

บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

6.1 บทสรุป

การใช้แม่น้ำระหว่างประเทศเพื่อการเดินเรือได้มีมานานแล้ว ในสมัยก่อนมีการเดินเรือจำนวนไม่มาก เป็นการค้าขายกันระหว่างรัฐหรือภายในรัฐเดียวกัน เนื่องจากความสามารถในการเดินเรือยังไม่มากเท่าในปัจจุบันนี้ และได้มีการพัฒนาทางเทคโนโลยี ทำให้มนุษย์มีศักยภาพในการเดินเรือมากขึ้น ต่อมาก็มีการจัดทำข้อตกลงต่างๆที่ใช้ในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศร่วมกัน เนื่องจากมีการเดินเรือผ่านดินแดนของประเทศอื่นด้วย ซึ่งหลักการที่มีอยู่ในความตกลงต่างๆในต่างประเทศนั้น เมื่อนำมาวิเคราะห์ดูจะพบว่าหลักการที่เหมือนกันอยู่หลายหลักด้วยกัน ซึ่งใช้กันมาจนกลายเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศในเรื่องการเดินเรือระหว่างประเทศ

เมื่อมาพิจารณาในประเทศไทย แม่น้ำที่ถือว่าเป็นแม่น้ำระหว่างประเทศ ก็คือแม่น้ำโขง เนื่องจากไหลผ่านดินแดนหลายประเทศด้วยกัน ทั้งประเทศจีน พม่า ลาว กัมพูชาและไทย แต่เนื่องจากสภาพทางภูมิศาสตร์ของแม่น้ำโขงนั้น ไม่ค่อยเอื้อประโยชน์ให้เรือสินค้าขนาดใหญ่ สัญจรไปมาเท่าใดนัก เนื่องจากมีลักษณะเป็นเกาะแก่ง มีโขดหินมากมาย แต่ด้วยความที่เป็นแม่น้ำระหว่างประเทศที่มีความสำคัญ จึงได้มีการคิดและพยายามที่จะใช้แม่น้ำโขงนี้ในการขนส่ง จึงได้มีการจัดทำความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขงนี้ขึ้นมา ส่งผลให้ต้องมีการออกระเบียบมาหลายฉบับเพื่อให้สอดคล้องกับความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขงดังกล่าว

ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง เมื่อวิเคราะห์แล้วพบว่าหลักการที่มีอยู่ในความตกลงฉบับนี้ มีหลักการสากลในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศอยู่ 4 ประการด้วยกัน จาก 6 ประการที่มีอยู่ในโลก ซึ่งหลักสากลในการเดินเรือระหว่างประเทศที่ในความตกลง

ว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงนี้ไม่มี ก็เป็นหลักการที่มีความสำคัญทั้งสิ้น ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 5

ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง เป็นเพียงกรอบการทำงานกว้างๆเท่านั้น เพื่อให้ประเทศที่ลงนามในความตกลงดังกล่าวมาเจรจาตกลงกันในเรื่องวิธีปฏิบัติในภายหลัง ในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขงจึงไม่มีการบัญญัติสิทธิหน้าที่ของรัฐบาลในการเดินเรืออย่างละเอียด ผู้แทนของรัฐบาลจะจัดการประชุมอย่างน้อยปีละครั้ง เพื่อปรึกษาหารือและจัดทำระเบียบปฏิบัติในการเดินเรือในแม่น้ำโขง เช่น มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือ และการปรับปรุง การขยายสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ เป็นต้น

จากการศึกษาพบว่าในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง บัญญัติสิทธิหน้าที่ของรัฐบาลในการเดินเรือไม่ชัดเจน และยังขาดหลักการเดินเรือสากลในแม่น้ำระหว่างประเทศ อีกหลายประการด้วยกัน ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาการในภายหลัง

6.2 ข้อเสนอแนะ

จากการที่ได้ทำการศึกษาเรื่องการใช้แม่น้ำระหว่างประเทศเพื่อการเดินเรือ ในกรณีความตกลงว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง สำหรับปัญหาที่เกิดขึ้นที่กล่าวมาในหัวข้อข้างต้น ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะดังนี้

ประการแรก ในเรื่องของการระงับข้อพิพาทที่อาจจะเกิดขึ้น ควรระบุวิธีการระงับข้อพิพาทเอาไว้ให้ชัดเจนว่า หากไม่สามารถจะเจรจากันโดยสันติวิธีได้ ก็ให้ใช้หลักการอนุญาโตตุลาการ เพราะอนุญาโตตุลาการเป็นหลักการที่ใช้กันทั่วโลก เป็นวิธีการที่ได้รับการยอมรับอย่างแพร่หลาย และป้องกันการขัดแย้งในอนาคต หากไม่สามารถยุติข้อขัดแย้งระหว่างกันได้ โดยการตั้งคณะกรรมการขึ้นมา 1 ชุด เพื่อทำหน้าที่ในการตัดสินข้อขัดแย้งหรือข้อพิพาทที่อาจเกิดขึ้นระหว่างรัฐบาลคู่สัญญา หรือนำคดีขึ้นสู่ศาล

ประการที่สอง กรณีที่ไม่มีการกำหนดให้ชัดเจนว่าความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงฉบับนี้ จะไม่ใช้บังคับกับเรือประเภทใดบ้าง ประกอบกับในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ไม่มีการกำหนดคำจำกัดความของประเภทของเรือว่าเรือใดถือเป็นเรือรบ เรือใดถือเป็นเรือพาณิชย์อีกด้วย ซึ่งหากจะดูตามชื่อของตัวความตกลง ก็ชัดเจนอยู่แล้วว่ามีเจตนารมณ์ใช้บังคับกับ “เรือพาณิชย์” หากไม่มีการกำหนดข้อยกเว้นไว้ในระเบียบเกี่ยวกับการสืบสวนและดำเนินการเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดกับยานพาหนะทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ก็ยังพอจะอนุมานได้ว่าใช้กับเรือพาณิชย์เท่านั้น แต่ในเมื่อกำหนดข้อยกเว้นในระเบียบฉบับดังกล่าวว่าจะไม่นำมาใช้กับเรือประมง เรือรบ หรือเรือของรัฐที่มีได้มีวัตถุประสงค์ในทางการค้าการพาณิชย์เอาไว้เพียงฉบับเดียว แล้วจะไม่นำข้อยกเว้นนี้มาใช้กับระเบียบฉบับอื่นๆ ด้วยอย่างนั้นหรือ จึงอาจเกิดข้อสงสัยและไม่ชัดเจนขึ้นมาได้ จึงเป็นประเด็นสำคัญอีกประการหนึ่งที่ผู้เขียนขอเสนอว่า ควรต้องมีการกำหนดให้ชัดเจนในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ว่าความตกลงฉบับนี้ไม่นำมาใช้กับเรือประมง เรือรบ หรือเรืออื่นใดที่มีได้มีวัตถุประสงค์ในทางการค้าการพาณิชย์ และควรกำหนดไว้ให้ชัดเจนว่าเรือใดเป็นเรือรบ และเรือใดเป็นเรือพาณิชย์ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า เรือพาณิชย์และเรือของรัฐที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ควรจัดอยู่ในประเภทเรือพาณิชย์ ส่วนเรือของรัฐที่ปฏิบัติการในการให้บริการสาธารณะถือเป็นเรือรบ และควรกำหนดกฎเกณฑ์ในระเบียบต่างๆ ในการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงด้วยว่าจะไม่นำมาใช้บังคับกับเรือรบ หรือเรือที่คอยดูแลรักษาความสงบเรียบร้อยภายในรัฐ หรือเรือที่ดำเนินการภายใต้คำสั่งหรืออำนาจของรัฐ และเพื่อความสอดคล้องกับหลักการเดินเรือสากลในแม่น้ำระหว่างประเทศด้วย เพราะหากไม่กำหนดหลักการนี้เอาไว้ให้ชัดเจนอาจจะทำให้เกิดความขัดแย้งในทางปฏิบัติได้ เช่นในกรณีเกิดสงคราม มีเรือรบ โดยสภาพแล้วคงไม่มีทางที่เรือรบจะมาปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ได้โดยสภาพ และเป็นการไม่สะดวกแก่การปฏิบัติหน้าที่ของเรือที่ต้องทำการตรวจตราความสงบเรียบร้อยให้แก่รัฐหากว่าไม่สามารถเข้าไปในน่านน้ำได้ หรือเรือจับผู้ร้ายต้องเร่งความเร็วเพื่อจับ จะมาแล่นความเร็วตามอัตราที่กำหนดไว้ในความตกลงหรือระเบียบ ก็คงจะเป็นการไม่เหมาะสม ดังนั้นจึงควรต้องกำหนดเอาไว้ให้ชัดเจนในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง

ประการที่สาม เรื่องของการออกมาตรการใดๆในช่วงภาวะฉุกเฉิน หรือช่วงสงคราม ผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากเหตุการณ์ดังกล่าวนั้น ผู้เขียนขอเสนอว่า ควรจะต้องมีการกำหนดเอาไว้ในระเบียบว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงให้ชัดเจนด้วย ว่าในช่วงเวลาดังกล่าว ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงนี้อาจจะนำมาใช้บังคับแค่บางส่วนเท่านั้น เพราะหากไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้ ก็จะไม่สามารถควบคุมการเดินเรือได้ เป็นการกำหนดทางออกให้สามารถรับมือกับปัญหาที่อาจเกิดขึ้น เป็นทางออกที่เขียนไว้กว้างๆ เช่น ช่วงที่มีการประกาศภาวะฉุกเฉิน อาจจะต้องมีการประกาศใช้มาตรการใดๆเพื่อรักษาความปลอดภัย อาจต้องมีการตรวจตราอย่างเข้มงวดมากกว่าภาวะปกติ เช่นไม่ให้เรือเข้ามาจอดหรือเทียบท่าเรือ ก็ขึ้นอยู่กับว่าสถานการณ์ในขณะนั้นเป็นอย่างไร

ประการที่สี่ เรื่องความปลอดภัยในการเดินเรือ หากมีเรือของรัฐภาคีอื่นๆ หรือเปิดการเดินเรือโดยเสรีระหว่างรัฐภาคีแล้ว ก็จะมีเรือเดินในแม่น้ำโขงมากขึ้นตามไปด้วย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเรื่องความมั่นคงของชาติด้วย ซึ่งในปัจจุบันการค้าขายตามชายแดนในเขตเศรษฐกิจพิเศษระหว่างประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน พม่า ไทย และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ได้ทวีความสำคัญมากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางเรือจำนวนมากก็ใช้แม่น้ำโขงเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งหลัก ทำให้เกิดความสะดวกในการติดต่อและลำเลียงสินค้าต่าง ๆ มีการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงมากขึ้น ทำให้ปริมาณเรือที่มีในแม่น้ำโขงเพิ่มจำนวนมากขึ้นเป็นลำดับ ซึ่งส่งผลในเรื่องการรักษาความมั่นคงของชาติตามแนวชายแดน อันได้แก่ การลักลอบนำเข้ายาเสพติด การลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย และการลักลอบขนส่งสินค้าหนีภาษีต่างๆ เป็นต้น

เมื่อมีการทำความเข้าใจในความตกลงในการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ก็ทำให้การคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศภาคีมีความสะดวก และรวดเร็วยิ่งขึ้น ทำให้เรือพาณิชย์ต่างๆ สามารถแล่นผ่านแม่น้ำโขงที่อยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคีได้ จึงเป็นช่องทางหนึ่งในการลำเลียงสิ่งผิดกฎหมายมากับเรือ ด้วยการขนถ่ายลงเรือขนาดเล็กลักลอบนำเข้ามาในรัฐชายฝั่ง การผ่านเข้าออกของเรือเหล่านี้ยังไม่มีระบบบันทึกข้อมูลรายละเอียดของเรือต่าง ๆ ที่แล่นในลำน้ำโขงได้ตลอดเวลา ทำให้ยากต่อการปฏิบัติงานของหน่วยเรือรักษาความสงบเรียบร้อยตามแม่น้ำโขง ใน

การรักษาความสงบเรียบร้อยในแม่น้ำโขง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดในพื้นที่ตามแม่น้ำโขง ในการเฝ้าตรวจและปฏิบัติการจับกุมสกัดกั้น

ซึ่งการกระทำผิดกฎหมายไทยดังได้กล่าวมาแล้ว ยังอาจจะก่อให้เกิดปัญหาระหว่างประเทศได้ ซึ่งเป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศโดยรวม หน่วยเรือรักษาความสงบเรียบร้อยตามแม่น้ำโขง จึงมีความจำเป็นต้องมีระบบตรวจการณ์ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้การปฏิบัติงานด้านการเฝ้าตรวจเรือ สามารถสืบค้นข้อมูลที่ต้องการได้ทันตามเวลาและสถานการณ์ เช่น อาจจะต้องมีการถ่ายภาพ มีระบบบันทึกภาพ ที่สามารถบันทึกข้อมูลต่าง ๆ ของเรือ และ วัน-เวลา ที่เรือเข้าออกน่านน้ำประเทศไทย และบันทึกเหตุการณ์ต่าง ๆ รวมถึงเรือที่ผ่านเข้าออกในบริเวณนั้น เช่น แหล่งที่มาและสินค้าที่บรรทุกจากเรือ เฝ้าติดตามพฤติกรรมของเรือและบุคคล รูปภาพข้อมูลเรือ และการเปรียบเทียบพิสูจน์ภาพเรือกับข้อมูลที่มีอยู่เดิม การเก็บข้อมูลเรือทำเฉพาะเรือที่แล่นผ่านไปมาในแม่น้ำโขงที่ตำแหน่งตั้งกล้องไว้ และอยู่ในขอบเขตหน้าที่ซึ่งไม่ขัดกับกฎหมายระหว่างประเทศ

ประการสุดท้าย ผู้เขียนเห็นว่าควรทำเงื่อนไข รูปแบบของความตกลงในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ ให้เป็นรูปแบบมาตรฐานที่สามารถหยิบยกนำไปปรับใช้กับความตกลงในลักษณะนี้ ซึ่งผู้เขียนได้นำเสนอหลักเกณฑ์สากลต่างๆ ที่ควรมีในความตกลง มากำหนดไว้ในความตกลงนี้ด้วย แต่ก็ไม่สามารถนำเอาทุกรายละเอียดมาใส่ไว้ในความตกลงได้ทั้งหมด เนื่องจากบางเรื่องก็เป็นเรื่องเฉพาะที่ต้องให้ผู้เชี่ยวชาญ ผู้ที่มีความรู้ความเข้าใจอย่างถ่องแท้มาเป็นผู้ร่างในรายละเอียดดังกล่าว ดังนั้นในร่างความตกลงการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศนี้ จึงเป็นเพียงกรอบกว้างๆของความตกลงเท่านั้น

ในร่างความตกลงในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศนี้ ผู้เขียนได้วิเคราะห์แล้วพบว่า ควรมีหลักการใหญ่ๆที่สำคัญอยู่ 8 ประการดังนี้

1. สิทธิในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ
2. ความเท่าเทียมกันในการได้รับการดูแลรักษาจากคณะกรรมการกลาง

3. การยกเว้นเรื่องภาษีศุลกากร
4. ความโปร่งใสในการคิดอัตราภาษีศุลกากร
5. หน้าที่ของรัฐชายฝั่งในการดูแลรักษาทางน้ำที่ใช้ในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ
6. หลักเกณฑ์ที่ใช้เพื่อความปลอดภัยของเรือและในการเดินเรือ
7. ขอบเขตอำนาจที่ศาลและกฎหมายครอบคลุมไปถึง ศาลเพื่อการเดินเรือ
8. คณะกรรมการกลางเพื่อควบคุมดูแลให้ทุกอย่างเป็นไปตามความตกลง

ซึ่งผู้เขียนได้ยกร่างความตกลงในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ ที่มีหลักการดังกล่าวไว้ ดังนี้

ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำระหว่างประเทศ

ระหว่าง..... และ.....

รัฐบาลแห่ง.....และ.....(ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “ภาคีสัญญา”)

มุ่งหมายที่จะพัฒนาการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างประเทศในแม่น้ำระหว่างประเทศ ในระหว่างภาคีสัญญา และ

ปรารถนาที่จะส่งเสริมและอำนวยความสะดวกทางการค้าและการท่องเที่ยว และกระชับความร่วมมือในการเดินเรือพาณิชย์ บนพื้นฐานของการเคารพในอธิปไตย ความเสมอภาค และผลประโยชน์ซึ่งกันและกัน

จึงได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

1. คำจำกัดความต่างๆ
2. รัฐชายฝั่ง มีพันธกรณีที่จะต้องปฏิบัติตามความตกลง และบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ การเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศให้เป็นไปตามข้อตกลงฉบับนี้

3. ภาคีสัญญาตกลงจะเปิดการเดินเรือพาณิชย์ในระหว่างภาคีสัญญาในแม่น้ำระหว่างประเทศ ภายหลังการลงนามตามความตกลงฉบับนี้ เรือของภาคีสัญญาใดๆจะได้รับสิทธิเดินเรือโดยเสรีระหว่าง.....จนถึง.....โดยให้ปฏิบัติไปตามบทบัญญัติในความตกลงฉบับนี้และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของภาคีสัญญาที่ได้ยอมรับร่วมกัน
4. เรือที่เดินอยู่ในแม่น้ำระหว่างประเทศ จะต้องแสดงธง และธงที่ติดบนเรือจะต้องเป็นธงของรัฐที่จดทะเบียน ในกรณีที่รัฐใดไม่มีชายฝั่งติดกับแม่น้ำระหว่างประเทศ รัฐนั้นจะต้องมีสถานที่ที่เป็นที่จดทะเบียนเรือของตน
5. ภาคีสัญญาแต่ละฝ่ายจะยอมรับสัญชาติของเรือของภาคีสัญญาอีกฝ่าย บนพื้นฐานของใบสำคัญการจดทะเบียน ซึ่งออกให้อย่างถูกต้องโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีสัญญาอีกฝ่าย
6. ภาคีสัญญาแต่ละฝ่ายจะยอมรับใบสำคัญระวางบรรทุกของเรือ ซึ่งออกให้หรือรับรองอย่างถูกต้องโดยภาคีสัญญาอีกฝ่าย โดยไม่จำเป็นต้องวัดระวางเรือนั้นๆใหม่ ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายของท่าเรือทุกชนิดจะได้คำนวณบนพื้นฐานข้างต้น หรือบนพื้นฐานของใบสำคัญระวางบรรทุกของประเทศที่สาม ซึ่งภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งไม่มีข้อคัดค้านและซึ่งได้รับการยอมรับจากภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง
7. ภาคีสัญญาแต่ละฝ่ายจะเปิดท่าเรือสำหรับเรือของภาคีสัญญาสำหรับการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำระหว่างประเทศ ดังนี้..... ถ้าภาคีสัญญาใดๆปรารถนาที่จะยกเลิกหรือกำหนดท่าเรือหนึ่งหรือหลายท่าเรือเพิ่มเติมสำหรับการเดินเรือพาณิชย์ ภาคีสัญญานั้นจะต้องแจ้งให้ภาคีสัญญาอื่นๆ ของความตกลงฉบับนี้ทราบล่วงหน้าเพื่อเตรียมการอื่นๆที่จำเป็น
8. ในช่วงสงคราม การเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ ควรอนุญาตให้เรือที่เป็นกลางผ่านได้ แต่ก้ขึ้นอยู่กับสถานการณ์
9. ความตกลงฉบับนี้จะไม่ใช่บังคับกับการค้าชายฝั่ง ซึ่งหมายถึงเรือของภาคีสัญญาใดๆจะไม่รับจ้างขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างท่าเรือภายในประเทศของภาคีสัญญาอีกฝ่าย

ถ้าเรือของภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งแล่นระหว่างท่าเรือของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อปล่อยสินค้าเข้าและ / หรือปล่อยผู้โดยสารขึ้นฝั่งจากนอกประเทศ หรือขนสินค้าออกและ/หรือบรรทุกผู้โดยสารลงเรือแล่นออกนอกประเทศ ไม่ถือว่าเป็นการค้าชายฝั่ง

10. เรือและคนประจำเรือและผู้โดยสารของเรือของภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง ในระหว่างที่จอดและแล่นผ่านดินแดนของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่าย จะต้องเคารพข้อบังคับการเดินเรือร่วมและกฎหมาย และระเบียบข้อบังคับของประเทศของภาคีคู่สัญญานั้นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ด้านศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม และความสมดุลทางนิเวศวิทยา และกฎหมายและระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนและความมั่นคงแห่งชาติ ซึ่งภาคีคู่สัญญาจะต้องดำเนินการเผยแพร่กฎหมายและระเบียบข้อบังคับดังกล่าว
11. ภาคีคู่สัญญาไม่ว่าฝ่ายใดจะไม่แทรกแซงกิจการภายในของเรือของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่ายระหว่างที่จอดในหรือแล่นผ่านดินแดนและท่าเรือของภาคีคู่สัญญานั้น ยกเว้น
 1. เมื่อการกระทำของเรือ คนประจำเรือ และผู้โดยสาร กระทบต่อความมั่นคงแห่งชาติ ความสงบเรียบร้อยของประชาชน หรือสิทธิของชนชาติของภาคีคู่สัญญานั้นๆ
 2. เมื่อได้รับการร้องขอความช่วยเหลือจากนายเรือ หรือจากเจ้าหน้าที่ทางทูตหรือกงสุลของประเทศที่เรือนั้นชักธง
 3. เมื่อต้องใช้มาตรการเพื่อป้องกันและปราบปรามการลักลอบขน การกระทำที่ผิดกฎหมายเกี่ยวกับค้ายาเสพติด และสินค้าที่ถูกกักและต้องห้าม รวมทั้งการลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย

สำหรับการป้องกันข้อขัดแย้งและข้อพิพาท ซึ่งอาจเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามความตกลงในข้อนี้ ภาคีคู่สัญญาจะร่วมกันสร้างมาตรการขึ้นมาให้เป็นรูปแบบเดียวกัน เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาเรื่องความแตกต่างของมาตรการที่จะนำมาใช้
12. เรือของภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง ซึ่งแล่นอยู่ในดินแดนของภาคีคู่สัญญาอีกฝ่าย จะได้รับการยกเว้นจากข้อบังคับการนำร่องของท้องถิ่นภายใต้สภาพการณ์ปกติ อย่างไรก็ตาม หากนายเรือหรือเจ้าของเรือร้องขอความช่วยเหลือการนำร่อง จะต้องร้องขอล่วงหน้าและภาคีคู่สัญญาฝ่ายที่เกี่ยวข้องจะต้องจัดหาให้

13. รัฐชายฝั่งสามารถสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธการให้เข้ามาในประเทศของคนประจำเรือหรือผู้โดยสารคนใดของรัฐภาคีสัญญาได้ หากพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นบุคคลไม่พึงปรารถนาภายใต้กฎหมายของรัฐชายฝั่งนั้น
14. ในกรณีที่เรือของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งไม่สามารถเดินเรือได้ตามปกติในน่านน้ำอาณาเขตของภาคีสัญญาอีกฝ่าย เนื่องจากเหตุต่างๆ อาทิ การเกยตื้น การชนหิน การเจอกับกระแสน้ำไหลเชี่ยว ภาคีสัญญาที่เกี่ยวข้องจะอนุญาตให้คนประจำเรือและผู้โดยสารบนเรือขึ้นฝั่งและเดินทางไปจนสุดระยะที่การเดินเรือปกติไม่สามารถกระทำได้ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีสัญญาที่เป็นเจ้าของน่านน้ำอาณาเขตที่คนประจำเรือและผู้โดยสารผ่านเข้ามา จะต้องได้รับแจ้งโดยเร็วเท่าที่เป็นไปได้
15. เพื่อความปลอดภัยในชีวิต สุขภาพและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม จะไม่อนุญาตให้มีการรับขนวัตถุอันตราย อาทิ สารพิษเคมี วัตถุระเบิดและสารกัมมันตรังสีภายใต้ความตกลงนี้ อย่างไรก็ตามการรับขนชนิดและประเภทของของสินค้าอันตรายบางชนิด และมาตรการความปลอดภัยของการรับขนสินค้าดังกล่าว อาจได้รับความเห็นชอบร่วมกันโดยการปรึกษาหารือระหว่างภาคีสัญญา
16. ถ้าเรือของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งประสบกับวินาศภัยทางการเดินเรือหรืออุบัติเหตุอื่นๆในดินแดนของภาคีสัญญาอีกฝ่าย เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีสัญญานี้จะริเริ่มปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตโดยทันที และให้ความช่วยเหลือและดูแลในทุกๆด้านแก่เรือ คนประจำเรือ ผู้โดยสารและสินค้าที่ประสบเหตุ เท่าที่เป็นไปได้ และจะแจ้งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีสัญญาที่เกี่ยวข้องทันที

ในกรณีที่สินค้าซึ่งได้รับการกู้มาจากเรือที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุต้องการที่ปักเก็บชั่วคราวในดินแดนของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง สินค้าดังกล่าวจะได้รับการยกเว้นจากการเรียกเก็บภาษีทุกชนิด เว้นแต่ได้นำไปใช้เพื่อการบริโภคหรือขายในดินแดนของภาคีสัญญานั้นๆ

คนประจำเรือและผู้โดยสารที่ประสบอันตราย ต้องเคารพกฎหมายและระเบียบข้อบังคับของภาคีสัญญาอีกฝ่าย ในระหว่างที่พักอยู่บนฝั่งในดินแดนของภาคีสัญญานี้ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีสัญญาดังกล่าวจะดำเนินมาตรการเท่าที่จำเป็น ตามทางปฏิบัติระหว่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่คนประจำเรือและผู้โดยสารที่ประสบอันตรายเพื่อให้เดินทางไปสู่จุดหมายปลายทาง

17. เงินที่หาได้จากวิสาหกิจเดินเรือทั้งปวงของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งในดินแดนของภาคีสัญญาอีกฝ่าย จะสามารถแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินที่สามารถแลกเปลี่ยนได้โดยเสรี ตามกฎหมายและระเบียบของการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ใช้บังคับอยู่ในภาคีสัญญานั้น เงินที่หาได้ดังกล่าวสามารถใช้ในการชำระราคาในดินแดนของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหรือส่งเงินออกไปได้อย่างเสรีจากประเทศนี้
18. เพื่อส่งเสริมวัตถุประสงค์ของความตกลงฉบับนี้ และเพื่อแก้ไขปัญหาอันอาจเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามความตกลง ผู้แทนของภาคีสัญญาจะจัดการประชุมอย่างน้อยปีละครั้ง สลับกันไปตามประเทศของภาคีสัญญา หรือเมื่อใดก็ตามที่มีความจำเป็นตามคำร้องขอของภาคีสัญญาใดๆ เพื่อปรึกษาหารือและส่งเสริมความร่วมมือในเรื่องดังต่อไปนี้ อาทิ
 - (ก) การรักษาและปรับปรุงสภาพเพื่อให้สามารถเดินเรือได้ของแม่น้ำ
 - (ข) มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม
 - (ค) การแลกเปลี่ยนข้อสนเทศว่าด้วยช่องทางการเดินเรือ อุปสรรค และการกีดขวางเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือ
 - (ง) การปรับปรุงและการขยายสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ
 - (จ) ความร่วมมือและการประสานในด้านศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมือง และเรื่องอื่นๆที่เกี่ยวข้อง
 - (ฉ) ความร่วมมือในการปล่อยน้ำและให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องเท่าที่เป็นไปได้ เพื่อวัตถุประสงค์ของความปลอดภัยและการเดินเรือที่ราบรื่น โดยเฉพาะในช่วงฤดูแล้ง
 - (ช) ความร่วมมือในการปรับปรุงเครือข่ายโทรคมนาคมสำหรับวัตถุประสงค์ข้างต้น
 - (ซ) การวางกฎเกณฑ์และปรับปรุงกฎระเบียบข้อบังคับร่วมที่เกี่ยวข้องกัน เพื่อการปฏิบัติตามความตกลงอย่างมีประสิทธิภาพ

(ณ) เรื่องอื่น ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการตีความและการใช้ความตกลงฉบับนี้

19. รัฐชายฝั่งจะต้องปฏิบัติต่อภาคีคู่สัญญาโดยเท่าเทียมกัน ในด้านพิธีการเกี่ยวกับการเข้าและออกของเรือ พิธีการด้านศุลกากรและการออกของ และพิธีการอื่นๆ การใช้ท่าเทียบเรือสำหรับการขนลงและปล่อยสินค้าออกจากเรือ การใช้จุดจอดเรือและคลังสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆของท่าเรือ การจัดหาวัตถุดิบและการจัดเก็บค่าธรรมเนียมของท่าเรือ เป็นต้น
20. ไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียมกับเรือของภาคีคู่สัญญา โดยเหตุผลเพียงว่าเป็นการผ่านเข้าไปในดินแดนของภาคีคู่สัญญาอื่น เว้นเสียแต่ เป็นการชำระค่าตอบแทนในการเดินเรือตามปกติเพื่อการเดินเรือหรือพัฒนาปรับปรุงทางน้ำ ซึ่งค่าธรรมเนียมในการเดินเรือจะถูกคิดคำนวณเฉพาะต้นทุน และค่าใช้จ่ายต่างๆจะคิดเท่าที่จำเป็นในการตรวจสอบสินค้าเท่านั้น
21. รัฐชายฝั่งอาจจัดเก็บเงินสำหรับการใช้อุปกรณ์ และสิ่งติดตั้งในท่าเรือของตน ภาษีและค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะของการใช้อุปกรณ์และสิ่งติดตั้งนั้น และการจัดเก็บเงินต้องสะท้อนถึงค่าใช้จ่ายที่ใช้เพื่อการก่อสร้าง การรักษาให้อยู่ในสภาพดี และการให้บริการของรัฐนั้นด้วย
22. การเก็บค่าธรรมเนียมในแม่น้ำระหว่างประเทศ ควรมีความชัดเจนในด้านต่างๆเช่น ควรรวมถึงการทำงานเพื่อบำรุงรักษาแม่น้ำระหว่างประเทศ หรือทำให้ร่องน้ำอยู่ในสภาพที่ดีแก่การเดินเรือ
23. รัฐชายฝั่ง จะไม่คิดค่าธรรมเนียมในการขนส่งคนโดยสารหรือสินค้า หรือลากจูงเรือจากท่าเรือหนึ่งไปยังอีกท่าเรือหนึ่งในแม่น้ำระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของตน ข้อกำหนดดังกล่าวนี้จะต้องเหมือนกัน และต้องไม่มีส่วนทำให้การเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศหยุดชะงักลง เรือของรัฐภาคีจะไม่สามารถทำการค้าระหว่างท่าเรือในรัฐชายฝั่ง ได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐชายฝั่งนั้นๆก่อน
24. ภาษีศุลกากร ภาษีขาเข้า ภาษีมูลค่าเพิ่มหรือสินค้าสิ้นเปลืองหรือสินค้าบริโภค ที่กำหนดโดยรัฐชายฝั่ง ต้องไม่ทำให้การเดินเรือหยุดชะงัก

25. ค่าธรรมเนียมการใช้เครื่องยกสินค้า เครื่องชั่งน้ำหนัก และอื่นๆ เช่น โกดัง ประภาคาร ฯลฯ รวมถึงค่าช่างเทคนิคและค่าดำเนินการควรถูกกำหนดอย่างชัดเจนและใช้บังคับในทุกๆ ท่าเรือ
26. ค่าภาษีที่กล่าวมาควรถูกกำหนดขึ้นโดยการร่วมกันกำหนด ของคณะกรรมการของรัฐชายฝั่ง และไม่ควรมีความแตกต่างหรือแบ่งแยกในการใช้ และควรถูกคำนวณจากค่าใช้จ่ายต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น ค่าก่อสร้างหรือค่าบำรุงรักษาและกำหนดและคิดคำนวณตามระวางน้ำหนักของเรือที่ระบุในทะเบียนเรือ
27. บริการเพื่อสาธารณะใดๆ ที่ก่อให้เกิดผลประโยชน์ในการเดินเรือในส่วนของทางน้ำระหว่างประเทศ หรือในท่าเรือใดๆ นั้น หากมีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายบริการ พิกัดอัตราภาษีที่เกี่ยวข้องของสิ่งที่เรียกเก็บนั้นจะต้องมีการประกาศ และอัตราต้องถูกคำนวณด้วยหลักที่สมเหตุสมผล
28. ในดินแดนของรัฐชายฝั่ง จะต้องดำเนินการดังนี้
 1. นโยบายและมาตรการในการตรวจสอบ รูปแบบของข้อบังคับที่จะใช้กับการเดินเรือในแม่น้ำนั้น จะต้องเพื่อประโยชน์ความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยของสาธารณะ
 2. มีมาตรการในการปฏิบัติ เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ในการสร้างสะพานหรือสิ่งก่อสร้างใดๆ ที่มีผลต่อการเดินเรือ
 3. มีมาตรการในการดูแลรักษาและปรับปรุงแม่น้ำเพื่อการเดินเรือ เช่น ท่อ หรือสัญญาณ เช่นกัน

อย่างไรก็ตาม ข้อตกลงระหว่างกันก็เป็นสิ่งจำเป็นที่รัฐจะต้องปรึกษาหารือกัน โดยเฉพาะในส่วนของความปลอดภัย ในประเด็นกฎหมาย กฎเกณฑ์ทางเทคนิคในการเดินเรือ ธรรมเนียมปฏิบัติของข้อบังคับนี้ รูปแบบเดียวกันของกฎเกณฑ์ในการใช้แม่น้ำต่าง ๆ กัน
29. กฎเกณฑ์ในการเดินเรือที่ใช้บังคับในแม่น้ำระหว่างประเทศนั้น ไม่นำมาใช้กับเรือทหาร และเรือที่ไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อการพาณิชย์
30. รัฐชายฝั่งจะไม่เก็บค่าธรรมเนียม หรือภาษีศุลกากร ในสินค้าที่เข้ามาเปลี่ยนถ่ายในแม่น้ำระหว่างประเทศ เว้นแต่ สินค้าเหล่านั้นถูกนำเข้ามาภายในรัฐนั้นๆ

31. เรือสินค้าจะไม่ได้รับอนุญาตให้บรรทุกหรือขนส่งสินค้า ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน นอกท่าเรือหรือสถานที่ที่ทางศุลกากรจัดไว้ เพื่อความปลอดภัยในเหตุสุดวิสัย
32. เรือสินค้าที่แล่นผ่านแม่น้ำระหว่างประเทศ ที่ชายฝั่งทั้งสองรัฐ เป็นของรัฐใดรัฐหนึ่ง ต้องเสียค่าธรรมเนียม หรือภาษีศุลกากรที่จัดเก็บโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐนั้น ในกรณีที่นำสินค้าเข้ามาภายในอาณาเขต สินค้าที่เข้ามาเปลี่ยนถ่ายจะต้องถูกตรวจสอบลงตราโดยเจ้าหน้าที่
33. รัฐชายฝั่งต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่บัญญัติขึ้นเพื่อใช้ในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ เพื่อความปลอดภัยของสาธารณะ
34. ศาลพิเศษเพื่อตัดสินเกี่ยวกับการเดินเรือ หรือศาลยุติธรรมที่ตั้งอยู่ในรัฐชายฝั่ง ต้องมีความรู้ความสามารถที่เพียงพอ ในการตัดสินความผิดที่เกิดขึ้น และต้องมีความยุติธรรมต่อทุกรัฐ
35. การสร้างสถานที่กักเรือ ควรถูกสร้างขึ้นโดยรัฐชายฝั่ง และควรสร้างที่ปากแม่น้ำระหว่างประเทศและการควบคุมควรกระทำกับเรือทุกลำทั้งขาเข้าและขาออก การควบคุมอนามัยบนเรือ ขณะที่เรือแล่นในแม่น้ำระหว่างประเทศ จะต้องปฏิบัติบนพื้นฐานของบทบัญญัติพิเศษที่กำหนดโดยรัฐชายฝั่ง
36. การกระทำที่จำเป็นเพื่อให้การเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศสามารถดำเนินการได้นั้น ถูกบัญญัติขึ้นโดยแต่ละรัฐเอง หรือโดยคณะกรรมการของรัฐชายฝั่ง
37. แต่ละรัฐต้องดำเนินการดูแล บำรุงรักษาแม่น้ำ โดยใช้ค่าใช้จ่ายของตนเอง
38. ห้ามมิให้กระทำการใดๆ ที่เป็นการเปลี่ยนทางน้ำหรือขัดขวางทางเดินเรือ หรือกระทำการใดๆ ที่ขัดขวางการทำการของรัฐชายฝั่งอื่นๆ ที่ขัดขวางการกระทำเช่นนั้น
39. ผู้มีอำนาจเหนือการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศคือ
 1. อำนาจอของรัฐชายฝั่ง
 2. คณะกรรมการรัฐชายฝั่ง ที่มาจากตัวแทนของรัฐชายฝั่ง
40. รัฐชายฝั่งแต่ละรัฐยังคงมีอำนาจอธิปไตยของตน เหนือแม่น้ำระหว่างประเทศที่ผ่านรัฐของตน แต่ภายในข้อจำกัดที่กำหนดขึ้นตามความตกลง
41. คณะกรรมการจะต้องอนุมัติเรื่องงบประมาณโดยอาศัยเสียงโหวตส่วนใหญ่ของจำนวนสมาชิกทั้งหมด เรื่องงบประมาณจะต้องจัดการเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายสำหรับการดูแล

บำรุงรักษาและการดำเนินการต่างๆของคณะกรรมการ ซึ่งงบประมาณเหล่านี้ก็มาจากรัฐภาคี ที่จ่ายมาทุกๆปี เฉลี่ยเท่าๆกัน

สำหรับเงินที่จ่ายเป็นพิเศษในการปฏิบัติการพิเศษสำหรับการบำรุงรักษาเกี่ยวกับการเดินเรือ คณะกรรมการจะตั้งขึ้นมาเป็นพิเศษต่างหาก

42. มติของคณะกรรมการรัฐชายฝั่ง ถูกละเลยอย่างมาก ในกรณีที่คะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานเป็นผู้ชี้ขาด แต่อย่างไรก็ตาม เสียงข้างน้อยจะไม่ถูกบังคับให้ทำตาม ถ้าตัวแทนของตนได้มีการแสดงความเห็นของตนไว้ก่อนหน้าลงคะแนน
43. คณะกรรมการรัฐชายฝั่ง มีอำนาจเหนือแม่น้ำระหว่างประเทศ และมีหน้าที่ดังต่อไปนี้ด้วย
 - (ก) ดูแล ส่งเสริมบทบัญญัติในความตกลงฉบับนี้
 - (ข) กำหนดการกระทำที่จำเป็นเพื่อการพัฒนา หรือบำรุงรักษาการเดินเรือ
 - (ค) ร่างและบังคับใช้ตราภาษีสำหรับการเดินเรือและค่าธรรมเนียมอื่นๆที่เกี่ยวข้อง
 - (ง) กำหนดหลักเกณฑ์ที่จำเป็นสำหรับตำรวจน้ำ
 - (จ) ตรวจสอบ ดูแลให้แม่น้ำระหว่างประเทศอยู่ในสภาพที่ดี และเหมาะสมแก่การเดินเรือ
 - (ฉ) เตรียมแผนการทำงานทั่วไปในการทำงานที่จำเป็นต้องใช้ในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ และจัดการในส่วนของงบประมาณที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการด้วย
 - (ช) พิจารณา และให้ความเห็นในเรื่องการดำเนินการจัดการแม่น้ำแม่น้ำระหว่างประเทศ พร้อมทั้งแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างรัฐภาคี
 - (ซ) สร้างระบบระเบียบในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ และวางบทบัญญัติพื้นฐานในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ ให้เป็นแบบแผนเดียวกัน รวมถึงเรื่อง การนำร่องและรายละเอียด เงื่อนไขพิเศษอื่นๆด้วย
 - (ฌ) ทำให้บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องเป็นไปในทางเดียวกัน
 - (ญ) ให้มีการพยากรณ์เกี่ยวกับน้ำในแม่น้ำระหว่างประเทศด้วย และให้ตีพิมพ์เกี่ยวกับการทำนายฝนฟ้าอากาศของแม่น้ำระหว่างประเทศด้วย
 - (ฎ) ทำสถิติในการเดินเรือในแม่น้ำระหว่างประเทศ ภายในช่วงระยะเวลาแต่ละปี
 - (ฏ) ตีพิมพ์เกี่ยวกับเรื่องงาน ข้อมูลการเดินเรือ แผนที่การเดินเรือ และสมุดแผนที่สำหรับวัตถุประสงค์ในการเดินเรือ
 - (ฐ) จัดเตรียมและอนุมัติงบประมาณของคณะกรรมการ และอัตราภาษีที่เกี่ยวข้อง
 - (ฑ) เป็นหัวหน้าในการตรวจสอบการเดินเรือ

44. หน้าที่ของหัวหน้าผู้ตรวจสอบการเดินเรือ
 1. หัวหน้าผู้ตรวจสอบต้องปฏิบัติหน้าที่ของตนเสมือนเป็นตัวแทนของคณะกรรมการธิการ และมีอำนาจเหนือเรือทุกชาติภาคี
 2. หัวหน้าผู้ตรวจสอบ ต้องตรวจตราบทบัญญัติของหลักสากลและหลักเกณฑ์ของการใช้แม่น้ำระหว่างประเทศและให้คำแนะนำแก่ตำรวจน้ำ
 3. หัวหน้าผู้ตรวจสอบมีหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือแก่เจ้าหน้าที่ชายฝั่ง
 4. หัวหน้าผู้ตรวจสอบมีหน้าที่ควบคุมการทำงานของผู้ตรวจชายฝั่ง เจ้าหน้าที่ผู้กักเรือและลูกจ้างของสำนักงานศุลกากรที่ถูกแต่งตั้งโดยรัฐชายฝั่ง
 5. หัวหน้าผู้ตรวจสอบจะต้องเป็นผู้ประกาศบทบัญญัติต่างๆ เช่น บทลงโทษ ในการกระทำผิดที่ทำให้ไม่สามารถเดินเรือได้
45. รัฐชายฝั่งสองรัฐหรือมากกว่านั้น สามารถมีตัวแทนในคณะกรรมการคนเดียวกันได้ หรือมีผู้ตรวจคนเดียวกันได้ รวมถึงมีหรือใช้เจ้าหน้าที่ต่างๆร่วมกันได้
46. รัฐชายฝั่งแต่ละรัฐเป็นผู้กำหนดค่าแรงของช่างที่ช่วยในการบำรุงรักษาและพัฒนาแม่น้ำระหว่างประเทศ ที่เกิดในอำนาจ หรืออาณาเขตของตน
47. ความตกลงฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้เป็นระยะเวลา..... ปี นับตั้งแต่วันลงนาม หลังจากนั้นจะมีผลบังคับต่อไปโดยอัตโนมัติเป็นคราวๆ คราวละ ปี เว้นแต่ภาคีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดแจ้งยกเลิกความตกลงฉบับนี้เป็นลายลักษณ์อักษรเป็นเวลา 3 เดือนล่วงหน้าก่อนวันหมดอายุของความตกลง
48. การเปลี่ยนแปลงหรือการแก้ไขเพิ่มเติมความตกลงฉบับนี้ จะต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ภาคีคู่สัญญาอื่นๆทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 3 เดือน เพื่อการปรึกษาหารือระหว่างภาคีคู่สัญญาทั้งหมด การเปลี่ยนแปลงหรือการแก้ไขเพิ่มเติมใดๆ จะต้องได้รับความยินยอมร่วมกันจากภาคีคู่สัญญาทุกฝ่าย
49. ข้อขัดแย้งหรือข้อพิพาทใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจาก หรือ เกี่ยวเนื่องกับการปฏิบัติตามหรือการตีความความตกลงฉบับนี้ จะได้รับการระงับอย่างฉันทมิตรโดยการปรึกษาหารือของภาคีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งหากไม่สามารถเจรจากันได้โดยสันติวิธีระหว่างรัฐที่พิพาท ก็ให้ใช้วิธีการไกล่เกลี่ย หรืออนุญาโตตุลาการ โดยให้ตัวแทนของรัฐที่พิพาทเป็นผู้เลือกบุคคลที่จะทำการ

ตัดสินข้อพิพาท ซึ่งผลจะผูกพันรัฐคู่พิพาท และคำตัดสินของข้อพิพาทนี้ ให้ถือเป็นที่สุดหรือ
ทางศาล

50. เรือพาณิชย์และเรือของรัฐที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ถือเป็นเรือพาณิชย์ ส่วนเรือของรัฐที่ปฏิบัติ
ภารกิจในการให้บริการสาธารณะถือเป็นเรือรบ
51. รัฐที่ลงนามในความตกลงฉบับนี้จะต้องยอมรับ และผูกพันตนตามความตกลงนี้