

ສັນຍາ

ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ, ລັດຖະບານ
ແຫ່ງ ລາຊະອານາຈັກ ໄທ ແລະ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ
ຫວຽດນາມ ເພື່ອການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຄົນຂ້າມແດນ

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ, ລັດຖະບານແຫ່ງ ລາຊະອານາ ຈັກ ໄທ
ແລະ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ ຊຶ່ງຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ: "ລັດພາຄີ".

ມີຈຸດປະສົງທີ່ຈະຮັກສາ, ພັດທະນາ ແລະ ຫັດແໜ້ນສາຍພົວພັນ ແລະ ການຮ່ວມມືຮ່ວມກັນ.

ມີຄວາມຕ້ອງການທີ່ຈະພັດທະນາສາຍພົວພັນທາງດ້ານການຄ້າຮ່ວມກັນຕໍ່ໄປ ຊຶ່ງເສດຖະກິດຂອງ ຫຼາຍ
ປະເທດໃນອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ ກຳລັງຢູ່ໃນລະຫວ່າງການປ່ຽນແປງ.

ມີຄວາມມັ່ງໝັ້ນທີ່ຈະສະໜັບສະໜູນການຮ່ວມມືທາງດ້ານການຂົນສົ່ງທາງບົກ.

ມີຄວາມປາດຖະໜາທີ່ຈະອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າ ແລະ ຄົນ ລະຫວ່າງ ແລະ
ລະຫວ່າງລັດພາຄີ ທີ່ມີຜົນປະໂຫຍດຮ່ວມກັນ.

ມີຄວາມຮັບຮູ້ວ່າປະເທດໃນອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງໄດ້ດໍາເນີນການເປັນຂັ້ນຕອນ ໃນລະດັບ ສອງຝ່າຍ
ແລະ ຫຼາຍຝ່າຍ ເພື່ອຮ່ວມມືກັນໃນການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງທາງບົກ.

ມີຄວາມມັ່ງມາດປາດຖະໜາທີ່ຈະພັດທະນາ ແລະ ຮັກສາລະບົບການຂົນສົ່ງ ແລະ ສື່ສານທີ່ມີປະ ສິດທິພາບ,
ມີເຫດຜົນ, ວ່ອງໄວ ແລະ ສະດວກ ບົນພື້ນຖານໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຮ່ວມກັນທຸກຝ່າຍ.

ອີງຕາມຍັດຕິ ສະບັບເລກທີ 48/11 ຂອງຄະນະກາມາທິການເພື່ອເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມ ຂອງອົງ ການ
ສະຫະປະຊາຊາດ ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງທາງບົກ ແລະ ລົດໄຟ ໃນສ່ວນທີ່ກ່ຽວກັບມາດຕະການການ ອໍານວຍຄວາມ
ສະດວກ ແລະ ຄຳແນະນຳໃນກອງປະຊຸມທາງດ້ານການຂົນສົ່ງຂອງອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳ ຂອງ ຄັ້ງທີ 3 ທີ່ ຄຸນມິງ
ໃນລະຫວ່າງວັນທີ 12-13 ທັນວາ 1996. (ກວດຄົ້ນພາສາອັງກິດ ໜ້າ 9)

ໄດ້ຕົກລົງຮ່ວມກັນ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ພາກທີ I

ບົດບັນຍັດທົ່ວໄປ

ມາດຕາ 01: ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຈຸດປະສົງ.

ສັນຍາສະບັບນີ້ ມີຈຸດປະສົງດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ກ. ອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຄົນຂ້າມແດນລະຫວ່າງປະເທດ ແລະ ລະຫວ່າງລັດພາຄີ;
- ຂ. ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ແລະ ເຮັດໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບກົດໝາຍ, ລະບຽບການ, ວິທີການ ແລະ ຂໍ້ກຳນົດກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຄົນຂ້າມແດນ; ແລະ
- ຄ. ສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ.

ມາດຕາ 02: ຂອບເຂດການນຳໃຊ້.

ກ. ສັນຍາສະບັບນີ້ແມ່ນນຳໃຊ້ກັບການຂົນສົ່ງ (ເຂົ້າໄປ, ອອກຈາກ ຫຼື ຂ້າມແດນຂອງລັດພາຄີ) ຂ້າມແດນ (ໂດຍພາຫະນະ ຫຼື ບໍ່ແມ່ນພາຫະນະ, ບໍ່ວ່າເພື່ອການຄ້າໂດຍຜູ້ດຳເນີນການ ຫຼື ສ່ວນບຸກຄົນ, ບໍ່ວ່າເປັນການສ່ວນຕົວ ຫຼື ເພື່ອຮັບຈ້າງ) ທາງບົກ (ລວມທັງການຂ້າມແມ່ນ້ຳ ໂດຍໃຊ້ເຮືອຂົນສົ່ງໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ມີຂົວຂ້າມ) ຂອງສິນຄ້າ ຫຼື ຄົນ.

ຂ. ເວັ້ນແຕ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ຢ່າງອື່ນ, ສັນຍາສະບັບນີ້ບໍ່ກ່ຽວຂ້ອງໂດຍກົງກັບເລື່ອງການຄ້າ ແລະ ການເຂົ້າເມືອງ. ສັນຍາສະບັບນີ້ບໍ່ສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ສິດທິຂອງລັດພາຄີໃນການຍອມຮັບສິນຄ້າເຂົ້າສູ່ດິນແດນຂອງຕົນພາຍໃຕ້ກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ/ຜ່ານແດນຂອງສິນຄ້າ ແລະ ການເຂົ້າ/ອອກເມືອງ/ຜ່ານແດນຂອງຄົນ.

ມາດຕາ 03: ການອະທິບາຍຄຳສັບ.

ເພື່ອຈຸດປະສົງຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ຄຳສັບທີ່ຂີດກ້ອງມີຄວາມໝາຍດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ກ. ສັນຍາ ໝາຍເຖິງ: ການຕົກລົງ ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ, ລັດຖະບານແຫ່ງ ລາຊະອານາຈັກ ໄທ ແລະ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ ເພື່ອການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຄົນຂ້າມແດນ ລວມທັງເອກະ ສານ ຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ອະນຸສັນຍາ.

ຂ. ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ໝາຍເຖິງ: ສ່ວນເພີ່ມເຕີມຂອງສັນຍາ ຊຶ່ງເປັນລາຍລະອຽດທາງເຕັກນິກ. ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຖືເປັນສ່ວນດຽວກັນກັບສັນຍາ ແລະ ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ເທົ່າທຽມກັນ.

ຄ. ການຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ ໝາຍເຖິງ: ການຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງ ສອງຈຸດພາຍໃນດິນແດນຂອງ ລັດພາຄີໜຶ່ງ ຊຶ່ງດຳເນີນການໂດຍຜູ້ດຳເນີນການທີ່ມີຖິ່ນຖານໃນປະເທດລັດພາຄີອີກຝ່າຍໜຶ່ງ.

ງ. ເຈົ້າໜ້າທີ່ຜູ້ມີອຳນາດ ໝາຍເຖິງ: ໜ່ວຍງານ ຫຼື ຫຼາຍໜ່ວຍງານທີ່ລັດຖະບານ ໄດ້ແຕ່ງຕັ້ງ ແລະ ມີໜ້າທີ່ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມສັນຍາສະບັບນີ້.

ຈ. ສິນຄ້າອັນຕະລາຍ ໝາຍເຖິງ: ສິນຄ້າປະເພດທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 1.

ສ. ການຈະລາຈອນພາຍໃນ ໝາຍເຖິງ: ການຂົນສົ່ງໃນດິນແດນຂອງລັດພາຄີໜຶ່ງ.

ຊ. ປະເທດຕົ້ນທາງ ໝາຍເຖິງ:

- ໃນກໍລະນີຂອງບຸກຄົນ ໝາຍເຖິງ: ປະເທດທີ່ມີຖິ່ນຖານຢູ່ເປັນປົກກະຕິ.
- ໃນກໍລະນີຜູ້ດຳເນີນການ ໝາຍເຖິງ: ປະເທດທີ່ຈັດຕັ້ງ.
- ໃນກໍລະນີພາຫະນະ ໝາຍເຖິງ: ປະເທດທີ່ມີການຈັດທະບຽນ.

ຍ. ປະເທດປາຍທາງ ໝາຍເຖິງ: ປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ.

ດ. ປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ໝາຍເຖິງ: ປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ.

ຕ. ຍານພາຫະນະ (Motor Vehicle) ໝາຍເຖິງ: ພາຫະນະທີ່ໃຊ້ພະລັງງານຂັບເຄື່ອນ/ແລ່ນດ້ວຍເຄື່ອງຈັກ ໂດຍປົກກະຕິແມ່ນໃຊ້ຂົນສົ່ງຄົນ ຫຼື ສິນຄ້າທາງບົກ ຊຶ່ງກຳນົດປະເພດໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 2.

ຖ. ການຂົນສົ່ງແບບບໍ່ມີການກຳນົດຕາຕະລາງ ໝາຍເຖິງ: ການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ແມ່ນການຂົນສົ່ງແບບກຳນົດເສັ້ນທາງ.

ທ. ຄົນ ໝາຍເຖິງ: ຜູ້ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ ແລະ ບໍ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ ລວມທັງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ນັກທ່ອງທ່ຽວ.

ນ. ສິນຄ້າເນົ່າເປື້ອຍໄວ ໝາຍເຖິງ: ສິນຄ້າປະເພດທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 3.

ບ. ອະນຸສັນຍາ ໝາຍເຖິງ: ສ່ວນເພີ່ມເຕີມຂອງສັນຍາ ຊຶ່ງເປັນເລື່ອງສະເພາະກ່ຽວກັບເວລາ ແລະ/ ຫຼື ສະຖານທີ່. ອະນຸສັນຍານີ້ຖືເປັນສ່ວນດຽວກັນກັບສັນຍາ ແລະ ມີຜົນສັກສະສິດເທົ່າທຽມກັນ.

ປ. ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ໝາຍເຖິງ: ແມ່ນລວມທັງການຂ້າມແມ່ນ້ຳ ໂດຍໃຊ້ເຮືອຂົນສົ່ງໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ມີຂົວຂ້າມ.

ຜ. ການຂົນສົ່ງແບບມີການກຳນົດຕາຕະລາງ ໝາຍເຖິງ: ການຂົນສົ່ງຕາມເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ໂດຍມີຕາຕະລາງການບໍລິການ ແລະ ຈຸດຮັບ-ສົ່ງ ແລະ ລາຄາຄ່າໂດຍສານທີ່ແນ່ນອນ, ບໍ່ຈຳກັດປະເພດຄົນທີ່ໃຊ້ບໍລິການນີ້ ໂດຍໃຊ້ຫຼັກການຜູ້ມາກ່ອນຈະໄດ້ຮັບການບໍລິການກ່ອນ.

ຝ. ປະເທດທີສາມ ໝາຍເຖິງ: ປະເທດທີ່ບໍ່ໄດ້ເປັນລັດພາຄີໃນສັນຍາສະບັບນີ້.

ພ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ໝາຍເຖິງ: ຄົນ ຫຼື ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ນິຕິບຸກຄົນຕາມກົດໝາຍທີ່ຮັບຂົນສົ່ງສິນ ຄ້າ ຫຼື ຄົນທາງບົກ ເພື່ອຄ່າຕອບແທນ.

ຟ. ການຂົນສົ່ງສ່ວນຕົວ ໝາຍເຖິງ: ການຂົນສົ່ງຊຶ່ງເປັນສ່ວນປະກອບຂອງກິດຈະການ ໂດຍເປັນການເຄື່ອນຍ້າຍລູກຈ້າງ ຫຼື ສິນຄ້າຕາມເປົ້າໝາຍເພື່ອການຄ້າຂອງກິດຈະການນັ້ນ ໂດຍໃຊ້ພາຫະນະຂອງກິດຈະການນັ້ນ ແລະ ພະນັກງານຂັບລົດເປັນລູກຈ້າງຂອງກິດຈະການນັ້ນ.

ມ. ປະເທດທີ່ມີການຜ່ານແດນ ໝາຍເຖິງ: ປະເທດທີ່ມີການຈະລາຈອນຜ່ານດິນແດນຂອງຕົນ.

ຢ. ການຈະລາຈອນຜ່ານແດນ ໝາຍເຖິງ: ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານດິນແດນຂອງລັດພາຄີ ໂດຍການຜ່ານດິນແດນດັ່ງກ່າວເປັນພຽງສ່ວນໜຶ່ງຂອງການເດີນທາງ ຊຶ່ງເລີ່ມຕົ້ນ ແລະ ສິ້ນສຸດນອກເໜືອເຂດແດນຂອງລັດພາຄີທີ່ມີການຜ່ານແດນນັ້ນ.

ລ. ພາຫະນະ ໝາຍເຖິງ: ພາຫະນະໃດໆ ທີ່ໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງທາງບົກ.

ພາກທີ II

ການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂ້າມແດນ

ມາດຕາ 04: ການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂ້າມແດນ.

ພາຍໃຕ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 4, ເພື່ອເປັນການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ແລະ ເວລາໃນການຂໍອະນຸຍາດຂ້າມແດນ ລັດພາຄີ ຈະຄ່ອຍໆປັບໃຊ້ມາດຕະການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ກ. ການກວດກາປະຕູດຽວ (Single window inspection): ການກວດກາຕ່າງໆ ແລະ ການຄວບຄຸມຄົນ (ໜັງສືເດີນທາງ, ການວິຊາ, ໃບຂັບຂີ່, ອັດຕາແລກປ່ຽນເງິນຕາ, ພາສີ, ສຸຂະພາບ/ການກວດໂລກ ລະບາດ), ການກວດກາຍານພະຫະນະ (ການຈົດທະບຽນ, ເຕັກນິກພາຫະນະ ແລະ ການປະກັນໄພ) ລວມ ທັງສິນຄ້າ (ພາສີ, ຄຸນນະພາບ, ສຸຂານາໄມ/ການກັກກັນພິດ ແລະ ການກວດກາໂລກສັດ) ຈະຕ້ອງດຳເນີນການຮ່ວມກັນ ແລະ ພ້ອມກັນລະຫວ່າງເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ (ເຊັ່ນ: ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ, ຕໍາຫຼວດ, ກວດຄົນເຂົ້າເມືອງ, ການຄ້າ, ກະສິກໍາ ແລະ ສາທະລະນະສຸກ).

ຂ. ການກວດກາຈຸດດຽວ (Single-stop inspection): ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງລັດພາຄີສອງຝ່າຍຈະຕ້ອງ ໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອແກ່ລັດພາຄີອີກຝ່າຍໜຶ່ງໃນການປະຕິບັດໜ້າທີ່ຂອງຕົນຢ່າງເຕັມທີ່. ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງລັດພາຄີທັງສອງຝ່າຍທີ່ມີເຂດແດນຕິດຕໍ່ກັນດັ່ງກ່າວຈະດຳເນີນການກວດກາຮ່ວມກັນ ແລະ ພ້ອມກັນ. ຫາກພູ ມີສາດໃນທ້ອງຖິ່ນບໍ່ເອື້ອອໍານວຍຕໍ່ກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໜ້າທີ່, ທີ່ຈຸດຊາຍແດນ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງລັດພາຄີ ຝ່າຍໜຶ່ງຈະໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ປະຕິບັດໜ້າທີ່ຂອງຕົນໄດ້ໃນດິນແດນຂອງລັດພາຄີອີກຝ່າຍໜຶ່ງ.

ຄ. ການຮ່ວມມືໃນການປະຕິບັດເວລາປະຕິບັດງານ: ລັດພາຄີ ຈະປະສານສົມທົບກັນດ້ານເວລາໃນການຈັດປະຕິບັດໜ້າທີ່ຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ຄຸ້ມຄອງຈຸດຂ້າມແດນທີ່ມີຊາຍແດນຕໍ່ກັນ.

ງ. ການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນຂ່າວສານລ່ວງໜ້າ ແລະ ວິທີການແຈ້ງ: ລັດພາຄີ ຈະປະສານສົມທົບກັນໃນ ການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນຂ່າວສານລ່ວງໜ້າ ແລະ ວິທີການແຈ້ງສິນຄ້າ ແລະ ຄົນ.

ພາກທີ III

ການຂົນສົ່ງຄົນຂ້າມແດນ

ມາດຕາ 05: ການວິຊາ.

ກ. ສໍາລັບຄົນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ.

ລັດພາຄີ ຕົກລົງອະນຸຍາດໃຫ້ຄົນຂອງລັດພາຄີອີກຝ່າຍໜຶ່ງທີ່ມີສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງກັບການດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ ແລະ ຢູ່ພາຍໃຕ້ຂໍ້ບັງຄັບເລື່ອງວິຊາ ໄດ້ຮັບວິຊາເພື່ອການເຂົ້າ-ອອກດິນແດນຫຼາຍຄັ້ງ. ຜູ້ຜ່ານແດນ ແລະ ວິຊາອອກນອກເມືອງຈະມີໄລຍະເວລາທີ່ດິນ.

ຂ. ສໍາລັບຄົນທີ່ບໍ່ມີສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງກັບການດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ.

ເງື່ອນໄຂ ແລະ ຮູບແບບຂອງການອອກວິຊາຈະອະທິບາຍລະອຽດໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 5.

ມາດຕາ 06: ການຂົນສົ່ງຄົນ.

ໃນການຂົນສົ່ງຄົນຂ້າມແດນ (ລວມທັງພາຫະນະ, ເສັ້ນທາງ, ການຂົນສົ່ງ ແລະ ອັດຕາຄ່າໂດຍ ສານ) ຈະກໍານົດໄວ້ຢ່າງລະອຽດໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 5 ແລະ ອະນຸສັນຍາ 1.

ພາກທີ IV

ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂ້າມແດນ

ມາດຕາ 07: ການຍົກເວັ້ນສໍາລັບການກວດກາດ້ານພາສີ, ການວາງເງິນຄໍ້າປະກັນ ແລະ ການຕິດຕາມ.

ກ. ລັດພາຄີ ຕົກລົງວ່າການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ຈະໄດ້ຮັບການຍົກເວັ້ນຄື: 1. ການກວດ ກາດ້ານພາສີຕາມປົກກະຕິກັບສິນຄ້າຂ້າມແດນທີ່ຈຸດຂ້າມແດນ, 2. ການຕິດຕາມໃນດິນແດນ ແລະ 3. ການວາງເງິນຄ້າປະກັນເພື່ອເປັນການຄ້າປະກັນດ້ານພາສີ.

ຂ. ເພື່ອຈຸດປະສົງດັ່ງກ່າວ, ລັດພາຄີ ຕົກລົງຈະສ້າງກົນໄກໃນການຜ່ານວິທີການແຈ້ງພາສີສໍາລັບສິນ ຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ສິນຄ້າພາຍໃນປະເທດຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 6.

ມາດຕາ 08: ການຈະລາຈອນຂ້າມແດນ.

ກ. ລັດພາຄີ ຈະໃຫ້ເສລີພາບໃນການຂ້າມແດນ, ໃຫ້ການຈະລາຈອນຂ້າມແດນທີ່ໄປ ຫຼື ມາຈາກດິນແດນລັດພາຄີອື່ນສາມາດຂ້າມດິນແດນຂອງຕົນ.

ຂ. ໃຫ້ມີການຍົກເວັ້ນດ້ານພາສີ ແລະ ອາກອນແກ່ການກວດກາຂ້າມແດນ.

ຄ. ການເກັບຄ່າທໍານຽມກ່ຽວກັບການຈະລາຈອນຜ່ານແດນທີ່ບໍ່ແມ່ນພາສີ ແລະ ອາກອນອື່ນ ແມ່ນໃຫ້ແບ່ງເປັນ 02 ຂັ້ນຕອນຄື:

ຂັ້ນຕອນທີ 01: ຄ່າທໍານຽມກ່ຽວກັບການຈະລາຈອນຜ່ານແດນທີ່ບໍ່ແມ່ນພາສີ ແລະ ອາກອນອື່ນ ແມ່ນໃຫ້ເກັບຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນອະນຸສັນຍາ 2.

ຂັ້ນຕອນທີ 02: ໃຫ້ເກັບຄ່າທໍານຽມຈາກການຈະລາຈອນໄດ້ສະເພາະທີ່ເປັນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ.

ມາດຕາ 09: ການກວດກາສຸຂານາໄມພືດ ແລະ ສັດ.

ລັດພາຄີ ຈະບໍ່ດໍາເນີນການກວດກາສິນຄ້າທີ່ຂ້າມແດນຢ່າງເຂັ້ມງວດຫຼາຍກວ່າທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນ ລະບຽບການຂອງອົງການອານະໄມໂລກ ແລະ ອົງການອາຫານໂລກ.

ມາດຕາ 10: ລະບຽບການສະເພາະສໍາລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຊະນິດພິເສດ.

ກ. ສັນຍານີ້ ຈະບໍ່ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າອັນຕະລາຍຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະ ສານຊ້ອນທ້າຍ 1.

ຂ. ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເນົ່າເບື້ອຍໄວຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 3 ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການປະຕິບັດຕາມຮູບແບບຂອງການກວດກາສິນຄ້າຂ້າມແດນໃນເບື້ອງຕົ້ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະ ສານຊ້ອນ 3 ເພື່ອບໍ່ໃຫ້ເກີດຄວາມຊັກຊ້າ.

ພາກທີ V

ລະບຽບການສໍາລັບການຍອມຮັບພາຫະນະ

ມາດຕາ 11: ການຍອມຮັບພາຫະນະໃນປະເທດລັດພາຄີອື່ນ.

ພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍານີ້, ລັດພາຄີ ຕ້ອງຍອມໃຫ້ພາຫະນະບໍ່ວ່າຈະເປັນພວງມາໄລຊ້າຍ ຫຼື ຂວາ (ບໍ່ວ່າຈະດຳເນີນການເພື່ອການຄ້າ ຫຼື ລາງວັນ ຫຼື ກິດຈະການຂອງຕົນ ຫຼື ສ່ວນຕົວ) ຊຶ່ງຈົດທະ ບຽນໃນລັດພາຄີ ອື່ນເຂົ້າສູ່ດິນແດນຕົນ.

ມາດຕາ 12: ການຈົດທະບຽນ.

ກ. ພາຫະນະທີ່ໃຊ້ໃນການຈະລາຈອນຂ້າມແດນ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການຈົດທະບຽນໃນປະເທດຜູ້ສົ່ງຕາມຂໍ້ ກຳນົດທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 2.

ຂ. ພາຫະນະຈະຕ້ອງມີເຄື່ອງໝາຍປະຈຳພາຫະນະ (ເຄື່ອງໝາຍການຄ້າຂອງຜູ້ຜະລິດ, ເລກຈັກ ແລະ ເລກ ຕັ້ງ), ຕ້ອງມີໜັງສືຮັບຮອງການຈົດທະບຽນ, ຕ້ອງສະແດງໝາຍເລກທະບຽນພາຫະນະຢູ່ດ້ານ ໜ້າ ແລະ ດ້ານຫຼັງຂອງ ພາຫະນະ ແລະ ຈະຕ້ອງສະແດງເຄື່ອງໝາຍໃນການຈຳແນກປະເທດທີ່ໄດ້ດຳເນີນ ການຈົດທະບຽນ.

ມາດຕາ 13: ລະບຽບການທາງເຕັກນິກ.

ພາຫະນະ ແລະ ຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າທີ່ເດີນທາງເຂົ້າໄປໃນດິນແດນຂອງລັດພາຄີອື່ນ ຕ້ອງມີຄວາມປອດໄພທາງ ດ້ານອຸປະກອນ ແລະ ມາດຕະຖານຄວນລົດຕາມທີ່ບັງຄັບໃຊ້ໃນປະເທດຜູ້ສົ່ງ. ໃນສ່ວນນ້ຳ ໜັກພາຫະນະ, ນ້ຳໜັກ ບັນທຸກສູງສຸດ ແລະ ຂະໜາດຂອງພາຫະນະທີ່ເດີນທາງເຂົ້າໄປໃນດິນແດນຂອງລັດ ພາຄີອື່ນ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມ ມາດຕະຖານທາງເຕັກນິກຂອງປະເທດຜູ້ຮັບ.

ມາດຕາ 14: ການຮັບຮອງໜັງສືການກວດກາສະພາບພາຫະນະ.

ກ. ພາຫະນະທີ່ເດີນທາງເຂົ້າໄປຍັງດິນແດນຂອງລັດພາຄີອື່ນຈະຕ້ອງຢູ່ໃນສະພາບການໃຊ້ງານທີ່ດີ.

ຂ. ປະເທດຜູ້ສົ່ງມີໜ້າທີ່ໃນການກວດກາສະພາບພາຫະນະ ຊຶ່ງຕ້ອງຈົດທະບຽນໃນດິນແດນຂອງຕົນໃຫ້ເປັນ ໄປຕາມໜັງສືຮັບຮອງການກວດສະພາບພາຫະນະທີ່ໄດ້ອອກໃຫ້.

ຄ. ລັດພາຄີອື່ນຕ້ອງຍອມຮັບໜັງສືການກວດກາສະພາບພາຫະນະດັ່ງກ່າວ.

ມາດຕາ 15: ເຄື່ອງໝາຍ ແລະ ຂໍ້ບັງຄັບການຈະລາຈອນທາງບົກ.

ລັດພາຄີ ມີໜ້າທີ່ໃນການປັບປຸງເຄື່ອງໝາຍ ແລະ ຂໍ້ບັງຄັບການຈະລາຈອນທາງບົກຂອງຕົນໃຫ້ເປັນໄປຕາມຂໍ້
ບັງຄັບ ແລະ ມາດຕະຖານຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 7.

**ມາດຕາ 16: ຂໍ້ບັງຄັບກ່ຽວກັບການປະກັນໄພຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຈາກພາຫະນະ ຕໍ່ບຸກຄົນທີ
ສາມ.**

ພາຫະນະທີ່ເດີນທາງເຂົ້າໄປຍັງດິນແດນຂອງລັດພາຄີອື່ນໆ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຂໍ້ບັງຄັບກ່ຽວກັບການປະກັນ
ໄພຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຈາກພາຫະນະຕໍ່ບຸກຄົນທີສາມ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໂດຍປະເທດຜູ້ຮັບ.

ມາດຕາ 17: ໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ພາຫະນະ.

ລັດພາຄີ ຈະຍອມຮັບໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ພາຫະນະ ຊຶ່ງອອກໃຫ້ໂດຍລັດພາຄີອື່ນຕາມຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍການ
ຍອມຮັບໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ພາຍໃນປະເທດທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ ທີ່ໄດ້ລົງ ນາມກັນໄວ້ ທີ່ ກຸງກູ
ລາລຳເປີ ວັນທີ 09 ກໍລະກົດ 1985.

ມາດຕາ 18: ການນຳພາຫະນະເຂົ້າປະເທດເປັນການຊົ່ວຄາວ.

ລັດພາຄີ ຈະໃຫ້ອະນຸຍາດເປັນການຊົ່ວຄາວແກ່ພາຫະນະ (ລວມທັງເຊື້ອໄຟທີ່ບັນຈຸໃນຖັງພາຫະ ນະ, ນ້ຳມັນ
ຫຼໍ່ລົນຂອງພາຫະນະ, ອຸປະກອນໃນການບຳລຸງຮັກສາ ແລະ ສິນສ່ວນອາໄຫລ່ໃນປະລິມານທີ່ເໝາະສົມ) ຊຶ່ງຈົດ
ທະບຽນໃນດິນແດນຂອງລັດພາຄີອື່ນ ໂດຍປາດສະຈາກການຈ່າຍພາສີ-ອາກອນນຳເຂົ້າ, ປາດສະຈາກການວາງເງິນ
ຄ້າປະກັນດ້ານພາສີ ແລະ ບໍ່ມີຂໍ້ຈຳກັດ ຫຼື ຂໍ້ຫ້າມໃນການນຳເຂົ້າໃດໆຕາມທີ່ກຳ ນົດໄວ້ໃນການສົ່ງອອກ ແລະ ຕາມທີ່
ກຳນົດໄວ້ໃນເງື່ອນໄຂອື່ນໆ ຊຶ່ງລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 8.

ພາກທີ VI

ການແລກປ່ຽນສິດໃນການຈະລາຈອນເພື່ອການຄ້າ

ມາດຕາ 19: ສິດໃນການຈະລາຈອນ.

ການໃຊ້ສິດໃນການຈະລາຈອນໃຫ້ແບ່ງອອກເປັນ 2 ຂັ້ນຕອນຄື:

ຂັ້ນຕອນທີ 01: ພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂໃນຂໍ້ຕົກລົງສະບັບນີ້, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ດຳເນີນການໃນລັດ ພາຄີ ໜຶ່ງ ສາມາດປະຕິບັດການຂົນສົ່ງ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

1. ຜ່ານແດນຂອງລັດພາຄີອື່ນ;
2. ເຂົ້າໄປໃນດິນແດນຂອງລັດພາຄີອື່ນ; ແລະ
3. ອອກຈາກດິນແດນລັດພາຄີອື່ນ.

ຂັ້ນຕອນທີ 02: ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ດຳເນີນການໃນລັດພາຄີໜຶ່ງ ສາມາດປະຕິບັດການຂົນສົ່ງ ເຂົ້າໄປ ຫຼື ອອກຈາກ ຫຼື ຂ້າມດິນແດນຂອງລັດພາຄີອື່ນ. ຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງຕະຫຼາດເສລີ, ການຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດເຮັດ ໄດ້ສະເພາະໃນກໍລະນີທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດເປັນການພິເສດຈາກປະເທດຜູ້ຮັບເທົ່ານັ້ນ.

ມາດຕາ 20: ການກຳນົດເສັ້ນທາງ ແລະ ຈຸດເຂົ້າ ແລະ ຈຸດອອກ.

ອະນຸສັນຍາ 1 ໄດ້ກຳນົດເສັ້ນທາງ ແລະ ຈຸດເຂົ້າ ແລະ ຈຸດອອກ ສຳລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ ຂ້າມແດນ.

ມາດຕາ 21: ການອອກໃບອະນຸຍາດໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ (ການເຂົ້າສູ່ວິຊາຊີບ).

- ກ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ສາມາດດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນຈາກປະເທດຂອງຕົນ.
- ຂ. ຜູ້ໄດ້ຮັບໃບອະນຸຍາດດຳເນີນການບໍ່ສາມາດຂາຍ ຫຼື ໂອນໃບອະນຸຍາດດຳເນີນການນັ້ນໄດ້.
- ຄ. ປະເທດຜູ້ຮັບ ຕ້ອງຍອມຮັບໃບອະນຸຍາດດຳເນີນການທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍປະເທດຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ.

ມາດຕາ 22: ການເຂົ້າສູ່ຕະຫຼາດ.

ກ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນໃນໄປເທດຂອງຕົນຕາມລະບຽບການ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 9 ຈະໄດ້ຮັບສິດໃນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນພາຍໃຕ້ສັນຍາ ສະບັບນີ້.

ຂ. ປະເທດຜູ້ຮັບ ຈະອະນຸຍາດໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ສ້າງຕັ້ງສຳ ນັກງານຕົວ ແທນເພື່ອຈຸດປະສົງໃນການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການດຳເນີນການຂົນສົ່ງ.

ມາດຕາ 23: ການບໍລິການຂົນສົ່ງ.

ການດຳເນີນການຂົນສົ່ງຈະດຳເນີນການເປັນ 2 ໄລຍະຄື:

ໄລຍະທີ 01: ພາຫະນະທີ່ໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງຕາມສັນຍານີ້ ແມ່ນໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນອະນຸສັນຍາ 3 ຂອງສັນຍາ, ຈຳນວນຖ້ຽວໂດຍສານແມ່ນໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນອະນຸສັນຍາ 3 ຂອງສັນຍາ. ນອກຈາກນີ້, ໃຫ້ກຳນົດໄລຍະເວລາໃນການ ດຳເນີນການຕາມໄລຍະທີ 01 ໄວ້ໃນອະນຸສັນຍາ 3 ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ເຊັ່ນດຽວ ກັນ. ຄະນະກາມະການອານວຍ

ຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດຂອງແຕ່ລະລັດພາຄີ ຕາມທີ່ກຳນົດ ໄວ້ໃນມາດຕາ 28 ຈະໄດ້ມີການແລກປ່ຽນ ແບບຟອມອະນຸຍາດ ແລະ ອອກໃບອະນຸຍາດຕາມຈຳນວນທີ່ ຕົກລົງກັນໃນແຕ່ປີ.

ໄລຍະທີ 02: ຈຳນວນຖ້ຽວໂດຍສານ ແລະ ປະລິມານຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ພາຍໃຕ້ສັນຍາຈະ ບໍ່ຕົກຢູ່ ພາຍໃຕ້ຂໍ້ຈຳກັດໃດໆນອກເໜືອຈາກທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາສະບັບນີ້.

ມາດຕາ 24: ຄ່າຂົນສົ່ງ ແລະ ເງື່ອນໄຂການຂົນສົ່ງ.

ກ. ເງື່ອນໄຂການຂົນສົ່ງ: ເງື່ອນໄຂການຂົນສົ່ງແມ່ນໃຫ້ເປັນໄປຕາມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 10.

ຂ. ຄ່າຂົນສົ່ງ: ການຕັ້ງຄ່າຂົນສົ່ງຂ້າມແດນແມ່ນໃຫ້ເປັນໄປຢ່າງເສລີ ແລະ ກຳນົດໄປຕາມກົນໄກຕະຫຼາດ ແຕ່ ໃຫ້ຢູ່ພາຍໃຕ້ຂໍ້ກຳນົດປ້ອງກັນການຜູກຂາດ ແລະ ການດູແລຂອງຄະນະກຳມະການຮ່ວມ ເພື່ອປ້ອງກັນການຕັ້ງລາຄາທີ່ ສູງ ຫຼື ຕໍ່າເກີນໄປ.

ພາກທີ VII ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ

ມາດຕາ 25: ມາດຕະຖານການອອກແບບເສັ້ນທາງ ແລະ ຂົວ.

ກ. ການກໍ່ສ້າງ ຫຼື ການປັບປຸງເສັ້ນທາງ (ລວມທັງຂົວ) ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງປະເທດ ແລະ ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນອະນຸ ສັນຍາ 1 ແມ່ນຈະຕ້ອງດຳເນີນການພາຍໃຕ້ຂອບໂຄງການດ້ານໂຍທາທິການແຫ່ງຊາດ ຫຼື ດຳເນີນການໂດຍໃຊ້ແຫ່ງເງິນ ທຶນຈາກຕ່າງປະເທດ.

ຂ. ການກໍ່ສ້າງ ຫຼື ປັບປຸງເສັ້ນທາງ (ລວມທັງຂົວ) ຕາມທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນໄວ້ຈະຕ້ອງດຳເນີນການຕາມຂໍ້ກຳນົດ ຂັ້ນຕໍ່າທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 11. ທັງນີ້ແມ່ນຂຶ້ນຢູ່ກັບການອະນຸຍາດຂອງແຫ່ງເງິນທຶນນຳອີກ.

ຄ. ລັດພາຄີ ຈະໃຫ້ການຢືນຢັນວ່າເສັ້ນທາງຕ່າງໆທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນໄວ້ມີຄວາມປອດໄພ, ໜັ້ນຄົງ, ແຂງແຮງ, ຢູ່ ໃນສະພາບທີ່ດີ ແລະ ຕົກລົງຈະໃຫ້ມີການສ້ອມແປງໃນເວລາຈຳເປັນ.

ມາດຕາ 26: ເຄື່ອງໝາຍ ແລະ ສັນຍານຈະລາຈອນ.

ລັດພາຄີ ຕົກລົງຈະຄ່ອຍໆນຳເຄື່ອງໝາຍ ແລະ ສັນຍານຈະລາຈອນມາໃຊ້ໃນດິນແດນຂອງຕົນຕາມ ມາດຕະຖານທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 7.

ມາດຕາ 27: ການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂ້າມແດນ.

ລັດພາຄີ ຕົກລົງຈະສ້າງ ຫຼື ຍົກລະດັບພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ຈໍາເປັນທີ່ຈຸດຂ້າມແດນ ແລະ ຈັດສັນເຈົ້າໜ້າທີ່ເພື່ອ ອໍານວຍຄວາມສະດວກສໍາລັບການວິທີການຂ້າມແດນ ເພື່ອໃຫ້ການດໍາເນີນການມີປະສິດທິພາບ ຕາມທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້ ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 12.

ພາກທີ VIII

ຂອບອົງການຈັດຕັ້ງ

ມາດຕາ 28: ຄະນະກຳມະການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ.

ລັດພາຄີ ຈະສ້າງຕັ້ງຄະນະກຳມະການການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ໂດຍປະກອບມີຜູ້ ຕາງໜ້າຈາກຂະແໜງການກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອດໍາເນີນການຕາມສັນຍາສະບັບນີ້ ໂດຍມີລັດຖະມົນ ຕີ ຫຼື ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍ ວ່າການ ຫຼື ທຽບເທົ່າເປັນປະທານ.

ມາດຕາ 29: ຄະນະກຳມະການຮ່ວມ.

ກ. ຄະນະກຳມະການຮ່ວມ ປະກອບມີຜູ້ແທນຈາກຄະນະກຳມະການການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນ ສົ່ງແຫ່ງຊາດຂອງທຸກລັດພາຄີ.

ຂ. ຄະນະກຳມະການຮ່ວມ ຈະເປັນຜູ້ຄວບຄຸມ ແລະ ປະເມີນຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍານີ້ ແລະ ເປັນຫຼັກ ໃນການເຮັດໜ້າທີ່ພິຈາລະນາ ລວມທັງແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງຢ່າງສັນຕິວິທີ. ພ້ອມທັງໃຫ້ຄໍາແນະນໍາແກ່ ລັດພາຄີ ແລະ ດໍາ ເນີນການສະເໜີຂໍ້ແກ້ໄຂສັນຍາສະບັບນີ້.

ພາກທີ IX

ບົດບັນຍັດອື່ນໆ

ມາດຕາ 30: ການປະຕິບັດ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການພາຍ ໃນປະເທດ.

ກ. ບຸກຄົນ, ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ ແລະ ພາຫະນະ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍທີ່ບັງຄັບໃຊ້ໃນດິນແດນຂອງ ປະເທດຜູ້ຮັບ.

ຂ. ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການພາຍໃນປະເທດ ແມ່ນຈະຂຶ້ນຢູ່ກັບອໍານາດເດັດຂາດຂອງເຈົ້າ ໜ້າທີ່ຂອງປະເທດຜູ້ຮັບໃນເຂດແດນຂອງປະເທດທີ່ມີການລະເມີດກົດໝາຍເກີດຂຶ້ນ.

ຄ. ປະເທດຜູ້ຮັບ ສາມາດປະຕິເສດການເຂົ້າມາຂອງບຸກຄົນ, ພະນັກງານຂັບລົດ, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ຫຼື ພາຫະນະຢ່າງຖາວອນ ຫຼື ຊົ່ວຄາວໄດ້ໃນກໍລະນີທີ່ມີການດຳເນີນການຂັດກັບສັນຍານີ້ ຫຼື ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການຂອງປະເທດນັ້ນ.

ມາດຕາ 31: ຄວາມໂປ່ງໃສ່ຂອງກົດໝາຍ, ລະບຽບການ ແລະ ສະຖານະພາບພື້ນ ຖານໂຄງລ່າງ.

ລັດພາຄີ ຈະສ້າງເອກະສານພາຍໃນປະເທດທາງດ້ານກົດໝາຍ, ລະບຽບການ, ຂັ້ນຕອນ ແລະ ຂໍ້ມູນທາງດ້ານເຕັກນິກຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຄົນຂ້າມແດນ ເປັນພາສາອັງກິດຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນສັນຍາ.

ມາດຕາ 32: ການປະຕິບັດຢ່າງສະເໝີພາບ/ການບໍ່ເລືອກປະຕິບັດ.

ບົນພື້ນຖານຂອງກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການພາຍໃນປະເທດ, ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕໍ່ພາຫະ ນະ/ສິນຄ້າ ແລະ ຄົນຂອງລັດພາຄີອື່ນທີ່ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນຢ່າງເທົ່າທຽມກັນຕາມສັນຍາ ແລະ ມີນະໂຍບາຍບໍ່ແຕກຕ່າງຈາກປະເທດທີສາມ.

ມາດຕາ 33: ການຊ່ວຍເຫຼືອໃນກໍລະນີເກີດອຸບັດຕິເຫດ.

ໃນກໍລະນີເກີດອຸບັດຕິເຫດທາງບົກທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຄົນ, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ, ພາຫະນະ ຫຼື ສິນຄ້າ ຂອງລັດພາຄີອື່ນ. ປະເທດຜູ້ຮັບຈະໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອທຸກຢ່າງເທົ່າທີ່ເປັນໄປໄດ້ ແລະ ຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ເຈົ້າໜ້າ ທີ່ຜູ້ມີອຳນາດຂອງປະເທດຜູ້ເສຍຫາຍຮັບຊາບຢ່າງເລັ່ງດ່ວນ.

ມາດຕາ 34: ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ.

ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງສະໜັບສະໜູນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ດັ່ງນີ້:

- ກ. ນຳໃຊ້ລະບົບຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບທີ່ມີຄວາມເປັນເອກະພາບກັນ ຕາມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 13 ກ;
- ຂ. ກຳນົດຄຸນສົມບັດຂັ້ນຕໍ່າຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍ 13 ຂ; ແລະ
- ຄ. ນຳໃຊ້ລະບົບພາສີພິເສດຂອງຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າ ຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 14.

ມາດຕາ 35: ເອກະສານ ແລະ ຂັ້ນຕອນ.

ກ. ລັດພາຄີ ຕ້ອງຮັບຮູ້ວ່າເອກະສານ ແລະ ຂັ້ນຕອນຕ່າງໆ ແມ່ນກ່ຽວຂ້ອງກັບໄລຍະເວລາ ແລະ ຕົ້ນທຶນ ຊຶ່ງຈະມີຜົນກະທົບຕໍ່ການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະ ຕ້ອງມີຄວາມເປັນເອກະພາບ ທີ່ຈະຫຼຸດຕົ້ນທຶນ ແລະ ຄວາມຊັກຊ້າໃຫ້ໜ້ອຍທີ່ສຸດ.

ຂ. ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດດັ່ງນີ້:

1. ກຳນົດຈຳນວນເອກະສານໃຫ້ໜ້ອຍທີ່ສຸດເທົ່າທີ່ຈະເຮັດໄດ້ ລວມເຖິງຂັ້ນຕອນ ແລະ ວິທີການໃນການຈະລາຈອນຂ້າມແດນ;
2. ດຳເນີນການແປເອກະສານທັງໝົດເປັນພາສາອັງກິດເພື່ອຮັບໃຊ້ສຳລັບການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ;
3. ຈັດລຽງ ຫຼື ວາງຮູບແບບເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ທີ່ກຳນົດໄວ້ກ່ຽວກັບເອກະສານທາງການຄ້າ;
4. ລວບລວມລະຫັດສິນຄ້າ ແລະ ຄຳອະທິບາຍທີ່ໃຊ້ສຳລັບການຄ້າຂ້າມແດນໃຫ້ໄດ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ ຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 15;
5. ພິຈາລະນາທົບທວນເອກະສານ ແລະ ຂັ້ນຕອນທັງໝົດໃນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ເພື່ອເປັນໄປ ຕາມກຳນົດໄລຍະເວລາ;
6. ຫຼຸດຜ່ອນຈຳນວນເອກະສານ ແລະ ລະບຽບການຕ່າງໆທີ່ບໍ່ຈຳເປັນ ຫຼື ບໍ່ມີປະໂຫຍດ;
7. ປະຕິບັດຕາມມາດຕະການທັງໝົດຂອງ SI Units (International System of Modern Metric Units) ປີ 2005 ເພື່ອໃຫ້ສອດຄ່ອງກັນ; ແລະ
8. ແຈ້ງລັດພາຄີ ໃຫ້ຮູ້ລ່ວງໜ້າກ່ຽວກັບຂໍ້ກຳນົດເພີ່ມເຕີມ ຫຼື ການປັບປຸງເອກະສານ ແລະ ຂັ້ນ ຕອນທີ່ກຳນົດໄວ້ ຫຼື ເອກະສານ ແລະ ຂັ້ນຕອນໃໝ່ທີ່ຈະມີການນຳມາໃຊ້ບັງຄັບໃນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ.

ພາກທີ X

ບົດບັນຍັດສຸດທ້າຍ

ມາດຕາ 36: ການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ການຍອມຮັບ.

ສັນຍາສະບັບນີ້ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນຈາກລັດຖະບານຂອງລັດພາຄີ.

ມາດຕາ 37: ການປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດ.

ໃນກໍລະນີທີ່ຈຳເປັນ, ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບເນື້ອໃນຂອງສັນຍາສະບັບນີ້.

ມາດຕາ 38: ຂໍ້ສະຫງວນ.

ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການສ້າງຂໍ້ສະຫງວນຕໍ່ສັນຍາສະບັບນີ້.

ມາດຕາ 39: ຜົນບັງຄັບໃຊ້.

ສັນຍານີ້ ຈະມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ນັບແຕ່ລັດພາຄີທັງໝົດໄດ້ໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ການຍອມຮັບສັນຍານີ້.

ມາດຕາ 40: ການຢຸດຕິການນຳໃຊ້ສັນຍາ.

ລັດພາຄີແຕ່ລະປະເທດອາດຈະຢຸດຕິການນຳໃຊ້ສັນຍາຊົ່ວຄາວທັນທີ ເມື່ອມີກໍລະນີສຸກເສີກທີ່ມີຜົນກະທົບ ກັບຄວາມປອດໄພພາຍໃນປະເທດ. ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ກັບລັດພາຄີອື່ນຮັບຮູ້ຢ່າງຮີບດ່ວນ ກ່ຽວກັບການຢຸດຕິ ການນຳໃຊ້ສັນຍາຊົ່ວຄາວ ແລະ ຈະສິ້ນສຸດທັນທີເມື່ອເຫດການເຂົ້າສູ່ພາວະປົກກະຕິ.

ມາດຕາ 41: ການພົວພັນຕໍ່ກັບສັນຍາລະຫວ່າງປະເທດອື່ນ.

ສັນຍາ ຫຼື ການດຳເນີນການໃດໆ ຈະບໍ່ກະທົບຕໍ່ສິດ ແລະ ຂໍ້ຜູກພັນຂອງລັດພາຄີພາຍໃຕ້ສັນຍາອື່ນໆທີ່ມີຢູ່ ຫຼື ສິນທິສັນຍາ ຊຶ່ງລັດພາຄີນັ້ນເປັນພາຄີຢູ່.

ມາດຕາ 42: ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ.

ທຸກຂໍ້ຂັດແຍ່ງທີ່ເກີດຂຶ້ນກ່ຽວກັບການຕີຄວາມໝາຍ ຫຼື ການນຳໃຊ້ສັນຍາສະບັບນີ້ ລະຫວ່າງລັດພາ ຄີ ນັບແຕ່ 2 ປະເທດ ຫຼື ຫຼາຍກວ່ານັ້ນ ຈະຖືກແກ້ໄຂໂດຍກົງ ຫຼື ໂດຍຜ່ານການເຈລະຈາຢ່າງສັນຕິວິທີໃນຄະ ນະກຳມະການ ຮ່ວມກັນ.

ມາດຕາ 43: ການດັດແກ້.

ລັດພາຄີ ສາມາດນຳສະເໜີໃຫ້ມີການດັດແກ້ສັນຍາຜ່ານຄະນະກຳມະການຮ່ວມ. ການດັດແກ້ສັນ ຍາດັ່ງກ່າວ ຈະມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ເມື່ອລັດພາຄີ ມີມະຕິເປັນເອກະພາບກັນ.

ມາດຕາ 44: ການຍົກເລີກ.

ກ. ສັນຍາອາດຖືກຍົກເລີກໄດ້ໂດຍລັດພາຄີໃດໜຶ່ງ ຫຼັງຈາກຄົບກຳນົດ 2 ປີ ນັບຕັ້ງແຕ່ວັນທີ່ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ ໂດຍແຈ້ງໃຫ້ລັດພາຄີອື່ນ 2 ຝ່າຍຮັບຊາບ.

ຂ. ການຍົກເລີກຈະມີຜົນ 1 ປີ ພາຍຫຼັງການແຈ້ງຂອງລັດພາຄີ.

ເພື່ອເປັນພະຍານຕໍ່ສັນຍາສະບັບນີ້, ຜູ້ລົງນາມຂ້າງລຸ່ມນີ້ ຊຶ່ງໄດ້ຮັບການມອບສິດໂດຍຖືກຕ້ອງໃຫ້ ລົງນາມໃນ ສັນຍາ, ໄດ້ລົງນາມສັນຍາວ່າດ້ວຍການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຄົນ ຂ້າມແດນ.

ເຮັດທີ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ 26 ພະຈິກ 1999 ເປັນສະບັບພາສາອັງກິດ ໂດຍມີຕົ້ນສະບັບ 03 ສະບັບ.

ລົງນາມໂດຍ:

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທະລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

(ພະນະທ່ານ ເພົາ ບຸນນະຜົນ)

ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ, ຂົນສົ່ງ, ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ໄທ

(ພະນະທ່ານ Suthep Thaugsuban)

ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທະລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ

(ພະນະທ່ານ Le Ngoc Hoan)

ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ