

บทที่ 3 ระบบการบริหารจัดการสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ตามความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย กับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวว่าด้วยสะพานมิตรภาพ

3.1 การบริหารจัดการร่วมกันของทั้งสองรัฐบาล

3.1.1 การรักษาความปลอดภัย (ข้อ 4)

ทั้งสองฝ่ายได้มีการกำหนดในเรื่องของการรักษาความปลอดภัยร่วมกันของสะพานแห่งนี้ว่า ให้บริเวณสะพานทั้งหมดเป็นพื้นที่ปลอดทหาร และสิ่งประกอบต่าง ๆ ทางด้านการทหาร และกำหนดให้คณะกรรมการดำเนินมาตรการที่จำเป็นเพื่อคุ้มครองรักษาสะพานไม่ให้ถูกทำลาย หรือทำให้เสียหาย

3.1.2 การบริหาร และการบำรุงรักษาสะพาน (ข้อ 5)

ทั้งสองฝ่ายต้องรับผิดชอบร่วมกันในการบริหาร และบำรุงรักษาสะพาน และส่วนประกอบของสะพาน และร่วมกันในการออกค่าใช้จ่ายในการบริหาร และบำรุงรักษาสะพาน และส่วนประกอบของสะพาน โดยจะออกค่าใช้จ่ายฝ่ายละครึ่งหนึ่งในจำนวนที่เท่ากัน

3.1.2.1 จัดตั้งองค์กรบริหาร และหน่วยบำรุงรักษาสะพาน

ทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะจัดตั้งองค์กรบริหาร และหน่วยบำรุงรักษาสะพาน ซึ่งประกอบไปด้วยคณะกรรมการ และหน่วยบำรุงรักษาสะพาน เพื่อรับผิดชอบร่วมกันในการบริหาร และบำรุงรักษาสะพาน และส่วนประกอบของสะพาน

เพื่อให้เป็นไปตามความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเกี่ยวกับสะพานมิตรภาพ เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2537 เพื่อให้เป็นไปตามข้อตกลงดังกล่าวในการจัดตั้งองค์กรบริหารและบำรุงรักษาสะพาน กรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงานในฐานะหน่วยงานหลักในการดำเนินโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงหนองคาย-เวียงจันทน์ ได้เตรียมการเพื่อการปฏิบัติให้ทันการเปิดใช้สะพาน ซึ่งกำหนดพิธีเปิดสะพานในวันที่ 8 เมษายน 2537 โดยการเตรียมการจัดตั้งสำนักงานองค์กรบริหาร และบำรุงรักษาสะพาน และได้มีการประชุมคณะกรรมการเพื่อดำเนินการโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงหนองคายเวียงจันทน์ ครั้งที่ 2/2537 เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2537 ซึ่งที่ประชุมได้เห็นชอบในการ

แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมระดับนโยบาย และเจ้าหน้าที่ประจำในการบำรุงรักษาสะพานในระดับปฏิบัติ ดังนี้

1. คณะกรรมการร่วม (Joint Commission) ฝ่ายไทยประกอบด้วย
 - 1.1 อธิบดีกรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงาน หรือผู้แทน
 - 1.2 อธิบดีกรมทางหลวง หรือผู้แทน
 - 1.3 อธิบดีกรมศุลกากร หรือผู้แทน
 - 1.4 ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ
 - 1.5 ผู้แทนกองบังคับการกองตรวจคนเข้าเมือง
 - 1.6 ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย
 - 1.7 ผู้แทนจังหวัดหนองคาย
2. คณะเจ้าหน้าที่ประจำในการ บำรุงรักษาสะพาน ประกอบด้วย
 - 2.1 ผู้แทนกรมทางหลวง
 - 2.2 ผู้แทนกรมศุลกากร
 - 2.3 ผู้แทนกองบังคับการกองตรวจคนเข้าเมือง
 - 2.4 ผู้แทนจังหวัดหนองคาย
 - 2.5 ผู้แทนกรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงาน

3.1.2.2 กำหนดหน้าที่องค์กรบริหาร

คณะกรรมการมีหน้าที่ดังนี้

1. ปรีกษาหารือ และตกลงวิธีการบริหาร การใช้ และการบำรุงรักษาสะพาน เช่นว่าจะดำเนินการร่วมกัน หรือต่างฝ่ายต่างทำเอง โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐบาล หรือให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการ
2. กำหนด ทบทวน และปรับปรุงระเบียบปฏิบัติในการบริหาร การใช้ และการบำรุงรักษาสะพาน

3. อนุมัติแผนงาน และงบประมาณสำหรับการบำรุงรักษา และซ่อมแซมสะพาน และส่วนประกอบอื่น ๆ ของสะพาน
4. ให้คำแนะนำที่จำเป็นแก่หน่วยบำรุงรักษาสะพาน และทบทวนการปฏิบัติงานของหน่วยดังกล่าวเป็นระยะ
5. กำหนดอัตราค่าผ่านสะพาน
6. ติดตาม และทบทวนการบริหาร การใช้ และการบำรุงรักษาสะพาน และงานที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามนโยบาย และระเบียบปฏิบัติที่คณะกรรมการทั้งสองฝ่ายได้กำหนดไว้ เพื่อให้การบริหาร การใช้ และการบำรุงรักษาสะพานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

หน่วยบำรุงรักษาสะพาน มีหน้าที่ดังนี้

1. ร่วมมือ และประสานงานกันในการบริหาร การใช้ และการบำรุงรักษาสะพานให้เป็นไปตามระเบียบปฏิบัติ และข้อกำหนดที่คณะกรรมการได้ร่วมกันกำหนดไว้
2. ควบคุมดูแลการใช้ การบริหาร การบำรุงรักษาสะพาน และซ่อมแซมสะพานให้เป็นไปตามสัญญาว่าจ้างในกรณีที่มีการว่าจ้าง
3. ร่วมกันจัดทำรายงานการปฏิบัติหน้าที่ต่อคณะกรรมการเป็นระยะอย่างน้อยทุก ๆ 3 เดือน
4. จัดทำแผน และเสนองบประมาณประจำปี สำหรับการบำรุงรักษา และซ่อมแซมสะพาน

3.1.2.3 กำหนดอัตราค่าผ่านสะพาน

การเรียกเก็บค่าใช้สะพาน ให้เรียกเก็บในอัตราเท่ากันเป็นเงินไทย หรือเงินลาว แล้วแต่กรณี โดยเก็บเที่ยวเดียวเมื่อขึ้นสะพานทางฝั่งไทย หรือลาว (ยกเว้นยานพาหนะที่มีคนขับซึ่งจะนำไปจำหน่าย ให้เรียกเก็บเงินจากทั้งฝั่งไทย และลาว)

อัตราค่าใช้สะพาน เป็นดังนี้

รถยนต์นั่ง	20	บาท
รถบรรทุกเล็ก	30	บาท
รถโดยสารขนาดเล็ก	50	บาท
รถโดยสารขนาดใหญ่	100	บาท
รถบรรทุกสิบล้อ	200	บาท
รถบรรทุกเกินสิบล้อขึ้นไป	300	บาท

ในส่วนของการเก็บค่าผ่านทางฝายไทย เห็นว่าควรมีการเก็บค่าผ่านทางบนสะพานมิตรภาพไทย-ลาวเพิ่มสำหรับรถทุกชนิด โดยให้เก็บเพิ่มตามผลต่างที่เกิดขึ้นจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินก๊ีบเป็นเงินบาท เนื่องจากการเก็บค่าผ่านทางบนสะพานเป็นเงินก๊ีบแล้วนำมาแลกเปลี่ยนเงินบาท ปรากฏว่าสามารถแลกเปลี่ยนในจำนวนที่น้อย ทั้งนี้เป็นเพราะค่าเงินก๊ีบของลาวลดลงกว่าเดิม แต่ฝายลาวยังคงยืนยันให้เก็บค่าผ่านทางในอัตราเดิม โดยได้ให้เหตุผลว่าการเก็บค่าผ่านทางจะไม่มีเปลี่ยนแปลงตามการขึ้นลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อเงินก๊ีบ เพราะหากต่อไปอัตราแลกเปลี่ยนมีการลดลง หรือเพิ่มขึ้นตามสภาวะความต้องการเงินตราต่างประเทศในตลาดการเงินของลาว ก็จะต้องมีการปรับอัตราค่าผ่านทางไม่มีที่สิ้นสุด และลาวได้เสนอว่าให้รถที่ข้ามไปแล้วและเที่ยวที่กลับประเทศของตนเองจะต้องจ่ายค่าผ่านทางเป็นเงินสกุลของประเทศนั้น กล่าวคือ ในกรณีที่รถของทางฝายลาวเข้ามาในประเทศไทยจะต้องจ่ายค่าผ่านทางเป็นเงินก๊ีบ แต่หากกลับประเทศลาวจะต้องจ่ายค่าผ่านทางเป็นเงินบาท เพื่อความยุติธรรมของทั้งฝายไทย และลาว

นอกจากข้อเสนอในเรื่องการเก็บค่าผ่านทางดังกล่าวข้างต้น ฝายลาวยังมีข้อเสนอที่ต้องการที่จะให้ฝายไทยยกเลิกการเก็บค่าธรรมเนียมล่วงเวลาต่าง ๆ ให้หมดสิ้นไป โดยเฉพาะค่าล่วงเวลาของศุลกากร และค่าล่วงเวลาของด่านตรวจคนเข้าเมือง โดยฝายลาวอ้างว่าการเก็บค่าล่วงเวลาดังกล่าวของไทยเป็นการทำให้ค่าโดยสารรถประจำทางบนสะพาน (Chuttle Bus) สูงขึ้น ซึ่งในเรื่องนี้ฝายไทยก็ได้ดำเนินการไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และรอการอนุมัติจากหน่วยงานดังกล่าวต่อไป

ในการประชุมคณะกรรมการร่วมกำหนดนโยบายบริหาร และบำรุงรักษาสะพาน เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2537 ได้มีการพิจารณายกเลิกการเก็บค่าธรรมเนียมรถโดยสารทุกประเภทที่ใช้สะพานมิตรภาพ เพื่อลดภาระค่าใช้จ่าย กับผู้ดำเนินกิจการรถโดยสาร ซึ่งจะต้องเสียค่าธรรมเนียมคันละ 50 บาทต่อเที่ยวแก่ด่านตรวจคนเข้าเมืองของแต่ละประเทศ รวมทั้งลดการเก็บค่าล่วงเวลาไม่ให้เกินกว่า 10% ของค่าโดยสาร หรือค่าธรรมเนียมอื่น ๆ และในการประชุมปรึกษาหารือ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน และการขนส่งผ่านสะพานมิตร

ภาพ ระหว่างคณะผู้แทนจากกระทรวงการต่างประเทศไทย-ลาว เมื่อวันที่ 19-20 มิถุนายน 2538 ที่ผ่านมามีทั้งสองฝ่ายเห็นพ้องต้องกันในเรื่องการเก็บและการยกเว้นค่าธรรมเนียม โดยให้เก็บค่าผ่านสะพานของยานพาหนะทุกประเภท รวมทั้งราชการและคณะทูต ส่วนค่าธรรมเนียมให้เป็นไปตามกฎหมาย และระเบียบของแต่ละฝ่าย ส่วนยานพาหนะที่เป็นแขกของทางการของแต่ละประเทศให้ได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ตามกฎหมายของทั้งสองประเทศ*

3.2 การบริหารจัดการฝ่ายละส่วน

3.2.1 การวางระเบียบการผ่านแดน

เกี่ยวกับการออกไปผ่านแดนนั้น ฝ่ายไทยต้องการที่จะให้มีการกำหนดออกเป็นใบผ่านแดนเป็น 2 แบบ คือใบผ่านแดนแบบพิเศษ และใบผ่านทางแบบธรรมดา โดยการกำหนดอย่างชัดเจนว่าใบผ่านแดนแบบธรรมดาคงจะใช้เฉพาะประชาชนที่อยู่ในจังหวัดหนองคาย เท่านั้น ส่วนใบผ่านทางแบบพิเศษให้ใช้ได้กับผู้ที่ยื่นนอกเขตจังหวัดหนองคาย ซึ่งเป็นกรณีที่เคยใช้กับมาเลเซียแล้วประสบความสำเร็จ เพราะใบผ่านแดนดังกล่าวที่ใช้กับมาเลเซียจะมีการกำหนดพื้นที่ตามแนวชายแดนว่าสามารถใช้บอร์เดอร์พาสครอบคลุมถึงพื้นที่ใดบ้าง เนื่องจากการใช้บอร์เดอร์พาสที่ไทยใช้กับลาวในขณะนี้ คือการกำหนดระยะเวลาของบอร์เดอร์พาสที่อยู่ในต่างประเทศได้นานกว่า 3 วัน กล่าวคือ อาจกำหนดเป็น 7 วัน หรือ 15 วันก็ได้แล้วแต่การตกลงกัน

เพื่อความสะดวกในการผ่านแดน ทั้งสองได้กำหนดรายละเอียดว่า รถยนต์โดยสารที่ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาวนี้ให้มีป้ายแสดงตารางเวลาเดินรถที่แน่นอน และให้เดินรถตรงตามเวลา ตลอดจนการยกเว้นค่าธรรมเนียมล่วงหน้าของด่านศุลกากรไทยที่เคยเก็บจากรถยนต์โดยสารประเภทนี้ ทั้งนี้ฝ่ายไทยอยู่ในระหว่างการดำเนินการขออนุมัติยกเว้นค่าธรรมเนียมดังกล่าว ซึ่งฝ่ายไทยจะเสนอให้กระทรวงการต่างประเทศประสาน กับกระทรวงการคลังเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องนี้โดยเร็ว และในการป้องกันอุบัติเหตุต่าง ๆ ให้เจ้าหน้าที่ทั้งสองฝ่ายตรวจสอบสภาพรถ และเอกสารสำคัญสำหรับรถยนต์ ตลอดจนสภาพร่างกาย และจิตใจของผู้ขับขี่ด้วย

นอกจากนี้ได้มีกฎกระทรวง ฉบับที่ 105 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2480 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 3 มาตรา

* หนังสือพิมพ์ผู้จัดการรายวัน ฉบับวันที่ 23 มิถุนายน 2538

13 และมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร ลงวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2538* รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังออกกฎกระทรวง เขตแดนทางบกระหว่างราชอาณาจักร กับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวกำหนดให้ทางที่กำหนด และด่านที่ตั้งขึ้นดังต่อไปนี้ เป็นทางอนุมัติด่านพรมแดน และด่านศุลกากร กล่าวคือ

ทางอนุมัติ ทางถนนจากเขตแดนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวบริเวณบ้านห้วยโก๋นมาตามถนนไม่ปรากฏชื่อจนบรรจบทางหลวงจังหวัดหมายเลข 1080 ที่บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 133 เลี้ยวขวามาตามทางหลวงจังหวัดหมายเลข 1080 ถึงด่านศุลกากร

ด่านพรมแดน ด่านพรมแดนห้วยโก๋น ตั้งอยู่ที่บ้านห้วยโก๋น ตำบลห้วยโก๋น อำเภอทุ่งช้าง จังหวัดน่าน

ด่านศุลกากร ด่านศุลกากรทุ่งช้าง ตั้งอยู่ที่บ้านเพ็ญลุง ตำบลและอำเภอทุ่งช้าง จังหวัดน่าน

ข้อยกเว้นที่ไม่ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติข้างต้นใช้ในกรณีที่ผู้ขนส่งของเข้ามาในราชอาณาจักรตามทางอนุมัติ ถ้ามิได้ขนของนั้นด้วยยานอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล แต่ผู้ขนส่งนั้นต้องขอใบอนุญาตผ่านด่านจากพนักงานด่านพรมแดน และต้องขนของมายังด่านศุลกากรโดยพลันตามทางอนุมัติด้วยยานเดียวกันกับที่นำเข้ามา เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานศุลกากรให้ขนด้วยวิธีอื่นได้ และมีให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงของ หรือหีบห่อซึ่งบรรจุของนั้นด้วยประการใด ๆ

* เหตุผลในการออกประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ เนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้เปิดจุดผ่านแดนถาวรบริเวณบ้านห้วยโก๋น หมู่ที่ 1 ตำบลห้วยโก๋น อำเภอทุ่งช้าง จังหวัดน่าน ซึ่งตั้งอยู่ตรงข้ามเมืองเงิน เขตเชียงฮ่อน-หงสาสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทย กับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สมควรตั้งด่านพรมแดนห้วยโก๋น และด่านศุลกากรทุ่งช้างขึ้น และกำหนดให้ทางถนนจากด่าน พรมแดนห้วยโก๋นมายังด่านศุลกากรทุ่งช้างเป็นทางอนุมัติเพื่ออำนวยความสะดวกในการไปติดต่อค้าขายให้แก่ประชาชนทั้งสองประเทศ รวมทั้งเพื่อประโยชน์ในการตรวจตรา และป้องกันการลักลอบหนีภาษีศุลกากร หรือหลีกเลี่ยงค่าภาษีศุลกากรบริเวณชายแดนทางบกด้านนี้ จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

ทางปฏิบัติในการผ่านแดน

จะเห็นได้ว่ารถที่ข้ามสะพานนี้ส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกประมาณ 70% โดยข้ามจากฝั่งไทยแล้วตรงไปทำนาแล้ง ซึ่งมีโกดังเก็บอยู่ที่นั่น หากเป็นรถทัวร์ที่มีการตกลงกับลาวแล้วสามารถขับเข้าสู่เวียงจันทน์ได้ ส่วนรถยนต์ส่วนบุคคลต้องจอดรอไว้ที่ด่านศุลกากรลาว แล้วนั่งรถโดยสารลาวเข้าสู่เวียงจันทน์อีกทอดหนึ่ง ส่วนรถราชการภายหลังจากการตรวจคนเข้าเมืองแล้วสามารถนำรถเข้าเวียงจันทน์ได้เช่นกัน ดังนั้นการที่ลาวมีทางปฏิบัติในลักษณะเช่นนี้จึงอาจส่งผลกระทบต่อ การไปมาหาสู่ทำการค้า หรือไปท่องเที่ยวไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ในการก่อสร้างสะพานแห่งนี้ที่มีวัตถุประสงค์ที่จะอำนวยความสะดวกให้แก่การสัญจรไปมา และการขนส่งระหว่างภูมิภาคตามความตกลงว่าด้วยสะพานมิตรภาพไทย-ลาวนี้

นอกจากนี้ ผู้ที่ประสงค์ที่จะเดินทางเข้าลาว จะต้องมียกบัตรพาส ส่วนรถยนต์ส่วนบุคคลทางการลาวอนุญาตให้ใช้ใบขับขี่เหมือนในประเทศไทยได้ โดยไม่จำเป็นต้องใช้ใบขับขี่ระหว่างประเทศ แต่ผู้ใช้รถทุกประเภทต้องทำประกันบุคคลที่สาม โดยมีสำเนาทะเบียนรถเป็นหลักฐาน โดยมีเงื่อนไขว่ารถที่จะข้ามไปฝั่งลาวให้ติดต่อทำประกัน กับบริษัทภัยแห่งชาติลาว กล่าวคือ รถยนต์ที่ข้ามไปฝั่งลาวต้องทำประกันภัยภายใต้กฎหมายของลาว คือเป็นการคุ้มครองบุคคลที่สาม ส่วนรถที่ข้ามมาฝั่งไทยต้องทำประกันภัยภายใต้กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งต้องให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถทุกคน ซึ่งเป็นหลักปฏิบัติที่ใช้สำหรับจุดผ่านแดนระหว่างไทย กับลาวทุกจุด สำหรับจุดแรกที่เข้บังคับ คือ แขวงคำม่วน ส่วนจุดผ่านแดนที่ข้ามแม่น้ำโขงให้ใช้ตั้งแต่วันที่ 23 เมษายน 2537 เป็นต้นไป ซึ่งรถยนต์ที่ข้ามไปมาระหว่างสองประเทศ จะถูกกำหนดให้ข้ามไปเพียงที่กำหนดไว้เท่านั้น เว้นแต่จะเป็นรถทูต

สำหรับอัตราเบี้ยประกันที่ฝ่ายไทยเรียกเก็บ เป็นอัตราเดียวกับที่เรียกเก็บจากรถยนต์ข้ามแดนไปมาเลเซีย กล่าวคือ หากทำประกัน 1-9 วัน เสียเบี้ยประกันร้อยละ 10 ของเบี้ยประกันเต็มปี และเพิ่มตามสัดส่วนจนถึง 1 ปี จะเสียเบี้ยประกันเต็มร้อยละเปอร์เซ็นต์ของเบี้ยประกันเต็มปี ซึ่งในการดำเนินการเกี่ยวกับการประกันภัยดังกล่าวไม่ก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ เนื่องจากมีหลักการที่ใกล้เคียงกัน ส่วนอัตราค่าธรรมเนียมระยะสั้นจะแบ่งเป็นสินทดแทนประกันภัยสำหรับบุคคลที่สามกรณีเสียชีวิต ค่ารักษาพยาบาล โดยกรมการประกันภัยได้แจ้งให้เจ้าหน้าที่ที่ประจำในจังหวัดที่มีจุดผ่านแดนทำการประสานงานกับลาว ซึ่งในขณะนี้บริษัทประกันวินาศภัยของไทยรวม 2 รายที่ขอเปิดสำนักงานสาขาตัวแทนรับประกันภัยรถยนต์ในจังหวัดหนองคาย ได้แก่ วิริยะประกันภัย และนารายณ์สากลประกันภัย

3.2.2 การวางระบบจราจร

ในการสร้างสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงแห่งแรกนี้ให้ใช้ระบบการจราจรที่ให้เดินรถบนช่องทางซ้ายของสะพาน โดยมีจุดเปลี่ยนช่องทางเดินรถอยู่ฝั่งลาว เนื่องจาก การจราจรของทั้งสองประเทศมีความแตกต่างกัน กล่าวคือ ไทยเดินรถทางซ้าย ส่วนลาวเดินรถ ทางขวา จึงได้มีการออกแบบไว้ให้มีการเปลี่ยนช่องทางกันที่หัวสะพานด้านฝั่งลาว รถที่วิ่งจาก ประเทศไทยขึ้นบนสะพานยังคงเดินรถทางซ้ายตามกฎจราจรของไทย จนกระทั่งถึงส่วนหัวของ สะพานทางฝั่งลาวจะมีทางแยกเป็นสองช่องทาง โดยมีเกาะกลางถนน ห่างจากหัวสะพานประมาณ 300 เมตร สำหรับเปลี่ยนช่องเดินรถเพื่อเข้าสู่ด่านศุลกากร เมื่อออกจากด่านศุลกากรแล้วให้เดิน รถทางขวา ซึ่งเป็นไปตามกฎจราจรของลาว แต่อย่างไรก็ตามลาวยังไม่อนุญาตให้รถจากฝั่งไทยวิ่ง เข้าไปในเวียงจันทน์ กล่าวคือ รถของไทยต้องจอดไว้ที่ด่านศุลกากร และตรวจคนเข้าเมืองของลาว แล้วให้เปลี่ยนเป็นรถของลาวเพื่อที่จะเข้าไปในเวียงจันทน์ได้หากมีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่สองขึ้น ให้ทั้งสองฝ่ายตกลงให้ใช้ระบบการจราจรที่ให้เดินรถบนช่องทางขวาของสะพาน โดยมีจุดเปลี่ยนช่องทางเดินรถอยู่ฝั่งไทย ซึ่งถือเป็นการอาศัยหลักถ้อยที่ถ้อยปฏิบัติในการดำเนิน ความสัมพันธ์ระหว่างกัน

ระเบียบการจราจรบนสะพาน เป็นดังนี้

1. อนุญาตให้ยานพาหนะทุกประเภทที่ใช้เครื่องยนต์ขับเคลื่อน ยกเว้นรถ สามล้อเครื่อง และรถจักรยานยนต์
2. ความเร็วไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
3. ช่องทางเดินรถบนช่องทางซ้าย โดยมีจุดเปลี่ยนช่องทางเดินรถอยู่ทางฝั่ง ลาว
4. รถบรรทุกสินค้าที่เป็นอันตรายต้องปฏิบัติตามระเบียบที่สองฝ่ายจะ กำหนดร่วมกันอย่างเคร่งครัด

3.2.3 การกำหนดการแก้ไขข้อขัดแย้งบนสะพาน

ตามความตกลงว่าด้วยสะพานมิตรภาพฉบับนี้ในส่วนของ การแก้ไขข้อขัดข้อง กำหนดไว้ว่า ความแตกต่าง หรือความขัดแย้งของคู่ภาคีเกี่ยวกับการตีความ หรือการปฏิบัติตาม ความตกลงฉบับนี้ จะได้รับการแก้ไขด้วยการปรึกษาหารือ และการเจรจาอย่างฉันทมิตร หากการ เจรจาไม่ประสบความสำเร็จภายใน 90 วัน คู่ภาคีจะตกลงหาวิธีการยุติข้อขัดแย้งโดยสันติวิธีต่อไป

จากข้อบทดังกล่าวข้างต้นเป็นการกล่าวเอาไว้กว้าง ๆ ว่าหากมีข้อขัดแย้งเกิดขึ้นไม่ว่าจะเกิดจากการตีความ หรือเกิดจากการปฏิบัติตามข้อตกลง ให้ทั้งสองฝ่ายเจรจากัน หากไม่ประสบความสำเร็จก็ให้ดำเนินการหาข้อยุติข้อขัดแย้งโดยสันติวิธี ซึ่งก็ไม่ได้กำหนดว่าให้ใช้วิธีอย่างไร ในเรื่องนี้มีสนธิสัญญาบางฉบับได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการแก้ไขข้อขัดข้องไว้ชัดเจนในความตกลง ดังจะเห็นได้จากสนธิสัญญาดังต่อไปนี้ คือ

1. Convention between France and Spain signed at Madrid on March 30, 1962, concerning the construction of the new international bridge Hendaye-Irun ตามมาตรา 13 กำหนดว่า หากมีข้อพิพาทเกิดขึ้นระหว่างคณะกรรมการทางเทคนิค และผู้ประกอบการ ให้ระงับข้อพิพาทโดยการประนีประนอมยอมความกัน โดยประกอบด้วยตัวแทนฝ่ายผู้ว่าจ้าง 1 คน และตัวแทนของฝ่ายผู้ประกอบการอีก 2 คน ซึ่งเป็นคนละสัญชาติกัน หากการดำเนินการดังกล่าวไม่ประสบความสำเร็จ ให้นำขึ้นสู่การพิจารณาของอนุญาโตตุลาการ โดยให้คู่สัญญาที่มีข้อพิพาทต่อกัน ตั้งบุคคลที่เป็นอนุญาโตตุลาการ ซึ่งให้แต่งตั้งจากบุคคลสัญชาติที่สาม โดยความยินยอมของทั้งสองฝ่าย¹

ตัวอย่างของ สนธิสัญญาที่ใกล้เคียงกับเรื่องสะพานระหว่างประเทศ

2. Convention between Italy and France concerning the Construction and Operation of a Tunnel under Mont Blanc, signed at Paris, on 14 March 1953 ตามมาตรา 16 และ 17 กำหนดว่า หากมีข้อพิพาทเกิดขึ้นให้รัฐบาลทั้งสองประเทศแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการจำนวน 1 คน โดยความตกลงร่วมกัน เพื่อระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจากบริษัทผู้รับสัมปทานทั้งสองบริษัท หากเป็นข้อพิพาทที่เกิดจากการตีความ หรือการปฏิบัติตามอนุสัญญาฉบับนี้ หรือที่เกี่ยวกับสัมปทานที่ได้รับอนุมัติภายใต้เงื่อนไขในอนุสัญญาฉบับนี้จะต้องให้คณะกรรมการ

¹ Article 13 “ Les differends entre la commission technique et l’entrepreneur seront portes devant une commission de conciliation composee d’un representant de chacun ces deux maitres d’oeuvre et de deux representants de l’entrepreneur dont entuellement un de chaque nationalite.

En ces d’echec de la procedure de conciliation, le litige sera soumis a un tribunal arbitral compose de la facon suivante. Chacune des parties au differend nommera un arbitre et ces derniers designeront d’un commun accord dans un delai d’un mois un surarbitre appartenant a un Etat tiers.”

การอนุญาตตุลาการตัดสินซึ่งประกอบด้วย อนุญาตตุลาการ 2 คน ซึ่งมาจากการแต่งตั้งของรัฐบาลแต่ละประเทศ ซึ่งถือว่าคำตัดสินของคณะกรรมการอนุญาตตุลาการดังกล่าวมีผลผูกพันคู่กรณี หากข้อโต้แย้งดังกล่าวไม่สามารถระงับได้ภายในเวลาที่สมควร ให้ใช้วิธีการทางการทูต หรือโดยสันติวิธีอื่นใด

3. Convention between the Italian Republic the Swiss Confederation concerning the construction and operation of a Road Tunnel under the Grand-Saint-Bernard, signed at Berne, on 23 May 1958 ตามมาตรา 9-10 กำหนดว่าข้อขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่ของสวิตเซอร์แลนด์ และอิตาลี ที่เกี่ยวกับคณะกรรมการร่วม ให้แก้ไขโดยรัฐบาลของทั้งสองฝ่าย ส่วนข้อขัดแย้งที่เกี่ยวกับการตีความ หรือการปฏิบัติตามอนุสัญญาฉบับนี้ ให้รัฐบาลทั้งสองปฏิบัติตาม Treaty of Conciliation and Judicial Settlement signed at Rome on 20 September 1924 between Italy and Switzerland²

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นการบริหารจัดการสะพานมิตรภาพไทย-ลาวนั้นแบ่งการบริหารออกเป็น 2 ส่วนด้วยกัน คือ การบริหารจัดการร่วมกันโดยมีการจัดตั้งองค์การบริหารและบำรุงรักษาสะพาน พร้อมทั้งกำหนดหน้าที่เพื่อการดูแลรักษาสะพาน และการบริหารจัดการฝ่ายละส่วนซึ่งให้ถือว่าเป็นหน้าที่ของแต่ละประเทศที่จะจัดการเอง เช่น การวางระเบียบผ่านแดน และการวางระบบจราจร รวมทั้งกำหนดเรื่องการแก้ไขข้อขัดแย้งในกรณีที่มีการขัดแย้งเกี่ยวกับการตีความ และการปฏิบัติตามความตกลงฉบับนี้

² League of Nations, Treaty Series, Vol. 33, p. 91, and Vol. CLVIII, p. 17