

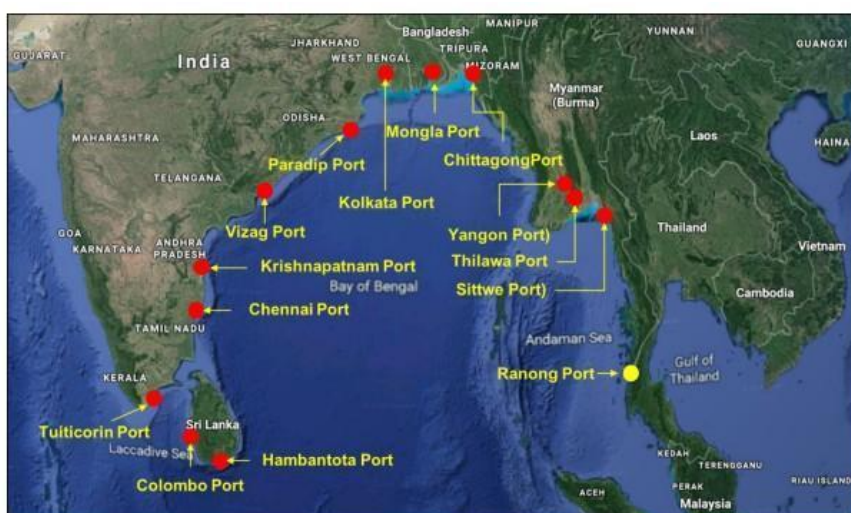
ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านการขนส่งทางทะเลภายใต้กรอบบิมสเทค (BIMSTEC Agreement on Maritime Transport Cooperation)

1. ภูมิหลัง

1.1 สำนักเลขาธิการบิมสเทคได้จัดตั้งคณะทำงานเพื่อหารือและสรุปร่างความตกลงว่าด้วยการเดินเรือชายฝั่ง (BIMSTEC Coastal Shipping Agreement) โดยมีการประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 27 - 28 พฤศจิกายน 2560 ณ กรุงนิวเดลี อินเดีย

1.2 เมื่อปี 2564 รัฐสมาชิกเห็นชอบให้เปลี่ยนชื่อและเนื้อหาเป็นความตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านการขนส่งทางทะเล (BIMSTEC Agreement on Maritime Transport Cooperation หรือ AMTC) เพื่อให้ครอบคลุมขอบเขตการขนส่งทางทะเลมากยิ่งขึ้น

1.3 ร่างความตกลงดังกล่าวได้รับความเห็นชอบในการประชุมระดับรัฐมนตรีบิมสเทค ครั้งที่ 19 เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2566 และล่าสุดรัฐสมาชิกบิมสเทคได้ลงนามความตกลงฯ ในช่วงการประชุมผู้นำบิมสเทค ครั้งที่ 6 ในวันที่ 4 เมษายน 2568 ณ กรุงเทพฯ แล้ว



2. สารสำคัญ

2.1 กำหนดให้มีกลไกการบริหารความตกลงฯ ผ่านคณะกรรมการร่วมว่าด้วยการขนส่งทางเรือ (Joint Shipping Committee หรือ JSC) เพื่อดำเนินการ ดังนี้

2.1.1 จัดทำขั้นตอนการปฏิบัติงานมาตรฐาน (Standard Operating Procedure หรือ SOP) เพื่อเป็นกรอบแนวทางเพื่อให้การดำเนินการตามความตกลงฯ ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งประกอบด้วย

- (1) กำหนดกระบวนการลงทะเบียนเรือ การเข้าถึงท่าเรือ การตรวจสอบบุคลากร และการจัดการสินค้า
- (2) การสนับสนุนด้านเทคนิคและโลจิสติกส์แก่เนปาลและภูฏานเพื่อเข้าถึงเส้นทางการค้าทางทะเล
- (3) รับรองเอกสารด้านความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม และการดำเนินงานร่วมกัน
- (4) การเข้าถึงท่าเรือ และค่าธรรมเนียมในระดับเดียวกับเรือในประเทศ
- (5) การตอบสนองต่อภัยพิบัติและการปกป้องสิ่งแวดล้อม และ

(6) บทบาทของ JSC ในการทบทวนและปรับปรุง SOP และติดตามความคืบหน้า
ของความตกลงฯ

2.1.2 ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปฏิบัติตามความตกลงฯ

2.1.3 ทบทวนสถานการณ์และแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลของแต่ละฝ่าย

2.1.4 ศึกษาแนวทางการเสริมสร้างความร่วมมือในภาคการเดินเรือ

2.1.5 หารือประเด็นต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการ และประยุกต์ใช้ความตกลงฯ และประเด็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการยกระดับการขนส่งทางทะเล การพัฒนาการขนส่งทางเรือ และการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางทะเล และทำเรือ รวมถึงการให้คำแนะนำที่เหมาะสม เพื่อให้ร่างความตกลงฯ มีการอนุมัติเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

2.2 ความตกลงฯ มีวัตถุประสงค์ในการเสริมสร้างความร่วมมือและอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศสมาชิก/ภาคีร่างความตกลงฯ เพื่อเสริมสร้างและพัฒนาความสัมพันธ์ด้านการพาณิชย์ และการขนส่งทางทะเลในภูมิภาคอ่าวเบงกอล โดยมีขอบเขตการใช้บังคับกับเรือ บริษัทเรือ ลูกเรือ และสินค้าบนเรือ โดยจะได้มีกำหนดรายละเอียดในขั้นตอนปฏิบัติงานมาตรฐาน (SOP) ซึ่งกำหนด บทบาทเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

2.2.1 ความร่วมมือในการขนส่งทางทะเลกำหนดให้ภาคีร่างความตกลงฯ ต้องร่วมมือ และช่วยเหลือซึ่งกันและกันในการพัฒนาการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างกัน โดย (1) บริษัทเดินเรือ ของภาคีร่างความตกลงฯ อาจมีส่วนร่วมในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือของภาคีอื่น และ (2) ภาคีร่างความตกลงฯ ต้องปฏิบัติตามเรือของภาคีอื่นตามที่ปฏิบัติกับเรือของตน ในส่วนที่เกี่ยวกับการจัดเก็บค่าภาระท่าเรือ และค่าธรรมเนียมอื่น และ (๓) ประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลมีสิทธิของประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล ตามที่กำหนดในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเล

2.2.2 หลักปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ กำหนดให้ภาคีร่างความตกลงฯ ต้องปฏิบัติกับเรือ ลูกเรือ และสินค้าของภาคีอื่นเช่นเดียวกับที่ปฏิบัติกับเรือของตนในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ

2.2.3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางทะเล กำหนดให้ภาคีร่างความตกลงฯ ต้องใช้มาตรการที่จำเป็นในการอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการขนส่งทางทะเลเพื่อหลีกเลี่ยงความล่าช้าโดยไม่จำเป็นในท่าเรือต่อเรือของภาคีอื่น รวมทั้งต้องเร่งรัดและลดความซับซ้อนในงานพิธีการ การศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง และการสาธารณสุขที่ใช้บังคับในท่าเรือ

2.2.4 การให้การยอมรับใบสำคัญรับรองของเรือ และการให้การยอมรับหนังสือเดินทาง และเอกสารระบุตัวตนของคนประจำเรือที่ออกให้แก่ลูกเรือตามที่กำหนดใน SOP

2.2.5 การให้ความช่วยเหลือแก่ลูกเรือ ซึ่งกำหนดให้ภาคีฯ ต้องให้การช่วยเหลือลูกเรือของภาคีอื่นที่เจ็บป่วย เกิดอุบัติเหตุ ได้รับผลกระทบจากภัยธรรมชาติ ต้องการความช่วยเหลือทางการแพทย์ โดยบริษัทเดินเรือจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย โดยให้ความคุ้มครองเช่นเดียวกับเรือของภาคีความตกลงฯ ในน่านน้ำตนเอง นอกจากนี้สินค้าที่ถูกขนถ่ายลงจากเรือหรือได้รับความช่วยเหลือโดยภาคีฯ จากเรือที่ตกอยู่ในสถานการณ์คับขันไม่ต้องเสียภาษีศุลกากรในกรณีที่สินค้านั้นไม่ได้เป็นสินค้าไวบริโอกหรือใช้ในดินแดนของภาคีฯ นั้น โดยต้องทำการขนถ่ายต่อหน้าเจ้าหน้าที่ของภาคีฯ ที่ประสบภัย

3. สถานะปัจจุบัน

3.1 ปัจจุบัน ภูฏาน อินเดีย เมียนมา และไทย ได้ให้สัตยาบันความตกลงดังกล่าว โดยความตกลงฯ มีผลใช้บังคับแล้วตั้งแต่วันที่ 13 พฤษภาคม 2569 เนื่องจากภาคีคู่สัญญาอย่างน้อย 4 ฝ่าย ให้สัตยาบันหรือให้การยอมรับความตกลงนี้ และจะมีผลใช้บังคับเฉพาะระหว่างภาคีคู่สัญญาที่ได้ให้สัตยาบันหรือให้การยอมรับความตกลงนี้เท่านั้นตามข้อบทที่ 15 “การมีผลบังคับใช้/การบอกเลิกความตกลง” ของความตกลงฯ (ปัจจุบันคงเหลือประเทศที่ยังไม่ได้ให้สัตยาบันอีก 3 ประเทศ คือ บังกลาเทศ เนปาล และศรีลังกา)

3.2 ทั้งนี้ ศรีลังกาได้มีหนังสือถึงสำนักเลขาธิการบิมสเทคแจ้งว่า ศรีลังกาประสงค์ขอแก้ไขความตกลงฯ ตามข้อบทที่ 14 “การแก้ไขและเพิ่มเติมข้อตกลง” เพื่อให้มีความชัดเจนด้านกฎหมายและมีความสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (United Nations Convention on the Law of the Sea หรือ UNCLOS) โดยเฉพาะประเด็นสิทธิของรัฐชายฝั่ง พร้อมทั้งแจ้งว่า ศรีลังกาจะยื่นสัตยาบันสารก็ต่อเมื่อมีการปรับปรุงแก้ไขคำในความตกลงฯ ตามที่ฝ่ายศรีลังกาเสนอแล้วเท่านั้น

3.3 อย่างไรก็ตาม อินเดียนได้แจ้งความเห็นต่อเรื่องดังกล่าวว่า ความตกลงฯ รวมถึงข้อบทใดของความตกลงฯ จะมีผลใช้บังคับเมื่อภาคีสัญญาอย่างน้อย 4 ฝ่าย ให้สัตยาบันหรือให้การยอมรับความตกลงนี้ ตามนัยข้อ 3.1 ซึ่งรวมถึงข้อบทที่ 14 ที่ศรีลังกาอ้างถึงด้วย

3.4 อนึ่ง ศรีลังกาเคยเสนอปรับปรุงแก้ไขคำดังกล่าวก่อนการลงนามความตกลงฯ แต่ฝ่ายศรีลังกาไม่สามารถปรับปรุงได้ในขณะนั้น เนื่องจากรัฐสมาชิกเห็นว่า การปรับปรุงแก้ไขคำดังกล่าวจะทำให้การดำเนินการล่าช้าและอาจไม่สามารถลงนามความตกลงฯ ได้ทันในช่วงการประชุมผู้นำบิมสเทค ครั้งที่ 6 (เมษายน 2568)

4. ผลประโยชน์ต่อประเทศไทย

4.1 ด้านภูมิรัฐศาสตร์

4.1.1 เสริมสร้างบทบาทของไทยในสาขาความเชื่อมโยงทางทะเลในเวทีระหว่างประเทศ โดยเฉพาะเมื่อคำนึงถึงบริบททางภูมิรัฐศาสตร์ของโลกที่เปลี่ยนแปลงไป และยังเป็นประโยชน์ในการส่งเสริมสถานะความเป็นศูนย์กลางความเชื่อมโยงทางทะเลของไทยกับมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย

4.1.2 โอกาสในการกำหนดเป้าหมายและทำที่ด้านความเชื่อมโยงทางทะเลที่ไทยต้องการผลักดันในเวทีระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในฐานะที่ไทยเป็นประเทศนำ (Lead country) ในสาขาความเชื่อมโยงของกรอบบิมสเทค

4.2 ด้านเศรษฐกิจ

4.2.1 เสริมสร้างขีดความสามารถด้านความเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานของไทยกับภูมิภาคอ่าวเบงกอล ทำให้ไทยมีตัวเลือกในการเข้าถึงตลาด สินค้า รวมไปถึงผู้ซื้อภายในภูมิภาคมากขึ้น โดยคำนึงถึงว่า เอเชียใต้เป็นภูมิภาคที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจและมีกำลังซื้อเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

4.2.2 ขยายโอกาสในการเชื่อมไปสู่ภูมิภาคตะวันออกกลางและแอฟริกาซึ่งมีเส้นทางการขนส่งสินค้าเดิมกับรัฐสมาชิกในกรอบบิมสเทคอยู่แล้ว หากในอนาคตสามารถบรรลุการเจรจาความตกลงการค้าเสรีบิมสเทคร่างความตกลงดังกล่าวจะเป็นรากฐานสำคัญเพื่อรองรับการเคลื่อนตัวสินค้าอย่างเสรียิ่งขึ้นในภูมิภาคอ่าวเบงกอล

4.3 ด้านการค้าและการลงทุน

4.3.1 อำนวยความสะดวกและเปิดโอกาสด้านการค้าและการลงทุน อันจะนำไปสู่การยกระดับการปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม

4.3.2 มีขั้นตอนการปฏิบัติงานที่ชัดเจนในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือ ซึ่งจะส่งผลให้การขนส่งทางเรือในกรอบบิมสเทคมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ
กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ
กรกฎาคม 2569