

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 13 ຂ
ລະບຽບການກ່ຽວກັບການອະນຸຍາດຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ
ສຳລັບການດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ

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 ຂອງສັນຍາທີ່ມີການແກ້ດັດ, 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 (B) ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ຊຶ່ງກຳນົດໃຫ້ມີເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ເພື່ອກຳນົດ ລາຍ ລະອຽດທາງດ້ານເຕັກນິກ.

ໄດ້ມີການຕົກລົງ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ມາດຕາ 01: ບົດນຳ.

ກ. "ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບລະຫວ່າງປະເທດ" ໝາຍເຖິງ: ການຮັບຂົນສົນຄ້າໂດຍໃຊ້ຮູບແບບການຂົນສົ່ງທີ່ ແຕກຕ່າງກັນຕັ້ງແຕ່ 2 ຮູບແຕກຕ່າງກັນໄປພາຍໃຕ້ສັນຍາຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບສະບັບດຽວ ໂດຍຂົນສົ່ງຈາກສະຖານທີ່ ໃນປະເທດໜຶ່ງ ຊຶ່ງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄດ້ຮັບສິນຄ້າໄວ້ໃນການດູແລໄປຍັງສະຖານທີ່ ຊຶ່ງກຳນົດໃຫ້ສົ່ງ ມອບສິນຄ້າໃນອີກປະເທດໜຶ່ງ. ການດຳເນີນການຮັບສິນຄ້າ ແລະ ສົ່ງມອບສິນຄ້າທີ່ປະຕິບັດພາຍໃຕ້ສັນຍາຂົນສົ່ງຮູບ ແບບດຽວຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍານັ້ນ ຈະບໍ່ຖືວ່າເປັນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບລະຫວ່າງປະເທດ.

ຂ. "ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ" ໝາຍເຖິງ: ບຸກຄົນຊຶ່ງເປັນຄູ່ສັນຍາຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໃນຖານະ ເປັນເຈົ້າການ ບໍ່ວ່າຈະເຮັດສັນຍາດ້ວຍຕົນເອງ ຫຼື ບຸກຄົນທີ່ຕົນເອງມອບໝາຍ ແຕ່ບໍ່ລວມເຖິງບຸກຄົນທີ່ດຳເນີນການໃນ ຖານະຕົວແທນ ຫຼື ການດຳເນີນການແທນຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ຫຼື ຜູ້ຂົນສົ່ງທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການປະຕິບັດການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບ ແບບ.

ຄ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ຊຶ່ງດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບລະຫວ່າງປະເທດ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດ ຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ມາດຕາ 02: ຄຸນສົມບັດພື້ນຖານ.

ກ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກ ແລະ/ຫຼື ຈົດທະບຽນກັບໜ່ວຍງານທີ່ມີ ອຳນາດຂອງປະເທດຜູ້ສົ່ງເພື່ອດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບລະຫວ່າງປະເທດ ໂດຍກຳນົດໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ຫຼາຍຮູບແບບ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂຂັ້ນຕໍ່າຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນມາດຕາມ 03, 04 ແລະ 05 ຂອງເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ຂ. ຖ້າຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບບໍ່ແມ່ນບຸກຄົນທົ່ວໄປ ແຕ່ເປັນນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ເຈົ້າຂອງກິດ ຈະການ ຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ສາມາດປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ກຳນົດໄວ້ໄດ້ດ້ວຍຕົນເອງ. ບຸກຄົນທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການບໍລິຫານ

ກິດຈະການດັ່ງກ່າວຢ່າງຖາວອນ ແລະ ໃນຜົນສໍາເລັດຂອງກິດຈະການຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ກ່ຽວກັບຄວາມໜ້າເຊື່ອຖື ແລະ ຄວາມສາມາດທາງວິຊາຊີບ.

ຄ. ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ທີ່ບໍ່ປະຕິບັດຕາມຂໍ້ກຳນົດຈະຖືກຍົກເລີກໃບອະນຸຍາດ ແລະ/ຫຼື ການຈົດທະບຽນ.

ງ. ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຂໍ້ກຳນົດກ່ຽວກັບຄຸນສົມບັດອື່ນໆຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນກົດໝາຍ ແລະ ກົດຂໍ້ບັງຄັບທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງປະເທດຜູ້ສົ່ງ.

ຈ. ການອະນຸຍາດ ແລະ/ຫຼື ການຈົດທະບຽນ ແລະ ສິດທິໃນການດໍາເນີນການໃນຖານະຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບບໍ່ກະທົບເຖິງຂໍ້ກຳນົດໃນການອະນຸຍາດ ແລະ ເງື່ອນໄຂໃນການດໍາເນີນການສໍາ ລັບການຂົນສົ່ງຮູບແບບດຽວ.

ສ. ໜ່ວຍງານທີ່ມີອຳນາດຂອງປະເທດຜູ້ສົ່ງຈະຮັບ, ປະຕິເສດ ຫຼື ຢຸດຕິການຍືນຂໍອະນຸຍາດ ແລະ/ ຫຼື ຈົດທະບຽນເປັນຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບພາຍໃນເວລາບໍ່ເກີນ 60 ວັນຕາມປີປະຕິທິນນັບແຕ່ວັນທີ່ຍືນຄໍາຮ້ອງການຕັດສິນໃດໆ ຈະຕ້ອງກະທໍາເປັນລາຍລັກອັກສອນ.

ມາດຕາ 03: ຄວາມໜ້າເຊື່ອຖື.

ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຈະຕ້ອງບໍ່ເປັນຜູ້:

ກ. ຖືກຟ້ອງຮອງຄະດີອາຍາ, ຄະດີແພ່ງ ຫຼື ຄະດີແຮງງານຂັ້ນຮ້າຍແຮງ.

ຂ. ຖືກຖອນຈາກການດໍາເນີນການວິຊາຊີບຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງເພື່ອເປັນການລົງໂທດໃນການລະເມີດຂໍ້ບັງຄັບດ້ານການຂົນສົ່ງ.

ຄ. ຖືກປະກາດວ່າເປັນບຸກຄົນລົ້ມລະລາຍ, ເວັ້ນແຕ່ສິດທິ, ຄວາມສາມາດ, ສິດທິພິເສດ ຫຼື ຖານະທາງການເງິນຂອງຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງໄດ້ກັບຄືນມາ ຫຼື ກັບສູ່ຖານະເດີມ ແລ້ວແຕ່ກໍລະນີຕາມກົດໝາຍ ຫຼື ກົດລະບຽບຂອງປະເທດຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າຂອງຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ.

ມາດຕາ 04: ຄວາມສາມາດທາງວິຊາຊີບ.

ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງກວດກາ ແລະ ດໍາເນີນການເພື່ອໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ມີຄວາມສາມາດໃນການດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທາງດ້ານເສດຖະກິດ, ການໃຫ້ບໍລິການທີ່ມີຄຸນນະພາບ, ການແຂ່ງຂັນທີ່ເປັນທໍາ

ແລະ ການດຳເນີນການຂົນສົ່ງຢ່າງປອດໄພ. ໃນກໍລະນີລັດພາຄີຈະກຳນົດໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບມີຄວາມ ຮູ້ຄວາມສາມາດໃນສາຂາການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ, ໂດຍສະເພາະໃນເລື່ອງ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້.

ກ. ຄວາມຮູ້ທາງກົດໝາຍ (ເຊັ່ນ: ສັນຍາ, ສັນຍາຮັບຂົນ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຮັບຂົນ, ສັນຍາການ ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ, ບໍລິສັດ, ບັນຊີ, ກົດໝາຍແຮງງານ, ກົດໝາຍການເງິນ);

ຂ. ການບໍລິຫານການດຳເນີນການຂົນສົ່ງ (ເຊັ່ນ: ການຄິດໄລ່ຕົ້ນທຶນ ແລະ ລາຄາ, ວິທີການຈ່າຍ ແລະ ລະດົມ ທຶນ, ການຄວບຄຸມລາຄາ, ການປະກັນໄພ, ຄົນກາງໃນການຂົນສົ່ງ, ເຕັກນິກການຈັດການ, ການຕະຫຼາດ);

ຄ. ເງື່ອນໄຂ ແລະ ຂໍ້ກົດໃນການເຂົ້າສູ່ຕະຫຼາດ ຖ້າມີ (ເຊັ່ນ: ການເຂົ້າສູ່ວິຊາຊີບ, ເອກະສານດ້ານການຂົນສົ່ງ, ການແຂ່ງຂັນທີ່ເປັນທຳ/ການຕ້ານການທຸມຕະຫຼາດ);

ງ. ຄວາມຮູ້ດ້ານເຕັກນິກທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ (ເຊັ່ນ: ຂະໜາດ ແລະ ນ້ຳໜັກຂອງພາຫະນະ, ການ ເລືອກໃຊ້ພາຫະນະ, ການບັນທຸກ ແລະ ຂົນຖ່າຍສິນຄ້າຂຶ້ນຈາກພາຫະນະ, ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າອັນຕະ ລາຍ ແລະ ສິນຄ້າເນົ້າເປື້ອຍໄວ, ຫຼັກການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມໃນການປະກອບການຂົນສົ່ງ); ແລະ

ຈ. ມາດຕະການຄວາມປອດໄພ ແລະ ການຮັກສາຄວາມປອດໄພ.

ມາດຕາ 05: ຄວາມໝັ້ນຄົງທາງການເງິນ.

ກ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ຈະຕ້ອງມີລະບົບທາງການເງິນພຽງພໍທີ່ຈະຮັບປະກັນການດຳເນີນການ ແລະ ການບໍລິຫານກິດຈະການຂົນສົ່ງ.

ຂ. ເພື່ອຈຸດປະສົງໃນການປະເມີນຄວາມໝັ້ນຄົງທາງການເງິນຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບອາດ ພິຈາລະນາອົງປະກອບດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: ບັນຊີດຸ່ນດ່ຽງຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ, ຊັບສິນ, ເຄດິດໃນບັນຊີ ທະນາຄານ, ຄວາມສາມາດໃນການກູ້, ການຄ້າປະກັນຂອງທະນາຄານ ແລະ ຂອບເຂດຄວາມຄຸ້ມຄອງຂອງປະກັນໄພ ຄວາມຮັບຜິດຊອບທີ່ມີ.

ຄ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຈະຕ້ອງດຳລົງສິນຊັບຂຶ້ນຕໍ່າໄວ້ປະຈຳຢ່າງໜ້ອຍບໍ່ຕໍ່າກວ່າ 80,000 ໜ່ວຍສິດທິພິເສດໃນການຖອນເງິນ ຫຼື ຈັດໃຫ້ມີຫຼັກປະກັນທີ່ມີມູນຄ່າເທົ່າທຽມກັນ.

ງ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຈະຕ້ອງເຮັດປະກັນໄພຄວບຄຸມຄວາມຮັບຜິດຊອບຕາມສັນ ຍາຂອງຜູ້ ດຳເນີນການ.

ມາດຕາ 06: ການສື່ສານ.

ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງລົງທະບຽນລາຍຊື່ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບທີ່ປັບປຸງໃຫ້ທັນສະໄໝ ແລ້ວໃຫ້ຄະນະກຳມະການຮ່ວມເພື່ອເຜີຍແຜ່ໃຫ້ລັດພາຄີຕາມຄວາມເໝາະສົມ.

ມາດຕາ 07: ການດັດແກ້.

ລັດພາຄີໃດໜຶ່ງ ສາມາດສະເໜີໃຫ້ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍໄດ້ ໂດຍຜ່ານຄະນະກຳມະ ການຮ່ວມ, ການດັດແກ້ດັ່ງກ່າວຈະຕ້ອງຜ່ານການເຫັນດີເປັນເອກະພາບຈາກທຸກລັດພາຄີ.

ມາດຕາ 08: ການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ການຍອມຮັບ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ຍອມຮັບຈາກລັດຖະບານຂອງລັດ ພາຄີ. ມາດຕານີ້ແມ່ນຍັງໃຊ້ກັບກໍລະນີທີ່ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍເພີ່ມເຕີມເຊັ່ນດຽວກັນ (ຖ້າມີ).

ມາດຕາ 09: ຜົນບັງຄັບໃຊ້.

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

ມາດຕາ 10: ການປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດ.

ໃນກໍລະນີທີ່ຈຳເປັນ, ລັດພາຄີ ຕ້ອງໄດ້ດໍາເນີນການປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບເນື້ອໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.

ມາດຕາ 11: ຂໍ້ສະຫງວນ.

ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການຕັ້ງຂໍ້ສະຫງວນຕໍ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ມາດຕາ 12: ການຢຸດຕິການນຳໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.

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

ມາດຕາ 13: ການພົວພັນກັບສັນຍາ.

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

ມາດຕາ 14: ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ.

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

ມາດຕາ 15: ການຍົກເລີກ.

ເມື່ອເອກະສານຊ້ອນທ້າຍມີຜິດບັງຄັບໃຊ້ແລ້ວ, ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍບໍ່ສາມາດຖືກຍົກເລີກແຍກ ຕ່າງຫາກ ຈາກສັນຍາໄດ້.

ເພື່ອເປັນພະຍານຕໍ່ເອກະສານນີ້, ຜູ້ລົງນາມຂ້າງລຸ່ມນີ້ ແມ່ນໄດ້ຮັບມອບສິດຢ່າງຖືກຕ້ອງໃນການລົງ ນາມໃນ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ລົງນາມທີ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ 16 ທັນວາ 2004 ໂດຍເປັນພາສາອັງກິດ ຊຶ່ງມີຕົ້ນສະບັບ ຈານວນ 06 ສະບັບ.

ລົງນາມ ໂດຍ:

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ

ພະນະທ່ານ Khy Tainglim

ລັດຖະມົນຕີອາວຸໂສ ແລະ ຮັບຜິດຊອບ GMS

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ

ພະນະທ່ານ Liao Xiaojun

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງການເງິນ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ພະນະທ່ານ ສິມມາດ ພິນເສນາ

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ, ຂົນສົ່ງ, ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ

ລັດຖະບານແຫ່ງສະຫະພາບ ມຽນມາ

ພະນະທ່ານ Soe Tha

ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ແຜນການແຫ່ງຊາດ

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ໄທ

ພະນະທ່ານ Nikonr Chamnong

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ

ພະນະທ່ານ Tran Dinh Khien

ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ

