

## ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 14 ລະບຽບການດ້ານພາສີສໍາລັບຜູ້ບັນທຸກສິນຄ້າ (Container)

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 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 ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ຊຶ່ງກໍານົດໃຫ້ມີເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ເພື່ອກໍານົດລາຍ ລະອຽດ ທາງດ້ານເຕັກນິກ.

**ໄດ້ມີການຕົກລົງ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:**

**ມາດຕາ 01: ບົດບັນຍັດທົ່ວໄປ.**

ກ. ການອະທິບາຍຄໍາສັບ.

1. ຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າ (container) ໝາຍເຖິງ: ອຸປະກອນຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ເປັນ:

- ຫ້ອງທີ່ຈັດທໍາຂຶ້ນແບບປິດທັງໝົດ ຫຼື ບາງສ່ວນເພື່ອບັນຈຸສິນຄ້າ;
- ມີສະພາບທົນທານ ແລະ ມີຄວາມແຂງແຮງພຽງພໍເໝາະສໍາລັບການນໍາກັບມາໃຊ້ຊໍ້າ;
- ມີການອອກແບບເປັນພິເສດເພື່ອໃຫ້ສະດວກຕໍ່ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຮູບແບບດຽວ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ ໂດຍປາດສະຈາກການຂົນຖ່າຍ/ບັນຈຸສິນຄ້າໃໝ່ລະຫວ່າງທາງ;
- ອອກແບບເພື່ອໃຫ້ງ່າຍຕໍ່ການຍືດຈັບໂດຍສະເພາະເມື່ອມີການຍ້າຍຈາກການຂົນສົ່ງຮູບແບບໜຶ່ງໄປເປັນຮູບແບບອື່ນ;
- ອອກແບບເພື່ອໃຫ້ສະດວກຕໍ່ການບັນຈຸເຂົ້າ ແລະ ນໍາອອກ; ແລະ
- ມີປະລິມານໃນຢ່າງໜ້ອຍ 1 ແມັດກ້ອນ.

2. ເຫດສຸດວິໄສ ໝາຍເຖິງ: ສະຖານະການທີ່ບໍ່ສາມາດຄາດການລ່ວງໜ້າ ແລະ ຫຼີກລ້ຽງ ແລະ ບໍ່ສາມາດປ້ອງກັນ ຫຼື ຄວບຄຸມຈາກຜົນທີ່ເກີດຂຶ້ນໄດ້.

3. ໜ່ວຍສິດທິພິເສດໃນການຖອນເງິນ (Special Drawing Right-SDR) ໝາຍເຖິງ: ໜ່ວຍສິດ ທິພິເສດໃນການຖອນເງິນ ການິດໂດຍກອງທຶນການເງິນລະຫວ່າງປະເທດ (IMF) ຊຶ່ງການແລກປ່ຽນເປັນຄ່າເງິນຕາພາຍໃນປະເທດຈະຕ້ອງຄິດໄລ່ໂດຍສອດຄ່ອງກັບວິທີການຄິດໄລ່ຄ່າເງິນ ຊຶ່ງກໍານົດໂດຍກອງທຶນການເງິນລະຫວ່າງປະເທດ.

ຂ. ຂອບເຂດການນໍາໃຊ້.

1. ລະບຽບການຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ຈະຕ້ອງໃຊ້ກັບຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າທີ່ກໍານົດໄວ້ໃນມາດຕາ 01 (ກ) (1) ຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

2. ລະບຽບການ ແລະ ວິທີການທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ເປັນທາງເລືອກຂອງຜູ້ດຳເນີນການຕໍ່ ບັນທຸກສິນຄ້າທີ່ມີສິດຈະໃຊ້ລະບົບການນຳເຂົ້າຕໍ່ບັນທຸກສິນຄ້າຊົ່ວຄາວນີ້ ຫຼື ຈະປະຕິບັດຕາມວິທີການແຈ້ງພາສີທີ່ເປັນ ຢູ່ຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນກໍ່ໄດ້.

3. ລະບຽບການຕາມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ ບໍ່ເປັນການຫ້າມທີ່ລັດພາຄີໄດ້ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການອຳ ນວຍ ຄວາມສະດວກທີ່ຫຼາຍກວ່າດ້ວຍການດຳເນີນການຂອງປະເທດແຕ່ຝ່າຍດຽວ.

4. ສິນຄ້າທີ່ຖືກຂົນສົ່ງໃນຕໍ່ບັນທຸກສິນຄ້າຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມບົດບັນຍັດຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 06 ຂອງສັນຍາ.

5. ລະບຽບການຕາມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ ບໍ່ເປັນການຫ້າມການໃຊ້ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ຂອງປະ ເທດສຳລັບດ້ານສຸຂານາໄມ/ການກັກກັນໂລກຕິດຕໍ່ທີ່ສອດຄ່ອງກັບມາດຕາ 09 ຂອງສັນຍາ ທີ່ກ່ຽວກັບຕໍ່ບັນທຸກ ສິນຄ້າ.

## **ມາດຕາ 02: ການຍົກເວັ້ນພາສີ-ອາກອນນຳເຂົ້າ.**

ພາຍໃຕ້ການສົ່ງກັບອອກໄປ ແລະ ເງື່ອນໄຂອື່ນທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້:

ກ. ແຕ່ລະລັດພາຄີ ຕ້ອງຍອມຮັບການນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວໃນເຂດແດນຂອງຕົນສຳລັບຕໍ່ບັນທຸກສິນຄ້າທີ່ມາຈາກ ລັດພາຄີອື່ນ ຊຶ່ງເຈົ້າຂອງ ຫຼື ຜູ້ດຳເນີນການເປັນບຸກຄົນທີ່ມີທີ່ພັກປະຈຳໄດ້ຈົດທະບຽນໃນລັດພາຄີອື່ນ ໂດຍປາດສະ ຈາກການຊຳລະສະສາງພາສີ-ອາກອນນຳເຂົ້າ ແລະ ປາດສະຈາກຂໍ້ຫ້າມ ຫຼື ຂໍ້ຈຳກັດອື່ນໆ.

ຂ. ໃຫ້ອຸປະກອນປະກອບ, ເຄື່ອງມື ແລະ ອະໄຫລທີ່ມີປະລິມານພໍສົມຄວນສຳລັບສ້ອມແປງຕໍ່ບັນ ທຸກ ສິນຄ້າ ໄດ້ຮັບການຍົກເວັ້ນຈາກພາສີ-ອາກອນນຳເຂົ້າ (ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງແຍກແຈ້ງໃນເອກະ ສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວ ອີກ).

## **ມາດຕາ 03: ເຄື່ອງໝາຍຂອງຕໍ່ບັນທຸກສິນຄ້າ.**

ເພື່ອໃຫ້ເກີດປະໂຫຍດຈາກການອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ໄດ້ບັນຍັດໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ ຈະຕ້ອງມີ ການຕິດເຄື່ອງໝາຍທີ່ຕໍ່ບັນທຸກສິນຄ້າຕາມລັກສະນະທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານຄັດຕິດຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

## **ມາດຕາ 04: ເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວ.**

ກ. ຕໍ່ບັນທຸກສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວໃນເຂດແດນຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນຈະຕ້ອງມີເອ ກະສານ ນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວ.

ຂ. ອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານທີ່ໄດ້ຮັບມອບອຳນາດຂອງປະເທດເຈົ້າຂອງຕູ້ບັນທຸກສິນ ຄ້າຈະຕ້ອງ ເປັນຜູ້ອອກເອກະສານອະນຸຍາດໃຫ້ນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວ.

ຄ. ເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວອາດຄວບຄຸມການນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວໃນເຂດແດນຂອງລັດພາຄີໄດ້ໜຶ່ງຄັ້ງ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ.

ງ. ເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວຈະຕ້ອງປະກອບດ້ວຍຈຳນວນຕົ້ນສະບັບດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

1. ໜຶ່ງສະບັບສຳລັບອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ/ໃຫ້ຄຳປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອຳນາດ.

2. ໜຶ່ງສະບັບສຳລັບຜູ້ດຳເນີນການຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າ.

3. ສອງສະບັບສຳລັບແຕ່ລະໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດໃນເຂດແດນ.

ຈ. ເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວຈະຕ້ອງຄວບຄຸມເຖິງລາຍລະອຽດທີ່ເປັນພາສາອັງກິດ ແລະ ບໍ່ເປັນການທຳມໃນການໃຊ້ພາສາປະຈຳຊາດຄວບຄູ່ກັນໄປ:

1. ຊື່ເອກະສານ: ເອກະສານນຳເຂົ້າຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າຊົ່ວຄາວ;
2. ຂໍ້ຄວາມທີ່ກ່າວເຖິງມາດຕາ 34 ແລະ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 14 ຂອງສັນຍາ;
3. ຊື່ອົງການທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ບ່ອນສຳລັບລົງລາຍເຊັນ ແລະ/ຫຼື ປະທັບກາ;
4. ຊື່ ແລະ ທີ່ຢູ່ຂອງຜູ້ຖືກ ແລະ ບ່ອນສຳລັບລົງລາຍເຊັນ ແລະ/ຫຼື ປະທັບກາ;
5. ອາຍຸຂອງເອກະສານ ແລະ ການຂະຫຍາຍເວລາ;
6. ຂອບເຂດພູມິສາດທີ່ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້;
7. ຈຸດຜ່ານເຂົ້າ ແລະ ຈຸດຜ່ານອອກ;
8. ຄຸນສົມບັດ ແລະ ລາຍລະອຽດຂອງຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າ;
  - ປະເທດທີ່ຈົດທະບຽນ.
  - ໝາຍເລກທະບຽນ.
  - ວັນທີຈົດທະບຽນຄັ້ງທຳອິດ.
  - ປີທີ່ຜະລິດ.
  - ນ້ຳໜັກສຸດທິ.
  - ໝາຍເລກປະຈຳຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າ.
  - ການຜະລິດ (ຍີ່ຫໍ້ ຫຼື ຊື່ ຫຼື ເຄື່ອງໝາຍການຄ້າຂອງຜູ້ຜະລິດ)
  - ສີ (ລະຫັດ RAL).
  - ນ້ຳໜັກບັນທຸກ.
  - ອຸປະກອນ (ເຊັ່ນ: ຖັງ, ເຄື່ອງທຳຄວາມເຢັນ).
  - ປະເພດວັດສະດຸ (ເຊັ່ນ: ເຫຼັກກາ, ໂລຫະອັນລອຍ).

- ລາຍລະອຽດອື່ນໆ.
- 9. ວັນທີ ແລະ ສະຖານທີ່ຜ່ານເຂົ້າ, ລາຍເຊັນ ແລະ/ຫຼື ກາປະທັບຂອງໜ່ວຍງານພາສີ (ຮັບ ຮອງການຜ່ານເຂົ້າ) ສໍາລັບການນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວແຕ່ລະຄັ້ງ;
- 10. ວັນທີ ແລະ ສະຖານທີ່ຜ່ານອອກ, ລາຍເຊັນ ແລະ/ຫຼື ກາປະທັບຂອງໜ່ວຍງານພາສີ (ຮັບຮອງການຜ່ານອອກ) ສໍາລັບການນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວແຕ່ລະຄັ້ງ; ແລະ
- 11. ບ່ອນສໍາລັບການບັນທຶກການອະນຸຍາດຂະຫຍາຍໄລຍະເວລາສໍາລັບການສົ່ງກັບອອກໄປ. ຄະນະກຳມະການຮ່ວມອາດປ່ຽນແປງລາຍລະອຽດທີ່ມີຢູ່ໃນເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວຕາມຄວາມເໝາະສົມ.

ສ. ໃຫ້ຄະນະກຳມະການຮ່ວມກຳນົດຮູບແບບ, ລັກສະນະ, ໂຄງສ້າງ ແລະ ຄຸນສົມບັດສະເພາະຂອງການພິມເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວ.

### **ມາດຕາ 05: ການສົ່ງອອກໄປຄືນ.**

ຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າທີ່ສະແດງໃນເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວຈະຕ້ອງຖືກສົ່ງອອກໄປຄືນໃນສະພາບທົ່ວໄປເດີມເວັ້ນແຕ່ການຫຼຸດຮຸນຈາກການໃຊ້ງານພາຍໃນໄລຍະເວລາທີ່ອອກເອກະສານນັ້ນມີຜົນບັງຄັບໃຊ້.

### **ມາດຕາ 06: ຫຼັກຖານການນໍາເຂົ້າ ແລະ ການສົ່ງອອກໄປຄືນ.**

ກ. ຫຼັກຖານການນໍາເຂົ້າຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າຊົ່ວຄາວຈະຕ້ອງຖືກຕາມສໍາເນົາເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ມີຢູ່ຂອງໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ ແລະ ການຮັບຮອງການຜ່ານເຂົ້າໃນສໍາເນົາເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ຂ. ການພິສູດເຖິງການສົ່ງຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າອອກໄປຄືນຈະຕ້ອງຖືກຕາມການຮັບຮອງການຜ່ານອອກໃນສໍາເນົາເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໂດຍໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ.

ຄ. ກໍລະນີທີ່ບໍ່ມີສໍາເນົາຕົ້ນສະບັບຂອງເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວທີ່ອ້າງອີງເຖິງການຮັບຮອງຂອງການຜ່ານອອກ, ຜູ້ດໍາເນີນການຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າອາດຈະຫາວິທີພິສູດອື່ນທີ່ເຮັດໃຫ້ໜ່ວຍງານພາສີເຂົ້າໃຈໄດ້ວ່າພາຫະນະຈະຖືກນໍາອອກໄປຄືນແລ້ວແທ້ຈິງ.

### **ມາດຕາ 07: ການລົບລ້າງເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວ.**

ການຮັບຮອງການຜ່ານອອກໃນເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວພາຍໃນໄລຍະເວລາທີ່ອະນຸຍາດຈະຕ້ອງມີຜົນໃຫ້ແກ່ການລົບລ້າງເອກະສານນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວ. ທັງນີ້ຫຼັກຖານຂອງການສົ່ງອອກໄປຄືນແບບອື່ນໆທີ່ສະແດງອາດເປັນຜົນເຊັ່ນດຽວກັນ.

## ມາດຕາ 08: ຂອບເຂດເວລາ.

ກ. ໃຫ້ເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວລະບຸໄລຍະທີ່ສາມາດໃຊ້ເອກະສານໄດ້ຢ່າງໜ້ອຍ 6 ເດືອນ ນັບແຕ່ວັນທີ່ອອກເອກະສານ. ທັງນີ້ຫາກມີການໃຊ້ຄັ້ງທຳອິດດ້ວຍການຢືນຕົວໜ່ວຍງານພາສີປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນທີ່ຜ່ານເຂົ້າກ່ອນທີ່ອາຍຸເອກະສານລົບລ້າງກໍ່ໃຫ້ເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວນີ້ຍັງມີຜົນໃຫ້ໃຊ້ໄດ້ຈົນກະທັ່ງຕຸ້ຍບັນທຸກສິນຄ້າໄດ້ກັບຄືນໄປປະເທດທີ່ມີການຈັດທະບຽນຂອງຕົນ.

ຂ. ຕຸ້ຍບັນທຸກສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ນຳເຂົ້າພາຍໃຕ້ລະບຽບການຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ ຈະຕ້ອງອອກໄປຈາກປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນພາຍໃນ 30 ວັນ ນັບແຕ່ວັນທີ່ຜ່ານເຂົ້າມາໃນເຂດແດນຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ.

ຄ. ເພື່ອທັນຕາມກຳນົດເວລາ, ເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວຈະຕ້ອງຖືກລົບລ້າງພາຍໃນໄລຍະເວລາບໍ່ເກີນ 3 ເດືອນນັບແຕ່ວັນທີ່ຜ່ານເຂົ້າມາໃນເຂດແດນຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ.

## ມາດຕາ 09: ເຫດການໃນລະຫວ່າງທາງ.

ກ. ຕຸ້ຍບັນທຸກສິນຄ້າສູນຫາຍ ຫຼື ເສຍຫາຍລະຫວ່າງທາງ.

ຕຸ້ຍບັນທຸກສິນຄ້ານຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວທີ່ໄດ້ຮັບຄວາມເສຍຫາຍຢ່າງໜັກຈາກອຸປະຕິເຫດຈະໄດ້ຮັບການຍົກເວັ້ນຂໍ້ຜູກພັນທີ່ໄດ້ສົ່ງອອກໄປຄືນ ຫາກ:

1. ໄດ້ມີການຊຳລະສະສາງຄ່າພາສີ ແລະ ອາກອນໃຫ້ກັບພາສີພາຍໃນປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນແລ້ວ; ຫຼື
2. ຖືກປະຖິ້ມໄວ້ ແລະ ເປັນທີ່ຍອມຮັບຂອງພາສີພາຍໃນປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນແລ້ວ; ຫຼື
3. ຖືກທຳລາຍພາຍໃຕ້ການຄວບຄຸມຢ່າງເປັນທາງການຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ ຜູ້ມີໜ້າທີ່ຄຸ້ມຄອງພາຍໃນປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ ໂດຍບຸກຄົນ ຫຼື ໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວເປັນຜູ້ອອກຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ສິນສ່ວນອື່ນໆທີ່ກູ້ຄືນໄດ້ຖືກສົ່ງອອກໄປຄືນ ຫຼື ໄດ້ຊຳລະສະສາງຄ່າພາສີ ແລະ ອາກອນນຳ ເຂົ້າທີ່ກ່ຽວຂ້ອງແລ້ວ.

ຂ. ການຂະຫຍາຍເວລາ.

1. ກໍລະນີທີ່ບຸກຄົນ ຫຼື ໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ນຳຕຸ້ຍບັນທຸກສິນຄ້າເຂົ້າມາຊົ່ວຄາວ, ບໍ່ສາມາດສົ່ງຕຸ້ຍບັນທຸກສິນຄ້າອອກໄປຄືນ ຫຼື ບໍ່ສາມາດລົບລ້າງເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວພາຍໃນໄລຍະເວລາທີ່ກຳນົດໄດ້ ເນື່ອງຈາກເຫດສຸດ

ວິໄສ ຫຼື ມີເຫດອັນສົມຄວນອື່ນໆ. ບຸກຄົນນັ້ນຈະຕ້ອງຢືນຄໍາຮ້ອງຂໍຂະຫຍາຍເວລາການ ສົ່ງກັບອອກໄປຕໍ່ໜ່ວຍງານ ພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນກ່ອນວັນໝົດອາຍຸ.

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

ຄ. ການປ່ຽນເສັ້ນທາງ.

ກໍລະນີທີ່ຜູ້ດໍາເນີນການຕັ້ງບັນທຸກສິນຄ້າຈໍາເປັນຕ້ອງເລີກໃຊ້ເສັ້ນທາງທີ່ອະນຸຍາດເນື່ອງຈາກສະຖາ ນະການທີ່ຢູ່ ນອກເໜືອເຈດຕະນາຂອງຕົນ. ບຸກຄົນນັ້ນຈະຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນຮັບຮູ້ ໂດຍທັນທີ ຊຶ່ງໜ່ວຍງານພາສີຈະຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງອື່ນໆຮັບຮູ້ເພື່ອຈຸດ ປະສົງໃນການອະນຸມັດ ເສັ້ນທາງອື່ນທົດແທນ.

### **ມາດຕາ 10: ອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄໍາປະກັນ.**

ກ. ໃຫ້ແຕ່ລະລັດພາຄີ ມອບອໍານາດໃຫ້ອົງການ/ສະຖາບັນຂອງປະເທດເປັນຜູ້ອອກເອກະສານນໍາ ເຂົ້າຊົ່ວຄາວ ແລະ ໃຫ້ຄໍາປະກັນຕໍ່ໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ. ສໍາລັບການຊໍາລະ ສະສາງພາສີ ແລະ ອາກອນນໍາເຂົ້າ (ລວມເຖິງດອກເບ້ຍ) ເມື່ອມີກໍລະນີທີ່ບໍ່ໄດ້ລົບລ້າງເອກະສານຢ່າງຖືກ ຕ້ອງ ຫຼື ຕາມກຳນົດເວລາ ຫຼື ກໍລະນີມີຄວາມຜິດປົກຕົອື່ນໆ.

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

ຄ. ເພື່ອຈຸດປະສົງສໍາລັບການຊໍາລະສະສາງຈໍານວນເງິນທີ່ໜ່ວຍງານພາສີຮຽກຮ້ອງ, ລັດພາຄີທີ່ມີ ການຂົນສົ່ງ ເກີດຂຶ້ນ ຈະສະໜອງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກສໍາລັບການໂອນເງິນຕາໃຫ້ອົງການ/ສະຖາບັນ ທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄໍາປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອໍານາດ.

### **ມາດຕາ 11: ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄໍາ ປະກັນ.**

ກ. ອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄໍາປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອໍານາດຈະຕ້ອງຮັບຜິດ ຊອບຮ່ວມ ກັບຜູ້ດໍາເນີນການຕັ້ງບັນທຸກສິນຄ້າໃນສ່ວນທີ່ຈະຕ້ອງຊໍາລະສະສາງຄ່າພາສີ-ອາກອນນໍາເຂົ້າ ແລະ ດອກເບ້ຍພາຍໃຕ້ກົດ ໝາຍ ແລະ ລະບຽບພາສີໃນປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນທີ່ກ່ຽວກັບຄວາມຜິດປົກ ກະຕິ (ເຊັ່ນ: ການຜ່າຜົນກົດ

ໝາຍ ແລະ ລະບຽບພາສີ, ການຂາດຄວາມຮັບຜິດຊອບ, ການລົບລ້າງຂອງເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວບໍ່ທັນຕາມກຳນົດ (ເວລາ) ທີ່ກ່ຽວເນື່ອງຈາກການນຳເຂົ້າຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າຊົ່ວຄາວພາຍໃຕ້ລະບຽບການເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

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

ຄ. ຫຼັງຈາກທີ່ໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນກວດພົບຜິດຄວາມປົກກະຕິ, ອົງ ການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄຳປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອຳນາດຈະຕ້ອງປະກັນ ຫຼື ຊຳລະສະສາງ ຄ່າພາສີ-ອາກອນນຳເຂົ້າ ແລະ ດອກເບ້ຍໃຫ້ແກ່ໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນບໍ່ເກີນ 30 ປະຕິທິນ ນັບແຕ່ວັນທີ່ມີການແຈ້ງ.

ງ. ເມື່ອກວດບໍ່ພົບຄວາມຜິດປົກກະຕິໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນຈະຕ້ອງຄືນພາສີ-ອາກອນຕາມຈຳນວນທີ່ໄດ້ຮຽກເກັບໄວ້ໂດຍບໍ່ລໍຖ້າໃຫ້ແກ່ອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ມີການອອກເອກະ ສານ ແລະ ຄຳປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອຳນາດໃນເວລາທີ່ພິສູດບໍ່ພົບຄວາມຜິດປົກກະຕິອື່ນໆໂດຍບໍ່ລໍຖ້າ. ທັງນີ້ໃຫ້ອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄຳປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອຳນາດຈະຕ້ອງຮຽກຮ້ອງການຂໍຄືນພາສີ-ອາກອນດັ່ງກ່າວພາຍໃນ ໄລຍະເວລາທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນລະບຽບການຂອງປະເທດ.

ຈ. ອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄຳປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອຳນາດຂອງປະເທດທີ່ຈົດທະບຽບມີ ສິດທີ່ຈະຂໍຄວາມຊ່ວຍເຫຼືອ ແລະ ຮຽກຮ້ອງການຊຳລະເງິນຄ່າພາສີ-ອາກອນນຳເຂົ້າ ແລະ ດອກເບ້ຍທີ່ໄດ້ຊຳລະໄວ້ ໃນຖານະຜູ້ຄຳປະກັນຕໍ່ໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນຈາກຜູ້ຖືເອກະສານ ແລະ/ຫຼື ບຸກຄົນ/ໜ່ວຍ ງານກ່ຽວຂ້ອງທີ່ຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຈຳນວນເງິນນັ້ນ.

ສ. ໃຫ້ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄຳປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບ ອຳນາດ ກຳນົດໄວ້ທີ່ຈຳນວນ 300 ໜ່ວຍສິດທິພິເສດໃນການຖອນເງິນ ຕໍ່ເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວທີ່ອອກ ໃຫ້.

## **ມາດຕາ 12: ການວາງຫຼັກປະກັນຕໍ່ໜ່ວຍງານພາສີ.**

ກ. ຫຼັກການທົ່ວໄປ.

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

ຂ. ຮູບແບບ.



ນອກເໜືອຈາກຮູບແບບອື່ນໆແລ້ວ ອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄໍາປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບ  
ອໍານາດຈະຕ້ອງ:

1. ຮັກສາຊັບສິນໃນປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ; ຫຼື
  2. ວາງມັດຈໍາເປັນເງິນສົດ; ຫຼື
  3. ວາງມັດຈໍາເປັນຈໍານວນໜຶ່ງ ແລະ ຕໍ່ເນື່ອງຕໍ່ໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ:
    - ດ້ວຍການຈັດຫາໜັງສືທະນາຄານຄໍາປະກັນ ທີ່ອອກໂດຍທະນາຄານ ຫຼື ສະຖາບັນການເງິນທີ່ກໍ່  
ຕັ້ງພາຍໃນປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ; ຫຼື
    - ດ້ວຍການເຮັດສັນຍາປະກັນການຄໍາປະກັນກັບບໍລິສັດປະກັນໄພທີ່ກໍ່ຕັ້ງໃນປະເທດທີ່ມີການຂົນ  
ສົ່ງເກີດຂຶ້ນ; ຫຼື
  4. ມີອົງການທີ່ມີຖານະເທົ່າທຽມກັນເຮັດໜ້າທີ່ເປັນຕົວແທນໃນປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ; ຫຼື
  5. ດໍາເນີນການເປັນແບບປະສົມປະສານຈາກຮູບແບບທີ່ໄດ້ກ່າວມາເບື້ອງຕົ້ນຕັ້ງແຕ່ 2 ຮູບແບບ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ  
ນັ້ນ. ທັງນີ້ຂຶ້ນກັບການຍອມຮັບຂອງໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນ.
- ຄ. ມູນຄ່າເງິນ.

ມູນຄ່າສູງສຸດຂອງຫຼັກປະກັນທີ່ຈັດຫາໄວ້ຕາມມາດຕານີ້ຄື 600 ໜ່ວຍສິດພິເສດໃນການຖອນເງິນ ຫາກມູນ  
ຄ່າຂອງຫຼັກປະກັນທີ່ຈັດຫາໄວ້ໄດ້ຖືກໃຊ້ໄປບາງສ່ວນ ຫຼື ທັງໝົດ ເນື່ອງຈາກຄວາມຮັບຜິດຊອບທີ່ເກີດຂຶ້ນຈະຕ້ອງຕື່ມ  
ໃຫ້ຄືບເປັນຈໍານວນ 600 ໜ່ວຍສິດພິເສດໃນການຖອນເງິນ.

### **ມາດຕາ 13: ການປະຕິເສດຜູ້ກະທໍາຄວາມຜິດ.**

ກ. ລັດພາຄີ ມີສິດປະຕິເສດການໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສະບັບນີ້ຊົ່ວຄາວ ຫຼື ຖາວອນສໍາລັບບຸກ ຄົນ/ໜ່ວຍ  
ງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃດໆທີ່ກະທໍາຄວາມຜິດຮ້າຍແຮງລະເມີດຕໍ່ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວ ຂ້ອງກັບພາສີໃນການ  
ເຄື່ອນຍ້າຍຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ.

ຂ. ໃຫ້ໜ່ວຍງານພາສີຂອງລັດພາຄີທີ່ກ່ຽວຂ້ອງແຈ້ງການປະຕິເສດໂດຍທັນທີກັບໜ່ວຍງານພາສີຂອງລັດພາຄີ  
ອື່ນທັງໝົດ ແລະ ອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄໍາປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອໍານາດຂອງປະເທດທີ່ມີການ  
ຈັດທະບຽນ.

### **ມາດຕາ 14: ການດັດແກ້.**

ລັດພາຄີໃດໜຶ່ງ ສາມາດສະເໜີໃຫ້ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍໄດ້ ໂດຍຜ່ານຄະນະກຳມະ ການຮ່ວມ, ການດັດແກ້ດັ່ງກ່າວຈະຕ້ອງຜ່ານການເຫັນດີເປັນເອກະພາບຈາກທຸກລັດພາຄີ.

### **ມາດຕາ 15: ການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ການຍອມຮັບ.**

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ຍອມຮັບຈາກລັດຖະບານຂອງລັດ ພາຄີ. ມາດຕານີ້ແມ່ນຍັງໃຊ້ກັບກໍລະນີທີ່ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍເພີ່ມເຕີມເຊັ່ນດຽວກັນ (ຖ້າມີ).

### **ມາດຕາ 16: ຜົນບັງຄັບໃຊ້.**

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

### **ມາດຕາ 17: ການປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດ.**

ໃນກໍລະນີທີ່ຈຳເປັນ, ລັດພາຄີ ຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນການປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ສອດຄ່ອງ ກັບເນື້ອໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.

### **ມາດຕາ 18: ຂໍ້ສະຫງວນ.**

ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການຕັ້ງຂໍ້ສະຫງວນຕໍ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

### **ມາດຕາ 19: ການຢຸດຕິການນຳໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.**

ກ. ຫາກອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກເອກະສານ ແລະ ຄຳປະກັນທີ່ໄດ້ຮັບມອບອຳນາດຂອງປະເທດທີ່ມີການ ຈົດທະບຽນບໍ່ວາງມັດຈຳ ຫຼື ຊຳລະຄ່າອາກອນ, ພາສີ ແລະ ດອກເບ້ຍພາຍໃນກຳນົດເວລາຕາມທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນມາດຕາ 12 (ຄ) ຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ແກ່ໜ່ວຍງານພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນເມື່ອມີກໍລະນີທີ່ ເອກະສານນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວນັ້ນໝົດອາຍຸ ແລະ ບໍ່ໄດ້ລົບລ້າງເອກະສານ ຫຼື ຄວາມຜິດປົກກະຕິອື່ນໆນັ້ນ ໃຫ້ໜ່ວຍງານ ພາສີໃນປະເທດທີ່ມີການຂົນສົ່ງເກີດຂຶ້ນມີສິດຢຸດຕິໃຫ້ບໍລິການວິທີການແຈ້ງພາສີສຳລັບນຳເຂົ້າຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າຊົ່ວຄາວ ພາຍໃຕ້ຫຼັກການທີ່ເປັນຢູ່ຕາມເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍນີ້ຕໍ່ຜູ້ດຳເນີນການຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າ ຊຶ່ງອົງການ/ສະຖາບັນທີ່ອອກ ເອກະສານ ແລະ ຄຳປະກັນຂອງປະເທດທີ່ມີການຈົດທະບຽນນັ້ນຜິດສັນຍາ.

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

### **ມາດຕາ 20: ການພົວພັນກັບສັນຍາ.**

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

### **ມາດຕາ 21: ການພົວພັນຂອງເອກະສານຄັດຕິດກັບເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.**

ເອກະສານຄັດຕິດ ຖືເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ມີຜົນສັດສິດເທົ່າທຽມກັນ.

### **ມາດຕາ 22: ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ.**

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

### **ມາດຕາ 23: ການຍົກເລີກ.**

ເມື່ອເອກະສານຊ້ອນທ້າຍມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ແລ້ວ, ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍບໍ່ສາມາດຖືກຍົກເລີກແຍກ ຕ່າງຫາກ ຈາກສັນຍາໄດ້.

ເອກະສານຄັດຕິດ: ການສ້າງເຄື່ອງໝາຍຂອງຕູ້ບັນທຸກສິນຄ້າ.

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 ສິມມາດ ພິນເສນາ

ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ, ຂົນສົ່ງ, ໄປະສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ

ລັດຖະບານແຫ່ງສະຫະພາບ ມຽນມາ

ພະນະທ່ານ Thura Thaug Lwin

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ໄທ

ພະນະທ່ານ Sansern Wongcha-um

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ

ພະນະທ່ານ Tran Doan Tho

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ

ເອກະສານຄັດຕິດ

ການສ້າງເຄື່ອງໝາຍຂອງຕັ້ງບັນທຸກສິນຄ້າ.

ເອກະສານຄັດຕິດນີ້ ສາມາດຊອກໄດ້ຈາກສັນຍາຂອງທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ ວ່າດ້ວຍການອໍາ ນວຍຄວາມ  
ສະດວກໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນໃນຂອບອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນໍ້າຂອງທີ່ເວັບໄຊ: [www.adb.org/GMS/Cross-](http://www.adb.org/GMS/Cross-)

[Border/default.asp](#). ໃນນີ້, ເອກະສານນີ້ ແມ່ນບໍ່ໄດ້ຖືກນຳມາປະກອບໃນນີ້ ເພາະດ້ານເນື້ອໃນ ແລະ/ຫຼື ເຕັກນິກ ແມ່ນມີຄວາມສັບສົນ.