

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 8 ການນໍາເຂົ້າຍານພາຫະນະ (Motor Vehicle) ຊົ່ວຄາວ

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;

ອີງຕາມກອງປະຊຸມລັດຖະມົນຕີເສດຖະກິດໃນອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນໍ້າຂອງ 6 ປະເທດ ຄັ້ງທີ 9 ທີ່ມະນີລາ ໃນເດືອນ ມັງກອນ 2000, ກອງປະຊຸມການຂົນສົ່ງພາຍໃຕ້ການຮ່ວມມືໃນອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນໍ້າຂອງ ຄັ້ງ 7 ທີ່ ໂຮ ຈິມິນ ໃນເດືອນ ສິງຫາ 2002 ແລະ ກອງປະຊຸມລັດຖະມົນຕີເສດຖະກິດໃນອະນຸພາກພື້ນ ລຸ່ມແມ່ນໍ້າຂອງ 6 ປະເທດ

ຄັ້ງທີ 11 ທີ່ ພະນົມເປນ ໃນເດືອນ ກັນຍາ 2002 ຊຶ່ງລັດຖະບານຂອງລັດພາຄີ ໄດ້ຕົກລົງເຫັນດີຕໍ່ແຜນງານການສ້າງສັນ ຍາ ແລະ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ອະນຸສັນຍາຄັດຕິດສັນຍາສະບັບນີ້ໃຫ້ສຳເລັດໃນປີ 2005; ແລະ

ອີງຕາມມາດຕາ 18 ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ຊຶ່ງກຳນົດໃຫ້ມີເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ ເພື່ອກຳນົດລາຍ ລະອຽດທາງ ດ້ານເຕັກນິກ.

ໄດ້ມີການຕົກລົງ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ມາດຕາ 01: ບົດບັນຍັດທົ່ວໄປ.

ກ. ການອະທິບາຍຄຳສັບ.

1. ເຫດສຸດວິໄສ ໝາຍເຖິງ: ສະຖານະການທີ່ບໍ່ສາມາດຄາດການລ່ວງໜ້າ ແລະ ຫຼີກລ້ຽງ ແລະ ບໍ່ສາມາດປ້ອງ ກັນ ຫຼື ຄວບຄຸມເຫດການທີ່ເກີດຂຶ້ນໄດ້.

2. ຍານພາຫະນະທີ່ນຳໃຊ້ໃນການຄ້າ ໝາຍເຖິງ: ຍານພາຫະນະທີ່ຈົດທະບຽນໃນປະເທດທີ່ຈັດຕັ້ງ ຂອງຕົນ ແລະ ໃຊ້ສຳລັບຂົນສົ່ງບຸກຄົນເພື່ອບຳເນັດທາງການຄ້າ, ສິນຈ້າງ, ລາງວັນ ຫຼື ຜົນຕອບແທນອື່ນໆ ຫຼື ຂົນສົ່ງສິນຄ້າເພື່ອ ດ້ານອຸດສາຫະກຳ ຫຼື ການຄ້າທີ່ໄດ້ຮັບ ຫຼື ບໍ່ໄດ້ຮັບບຳເນັດທາງການຄ້າ.

3. ໜ່ວຍສິດທິພິເສດໃນການຖອນເງິນ (Special Drawing Right-SDR) ໝາຍເຖິງ: ໜ່ວຍສິດທິພິ ເສດໃນການຖອນເງິນ ຊຶ່ງກຳນົດໂດຍກອງທຶນການເງິນລະຫວ່າງປະເທດ (IMF). ການແລກປ່ຽນເງິນເປັນສະກຸນເງິນ ຂອງປະເທດ ຈະຕ້ອງຄິດໄລ່ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບວິທີການຄິດໄລ່ຄ່າເງິນທີ່ກຳນົດ ໂດຍກອງທຶນການເງິນລະຫວ່າງປະເທດ.

ຂ. ຂອບເຂດການນຳໃຊ້.

1. ໃຫ້ນຳຫຼັກການຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ໄປໃຊ້ກັບພາຫະນະທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 01 ຂອງເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍ 02 ຂອງສັນຍາ.

2. ສືບເນື່ອງຈາກການເຄື່ອນຍ້າຍຂ້າມແດນຂອງພາຫະນະທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 01 ລະຫວ່າງ ເຂດແດນ ຂອງສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ ແລະ ສະຫະພາບມຽນມາ ອີກປະການໜຶ່ງ ແລະ ເຂດແດນຂອງທຸກລັດພາຄີອື່ນ ອີກປະການໜຶ່ງນັ້ນ ຫຼັກການຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ຈະຕ້ອງຄ່ອຍໆປັບໃຊ້ເປັນ ສອງໄລຍະ.

- ໄລຍະທີ 01: ສຳລັບພາຫະນະທີ່ໃຊ້ໃນການຄ້າເທົ່ານັ້ນ, ໃຫ້ໃຊ້ທັນທີທີ່ເວລາເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ ບັງຄັບໃຊ້; ແລະ

- ໄລຍະທີ 02: ສໍາລັບລົດອື່ນໆ, ພາຍໃຕ້ສັນຍາໃຫ້ໃຊ້ສໍາລັບເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ບັງຄັບໃຊ້ແລ້ວ 02 ປີ.

3. ລະບຽບການຕາມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ ບໍ່ເຮັດໃຫ້ໂອກາດໃນການໃຊ້ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບ ການຂອງ ປະເທດສໍາລັບດ້ານສຸຂານາໄມ/ການກັກກັນໂລກຕິດຕໍ່ທີ່ສອດຄ່ອງກັບມາດຕາ 09 ຂອງສັນຍາທີ່ກ່ຽວກັບພາຫະນະ ໝົດໄປ.

4. ລະບຽບການຕາມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ ບໍ່ເຮັດໃຫ້ໂອກາດໃນການທີ່ປະເທດລັດພາຄີ ໄດ້ອະ ນຸຍາດໃຫ້ ມີການອໍານວຍຄວາມສະດວກທີ່ຫຼາຍກວ່າດ້ວຍການຈັດການພາຍໃນແຕ່ຝ່າຍດຽວ ໝົດໄປ.

5. ລະບຽບການຕາມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ບໍ່ເຮັດໃຫ້ໂອກາດໃນການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ແລະ ລະ ບຽບ ການຂອງປະເທດ ທີ່ດໍາເນີນການຕາມມາດຕາ 12 ຫາ ມາດຕາ 17 ຂອງສັນຍາ ໝົດໄປ.

6. ລະບຽບການ ແລະ ວິທີການທີ່ກຳນົດໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ເປັນທາງເລືອກຂອງຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ ມີສິດໃຊ້ລະບົບການນໍາເຂົ້າພາຫະນະຊົ່ວຄາວ ຫຼື ປະຕິບັດຕາມວິທີການແຈ້ງພາສີທີ່ເປັນຢູ່ຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນ ສົ່ງເກີດຂຶ້ນກໍ່ໄດ້.

ມາດຕາ 02: ການຍົກເວັ້ນອາກອນ ແລະ ພາສີນໍາເຂົ້າ.

ພາຍໃຕ້ການສົ່ງກັບອອກໄປ ແລະ ເງື່ອນໄຂອື່ນທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ກ. ແຕ່ລະປະເທດລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງຍອມຮັບການນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວສໍາລັບຍານພາຫະນະທີ່ຈົດທະ ບຽນພາຍໃນ ປະເທດລັດພາຄີອື່ນ ໂດຍປະສາຈາກການຊໍາລະສະສາງຄ່າພາສີ-ອາກອນນໍາເຂົ້າ ແລະ ຈະບໍ່ມີ ຂໍ້ທ້າມຂໍ້ຈຳກັດອື່ນໆ; ແລະ

ຂ. ອຸປະກອນປະກອບ, ຊຸດເຄື່ອງມື ແລະ ສິ່ງຂອງອື່ນໆທີ່ປະກອບເປັນເຄື່ອງມືທົ່ວໄປຂອງຍານ ພາຫະນະ ແລະ ນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟໃນຖັງນໍ້າມັນຕາມປົກກະຕິ/ທີ່ມີມາແຕ່ເດີມ ແລະ ນໍ້າມັນຫຼໍ່ລືນ, ສິ່ງຂອງບໍາ ລຸງຮັກສາ ແລະ ອາ ໄຫລ່ທີ່ມີປະລິມານພໍສົມຄວນສໍາລັບສ້ອມແປງຍານພາຫະນະ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການຍົກເວັ້ນຈາກພາສີ ແລະ ອາກອນນໍາ ເຂົ້າ (ສິ່ງຂອງເຫຼົ່ານີ້ບໍ່ຈໍາເປັນຕ້ອງແຍກສະແດງໃນເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວ ຄາວອີກ).

ມາດຕາ 03: ເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວ.

ກ. ຍານພາຫະນະນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວໃນເຂດແດນຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ ຈະຕ້ອງມີເອ ກະສານນໍາ ເຂົ້າຊົ່ວຄາວ.

ຂ. ພາຫະນະພວງຕໍ່ (semi-trailers) ອາດຈະຖືກຄວບຄຸມດ້ວຍເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວທີ່ແຍກຕ່າງຫາກ ຫຼື ຈະຕ້ອງແຍກສະແດງໃນເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວສໍາລັບຫົວລາກຈຸງ.

ຄ. ອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ/ໃຫ້ຄໍາປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອໍານາດຂອງປະເທດທີ່ຍານ ພາຫະນະທີ່ ມີການຈັດທະບຽນ ຈະຕ້ອງເປັນຜູ້ອອກເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວ.

ງ. ເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວອາດຄວບຄຸມການນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວໃນເຂດແດນຂອງປະເທດລັດພາຄີ ໃນໜຶ່ງຄັ້ງ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ.

ຈ. ເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວຈະຕ້ອງປະກອບດ້ວຍຈໍານວນສໍາເນົາຕົ້ນສະບັບ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

1. ສະບັບສໍາລັບອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ/ໃຫ້ຄໍາປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອໍານາດ.
2. 01 ສະບັບສໍາລັບຜູ້ດໍາເນີນການຍານພາຫະນະ.
3. 02 ສະບັບສໍາລັບແຕ່ລະໜ່ວຍງານພາສີຂອງແຕ່ລະປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນໃນເຂດ ແດນ.

ສ. ເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວຈະຕ້ອງຄວບຄຸມເຖິງລາຍລະອຽດ ຊຶ່ງເປັນພາສາອັງກິດໂດຍປະສາ ຈາກການ ທໍາລາຍການໃຊ້ພາສາປະຈໍາຊາດຄວບຄູ່ກັນໄປ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

1. ຊື່ເອກະສານ: ເອກະສານນໍາເຂົ້າຍານພາຫະນະຊົ່ວຄາວ.
2. ຂໍ້ຄວາມທີ່ກ່າວເຖິງມາດຕາ 18 ແລະ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 08 ຂອງສັນຍາ.
3. ຊື່ອົງການທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ບ່ອນສໍາລັບລົງລາຍເຊັນ, ຊື່ ແລະ/ຫຼື ປະທັບກາ.
4. ຊື່ ແລະ ທີ່ຢູ່ຂອງຜູ້ສົ່ງ ແລະ ບ່ອນສໍາລັບລົງລາຍເຊັນ, ຊື່ ແລະ/ຫຼື ປະທັບກາ.
5. ອາຍຸຂອງເອກະສານ ແລະ ການຂະຫຍາຍເວລາ.
6. ຂອບເຂດທາງພູມມິສາດທີ່ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້.
7. ຈຸດຜ່ານເຂົ້າ ແລະ ຜ່ານອອກ.
8. ຄຸນສົມບັດ ແລະ ລາຍລະອາດຂອງຍານພາຫະນະ (ສໍາລັບຫົວລາກ ແລະ ສໍາລັບພາຫະ ນະພວງຕໍ່):

- ປະເທດທີ່ຈັດທະບຽນ.
- ໝາຍເລກທະບຽນ.
- ວັນທີຈັດທະບຽນຄັ້ງທໍາອິດ/ປີຜະລິດ.
- ນໍ້າໜັກເປົ່າ (ສຸດທິ), (ນໍ້າໜັກຍານພາຫະນະທີ່ບໍ່ລວມນໍ້າໜັກສິນຄ້າ ຫຼື ຄົນໂດຍ ສານ).

- ນໍ້າໜັກລວມ.
- ຈໍານວນທີ່ນັ່ງ ແລະ/ຫຼື ນໍ້າໜັກບັນທຸກ.
- ຈໍານວນເພົາ.
- ຊີ້ສິນຄ້າ (ຍີ່ຫໍ້ ຫຼື ຊີ້ ຫຼື ເຄື່ອງໝາຍການຄ້າຂອງຜູ້ຜະລິດ).
- ລຸ້ນ/ຊະນິດ/ລະຫັດ.
- ໝາຍເລກຄັນຊີ ຫຼື ໝາຍເລກຜະລິດ ຫຼື ໝາຍເລກປະຈຳເຄື່ອງ.
- ຍີ່ຫໍ້ເຄື່ອງຈັກ (ຖ້າຕ່າງຈາກຕົວຖັງ).
- ຊະນິດນໍ້າມັນທີ່ໃຊ້ກັບເຄື່ອງຈັກ (ນໍ້າມັນແອັດຊັງ/ແກັສ ແລະ ອື່ນໆ).
- ເລກເຄື່ອງຈັກ.
- ຄວາມຈຸຂອງເຄື່ອງຈັກ, ຊີຊີ.
- ຈໍານວນລູກສູບ.
- ກໍາລັງ (ແຮງມ້າ).
- ປະເພດການໃຊ້ງານ (ເຊັ່ນ: ລົດເກງ, ລົດບັນທຸກ, ລົດໂດຍສານ, ລົດພວງ).
- ສີ (ລະຫັດ RAL).
- ເບາະນັ່ງ.
- ອຸປະກອນ: ວິທະຍຸ (ຊີ້ສິນຄ້າ).
- ຈໍານວນຍາງອະໄຫລ່. ແລະ
- ລາຍລະອຽດອື່ນໆ.

9. ວັນທີ ແລະ ສະຖານທີ່ຜ່ານເຂົ້າ, ລາຍເຊັນ ແລະ/ຫຼື ກາປະທັບບ່ອນໜ່ວຍງານພາສີ (ຮັບຮອງການຜ່ານເຂົ້າ) ສໍາລັບການນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວແຕ່ລະຄັ້ງ;

10. ວັນທີ ແລະ ສະຖານທີ່ຜ່ານອອກ, ລາຍເຊັນ ແລະ/ຫຼື ກາປະທັບຂອງໜ່ວຍງານພາສີ (ຮັບຮອງການຜ່ານອອກ) ສໍາລັບການນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວແຕ່ລະຄັ້ງ; ແລະ

11. ບ່ອນສໍາລັບບັນທຶກການອະນຸຍາດຂະຫຍາຍເວລາສໍາລັບການສົ່ງກັບອອກໄປ.

ຄະນະກຳມະການຮ່ວມ ອາດຈະປ່ຽນແປງລາຍລະອຽດທີ່ມີຢູ່ໃນເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວຕາມຄວາມເໝາະ

ສົມ

ຊ. ໃຫ້ຄະນະກຳມະການຮ່ວມກຳນົດຮູບແບບ, ລັກສະນະ, ໂຄງສ້າງ ແລະ ຄຸນສົມບັດສະເພາະການພິມແບບຟອມເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວ.

ມາດຕາ 04: ການສົ່ງກັບອອກໄປ.

ຍານພາຫະນະທີ່ຖືກລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວ ຈະຕ້ອງຖືກສົ່ງກັບອອກໄປໃນສະພາບທົ່ວໄປເດີມ ເວັ້ນແຕ່ຄວາມຫຼຸຍຫຼ່ຽມຈາກການໃຊ້ງານ ແລະ ການໃຊ້ສິນເປືອງຕາມປົກກະຕິຂອງນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ ແລະ ນໍ້າມັນຫຼໍ່ລື ນພາຍໃນໄລຍະເວລາທີ່ອອກເອກະສານນັ້ນມີຜົນບັງຄັບໃຊ້.

ມາດຕາ 05: ຫຼັກຖານການນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວ ແລະ ການສົ່ງກັບອອກໄປ.

ກ. ຫຼັກຖານການນຳເຂົ້າຍານພາຫະນະຊົ່ວຄາວ ຈະຕ້ອງຖືຕາມສໍາເນົາເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ທີ່ມີຢູ່ຂອງໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ ແລະ ການຮັບຮອງການຜ່ານເຂົ້າໃນສໍາເນົາເອກະສານ ນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ຂ. ການພິສູດເຖິງການສົ່ງຍານພາຫະນະກັບອອກໄປ ຈະຕ້ອງຖືຕາມການຮັບຮອງການຜ່ານອອກໃນສໍາເນົາ ເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໂດຍໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ.

ຄ. ກໍລະນີທີ່ບໍ່ມີສໍາເນົາຂອງເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວທີ່ອ້າງອີງເຖິງການຮັບຮອງຂອງການຜ່ານອອກ, ຜູ້ ດຳເນີນການພາຫະນະອາດຈະກະກຽມວິທີພິສູດອື່ນທີ່ເຮັດໃຫ້ໜ່ວຍງານພາສີເຂົ້າໃຈໄດ້ວ່າຍານພາ ຫະນະຈະຖືກນຳ ອອກໄປແລ້ວແທ້ຈິງ.

ມາດຕາ 06: ການລົບລ້າງເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວ.

ການຮັບຮອງການຜ່ານອອກໃນເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວພາຍໃນໄລຍະເວລາທີ່ອະນຸຍາດຈະຕ້ອງມີຜົນໃຫ້ ແກ່ການລົບລ້າງເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວ. ທັງນີ້ຫຼັກຖານຂອງການສົ່ງກັບອອກໄປແບບອື່ນໆທີ່ເປັນຫຼັກຖານທີ່ສາມາດ ຮັບຮູ້ອາດມີຜົນເຊັ່ນດຽວກັນ.

ມາດຕາ 07: ຂອບເຂດດ້ານເວລາ.

ກ. ໃຫ້ເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວລະບຸໄລຍະເວລາທີ່ສາມາດໃຊ້ເອກະສານໄດ້ຢ່າງໜ້ອຍ 6 ເດືອນ ນັບແຕ່ ວັນທີ່ອອກເອກະສານ. ທັງນີ້ຫາກມີການໃຊ້ຄັ້ງທຳອິດດ້ວຍການຍືນຕໍ່ໜ່ວຍງານພາສີປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນທີ່ ຜ່ານເຂົ້າກ່ອນທີ່ອາຍຸເອກະສານສິ້ນສຸດລົງກໍ່ໃຫ້ເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວນີ້ ຍັງມີຜົນໃຫ້ໃຊ້ໄດ້ຈົນກະທັ່ງ ຍານພາຫະນະໄດ້ກັບຄືນໄປປະເທດທີ່ມີການຈັດທະບຽນຂອງຕົນ.

ຂ. ຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ນຳເຂົ້າພາຍໃຕ້ຫຼັກຖານຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຕາມນີ້ ຈະຕ້ອງ ອອກໄປຈາກປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນພາຍໃນ 30 ວັນ ນັບແຕ່ວັນທີ່ຜ່ານເຂົ້າມາໃນເຂດແດນຂອງປະເທດທີ່ມີ ການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ.

ຄ. ເພື່ອໃຫ້ທັນຕາມກຳນົດເວລາ, ເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວຈະຕ້ອງຖືກລົບລ້າງພາຍໃນໄລຍະເວລາ ລາບໍ່ເກີນ 3 ເດືອນນັບແຕ່ວັນທີ່ຜ່ານເຂົ້າມາໃນເຂດແດນຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ.

ມາດຕາ 08: ເຫດການໃນລະຫວ່າງທາງ.

ກ. ຍານພາຫະນະສູນຫາຍ ຫຼື ເສຍຫາຍລະຫວ່າງທາງ.

ຍານພາຫະນະນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວທີ່ໄດ້ຮັບຄວາມເສຍຫາຍຢ່າງໜັກຈາກກອຸປະຕິເຫດຈະໄດ້ຮັບການຍົກເວັ້ນຂໍ້ຜູກພັນທີ່ໄດ້ສົ່ງກັບອອກໄປ ຫາກ:

1. ໄດ້ມີການຊຳລະສະສາງຄ່າພາສີ ແລະ ອາກອນ ໃຫ້ກັບພາສີພາຍໃນປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນແລ້ວ; ຫຼື
2. ຖືກປະຖິ້ມໄວ້ ແລະ ເປັນທີ່ຍອມຮັບຂອງພາສີພາຍໃນປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນແລ້ວ; ຫຼື
3. ຖືກທຳລາຍພາຍໃຕ້ການຄວບຄຸມຢ່າງເປັນທາງການຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ ຜູ້ມີໜ້າທີ່ຄຸ້ມຄອງພາຍໃນປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ ໂດຍບຸກຄົນ ຫຼື ໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວເປັນຜູ້ອອກຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ສິ້ນສ່ວນອື່ນໆທີ່ກູ້ຄືນໄດ້ຖືກສົ່ງກັບອອກໄປ ຫຼື ໄດ້ຊຳລະສະສາງຄ່າພາສີ ແລະ ອາກອນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງແລ້ວ.

ຂ. ການປ່ຽນເສັ້ນທາງ.

ກໍລະນີທີ່ຜູ້ດຳເນີນການຍານພາຫະນະຈຳເປັນຕ້ອງເລີກໃຊ້ເສັ້ນທາງທີ່ອະນຸຍາດເນື່ອງຈາກສະຖາ ນະການທີ່ຢູ່ນອກເໜືອເຈດຕະນາຂອງຕົນ. ບຸກຄົນນັ້ນຈະຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນຮັບຮູ້ ໂດຍທັນທີ ຊຶ່ງໜ່ວຍງານພາສີຈະຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງອື່ນໆຮັບຮູ້ເພື່ອຈຸດ ປະສົງໃນການອະນຸມັດເສັ້ນທາງອື່ນທົດແທນ.

ຄ. ການຂະຫຍາຍເວລາ.

1. ກໍລະນີທີ່ບຸກຄົນ ຫຼື ໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ນຳຍານພາຫະນະເຂົ້າມາຊົ່ວຄາວ, ບໍ່ສາມາດສົ່ງ ຍານພາຫະນະກັບອອກໄປ ຫຼື ບໍ່ສາມາດລົບລ້າງເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວພາຍໃນໄລ ຍະເວລາທີ່ກຳນົດໄດ້ ເນື່ອງຈາກເຫດສຸດວິໄສ ຫຼື ມີເຫດອັນສົມຄວນອື່ນໆ. ບຸກຄົນນັ້ນຈະຕ້ອງຍືນຄຳຮ້ອງຂະຫຍາຍເວລາການ ສົ່ງກັບອອກໄປຕໍ່ໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນກ່ອນວັນໝົດອາຍຸ.

2. ໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນອາດອະນຸຍາດໃຫ້ຂະຫຍາຍເວລານັ້ນຫາກ ເຫັນໄດ້ວ່າ ເປັນເຫດສຸດວິໄສ ຫຼື ມີເຫດອັນສົມຄວນອື່ນໆທີ່ເຮັດໃຫ້ບໍ່ສາມາດສົ່ງກັບອອກໄປ ຫຼື ບໍ່ສາມາດລົບ ລ້າງເອກະສານນຳ ເຂົ້າຊົ່ວຄາວພາຍໃນໄລຍະເວລາທີ່ກຳນົດໄດ້.

ມາດຕາ 09: ອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄຳປະກັນ.

ກ. ໃຫ້ແຕ່ລະລັດພາຄີ ມອບອຳນາດໃຫ້ອົງການ/ສະຖາບັນຂອງປະເທດເປັນຜູ້ອອກເອກະສານນຳ ເຂົ້າຊົ່ວຄາວ ແລະ ໃຫ້ຄຳປະກັນຕໍ່ໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ. ສຳລັບການຊຳລະ ພາສີ ແລະ ອາກອນນຳ ເຂົ້າ (ລວມເຖິງດອກເບ້ຍ) ເມື່ອມີກໍລະນີທີ່ບໍ່ໄດ້ລົບລ້າງເອກະສານຢ່າງຖືກຕ້ອງ ຫຼື ຕາມກຳນົດເວລາ ຫຼື ກໍລະນີມີ ຄວາມຜິດປົກຕົວອື່ນໆ. ລັດພາຄີ ອາດມອບອຳນາດໃຫ້ອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ ອອກເອກະສານ ແລະ ຄຳປະກັນຂອງ ປະເທດ 2 ອົງການເຊັ່ນ: ອົງການໜັງສືສຳລັບພາຫະນະທີ່ໃຊ້ໃນທາງ ການຄ້າ ແລະ ອົງການກ່ອນໜັງສືສຳລັບຍານພາຫະນະ ທີ່ໃຊ້ນອກເໜືອຈາກທາງການຄ້າກໍໄດ້.

ຂ. ໃຫ້ລັດພາຄີ ຍອມໃຫ້ອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄຳປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອຳ ນາດ ຊຶ່ງກັນ ແລະ ກັນ.

ຄ. ເພື່ອຈຸດປະສົງສຳລັບການຊຳລະຈຳນວນເງິນທີ່ໜ່ວຍງານພາສີຮຽກຮ້ອງ, ລັດພາຄີທີ່ມີການຂົນ ສົ່ງເກີດຂຶ້ນ ຈະຕ້ອງຈັດຫາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກສຳລັບການໂອນເງິນຕາໃຫ້ອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກ ເອກະສານ ແລະ ຄຳປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອຳນາດ.

ມາດຕາ 10: ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄຳ ປະກັນ.

ກ. ອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄຳປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອຳນາດຈະຕ້ອງຮັບຜິດ ຊອບຮ່ວມ ກັບຜູ້ດຳເນີນການຍານພາຫະນະ ໃນສ່ວນທີ່ຈະຕ້ອງຊຳລະສະສາງຄ່າພາສີ ແລະ ອາກອນນຳເຂົ້າ ແລະ ດອກເບ້ຍພາຍ ໃຕ້ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບພາສີໃນປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນທີ່ກ່ຽວກັບຄວາມຜິດປົກກະຕິ (ເຊັ່ນ: ການຝ່າ ຝົນກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບພາສີ, ການຂາດຄວາມຮັບຜິດຊອບ, ການລົບລ້າງເອ ກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວບໍ່ທັນຕາມກຳ ນົດເວລາ) ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການນຳເຂົ້າຍານພາຫະນະຊົ່ວຄາວພາຍໃຕ້ລະບຽບການເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ຂ. ພາຍໃຕ້ອຳນາດທີ່ມີຢູ່, ໜ່ວຍງານພາສີຂອງແຕ່ລະປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນອາດຮຽກ ຮ້ອງຄ່າພາສີ- ອາກອນ, ຄ່າປັບ ແລະ ດອກເບ້ຍຈາກບຸກຄົນ/ໜ່ວຍງານທີ່ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບໂດຍກົງສຳລັບສິ່ງຂອງນັ້ນ.

ຄ. ຫຼັງຈາກທີ່ໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນກວດພົບຄວາມຜິດປົກກະຕິ, ອົງ ການ/ສະ ຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄຳປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອຳນາດຈະຕ້ອງປະກັນ ຫຼື ຊຳລະສະສາງ ຄ່າພາສີ-ອາກອນ

ແລະ ດອກເບ້ຍໃຫ້ແກ່ໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນບໍ່ເກີນ 30 ປະຕິທິນ ນັບແຕ່ວັນທີ່ມີການແຈ້ງ.

ງ. ເມື່ອກວດບໍ່ພົບຄວາມຜິດປົກກະຕິໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນຈະຕ້ອງຄືນອາກອນຕາມຈຳນວນທີ່ໄດ້ຮຽກເກັບໄວ້ໂດຍບໍ່ລໍຖ້າໃຫ້ແກ່ອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ມີການອອກເອກະສານ ແລະ ຄໍາປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອຳນາດໃນເວລາທີ່ພິສູດບໍ່ພົບຄວາມຜິດປົກກະຕິໃດໆໂດຍບໍ່ລໍຖ້າ. ທັງນີ້ໃຫ້ອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄໍາປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອຳນາດຈະຕ້ອງຮຽກຮ້ອງການຂໍຄືນພາສີ-ອາກອນດັ່ງກ່າວພາຍໃນໄລຍະເວລາທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນຫຼັກການ ແລະ ລະບຽບການຂອງປະເທດ.

ຈ. ອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄໍາປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອຳນາດຂອງປະເທດທີ່ຈົດທະບຽບມີສິດທີ່ຈະຂໍຄວາມຊ່ວຍເຫຼືອ ແລະ ຮຽກຮ້ອງການຊຳລະເງິນຄືນຄ່າພາສີ-ອາກອນ ແລະ ດອກເບ້ຍທີ່ໄດ້ຊຳລະໄວ້ໃນຖານະຜູ້ຄໍາປະກັນຕໍ່ໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນຈາກຜູ້ຖືເອກະສານ ແລະ/ຫຼື ບຸກຄົນ/ໜ່ວຍງານກ່ຽວຂ້ອງທີ່ຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຈຳນວນເງິນນັ້ນ.

ສ. ໃຫ້ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄໍາປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບ ອຳນາດກຳນົດໄວ້ທີ່ຈຳນວນ 20,000 ໜ່ວຍສິດທິພິເສດໃນການຖອນເງິນ ຕໍ່ເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວທີ່ ອອກ.

ມາດຕາ 11: ການວາງຫຼັກປະກັນຕໍ່ໜ່ວຍງານພາສີ.

ກ. ຫຼັກການທົ່ວໄປ.

ເພື່ອໃຫ້ເປັນໄປຕາມພັນທະໃນການຄໍາປະກັນຕໍ່ໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄໍາປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອຳນາດຈະຕ້ອງຈັດຫາຫຼັກປະກັນໃຫ້ແກ່ໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ ດ້ວຍຮູບແບບ ແລະ ມູນຄ່າເປັນເງິນທີ່ສະແດງໄວ້ໃນຂໍ້ (ຂ) ແລະ (ຄ) ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້.

ຂ. ຮູບແບບ.

ນອກເໜືອຈາກຮູບແບບອື່ນໆແລ້ວ ອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄໍາປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອຳນາດຈະຕ້ອງ:

1. ຮັກສາຊັບສິນໃນປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ; ຫຼື
2. ວາງມັດຈຳເປັນເງິນສິດ; ຫຼື
3. ວາງມັດຈຳເປັນຈຳນວນໜຶ່ງ ແລະ ຕໍ່ເນື່ອງຕໍ່ໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ:

- ດ້ວຍການຈັດຫາໜັງສືທະນາຄານຄ້າປະກັນ ທີ່ອອກໂດຍທະນາຄານ ຫຼື ສະຖາບັນການເງິນທີ່ກໍ່ຕັ້ງພາຍໃນປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ; ຫຼື
- ດ້ວຍການເຮັດສັນຍາປະກັນການຄ້າປະກັນກັບບໍລິສັດປະກັນໄພທີ່ກໍ່ຕັ້ງໃນປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ; ຫຼື

4. ມີອົງການທີ່ມີຖານະເທົ່າທຽມກັນເຮັດໜ້າທີ່ເປັນຕົວແທນໃນປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ; ຫຼື

5. ດຳເນີນການເປັນແບບປະສົມປະສານຈາກຮູບແບບທີ່ໄດ້ກ່າວມາເບື້ອງຕົ້ນຕັ້ງແຕ່ 2 ຮູບແບບ ຫຼື ຫຼາຍກວ່ານັ້ນ. ທັງນີ້ຂຶ້ນກັບການຍອມຮັບຂອງໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ.

ຄ. ມູນຄ່າເງິນ.

ມູນຄ່າສູງສຸດຂອງຫຼັກປະກັນທີ່ຈັດຫາໄວ້ຕາມມາດຕານີ້ຄື 40,000 ໜ່ວຍສິດທິພິເສດການຖອນເງິນ ຫາກມູນຄ່າຂອງຫຼັກປະກັນທີ່ຈັດຫາໄວ້ໄດ້ຖືກໃຊ້ໄປບາງສ່ວນ ຫຼື ທັງໝົດເນື່ອງຈາກຄວາມຮັບຜິດຊອບທີ່ເກີດຂຶ້ນ ຈະຕ້ອງຕື່ມໃຫ້ຄົບເປັນຈຳນວນ 40,000 ໜ່ວຍສິດທິພິເສດການຖອນເງິນ.

ມາດຕາ 12: ການປະຕິເສດຜູ້ກະທຳຄວາມຜິດ.

ກ. ລັດພາຄີ ມີສິດປະຕິເສດການໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສະບັບນີ້ຢ່າງຊົ່ວຄາວ ຫຼື ຖາວອນສຳລັບບຸກຄົນ/ໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃດໆທີ່ກະທຳຄວາມຜິດຮ້າຍແຮງລະເມີດຕໍ່ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວ ຂ້ອງກັບພາສີໃນການເຄື່ອນຍ້າຍຍານພາຫະນະລະຫວ່າງປະເທດ.

ຂ. ໃຫ້ໜ່ວຍງານພາສີຂອງລັດພາຄີທີ່ກ່ຽວຂ້ອງແຈ້ງການປະຕິເສດໂດຍທັນທີກັບໜ່ວຍງານພາສີຂອງລັດພາຄີອື່ນທັງໝົດ ແລະ ອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄ້າປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອຳນາດຂອງປະເທດທີ່ມີການຈັດທະບຽນ.

ມາດຕາ 13: ການດັດແກ້.

ລັດພາຄີໃດໜຶ່ງ ສາມາດສະເໜີໃຫ້ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍໄດ້ ໂດຍຜ່ານຄະນະກຳມະ ການຮ່ວມ, ການດັດແກ້ດັ່ງກ່າວຈະຕ້ອງຜ່ານການເຫັນດີເປັນເອກະພາບຈາກທຸກລັດພາຄີ.

ມາດຕາ 14: ການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ການຍອມຮັບ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ຍອມຮັບຈາກລັດຖະບານຂອງລັດ ພາຄີ. ມາດຕານີ້ແມ່ນຍັງໃຊ້ກັບກໍລະນີທີ່ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍເພີ່ມເຕີມເຊັ່ນດຽວກັນ (ຖ້າມີ).

ມາດຕາ 15: ຜົນບັງຄັບໃຊ້.

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

ມາດຕາ 16: ການປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດ.

ໃນກໍລະນີທີ່ຈໍາເປັນ, ລັດພາຄີ ຕ້ອງໄດ້ດໍາເນີນການປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ສອດຄ່ອງ ກັບເນື້ອໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.

ມາດຕາ 17: ຂໍ້ສະຫງວນ.

ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການຕັ້ງຂໍ້ສະຫງວນຕໍ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ມາດຕາ 18: ການຢຸດຕິການນໍາໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.

ກ. ຫາກອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄໍາປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອໍານາດຂອງປະເທດທີ່ມີການ ຈົດທະບຽນບໍ່ວາງມັດຈໍາ ຫຼື ຊໍາລະສະສາງຄ່າພາສີ-ອາກອນ ແລະ ດອກເບ້ຍພາຍໃນກໍານົດເວລາຕາມທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນ ມາດຕາ 10 (ຄ) ຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ແກ່ໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນເມື່ອມີກໍລະນີທີ່ ເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວນັ້ນໝົດອາຍຸ ແລະ ບໍ່ໄດ້ລົບລ້າງເອກະສານ ຫຼື ຄວາມຜິດປົກກະຕິອື່ນໆນັ້ນ ໃຫ້ໜ່ວຍງານ ພາສີໃນປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນມີສິດຢຸດຕິໃຫ້ບໍລິການວິທີການແຈ້ງພາສີສໍາລັບນໍາເຂົ້າພາຫະນະຊົ່ວຄາວພາຍ ໃຕ້ຫຼັກການທີ່ເປັນຢູ່ຕາມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ຕໍ່ຜູ້ດໍາເນີນການ ຊຶ່ງອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄໍາປະກັນຂອງປະເທດທີ່ມີການຈົດທະບຽນນັ້ນຜິດສັນຍາ.

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

ມາດຕາ 19: ການພົວພັນກັບສັນຍາ.

ໃນຖານະທີ່ເປັນມາດຕະການໃນການດໍາເນີນການຕາມຫຼັກການທີ່ກໍານົດໄວ້ໃນສັນຍາ, ເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍ ຈະຕ້ອງບໍ່ມີການບົດເບືອນ ຫຼື ຂັດຕໍ່ຫຼັກການດັ່ງກ່າວ. ໃນກໍລະນີທີ່ມີຂັດແຍ່ງ ລະຫວ່າງ ເອກະ ສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ

ສັນຍາ ແມ່ນໃຫ້ຖືເອົາສັນຍາເປັນຫຼັກ ແລະ ໃນກໍລະນີທີ່ມີຂໍ້ຄັດແຍ່ງ ລະຫວ່າງ ເອກະ ສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ກັບເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍອື່ນ ຫຼື ອະນຸສັນຍາ ໃຫ້ຕິດຄວາມໝາຍໂດຍອາໄສສັນຍາເປັນຫຼັກ.

ມາດຕາ 20: ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ.

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

ມາດຕາ 21: ການຍົກເລີກ.

ເມື່ອເອກະສານຊ້ອນທ້າຍມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ແລ້ວ, ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍບໍ່ສາມາດຖືກຍົກເລີກແຍກ ຕ່າງຫາກ ຈາກສັນຍາໄດ້.

ເພື່ອເປັນພະຍານຕໍ່ເອກະສານນີ້, ຜູ້ລົງນາມຂ້າງລຸ່ມນີ້ ແມ່ນໄດ້ຮັບມອບສິດຢ່າງຖືກຕ້ອງໃນການລົງ ນາມໃນ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ລົງນາມທີ່ ປັກກິງ, ວັນທີ 20 ມີນາ 2007 ໂດຍເປັນພາສາອັງກິດ ຊຶ່ງມີຕົ້ນສະບັບຈານວນ 06 ສະ ບັບ.

ລົງນາມ ໂດຍ:

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ກໍາປູເຈຍ

ພະນະທ່ານ Tram Iv Tek

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງໂຍທາທິການແລະ ຂົນສົ່ງ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ

ພະນະທ່ານ Weng Mengyong

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງການສື່ສານ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ພະນະທ່ານ ສີມມາດ ພິນເສນາ
ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ, ຂົນສົ່ງ, ໄປະສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ

ລັດຖະບານແຫ່ງສະຫະພາບ ມຽນມາ

ພະນະທ່ານ Thura Thaung Lwin
ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ
ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ໄທ

ພະນະທ່ານ Sansern Wongcha-um
ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ

ພະນະທ່ານ Tran Doan Tho
ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ