

## ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 05

### ການຂ້າມແດນຂອງຄົນ

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 ແລະ ໄດ້ມີການດັດແກ້ເພີ່ມເຕີມ ໃນວັນທີ 30 ເມສາ 2004 ທີ່ ພະນົມເປນ (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 ໄຮ 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 05 ແລະ 06 ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ຊຶ່ງການິດໃຫ້ມີເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ ເພື່ອກາ ນິດລາຍ ລະອຽດທາງດ້ານເຕັກນິກ.

## ໄດ້ມີການຕົກລົງ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

### ພາກທີ I

#### ບົດບັນຍັດທົ່ວໄປ

##### ມາດຕາ 01: ການອະທິບາຍຄຳສັບ.

ສຳລັບເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສະບັບນີ້ ໃຫ້ໃຊ້ຄວາມໝາຍຄຳທີ່ຂີດກ້ອງ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ກ. ເຄື່ອງຂອງທີ່ໄປກັບຜູ້ໂດຍສານ: ໝາຍເຖິງສິ່ງຂອງທີ່ເດີນທາງມາກັບຜູ້ໂດຍສານເທິງພາຫະນະ ຂົນສົ່ງ ດຽວກັນ.

ຂ. ຜູ້ຂົນສົ່ງ: ໝາຍເຖິງບຸກຄົນທີ່ຮັບຜິດຊອບການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານເພື່ອຄ່າຕອບແທນ ຫຼື ບໍ່ຄິດຄ່າ ຕອບ ແທນເປັນທາງການຄ້າປົກກະຕິຂອງຕົນ.

ຄ. ຄວາມຊັກຊ້າ: ໝາຍເຖິງການຂົນສົ່ງທີ່ຜູ້ຂົນສົ່ງບໍ່ສາມາດດຳເນີນການຂົນສົ່ງໃຫ້ມາຮອດສະຖານ ທີ່ປາຍທາງພາຍໃນກຳນົດເວລາທີ່ຕົກລົງກັນໄວ້ ຫຼື ການທີ່ຜູ້ຂົນສົ່ງບໍ່ສາມາດດຳເນີນການຂົນສົ່ງໃຫ້ມາຮອດ ສະຖານທີ່ປາຍທາງພາຍໃນກຳນົດເວລາປົກກະຕິທີ່ຜູ້ຂົນສົ່ງມີຄວາມພະຍາຍາມທີ່ເໝາະສົມເພື່ອໃຊ້ໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ມີ ການຕົກລົງກຳນົດເວລາໄວ້.

ງ. ເຫດສຸດວິໄສ: ໝາຍເຖິງກໍລະນີທີ່ເກີດມີຄວາມສູນຫາຍ, ເສຍຫາຍ ຫຼື ຄວາມຊັກຊ້າເກີດຈາກສະ ຖານະການທີ່ຜູ້ຂົນສົ່ງບໍ່ສາມາດຄາດການ ແລະ ຫຼີກລ້ຽງໄດ້ ແລະ ບໍ່ສາມາດປ້ອງກັນ ຫຼື ຄວບຄຸມຜົນທີ່ເກີດ ຂຶ້ນໄດ້.

ຈ. ເຄື່ອງຂອງຕິດຕົວ: ໝາຍເຖິງສິ່ງຂອງທີ່ຖືກເກັບຮັກສາໂດຍຜູ້ໂດຍສານລະຫວ່າງການຂົນສົ່ງ.

ສ. ຜູ້ໂດຍສານ: ໝາຍເຖິງບຸກຄົນທີ່ຖືກຂົນສົ່ງໂດຍຜູ້ຂົນສົ່ງ ບໍ່ວ່າຈະເປັນການໃຫ້ຄ່າຕອບແທນ ຫຼື ບໍ່ຄິດຄ່າ ຕອບແທນໃນທາງການຄ້າປົກກະຕິຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງ ທີ່ຢູ່ພາຍໃຕ້ສັນຍາຮັບຂົນສົ່ງທີ່ກະທຳໂດຍບຸກຄົນ ນັ້ນ ຫຼື ໃນນາມ ຂອງບຸກຄົນນັ້ນ.

ຊ. ເຄື່ອງຂອງທີ່ໄດ້ລົງທະບຽນ: ໝາຍເຖິງສິ່ງຂອງທີ່ຜູ້ໂດຍສານສົ່ງມອບໃຫ້ຜູ້ຂົນສົ່ງຮັກສາ ເພື່ອຜົນ ປະໂຫຍດໃນການຂົນສົ່ງ.

ຍ. ການໃສ່ເຄື່ອງໝາຍ (Remarks): ໝາຍເຖິງການລະບຸສະພາບຂອງສິ່ງຂອງ ໂດຍຜູ້ຂົນສົ່ງ ຫຼື ຜູ້ ໂດຍສານ ໃນເວລາທີ່ຮັບມອບ ຫຼື ໃນເວລາທີ່ມີການສົ່ງມອບ.

ດ. ໜ່ວຍສິດທິພິເສດໃນການຖອນເງິນ (Special Drawing Right-SDR): ໝາຍເຖິງໜ່ວຍສິດ ທິພິເສດໃນການຖອນເງິນ ຊຶ່ງກຳນົດໂດຍກອງທຶນການເງິນລະຫວ່າງປະເທດ, ການແລກປ່ຽນໜ່ວຍເງິນພາຍ ໃນປະເທດ ຈະຕ້ອງມີການຄິດໄລ່ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບວິທີການຄິດໄລ່ຄ່າເງິນ ຊຶ່ງໃຊ້ໂດຍກອງທຶນການເງິນລະ ຫວ່າງປະເທດ.

ຕ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ: ໝາຍເຖິງບຸກຄົນທຳມະດາ ຫຼື ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ນິຕິບຸກຄົນຕາມກົດໝາຍທີ່ ຮັບຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ/ຫຼື ບຸກຄົນທາງປົກເພື່ອຄ່າຕອບແທນ.

ຖ. ເຄື່ອງຂອງທີ່ບໍ່ໄດ້ໄປກັບຜູ້ໂດຍສານ: ໝາຍເຖິງສິ່ງຂອງທີ່ຂົນສົ່ງເປັນສິນຄ້າ ຊຶ່ງໂດຍປົກກະຕິຈະ ບໍ່ຢູ່ເທິງ ຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງດຽວກັບຜູ້ໂດຍສານ.

## ພາກທີ II

### ການກວດຄົນເຂົ້າເມືອງ (ເຂົ້າ-ອອກ),

### ການຄວບຄຸມດ້ານສາທາລະນະສຸກ ແລະ ວິທີການແຈ້ງພາສີ

#### ມາດຕາ 02: ເອກະສານການເດີນທາງ ແລະ ວິຊາທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ.

ກ. ໜັງສືເດີນທາງ ຫຼື ເອກະສານເດີນທາງລະຫວ່າງປະເທດສຳລັບບຸກຄົນໃນການເດີນທາງຂ້າມ ແດນ, ບຸກຄົນທີ່ເດີນທາງຂ້າມແດນຈະຕ້ອງຖືໜັງສືເດີນທາງທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ ຫຼື ຖືເອກະສານເດີນ ທາງລະຫວ່າງປະເທດແທນໜັງສືເດີນທາງ. ລັດພາຄີແຕ່ລະຝ່າຍ ຈະຕ້ອງຈັດສົ່ງຕົວຢ່າງໜັງສືເດີນທາງ ຫຼື ເອກະສານເດີນທາງ ລະຫວ່າງປະເທດທີ່ໃຊ້ແທນໜັງສືເດີນທາງໃຫ້ແກ່ລັດພາຄີຝ່າຍອື່ນຕາມຊ່ອງທາງການທູດ. ບຸກຄົນທີ່ເດີນທາງຂ້າມ ແດນຈະຕ້ອງຍືນຂໍວິຊາຕາມທີ່ປະເທດຜູ້ຮັບກຳນົດໄວ້ ເວັ້ນເສຍແຕ່ຈະໄດ້ຮັບ ການຍົກເວັ້ນຈາກການສ້າງສັນຍາສອງ ຝ່າຍ ຫຼື ພາກພື້ນ ຫຼື ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການຂອງປະເທດຜູ້ຮັບ.

ຂ. ຂັ້ນຕອນ ແລະ ເງື່ອນໄຂການອອກວິຊາ.

1. ເງື່ອນໄຂທົ່ວໄປສຳລັບຄົນທີ່ເດີນທາງຂ້າມແດນ.

- ລະບຽບ, ເງື່ອນໄຂ, ຂັ້ນຕອນ, ປະເພດ ແລະ ລັກສະນະສະເພາະຂອງວິຊາຂຶ້ນຢູ່ກັບກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບຂອງປະເທດຜູ້ຮັບ, ຍົກເວັ້ນພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສະບັບນີ້.

- ເວລາໃນການອອກວິຊາ ຫຼື ການປະຕິເສດການອອກວິຊາຈະຕ້ອງບໍ່ເກີນ 10 ວັນລັດຖະການ.

2. ເງື່ອນໄຂພິເສດສຳລັບພະນັກງານຂັບລົດ/ພະນັກງານປະຈຳລົດທີ່ໃຊ້ເພື່ອການຄ້າ (ເຊິ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ເອີ້ນວ່າ: ພະນັກງານປະຈຳລົດ/ພະນັກງານຂັບລົດ).

- ໄລຍະເວລາຂອງວິຊາທີ່ໃຊ້ໄດ້.

ພະນັກງານຂັບລົດ/ພະນັກງານປະຈຳລົດຈະໄດ້ຮັບວິຊາແບບການເດີນທາງເຂົ້າ/ອອກຫຼາຍເທື່ອໃນໄລຍະເວລາ 01 ປີ ຊຶ່ງອອກໃຫ້ໂດຍປະເທດຜູ້ຮັບ. ໄລຍະເວລາຂອງວິຊາທີ່ໃຊ້ໄດ້ສັ້ນລົງ ແລະ ຄວາມຖີ່ໃນ ການເຂົ້າ/ອອກໜ້ອຍລົງ ອາດຈະໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ຊຶ່ງຂຶ້ນຢູ່ກັບການຮ້ອງຂໍຂອງຜູ້ຮ້ອງຂໍ.

- ເອກະສານປະກອບທີ່ໃຊ້ໃນການຍືນຂໍວິຊາ.

ການຍືນຂໍວິຊາຂອງພະນັກງານຂັບລົດ/ພະນັກງານປະຈຳລົດ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບໜັງສືຮັບຮອງການວ່າຈ້າງຈາກຜູ້ ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກປະເທດຜູ້ສົ່ງຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 09 ຂອງສັນຍາ.

ພະນັກງານຂັບລົດທີ່ຍິນຂໍວິຊາຈະຕ້ອງຍິນສໍາເນົາໃນອະນຸຍາດຂັບຂີ່ຂອງຕົນຕາມທີ່ກຳ ນົດໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 16 ຂອງສັນຍາ.

ຄ. ພາສາ.

ນອກຈາກພາສາປະຈຳຊາດແລ້ວ, ໜັງສືເດີນທາງ ຫຼື ເອກະສານເດີນທາງລະຫວ່າງປະເທດທີ່ໃຊ້ແທນໜັງສື ເດີນທາງ ແລະ ວິຊາ ຈະຕ້ອງມີພາສາອັງກິດທີ່ຊັດເຈນ.

### **ມາດຕາ 03: ການກວດກາສຸຂະພາບໄມຂອງຄົນ.**

ກ. ໂດຍທົ່ວໄປ: ປະເທດຜູ້ຮັບຈະໃຊ້ກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດ ແລະ ກົດລະບຽບຂອງຕົນທີ່ສອດຄ່ອງກັບ ລະບຽບດ້ານສາທາລະນະສຸກລະຫວ່າງປະເທດຂອງອົງການອະນາໄມໂລກ.

ຂ. ຫຼັກການ: ບໍ່ມີການກວດກາ.

ໂດຍທົ່ວໄປ, ບຸກຄົນທີ່:

1. ຖືເອກະສານທີ່ກຳນົດໂດຍອົງການອະນາໄມໂລກ;
2. ບໍ່ໄດ້ມາຈາກ ແລະ ບໍ່ໄດ້ຜ່ານພື້ນທີ່ທີ່ມີການຕິດເຊື້ອ ຫຼື ມີຄວາມສ່ຽງ; ແລະ
3. ບໍ່ໄດ້ສະແດງອາການພາຍນອກໃດໆ ຂອງໂລກຕິດຕໍ່ທີ່ເປັນອັນຕະລາຍທາງດ້ານສາທາລະນະສຸກ ບໍ່ຕ້ອງໄດ້ຮັບການກວດກາທາງການແພດຕາມປົກກະຕິ (routine) ການກວດກາຢ່າງລະອຽດ ຫຼື ການທົດສອບ.

ຄ. ຂໍ້ຍົກເວັ້ນ: ການກວດກາໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ດໍາເນີນໄດ້ໃນກໍລະນີພິເສດ.

ບຸກຄົນທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການກວດກາທາງການແພດຄືບຸກຄົນ ດັ່ງນີ້:

1. ບຸກຄົນທີ່ບໍ່ໄດ້ຖືເອກະສານທີ່ກຳນົດໂດຍອົງການອະນາໄມໂລກ.
2. ມາຈາກ ຫຼື ເດີນທາງຜ່ານພື້ນທີ່ທີ່ມີການຕິດເຊື້ອ ຫຼື ມີຄວາມສ່ຽງ ຫຼື ສະແດງອາການພາຍນອກຂອງໂລກຕິດຕໍ່ທີ່ເປັນອັນຕະລາຍທາງດ້ານສາທາລະນະສຸກ.

ງ. ການດໍາເນີນການກັບບຸກຄົນທີ່ພົບວ່າຕິດເຊື້ອ.

ເມື່ອບຸກຄົນທີ່ໄດ້ຮັບການກວດກາທາງການແພດຖືກພົບວ່າມີການຕິດເຊື້ອຈາກໂລກຕິດຕໍ່ຮ້າຍແຮງ ຊຶ່ງເປັນອັນຕະລາຍທາງດ້ານສາທາລະນະສຸກ, ໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ:

1. ອາດປະຕິເສດການເດີນທາງເຂົ້າມາໃນດິນແດນ ຫຼື ສິ່ງກັບອອກນອກປະເທດ ຖ້າສຸຂະພາບຂອງບຸກຄົນນັ້ນສາມາດເດີນທາງ ຫຼື ແນະນຳໃຫ້ບຸກຄົນນັ້ນເດີນທາງກັບປະເທດຜູ້ສົ່ງ;
2. ຖ້າສຸຂະພາບຂອງບຸກຄົນນັ້ນ ບໍ່ສາມາດເດີນທາງໄດ້ຈະສະເໜີໃຫ້ມີການດູແລທາງການ ແພດທີ່ເໝາະສົມ ແລະ ໃຫ້ຮັກສາແຍກຕ່າງຫາກ/ກັກກັນໂລກ; ແລະ
3. ຈະແຈ້ງອົງການອະນາໄມໂລກໂດຍທັນທີຜ່ານທາງຊ່ອງທາງທີ່ເໝາະສົມຕາມລະບຽບປະ ຕິບັດ.

ຈ. ເອກະສານດ້ານສຸຂະພາບ: ບຸກຄົນອາດຖືກຮ້ອງຂໍໃຫ້ຖືເອກະສານດ້ານສຸຂະພາບສ່ວນບຸກຄົນຕາມທີ່ກຳນົດໂດຍອົງການອະນາໄມໂລກເຊັ່ນ: ໜັງສືຮັບຮອງການສັກວັກຊີນໄຂ້ເຫຼືອງ.

### **ມາດຕາ 04: ການຄວບຄຸມດ້ານພາສີກ່ຽວກັບເຄື່ອງຂອງສ່ວນຕົວ: ການຍົກເວັ້ນພາ ສີ.**

ກ. ການອະນຸຍາດຊົ່ວຄາວ.

1. ການອະນຸຍາດນຳເຂົ້າເຄື່ອງຂອງສ່ວນຕົວເປັນການຊົ່ວຄາວຂອງບຸກຄົນທີ່ບໍ່ມີທີ່ພັກປະຈຳໃນປະເທດ ຈະໄດ້ຮັບການຍົກເວັ້ນພາສີ ແລະ ອາກອນຕ່າງໆ ຫາກນຳເຄື່ອງຂອງອອກໄປພາຍໃນໄລຍະເວລາທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ແລະ ເຄື່ອງຂອງດັ່ງກ່າວບໍ່ໄດ້ມີການປ່ຽນແປງສິ່ງໃດ ນອກຈາກການເຊື່ອມລາຄາ ຫຼື ການບໍລິໂພກ. ທັງນີ້ການນຳກັບເຂົ້າມາໃນລັດດຽວກັນອີກຄັ້ງໜຶ່ງ (ໂດຍປາດສະຈາກການແທນທີ່ເປັນບາງສ່ວນ ຫຼື ເພີ່ມເຕີມ) ຂອງເຄື່ອງຂອງສ່ວນຕົວທີ່ຜູ້ທີ່ມີທີ່ຢູ່ອາໄສພາຍໃນປະເທດຜູ້ສິ່ງນຳຕິດຕົວໄປໃນເວລາທີ່ເດີນທາງ ແລະ ນຳກັບເຂົ້າມາພາຍໃນປະເທດຜູ້ສິ່ງຈະໄດ້ຮັບການຍົກເວັ້ນພາສີ ແລະ ອາກອນອື່ນໆ.

2. ສຳລັບຈຸດປະສົງຂອງຂໍ້ກຳນົດນີ້, ເຄື່ອງຂອງສ່ວນຕົວຈະໝາຍເຖິງເຄື່ອງຂອງທຸກຢ່າງ (ໃໝ່ ຫຼື ໃຊ້ແລ້ວ) ຊຶ່ງຜູ້ເດີນທາງອາດຈະຕ້ອງການໃຊ້ສ່ວນຕົວໃນລະຫວ່າງການເດີນທາງ ໂດຍພິຈາລະນາຈາກສະພາບແວດລ້ອມໃນການເດີນທາງ ແຕ່ບໍ່ລວມເຖິງສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າ ຫຼື ສິ່ງອອກເພື່ອການຄ້າສິ່ງຂອງດັ່ງກ່າວ ຊຶ່ງລວມເຖິງ ແຕ່ບໍ່ຈຳກັດສະເພາະ:

- ເສື້ອຜ້າ.
- ເຄື່ອງໃຊ້ໃນຫ້ອງນ້ຳ.
- ເຄື່ອງປະດັບ.
- ກ້ອງຖ່າຍຮູບ ລວມໄປເຖິງຟິມ, ເທບ ແລະ ອຸປະກອນໃນປະລິມານທີ່ເໝາະສົມ.
- ສະໄລ ຫຼື ຟິມໂປຼເຈັດເຕີ ແລະ ອຸປະກອນ ລວມໄປເຖິງສະໄລ ຫຼື ຟິມໃນປະລິມານທີ່ເໝາະສົມ.
- ກ້ອງສ່ອງທາງໄກ.
- ເຄື່ອງດົນຕີຊະນິດພົບພາ.
- ອຸປະກອນບັນທຶກສຽງ ລວມໄປເຖິງເທບບັນທຶກສຽງ ແລະ ເຄື່ອງຫຼິ້ນແຜ່ນຊິດີ.
- ເຄື່ອງຮັບວິທະຍຸແບບພົກພາ.
- ໂທລະສັບມືຖື.
- ຊຸດໂທລະພາບແບບພົກພາ.
- ເຄື່ອງພິມດິດແບບພົກພາ.
- ເຄື່ອງຄອມພິວເຕີສ່ວນບຸກຄົນແບບພົກພາ ແລະ ອຸປະກອນ.
- ເຄື່ອງຄິດເລກແບບພົກພາ.
- ລົດໃສ່ເດັກນ້ອຍ.
- ລົດສຳລັບຄົນພິການ.
- ອຸປະກອນກິລາ.

ຂ. ການຍົກເວັ້ນພາສີນຳເຂົ້າ.

ຜູ້ເດີນທາງຈະໄດ້ຮັບການອະນຸຍາດນຳເຂົ້າໂດຍບໍ່ຕ້ອງເສຍພາສີແລະ ອາກອນນຳເຂົ້າ ອື່ນໆ ຕາມ ລາຍການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ໃນປະລິມານທີ່ເໝາະສົມສຳລັບເຄື່ອງຂອງສ່ວນຕົວ, ຍົກເວັ້ນແຕ່ເພື່ອຈຸດປະສົງທາງ ການຄ້າ ໂດຍຂຶ້ນກັບລະບຽບການຂອງປະເທດຜູ້ຮັບ ແຕ່ບໍ່ໜ້ອຍກວ່າ:

1. ເພື່ອການບໍລິໂພກ: ຢາສູບ 200 ມວນ ຫຼື ຊິກກາ 50 ມວນ ຫຼື ຢາເສັ້ນ 250 ກຼາມ ຫຼື ຜະລິດຕະ ພັນດັ່ງກ່າວລວມກັນຈຳນວນບໍ່ເກີນ 250 ກຼາມ ແລະ ເຄື່ອງດື່ມເອວກໍຮໍ ປະລິມານ 1 ລິດ;

2. ສິນຄ້າອື່ນທີ່ບໍ່ໃຊ້ເພື່ອການຄ້າລວມມູນຄ່າ 75.00 ໜ່ວຍສິດທິພິເສດໃນການຖອນເງິນ; ແລະ
3. ເງິນຕາທີ່ໃຊ້ໃນຊີວິດປະຈຳວັນ: 100.00 ໜ່ວຍສິດທິພິເສດໃນການຖອນເງິນຕໍ່ວັນໃນການພັກ ອາໄສ. ປະລິມານ ແລະ ຈຳນວນອາດຖືກຈຳກັດໃຫ້ໜ້ອຍລົງສຳລັບຜູ້ເດີນທາງ 1. ອາຍຸນ້ອຍ, 2. ຄວາມຖີ່ໃນການຂ້າມແດນ (ຫຼາຍກວ່າໜຶ່ງຄັ້ງພາຍໃນ 24 ຊົ່ວໂມງ).

### **ມາດຕາ 05: ການກວດກາດ້ານສຸຂານາໄມສຳລັບເຄື່ອງຂອງສ່ວນຕົວ.**

ເຄື່ອງຂອງສ່ວນຕົວທີ່ຜູ້ເດີນທາງຂ້າມແດນນຳເຂົ້າມາຈະຕ້ອງຖືກກວດກາດ້ານສຸຂານາໄມ ທັງນີ້ໂດຍສອດຄ່ອງກັບຂໍ້ກຳນົດໃນມາດຕາ 09 ຂອງສັນຍາ.

## **ພາກທີ III**

### **ມາດຕະການການອຳນວຍຄວາມສະດວກ**

#### **ມາດຕາ 06: ມາດຕະການການອຳນວຍຄວາມສະດວກ.**

ມາດຕະການການອຳນວຍຄວາມສະດວກຈະເປັນໄປຕາມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 04 ຂອງສັນຍາ.

## **ພາກທີ IV**

### **ເງື່ອນໄຂການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ**

#### **ມາດຕາ 07: ລາຄາການຂົນສົ່ງ.**

ກ. ສຳລັບການບໍລິການຂົນສົ່ງບໍ່ປະຈຳທາງ, ລາຄາການຂົນສົ່ງແມ່ນໃຫ້ເປັນໄປຕາມກົນໄກຕະ ຫຼາດ ແຕ່ຢູ່ພາຍໃຕ້ຂໍ້ກຳນົດເລື່ອງການຜຸກຂາດທາງການຄ້າເພື່ອຫຼີກລ້ຽງລາຄາທີ່ສູງ ຫຼື ຕໍ່າເກີນໄປ. ລັດພາ ຄີ ແລະ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງຫຼີກເວັ້ນຈາກມາດຕະການ, ສັນຍາ ຫຼື ການດຳເນີນການທີ່ໄປໃນທາງທີ່ຈະເປັນການທຳລາຍການແຂ່ງຂັນໂດຍເສລີ ແລະ ເປັນທຳ ເຊັ່ນ: ການສ້າງກຸ່ມເພື່ອຢຸດການແຂ່ງຂັນທາງການຄ້າ, ການໃຊ້ຄວາມເປັນຜູ້ນຳໃນທາງບໍ່ຖືກຕ້ອງ, ການທຸ່ມຕະຫຼາດ, ການອຸດໜູນຈາກລັດ, ມາດຕະ ການ, ຂໍ້ຕົກລົງ ແລະ ການດຳເນີນການທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງນັ້ນຖືກວ່າບໍ່ມີຜົນ ແລະ ຕົກເປັນໂມຄະ. ລັດ ພາຄີ ຈະຕ້ອງຄຸ້ມຄອງໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງຕົນປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂດັ່ງກ່າວນີ້.

ຂ. ການບໍລິການປະຈຳທາງ: ລັດພາຄີ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະຕົກລົງເລື່ອງລາຄາຄ່າຂົນສົ່ງ.

#### **ມາດຕາ 08: ການອະນຸຍາດເຄື່ອງຂອງທີ່ໄປກັບຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຄ່າທຳນຽມເຄື່ອງຂອງທີ່ເກີນ.**

ກ. ສຳລັບການບໍລິການຂົນສົ່ງບໍ່ປະຈຳທາງ, ການອະນຸຍາດເຄື່ອງໃຊ້ເປັນໄປຕາມຂໍ້ຕົກລົງທີ່ຍອມ ຮັບຮ່ວມກັນລະຫວ່າງຄູ່ສັນຍາໃນສັນຍາຂົນສົ່ງ.

ຂ. ສໍາລັບການບໍລິການຂົນສົ່ງປະຈໍາທາງ, ຜູ້ໂດຍສານແຕ່ລະຄົນໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ນໍາເຄື່ອງຂອງ ໄປໄດ້ 20 ກິໂລກຼາມ ແລະ ມີຂະໜາດທີ່ເໝາະສົມໂດຍບໍ່ຕ້ອງເສຍຄ່າທໍານຽມ. ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງອາດຄິດໄລ່ຄ່າທໍານຽມ ເຄື່ອງຂອງທີ່ເກີນ, ທັງນີ້ການຄິດໄລ່ຄ່າທໍານຽມດັ່ງກ່າວອາດຂຶ້ນຢູ່ກັບເສັ້ນທາງແຕ່ຈະບໍ່ເກີນອັດຕາຮ້ອຍລະ 5 ຂອງຄ່າ ໂດຍສານເຕັມລາຄາຕໍ່ຈໍານວນກິໂລກຼາມ ທີ່ເກີນ.

### ມາດຕາ 09: ເຄື່ອງຂອງທີ່ບໍ່ໄດ້ໄປກັບຜູ້ໂດຍສານ.

ການຄິດຄ່າທໍານຽມສໍາລັບເຄື່ອງຂອງທີ່ບໍ່ໄດ້ໄປກັບຜູ້ໂດຍສານໃຫ້ເປັນໄປຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ກຳນົດໃນເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍ 10 ຂອງສັນຍາ.

## ພາກທີ V

### ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ

#### ມາດຕາ 10: ຂອບເຂດການນໍາໃຊ້.

ກ. ການກຳນົດຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງຕາມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ຈະນໍາໃຊ້ກັບສັນຍາຮັບຂົນສົ່ງ ໂດຍສານ ແລະ ເຄື່ອງຂອງ ຂອງຜູ້ໂດຍສານນັ້ນທາງບົກ ໂດຍເພື່ອຄ່າຕອບແທນ ຫຼື ບໍ່ຄິດຄ່າຕອບແທນທຸກສັນຍາ ຊຶ່ງ ດໍາເນີນການໃນທາງການຄ້າບົກກະຕິຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງ, ເມື່ອສະຖານະການທີ່ຕົ້ນທາງ ແລະ ປາຍທາງການຂົນສົ່ງຕັ້ງຢູ່ໃນ ດິນແດນຂອງລັດພາຄີຕ່າງປະເທດກັນ.

ຂ. ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງໃນກໍລະນີການຂົນສົ່ງເຄື່ອງຂອງທີ່ບໍ່ໄດ້ໄປພ້ອມກັບຜູ້ໂດຍສານ ຈະຢູ່ພາຍ ໃຕ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 10 ຂອງສັນຍາ.

#### ມາດຕາ 11: ສັນຍາຮັບຂົນ.

ກ. ເອກະສານໃນການຂົນສົ່ງ.  
+ ປີ້ໂດຍສານ.

1. ສັນຍາການຂົນສົ່ງຈະຖືກບັນທຶກໂດຍການອອກປີ້ໂດຍສານແບບກຸ່ມ ຫຼື ແບບສະເພາະບຸກຄົນ ແຕ່ການບໍ່ ອອກປີ້ໂດຍສານ ຫຼື ກໍລະນີທີ່ປີ້ໂດຍສານມີຄວາມຜິດປົກກະຕິ ຫຼື ສູນຫາຍ ບໍ່ມີຜົນຕໍ່ຄວາມມີຢູ່ ຫຼື ຄວາມສົມບູນຂອງ ສັນຍາຮັບຂົນ ຊຶ່ງຍັງຄົງຖືກຢູ່ພາຍໃຕ້ຂໍ້ບັງຄັບໃນມາດຕາຕາມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

2. ປີ້ໂດຍສານຈະຕ້ອງລະບຸເປັນພາສາປະຈໍາຊາດ ແລະ ພາສາອັງກິດ ໂດຍມີລາຍລະອຽດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ຊື່ ແລະ ທີ່ຢູ່ຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງ;
- ຈຸດຕົ້ນທາງ ແລະ ປາຍທາງ;
- ວັນເດີນທາງ ຫຼື ໄລຍະເວລາທີ່ໃຊ້ປີ້ໄດ້;
- ລາຄາຄ່າຂົນສົ່ງ; ແລະ
- ການສະແດງຫຼັກກົດໝາຍກ່ຽວກັບລະບົບຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງຕາມເອກະ

ສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

3. ປີ້ໂດຍສານອາດອອກໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານ ຊຶ່ງລະບຸຊື່ ຫຼື ແກ່ຜູ້ຖື.

+ ປີ້ເຄື່ອງຂອງ.

4. ສໍາລັບເຄື່ອງຂອງທີ່ລົງທະບຽນໄວ້, ຜູ້ຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງອອກປີ້ເຄື່ອງຂອງໃຫ້ ໂດຍອາດຈະລວມຢູ່ກັບປີ້ໂດຍສານໄດ້.

5. ປີ້ເຄື່ອງຂອງຈະຕ້ອງລະບຸເປັນພາສາປະຈຳຊາດ ແລະ ພາສາອັງກິດ ໂດຍມີລາຍລະ ອຽດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ຊື່ ແລະ ທີ່ຢູ່ຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງ;

- ຈຸດຕົ້ນທາງ ແລະ ປາຍທາງ;

- ວັນທີອອກປີ້ສໍາລັບເຄື່ອງຂອງ;

- ລາຄາຄ່າຂົນສົ່ງ;

- ການສະແດງຫຼັກກົດໝາຍກ່ຽວກັບລະບົບຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງຕາມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້; ແລະ

- ຈໍານວນ ແລະ ນໍ້າໜັກຂອງເຄື່ອງຂອງ.

6. ໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ໄດ້ມີການອອກປີ້ເຄື່ອງຂອງ ຫຼື ກໍລະນີທີ່ບໍ່ໄດ້ມີການລະບຸນໍ້າໜັກ ຫຼື ຈໍານວນເຄື່ອງ ຂອງທີ່ລົງທະບຽນ ແມ່ນໃຫ້ສັນນິຖານວ່ານໍ້າໜັກ ແລະ ຈໍານວນຂອງເຄື່ອງຂອງນັ້ນເທົ່າກັບນໍ້າໜັກ ແລະ ຈໍານວນຫຼາຍທີ່ສຸດທີ່ອະນຸຍາດໄດ້.

ຂ. ການໃສ່ເຄື່ອງໝາຍ (Remarks).

1. ໃນເວລາທີ່ລົງທະບຽນເຄື່ອງຂອງ, ຜູ້ຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງກວດກາເຄື່ອງຂອງເທົ່າທີ່ເຫັນໄດ້ຈາກພາຍ ນອກ ແລະ ໃນ. ໃນກໍລະນີຈໍາເປັນແມ່ນໃຫ້ໃສ່ເຄື່ອງໝາຍລະບຸເນື້ອໃນຕາມທີ່ເໝາະສົມລົງໃນປີ້ເຄື່ອງຂອງ.

2. ໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ມີການໃສ່ເຄື່ອງໝາຍລະບຸເນື້ອໃນກ່ຽວກັບເຄື່ອງຂອງຈາກຜູ້ຂົນສົ່ງໃຫ້ສັນນິຖານວ່າເຄື່ອງຂອງນັ້ນຢູ່ໃນສະພາບດີ.

## ມາດຕາ 12: ຫຼັກການຄວາມຮັບຜິດຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງ.

ກ. ຫຼັກການທີ່ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມ.

ຂໍ້ກຳນົດໃດໆໃນສັນຍາຮັບຂົນ ຊຶ່ງມີຜົນບໍ່ວ່າໂດຍທາງກົງ ຫຼື ທາງອ້ອມເປັນການຫຼີກລ້ຽງມາດຕາໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ ແມ່ນຕົກເປັນໂມຄະ, ຍົກເວັ້ນແຕ່ຂໍ້ກຳນົດດັ່ງກ່າວຈະເປັນປະໂຫຍດຕໍ່ຜູ້ໂດຍສານ ແຕ່ຄວາມເປັນໂມຄະເຊັ່ນວ່ານັ້ນບໍ່ກະທົບຕໍ່ຄວາມສົມບູນຂອງຂໍ້ກຳນົດອື່ນໃນສັນຍາຮັບຂົນ.

ຂ. ການສັນຍາ ແລະ ການລະເມີດ.

ລະບົບຄວາມຮັບຜິດຊອບນີ້ໃຊ້ບັງຄັບກັບການອ້າງສິດອື່ນໆ ອັນມີພື້ນຖານເກີດຈາກການປະຕິບັດຕາມສັນຍາຮັບຂົນສົ່ງພາຍໃຕ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້, ບໍ່ວ່າສິດຮຽກຮ້ອງດັ່ງກ່າວຢູ່ໃນສັນຍາ ຫຼື ນອກເໜືອ ສັນຍາ.

ຄ. ຄວາມຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການກະທຳຂອງລູກຈ້າງ, ຕົວແທນ ແລະ ຜູ້ຮັບຂົນສົ່ງຕໍ່.



ຜູ້ຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການກະທຳ ແລະ/ຫຼື ຫຼີກເວັ້ນການກະທຳຂອງລູກຈ້າງ, ຕົວແທນ ແລະ ຜູ້ຮັບຂົນສົ່ງຕໍ່ ທີ່ຜູ້ຂົນສົ່ງໄດ້ໃຊ້ໃນການປະຕິບັດວຽກງານຂອງຕົນ. ລູກຈ້າງ, ຕົວແທນ ແລະ ຜູ້ຮັບຂົນສົ່ງຕໍ່ມີສິດໃນການອ້າງຂໍ້ຕໍ່ສູ່ຢ່າງດຽວກັນກັບຂໍ້ຕໍ່ສູ່ຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

### **ມາດຕາ 13: ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງ.**

ກ. ການເສຍຊີວິດ/ບາດເຈັບ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການສູນຫາຍ ຫຼື ເສຍຫາຍຈາກຄວາມຕາຍ, ບາດເຈັບ ຫຼື ການເຈັບປ່ວຍທາງຮ່າງກາຍ ຫຼື ຈິດໃຈອື່ນໆທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບຜູ້ໂດຍສານ ອັນເປັນຜົນມາຈາກອຸປະຕິເຫດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ ແລະ ເກີດໃນຄະນະທີ່ຜູ້ໂດຍສານຢູ່ໃນພາຫະນະ ຫຼື ໃນຄະນະທີ່ຜູ້ໂດຍສານກຳລັງຂຶ້ນ ຫຼື ລົງຈາກພາຫະນະ.

ຂ. ຄວາມຊັກຊ້າ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຈາກຄວາມຊັກຊ້າໃນການເດີນທາງມາເຖິງຂອງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ/ຫຼື ເຄື່ອງຂອງ ຂອງຜູ້ໂດຍສານ.

ຄ. ການສູນຫາຍ, ເສຍຫາຍຕໍ່ເຄື່ອງຂອງທີ່ລົງທະບຽນ.

1. ຜູ້ຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການສູນຫາຍ, ເສຍຫາຍຂອງເຄື່ອງຂອງທັງໝົດ ຫຼື ບາງສ່ວນທີ່ເກີດໃນລະຫວ່າງເວລາທີ່ຮັບເຄື່ອງຂອງໄວ້ ແລະ ເວລາທີ່ສິ່ງມອບ.

2. ການສັນນິຖານການສູນຫາຍ, ຖ້າບໍ່ມີການສິ່ງມອບເຄື່ອງຂອງທີ່ລົງທະບຽນພາຍໃນ 30 ວັນ ນັບຈາກເວລາທີ່ມາເຖິງ, ເວລາທີ່ກຳນົດໄວ້ວ່າຈະມາເຖິງ ຫຼື ເວລາປົກກະຕິທີ່ຄວນຈະມາເຖິງປາຍທາງຢ່າງໃດຢ່າງໜຶ່ງໂດຍຢຶດເອົາເວລາທີ່ຊ້າກວ່າ ໃຫ້ຖືວ່າເຄື່ອງຂອງນັ້ນສູນຫາຍ. ຜູ້ໂດຍສານມີສິດຮຽກຮ້ອງຄ່າທົດແທນສຳລັບການສູນຫາຍ. ໃນກໍລະນີທີ່ມີການຄົ້ນພົບເຄື່ອງຂອງນັ້ນພາຍຫຼັງ, ຜູ້ຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານຊາບທັນທີ ຜູ້ໂດຍສານມີສິດເລືອກໃຫ້ຜູ້ຂົນສົ່ງສິ່ງມອບເຄື່ອງຂອງ ໂດຍຕ້ອງຄືນເງິນຄ່າທົດແທນ ຊຶ່ງຕົນໄດ້ຮັບມາແລ້ວ. ທັງນີ້ບໍ່ເປັນການຕັດສິດທີ່ຮຽກຮ້ອງຄ່າທົດແທນເພື່ອການສູນຫາຍບາງສ່ວນ, ເສຍຫາຍ ຫຼື ຄວາມຊັກຊ້າ. ກໍລະນີທີ່ຜູ້ໂດຍສານບໍ່ໄດ້ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ສິ່ງມອບເຄື່ອງຂອງນັ້ນ ຜູ້ຂົນສົ່ງມີສິດທີ່ຈະຈັດການກັບເຄື່ອງຂອງນັ້ນໄດ້ຕາມທີ່ເຫັນສົມຄວນພາຍໃຕ້ກົດໝາຍທີ່ບັງຄັບໃຊ້ທີ່ສະຖານທີ່ທີ່ເຄື່ອງຂອງນັ້ນຢູ່.

ງ. ການສູນຫາຍ, ເສຍຫາຍຕໍ່ເຄື່ອງຂອງຖືຕິດຕົວ ແລະ ຊັບສິນສ່ວນບຸກຄົນ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການສູນຫາຍທັງໝົດ ແລະ ບາງສ່ວນ ຫຼື ການເສຍຫາຍຕໍ່ຊັບສິນສ່ວນບຸກຄົນທີ່ຜູ້ໂດຍສານນຳຕິດຕົວມາ ຫຼື ສວມໃສ່ອັນເປັນຜົນມາຈາກອຸປະຕິເຫດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ ແລະ ເກີດຂຶ້ນໃນລະຫວ່າງທີ່ຜູ້ໂດຍສານຢູ່ເທິງຍານພາຫະນະ ຫຼື ກຳລັງຂຶ້ນ ຫຼື ລົງຈາກຍານພາຫະນະ.

### **ມາດຕາ 14: ການຄິດໄລ່ຄ່າທົດແທນ ແລະ ການກຳນົດຄວາມຮັບຜິດຊອບ.**

ກ. ຫຼັກການທົ່ວໄປ.

1. ການກຳນົດຄວາມຮັບຜິດຊອບຈະບໍ່ລວມເຖິງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການດຳເນີນການຕາມກົດໝາຍ ແລະ ດອກເບ້ຍ. ທັງນີ້ຄູ່ສັນຍາອາດຕົກລົງໃຫ້ກຳນົດຄວາມຮັບຜິດຊອບມີຈຳນວນເງິນສູງຂຶ້ນໄດ້.

2. ນອກຈາກຄ່າທົດແທນແລ້ວ, ຜູ້ຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງຄືນເງິນຄ່າທຳນຽມການຂົນສົ່ງເຕັມຈຳນວນ ຫຼື ບາງສ່ວນຂອງຄ່າຂົນສົ່ງຕາມສັດສ່ວນຄວາມຜິດພາດຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງ. ຜູ້ຂົນສົ່ງບໍ່ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຄວາມ ເສຍຫາຍອື່ນໆອີກ.

3. ຈຳນວນເງິນຄ່າທົດແທນສໍາລັບການເສຍຊີວິດ, ບາດເຈັບ ຫຼື ການເຈັບປ່ວຍອື່ນໆທາງຮ່າງກາຍ ຫຼື ຈິດໃຈ ຂອງຜູ້ໂດຍສານ ຫຼື ການສູນຫາຍ ຫຼື ການເສຍຫາຍຂອງເຄື່ອງຂອງທັງໝົດ ຫຼື ບາງສ່ວນ ຫຼື ການ ເສຍຫາຍ ຊຶ່ງເປັນຜົນ ມາຈາກຄວາມຊັກຊ້າ ຈະໃຫ້ເປັນໄປຕາມກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດທີ່ສານມີການພິຈາ ລະນາຄະດີ.

4. ສິດທິໃນການຮ້ອງຟ້ອງຂອງຜູ້ໃຊ້ສິດຮຽກຮ້ອງໃຫ້ເປັນໄປຕາມກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດທີ່ສານ ມີການ ພິຈາລະນາຄະດີ.

5. ຜູ້ໃຊ້ສິດຮ້ອງຟ້ອງມີສິດຮຽກຮ້ອງດອກເບ້ຍຄ່າທົດແທນໃນອັດຕາຮ້ອຍລະ 5 ຕໍ່ປີນັບແຕ່ວັນທີ່ໄດ້ ມີການ ຍືນຄ່າຮ້ອງຟ້ອງເປັນລາຍລັກອັກສອນ ຫຼື ເລີ່ມດໍາເນີນຂະບວນການທາງກົດໝາຍໃນສານ ຫຼື ວັນທີ່ ເລີ່ມຂະບວນການ ອະນຸຕຸລາການ.

ຂ. ກໍລະນີບາດເຈັບ, ເສຍຊີວິດ.

1. ຈຳນວນເງິນຄ່າທົດແທນທີ່ຜູ້ຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງຮັບຜິດຊອບໃນກໍລະນີເສຍຊີວິດ, ບາດເຈັບ ຫຼື ເຈັບ ປ່ວຍທາງ ຮ່າງກາຍ ຫຼື ຈິດໃຈອື່ນໆ ອັນເກີດກັບຜູ້ໂດຍສານໃນເຫດການດຽວກັນ ຈະບໍ່ເກີນ 9.000 ໜ່ວຍ ສິດທິພິເສດໃນການ ຖອນເງິນຕໍ່ໜຶ່ງລາຍ.

2. ໃນກໍລະນີທີ່ຈຳນວນຜູ້ໃຊ້ສິດທິຮຽກຮ້ອງຄ່າທົດແທນຫຼາຍກວ່າ 1 ຄົນ ສາລັບການເສຍຊີວິດ/ ບາດເຈັບ ຂອງຜູ້ໂດຍສານໜຶ່ງລາຍ ແລະ ຈຳນວນເງິນທີ່ຮຽກຮ້ອງທັງໝົດເກີນກວ່າຄວາມຮັບຜິດຊອບທີ່ກຳ ນົດໄວ້. ສິດທິ ຮຽກຮ້ອງຂອງແຕ່ລະຄົນຈະຕ້ອງຫຼຸດລົງຕາມສ່ວນ.

ຄ. ການສູນຫາຍ, ເສຍຫາຍຕໍ່ເຄື່ອງຂອງ ແລະ ຊັບສິນສ່ວນບຸກຄົນ.

1. ເຄື່ອງຂອງທີ່ລົງທະບຽນ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງຮັບຜິດຊອບໃນຄ່າທົດແທນໃນກໍລະນີເຄື່ອງຂອງທີ່ລົງທະບຽນສູນຫາຍ ຫຼື ເສຍ ຫາຍ ບໍ່ເກີນ 8.33 ໜ່ວຍສິດທິພິເສດໃນການຖອນເງິນຕໍ່ກິໂລກຼາມ ຂອງນໍ້າໜັກລວມຂອງເຄື່ອງຂອງທີ່ບໍ່ໄດ້ມີການສົ່ງມອບ ຫຼື ນໍ້າ ໜັກລວມຂອງເຄື່ອງຂອງທີ່ເສຍຫາຍ ຫຼື ບໍ່ເກີນ 166.67 ໜ່ວຍສິດທິພິເສດໃນການ ຖອນເງິນຕໍ່ໜ່ວຍ ໂດຍໃຊ້ ຈຳນວນທີ່ສູງກວ່າເປັນຫຼັກ.

2. ເຄື່ອງຂອງທີ່ຖືຕິດຕົວ ແລະ ຊັບສິນສ່ວນບຸກຄົນ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຄ່າທົດແທນໃນກໍລະນີທີ່ເຄື່ອງຂອງທີ່ຖືຕິດຕົວ ຫຼື ຊັບສິນສ່ວນບຸກຄົນທີ່ຜູ້ ໂດຍສານນຳຕິດຕົວ ຫຼື ສວມໃສ່ສູນຫາຍ ຫຼື ເສຍຫາຍ ຊຶ່ງຖືກກຳນົດໄວ້ບໍ່ເກີນ 166.67 ໜ່ວຍສິດທິພິເສດ ໃນການ ຖອນເງິນ.

3. ການກຳນົດຄວາມຮັບຜິດຊອບໂດຍລວມ.

ຄ່າທົດແທນທັງໝົດທີ່ຜູ້ຂົນສົ່ງຈະຮັບຜິດຊອບຕໍ່ເຄື່ອງຂອງ ແລະ ຊັບສິນຂອງຜູ້ໂດຍສານໜຶ່ງຄົນ ຈະບໍ່ເກີນ 333.34 ໜ່ວຍສິດທິພິເສດໃນການຖອນເງິນ.

ງ. ຄວາມຊັກຊ້າ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຄ່າທົດແທນໃນກໍລະນີມີການເສຍຫາຍເກີດຈາກຄວາມຊັກຊ້າ ນອກເໜືອຈາກ ການເສຍຫາຍທາງກາຍຍະພາບຂອງເຄື່ອງຂອງ ຫຼື ຊັບສິນສ່ວນບຸກຄົນ ຫຼື ການບາດເຈັບຂອງຜູ້ໂດຍສານຈະຖືກກຳນົດ ໄວ້ບໍ່ເກີນຈຳນວນລາຄາຄ່າຂົນສົ່ງ.

**ມາດຕາ 15: ການຍົກເວັ້ນຄວາມຮັບຜິດຊອບ.**

ກ. ຜູ້ຂົນສົ່ງຈະຫຼຸດພື້ນຈາກການຮັບຜິດຊອບ ຖ້າມີອຸບັດຕິເຫດ, ການສູນຫາຍ, ເສຍຫາຍ ຫຼື ຄວາມຊັກຊ້າ ທີ່ເກີດຂຶ້ນຈາກ:

1. ເຫດສຸດວິໄສ;
2. ສະພາບຜິດປົກກະຕິຂອງເຄື່ອງຂອງ ຫຼື ຊັບສິນສ່ວນບຸກຄົນນັ້ນເອງ;
3. ຄວາມປະມາດຂອງຜູ້ໂດຍສານເອງ; ຫຼື
4. ບັນຫາສຸຂະພາບຂອງຜູ້ໂດຍສານທີ່ມີອາການເກີດຂຶ້ນຢູ່ກ່ອນ.

ຂ. ຜູ້ຂົນສົ່ງຈະບໍ່ຫຼຸດພື້ນຈາກຄວາມຮັບຜິດຊອບ ໂດຍອາໄສສະພາບປົກພ່ອງຂອງລົດທີ່ໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງ ຫຼື ພະນັກງານຂັບລົດມີບັນຫາທາງຮ່າງກາຍ ຫຼື ຈິດໃຈ.

**ມາດຕາ 16: ຂໍ້ຍົກເວັ້ນການຫຼຸດພື້ນຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຫຼື ຂໍ້ກຳນົດຄວາມຮັບຜິດ ຊອບຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງ.**

ຜູ້ຂົນສົ່ງບໍ່ມີສິດໄດ້ຮັບປະໂຫຍດຈາກການຫຼຸດພື້ນຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຫຼື ການກຳນົດຄວາມຮັບຜິດ ຊອບ ໃນກໍລະນີທີ່ພິສູດວ່າການເສຍຊີວິດ, ບາດເຈັບ, ສູນຫາຍ, ເສຍຫາຍ ຫຼື ການສົ່ງມອບຊັກຊ້າ ເກີດຈາກການກະທຳ ຫຼື ລະເວັ້ນການກະທຳໂດຍຕັ້ງໃຈ ຫຼື ໂດຍລະເລຍບໍ່ເອົາໃຈໃສ່ຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງ, ລູກຈ້າງ, ຕົວແທນຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງ ຫຼື ຜູ້ຮັບຂົນສົ່ງຕໍ່ທັງທີ່ຮູ້ວ່າການສູນຫາຍ, ການເສຍຫາຍ ຫຼື ຄວາມຊັກຊ້ານັ້ນອາດເກີດຂຶ້ນໄດ້.

**ມາດຕາ 17: ການຮຽກຮ້ອງ ແລະ ການດຳເນີນຄະດີ.**

ກ. ການໃສ່ເຄື່ອງໝາຍໃນເວລາສົ່ງມອບ.

1. ເມື່ອຜູ້ຂົນສົ່ງມອບເຄື່ອງຂອງທີ່ລົງທະບຽນໄວ້ໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານ, ຜູ້ໂດຍສານຈະຕ້ອງກວດກາ ຈຳນວນ, ລາຍການ ແລະ ສະພາບຂອງເຄື່ອງຂອງທີ່ໄດ້ຮັບມອບ ໂດຍໃນກໍລະນີທີ່ພົບວ່າເຄື່ອງຂອງຂາດຫາຍ ຫຼື ເສຍຫາຍ ຜູ້ໂດຍສານຕ້ອງໃສ່ເຄື່ອງໝາຍ/ລະບຸເນື້ອໃນເປັນລາຍລັກອັກສອນສົ່ງໄປຍັງຜູ້ຂົນສົ່ງທັນ ທີ.

2. ໃນກໍລະນີທີ່ເຄື່ອງຂອງໂດຍບໍ່ມີການໃສ່ເຄື່ອງໝາຍ/ລະບຸເນື້ອໃນ ໃຫ້ສັນນິຖານວ່າເຄື່ອງໃຊ້ນັ້ນ ຖືກສົ່ງມອບໃນລັກສະນະສົມບູນ ແລະ ບໍ່ປ່ຽນແປງ.

ຂ. ອາຍຸຄວາມ.

ການຮຽກຮ້ອງເພື່ອຄ່າທົດແທນທີ່ເກີດຈາກການຂົນສົ່ງພາຍໃຕ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ຈະໝົດອາຍຸຄວາມເວັ້ນແຕ່ຈະໄດ້ມີການຟ້ອງຄະດີຕໍ່ສານ ຫຼື ສະເໜີຂໍ້ຂັດແຍ່ງໃຫ້ອະນຸຕຸລາການຊື້ຂາດພາຍໃນໄລຍະເວລາທີ່ກຳນົດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ນັບແຕ່ວັນທີ່ເກີດອຸບັດຕິເຫດ, ວັນທີ່ມາເຖິງ, ວັນທີ່ກຳນົດໄວ້ວ່າຈະມາເຖິງ ຫຼື ເວລາປົກກະຕິທີ່ຄວນມາເຖິງສະຖານທີ່ປາຍທາງຢ່າງໃດຢ່າງໜຶ່ງໂດຍໃຊ້ເວລາທີ່ຊ້າກວ່າ.

1. 3 ປີ ສຳລັບທີ່ການເສຍຊີວິດ ແລະ ບາດເຈັບ ຫຼື ເຈັບປ່ວຍທາງຮ່າງກາຍ ຫຼື ຈິດໃຈອື່ນໆທີ່ເກີດກັບຜູ້ໂດຍສານ; ແລະ

2. 6 ເດືອນໃນກໍລະນີການສູນຫາຍ ຫຼື ເສຍຫາຍ ແລະ ຊັກຊ້າຕໍ່ເຄື່ອງຂອງ ແລະ ຊັບສິນສ່ວນບຸກຄົນ ແລະ ຄວາມຊັກຊ້າໃນການເດີນທາງມາເຖິງຂອງຜູ້ໂດຍສານ.

ຄ. ຂອບເຂດອຳນາດສານ.

1. ການຮ້ອງຟ້ອງຄ່າທົດແທນພາຍໃຕ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ອາດຍືນຟ້ອງຕໍ່ສານຂອງປະເທດລັດພາຄີ ຄື:

- ເປັນສະຖານທີ່ທີ່ເປັນຈຸດເລີ່ມຕົ້ນ ຫຼື ເປັນຈຸດປາຍທາງການຂົນສົ່ງ.

- ເປັນສະຖານທີ່ທີ່ເກີດການສູນຫາຍ ຫຼື ເສຍຫາຍຂຶ້ນ ຖ້າສາມາດລະບຸໄວ້.
- ເປັນສະຖານທີ່ທີ່ຜູ້ຂົນສົ່ງມີສໍານັກງານໃຫຍ່ຕັ້ງຢູ່.
- ເປັນສະຖານທີ່ທີ່ຜູ້ໃຊ້ສິດຮ້ອງຟ້ອງມີພູມລໍາເນົາ.

2. ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງກ່ຽວກັບຄ່າທິດແທນອາດເຮັດໂດຍອະນຸຕຸລາການພາຍໃຕ້ຂໍ້ຕົກລົງລະຫວ່າງຜູ້ກ່ຽວຂ້ອງ ຊຶ່ງເຮັດຂຶ້ນພາຍຫຼັງຂໍ້ຂັດແຍ່ງເກີດຂຶ້ນແລ້ວ.

### **ມາດຕາ 18: ການປະກັນໄພຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງຕໍ່ຜູ້ໂດຍສານ ພາຍໃຕ້ ຂໍ້ກຳນົດ.**

ໃນເລື່ອງຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງຕໍ່ການບາດເຈັບ ຫຼື ເສຍຊີວິດຂອງຜູ້ໂດຍສານນັ້ນ, ຜູ້ຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມພັນທະພາຍໃຕ້ມາດຕາ 06 (ຄ) ຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 09 ຂອງສັນຍາ ໂດຍ ເຮັດສັນຍາປະກັນໄພເພື່ອປະໂຫຍດຂອງຜູ້ໂດຍສານຄຸ້ມຄອງການບາດເຈັບ ແລະ ເສຍຊີວິດຕາມຄວາມ ເສຍຫາຍຕົວຈິງ ແຕ່ບໍ່ເກີນ 9,000 ໜ່ວຍສິດທິພິເສດໃນການຖອນເງິນ ໂດຍມາຄິດໄລ່ເອົາກັບຜູ້ເອົາປະກັນ ບໍ່ໄດ້.

## **ພາກທີ VI ບົດບັນຍັດສຸດທ້າຍ**

### **ມາດຕາ 19: ການດັດແກ້.**

ລັດພາຄີໃດໜຶ່ງ ສາມາດສະເໜີໃຫ້ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍໄດ້ ໂດຍຜ່ານຄະນະກຳມະ ການຮ່ວມ, ການດັດແກ້ດັ່ງກ່າວຈະຕ້ອງຜ່ານການເຫັນດີເປັນເອກະພາບຈາກທຸກລັດພາຄີ.

### **ມາດຕາ 20: ການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ການຍອມຮັບ.**

ກ. ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຈະໄດ້ຮັບການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ຍອມຮັບຈາກລັດຖະບານຂອງລັດພາ ຄີ. ມາດຕານີ້ແມ່ນຍັງໃຊ້ກັບກໍລະນີທີ່ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍເພີ່ມເຕີມເຊັ່ນດຽວກັນ (ຖ້າມີ).

ຂ. ພາກທີ I (ບົດບັນຍັດທົ່ວໄປ), II (ການກວດກາຄົນເຂົ້າເມືອງ, ວິທີການແຈ້ງພາສີ ແລະ ດ້ານສາ ທາລະນະສຸກ), III (ມາດຕະການການອໍານວຍຄວາມສະດວກ) ແລະ IV (ເງື່ອນໄຂການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ) ຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ອາດໄດ້ຮັບສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ຍອມຮັບກ່ອນ ຫຼື ແຍກອອກຈາກພາກທີ V (ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ) ຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສະບັບນີ້ໄດ້.

### **ມາດຕາ 21: ຜົນບັງຄັບໃຊ້.**

ກ. ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຈະມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ນັບແຕ່ວັນທີ່ ທີ່ລັດພາຄີຢ່າງນ້ອຍ 2 ປະເທດ ໄດ້ໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ຍອມຮັບ ແລະ ຈະມີຜົນກັບສະເພາະປະເທດທີ່ໃຫ້ສັດຕະຍາບັນແລ້ວເທົ່ານັ້ນ. ມາດຕານີ້ແມ່ນ ຍັງໃຊ້ກັບກໍລະນີທີ່ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍເພີ່ມເຕີມເຊັ່ນດຽວກັນ (ຖ້າມີ).

ຂ. ໃນກໍລະນີທີ່ມີການແຍກໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ຍອມຮັບພາກທີ I (ບົດບັນຍັດທົ່ວໄປ), II (ການກວດກາຄົນເຂົ້າເມືອງ, ວິທີການແຈ້ງພາສີ ແລະ ດ້ານສາທາລະນະສຸກ), III (ມາດຕະການການອໍານວຍຄວາມສະດວກ) ແລະ IV (ເງື່ອນໄຂການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ) ຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ອາດໄດ້ຮັບສັດ ຕະຍາ ບັນ ຫຼື ຍອມຮັບກ່ອນ ຫຼື ແຍກອອກຈາກພາກທີ V (ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ) ຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສະບັບນີ້ໄດ້.

**ມາດຕາ 22: ການປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດ.**

ໃນກໍລະນີທີ່ຈໍາເປັນ, ລັດພາຄີ ຕ້ອງໄດ້ດໍາເນີນການປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບເນື້ອໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.

**ມາດຕາ 23: ຂໍ້ສະຫງວນ.**

ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການຕັ້ງຂໍ້ສະຫງວນຕໍ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

**ມາດຕາ 24: ການຢຸດຕິການນໍາໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.**

ລັດພາຄີແຕ່ລະປະເທດ ອາດຈະຢຸດຕິການນໍາໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຊົ່ວຄາວ ທັງໝົດ ຫຼື ບາງສ່ວນໂດຍທັນທີເມື່ອມີກໍລະນີສຸກເສີນທີ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມປອດໄພພາຍໃນປະເທດ. ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງ ແຈ້ງຕໍ່ລັດພາຄີອື່ນຮັບຮູ້ໂດຍໄວທີ່ສຸດກ່ຽວກັບການຢຸດຕິການນໍາໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ຈະສິ້ນສຸດ ລົງທັນທີທີ່ເຫດການກັບສູ່ສະພາວະປົກກະຕິ.

**ມາດຕາ 25: ການພົວພັນກັບສັນຍາ.**

ໃນຖານະທີ່ເປັນມາດຕະການໃນການດໍາເນີນການຕາມຫຼັກການທີ່ກໍານົດໄວ້ໃນສັນຍາ, ເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍຈະຕ້ອງບໍ່ມີການບິດເບືອນ ຫຼື ຂັດຕໍ່ຫຼັກການດັ່ງກ່າວ. ໃນກໍລະນີທີ່ມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງ ລະຫວ່າງ ເອກະ ສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ສັນຍາ ແມ່ນໃຫ້ຖືເອົາສັນຍາເປັນຫຼັກ ແລະ ໃນກໍລະນີທີ່ມີຂໍ້ຄັດແຍ່ງ ລະຫວ່າງ ເອກະ ສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ກັບເອກະສານຊ້ອນທ້າຍອື່ນ ຫຼື ອະນຸສັນຍາ ໃຫ້ຕິດຄວາມໝາຍໂດຍອາໄສສັນຍາເປັນຫຼັກ.

**ມາດຕາ 26: ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ.**

ທຸກຂໍ້ຂັດແຍ່ງທີ່ເກີດຂຶ້ນກ່ຽວກັບການຕິດຄວາມໝາຍ ຫຼື ການນໍາໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສະບັບນີ້ ລະຫວ່າງລັດພາຄີ ນັບແຕ່ 2 ປະເທດ ຫຼື ຫຼາຍກວ່ານັ້ນ ຈະຖືກແກ້ໄຂໂດຍກົງ ຫຼື ໂດຍຜ່ານການເຈລະຈາຢ່າງສັນຕິວິທີໃນຄະນະກຳມະການຮ່ວມກັນ.

**ມາດຕາ 27: ການຍົກເລີກ.**

ເມື່ອເອກະສານຊ້ອນທ້າຍມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ແລ້ວ, ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍບໍ່ສາມາດຖືກຍົກເລີກແຍກ ຕ່າງຫາກຈາກສັນຍາໄດ້.

ເພື່ອເປັນພະຍານຕໍ່ເອກະສານນີ້, ຜູ້ລົງນາມຂ້າງລຸ່ມນີ້ ແມ່ນໄດ້ຮັບມອບສິດຢ່າງຖືກຕ້ອງໃນການລົງ ນາມໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ລົງນາມທີ່ ຄຸນມິງ, ວັນທີ 05 ກໍລະກົດ 2005 ໂດຍເປັນພາສາອັງກິດ ຊຶ່ງມີຕົ້ນສະບັບຈານວນ 06 ສະບັບ.  
**ລົງນາມ ໂດຍ:**

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ

ພະນະທ່ານ Sun Chanthol

ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ

ພະນະທ່ານ Zhang Chunxian  
ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງສື່ສານ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ພະນະທ່ານ ສິມປອງ ມິງຄິນວິໄລ  
ລັດຖະມົນຕີປະຈຳສຳນັກງານນາຍົກລັດຖະມົນຕີ

ລັດຖະບານແຫ່ງສະຫະພາບ ມຽນມາ

ພະນະທ່ານ Soe Tha  
ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ແຜນການແຫ່ງຊາດ

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ໄທ

ພະນະທ່ານ Suriya Jungrungreangkit  
ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ

ພະນະທ່ານ Bui Ba Bong  
ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ພັດທະນາຊຸມນະບົດ