

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 04

ການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ

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 04 ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ຊຶ່ງກຳນົດໃຫ້ມີເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ ເພື່ອກຳນົດລາຍ ລະອຽດ ທາງດ້ານເຕັກນິກ.

ໄດ້ມີການຕົກລົງ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ມາດຕາ 01: ຈຸດປະສົງ.

ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງພະຍາຍາມທີ່ຈະອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ຫຼາຍທີ່ສຸດເທົ່າທີ່ຈະເຮັດໄດ້ ບໍ່ວ່າໃນ ດ້ານການ ດຳເນີນການຂ້າມແດນໃຫ້ສະດວກສະບາຍໃນການປະຕິບັດທີ່ວ່ອງໄວ ແລະ ມີປະສິດທິພາບ.

ມາດຕາ 02: ຂອບເຂດການນຳໃຊ້.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ນຳມາໃຊ້ທຸກຈຸດຂ້າມແດນທີ່ມີການເຄື່ອນຍ້າຍຄົນ, ພາຫະນະ ແລະ ສິນຄ້າ ໂດຍ ທາງບົກ ລວມທັງເປັນສ່ວນໜຶ່ງໃນການດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ.

ມາດຕາ 03: ການໃຫ້ຄຳປຶກສາ, ການຮ່ວມມື, ການປະສານງານ ແລະ ການດຳເນີນການສ້າງໃຫ້ ເປັນແນວທາງດຽວກັນ.

ກ. ລັດພາຄີ ຈະປຶກສາຫາຫລືກັນ ໂດຍຜ່ານຄະນະກຳມະການຮ່ວມ ໃນກໍລະນີທີ່ມີລາຍງານວ່າ ການປະຕິບັດ ວຽກງານມີຄວາມທີ່ແຕກຕ່າງໄປຈາກແນວທາງທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນເລື່ອງການອໍານວຍຄວາມສະ ດວກຢູ່ທີ່ຈຸດຂ້າມແດນ ແລະ ຫາທາງແກ້ໄຂບັນຫາໂດຍທັນທີ.

ຂ. ລັດພາຄີ ຈະຮ່ວມມືກັນຄວບຄຸມການປະຕິບັດວຽກງານຢູ່ທີ່ຈຸດຂ້າມແດນ ຊຶ່ງຂຶ້ນຢູ່ກັບເງື່ອນໄຂ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ເວລາລັດຖະການ;
- ປະເພດຂອງການບໍລິການດ້ານການກວດກາຢູ່ທີ່ຈຸດຂ້າມແດນ (ພາສີ, ການກັກກັນໂລກຕິດຕໍ່, ການ ກວດກາຄວບຄຸມຄຸນນະພາບ, ສຸຂານາໄມ ແລະ ກວດກາຄົນເຂົ້າເມືອງ ແລະ ອື່ນໆ); ແລະ
- ສິນຄ້າຊະນິດໃດທີ່ຢູ່ພາຍໃຕ້ວິທີການແຈ້ງພາສີແບບໃດ.

ທັງນີ້ລວມໄປເຖິງເອກະສານທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນອະນຸສັນຍາ 01, ການບໍລິການກວດກາຈະສາມາດປະ ຕິບັດໄດ້ ຕະຫຼອດ 24 ຊົ່ວໂມງ ທັງໃນ 07 ວັນ, ບໍ່ວ່າຈະເປັນການປະຕິບັດວຽກງານແບບປະຈຳ ຫຼື ໃນກໍລະນີ ມີການຮ້ອງຂໍ

ໃຫ້ເປີດບໍລິການ ໂດຍແຈ້ງລ່ວງໜ້າເພື່ອເປັນການຢັ້ງຢືນການກວດການອກເວລາ ຫຼື ບໍ່ດັ່ງນັ້ນກໍ່ ໃຫ້ປະຕິບັດວຽກງານ ຮ່ວມກັບປະເທດທີ່ມີຊາຍແດນຕິດຕໍ່ກັນ.

ຄ. ລັດພາຄີ ຈະຮ່ວມກັນກວດກາ ແລະ/ຫຼື ປະຕິບັດວິທີການກວດກາ ແລະ ການປະຕິບັດການອື່ນໆ (ເຊັ່ນ: ການກວດກາປະຕູດຽວ (Single window inspection)).

ງ. ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງກະກຽມນໍາລະບົບສື່ສານທາງອີເລັກໂຕນິກ ຫຼື ການສື່ສານຜ່ານຂໍ້ມູນດ້ວຍວິທີ ອື່ນ ລວມທັງເຄື່ອງມືທີ່ໃຊ້ກ່ຽວກັບຂໍ້ມູນ ແລະ ການປັບຮູບແບບຂອງຄອມພິວເຕີໃນລະບົບທັງໝົດ, ພ້ອມທັງ ເລີ່ມຕົ້ນໃນການນໍາລະບົບດັ່ງກ່າວມາໃຊ້ແທນ ຫຼື ປັບຄຸນນະພາບໃຫ້ດີຂຶ້ນເພື່ອສອດຄ່ອງກັບລະບົບອີເລັກໂຕນິກທີ່ອີກປະເທດໜຶ່ງນໍາໃຊ້ຢູ່.

ມາດຕາ 04: ການກວດກາປະຕູດຽວ (Single Window Inspection).

ກ. ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງໃຊ້ມາດຕະການທີ່ຈໍາເປັນ ເພື່ອພັດທະນາລະບົບການກວດກາທີ່ຕ້ອງດໍາເນີນ ການພ້ອມກັນ ທັງການກວດກາຄົນ, ສິນຄ້າ ແລະ ພາຫະນະຕາມໜ້າທີ່ຄວາມຮັບຜິດຊອບ.

ຂ. ຮູບແບບວິທີການ.

- ລະບຽບການກວດກາປະຕູດຽວ ສາມາດດໍາເນີນການໄດ້ພ້ອມກັນ ໂດຍພາຍໃຕ້ອໍານາດຂອງເຈົ້າ ໜ້າທີ່.
- ການກໍານົດທາງເລືອກອື່ນໆໃນການມອບອໍານາດໃຫ້ດໍາເນີນການແທນກັນ ໂດຍເຈົ້າໜ້າທີ່ ຂອງ ໜ່ວຍງານອື່ນ ຊຶ່ງປະຕິບັດວຽກງານຢູ່ທີ່ຈຸດຂ້າມແດນ (ເຊັ່ນ: ກໍລະນີຂອງພາສີ).

ມາດຕາ 05: ການກວດກາສິນຄ້າຈຸດດຽວຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ (Single-Stop Customs Inspection).

ລັດພາຄີ ຈະຮ່ວມມືກັນໃນການນໍາໃຊ້ລະບົບໃນການກວດກາສິນຄ້າຈຸດດຽວ.

ກ. ນິຍາມ.

ການກວດກາສິນຄ້າຈຸດດຽວຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີມີຄວາມໝາຍລວມໄປເຖິງການຂົນສົ່ງແຕ່ລະຄັ້ງ ຕ້ອງກວດກາພຽງແຕ່ຄັ້ງດຽວເພື່ອການຂ້າມແດນລະຫວ່າງປະເທດລັດພາຄີ ທີ່ມີດິນແດນຕິດຕໍ່ກັນ.

ຂ. ຮູບແບບທີ່ຄວນປະຕິບັດ.

ການກວດກາສິນຄ້າຈຸດດຽວຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ດັ່ງຕົວຢ່າງ ຕໍ່ໄປນີ້:

1. ການກວດກາຮ່ວມກັນ.

ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີຂອງປະເທດທີ່ມີຊາຍແດນຕິດຕໍ່ກັນ ຈະປະຕິບັດການກວດກາ ແລະ ຄວບຄຸມຮ່ວມ ກັນ ແລະ ໃນເວລາດຽວກັນ. ພ້ອມດຽວກັນ, ກໍ່ສາມາດປະຕິບັດວຽກງານແທນກັນໄດ້.

2. ການແບ່ງໜ້າທີ່ກັນ.

ຫາກເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີຝ່າຍໃດມີຄວາມຊໍານານພິເສດເລື່ອງໃດກໍ່ໃຫ້ກວດກາເລື່ອງນັ້ນ ໂດຍພິຈາລະ ນາລັກສະນະ ອື່ນໆເຊັ່ນ: ເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງ (ຂາອອກ-ຂາເຂົ້າ) ຊະນິດຂອງພາຫະນະ (ຂົນສົ່ງຜູ້/ໂດຍສານ/ຂົນ ສົ່ງສິນຄ້າ).

3. ການປະຕິບັດວຽກງານໃນດິນແດນຕ່າງປະເທດ.

ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີຈາກລັດພາຄືໜຶ່ງອາດໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ປະຕິບັດວຽກງານຂອງຕົນໃນເຂດແດນ ຂອງລັດພາຄື ປະເທດໜຶ່ງກໍ່ໄດ້.

4. ການມອບອໍານາດ/ການຮ່ວມມືເຊິ່ງກັນ ແລະ ກັນໃນການກວດກາພາສີຂອງລັດພາຄື ອາດຈະ ປະຕິບັດໜ້າ ທີ່ແທນພາສີລັດພາຄືທີ່ມີຊາຍແດນຕິດກັນໄດ້. ລັດພາຄືທັງ 02 ຝ່າຍ ອາດຈະຕ້ອງຍອມໃຫ້ປະຕິ ບັດຕາມການກວດກາ ແທນກັນໄດ້.

5. ແບບປະສົມປະສານ.

ສາມາດນໍາຮູບແບບຕ່າງໆທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້ມາປະສົມປະສານກັນໄດ້.

ຄ. ການດໍາເນີນການພາຍໃຕ້ບົດທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ.

ຮູບແບບວິທີການສະເພາະຂອງລະບຽບການກວດກາສິນຄ້າຈຸດດຽວຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີອາດຈະຕົກ ລົງກັນໄດ້ ໃນຮູບແບບການເຈລະຈາສອງຝ່າຍ (ທະວີພາຄື) ເພື່ອດໍາເນີນການສ້າງບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ ຮ່ວມກັນ ໂດຍລັດ ພາຄືທີ່ມີຊາຍແດນຕິດກັນຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນອະນຸສັນຍາ 01.

ມາດຕາ 06: ການເຮັດໃຫ້ເປັນແນວທາງດຽວກັນ (Harmonization), ເຂົ້າໃຈງ່າຍ (Simplification) ແລະ ພາສາທີ່ໃຊ້ໃນເອກະສານ.

ກ. ການເຮັດໃຫ້ເປັນແນວທາງດຽວກັນ (Harmonization).

ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງພະຍາຍາມໃຊ້ເອກະສານທີ່ກ່ຽວກັບການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ເປັນແບບ ດຽວກັນຕາມ ມາດຕະຖານລະຫວ່າງປະເທດທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ (ເຊັ່ນ: ກໍລະນີຂອງສິນຄ້າໃຫ້ໃຊ້ຮູບແບບຫຼັກ ຂອງອົງການສະຫະປະຊາ ຊາດ (UN. layout key) (ເບິ່ງເອກະສານຄັດຕິດໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສະບັບ ນີ້)).

ຂ. ການເຮັດໃຫ້ເຂົ້າໃຈງ່າຍ (Simplification).

ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງກຳນົດ ແລະ/ຫຼື ຫຼຸດ ແລະ ລົບລ້າງຈຳນວນເອກະສານ ທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນຕອນການຜ່ານ ລະບຽບ ການແຈ້ງຂ້າມແດນ ແລະ ວິທີການປະຕິບັດການທີ່ຫຍຸ້ງຍາກຊັບຊ້ອນໃຫ້ຫຼຸດລົງເທົ່າທີ່ຈະເຮັດໄດ້.

ຄ. ພາສາ.

ນອກເໜືອຈາກພາສາທ້ອງຖິ່ນແລ້ວ, ເອກະສານທັງໝົດຈະຕ້ອງເຮັດເປັນພາສາອັງກິດຄຽງຄູ່ກັນ. ໃນກໍລະນີທີ່ ມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນທາງດ້ານຄວາມໝາຍໃຫ້ໃຊ້ພາສາອັງກິດເປັນຫຼັກ.

ມາດຕາ 07: ການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ.

ລັດພາຄີ ຈະແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນເຊິ່ງກັນ ແລະ ກັນຜ່ານຄະນະກຳມະການຮ່ວມ ໂດຍໃຊ້ພາສາອັງກິດ ບໍ່ວ່າຈະ ເປັນກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂ້າມແດນ, ລະບຽບປະຕິບັດ, ຂໍ້ບັງຄັບ, ວິທີການ, ຂັ້ນຕອນ ແລະ ການປະຕິບັດ ວຽກງານ ຊຶ່ງລວມໄປເຖິງກໍລະນີທີ່ອາດມີການດັດແກ້ ຫຼື ການປ່ຽນແປງໃນພາຍຫຼັງ ແລະ ຈະ ເປັນການດີຫາກມີການ ເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນເຫຼົ່ານີ້ທາງອິນເຕີເນັດ.

ມາດຕາ 08: ການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນລ່ວງໜ້າກ່ຽວກັບການກວດປ່ອຍສິນຄ້າ.

ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີຈາກປະເທດຕົ້ນທາງ (Home Country Authorities) ຈະຈັດສິ່ງເອກະສານທີ່ກ່ຽວ ຂ້ອງ ກັບການຂ້າມແດນທັນທີທີ່ຫາມາໄດ້ໃຫ້ແກ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີຂ້າຂອງປະເທດປ້າຍທາງ (Host Country Authori- ties) ໂດຍວິທີການສື່ສານໃນຮູບແບບຕ່າງໆ (ໂດຍຜູ້ສົ່ງໜັງສື, ໄປສະນີ, ໂທລະສານ, ໂທລະ ເລກ, ອີເລັກໂຕນິກ ແລະ ອື່ນໆ) ຕາມຄວາມເໝາະສົມ.

ມາດຕາ 09: ການຜ່ານວິທີການແຈ້ງພາສີໃຫ້ເປັນໄປຕາມລຳດັບກ່ອນ-ຫຼັງ.

ການຜ່ານວິທີການແຈ້ງພາສີໃຫ້ເປັນໄປຕາມລຳດັບກ່ອນ-ຫຼັງ ໂດຍປາດສະຈາກການເລືອກປະຕິ ບັດດ້ວຍ ເຫດຜົນດ້ານລະບຽບກ່ຽວກັບສຸຂະນາໄມ ດັ່ງນີ້:

1. ຜູ້ໂດຍສານເຈັບປ່ວຍ, ຜູ້ໂດຍສານອື່ນ;
2. ສິນຄ້າເນົ່າເປື້ອຍໄວ (ລວມທັງອາຫານສົດ);

3. ສັດມີຊີວິດ; ແລະ
4. ສິນຄ້າອື່ນໆ.

ມາດຕາ 10: ການຫຼຸດຂັ້ນຕອນການກວດກາສິນຄ້າທີ່ມີລັກສະນະຫຍຸ້ງຍາກ.

ກ. ລັດພາຄີ ຈະພະຍາຍາມຫຼຸດຂັ້ນຕອນປົກກະຕິດ້ານການກວດກາ ຖ້າບໍ່ມີຄວາມຈຳເປັນ ແລະ ບໍ່ເກີດປະໂຫຍດແກ່ເຈົ້າຂອງປະເທດ.

ຂ. ສິນຄ້າຂ້າມແດນທີ່ບໍ່ມີຄວາມສ່ຽງໃນເລື່ອງຄວາມສຶກາກະບົກ/ການປົນເປື້ອນ ຫຼື ບໍ່ມີຄວາມສ່ຽງ ໃນເລື່ອງຄວາມປອດໄພຕໍ່ປະເທດທີ່ສິນຄ້ານັ້ນຜ່ານ ອາດໄດ້ຮັບການຍົກເວັ້ນການກວດກາດ້ານສຸຂາໄມ ຫຼື ການກວດກາອື່ນໆ ແລະ ຈະຕ້ອງບໍ່ໃຊ້ມາດຕະການກ່ຽວກັບການເຮັດໃຫ້ປອດເຊື້ອ ຫຼື ການເຂົ້າໄປຄວບ ຄຸມກວດກາວິທີການຂົນສົ່ງ ໂດຍປາດສະຈາກຄວາມຈຳເປັນ.

ຄ. ການກວດກາຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ອາດຈະປະຕິບັດໄດ້ໂດຍວິທີສຸ່ມກວດ ແລະ ອາດຈະກວດກາ ເພີ່ມເຕີມໃນກໍລະນີທີ່ມີຄວາມສົງໄສຫາກເຫັນຜິດປົກກະຕິ.

ມາດຕາ 11: ການກະກຽມຄວາມພ້ອມດ້ານການອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ບຸກ ຄະລາກອນ.

ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງກະກຽມຄວາມພ້ອມເພື່ອການອໍານວຍຄວາມສະດວກ ລວມທັງບຸກຄະລາກອນເພື່ອການປະຕິບັດວຽກງານທີ່ເປັນໄປໄດ້ດ້ວຍດີທີ່ຈຸດຂ້າມແດນ (ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 12 ທີ່ໄດ້ກ່າວເຖິງການຈຸດຂ້າມແດນທີ່ລະບຸໄວ້ໃນອະນຸສັນຍາ 01)

ມາດຕາ 12: ການດັດແກ້.

ລັດພາຄີໃດໜຶ່ງ ສາມາດສະເໜີໃຫ້ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍໄດ້ ໂດຍຜ່ານຄະນະກຳມະ ການຮ່ວມ, ການດັດແກ້ດັ່ງກ່າວຈະຕ້ອງຜ່ານການເຫັນດີເປັນເອກະພາບຈາກທຸກລັດພາຄີ.

ມາດຕາ 13: ການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ການຍອມຮັບ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ຍອມຮັບຈາກລັດຖະບານຂອງລັດ ພາຄີ. ມາດຕານີ້ແມ່ນຍັງໃຊ້ກັບກໍລະນີທີ່ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍເພີ່ມເຕີມເຊັ່ນດຽວກັນ (ຖ້າມີ).

ມາດຕາ 14: ຜົນບັງຄັບໃຊ້.

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

ມາດຕາ 15: ການປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດ.

ໃນກໍລະນີທີ່ຈໍາເປັນ, ລັດພາຄີ ຕ້ອງໄດ້ດໍາເນີນການປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ສອດຄ່ອງ ກັບເນື້ອໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.

ມາດຕາ 16: ຂໍ້ສະຫງວນ.

ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການຕັ້ງຂໍ້ສະຫງວນຕໍ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ມາດຕາ 17: ການຢຸດຕິການນໍາໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.

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

ມາດຕາ 18: ການພົວພັນກັບສັນຍາ.

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

ມາດຕາ 19: ການພົວພັນຂອງເອກະສານຄັດຕິດກັບເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.

ເອກະສານຄັດຕິດ ຖືເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ມີຜົນສັດສິດເທົ່າທຽມກັນ.

ມາດຕາ 20: ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ.

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

ມາດຕາ 21: ການຍົກເລີກ.

ເມື່ອເອກະສານຊ້ອນທ້າຍມີຜິດບັງຄັບໃຊ້ແລ້ວ, ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍບໍ່ສາມາດຖືກຍົກເລີກແຍກ ຕ່າງຫາກ ຈາກສັນຍາໄດ້.

ເອກະສານຄັດຕິດ: ຮູບແບບທີ່ສຳຄັນຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ສຳລັບເອກະສານທີ່ໃຊ້ທາງການຄ້າ.

ເພື່ອເປັນພະຍານຕໍ່ເອກະສານນີ້, ຜູ້ລົງນາມຂ້າງລຸ່ມນີ້ ແມ່ນໄດ້ຮັບມອບສິດຢ່າງຖືກຕ້ອງໃນການລົງ ນາມໃນ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ລົງນາມທີ່ ພະນົມເປນ, ວັນທີ 05 ເມສາ 2004 ໂດຍເປັນພາສາອັງກິດ ຊຶ່ງມີຕົ້ນສະບັບຈານວນ 06 ສະບັບ.

ລົງນາມ ໂດຍ:

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ

ພະນະທ່ານ Tram Iv Tek

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງໂຍທາທິການແລະ ຂົນສົ່ງ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ

ພະນະທ່ານ Hu xijie

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງການສື່ສານ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ພະນະທ່ານ ສິມມາດ ພິນເສນາ

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ, ຂົນສົ່ງ, ໄປະສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ

ລັດຖະບານແຫ່ງສະຫະພາບ ມຽນມາ

ພະນະທ່ານ Thura Thaung Lwin

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ໄທ

ພະນະທ່ານ Nikonr Chamnong

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ

ພະນະທ່ານ Pham The Minh

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ

ເອກະສານຄັດຕິດ

ຮູບແບບຫຼັກຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ສໍາລັບເອກະສານດ້ານການຄ້າ

ເອກະສານຄັດຕິດນີ້ ສາມາດຊອກໄດ້ຈາກສັນຍາຂອງທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ ວ່າດ້ວຍການອໍາ ນວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນໃນຂອບອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນໍ້າຂອງທີ່ເວັບໄຊ: www.adb.org/GMS/Cross-Border/default.asp. ໃນນີ້, ເອກະສານນີ້ ແມ່ນບໍ່ໄດ້ຖືກນໍາມາປະກອບໃນນີ້ ເພາະດ້ານເນື້ອໃນ ແລະ/ຫຼື ເຕັກນິກ ແມ່ນມີຄວາມສັບສົນ.