

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 12

ຈຸດຜ່ານແດນ ແລະ ການອໍານວຍຄວາມສະດວກ

ແລະ ການໃຫ້ບໍລິການໃນການຂ້າມແດນ

ອີງຕາມສັນຍາ ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ, ສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ, ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ, ສະຫະພາບ ມຽນມາ, ລາຊະອານາຈັກ ໄທ ແລະ ສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ ເພື່ອການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຄົນ ຂ້າມແດນ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ: "ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ");

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ, ສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ, ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ, ສະຫະພາບ ມຽນມາ, ລາຊະອານາຈັກ ໄທ ແລະ ສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ: "ລັດພາຄີ");

ອີງຕາມສັນຍາ ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ, ລັດຖະບານແຫ່ງ ລາຊະອານາຈັກ ໄທ ແລະ ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ ເພື່ອ ການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຄົນຂ້າມແດນ ຊຶ່ງໄດ້ລົງນາມຄັ້ງທຳອິດໃນວັນທີ 26 ພະຈິກ 1999 ທີ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ມີການດັດແກ້ເພີ່ມເຕີມໃນວັນທີ 29 ພະຈິກ 2001 ທີ່ ນະຄອນຫຼວງຍາງກຸງ, ເຊິ່ງລາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ ໄດ້ຖືກຮັບເຂົ້າເປັນພາຄີ ໃນວັນທີ 29 ພະຈິກ 2001 ທີ່ ນະຄອນຫຼວງຍາງກຸງ, ສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ ໄດ້ຖືກຮັບເຂົ້າເປັນພາຄີ ໃນວັນທີ 03 ພະຈິກ 2002 ທີ່ ພະນົມເປນ ແລະ ສະຫະພາບ ມຽນມາ ໄດ້ຖືກຮັບເຂົ້າເປັນພາຄີ ໃນວັນທີ 19 ກັນຍາ 2003 ທີ່ ເມືອງຕາລີ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ: "ສັນຍາ");

ອີງຕາມມາດຕາ 03 (ຂ) ແລະ (ບ) ຂອງສັນຍາ ຊຶ່ງມີຜົນຕໍ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ອະນຸສັນຍາ ຕ້ອງ ກຳນົດລາຍລະອຽດທາງດ້ານເຕັກນິກ ຫຼື ເວລາ ແລະ/ຫຼື ສະຖານທີ່ສະເພາະ ແລະ ໃຫ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ອະນຸສັນຍາຖືເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງສັນຍາ ແລະ ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ເທົ່າທຽມກັນ;

ອີງຕາມມາດຕາ 36 ຂອງສັນຍາທີ່ມີການດັດແກ້, ການລົງນາມ ແລະ ການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ການຮັບຮອງ ແລະ ການມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ຂອງສັນຍາ ອາດຈຳແນກອອກຈາກເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ອະນຸສັນຍາ;

ອີງຕາມກອງປະຊຸມລັດຖະມົນຕີເສດຖະກິດໃນອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ 6 ປະເທດ ຄັ້ງທີ 9 ທີ່ມະນີລາ ໃນເດືອນ ມັງກອນ 2000, ກອງປະຊຸມການຂົນສົ່ງພາຍໃຕ້ການຮ່ວມມືໃນອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ ຄັ້ງ 7 ທີ່ ໂຮຈິມິນ 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 27 ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ຊຶ່ງກຳນົດໃຫ້ມີເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ ເພື່ອກຳນົດລາຍ ລະອຽດ ທາງດ້ານເຕັກນິກ.

ໄດ້ມີການຕົກລົງ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ມາດຕາ 01: ການກຽມຄວາມພ້ອມດ້ານການບໍລິການ, ການອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ບຸກ ຄະລາກອນ.

ເພື່ອໃຫ້ການປະຕິບັດງານເປັນໄປຢ່າງລາບລົນ, ລັດພາຄີ ຈະຄຳນຶງເຖິງການໃຫ້ບໍລິການ, ການອໍານວຍຄວາມ ສະດວກ ແລະ ສາມາດປະກອບບຸກຄະລາກອນເຂົ້າທີ່ຈຸດຂ້າມແດນໄດ້ ຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານອະນຸສັນຍາ 1 ຂອງສັນຍານີ້.

ມາດຕາ 02: ຍານພາຫະນະ.

ລັດພາຄີ ຢ່າງນ້ອຍຕ້ອງຈັດໃຫ້ມີການບໍລິການ, ການອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ປະກອບບຸກຄະ ລາກອນ ສຳລັບຍານພາຫະນະ ໂດຍຈັດໃຫ້ມີການບໍລິການດ້ານບຳລຸງຮັກສາ, ປ້ານ້ຳມັນ, ສະຖານທີ່ຈອດພາ ຫະນະທີ່ໜັ້ນຄົງ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກດ້ານການທຳຄວາມສະອາດຂາດເຊື້ອໂລກໃນຍານພາຫະ ນະ.

ມາດຕາ 03: ສິນຄ້າ.

ລັດພາຄີ ຢ່າງນ້ອຍຕ້ອງຈັດໃຫ້ມີການບໍລິການ, ການອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ປະກອບບຸກຄະ ລາກອນ ສຳລັບສິນຄ້າ ໂດຍຈັດໃຫ້ມີສະຖານທີ່ທີ່ໜັ້ນຄົງ ແລະ ທີ່ກຳບັງອັນເນື່ອງຈາກສະພາບອາກາດ ສຳ ລັບການບັນທຸກ ສິນຄ້າຂຶ້ນ-ລົງ, ການຂົນຖ່າຍການກວດກາສິນຄ້າ, ສາງ, ຫ້ອງເກັບເຄື່ອງຂອງ (ລວມທັງ ຫ້ອງແສເຢັນ) ແລະ ທີ່ເກັບ ພັກຜູ້ສິນຄ້າ (ລະຫວ່າງລຸ່ມຜົນການກວດກາຄວາມປອດໄພດ້ານອານະໄມກ່ຽວກັບ ໂລກຕິດຕໍ່) ເພື່ອໃຫ້ໜັ້ນໃຈວ່າການ ເກັບຮັກສາສິນຄ້ານັ້ນຈະບໍ່ກໍ່ໃຫ້ເກີດຄວາມສ່ຽງດ້ານຄວາມເສຍຫາຍ, ການທຳລາຍ ຫຼື ການສູນຫາຍ, ສາງສິນຄ້າຂອງ ພາສີ, ດ່ານກັກກັນພິດ ແລະ ການອໍານວຍຄວາມສະດວກ ເພື່ອໃຫ້ປອດເຊື້ອ ລວມທັງຈັດໃຫ້ມີສະຖານທີ່ພັກສັດເພື່ອ ໃຫ້ອາຫານ ແລະ ນ້ຳ ແລະ ຫາກຈຳເປັນຕ້ອງມີ ການຂົນຖ່າຍສັດສະຖານທີ່ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກສຳລັບສັດ ມີຊີວິດແຍກຕ້ອງໄວ້ສະເພາະ.

ມາດຕາ 04: ພະນັກງານປະຈຳພາຫະນະ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ.

ລັດພາຄີ ຢ່າງນ້ອຍຈະຕ້ອງໃຫ້ມີການບໍລິການ, ການອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ປະກອບບຸກຄະ ລາກອນ ໃຫ້ພຽງພໍສໍາລັບຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ພະນັກງານປະຈໍາຍານພາຫະນະບໍ່ວ່າຈະເປັນດ້ານການຄົ້ນຫາຜູ້ ເດີນທາງ, ສະຖານທີ່ພັກຜ່ອນ, ແຄບທາງ, ອຸປະກອນເພື່ອສຸຂະານາໄມ (ຫ້ອງນໍ້າ) ແລະ ການປະຖົມພະຍາ ບານ.

ມາດຕາ 05: ການບໍລິການ, ການອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ອຸປະກອນອື່ນໆ.

ລັດພາຄີ ຢ່າງນ້ອຍຈະຕ້ອງຈັດໃຫ້ມີການບໍລິການ, ການອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ປະກອບບຸກ ຄະລາ ກອນ ໂດຍຈັດໃຫ້ມີສູນການສື່ສານ ແລະ ໂທລະຄົມມະນາຄົມຕ່າງໆ (ໂທລະສັບ, ໂທລະເລກ, ໂທລະ ສານ, ອິນເຕີ ເນັດ). ສູນຂໍ້ມູນການທ່ອງທ່ຽວ, ທະນາຄານ ແລະ ສະຖານທີ່ແລກປ່ຽນເງິນຕາ, ຕໍາຫຼວດ ແລະ ສິ່ງອື່ນໆນອກເໜືອ ຈາກນີ້ເພື່ອໃຫ້ເກີດຄວາມໝັ້ນໃຈໃນດ້ານຄວາມໝັ້ນຄົງປອດໄພແກ່ຜູ້ຂັບຂີ່ຕ່າງຊາດ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ, ຍານພາຫະນະ ແລະ ສິນຄ້າ ເມື່ອຈອດ ຫຼື ຢຸດທີ່ຈຸດຜ່ານແດນ, ສະຖານີປ້າຍທາງ, ສະ ຖານີຊັ່ງນໍ້າໜັກລົດ, ທີ່ຈອດລົດ ຫຼື ບ່ອນພັກ ສິນຄ້າ ຊຶ່ງອອກແບບໂດຍປະເທດເຈົ້າບ້ານ; ແລະ ຕະຫຼອດຈົນ ບຸກຄະລາກອນທີ່ມີຄຸນສົມບັດເໝາະສົມ (ອື່ນໆນອກ ເໜືອຈາກນີ້ໄດ້ແກ່ຄວາມຊ່ຽວຊານໃນການໃຊ້ພາສາ ອັງກິດ).

ມາດຕາ 06: ໂຄງລ່າງພື້ນຖານຂອງເສັ້ນທາງ ແລະ ຈຸດຂ້າມແດນ.

ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງຈັດໃຫ້ມີຊ່ອງທາງສໍາລັບການຂ້າມແດນຢ່າງໜ້ອຍ 2 ຊ່ອງທາງ ເພື່ອປະໂຫຍດໃນ ການຜ່ານ ວິທີການແຈ້ງພາສີແກ່ສິນຄ້າທີ່ມີຄວາມເລັ່ງດ່ວນ ແລະ ໃນກໍລະນີຈໍາເປັນຈະຕ້ອງຈັດໃຫ້ມີເສັ້ນທາງ ປ່ຽນແລ່ນນໍາອີກ.

ມາດຕາ 07: ອຸປະກອນທີ່ຕ້ອງມີໃນອະນາຄົດ.

ລັດພາຄີ ຈະພະຍາຍາມຕິດຕາມການພັດທະນາທາງດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ນໍາມາໃຊ້ບໍລິການທີ່ຈຸດ ຂ້າມແດນ ເພື່ອໃຫ້ມີຄວາມທັນສະໄໝ ເຊັ່ນ: ເຄື່ອງອ່ານໜັງສືເດີນທາງ, ເຄື່ອງ X-Ray ສິນຄ້າ ແລະ ເຄື່ອງກວດກາຕູ້ບັນທຸກ ສິນຄ້າ, ເຄື່ອງກວດກາຍານພາຫະນະອັດຕະໂນມັດ (ເຄື່ອງອ່ານປ້າຍທະບຽນ) ແລະ ເຄື່ອງອ່ານບາໂຄດສໍາລັບ ເອກະສານອື່ນ.

ມາດຕາ 08: ການດັດແກ້.

ລັດພາຄີໃດໜຶ່ງ ສາມາດສະເໜີໃຫ້ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍໄດ້ ໂດຍຜ່ານຄະນະກຳມະ ການຮ່ວມ, ການດັດແກ້ດັ່ງກ່າວຈະຕ້ອງຜ່ານການເຫັນດີເປັນເອກະພາບຈາກທຸກລັດພາຄີ.

ມາດຕາ 09: ການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ການຍອມຮັບ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ຫຼື ຍອມຮັບຈາກລັດຖະບານຂອງລັດ ພາຄີ.
ມາດຕານີ້ແມ່ນຍັງໃຊ້ກັບກໍລະນີທີ່ມີການດັດແກ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍເພີ່ມເຕີມເຊັ່ນດຽວກັນ (ຖ້າມີ).

ມາດຕາ 10: ຜົນບັງຄັບໃຊ້.

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

ມາດຕາ 11: ການປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດ.

ໃນກໍລະນີທີ່ຈໍາເປັນ, ລັດພາຄີ ຕ້ອງໄດ້ດໍາເນີນການປັບປຸງກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ສອດຄ່ອງ ກັບເນື້ອໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.

ມາດຕາ 12: ຂໍ້ສະຫງວນ.

ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການຕັ້ງຂໍ້ສະຫງວນຕໍ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ມາດຕາ 13: ການຢຸດຕິການນໍາໃຊ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.

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

ມາດຕາ 14: ການພົວພັນກັບສັນຍາ.

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

ມາດຕາ 15: ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ.

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

ມາດຕາ 16: ການຍົກເລີກ.

ເມື່ອເອກະສານຊ້ອນທ້າຍມີຜິດບັງຄັບໃຊ້ແລ້ວ, ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍບໍ່ສາມາດຖືກຍົກເລີກແຍກ ຕ່າງຫາກ ຈາກສັນຍາໄດ້.

ເພື່ອເປັນພະຍານຕໍ່ເອກະສານນີ້, ຜູ້ລົງນາມຂ້າງລຸ່ມນີ້ ແມ່ນໄດ້ຮັບມອບສິດຢ່າງຖືກຕ້ອງໃນການລົງ ນາມໃນ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ລົງນາມທີ່ ພະນົມເປັນ, ວັນທີ 30 ເມສາ 2004 ໂດຍເປັນພາສາອັງກິດ ຊຶ່ງມີຕົ້ນສະບັບຈານວນ 06 ສະບັບ.

ລົງນາມ ໂດຍ:

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ກຳປູເຈຍ

ພະນະທ່ານ Tram Iv Tek

ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນ ຈີນ

ພະນະທ່ານ Hu Xijie

ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງສື່ສານ

ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ພະນະທ່ານ ສິມມາດ ພິນເສນາ
ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ, ຂົນສົ່ງ, ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ

ລັດຖະບານແຫ່ງສະຫະພາບ ມຽນມາ

ພະນະທ່ານ Thura Thaung Lwin
ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ

ລັດຖະບານແຫ່ງລາຊະອານາຈັກ ໄທ

ພະນະທ່ານ Nikonr Chamnong
ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ
ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ

ພະນະທ່ານ Pham The Minh
ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງຄົມມະນາຄົມ