

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 13 ກ

ລະບຽບການກ່ຽວກັບຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ

ອີງຕາມສັນຍາ ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ, ສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ, ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ, ສະຫະພາບ ມຽນມາ, ລາຊະອານາຈັກ ໄທ ແລະ ສາ ທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ ເພື່ອການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຄົນ ຂ້າມແດນ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ: "ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ");

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ, ສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ, ສາທາລະນະລັດ ປະ ຊາທິປະ ໄຕ ປະຊາຊົນລາວ, ສະຫະພາບ ມຽນມາ, ລາຊະອານາຈັກ ໄທ ແລະ ສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິ ຍົມ ຫວຽດນາມ (ຕໍ່ ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ: "ລັດພາຄີ");

ອີງຕາມສັນຍາ ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ, ລັດ ຖະບານແຫ່ງ ລາຊະອານາຈັກ ໄທ ແລະ ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ ເພື່ອ ການອຳນວຍຄວາມ ສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຄົນຂ້າມແດນ ຊຶ່ງໄດ້ລົງນາມຄັ້ງທຳອິດໃນວັນທີ 26 ພະຈິກ 1999 ທີ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ມີການດັດແກ້ເພີ່ມເຕີມໃນວັນທີ 29 ພະຈິກ 2001 ທີ່ ນະ ຄອນຫຼວງຍາງກຸງ, ເຊິ່ງລາຊະ ອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ ໄດ້ຖືກຮັບເຂົ້າເປັນພາຄີ ໃນວັນທີ 29 ພະຈິກ 2001 ທີ່ ນະຄອນຫຼວງຍາງກຸງ, ສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ ໄດ້ຖືກຮັບເຂົ້າເປັນພາຄີ ໃນວັນທີ 03 ພະຈິກ 2002 ທີ່ ພະນົມເປນ ແລະ ສະຫະພາບ ມຽນມາ ໄດ້ ຖືກຮັບເຂົ້າເປັນພາຄີ ໃນວັນທີ 19 ກັນຍາ 2003 ທີ່ ເມືອງຕາລີ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ: "ສັນຍາ");

ອີງຕາມມາດຕາ 03 (ຂ) ແລະ (ບ) ຂອງສັນຍາ ຊຶ່ງມີຜົນຕໍ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ອະນຸສັນ ຍາ ຕ້ອງ ກຳນົດລາຍລະອຽດທາງດ້ານເຕັກນິກ ຫຼື ເວລາ ແລະ/ຫຼື ສະຖານທີ່ສະເພາະ ແລະ ໃຫ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ອະນຸ ສັນຍາຖືເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງສັນຍາ ແລະ ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ເທົ່າທຽມກັນ;

ອີງຕາມມາດຕາ 36 ຂອງສັນຍາທີ່ມີການດັດແກ້, ການລົງນາມ ແລະ ການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ການຮັບຮອງ ແລະ ການມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ຂອງສັນຍາ ອາດຈຳແນກອອກຈາກເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ອະ ນຸສັນຍາ;

ອີງຕາມກອງປະຊຸມລັດຖະມົນຕີເສດຖະກິດໃນອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ 6 ປະເທດ ຄັ້ງທີ 9 ທີ່ມະນີລາ ໃນເດືອນ ມັງກອນ 2000, ກອງປະຊຸມການຂົນສົ່ງພາຍໃຕ້ການຮ່ວມມືໃນອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ ຄັ້ງ 7 ທີ່ ໂຮ ຈິມິນ ໃນເດືອນ ສິງຫາ 2002 ແລະ ກອງປະຊຸມລັດຖະມົນຕີເສດຖະກິດໃນອະນຸພາກພື້ນ ລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ 6 ປະເທດ ຄັ້ງທີ 11 ທີ່ ພະນົມເປນ ໃນເດືອນ ກັນຍາ 2002 ຊຶ່ງລັດຖະບານຂອງລັດພາຄີ ໄດ້ຕົກລົງເຫັນດີຕໍ່ແຜນງານການສ້າງສັນ ຍາ ແລະ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ອະນຸສັນຍາຄັດຕິດສັນຍາສະບັບນີ້ໃຫ້ສຳເລັດໃນປີ 2005; ແລະ

ອີງຕາມມາດຕາ 34 (ກ) ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ຊຶ່ງກຳນົດໃຫ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ ເພື່ອກຳນົດ ລາຍລະອຽດທາງດ້ານເຕັກນິກ.

ໄດ້ມີການຕົກລົງ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ມາດຕາ 01: ລະບຽບການກ່ຽວກັບຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ.

ລະບຽບການກ່ຽວກັບຄວາມຮັບຜິດຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໃຫ້ເປັນໄປຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານຄັດຕິດນີ້ຄື: "ລະບຽບການກ່ຽວກັບຄວາມຮັບຜິດຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ".

ມາດຕາ 02: ການດັດແກ້.

ລັດພາຄີໃດໜຶ່ງ ສາມາດສະເໜີໃຫ້ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍໄດ້ ໂດຍຜ່ານຄະນະກຳມະ ການຮ່ວມ, ການດັດແກ້ດັ່ງກ່າວຈະຕ້ອງຜ່ານການເຫັນດີເປັນເອກະພາບຈາກທຸກລັດພາຄີ.

ມາດຕາ 03: ການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ການຍອມຮັບ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ຍອມຮັບຈາກລັດຖະບານຂອງລັດ ພາຄີ. ມາດຕານີ້ແມ່ນຍັງໃຊ້ກັບກໍລະນີທີ່ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍເພີ່ມເຕີມເຊັ່ນດຽວກັນ (ຖ້າມີ).

ມາດຕາ 04: ຜົນບັງຄັບໃຊ້.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຈະມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ນັບແຕ່ວັນທີ ທີ່ລັດພາຄີຢ່າງນ້ອຍ 2 ປະເທດ ໄດ້ໃຫ້ສັດ ຕະຍາບັນ ຫຼື ຍອມຮັບ ແລະ ຈະມີຜົນກັບສະເພາະປະເທດທີ່ໃຫ້ສັດຕະຍາບັນແລ້ວເທົ່ານັ້ນ. ມາດຕານີ້ແມ່ນ ຍັງໃຊ້ກັບກໍລະນີທີ່ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍເພີ່ມເຕີມເຊັ່ນດຽວກັນ (ຖ້າມີ).

ມາດຕາ 05: ການປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດ.

ໃນກໍລະນີທີ່ຈຳເປັນ, ລັດພາຄີ ຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນການປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບເນື້ອໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.

ມາດຕາ 06: ຂໍສະຫງວນ.

ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການຕັ້ງຂໍສະຫງວນຕໍ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ມາດຕາ 07: ການຢຸດຕິການນຳໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.

ລັດພາຄີແຕ່ລະປະເທດ ອາດຈະຢຸດຕິການນຳໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຊົ່ວຄາວ ທັງໝົດ ຫຼື ບາງສ່ວນໂດຍ ທັນທີເມື່ອມີກໍລະນີສຸກເສີນທີ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມປອດໄພພາຍໃນປະເທດ. ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງ ແຈ້ງຕໍ່ລັດພາຄີອື່ນຮັບ ຮູ້ໂດຍໄວທີ່ສຸດກ່ຽວກັບການຢຸດຕິການນຳໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ຈະສິ້ນສຸດ ລົງທັນທີທີ່ເຫດການກັບສູ່ ສະພາວະປົກກະຕິ.

ມາດຕາ 08: ການພົວພັນກັບສັນຍາ.

ໃນຖານະທີ່ເປັນມາດຕະການໃນການດຳເນີນການຕາມຫຼັກການທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາ, ເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍ ຈະຕ້ອງບໍ່ມີການບິດເບືອນ ຫຼື ຂັດຕໍ່ຫຼັກການດັ່ງກ່າວ. ໃນກໍລະນີທີ່ມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງ ລະຫວ່າງ ເອກະ ສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ສັນຍາ ແມ່ນໃຫ້ຖືເອົາສັນຍາເປັນຫຼັກ ແລະ ໃນກໍລະນີທີ່ມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງ ລະຫວ່າງ ເອກະ ສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ກັບເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍອື່ນ ຫຼື ອະນຸສັນຍາ ໃຫ້ຕິຄວາມໝາຍໂດຍອາໄສສັນຍາເປັນຫຼັກ.

ມາດຕາ 09: ການພົວພັນຂອງເອກະສານຄັດຕິດກັບເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.

ເອກະສານຄັດຕິດ ຖືເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ມີຜົນສັດສິດເທົ່າທຽມກັນ.

ມາດຕາ 10: ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ.

ທຸກຂໍ້ຂັດແຍ່ງທີ່ເກີດຂຶ້ນກ່ຽວກັບການຕິຄວາມໝາຍ ຫຼື ການນຳໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສະບັບນີ້ ລະຫວ່າງ ລັດພາຄີ ນັບແຕ່ 2 ປະເທດ ຫຼື ຫຼາຍກວ່ານັ້ນ ຈະຖືກແກ້ໄຂໂດຍກົງ ຫຼື ໂດຍຜ່ານການເຈລະຈາຢ່າງສັນຕິວິທີໃນຄະນະ ກຳມະການຮ່ວມກັນ.

ມາດຕາ 11: ການຍົກເລີກ.

ເມື່ອເອກະສານຊ້ອນທ້າຍມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ແລ້ວ, ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍບໍ່ສາມາດຖືກຍົກເລີກແຍກ ຕ່າງຫາກ ຈາກສັນຍາໄດ້.

ເອກະສານຄັດຕິດຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 13 A: ຫຼັກການກ່ຽວກັບຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ປະ ກອບ ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ.

ເພື່ອເປັນພະຍານຕໍ່ເອກະສານນີ້, ຜູ້ລົງນາມຂ້າງລຸ່ມນີ້ ແມ່ນໄດ້ຮັບມອບສິດຢ່າງຖືກຕ້ອງໃນການລົງ ນາມໃນ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ລົງນາມທີ່ ພະນົມເປັນ, ວັນທີ 30 ເມສາ 2004 ໂດຍເປັນພາສາອັງກິດ ຊຶ່ງມີຕົ້ນສະບັບຈານວນ 06 ສະບັບ.

ລົງນາມ ໂດຍ:

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ

ພະນະທ່ານ Tram Iv Tek

ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ

ພະນະທ່ານ Hu Xijie

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງສື່ສານ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ພະນະທ່ານ ສິມມາດ ພິນເສນາ

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ, ຂົນສົ່ງ, ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ

ລັດຖະບານແຫ່ງສະຫະພາບ ມຽນມາ

ພະນະທ່ານ Thura Thaung Lwin

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ໄທ

ພະນະທ່ານ Nikonr Chamnong
ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ

ພະນະທ່ານ Pham The Minh
ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ

ເອກະສານຄັດຕິດ

ລະບຽບການກ່ຽວກັບຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ

ໝວດທີ 01

ການອະທິບາຍຄຳສັບ

ມາດຕາ 01:

ເພື່ອຈຸດປະສົງຂອງເອກະສານຄັດຕິດນີ້ຄຳວ່າ:

"ຜູ້ຂົນສົ່ງ" ໝາຍເຖິງ: ບຸກຄົນຜູ້ທີ່ດຳເນີນການ ຫຼື ຮັບການດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ຫຼື ແຕ່ພຽງບາງ ສ່ວນ, ບໍ່ວ່າ ບຸກຄົນນັ້ນຈະເປັນບຸກຄົນດຽວກັນກັບຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ຫຼື ບໍ່ກໍຕາມ.

"ຜູ້ຮັບ" ໝາຍເຖິງ: ບຸກຄົນຜູ້ມີສິດທິໄດ້ຮັບມອບສິນຄ້າຈາກຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ.

"ຜູ້ສົ່ງ" ໝາຍເຖິງ: ບຸກຄົນ ຊຶ່ງເປັນຜູ້ເຮັດສັນຍາຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບກັບຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍ ຮູບແບບ.

"ສິ່ງມອບ" "ທີ່ໄດ້ສົ່ງມອບແລ້ວ" ຫຼື "ການສົ່ງມອບ" ໝາຍເຖິງ:

ກ. ມອບສິນຄ້າໃຫ້ແກ່ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ; ຫຼື

ຂ. ນຳສິນຄ້າສົ່ງເຖິງມື້ຂອງຜູ້ຮັບສິນຄ້າຕາມສັນຍາຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ຫຼື ຕາມກົດໝາຍ ຫຼື ປະ ເພນີທາງ ການຄ້າທີ່ຖືກປະຕິບັດຢູ່ໃນສະຖານທີ່ສົ່ງມອບ; ຫຼື

ຄ. ມອບສິນຄ້າໄວ້ກັບໜ່ວຍງານ ຫຼື ບຸກຄົນທີ່ສາມອື່ນຕາມກົດໝາຍ ຫຼື ຂໍ້ກຳນົດທີ່ໃຊ້ຢູ່ໃນສະຖານ ທີ່ສົ່ງ ມອບກຳນົດໃຫ້ຕ້ອງມອບສິນຄ້າໃຫ້.

"ສິນຄ້າ" ໝາຍເຖິງ: ຊັບສິນອື່ນໆ ລວມໄປເຖິງຜູ້ບັນທຸກສິນຄ້າ, ໄມ້ຮອງສິນຄ້າ ຫຼື ບັນຈຸພັດສະດຸ ຢ່າງອື່ນທີ່ມີລັກສະນະຄ້າຍກັນ ຫຼື ບັນຈຸພັດສະດຸທີ່ຜູ້ຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບບໍ່ໄດ້ເປັນຜູ້ຈັດຫາ ບໍ່ວ່າຊັບສິນເຫຼົ່ານັ້ນຈະຕ້ອງບັນທຸກ ຫຼື ໄດ້ບັນທຸກຂ້າງເທິງ ຫຼື ຂ້າງລຸ່ມ.

"ການຂຽນເປັນລາຍລັກອັກສອນ" ໝາຍລວມເຖິງໂທລະເລກ, ໂທລະພິມ, ໂທລະສານ ຫຼື ວິທີການ ຢ່າງອື່ນທີ່ພິມ, ບັນທຶກ, ເຮັດຊ້າ ຫຼື ສົ່ງຂໍ້ຄວາມໂດຍທາງເຄື່ອງຈັກ, ອີເລັກໂຕນິກ ຫຼື ເຄື່ອງມື ຫຼື ອຸປະກອນ ອື່ນທີ່ມີໄວ້ໃຊ້ເພື່ອຈຸດປະສົງດັ່ງກ່າວ.

"ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບລະຫວ່າງປະເທດ" ໝາຍເຖິງ: ການຮັບຂົນສົ່ງສິນຄ້າໂດຍໃຊ້ຮູບແບບ ການ ຂົນສົ່ງທີ່ແຕກຕ່າງສອງຮູບແບບຂຶ້ນໄປພາຍໃຕ້ສັນຍາຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບສະບັບດຽວ ໂດຍຂົນສົ່ງ ຈາກສະ ຖານທີ່ໃນປະເທດໜຶ່ງ ຊຶ່ງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄດ້ຮັບສິນຄ້າໄວ້ໃນການດູແລໄປຍັງ ສະຖານທີ່ກຳນົດໃຫ້ສົ່ງມອບສິນຄ້າໃນອີກປະເທດໜຶ່ງ. ການດຳເນີນການຮັບສິນຄ້າ ແລະ ສົ່ງມອບສິນຄ້າທີ່ ປະຕິບັດພາຍໃຕ້ສັນຍາຂົນສົ່ງຮູບແບບດຽວຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍານັ້ນ ຈະບໍ່ຖືວ່າເປັນການຂົນສົ່ງຫຼາຍ ຮູບແບບລະຫວ່າງປະເທດ.

"ກົດໝາຍທີ່ບັງຄັບໃຊ້" ໝາຍເຖິງ: ກົດໝາຍ ຫຼື ອະນຸສັນຍາລະຫວ່າງປະເທດອື່ນໆ ທີ່ເປັນສ່ວນໜຶ່ງ ຂອງກົດໝາຍພາຍໃນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຮັບຂົນສົ່ງສິນຄ້າ. ບົດບັນຍັດໃນກົດໝາຍພາຍໃນດັ່ງກ່າວຈະບໍ່ ສາມາດຕົກລົງກັນເປັນຢ່າງອື່ນ ໂດຍສັນຍາໃຫ້ແຕກຕ່າງໄປຈາກທີ່ບັນຍັດໄວ້ໄດ້ໃນລັກສະນະທີ່ກຳໃຫ້ເສຍ ສິດ ຫຼື ເຮັດໃຫ້ຜູ້ຮັບສິນຄ້າໄດ້ຮັບການເສຍຫາຍ.

"ສັນຍາຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ" ໝາຍເຖິງ: ສັນຍາຊຶ່ງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຕົກລົງດຳ ເນີນການ ຫຼື ຈັດໃຫ້ມີການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ໂດຍໄດ້ຮັບຊຳລະສະສາງຄ່າຂົນສົ່ງ.

"ເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ" ໝາຍເຖິງ: ເອກະສານເປັນຫຼັກຖານແຫ່ງສັນຍາຂົນສົ່ງຫຼາຍ ຮູບແບບວ່າຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄດ້ເຂົ້າມາຮັບຜິດຊອບສິນຄ້າ ແລະ ຮັບທີ່ຈະດຳເນີນການ ສົ່ງມອບສິນຄ້າຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ລະບຸໄວ້ໃນສັນຍານັ້ນ.

"ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ" ໝາຍເຖິງ: ບຸກຄົນຊຶ່ງເປັນລັດພາຄີຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໃນ ຖານະເຈົ້າການ, ບໍ່ວ່າຈະສ້າງສັນຍາດ້ວຍຕົນເອງ ຫຼື ໂດຍບຸກຄົນທີ່ຕົນມອບໝາຍ ແຕ່ບໍ່ລວມເຖິງບຸກຄົນທີ່ ດຳເນີນການໃນຖານະຕົວແທນ ຫຼື ດຳເນີນແທນຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ຫຼື ຜູ້ຂົນສົ່ງທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການປະຕິບັດ ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ.

"ໄດ້ຮັບໄວ້ໃນການດູແລ" "ໄດ້ຮັບສິນຄ້າໄວ້ໃນການດູແລຂອງຕົນ" ຫຼື "ຮັບໄວ້ໃນການດູແລ" ໝາຍ ເຖິງ: ຜູ້ຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄດ້ຮັບສິນຄ້າໄວ້ໃນການດູແລຮັກສາເພື່ອການຂົນສົ່ງ.

ໝວດທີ 02

ຂອບເຂດການນຳໃຊ້

ມາດຕາ 02:

ເອກະສານຄັດຕິດນີ້ຈະນຳໃຊ້ກັບ:

ກ. ສັນຍາຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບທຸກສັນຍາ, ຖ້າ:

1. ສະຖານທີ່ທີ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຮັບສິນຄ້າໄວ້ດູແລຕາມສັນຍາຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບ ແບບມີທີ່ຕັ້ງ ຢູ່ໃນລັດພາຄີສະມາຊິກໜຶ່ງ; ຫຼື
2. ສະຖານທີ່ທີ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບສົ່ງມອບສິນຄ້າຕາມສັນຍາຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ຕັ້ງຢູ່ໃນ ປະເທດສະມາຊິກໜຶ່ງ.

ມາດຕາ 03:

ໃນຈຸດໃດຂອງເອກະສານຄັດຕິດນີ້ ຫຼື ລະບຽບການທີ່ຖືກນຳມາໃຊ້ໂດຍມີຈຸດປະສົງເພື່ອການຈັດ ຕັ້ງປະຕິບັດ , ຖ້າມີການໃຊ້ຄຳສັບ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: "ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ", "ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບ ແບບ", "ສັນຍາຂົນສົ່ງ ຫຼາຍຮູບແບບ" ຫຼື "ເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ" ໃຫ້ເປັນທີ່ເຂົ້າໃຈວ່າຢູ່ໃນລັກ ສະນະ "ລະຫວ່າງປະເທດ".

ໝວດທີ 03

ເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ

ມາດຕາ 04:

1. ເມື່ອສິນຄ້າຢູ່ໃນການດູແລຮັກສາຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນ ສົ່ງຫຼາຍຮູບ ແບບຕ້ອງອອກເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ໂດຍຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າຈະເປັນຜູ້ກຳນົດໃຫ້ເປັນ ຊະນິດໂອນໃຫ້ກັນໄດ້ ຫຼື ຊະນິດຫ້າມໂອນ.

2. ເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ຕ້ອງມີການລົງລາຍເຊັນຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍ ຮູບແບບ ຫຼື ຂອງບຸກຄົນອື່ນທີ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບມອບໝາຍ.

3. ການລົງລາຍເຊັນຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບອາດຢູ່ໃນຮູບແບບຂອງການຂຽນດ້ວຍມື, ການພິມ, ການເຈາະຮູ, ການປະທັບກາກ້າ, ການໃຊ້ສັນຍາລັກ ຫຼື ການລົງລາຍເຊັນ ໂດຍການໃຊ້ເຄື່ອງ ຈັກ ຫຼື ລະບົບອີເລັກໂຕຣນິກ. ທັງນີ້ພຽງແຕ່ບໍ່ໃຫ້ຂັດຕໍ່ກົດໝາຍຂອງປະເທດທີ່ເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບ ແບບໄດ້ສ້າງຂຶ້ນ.

ມາດຕາ 05:

1. ເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຕ້ອງສະແດງລາຍການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ກ. ລັກສະນະທົ່ວໄປຂອງສິນຄ້າ, ເຄື່ອງໝາຍທີ່ຈຳເປັນເພື່ອບົ່ງບອກສິນຄ້າ ແລະ ຂໍ້ຄວາມທີ່ແຈ້ງ ເຖິງລັກສະນະອັນຕະລາຍ ຫຼື ສະພາບການເນົ່າເບື້ອຍໄວ້ຂອງສິນຄ້າ, ຫາກຈຳເປັນຕ້ອງມີຈຳນວນຂອງຫົບຫໍ່ ຫຼື ສິ້ນໆ ແລະ ນໍ້າໜັກລວມຂອງສິນຄ້າ ຫຼື ຈຳນວນໜ່ວຍຢ່າງອື່ນທີ່ລະບຸຕາມທີ່ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າແຈ້ງ ຫຼື ຈັດໃຫ້.

ຂ. ສະພາບຂອງສິນຄ້າເທົ່າທີ່ເຫັນໄດ້ຈາກພາຍນອກ.

ຄ. ຊື່ ແລະ ສຳນັກງານໃຫຍ່ຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ.

ງ. ຊື່ຂອງຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ.

ຈ. ຊື່ຜູ້ຮັບ, ຖ້າຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າລະບຸໄວ້.

ສ. ສະຖານທີ່ ແລະ ວັນທີ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຮັບສິນຄ້າເຂົ້າໄວ້ໃນການດູແລຮັກສາ.

ຊ. ສະຖານທີ່ທີ່ສົ່ງມອບສິນຄ້າ.

ຍ. ວັນທີ ຫຼື ໄລຍະເວລາສົ່ງມອບສິນຄ້າໃນສະຖານທີ່ສົ່ງມອບ, ຖ້າລັດພາຄີ ໄດ້ຕົກລົງກັນໄວ້ໂດຍ ຈະແຈ້ງ.

ດ. ຂໍ້ມູນທີ່ລະບຸວ່າເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບເປັນຊະນິດໂອນໃຫ້ກັນໄດ້ ຫຼື ຫ້າມໂອນ.

ຕ. ສະຖານທີ່ ແລະ ວັນທີອອກເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ.

ຖ. ລາຍເຊັນຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ຫຼື ບຸກຄົນທີ່ໄດ້ຮັບມອບໝາຍຈາກຜູ້ດຳເນີນ ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ.

ທ. ຄ່າຂົນສົ່ງສຳລັບແຕ່ລະຮູບແບບການຂົນສົ່ງ, ຖ້າລັດພາຄີ ໄດ້ຕົກລົງໄວ້ ຫຼື ຄ່າຂົນສົ່ງເທົ່າທີ່ຜູ້ ຮັບສິນຄ້າຕ້ອງຊຳລະ ຊຶ່ງລວມເຖິງສະກຸນເງິນທີ່ຕ້ອງຊຳລະ ຫຼື ຂໍ້ຄວາມອື່ນໆທີ່ສະແດງວ່າຜູ້ຮັບສິນຄ້າເປັນຜູ້ ຊຳລະຄ່າຂົນສົ່ງ,

ນ. ເສັ້ນທາງທີ່ຈະໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງ, ຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ແລະ ສະຖານທີ່ປ່ຽນຖ່າຍພາຫະນະ ຖ້າຮູ້ ເຖິງລາຍລະອຽດດັ່ງກ່າວໃນເວລາອອກເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ.

ບ. ລາຍລະອຽດອື່ນໆທີ່ລັດພາຄີອາດຕົກລົງກັນໃຫ້ສະແດງໄວ້ໃນເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບ ແບບ ແຕ່ບໍ່ຂັດຕໍ່ກົດໝາຍຂອງປະເທດທີ່ເອກະສານການຂົນສົ່ງໄດ້ສ້າງຂຶ້ນ

2. ໃນກໍລະນີທີ່ເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບມີລາຍການໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າບໍ່ຄົບຕາມທີ່ລະບຸ ໄວ້ໃນວັກໜຶ່ງຂອງມາດຕານີ້ ໃຫ້ເອກະສານດັ່ງກ່າວຍັງຄົງມີຖານະທາງກົດໝາຍເປັນເອກະສານການຂົນສົ່ງ ຫຼາຍຮູບແບບ.

ມາດຕາ 06:

1. ເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໃຫ້ຖືວ່າເປັນຫຼັກຖານເບື້ອງຕົ້ນຂອງການຮັບຮອງໄວ້ດູແລ ຮັກສາ ໂດຍ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຕາມລາຍລະອຽດທີ່ປະກົດໃນເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍ ຮູບແບບ ເວັ້ນແຕ່ຈະມີ ການລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບເປັນຂໍ້ຄວາມໃນລັກສະນະພິມ ຫຼື ເພີ່ມເຕີມໂດຍຈະແຈ້ງເຊັ່ນ: ຜູ້ ສົ່ງສິນຄ້າເປັນຜູ້ຊຶ້ງນໍ້າໜັກບັນທຸກ ແລະ ກວດນັບ, ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າເປັນຜູ້ບັນຈຸສິນ ຄ້າ ຫຼື ຂໍ້ຄວາມອື່ນໃນລັກສະນະດຽວ ກັນສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າລາຍລະອຽດມີຄວາມແຕກຕ່າງຈາກເອກະສານ.

2. ຫ້າມບໍ່ໃຫ້ມີການພິສູດເປັນຢ່າງອື່ນຖ້າເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄດ້ໂອນປ່ຽນມື ຫຼື ຂໍ້ ມູນທາງອີ ເລັກໂຕນິກຕາມເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄດ້ໂອນ ຫຼື ສົ່ງໄປຍັງຜູ້ຮັບສິນຄ້າ, ຜູ້ຈະໄດ້ ຮັບຊາບ ແລະ ດຳເນີນ ການໂດຍສຸຈະລິດໂດຍອີງຕາມຂໍ້ຄວາມໃນເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບນັ້ນ.

ໝວດທີ 04

ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ

ມາດຕາ 07:

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ສິນຄ້າ ພາຍໃຕ້ບົດບັນຍັດ ໃນເອກະສານຄັດ ຕິດນີ້ ໂດຍຄວບຄຸມຊ່ວງໄລຍະເວລາຕັ້ງແຕ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄດ້ຮັບສິນຄ້າໄວ້ໃນການດູ ແລະ ຮັກສາຈົນເຖິງ ເວລາທີ່ສົ່ງມອບສິນຄ້ານັ້ນ.

ມາດຕາ 08:

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການກະທຳ ແລະ ການລະເວັ້ນກະທຳຂອງ ລູກຈ້າງ ແລະ ຕົວແທນຂອງຕົນເມື່ອບຸກຄົນດັ່ງກ່າວໄດ້ດຳເນີນການພາຍໃຕ້ຂອບເຂດການວ່າຈ້າງ ລວມທັງ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບ ແທນບຸກຄົນອື່ນ ຊຶ່ງຕົນໄດ້ໃຊ້ບໍລິການເພື່ອປະຕິບັດຕາມສັນຍາປຽບດັ່ງຜູ້ດຳເນີນການຂົນ ສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄດ້ດຳເນີນ ການດ້ວຍຕົວເອງ.

ມາດຕາ 09:

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບມີໜ້າທີ່ດຳເນີນການ ຫຼື ຈັດໃຫ້ມີການດຳເນີນການອື່ນໆທີ່ຈຳ ເປັນເພື່ອໃຫ້ມີ ການສົ່ງມອບສິນຄ້າ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ກ. ຖ້າເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບເປັນເອກະສານມີລັກສະນະໂອນໃຫ້ກັນໄດ້ ຊຶ່ງອອກໃຫ້ ແກ່ຜູ້ຖື ໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບສົ່ງມອບສິນຄ້າໃຫ້ແກ່ບຸກຄົນ ໂດຍຄືນຕົ້ນສະບັບເອກະສານ ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບ ແບບສະບັບໃດສະບັບໜຶ່ງ; ຫຼື

ຂ. ຖ້າເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບເປັນເອກະສານມີລັກສະນະໂອນໃຫ້ກັນໄດ້ ຊຶ່ງອອກໃຫ້ ແກ່ບຸກຄົນ ຜູ້ສົ່ງ ໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບສົ່ງມອບສິນຄ້າໃຫ້ແກ່ບຸກຄົນ ໂດຍສົ່ງຄືນຕົ້ນສະບັບ ເອກະສານການຂົນສົ່ງ ຫຼາຍຮູບແບບສະບັບໃດສະບັບໜຶ່ງ ຊຶ່ງໄດ້ລະບຸໄວ້ທີ່ດ້ານຫຼັງ; ຫຼື

ຄ. ຖ້າເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບເປັນເອກະສານມີລັກສະນະໂອນໃຫ້ກັນໄດ້ ຊຶ່ງອອກໃຫ້ ແກ່ບຸກຄົນ ໂດຍນາມ ໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບສົ່ງມອບສິນຄ້າໃຫ້ແກ່ບຸກຄົນທີ່ມີຊື່ລະບຸໃນເອ ກະສານການຂົນສົ່ງ ຫຼາຍຮູບແບບເມື່ອໄດ້ມີການພິສູດເຖິງຄວາມຖືກຕ້ອງຂອງບຸກຄົນ ແລະ ໄດ້ຮັບການສົ່ງ ຄືນຕົ້ນສະບັບຂອງເອກະສານ ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບສະບັບໃດສະບັບໜຶ່ງແຕ່ຖ້າມີການໂອນເອກະສານ ຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄປໃຫ້ຜູ້ສົ່ງ ຫຼື ມີການ ລະບຸຜູ້ໜຶ່ງ ແມ່ນໃຫ້ນຳໃຊ້ຂໍ້ກຳນົດໃນຂໍ້ (ຂ) ມາໃຊ້ບັງຄັບ; ຫຼື

ງ. ຖ້າເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບເປັນເອກະສານມີລັກສະນະຫ້າມໂອນ ໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນ ການຂົນສົ່ງ ຫຼາຍຮູບແບບສົ່ງມອບສິນຄ້າໃຫ້ແກ່ບຸກຄົນຊຶ່ງມີຊື່ເປັນຜູ້ຮັບສິນຄ້າໃນເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບເມື່ອໄດ້ມີ ການພິສູດເຖິງຄວາມຖືກຕ້ອງຂອງບຸກຄົນນັ້ນ; ຫຼື

ຈ. ຖ້າບໍ່ມີການອອກເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ສົ່ງມອບ ສິນຄ້າໃຫ້ແກ່ບຸກຄົນຕາມຄຳສັ່ງຂອງຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ຫຼື ຕາມຄຳສັ່ງຂອງຜູ້ໄດ້ຮັບສິນຄ້າ ຫຼື ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ ພາຍໃຕ້ສັນຍາ ຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄດ້ລະບຸໄວ້.

ມາດຕາ 10:

1. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການເສຍຫາຍອັນເປັນຜົນຈາກການທີ່ ສິນ ຄ້າ ສູນຫາຍ, ເສຍຫາຍ ຫຼື ສົ່ງມອບຊັກຊ້າ. ຖ້າເຫດການສູນຫາຍ, ເສຍຫາຍ ຫຼື ສົ່ງມອບຊັກຊ້ານັ້ນໄດ້ ເກີດຂຶ້ນຕັ້ງແຕ່ ເວລາທີ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຮັບສິນຄ້າໄວ້ໃນການດູແລຮັກສາຕາມທີ່ໄດ້ລະບຸ ໄວ້ໃນມາດຕາ 07 ເວັ້ນແຕ່ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບພິສູດໄດ້ວ່າຕົນ ຫຼື ລູກຈ້າງ, ຕົວແທນຂອງຕົນ ຫຼື ບຸກຄົນອື່ນທີ່ໄດ້ກ່າວໃນມາດຕາ 08 ໄດ້ໃຊ້ມາດຕະການທັງໝົດ ຊຶ່ງຈາເປັນຕ້ອງກະທາເພື່ອຫຼີກລ້ຽງເຫດ ການສູນຫາຍ, ເສຍຫາຍ ຫຼື ສົ່ງມອບຊັກຊ້າ ແລະ ຜົນທີ່ເກີດຂຶ້ນຈາກເຫດດັ່ງກ່າວ.

2. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຈະບໍ່ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການເສຍຫາຍ ທີ່ເປັນຜົນ ຈາກການສົ່ງມອບຊັກຊ້າ ເວັ້ນແຕ່ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າໄດ້ແຈ້ງແກ່ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄວ້ ແລ້ວເຖິງເຫດຜົນໃນ ການສົ່ງມອບສິນຄ້າຕາມເວລາ ແລະ ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄດ້ຍອມຮັບ ການແຈ້ງນັ້ນແລ້ວ.

ມາດຕາ 11:

1. ການສົ່ງມອບຊັກຊ້າເກີດຂຶ້ນເມື່ອບໍ່ໄດ້ມີການສົ່ງມອບສິນຄ້າພາຍໃນກຳນົດເວລາທີ່ໄດ້ຕົກລົງ ກັນໄວ້ຢ່າງ ຈະແຈ້ງ ຫຼື ໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ໄດ້ມີການຕົກລົງເຊັ່ນວ່າ, ການສົ່ງມອບຊັກຊ້າເກີດຂຶ້ນເມື່ອບໍ່ໄດ້ມີການ ສົ່ງມອບສິນຄ້າພາຍ ໃນກຳນົດເວລາອັນຄວນທີ່ຈະສົ່ງມອບຕາມໜ້າທີ່ອັນຄວນປະຕິບັດຂອງຜູ້ດໍາເນີນການ ຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ແມ່ນໃຫ້ ພິຈາລະນາຕາມກໍລະນີທີ່ເກີດຂຶ້ນ.

2. ຫາກບໍ່ໄດ້ມີການສົ່ງມອບສິນຄ້າພາຍໃນເກົ້າສິບວັນນັບແຕ່ວັນສົ່ງມອບສິນຄ້າຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ ໃນວັກກ່ອນ ແລະ ບໍ່ມີຫຼັກຖານສະແດງໃຫ້ເຫັນເປັນຢ່າງອື່ນທີ່ຜູ້ມີສິດໃນການຮັບມອບສິນຄ້າອາດຖືວ່າສິນ ຄ້ານັ້ນສູນຫາຍກໍ່ໄດ້.

ມາດຕາ 12:

ເຖິງວ່າຈະມີການລະບຸລະບຽບການໃນມາດຕາ 10 ໄວ້ກໍ່ຕາມ, ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ບໍ່ຈໍາເປັນ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການສູນຫາຍ, ເສຍຫາຍ ຫຼື ສົ່ງມອບຊັກຊ້າທີ່ເກີດຂຶ້ນແກ່ສິນຄ້າທີ່ຂົນສົ່ງ, ຖ້າພິ ສຸດໄດ້ ວ່າ ເຫດການທີ່ເປັນເຫດຕໍ່ການສູນຫາຍ, ເສຍຫາຍ ຫຼື ສົ່ງມອບຊັກຊ້າທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນລະຫວ່າງການຂົນ ສົ່ງເປັນເຫດການໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ກ. ເຫດສຸດວິໄສ;

ຂ. ການກະທຳໂດຍເຈດຕະນາ ຫຼື ຄວາມປະມາດຂອງຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ, ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ, ຜູ້ແທນ ຫຼື ຕົວ ແທນຂອງ ບຸກຄົນດັ່ງກ່າວ;

ຄ. ການບັນຈຸຫົບຫໍ່, ການສ້າງເຄື່ອງໝາຍ ຫຼື ການລະບຸຈຳນວນສິນຄ້າທີ່ບໍ່ພຽງພໍ ຫຼື ບົກພ່ອງ;

ງ. ການຍົກຂົນ, ການບັນທຸກ, ການຂົນຖ່າຍ, ການເກັບຮັກສາສິນຄ້າໂດຍຜູ້ສົ່ງ, ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ, ຜູ້ ແທນ ຫຼື ຕົວ ແທນຂອງບຸກຄົນດັ່ງກ່າວ;

ຈ. ສະພາບຂອງສິນຄ້າ ຫຼື ການເສຍຫາຍຢູ່ໃນສິນຄ້ານັ້ນ;

ສ. ການປະທ້ວງ, ການຢຸດຈ້າງ, ການຢຸດງານ ຫຼື ອຸປະສັກ ຫຼື ເຫດຂັດຂ້ອງໃນດ້ານແຮງງານບໍ່ວ່າ ທັງໝົດ ຫຼື ພຽງບາງສ່ວນ;

ຊ. ໃນກໍລະນີທີ່ສິນຄ້າຖືກສົ່ງທາງທະເລ ຫຼື ໜ້ານໍ້າພາຍໃນ ເມື່ອສູນຫາຍ, ເສຍຫາຍ ຫຼື ສົ່ງມອບ ຊັກຊ້າ ລະຫວ່າງການຂົນສົ່ງດັ່ງກ່າວເກີດຂຶ້ນ ໂດຍ:

1. ການກະທຳໂດຍເຈດຕະນາ ຫຼື ປະມາດ ຫຼື ຄວາມຜິດພາດຂອງຜູ້ຂັບເຮືອ, ຄົນປະຈຳເຮືອ, ຜູ້ນຳເຮືອ ຫຼື ລູກຈ້າງຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການເດີນເຮືອ ຫຼື ການບໍລິຫານຈັດການເຮືອ; ຫຼື

2. ອັກຄີໄພ ເວັ້ນແຕ່ອັກຄີໄພນັ້ນເກີດຈາກຄວາມຜິດ ຫຼື ຢູ່ໃນຄວາມຮູ້ເຫັນຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງ.

ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຍັງຕ້ອງຮັບຜິດຊອບໃນການສູນຫາຍ, ເສຍ ຫາຍ ຫຼື ສິ່ງມອບຊັກຊ້າອັນເປັນຜົນມາຈາກເຮືອທີ່ບໍ່ຢູ່ໃນສະພາບທີ່ສາມາດເດີນທະເລໄດ້ຢ່າງປອດໄພ ເວັ້ນ ແຕ່ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບສາມາດພິສູດໄດ້ວ່າຕົນໄດ້ດໍາເນີນການຕາມທີ່ຄວນຕ້ອງກະທໍາໃນ ຖານະເຊັ່ນນັ້ນເພື່ອໃຫ້ເຮືອຢູ່ໃນສະພາບດັ່ງກ່າວແລ້ວ ເມື່ອເລີ່ມຕົ້ນການເດີນທາງ.

ມາດຕາ 13:

1. ການປະເມີນຄ່າທົດແທນຕໍ່ການສູນຫາຍ ຫຼື ເສຍຫາຍຂອງສິນຄ້າ ຈະຕ້ອງດໍາເນີນການໂດຍອີງ ຕາມລາຄາສິນຄ້າໃນສະຖານທີ່ ແລະ ເວລາອັນເໝາະສົມ ຊຶ່ງໄດ້ມອບສິ່ງສິນຄ້ານັ້ນແກ່ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ ຫຼື ໃນ ສະຖານທີ່ ແລະ ເວລາຊຶ່ງຕາມສັນຍາຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບສິນຄ້າຄວນໄດ້ຖືກສົ່ງມອບ.

2. ລາຄາສິນຄ້າຈະຖືກກຳນົດຕາມລາຄາຕະຫຼາດຊື້ຂາຍສິນຄ້າລ່ວງໜ້າ, ຫາກບໍ່ມີລາຄາດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ຖືຕາມລາຄາທ້ອງຕະຫຼາດ. ແຕ່ຖ້າບໍ່ມີທັງລາຄາຕະຫຼາດຊື້ຂາຍສິນຄ້າລ່ວງໜ້າ ແລະ ລາຄາທ້ອງຕະຫຼາດ ໃຫ້ອີງຕາມລາຄາປົກກະຕິຂອງສິນຄ້າຊະນິດດຽວກັນ ແລະ ຄຸນນະພາບເທົ່າທຽມກັນ.

ໝວດທີ 05

ຂອບເຂດຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ

ມາດຕາ 14:

ຍົກເວັ້ນແຕ່ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າໄດ້ແຈ້ງສະພາບ ແລະ ລາຄາສິນຄ້າໄວ້ກ່ອນທີ່ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບ ແບບ ຈະຮັບມອບສິນຄ້າ ແລະ ຈົດແຈ້ງສະພາບ ແລະ ລາຄາສິນຄ້າໄວ້ໃນໃບສົ່ງສິນຄ້າແລ້ວ. ຜູ້ດໍາເນີນ ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຈະຮັບຜິດຕໍ່ການສູນຫາຍ ຫຼື ເສຍຫາຍທີ່ມີຕໍ່ສິນຄ້າບໍ່ເກີນ 666.67 ໜ່ວຍສິດທິພິເສດໃນການຖອນເງິນຕໍ່ໜຶ່ງຫົບຫໍ່ ຫຼື ໜຶ່ງໜ່ວຍການຂົນສົ່ງ ຫຼື 2.00 ໜ່ວຍສິດທິພິເສດໃນການຖອນເງິນຕໍ່ ໜຶ່ງກິໂລກຼາມຂອງນ້ຳໜັກທັງໝົດຂອງສິນຄ້າທີ່ສູນຫາຍ ຫຼື ເສຍຫາຍ ແລ້ວແຕ່ຈໍານວນເງິນໃດຈະຫຼາຍກວ່າ.

ມາດຕາ 15:

ໃນກໍລະນີຜູ້ບັນທຸກສິນຄ້າ, ໄມ້ຮອງສິນຄ້າ ຫຼື ອຸປະກອບການຂົນສົ່ງອື່ນໆທີ່ໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງທີ່ມີ ລັກສະນະໃກ້ຄຽງກັນບັນຈຸສິນຄ້າຫຼາຍກວ່າໜຶ່ງຫົບຫໍ່ ຫຼື ໜຶ່ງໜ່ວຍການຂົນສົ່ງໃຫ້ຖືວ່າຫົບຫໍ່ ຫຼື ໜ່ວຍການ ຂົນສົ່ງຢ່າງອື່ນທີ່ໄດ້ບັນຈຸໃນອຸປະກອນການຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ຮັບບັນຈຸໃນນັ້ນຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບເປັນຫົບຫໍ່

ຫຼື ອຸປະກອນການຂົນສົ່ງທີ່ແຍກຈາກກັນ. ເວັ້ນແຕ່ຈະມີການລະບຸໄວ້ແລ້ວວ່າອຸປະກອນການຂົນສົ່ງນັ້ນຖືກວ່າເປັນຫົບ
ຫໍ່ ຫຼື ໜ່ວຍການຂົນສົ່ງ.

ມາດຕາ 16:

ເຖິງວ່າຈະມີການລະບຸລະບຽບການໃນມາດຕາ 14 ແລະ 15, ຫາກການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຕາມ ສັນຍາ
ຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບບໍ່ໄດ້ລະບຸໃຫ້ມີການຮັບຂົນສົນຄ້າທາງທະເລ ຫຼື ໃນໜ້ານໍ້າພາຍໃນ. ຄວາມຮັບ ຜິດຊອບຂອງຜູ້ດໍາ
ເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໃຫ້ກໍານົດໄວ້ບໍ່ເກີນ 8.33 ໜ່ວຍສິດທິພິເສດໃນການຖອນ ເງິນຕໍ່ໜຶ່ງກິໂລກຼາມຂອງນໍ້າ
ໜັກທັງໝົດຂອງສິນຄ້າທີ່ສູນຫາຍ ຫຼື ເສຍຫາຍ.

ມາດຕາ 17:

ຫາກການສູນຫາຍ ຫຼື ເສຍຫາຍທີ່ມີຕໍ່ສິນຄ້າເກີດຂຶ້ນໃນເວລາໃດໜຶ່ງຂອງການຂົນສົ່ງ ຫຼາຍຮູບແບບ ແລະ ໃນ
ໄລຍະດັ່ງກ່າວນັ້ນມີອະນຸສັນຍາລະຫວ່າງປະເທດ ຫຼື ກົດໝາຍທີ່ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ກໍານົດຄວາມຮັບ ຜິດຊອບໄວ້ເປັນຢ່າງ
ອື່ນ ຖ້າມີການສ້າງສັນຍາຂົນສົ່ງແຍກຕ່າງຫາກສໍາລັບການຂົນສົ່ງ ໂດຍສະເພາະໃດໜຶ່ງ ໃຫ້ກໍານົດຄວາມຮັບຜິດຊອບ
ຂອງຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຕໍ່ການສູນຫາຍ ຫຼື ເສຍຫາຍຕາມທີ່ໄດ້ ລະບຸໄວ້ໃນຂໍ້ກໍານົດຂອງອະນຸສັນ
ຍາລະຫວ່າງປະເທດ ຫຼື ກົດໝາຍທີ່ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້.

ມາດຕາ 18:

ຫາກຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການສູນຫາຍ ບໍ່ວ່າສາເຫດຈາກການ ສົ່ງມອບຊັກ
ຊ້າ ຫຼື ການສູນຫາຍ ຫຼື ເສຍຫາຍອື່ນທີ່ເກີດຂຶ້ນນອກເໜືອຈາກການສູນຫາຍ ຫຼື ເສຍຫາຍທີ່ເກີດ ກັບສິນຄ້າ ໃຫ້ກໍານົດ
ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄວ້ບໍ່ເກີນຈໍານວນເງິນທີ່ຕ້ອງ ຈ່າຍເປັນຄ່າຂົນສົ່ງຕາມສັນຍາ
ຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ.

ມາດຕາ 19:

ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ຈະຮັບຜິດຊອບລວມທັງໝົດບໍ່ເກີນຈໍານວນທີ່ກໍານົດຄວາມຮັບ ຜິດຊອບ
ສໍາລັບສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຮັບການເສຍຫາຍ.

ມາດຕາ 20:

ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ບໍ່ມີສິດໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຈາກການກໍານົດຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຫາກ
ພິສູດວ່າການສູນຫາຍ, ເສຍຫາຍ ຫຼື ສົ່ງມອບຊັກຊ້າເປັນຜົນຈາກການກະທໍາ ຫຼື ລະເວັ້ນການກະທໍາ ຂອງຜູ້ດໍາເນີນການ

ຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໂດຍເຈດຕະນາທີ່ຈະກໍ່ໃຫ້ເກີດການສູນຫາຍ, ເສຍຫາຍ ຫຼື ສິ່ງມອບ ຊັກຊ້າ ຫຼື ລະເລີຍບໍ່ເອົາໃຈໃສ່ວ່າການສູນຫາຍ, ເສຍຫາຍ ຫຼື ສິ່ງມອບຊັກຊ້ານັ້ນອາດເກີດຂຶ້ນໄດ້.

ໝວດທີ 06

ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ

ມາດຕາ 21:

1. ເມື່ອຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄດ້ຮັບມອບສິນຄ້າໄວ້ໃນການດູແລຮັກສາໃຫ້ຜູ້ສົ່ງສິນ ຄ້າ ຕ້ອງຮັບຮອງຄວາມຖືກຕ້ອງໃຫ້ແກ່ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໃນລາຍລະອຽດຕ່າງໆກ່ຽວກັບສະພາບສິນຄ້າ, ເຄື່ອງໝາຍ, ເລກໝາຍ, ນໍ້າໜັກ, ປະລິມານ ແລະ ຫາກເປັນໄປໄດ້ໃຫ້ລວມເຖິງລັກສະນະອັນ ຕະລາຍຂອງສິນຄ້າທີ່ຕົນໄດ້ແຈ້ງໄວ້ແກ່ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ຫຼື ໄດ້ດໍາເນີນໃນນາມຂອງຕົນ ເພື່ອບັນທຶກໄວ້ໃນເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ.

2. ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ຕ້ອງສ້າງເຄື່ອງໝາຍ ຫຼື ກາສິນຄ້າອັນຕະລາຍຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນອະນຸສັນຍາລະຫວ່າງປະເທດ ຫຼື ລະບຽບການພາຍໃນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

3. ເມື່ອຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ໄດ້ສົ່ງຮັບມອບສິນຄ້າອັນຕະລາຍໄວ້ໃນການດູແລຮັກສາຂອງຜູ້ດໍາເນີນການ ຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ, ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ຕ້ອງແຈ້ງຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບເຖິງສະພາບຄວາມອັນຕະລາຍຂອງສິນຄ້າ ແລະ ຂໍ້ຄວນລະວັງຕ່າງໆ. ຖ້າຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າບໍ່ປະຕິບັດຕາມນັ້ນ ແລະ ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ ຫຼາຍຮູບແບບບໍ່ຮັບຮູ້ເຖິງສະພາບອັນຕະລາຍຂອງສິນຄ້ານັ້ນ:

ກ. ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຕໍ່ການເສຍຫາຍທັງໝົດທີ່ເກີດ ຂຶ້ນຈາກການຂົນສົ່ງສິນຄ້ານັ້ນ.

ຂ. ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຈະບໍ່ຊິດໃຊ້ຄ່າທົດແທນໃຫ້ເມື່ອສິນຄ້ານັ້ນ ໄດ້ຖືກຂົນຖ່າຍ, ທຳລາຍ ຫຼື ທຳໃຫ້ໝົດຜິດຕາມຄວາມຈຳເປັນຕໍ່ສະຖານະການນັ້ນ.

4. ເນື້ອໃນໃນວັກ 3 ຂອງມາດຕານີ້ຈະບໍ່ບັງຄັບໃຊ້ແກ່ບຸກຄົນໃດທີ່ຢູ່ໃນລະຫວ່າງການຂົນສົ່ງຫຼາຍ ຮູບແບບທີ່ໄດ້ຮັບສິນຄ້າໄວ້ໃນການດູແລຮັກສາ ໂດຍຮັບຊາບເຖິງສະພາບອັນຕະລາຍຂອງສິນຄ້ານັ້ນ.

5. ໃນກໍລະນີທີ່ເນື້ອໃນໃນວັກ 3 ຂອງມາດຕານີ້ບໍ່ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ ຫຼື ບໍ່ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ບັງຄັບ ແລະ ສິນ ຄ້ານັ້ນ ເກີດເປັນອັນຕະລາຍແກ່ຊີວິດ ຫຼື ຊັບສິນ ເຮັດໃຫ້ຕ້ອງຖືກທຳລາຍ ຫຼື ທຳລາຍໃຫ້ໝົດຜິດຕາມຄວາມ ຈຳເປັນການ

ສະຖານະການ ແມ່ນບໍ່ຕ້ອງຊົດໃຊ້ຄ່າທົດແທນ ແຕ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຍັງຕ້ອງຮັບຜິດຊອບ ຕໍ່ການເສຍຫາຍໂດຍສະເລ່ຍ ຫຼື ໃນກໍລະນີທີ່ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕາມມາດຕາ 10 ແລະ 11.

6. ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າຕ້ອງຊົດໃຊ້ຄ່າເສຍຫາຍແທນແກ່ຜູ້ປະກອບການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຕໍ່ການເສຍ ຫາຍທັງໝົດເນື່ອງຈາກການແຈ້ງເນື້ອໃນທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງ ຫຼື ບໍ່ພຽງພໍໃນລາຍລະອຽດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ ວັກຂ້າງເທິງນັ້ນ.

7. ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າຕ້ອງຮັບຜິດຊອບ ຕໍ່ກໍລະນີທີ່ໄດ້ໂອນປ່ຽນມືເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄປ ແລ້ວ.

8. ສິດຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໃນຄ່າທົດແທນດັ່ງກ່າວຈະບໍ່ສົ່ງຜົນກະທົບເປັນການ ກຳນົດຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບພາຍໃຕ້ສັນຍາຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຕໍ່ບຸກ ຄົນພາຍນອກທີ່ນອກເໜືອຈາກຜູ້ສົ່ງ.

ໝວດທີ 07

ການແຈ້ງ, ການໃຊ້ສິດຮຽກຮ້ອງ, ການຟ້ອງຮອງ ແລະ ອາຍຸຄວາມ

ມາດຕາ 22:

1. ເວັ້ນແຕ່ຜູ້ຮັບສິນຄ້າໄດ້ແຈ້ງ ໂດຍເປັນລາຍລັກອັກສອນຕໍ່ກັບສະພາບທົ່ວໄປຂອງການສູນຫາຍ ຫຼື ເສຍຫາຍຂອງສິນຄ້າໃຫ້ແກ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ເມື່ອສິນຄ້າໄດ້ສົ່ງມອບມາຍັງຜູ້ຮັບສິນຄ້າ ໃຫ້ສັນນິຖານວ່າການຮັບມອບດັ່ງກ່າວຖືເປັນພະຍານຫຼັກຖານຂອງການສົ່ງມອບສິນຄ້າຂອງຜູ້ດຳເນີນການ ຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ.

2. ໃນກໍລະນີທີ່ການສູນຫາຍ ຫຼື ເສຍຫາຍບໍ່ເຫັນຈະແຈ້ງ ໃຫ້ສັນນິຖານເຊັ່ນດຽວກັນໃນເລື່ອງພະ ຍານຫຼັກຖານຕາມວັກທີ 1 ຍົກເວັ້ນແຕ່ຜູ້ຮັບສິນຄ້າໄດ້ແຈ້ງເປັນລາຍລັກອັກສອນພາຍໃນ 6 ວັນ ນັບແຕ່ວັນ ທີ່ທີ່ໄດ້ຮັບສິນຄ້ານັ້ນ.

ມາດຕາ 23:

ຖ້າບໍ່ໄດ້ມີການຕົກລົງຢ່າງຈະແຈ້ງເປັນຢ່າງອື່ນ, ການຟ້ອງຄະດີໃດໆອັນກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ ຫຼາຍຮູບແບບພາຍໃຕ້ເອກະສານຄັດຕິດນີ້ຈະບໍ່ອາດດຳເນີນການໄດ້ ຍົກເວັ້ນແຕ່ຈະໄດ້ດຳເນີນຂະບວນການ ພິຈາລະນາທາງສານ ຫຼື ອະນຸຕຸລາການພາຍໃນ 9 ເດືອນນັບແຕ່ໄດ້ມີການສົ່ງມອບສິນຄ້າ ຫຼື ໃນກໍລະນີທີ່ສິນ ຄ້າບໍ່ໄດ້ມີການສົ່ງມອບໃຫ້ນັບ

ແຕ່ວັນທີຄວນຈະໄດ້ມີການສົ່ງມອບສິນຄ້າ ຫຼື ກໍລະນີທີ່ຢູ່ພາຍໃຕ້ບົດບັນຍັດ ຂອງມາດຕາ 11 ວັກ 2 ໃຫ້ນັບແຕ່ວັນທີ ການສົ່ງມອບໃຫ້ຜູ້ຮັບສິນຄ້າບໍ່ສາມາດດໍາເນີນການໄດ້ໂດຍໃຫ້ສິດ ແກ່ຜູ້ຮັບສິນຄ້າທີ່ຈະປະຕິບັດຕໍ່ສິນຄ້ານັ້ນເໝືອນ ສິນຄ້າສູນຫາຍ.

ມາດຕາ 24:

1. ບົດບັນຍັດໃນເອກະສານຄັດຕິດນີ້ໃຫ້ໃຊ້ບັງຄັບແກ່ການໃຊ້ສິດຮຽກຮ້ອງທັງໝົດຕໍ່ຜູ້ດໍາເນີນການ ຂົນສົ່ງ ຫຼາຍຮູບແບບທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການປະຕິບັດຕາມສັນຍາຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ບໍ່ວ່າການຮຽກຮ້ອງນັ້ນຈະ ມີຂໍ້ມູນຈາກ ສັນຍາ ຫຼື ລະເມີດ.

2. ໃນກໍລະນີດຽວກັນ, ບົດບັນຍັດທັງຫຼາຍຂອງເອກະສານຄັດຕິດນີ້ ໃຫ້ໃຊ້ບັງຄັບແກ່ການໃຊ້ສິດ ຮຽກຮ້ອງ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການປະຕິບັດຕາມສັນຍາຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຕໍ່ລູກຈ້າງ, ຕົວແທນ ຫຼື ບຸກຄົນອື່ນໆ ຊຶ່ງຜູ້ດໍາເນີນການ ຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄດ້ໃຊ້ບໍລິການໃນການປະຕິບັດຕາມສັນຍາຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ບໍ່ວ່າ ການຮຽກຮ້ອງນັ້ນຈະມີຂໍ້ ມູນກໍລະນີຈາກສັນຍາ ຫຼື ລະເມີດ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບທັງໝົດຂອງຜູ້ດໍາເນີນ ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ແລະ ລູກຈ້າງ, ຕົວແທນ ຫຼື ບຸກຄົນອື່ນແລ້ວ ຈະຕ້ອງບໍ່ເກີນໄປກວ່າຈໍານວນທີ່ກຳ ນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 14 ຫາ ມາດຕາ 19.

3. ເຖິງວ່າມີບົດບັນຍັດໃນວັກ 2 ກໍ່ຕາມ, ລູກຈ້າງ ຫຼື ຕົວແທນຂອງຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບ ແບບ ຫຼື ບຸກຄົນອື່ນ ຊຶ່ງຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄດ້ໃຊ້ບໍລິການໃນການປະຕິບັດຕາມສັນຍາຂົນ ສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຈະບໍ່ ໄດ້ຮັບປະໂຫຍດຈາກການກຳນົດຄວາມຮັບຜິດຊອບ. ຫາກພິສູດໄດ້ວ່າການສູນຫາຍ, ເສຍຫາຍ ຫຼື ການສົ່ງມອບຊັກຊ້າ ເປັນຜົນຈາກການລະເວັ້ນກະທຳຂອງລູກຈ້າງ, ຕົວແທນ ຫຼື ບຸກຄົນອື່ນໂດຍ ເຈດຕະນາໃຫ້ເກີດການສູນຫາຍ, ເສຍ ຫາຍ ຫຼື ສົ່ງມອບຊັກຊ້າ ຫຼື ກະທຳໂດຍປະມາດ ແລະ ທັງທີ່ຮູ້ວ່າການ ສູນຫາຍ, ເສຍຫາຍ ຫຼື ສົ່ງມອບຊັກຊ້ານັ້ນອາດ ເກີດຂຶ້ນໄດ້.

ໝວດທີ 08

ຂອບເຂດອຳນາດສານ ແລະ ອຳນາດເຈົ້າໜ້າທີ່ສານ

ມາດຕາ 25:

1. ໃນການດໍາເນີນຂະບວນການພິຈາລະນາທາງສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບລະ ຫວ່າງ ປະເທດພາຍໃຕ້ເອກະສານຄັດຕິດນີ້ ໂຈດອາດເລືອກສະຖານທີ່ຈະຍືນຟ້ອງຕໍ່ສານຕາມທີ່ກົດໝາຍ ປະເທດທີ່ສານນັ້ນ ຕັ້ງຢູ່ໃຫ້ອຳນາດໄວ້ ແລະ ພາຍໃຕ້ເຂດອຳນາດພິຈາລະນາຄະດີຂອງສານທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃນສະ ຖານທີ່ໃດ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ກ. ທີ່ຕັ້ງສໍານັກງານໃຫຍ່ ຫຼື ໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ມີ ໃຫ້ໃຊ້ສໍານັກງານບ່ອນທີ່ຈໍາເລຍດໍາລົງຊີວິດຢູ່; ຫຼື

ຂ. ສະຖານທີ່ທີ່ສັນຍາຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄດ້ສ້າງຂຶ້ນ. ທັງນີ້ຕ້ອງປະກົດວ່າຈໍາເລຍມີສະຖານທີ່ດໍາເນີນການ, ສໍານັກງານສາຂາ ຫຼື ຕົວແທນຢູ່ໃນປະເທດນັ້ນ.

ຄ. ສະຖານທີ່ທີ່ໄດ້ມີການຮັບມອບສິນຄ້າໄວ້ໃນຄວາມດູແລຮັກສາເພື່ອດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບ ແບບ ຫຼື ສະຖານທີ່ທີ່ໄດ້ມີການສົ່ງມອບສິນຄ້າ; ຫຼື

ງ. ສະຖານທີ່ອື່ນໃດທີ່ລັດພາຄີໄດ້ຕົກລົງກັນໄວ້ໃນສັນຍາຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ເພື່ອຈຸດປະສົງດັ່ງ ກ່າວ ແລະ ປະກົດເປັນຫຼັກຖານໃນເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ.

2. ເຖິງວ່າມີບົດບັນຍັດໃນວັກ 1 ຂອງມາດຕານີ້ກໍ່ຕາມ, ລັດພາຄີ ອາດສ້າງຂໍ້ຕົກລົງພາຍຫຼັງຈາກ ເກີດສິດ ຮຽກຮ້ອງ ແລ້ວກໍານົດສະຖານທີ່ຊຶ່ງໂຈດອາດຟ້ອງຄະດີຕໍ່ສານນັ້ນວ່າສາມາດໃຊ້ບັງຄັບໄດ້.

ມາດຕາ 26:

1. ພາຍໃຕ້ບົດບັນຍັດຂອງມາດຕານີ້, ລັດພາຄີ ອາດຕົກລົງກັນເປັນລາຍລັກອັກສອນສະເໜີຂໍ້ຂັດ ແຍ່ງຕ່າງໆທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບລະຫວ່າງປະເທດຕາມເອກະສານຄັດຕິດນີ້ໃຫ້ອະນຸຕຸລາການເປັນຜູ້ຊີ້ຂາດໄດ້.

2. ຂະບວນການພິຈາລະນາທີ່ຜ່ານອະນຸຕຸລາການ, ຜູ້ສະເໜີຂໍ້ຂັດແຍ່ງມີສິດເລືອກວ່າຕ້ອງມີຂັ້ນ ໃນສະຖານທີ່ ໃດທີ່ໜຶ່ງ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ກ. ສະຖານທີ່ໃນປະເທດ ຊຶ່ງເປັນທີ່ຕັ້ງຂອງ:

1. ສະຖານທີ່ຕັ້ງສໍານັກງານໃຫຍ່ຂອງຈໍາເລຍ ຫຼື ໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ມີແມ່ນໃຫ້ໃຊ້ສໍານັກງານທີ່ ຈໍາເລຍດໍາລົງ ຊີວິດ; ຫຼື
2. ສະຖານທີ່ທີ່ສັນຍາຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄດ້ສ້າງຂຶ້ນ ຊຶ່ງຕ້ອງປະກົດວ່າຈໍາເລຍມີສະຖານ ທີ່ດໍາເນີນ ທຸລະກິດ, ສໍານັກງານສາຂາ ຫຼື ຕົວແທນຢູ່ໃນປະເທດນັ້ນ; ຫຼື
3. ສະຖານທີ່ຮັບມອບສິນຄ້າໄວ້ໃນການດູແລຮັກສາເພື່ອການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ຫຼື ສະ ຖານທີ່ສົ່ງ ມອບສິນຄ້າ. ຫຼື

ຂ. ສະຖານທີ່ອື່ນທີ່ລັດພາຄີໄດ້ຕົກລົງກັນໄວ້ ເພື່ອຈຸດປະສົງດັ່ງກ່າວໃນສັນຍາ ຫຼື ຂໍ້ຕົກລົງອະນຸຕຸລາ ການ.

3. ອະນຸຕຸລາການ ແລະ ຄະນະອະນຸຕຸລາການຈະຕ້ອງປັບໃຊ້ບົດບັນຍັດຂອງເອກະສານຄັດຕິດນີ້.

4. ບົດບັນຍັດຕາມວັກ 2 ແລະ 3 ຂອງເອກະສານຄັດຕິດນີ້ ຖືເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງສັນຍາ ຫຼື ຂໍ້ຕົກລົງ ອະນຸ
ຕຸລາການທຸກສະບັບ ແລະ ເນື້ອໃນຂອງສັນຍາ ຫຼື ຂໍ້ຕົກລົງອະນຸຕຸລາການທີ່ບໍ່ສອດຄ່ອງກັບບົດບັນຍັດ ເບື້ອງຕົ້ນແມ່ນ
ບໍ່ມີຜົນ ແລະ ຕົກເປັນໂມຄະ.

5. ບໍ່ມີເນື້ອໃນໃດໃນມາດຕານີ້ທີ່ຈະມີຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມສົມບູນຂອງຂໍ້ຕົກລົງອະນຸຕຸລາການທີ່ລັດ ພາຄີໄດ້
ຕົກລົງກັນໄວ້. ຖ້າການຕົກລົງນັ້ນໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນພາຍຫຼັງຈາກເກີດສິດຮຽກຮ້ອງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການ ຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບ
ແບບລະຫວ່າງປະເທດແລ້ວ.

ມາດຕາ 27:

1. ຂໍ້ກຳນົດອື່ນໆໃນເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຈະບໍ່ມີຜົນ, ເປັນໂມຄະ ແລະ ບໍ່ກໍ່ໃຫ້ເກີດ ຜົນ ຫາກ
ຂໍ້ກຳນົດນັ້ນແຕກຕ່າງຈາກບົດບັນຍັດຂອງສັນຍານີ້ບໍ່ວ່າຈະໂດຍຈະແຈ້ງ ຫຼື ບໍ່ກໍ່ຕາມ ແລະ ໂດຍສະ ເພາະຢ່າງຍິ່ງ ຫາກ
ຂໍ້ກຳນົດນັ້ນໄດ້ສ້າງຂຶ້ນໃຫ້ເປັນທີ່ເສື່ອມເສຍແກ່ຜູ້ສົ່ງ ຫຼື ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຄວາມບໍ່ສົມບູນໃນມາດຕານີ້
ຈະບໍ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ຂໍ້ກຳນົດອື່ນໆທີ່ມີຢູ່ໃນເອກະສານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ.

2. ເຖິງວ່າມີບົດບັນຍັດໃນວັກ 1 ຂອງມາດຕານີ້ກໍ່ຕາມ, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໂດຍ ຄວາມຍິນ
ຍອມຂອງຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ອາດເພີ່ມຄວາມຮັບຜິດຊອບ ແລະ ພັນທະຂອງຕົນໃຫ້ຫຼາຍຍິ່ງຂຶ້ນພາຍໃຕ້ ບົດບັນຍັດຂອງ
ເອກະສານຄັດຕິດນີ້.

ມາດຕາ 28:

ບົດບັນຍັດໃນເອກະສານຄັດຕິດນີ້ ຈະບໍ່ເປັນການຂັດຂວາງການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວກັບ ການຄິດໄລ່
ການສະເລ່ຍການເສຍຫາຍທົ່ວໄປ ຊຶ່ງລະບຸໃນສັນຍາການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ຫຼື ໃນກົດໝາຍ ພາຍໃນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເທົ່າ
ທີ່ລະບຽບການເຫຼົ່ານັ້ນອາດປັບໃຊ້ໄດ້.