากในการกำหนดการใช้อำนาจรัฐบนสะพานยังไม่ปรากฏว่ามีกฎหมายระหว่างประเทศกำหนดเอาไว้ชัดเจน อีกทั้งกฎหมายระหว่างประเทศก็ไม่ได้ห้ามมิให้รัฐริมตลิ่งที่จะตกลงกัน ดังนั้นจึงเป็นหน้าที่ของรัฐริมตลิ่งที่เกี่ยวข้องสามารถตกลงกันในรูปของสนธิสัญญาได้

1.2.5 ทางปฏิบัติของประเทศไทยเกี่ยวกับการใช้อำนาจรัฐบนสะพานกับประเทศเพื่อนบ้าน

เท่าที่ผ่านมาก่อนที่จะมีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ทางปฏิบัติของประเทศไทยในส่วนที่เกี่ยวกับการแบ่งเขตอำนาจของรัฐริมตลิ่งบนสะพานข้ามลำน้ำระหว่างประเทศที่ใช้เป็นเส้นเขตแดนมีลักษณะที่ค่อนข้างกำกวม และมีลักษณะใกล้เคียงกับทางปฏิบัติของนานาชาติที่เกี่ยวกับการใช้เขตอำนาจรัฐร่วมกันบนสะพานดังที่ได้กล่าวมาแล้วตามวิธีการที่ 1.2.4 ข้างต้น กล่าวคือ ตามทางปฏิบัติของประเทศไทยเหล่านั้นมิได้มีข้อตกลงในเรื่องการแบ่งเขตอำนาจของรัฐริมตลิ่งบนสะพานเอาไว้โดยชัดเจน และปล่อยให้เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นผู้รับผิดชอบเป็นผู้ใช้ดุลพินิจวินิจฉัยว่าจะแบ่งสรรอำนาจของรัฐกันอย่างไรโดยพิจารณาแก้ปัญหาเป็นแต่ละเรื่องไปตามความจำเป็นของสถานการณ์ และโดยที่ทางปฏิบัติของประเทศไทยในเรื่องนี้มีลักษณะใกล้เคียงกับทางปฏิบัติของนานาชาติที่เกี่ยวกับการใช้อำนาจรัฐร่วมกันบนสะพาน ดังนั้นข้อดี และข้อเสียตามทางปฏิบัติของประเทศไทยนี้จึงมีลักษณะเหมือนกันทุกประการจึงไม่จำเป็นต้องนำมากล่าวซ้ำไว้ใน ณ ที่นี้อีก ตัวอย่างสนธิสัญญาที่ประเทศไทยทำกับประเทศเพื่อนบ้านมีดังนี้

1. หนังสือแลกเปลี่ยนการก่อสร้างสะพานโกลกเชื่อมพรมแดนไทย-มาเลเซีย เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม พ.ศ. 2513* รัฐบาลไทย และรัฐบาลมาเลเซียได้ตกลงกันว่าเพื่อวัตถุประสงค์ในการใช้อำนาจของรัฐ ทั้งในด้านบริหาร นิติบัญญัติ และตุลาการ ซึ่งรวมถึงอำนาจทางปกครองทางศาล การเข้าเมือง ศุลกากร ตลอดจนการสาธารณสุข บริเวณสะพานโกลกนับตั้งแต่เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานมาทางฝั่งไทยให้ถือว่าเป็นดินแดนของประเทศไทย และบริเวณสะพานนับตั้งแต่เส้นแบ่งกึ่งกลางสะพานไปทางฝั่งมาเลเซียให้ถือว่าเป็นดินแดนของประเทศมาเลเซีย ความตกลงเช่นนี้มีผลเท่ากับเป็นการสร้างระบบพิเศษขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการกำหนดเขตการใช้อำนาจของรัฐโดยเฉพาะ และไม่กระทบกระเทือนถึงเส้นเขตแดนระหว่างประเทศไทย และประเทศมาเลเซียที่เป็นอยู่ตามสนธิสัญญาไทย-อังกฤษ ฉบับ ค.ศ. 1909 และพิธีสารเรื่องเขตแดนต่อท้ายสนธิสัญญา ตามสนธิสัญญาและพิธีสารต่อท้ายสนธิสัญญาดังกล่าวกำหนดให้ใช้ร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย ส่วนเรื่องกรรมสิทธิ์บนสะพานโกลกตกลงกันให้เป็นกรรมสิทธิ์ร่วมกันเพื่อประโยชน์ในการบำรุงรักษาสะพาน

2. บันทึกความตกลงระหว่างประเทศไทย และประเทศอังกฤษการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสายซึ่งเป็นพรมแดนระหว่างประเทศไทย กับประเทศอังกฤษ โดยไม่ได้มีการกล่าวถึงเส้นแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพาน

3. ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสหภาพพม่าว่าด้วยโครงสร้าง กรรมสิทธิ์ การดำเนินการ การบริหาร และการบำรุงรักษาสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเมย

* ซึ่งโครงการก่อสร้างสะพานโกลกเชื่อมพรมแดนไทย-มาเลเซียนี้เป็นโครงการที่คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเห็นชอบในหลักการเมื่อวันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2510 ตามข้อเสนอแนะของสมาคมอาสา จากการประชุม ASA Standing Committee ครั้งที่ 3 ที่กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ. 2509 ต่อมาเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2511 จากการประชุม Asean Adhoc Committee on Transportation and Telecommunication ครั้งที่ 1 ที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซียได้เสนอแนะให้จัดโครงการก่อสร้างสะพานแห่งนี้ไว้ในโครงการของอาเซียน และเมื่อวันที่ 6-7 สิงหาคม พ.ศ. 2511 ที่ประชุม Asean Ministerial Meeting ครั้งที่ 2 ที่กรุงจาการ์ตา ประเทศอินโดนีเซีย ก็ได้ตกลงรับโครงการนี้ไว้เป็นโครงการของอาเซียน

แต่อย่างไรก็ดี แม้ว่าทางปฏิบัติของประเทศไทยในเรื่องนี้จะมีลักษณะใกล้เคียงกับทางปฏิบัติของนานาชาติที่เกี่ยวกับการใช้อำนาจรัฐร่วมกันบนสะพานซึ่งก็มีข้อพึงสังเกตว่าเท่าที่ผ่านมาการที่ประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้องมิได้มีปัญหาขัดแย้งกัน หรือเกิดกรณีพิพาทต่อกันในเรื่องการใช้เขตอำนาจรัฐบนสะพานข้ามลำน้ำที่ใช้เป็นพรมแดนระหว่างประเทศตามสนธิสัญญาในข้อ 1 และข้อ 2 ดังกล่าวข้างต้นก็เพราะแม่น้ำเหล่านั้นไม่ว่าจะเป็นแม่น้ำรวก แม่น้ำสาย ซึ่งเป็นพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศพม่า หรือแม่น้ำโกลก ซึ่งเป็นพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียก็ตาม ต่างก็เป็นแม่น้ำที่แคบไม่กว้างมากนัก และมีความกว้างในลักษณะที่ใกล้เคียงกับคลองขนาดใหญ่เท่านั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ณ บางจุดของแม่น้ำโกลก และตรงทำซีเหล็กซึ่งเป็นจุดผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียกับประเทศพม่าตามลำดับมีความกว้างเพียงเท่ากับคลองธรรมดาเท่านั้น และในฤดูแล้งก็มีน้ำไหลผ่านในปริมาณที่น้อยมากจนสามารถเดินข้ามพากได้โดยง่าย ด้วยเหตุนี้เหตุการณ์ใด ๆ ก็ตามที่อุบัติขึ้นบนสะพานย่อมมีความเกี่ยวข้องกับเขตอำนาจของรัฐริมตลิ่งทั้งสองฝ่ายอย่างเห็นได้โดยชัดเจน และโดยที่สะพานเหล่านั้นมีขนาดแคบ และสั้นมากการผ่านแดนจากรัฐหนึ่งไปยังอีกรัฐหนึ่งโดยทางรถยนต์ก็ต้องผ่านจุดสกัด และเครื่องกีดขวางทั้งสองพาก การเดินรถจึงไม่สามารถใช้ความเร็วสูงได้ ทำให้ไม่เคยเกิดปัญหาอุบัติเหตุทางรถยนต์แต่อย่างใด และแม้แต่การฉกชิงวิ่งราว หรือการทำร้ายร่างกายกันบนสะพานย่อมเป็นการเสี่ยงต่อการถูกจับกุม และนำตัวไปลงโทษมากเป็นพิเศษ เพราะหากถูกสกัดกั้นหนทางหนีทั้งสองพากของสะพานก็ยากที่จะหลบหนีการถูกจับกุมได้ การกระทำความผิดบนสะพานจึงไม่เกิดขึ้น

ดังนั้น ถึงแม้โดยทางทฤษฎีแล้วไม่ว่าจะใช้หลักการที่ให้ทั้งสองรัฐใช้เขตอำนาจร่วมกันก็ดี หรือจะถือเป็นหลักการให้รัฐทั้งสองฝ่ายใช้เขตอำนาจของตนได้อย่างเต็มที่ไปจนถึงเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศ ผลในทางปฏิบัติจึงไม่แตกต่างกัน ด้วยเหตุนี้ความตกลงก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำระหว่างประเทศเหล่านั้นจึงมิได้มีการกล่าวถึงเรื่องเส้นแบ่งเขตอำนาจ หรือแม้แต่เรื่องการใช้เขตอำนาจของรัฐไว้แต่อย่างใด และคงให้เป็นไปตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศและทางปฏิบัติของรัฐที่เกี่ยวข้องเท่านั้น หลักการที่มีข้อตกลงในการก่อสร้างสะพานให้ใช้เขตอำนาจร่วมกันโดยแจ้งชัดก็เป็นข้อดีอีกประการหนึ่งในทางปฏิบัติของไทยเพราะจะทำให้สามารถพิจารณาว่าการใช้อำนาจรัฐบนสะพานนั้นเป็นการใช้อำนาจรัฐร่วมกัน นอกจากนั้นยังทำให้สามารถหลีกเลี่ยงปัญหาในทางปฏิบัติเกี่ยวกับขั้นตอนการทำสนธิสัญญาเป็นอย่างดี การระบุไว้โดยแจ้งชัดให้ประเทศทั้งสองฝั่งแม่น้ำระหว่างประเทศใช้เขตอำนาจร่วมกันบนสะพานจะมีผลทางกฎหมายที่ขัดต่อกฎหมายที่มีผลใช้บังคับในปัจจุบันในหลายเรื่อง หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ มีอยู่หลายเรื่องที่ยังไม่มีกฎหมายรองรับ ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องออกกฎหมายอนุวัติการ ซึ่งตามกฎหมายรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 181 วรรค 2 การทำสนธิสัญญาประเภทนี้มีขั้นตอน และความยุ่งยากมาก อีกทั้งต้องใช้เวลาดลอดจนค่าใช้จ่ายสูงมาก

การที่ประเทศไทยยังไม่เคยประสบปัญหาเกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านในเรื่องการใช้เขตอำนาจรัฐบนสะพานข้ามลำน้ำระหว่างประเทศที่ใช้เป็นเส้นเขตแดนมาจนทุกวันนี้ทำให้เท่าที่ผ่านมามีจะมีการสร้างสะพานข้ามลำน้ำระหว่างประเทศ ในทางปฏิบัติของประเทศไทยสนธิสัญญา หรือความตกลงเกี่ยวกับการก่อสร้างสะพานระหว่างประเทศจึงมีลักษณะใกล้เคียงกัน เพราะมีการลอกเลียนแบบกันมาโดยตลอดมิได้มีการถกเถียง หรือเจรจาต่อรองกันในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการใช้เขตอำนาจ หรือการแบ่งเขตอำนาจของรัฐบนสะพานระหว่างประเทศแต่อย่างใด แต่หลังจากที่ได้มีการทำความตกลงก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวขึ้นมาแล้ว การที่ประเทศไทยและประเทศลาวต้องเจรจาต่อรองกันในเรื่องการใช้เขตอำนาจ และการแบ่งเขตอำนาจของรัฐบนสะพานข้ามลำน้ำระหว่างประเทศ ทำให้ทั้งสองฝ่ายต่างก็ได้ตระหนักถึงปัญหาความยุ่งยากที่จะตามมาในภายหลังในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการใช้เขตอำนาจของรัฐบนสะพาน ดังนั้นจึงเป็นที่คาดหมายได้ว่าต่อไปในวันข้างหน้าการทำความตกลงก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำระหว่างประเทศที่ใช้เป็นเส้นเขตแดนกับประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทยไม่ว่าจะเป็นสะพานข้ามลำน้ำระหว่างประเทศที่มีความยาวมาก เช่น สะพานมิตรภาพไทย-ลาวสะพานแห่งที่ 2 หรือสะพานข้ามลำน้ำสั้น ๆ เช่น สะพานข้ามแม่น้ำเมย ซึ่งเป็นลำน้ำที่ใช้เป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศพม่าย่อมเป็นสิ่งที่แน่นอนว่าความตกลงเหล่านั้นคงจะต้องมีข้อบ่งชี้เกี่ยวกับการใช้อำนาจรัฐ และการแบ่งเขตอำนาจรัฐบนสะพานด้วยเสมอ ทั้งนี้จะใช้หลักการเดียวกันกับสะพานมิตรภาพไทย-ลาวหรือไม่ก็ยังคงเป็นเรื่องที่คาดหมายได้ยาก เพราะเป็นเรื่องที่ขึ้นอยู่กับอำนาจในการต่อรองของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องซึ่งขึ้นอยู่กับผลประโยชน์ของรัฐที่เกี่ยวข้องอีกด้วย โดยจะต้องคำนึงถึงปัจจัยทางด้านสภาพทางภูมิศาสตร์ประกอบด้วย หากฝ่ายไทยมีความต้องการ หรือความจำเป็นที่จะต้องมีสะพานนั้น ๆ มากกว่าอำนาจในการต่อรองของไทยย่อมต่ำกว่าอำนาจในการต่อรองของอีกฝ่ายหนึ่ง และหากเป็นกรณีที่ใช้ร่องน้ำลึกเป็นเส้นแบ่งเขตแดน และร่องน้ำลึกนั้นอยู่ก่อนไปทางฝั่งของประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้องก็พึงคาดหมายได้ว่าประเทศเพื่อนบ้านนั้นจะเรียกร้องให้ประเทศไทยผ่อนปรนให้เหมือนกับกรณีสะพานมิตรภาพไทย-ลาวโดยคู่ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องอ้างว่าในเมื่อประเทศไทยยินยอมผ่อนผันให้กับประเทศลาวได้เหตุใดจึงผ่อนผันให้ฝ่ายตนไม่ได้ ซึ่งในกรณีเช่นนั้นหากฝ่ายไทยหาเหตุผลมาหักล้างไม่ได้ก็จะเป็นการยากที่จะเปลี่ยนแปลงหลักการเป็นอย่างอื่นไปได้ แต่อย่างน้อยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ย่อมเป็นที่คาดหมายได้ว่าฝ่ายลาวคงยืนยันให้ใช้เส้นกึ่งกลางสะพานเป็นเส้นแบ่งเขตอำนาจ หรืออย่างน้อยก็ให้มีข้อบ่งชี้ที่มีลักษณะกำกวมเหมือนกับความตกลงก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งนี้ และหากฝ่ายไทยยืนยันที่จะให้ใช้เส้นเขตแดนเป็นเกณฑ์ก็จะก่อให้เกิดอุปสรรค และปัญหาในการเลือกสถานที่ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ต่อไปในวันข้างหน้า น่าจะเป็นปัจจัย ๆ หนึ่งของทางฝ่ายลาวที่จะเลือกเอาจุดที่จะทำให้ฝ่ายตนได้เปรียบมากที่สุดเป็นข้ออ้างของฝ่ายตนในการทำความตกลง กล่าวคือ จุดที่เส้นแบ่งเขตแดนก่อนเข้ามาทางฝั่งไทย

มีข้อสังเกตว่าในกรณีของสะพานระหว่างประเทศระหว่างประเทศไทย กับ ประเทศพม่าซึ่งข้ามลำน้ำรวก และลำน้ำสาย ซึ่งเป็นสะพานขนาดเล็ก และลำน้ำดังกล่าวมีลักษณะ เล็กไม่กว้างเหมือนแม่น้ำโขง จึงไม่ได้มีการทำความตกลงระหว่างประเทศต่อกัน และคงมีเพียงแต่ ในระดับท้องถิ่น ซึ่งถือว่าเป็นเพียง “ข้อตกลง” ด้านการบริหารระหว่างกันเพื่อความสะดวกใน ด้านการใช้เขตอำนาจของฝ่ายบริหารของรัฐที่อยู่สองฝั่งของลำน้ำ ซึ่งไม่ถือว่าเป็นสนธิสัญญา ระหว่างรัฐบาลกลาง แต่เป็นเพียงที่เข้าใจกันว่าจะมีการสร้างสะพานข้ามลำน้ำที่ใช้เป็นเส้นเขตแดน ระหว่างกันโดยไม่ได้ระบุโดยแจ้งชัดว่าการใช้เขตอำนาจบนสะพานระหว่างประเทศนั้นจะมีความ เสี่ยงอย่างไร ซึ่งในกรณีเช่นนั้นเมื่อเกิดปัญหาในทางปฏิบัติก็จะต้องใช้วิธีเจรจากัน และถ้าตกลง กันไม่ได้ก็ต้องเป็นไปตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ กล่าวคือ ถือเอาเส้นแบ่งเขตแดนเป็น เกณฑ์ซึ่งในกรณีของสะพานข้ามแม่น้ำรวก และแม่น้ำสาย ในเมื่อสนธิสัญญากำหนดเขตแดนระหว่าง ประเทศไทย กับประเทศพม่าที่มีมาตั้งแต่สมัยที่ประเทศพม่าเป็นอาณานิคมของประเทศอังกฤษมิ ได้ระบุว่าเส้นเขตแดนในลำน้ำรวก และแม่น้ำสายอยู่ ณ ที่ใด ในทางปฏิบัติจึงถือว่าร่องน้ำลึกเป็น เส้นเขตแดนตามหลักกฎหมายจารีตประเพณี และตามทางปฏิบัติส่วนใหญ่ของนานาชาติเป็น เกณฑ์ แต่โดยที่ยังไม่เคยปรากฏว่ามีปัญหาเกี่ยวกับการใช้เขตอำนาจบนสะพานระหว่างกันในทาง ปฏิบัติจริงจึงมิได้เคยมีการเจรจา หรือกำหนดกฎเกณฑ์ในเรื่องนี้ให้เป็นที่แน่ชัด ทั้งนี้ น่าจะเป็น เพราะในทางปฏิบัติจริงแล้ว หากรัฐซึ่งอยู่คนละฝั่งของลำน้ำระหว่างประเทศไม่มีความสัมพันธ์อัน ดีต่อกันต่างฝ่ายต่างก็สามารถปิดสะพานเสียได้โดยห้ามมิให้มีการผ่านเข้าออกดินแดนของตน โดยสะพานนั้น ๆ เช่น กรณีสะพานข้ามลำน้ำระหว่างประเทศระหว่างประเทศไทย กับประเทศ พม่าตรงท่าซี้เหล็ก ซึ่งได้ถูกปิดลงในช่วงปลายปี 2538 อันเป็นผลจากการที่ความสัมพันธ์ระหว่าง ทั้งสองประเทศตกต่ำถึงขนาดที่รัฐบาลพม่าสั่งปิดพรมแดนทั้งหมด และไม่อนุญาตให้มีการไปมา หาสู่กันระหว่างประเทศไทย กับประเทศพม่า เป็นต้น ซึ่งในขณะนี้ได้มีการเปิดพรมแดนไปมา ระหว่างกันแล้ว