



ສັນຍາ

ລະຫວ່າງ

ລັດຖະບານແຫ່ງ ເຂດປົກຄອງພິເສດມາກາວ ແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນຈີນ

ແລະ

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ສັນຍາ

ລະຫວ່າງ

ລັດຖະບານແຫ່ງ ເຂດປົກຄອງພິເສດມາກາວ ແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນຈີນ

ແລະ

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ລັດຖະບານແຫ່ງ ເຂດປົກຄອງພິເສດມາກາວ ແຫ່ງສາທາລະນະລັດປະຊາຊົນຈີນ ແລະ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ໄດ້ຮັບອຳນາດຢ່າງຖືກຕ້ອງຈາກລັດຖະບານກາງ ສາທາລະນະລັດປະຊາຊົນຈີນ ເພື່ອຈະສ້າງສັນຍາຂົນສົ່ງທາງອາກາດ.

ດ້ວຍຄວາມປາດຖະໜາທີ່ຈະສ້າງສັນຍາ ເພື່ອຈຸດປະສົງການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ລະຫວ່າງ ເຂດປົກຄອງພິເສດມາກາວ ແລະ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ.

ໄດ້ຕົກລົງກັນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ມາດຕາ 1

ຄຳນິຍາມ

ຕາມຈຸດປະສົງຂອງ ສັນຍາສະບັບນີ້, ຍົກເວັ້ນ ໄດ້ຈຳກັດຄວາມໝາຍຂອງຄຳສັບໄວ້ເປັນຢ່າງອື່ນ:

ກ) ຄຳວ່າ “ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ” ໝາຍເຖິງ ໃນກໍລະນີຂອງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ແມ່ນ ກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ແລະ ໃນກໍລະນີຂອງ ເຂດປົກຄອງພິເສດມາກາວ ແມ່ນ ອົງການການບິນພົນລະເຮືອນ ຫຼື ບຸກຄົນ ຫຼື ນິຕິບຸກຄົນທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດປະຕິບັດງານ ຕາມໜ້າທີ່ພາລະບົດບາດໃດໜຶ່ງ ໂດຍການມອບໝາຍຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້ ຫຼື ຜູ້ວ່າການແທນຕ່າງໆ.

- ຂ) ຄຳວ່າ “ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ” ໝາຍເຖິງ ສາຍການບິນໃດໜຶ່ງທີ່ໄດ້ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ແລະ ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ໂດຍສອດຄ່ອງຕາມ ມາດຕາ 4 ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້.
- ຄ) ຄຳວ່າ “ເຂດດິນແດນ” ສຳລັບເຂດປົກຄອງພິເສດມາກາວ ແມ່ນ ເກາະມາກາວ ແລະ ໄດ້ຫວັນ ແລະ ເກາະໂຄໂລນ ແລະ ສຳລັບ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ໝາຍເຖິງ “ເຂດນ້ຳດິນແດນ” ທີ່ໄດ້ຖືກລະບຸໄວ້ໃນມາດຕາ 2 ຂອງສັນຍາສັນຍາຊິຄາໂກ.
- ງ) ຄຳວ່າ “ການຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງອາກາດ”, “ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ”, “ສາຍການບິນ” ແລະ “ການຢຸດໂດຍບໍ່ມີຈຸດປະສົງທາງດ້ານການຄ້າ” ມີຄວາມໝາຍຄືກັນ ດັ່ງທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນມາດຕາທີ 96 ຂອງສັນຍາສັນຍາຊິຄາໂກ.
- ຈ) ຄຳວ່າ “ຄ່າທຳນຽມ” ໝາຍເຖິງ ຄ່າທຳນຽມທີ່ເກັບກຳ ບັນດາສາຍການບິນ ໂດຍເຈົ້າໜ້າທີ່ ທີ່ໄດ້ຮັບມອບໝາຍໃຫ້ ຫຼື ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ ສຳລັບການນຳໃຊ້ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກພາຍໃນສະໜາມບິນ, ສັບສິນ ແລະ/ຫຼື ອຸປະກອນເຄື່ອງຊ່ວຍການຈາລະຈອນທາງອາກາດ ແລະ ລວມໄປ ເຖິງການນຳໃຊ້ອື່ນໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການບໍລິການ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ສຳລັບເຮືອບິນ, ຈຸບິນ, ຜູ້ໂດຍສານ, ເຄື່ອງຂອງ ແລະ ສິນຄ້າຂອງສາຍການບິນນັ້ນ.
- ສ) ຄຳວ່າ “ສັນຍາສະບັບນີ້” ປະກອບດ້ວຍ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ບັນຫາການດັດແກ້ຕ່າງໆຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຫຼື ສັນຍາສະບັບນີ້.
- ຊ) ຄຳວ່າ “ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ” ຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງ ໝາຍເຖິງ ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບທີ່ມີຜົນສັກສິດໃນຂອບເຂດຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດໜຶ່ງ.
- ຍ) ຄຳວ່າ “ສັນຍາສັນຍາ ຊິຄາໂກ” ໝາຍເຖິງ ສັນຍາສັນຍາ ກ່ຽວກັບ ການບິນພົນລະເຮືອນລະຫວ່າງປະເທດ ທີ່ໄດ້ລົງນາມທີ່ ເມືອງຊິຄາໂກ ໃນວັນທີ 7 ເດືອນ ທັນວາ ປີ 1994 ຊຶ່ງລວມທັງ ການແກ້ໄຂທີ່ໄດ້ມີຜົນສັກສິດພາຍໃຕ້ມາດຕາທີ 94 (a) ຂອງສັນຍາສັນຍາດັ່ງກ່າວ ແລະ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍດັ່ງກ່າວທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ພາຍໃຕ້ມາດຕາທີ 90 ຂອງສັນຍາສັນຍາສະບັບນີ້. ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍສາມາດນຳໃຊ້ເອກະສານທີ່ໄດ້ດັດແກ້ ແລະ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ກໍຕໍ່ເມື່ອເອກະສານດັ່ງກ່າວມີຜົນສັກສິດ.

ມາດຕາ 2

ຂໍ້ກຳນົດ ຂອງການນຳໃຊ້ສັນຍາສັນຍາຊິຄາໂກ ຕໍ່ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ

ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາສະບັບນີ້, ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ຕ້ອງປະຕິບັດໂດຍສອດຄ່ອງຕາມຂໍ້ກຳນົດຂອງສັນຍາສັນຍາຊິຄາໂກ ລວມທັງບັນດາເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ການດັດແກ້ຕ່າງໆຂອງ

ສິນທິສັນຍາ ຫຼື ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍດັ່ງກ່າວ, ຊຶ່ງບັນດາຂໍ້ກຳນົດດັ່ງກ່າວ ສາມາດນຳໃຊ້ກັບຄູ່ສັນຍາ ທັງສອງຝ່າຍ.

ມາດຕາ 3

ການໃຫ້ສິດ

1. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຈະໃຫ້ສິດຕ່າງໆ ແກ່ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງ ໃນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງ ປະເທດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:
 - ກ) ສິດໃນການບິນຜ່ານດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ ໂດຍບໍ່ແວ່ລົງຈອດ.
 - ຂ) ສິດໃນການລົງຈອດໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ ໂດຍບໍ່ມີຈຸດປະສົງທາງດ້ານການຄ້າ.
2. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຈະໃຫ້ສິດຕ່າງໆແກ່ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງ ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນສັນຍາສະບັບນີ້ ສໍາລັບ ຈຸດປະສົງໃນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ລະຫວ່າງ ປະເທດຕາມເສັ້ນບິນທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນແຕ່ລະພາກ ຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ເຊັ່ນວ່າ: ການບໍລິການ ແລະ ເສັ້ນບິນດັ່ງກ່າວຕໍ່ໄປນີ້ ຈະຖືກເອີ້ນວ່າ “ການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ” ແລະ “ເສັ້ນບິນທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້” ຕາມລຳດັບ. ໃນ ຂະນະທີ່ການບໍລິການຂົນສົ່ງ ທີ່ໄດ້ຕົກ ລົງກັນຕາມເສັ້ນບິນທີ່ລະບຸໄວ້ໃດໜຶ່ງ, ບັນດາສາຍການບິນທີ່ ໄດ້ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ສາມາດປະຕິບັດສິດທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນວັກທີ 1 ຂອງມາດຕານີ້ ກ່ຽວກັບ ການລົງຈອດໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ທີ່ບັນດາຈຸດລະບຸໄວ້ໃນຕາຕະລາງການບິນ ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ເພື່ອຈຸດປະສົງໃນການຂົນສົ່ງຂັ້ນ-ລົງສໍາລັບຜູ້ໂດຍສານ, ສໍາພາລະ ແລະ ສິນຄ້າ ລວມທັງໄປສະນີພັນ ຊຶ່ງອາດແຍກກັນ ຫຼື ຮ່ວມກັນ.
3. ບໍ່ມີຂໍ້ໃດຢູ່ໃນວັກທີ 2 ຂອງມາດຕານີ້ ຈະຖືວ່າເປັນການໃຫ້ສິດທີ່ພິເສດແກ່ບັນດາສາຍການບິນ ທີ່ໄດ້ ຖືກແຕ່ງ ຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ, ທາງດ້ານສິດໃນການຂົນສົ່ງລວມເຖິງການເຊົ່າ ຫຼື ການເອົາ ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ລວມທັງໄປສະນີພັນ ຂຶ້ນເຮືອບິນ ຢູ່ໃນດິນແດນຂອງອີກຝ່າຍໜຶ່ງ ເພື່ອໄປລົງອີກຈຸດໜຶ່ງ ໃນດິນແດນຂອງອີກ ຝ່າຍນັ້ນ ໂດຍຂົນສົ່ງເພື່ອການຈອງ ຫຼື ເງິນຕອບແທນ.
4. ຖ້າມີເຫດການການຕໍ່ສູ້ໂດຍນຳໃຊ້ອາວຸດ, ການປະທະກັນ ຫຼື ການປັບປ່ຽນທາງດ້ານການເມືອງ ຫຼື ເຫດການພິເສດ ແລະ ບໍ່ປົກກະຕິເກີດຂຶ້ນ, ຊຶ່ງສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ບໍ່ສາອາດດຳເນີນການບໍລິການຂົນສົ່ງເທິງເສັ້ນບິນທີ່ບິນປົກກະຕິໄດ້, ຄູ່ສັນຍາ ອີກຝ່າຍຈະຕ້ອງໃຊ້ຄວາມພະຍາຍາມສູງສຸດຂອງຕົນໃນການອໍານວຍຄວາມສະດວກ ເພື່ອໃຫ້ການດຳ ເນີນການບໍລິການຂົນສົ່ງດັ່ງກ່າວມີການສືບຕໍ່ໂດຍການປັບແຜນເສັ້ນທາງບິນຊົ່ວຄາວທີ່ເໝາະສົມ.

ມາດຕາ 4

ການແຕ່ງຕັ້ງ ແລະ ການອະນຸຍາດສາຍການບິນ

1. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ມີສິດໃນການແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍສາຍການບິນໂດຍການສົ່ງໜັງສືທາງການໄປຍັງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ເພື່ອຈຸດປະສົງໃນການດຳເນີນບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ ເທິງເສັ້ນບິນທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ ແລະ ສາມາດເພີ່ມຖອນ ຫຼື ຍົກເລີກການແຕ່ງຕັ້ງດັ່ງກ່າວ.
2. ເມື່ອໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງແລ້ວ, ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍຈະຕ້ອງອີງໃສ່ບັນດາຫຼັກການໃນວັກທີ 3 ແລະ 4 ຂອງມາດຕານີ້, ໂດຍບໍ່ໃຫ້ມີການຊັກຊ້າໃນການອອກອະນຸຍາດ ໃຫ້ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງເພື່ອປະຕິບັດງານທີ່ເໝາະສົມດັ່ງກ່າວ.
3. ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ອາດຈະຮ້ອງຂໍໃຫ້ບັນດາສາຍການບິນ ທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຈາກຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງຢັ້ງຢືນ ແກ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນດັ່ງກ່າວວ່າ ຕົນແມ່ນມີຄຸນຈຸດທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ລະບຸໄວ້ໃນກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ ແລະ ມີຄວາມເໝາະສົມໃນການຍື່ນສະເໜີ ເພື່ອປະຕິບັດງານການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ.
4. ກ) ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ມີສິດທີ່ຈະປະຕິເສດການອອກອະນຸຍາດການດຳເນີນການບິນ ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນວັກທີ 2 ຂອງມາດຕານີ້ ຫຼື ມີສິດກຳນົດເງື່ອນໄຂທີ່ເຫັນວ່າມີຄວາມຈຳເປັນຕໍ່ການປະຕິບັດງານຂອງສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງກ່ຽວກັບສິດຕ່າງໆ ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນວັກທີ 2 ຂອງ ມາດຕາ 3 ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້, ໃນກໍລະນີໃດກໍຕາມ ເມື່ອບໍ່ມີຄວາມໝັ້ນໃຈວ່າ ສາຍການບິນດັ່ງກ່າວນັ້ນບໍ່ໄດ້ຮ່ວມມື ແລະ ມີສຳນັກງານ ຫຼື ສະຖານທີ່ຫຼັກ ໃນການດຳເນີນທຸລະກິດ ທີ່ເຂດປົກຄອງພິເສດ ມາກາວ.
ຂ) ລັດຖະບານແຫ່ງ ເຂດປົກຄອງພິເສດ ມາກາວ ມີສິດທີ່ຈະປະຕິເສດການອອກອະນຸຍາດການດຳເນີນການບິນ ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນວັກທີ 2 ຂອງມາດຕານີ້ ຫຼື ມີສິດກຳນົດເງື່ອນໄຂທີ່ເຫັນວ່າມີຄວາມຈຳເປັນຕໍ່ການປະຕິບັດງານຂອງສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງກ່ຽວກັບສິດຕ່າງໆ ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນວັກທີ 2 ຂອງ ມາດຕາ 3 ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້, ໃນກໍລະນີໃດກໍຕາມ ເມື່ອບໍ່ມີຄວາມໝັ້ນໃຈວ່າ ສາຍການບິນດັ່ງກ່າວນັ້ນບໍ່ໄດ້ຮ່ວມມື ແລະ ມີສຳນັກງານ ຫຼື ສະຖານທີ່ຫຼັກ ໃນການດຳເນີນທຸລະກິດ ທີ່ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ.

5. ເມື່ອສາຍການບິນໃດໜຶ່ງໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງ ແລະ ອະນຸຍາດແລ້ວ, ສາຍການບິນດັ່ງກ່າວສາມາດ ເລີ່ມດຳເນີນການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕາມທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນໄວ້, ໂດຍທີ່ສາຍການບິນນັ້ນ ຕ້ອງ ປະຕິບັດໂດຍສອດຄ່ອງຕາມຂໍ້ກຳນົດ ການໃຫ້ອະນຸຍາດທີ່ລະບຸໄວ້ໃນສັນຍາສະບັບນີ້.

ມາດຕາ 5

ການນຳໃຊ້ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ

1. ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ ຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ທີ່ພົວພັນເຖິງການ ເຂົ້າ-ອອກ ຂອງເຮືອບິນໃນ ເຂດດິນແດນຂອງເຮືອບິນດັ່ງກ່າວ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ ຫຼື ການ ດຳເນີນງານ ແລະ ການເດີນອາກາດຂອງເຮືອບິນ ໃນຄະນະທີ່ຢູ່ໃນເຂດດິນແດນຂອງຕົນ ຈະຖືກປະ ຕິບັດໂດຍເຮືອບິນທີ່ດຳເນີນການບິນ ໂດຍສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ ສັນຍາອີກຝ່າຍ ໂດຍບໍ່ມີການແບ່ງແຍກສັນຊາດ ແລະ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບເຮືອບິນ ດັ່ງກ່າວ ເມື່ອ ເຂົ້າ-ອອກ ຫຼື ຢູ່ໃນເຂດດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍທຳອິດ.
2. ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ ຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ທີ່ພົວພັນເຖິງການ ເຂົ້າ-ອອກ ຂອງຜູ້ໂດຍສານ, ຈຸບິນ, ສິນຄ້າ ຫຼື ໄປສະນີພັນ ທີ່ຢູ່ໃນເຮືອບິນ ເຊັ່ນວ່າ ລະບຽບທີ່ພົວພັນເຖິງການເຂົ້າ, ການກວດ ກາ, ການກວດຄົນເຂົ້າເມືອງ, ການກວດກາໜັງສືຜ່ານແດນ, ພາສີ ແລະ ການກັກກັນພຶດ ຈະຖືກນຳ ໃຊ້ໂດຍຜູ້ກ່ຽວ ຫຼື ຜູ້ຕາງໜ້າ ເຊັ່ນ ຜູ້ໂດຍສານ, ຈຸບິນ, ສິນຄ້າ ຫຼື ໄປສະນີພັນ ຂອງສາຍການບິນທີ່ ໄດ້ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໂດຍຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ເມື່ອ ເຂົ້າ-ອອກ ຫຼື ຢູ່ໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍທຳອິດ.
3. ໃນການນຳໃຊ້ ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນມາດຕານີ້ ໂດຍສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ໂດຍຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍນັ້ນ, ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງ ຈະຕ້ອງບໍ່ໃຫ້ສິດທິພິເສດໃນການປະຕິບັດວຽກງານ ແກ່ບັນດາສາຍການບິນຂອງຕົນ.

ມາດຕາ 6

ການເພີກຖອນ ຫຼື ການເລື່ອນ ການອະນຸຍາດດຳເນີນການ

1. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ມີສິດໃນການເພີກຖອນ ຫຼື ເລື່ອນການອະນຸຍາດດຳເນີນການ ຫຼື ເລື່ອນການນຳ ໃຊ້ສິດຕ່າງໆ ຂອງສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນ ທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໂດຍຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ທີ່ລະບຸ ໄວ້ໃນວັກທີ 2 ຂອງມາດຕາ 3 ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ຫຼື ກຳນົດເງື່ອນໄຂທີ່ເຫັນວ່າ ມີຄວາມຈຳເປັນ ໃນການປະຕິບັດສິດຕ່າງໆເຫຼົ່ານັ້ນ:

ກ) 1) ກໍລະນີຂອງ ລັດຖະບານແຫ່ງ ເຂດປົກຄອງພິເສດ ມາກາວ, ເມື່ອໃດກໍຕາມ ຖ້າບໍ່ມີຄວາມ
ໝັ້ນໃຈວ່າ ສາຍການບິນດັ່ງກ່າວນັ້ນບໍ່ໄດ້ຮ່ວມມື ແລະ ມີສໍານັກງານ ຫຼື ສະຖານທີ່ຫຼັກ ໃນການດໍາ
ເນີນທຸລະກິດ ທີ່ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ.

2) ກໍລະນີຂອງ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ,
ເມື່ອໃດກໍ ຕາມ ຖ້າບໍ່ມີຄວາມໝັ້ນໃຈວ່າ ສາຍການບິນດັ່ງກ່າວນັ້ນບໍ່ໄດ້ຮ່ວມມື ແລະ ມີສໍາ
ນັກງານ ຫຼື ສະ ຖານທີ່ຫຼັກ ໃນການດໍາເນີນທຸລະກິດ ທີ່ເຂດປົກຄອງພິເສດ ມາກາວ.

ຂ) ໃນກໍລະນີທີ່ສາຍການບິນ ມີຄວາມຜິດພາດໃນການປະຕິບັດກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ ຂອງຄູ່
ສັນຍາ ຝ່າຍທີ່ໃຫ້ອະນຸຍາດສິດດັ່ງກ່າວ; ຫຼື

ຄ) ໃນກໍລະນີທີ່ສາຍການບິນ ມີຄວາມຜິດພາດໃນການປະຕິບັດງານອື່ນໆ ໂດຍອີງໃສ່ເງື່ອນໄຂທີ່ໄດ້
ລະບຸໄວ້ໃນສັນຍາສະບັບນີ້.

2. ເຈັ້ນເສຍແຕ່ວ່າ ການເພີກຖອນ ຫຼື ການເລື່ອນ ຂອງການປະຕິບັດສິດທີ່ລະບຸໄວ້ໃນວັກທີ 1 ຂອງ
ມາດຕານີ້ ຫຼື ການກໍານົດເງື່ອນໄຂຕ່າງໆ ແມ່ນເປັນພື້ນຖານໃນການປ້ອງກັນ ການບໍ່ຍິນຍອມປະຕິບັດ
ກົດໝາຍ ຫຼື ກົດລະບຽບໃດໜຶ່ງ, ສິດດັ່ງກ່າວນີ້ ຈະສາມາດປະຕິບັດໄດ້ກໍຕໍ່ເມື່ອພາຍຫຼັງໄດ້ຮັບການ
ປຶກສາຫາລື ກັບຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍແລ້ວເທົ່ານັ້ນ.

ມາດຕາ 7

ຫຼັກການໃນການຄຸ້ມຄອງ ການປະຕິບັດງານການຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ

1. ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງທັງສອງຝ່າຍ ແມ່ນມີໂອກາດເທົ່າທຽມ ແລະ ສະເໝີພາບກັນ ໃນ
ການປະຕິບັດການບໍລິການທີ່ຕົກລົງກັນໄວ້ ຕາມເສັ້ນບິນທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ສະເພາະ.
2. ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ທີ່ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕາມທີ່ຕົກລົງ
ໄວ້ ຕ້ອງມີການພົວພັນກັນຢ່າງໃກ້ຊິດ ກ່ຽວກັບ ຄວາມຕ້ອງການໂດຍລວມ ສໍາລັບການຂົນສົ່ງ
ທາງອາກາດ ໃນເສັ້ນບິນທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ ແລະ ເປົ້າໝາຍຕົ້ນຕໍ ເພື່ອການຈັດຫາປະລິມານຂົນຍ້າຍທີ່ສົມ
ເຫດສົມຜົນ ຕາມສະພາບຄວາມຕ້ອງການໃນປະຈຸບັນ ແລະ ຕາມການປະເມີນໄວ້ ສໍາລັບການຂົນສົ່ງ
ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ, ລວມທັງ ໄປສະນີພັນ ຈາກ ຫຼື ເຖິງ ເຂດດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາທີ່ແຕ່ງຕັ້ງ
ສາຍການບິນດັ່ງກ່າວ. ຂໍ້ກໍານົດສໍາລັບການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ລວມທັງ ໄປສະນີພັນ ຊຶ່ງ
ໄດ້ຂຶ້ນຂັ້ນ ແລະ ຂົນລົງ ຕາມຈຸດຕ່າງໆ ທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້ໃນເສັ້ນບິນ ນອກເໜືອຈາກບັນດາຈຸດໃນເຂດ
ດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ ທີ່ແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນດັ່ງກ່າວນັ້ນ, ຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບ ຫຼັກ
ການທົ່ວໄປ ກ່ຽວກັບປະລິມານການບັນຈຸ ທີ່ພົວພັນເຖິງ:

- ກ) ຄວາມຕ້ອງການໃນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ເຖິງ ຫຼື ຈາກ ເຂດດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ ທີ່ແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນ;
- ຂ) ຄວາມຕ້ອງການໃນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງຂົງເຂດນັ້ນ, ລວມທັງການບໍລິການຂົນສົ່ງໂດຍສານທີ່ຕົກລົງກັນທີ່ໄດ້ຜ່ານເຂດນັ້ນ, ຫຼັງຈາກມີການສົມທົບການບໍລິການຂົນສົ່ງອື່ນໆ ທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍ ບັນດາສາຍການບິນຂອງບັນດາລັດ ທີ່ໃຫ້ບໍລິການໃນເຂດນັ້ນ; ແລະ
- ຄ) ຄວາມຕ້ອງການໃນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແມ່ນອີງໃສ່ການດຳເນີນຖ້ຽວບິນຂອງ ສາຍການບິນ.

ມາດຕາ 8

ລາຄາໂດຍສານ

1. ຄຳວ່າ “ລາຄາໂດຍສານ” ໝາຍເຖິງລາຄາຕ່າງໆ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:
 - ກ) ການເກັບຄ່າໂດຍສານຂອງສາຍການບິນ ເພື່ອການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສຳພາລະຕ່າງໆ ຂອງພວກເຂົາ ຕາມການໃຫ້ບໍລິການທີ່ຕົກລົງກັນໄວ້ ແລະ ການເກັບ ແລະ ເງື່ອນໄຂຕ່າງໆກ່ຽວກັບການອ່ານອະຄວາມສະດວກ ໃນການໃຫ້ບໍລິການສຳລັບການຂົນສົ່ງດັ່ງກ່າວ;
 - ຂ) ການເກັບຄ່າຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງສາຍການບິນ ສຳລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (ບົກເວັ້ນ ໄປສະນີພັນ) ຕາມການໃຫ້ບໍລິການທີ່ຕົກລົງກັນໄວ້;
 - ຄ) ເງື່ອນໄຂທີ່ຄຸ້ມຄອງການນຳໃຊ້ລາຄາ ຫຼື ອັດຕາຄ່າຂົນສົ່ງ ລວມທັງກຳໄລທີ່ຕິດຂັດມານຳ; ແລະ
 - ງ) ອັດຕາຄ່ານາຍໜ້າທີ່ໃຊ້ຈ່າຍ ໂດຍສາຍການບິນໃຫ້ກັບຕົວແທນໃດໜຶ່ງ ໃນການຂາຍປີ້ເຮືອບິນ ຫຼື ອອກໃບເກັບເງິນ ໂດຍຕົວແທນດັ່ງກ່າວ ສຳລັບການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕາມການໃຫ້ບໍລິການທີ່ຕົກລົງກັນໄວ້.
2. ລາຄາໂດຍສານທີ່ກຳນົດ ໂດຍສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໃດໜຶ່ງ ຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງສຳລັບການຂົນສົ່ງ ເຖິງ ແລະ ຈາກ ເຂດດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ຕ້ອງແມ່ນລາຄາທີ່ສົມເຫດສົມຜົນ ຕາມປັດໃຈທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທັງໝົດ ລວມທັງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການດຳເນີນການ, ອັດຕາການນຳໃຊ້, ກຳໄລທີ່ເໝາະສົມ, ລັກສະນະຂອງແຕ່ລະການບໍລິການ ແລະ ລາຄາໂດຍສານທີ່ເກັບໂດຍສາຍການບິນອື່ນໆ.
3. ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງໃຫ້ສາຍການບິນຂອງພວກເຂົາປຶກສາກັບສາຍການບິນອື່ນໆ ກ່ອນການປິ່ນຂໍອະນຸມັດລາຄາໂດຍສານ ສຳລັບການບໍລິການຕາມແຕ່ລະຂັ້ນຕອນ.

4. ລາຄາໂດຍສານທີ່ລະບຸໄວ້ໃນວັກທີ 2 ຂອງມາດຕານີ້ ບັນດາສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຕ້ອງຍື່ນກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາ ເພື່ອຂໍອະນຸມັດ, ຊຶ່ງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນດັ່ງກ່າວ ອາດຕ້ອງການແຍກແຕ່ລະລາຍການຕ່າງຫາກ ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນວັກທີ 1 ຂອງມາດຕານີ້. ການຍື່ນເອກະສານຂໍອະນຸມັດດັ່ງກ່າວບໍ່ໃຫ້ກາຍ 60 ວັນ (ຫຼື ໃນໄລຍະເວລາທີ່ສັ້ນກວ່ານັ້ນ ຕາມການຕົກລົງເຫັນດີຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ) ກ່ອນວັນທີ່ຈະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ການສະເໜີລາຄາໂດຍສານ ຈະນຳໃຊ້ໄດ້. ກໍຕໍ່ເມື່ອໄດ້ມີການຍື່ນສະເໜີຂໍອະນຸມັດ ກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາໃດໜຶ່ງ ໃນວັນທີ ທີ່ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນດັ່ງກ່າວ.
5. ການສະເໜີລາຄາໂດຍສານ ອາດຈະໄດ້ຮັບການອະນຸມັດ ຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາໃດໜຶ່ງ ໄດ້ທຸກໆເວລາ ໃນເມື່ອເອກະສານຂໍອະນຸມັດ ໄດ້ຍື່ນຕາມວັກທີ 4 ຂອງມາດຕານີ້, ນອກຈາກວ່າພາຍໃນ 30 ວັນ (ຫຼື ໃນໄລຍະເວລາທີ່ສັ້ນກວ່ານັ້ນ ຕາມການຕົກລົງເຫັນດີຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ) ຫຼັງຈາກວັນທີ່ຍື່ນຂໍອະນຸມັດດັ່ງກ່າວ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ຈະແຈ້ງເປັນລາຍລັກອັກສອນກ່ຽວກັບ ການບໍ່ອະນຸມັດຕໍ່ການສະເໜີລາຄາໂດຍສານດັ່ງກ່າວ.
6. ຖ້າວ່າການແຈ້ງການທີ່ກ່ຽວກັບການບໍ່ອະນຸມັດ ໄດ້ສະເໜີໃຫ້ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ຕາມວັກທີ 5 ຂອງມາດຕານີ້, ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ອາດຮ່ວມກັນກຳນົດລາຄາໂດຍສານ. ສຳລັບຈຸດປະສົງນີ້, ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ອາດຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການປຶກສາຫາລື ລະຫວ່າງ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍພາຍໃນ 30 ວັນ ຫຼັງຈາກການແຈ້ງການບໍ່ອະນຸມັດດັ່ງກ່າວ, ຊຶ່ງຈະຈັດຂຶ້ນພາຍໃນ 30 ວັນ ຫຼັງຈາກວັນທີ່ໄດ້ຮັບໃບຄຳຮ້ອງຈາກຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ.
7. ລາຄາໂດຍສານທີ່ໄດ້ກຳນົດນຳໃຊ້ແລ້ວນັ້ນ ຈະມີຜົນສັກສິດຈົນກວ່າລາຄາໂດຍສານໃໝ່ ຈະມີການກຳນົດຂຶ້ນ ຕາມມາດຕານີ້.

ມາດຕາ 9

ພາສີ-ອາກອນ

1. ເຮືອບິນ ທີ່ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ ໂດຍສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ, ເຊັ່ນດຽວກັນກັບອຸປະກອນທີ່ໃຊ້ເປັນປະຈຳຂອງສາຍການບິນດັ່ງກ່າວ ລວມທັງນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ, ນ້ຳມັນເຄື່ອງ, ອາໄລ່ລວມທັງເຄື່ອງຈັກ ແລະ ສາຍເກັບເຄື່ອງປະຈຳເຮືອບິນ (ອາຫານ, ເຄື່ອງດື່ມ ແລະ ຢາສຸບ) ແລະ ການສະໜອງຕ່າງໆ ທີ່ຍັງເຫຼືອຢູ່ເທິງເຮືອບິນດັ່ງກ່າວນັ້ນ ຈະຖືກຍົກເວັ້ນໂດຍຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ບົນພື້ນຖານການຊ່ວຍເຫຼືອເຊິ່ງກັນແລະກັນ ທາງດ້ານພາສີ-ອາກອນ, ແຕ່

ບໍ່ໄດ້ກວມລວມເຖິງ ຄ່າພາສີ, ຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍອື່ນໆ ທີ່ໃຫ້ບໍລິການໃນເວລາລົງສະໜາມບິນ.

2. ເຄື່ອງອຸປະກອນ, ອາໄລ່, ນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ ແລະ ນ້ຳມັນເຄື່ອງ, ສາງເກັບເຄື່ອງປະຈຳເຮືອບິນ, ປີ້ເຮືອບິນ, ໃບຊຳລະຄ່າບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະ ອຸປະກອນການພິມຕ່າງໆ ທີ່ປະທັບກາຂອງສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໃດໜຶ່ງ ຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດໜຶ່ງ ກໍຄືອຸປະກອນການພິມທີ່ແຈກຍາຍສູ່ສາທາລະນະ ໂດຍບໍ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃດໆ ຂອງສາຍການບິນດັ່ງກ່າວ ຖືກນຳໃຊ້ໃນເຂດດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ໂດຍສາຍການບິນຖືກແຕ່ງຕັ້ງນັ້ນ ຫຼື ຜູ້ຕ່າງໜ້າ ຫຼື ການນຳຂຶ້ນເຮືອບິນ ເພື່ອນຳໃຊ້ຢູ່ເທິງເຮືອບິນເທົ່ານັ້ນ ໃນການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ ຈະຖືກຍົກເວັ້ນໂດຍຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ບິນພື້ນຖານການຊ່ວຍເຫຼືອເຊິ່ງກັນແລະກັນ ທາງດ້ານພາສີ-ອາກອນ, ແຕ່ບໍ່ໄດ້ກວມລວມເຖິງ ຄ່າພາສີ, ຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍອື່ນໆ ທີ່ໃຫ້ບໍລິການໃນເວລາລົງສະໜາມບິນ ຫຼື ເມື່ອອຸປະກອນດັ່ງກ່າວ ອາດຈະນຳໃຊ້ໃນຈຸດຕ່າງໆ ລະຫວ່າງການເດີນທາງຜ່ານເຂດດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ.
3. ບັນດາເຄື່ອງອຸປະກອນ ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນວັກທີ 1 ແລະ 2 ຂອງມາດຕານີ້ ອາດຈະຕ້ອງເກັບຮັກສາ ແລະ ຄວມຄຸມຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.
4. ເຄື່ອງອຸປະກອນທີ່ນຳໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງທົ່ວໄປເທິງເຮືອບິນ ກໍຄື ວັດສະດຸ ແລະ ເຄື່ອງສະໜອງຕ່າງໆ ທີ່ເກັບຮັກສາເທິງເຮືອບິນຂອງຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ, ເຄື່ອງຂອງດັ່ງກ່າວອາດຂົນສົ່ງ ໃນເຂດດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໄດ້ ໂດຍໄດ້ຮັບການອະນຸຍາດ ຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີອາກອນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍນັ້ນ, ໃນກໍລະນີນີ້ ເຄື່ອງຂອງດັ່ງກ່າວ ອາດຈະເກັບໄວ້ພາຍໃຕ້ການຄວບຄຸມຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈົນກ່ວາເຖິງໄລຍະເວລາ ທີ່ເຄື່ອງຂອງດັ່ງກ່າວ ຈະຖືກຂົນສົ່ງອອກ ຫຼື ເຄື່ອນຍ້າຍໄປບ່ອນອື່ນອີກ ໂດຍອີງຕາມກົດລະບຽບພາສີອາກອນ.
5. ການຍົກເວັ້ນຕ່າງໆ ທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນມາດຕານີ້ ຈະຖືກປະຕິບັດກໍຕໍ່ເມື່ອ ບັນດາສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ໄດ້ຮ່ວມງານກັບບັນດາສາຍການບິນອື່ນ ສຳລັບການໃຫ້ຢືມ ຫຼື ການສົ່ງຖ່າຍເຄື່ອງອຸປະກອນຕ່າງໆ ໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນວັກທີ 1 ແລະ 2 ຂອງມາດຕານີ້, ຖ້າວ່າບັນດາສາຍການບິນອື່ນນັ້ນ ຈະສົ່ງຖ່າຍເຄື່ອງອຸປະກອນດັ່ງກ່າວ ຈາກສາຍການບິນດັ່ງກ່າວ.
6. ຫີບຫໍ່ ແລະ ສິນຄ້າ ທີ່ຂົນສົ່ງຜ່ານເຂດດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ຈະຖືກຍົກເວັ້ນຈາກພັນທະອາກອນ, ພາສີ ແລະ ຄ່າທຳນຽມ, ແຕ່ບໍ່ໄດ້ກວມລວມເຖິງ ຄ່າພາສີ, ຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍອື່ນໆ ທີ່ໃຫ້ບໍລິການໃນເວລາລົງສະໜາມບິນ.

ການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນ

1. ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍເຫັນດີນຳກັນວ່າ ພັນທະ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ແມ່ນເພື່ອຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນ ດ້ານຕໍ່ການກະທຳທີ່ຜິດກົດໝາຍ ຊຶ່ງເປັນພາກສ່ວນໜຶ່ງຂອງສັນຍາສະບັບນີ້. ໂດຍປາດສະຈາກການຈຳກັດຫຼັກການທົ່ວໄປຂອງສິດ ແລະ ພັນທະຕ່າງໆ ພາຍໃຕ້ກົດໝາຍລະຫວ່າງປະເທດ, ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຢ່າງຮອບຄອບ ໃນການປະຕິບັດໃຫ້ສອດຄ່ອງຕາມຫຼັກການຕ່າງໆ ຂອງສົນທິສັນຍາວ່າດ້ວຍ ການທຳຜິດທາງດ້ານກົດໝາຍ ແລະ ການກະທຳອື່ນໆ ທີ່ມີຜົນເທິງເຮືອບິນ ເຊັ່ນ ທີ່ໂຕກ່ຽວ ວັນທີ 14 ເດືອນກັນຍາ 1963, ສົນທິສັນຍາວ່າດ້ວຍ ການຍັບຢັ້ງການຍຶດເຮືອບິນທີ່ຜິດກົດໝາຍ ເຊັ່ນ ທີ່ແຮກກູ ວັນທີ 16 ເດືອນທັນວາ 1970, ສົນທິສັນຍາວ່າດ້ວຍ ການຍັບຢັ້ງການກະທຳຜິດກົດໝາຍ ດ້ານຕໍ່ຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນ ເຊັ່ນ ທີ່ມອນເຕຣອານ ວັນທີ 23 ເດືອນກັນຍາ 1971 ແລະ ອະນຸສັນຍາວ່າດ້ວຍ ການຍັບຢັ້ງການກະທຳທີ່ໃຊ້ຄວາມຮຸນແຮງ ທີ່ຜິດກົດໝາຍຢູ່ສະໜາມບິນ ທີ່ໃຫ້ບໍລິການການບິນພົນລະເຮືອນລະຫວ່າງປະເທດ ເຊັ່ນ ທີ່ມອນເຕຣອານ ວັນທີ 23 ເດືອນກຸມພາ 1988, ເຊັ່ນດຽວກັນກັບສົນທິສັນຍາ ແລະ ອະນຸສັນຍາອື່ນໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຮັກສາຄວາມປອດໄພ ຂອງການບິນພົນລະເຮືອນ ທີ່ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍຮ່ວມເປັນພາກຕີ.
2. ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ຈະຕ້ອງຕອບສະໜອງບົນພື້ນຖານ ການຮ້ອງຂໍທຸກໆການຊ່ວຍເຫຼືອທີ່ຈຳເປັນໃຫ້ແກ່ເຊິ່ງກັນແລະກັນ ເພື່ອປ້ອງກັນການກະທຳການຍຶດເຮືອບິນພົນລະເຮືອນ ທີ່ຜິດກົດໝາຍ ແລະ ການກະທຳຜິດກົດໝາຍອື່ນໆ ໂດຍມີຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນດັ່ງກ່າວ, ລວມທັງບົນດາວໂດຍສານ ແລະ ຈຸບົນ ຈົນຮອດຢູ່ສະໜາມບິນ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຂອງການສັນຈອນທາງອາກາດຕ່າງໆ ພ້ອມທັງການກໍ່ກວນຂົ່ມຂູ່ ຕໍ່ການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງການບິນພົນລະເຮືອນ.
3. ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ຈະຕ້ອງມີການພົວພັນເຊິ່ງກັນແລະກັນ ເພື່ອປະຕິບັດໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນ ແລະ ຂໍ້ແນະນຳການປະຕິບັດທີ່ເໝາະສົມຕ່າງໆ ທີ່ສ້າງຕັ້ງໂດຍອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ແລະ ໄດ້ລະບຸໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຕ່າງໆ ຂອງສົນທິສັນຍາວ່າດ້ວຍ ການບິນພົນລະເຮືອນລະຫວ່າງປະເທດ ທີ່ຜັນຂະຫຍາຍຫຼັກການການຮັກສາຄວາມປອດໄພດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້ຕໍ່ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ; ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍຈະຕ້ອງ

ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ບັນດາຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງເຮືອບິນ ທີ່ມີສະຖານທີ່ຫຼັກໃນການດຳເນີນທຸລະກິດ ຫຼື ມີສະຖານທີ່ຢູ່ຖາວອນໃນເຂດດິນແດນຂອງຕົນ ແລະ ບັນດາຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ທີ່ຢູ່ສະໜາມບິນ ຕ່າງໆ ໃນເຂດດິນແດນຂອງຕົນ ຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບ ຂໍ້ກຳນົດການຮັກສາຄວາມປອດໄພ ທາງດ້ານການບິນຕ່າງໆ.

4. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍເຫັນດີວ່າ ບັນດາຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດດ້ວຍເຮືອບິນ ອາດຈະຖືກຮ້ອງໃຫ້ປະຕິບັດ ຕາມຂໍ້ກຳນົດການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນ ທີ່ລະບຸໃນວັກທີ 3 ຂອງມາດຕານີ້ ທີ່ເປັນຄວາມ ຕ້ອງການຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ສໍາລັບການບິນເຂົ້າ-ອອກ ຫຼື ໃນຂະນະທີ່ຢູ່ໃນເຂດດິນແດນຂອງຄູ່ ສັນຍາຝ່າຍດັ່ງກ່າວນັ້ນ. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຈະຮັບປະກັນໃຫ້ມີມາດຕະຖານທີ່ພຽງພໍ ໃນການປະຕິ ບັດງານໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ພາຍໃນເຂດດິນແດນຂອງຕົນ ເພື່ອປົກປ້ອງເຮືອບິນ ແລະ ກວດກາ ຜູ້ໂດຍສານ, ຈຸບິນ, ສໍາພາລະ, ສິນຄ້າ ແລະ ອຸປະກອນປະຈຳເຮືອບິນກ່ອນ ແລະ ລະຫວ່າງການ ຂົນສົ່ງຂຶ້ນເທິງເຮືອບິນ. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຈະຕ້ອງໃຫ້ຄວາມຮ່ວມມືໃນການພິຈາລະນາຕໍ່ທຸກການ ຮ້ອງຂໍຈາກຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ເພື່ອໃຫ້ມີມາດຕະການການຮັກສາຄວາມປອດໄພທີ່ພິເສດ ເພື່ອໃຫ້ ໝາະສົມຕໍ່ກັບການຂົນສົ່ງ.
5. ເມື່ອມີເຫດການ ຫຼື ເຫດການທີ່ເປັນການຂົ່ມຂູ່ໃຊ້ອຳນາດຍົດເຮືອບິນທີ່ຜິດກົດໝາຍ ຫຼື ການກະທຳ ທີ່ຜິດກົດໝາຍຕ່າງໆ ອັນເປັນຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນດັ່ງກ່າວ, ພ້ອມດ້ວຍບັນດາ ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຈຸບິນ, ສະໜາມບິນຕ່າງໆ ຫຼື ເຫດການຕ່າງໆທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບບັນດາສິ່ງອຳນວຍ ຄວາມສະດວກ ການສັນຈອນທາງອາກາດ. ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ຕ້ອງໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອເຊິ່ງກັນ ແລະ ກັນ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການສື່ສານຕ່າງໆ ແລະ ມີມາດຕະການທີ່ເໝາະສົມ ອື່ນໆອີກ ເພື່ອແນໃສ່ໃຫ້ຢຸດຕິໂດຍໄວ ແລະ ມີຄວາມປອດໄພ ຈາກເຫດການທີ່ອາດພາໃຫ້ເກີດອຸບັດ ຕິເຫດ ຫຼື ການຂົ່ມຂູ່ດັ່ງກ່າວ.

ມາດຕາ 11

ຄວາມປອດໄພການບິນ

1. ບໍ່ວ່າເວລາໃດກໍຕາມ, ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ອາດຈະຮ້ອງຂໍໃຫ້ມີການປຶກສາຫາລື ກ່ຽວກັບ ມາດຕະ ຖານຄວາມປອດໄພທີ່ຢູ່ໃນເຂດໃດກໍຕາມ ຊຶ່ງກ່ຽວຂ້ອງກັບຈຸບິນ, ເຮືອບິນ ຫຼື ການດຳເນີນການບິນ ຂອງຕົນ ທີ່ຮັບຮອງໂດຍຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ. ການປຶກສາຫາລືດັ່ງກ່າວຈະຕ້ອງຈັດຂຶ້ນພາຍໃນ 30 ວັນ ຫຼັງຈາກມີການຮ້ອງຂໍ.

2. ຖ້າວ່າພາຍຫຼັງຈາກມີການປຶກສາຫາລືແລ້ວ, ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງພົບວ່າ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍບໍ່ສາມາດຮັກສາ ແລະ ບໍລິຫານຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ທາງດ້ານມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການໃນຂົງເຂດເຫຼົ່ານີ້ ຢ່າງໜ້ອຍທີ່ເທົ່າກັບມາດຕະຖານຕ່ຳສຸດ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນສົນທິສັນຍາ, ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍທຳອິດ ຈະຕ້ອງໄດ້ແຈ້ງໄປຍັງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ກ່ຽວກັບການພົບ ແລະ ຂັ້ນຕອນຕ່າງໆ ທີ່ເຫັນວ່າມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານຕ່ຳສຸດເຫຼົ່ານີ້ ແລະ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍຈະຕ້ອງປະຕິບັດແກ້ໄຂໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມຄວາມເໝາະສົມ. ຖ້າຫາກວ່າຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ມີຂໍ້ຜິດພາດໃນການປະຕິບັດງານ ແລະ ຈະຕ້ອງໃຊ້ເວລາເພື່ອແກ້ໄຂໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມຄວາມເໝາະສົມ ພາຍໃນ 15 ວັນ ຫຼື ດົນກວ່ານັ້ນ ອາດຈະໄດ້ຮັບການຕົກລົງເຫັນດີ, ຊຶ່ງຂໍ້ຜິດພາດດັ່ງກ່າວ ອາດຈະເປັນເຫດຜົນອ້າງອີງໃນການນຳໃຊ້ວັກທີ 1 ຂອງ ມາດຕາ 6 ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ (ສິດໃນການປະຕິບັດງານ, ການເພີ່ມຖອນ ຫຼື ການເລື່ອນຊື່ວ່າດາວ).
3. ໂດຍບໍ່ຄຳນຶງເຖິງພັນທະຕ່າງໆ ທີ່ລະບຸໃນມາດຕາ 33 ຂອງສົນທິສັນຍາຊີຄາໂກ, ຊຶ່ງເຫັນດີວ່າ ເຮືອບິນທຸກລຳທີ່ນຳໃຊ້ໃນການປະຕິບັດງານຂອງສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ໃນການບໍລິການຂົນສົ່ງໄປ ຫຼື ຈາກ, ຢູ່ໃນເຂດດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ, ເຮືອບິນລຳດັ່ງກ່າວ ອາດຈະຖືກກວດກາ ໂດຍຜູ້ຕາງໜ້າທີ່ໄດ້ຮັບມອບໝາຍຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ, ກວດກາເທິງເຮືອບິນ ແລະ ອ້ອມລຳເຮືອບິນ ເພື່ອກວດສອບເອກະສານທີ່ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ຂອງເຮືອບິນ ແລະ ຈຸບົນພ້ອມທັງສະພາບຕົວຈິງຂອງເຮືອບິນລຳດັ່ງກ່າວ ແລະ ອຸປະກອນ, ຊຶ່ງມີເງື່ອນໄຂວ່າ ການກວດການີ້ຈະບໍ່ເຮັດໃຫ້ມີການຊັກຊ້າໂດຍບໍ່ສົມເຫດສົມຜົນ.
4. ການກວດກາພາກພື້ນດິນໃດໆ ຫຼື ຮູບແບບຂອງການກວດກາພາກພື້ນດິນຈະຕ້ອງມີການກວດກາທີ່ເນື່ອງມາຈາກ:
 - ກ) ບັນຫາຮຸນແຮງທີ່ພົວພັນຕໍ່ເຮືອບິນລຳໜຶ່ງ ຫຼື ການປະຕິບັດງານຂອງເຮືອບິນລຳໜຶ່ງ ທີ່ບໍ່ປະຕິບັດຕາມມາດຕະຖານຕ່ຳສຸດ ທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນເວລານັ້ນໂດຍອົງສົນທິສັນຍາ.
 - ຂ) ບັນຫາຮຸນແຮງທີ່ພົວພັນຕໍ່ການຂາດການບຳລຸງຮັກສາ ແລະ ບໍລິຫານຢ່າງມີປະສິດທິຜົນທາງດ້ານມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພຕ່າງໆ ທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນເວລານັ້ນໂດຍອົງສົນທິສັນຍາ ຊີຄາໂກ.

ຕາມຈຸດປະສົງຂອງມາດຕາ 33 ຂອງສົນທິສັນຍາ, ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍດັ່ງກ່າວ ຈະຕ້ອງກວດກາໃຫ້ສຳເລັດ ແລະ ມີສິດເສລີພາບໃນການສະຫຼຸບວ່າ ຄວາມຕ້ອງການກ່ຽວກັບໃບຢັ້ງຢືນ ຫຼື ທະບຽນຕ່າງໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບເຮືອບິນລຳດັ່ງກ່າວນັ້ນ ຫຼື ກ່ຽວຂ້ອງກັບຈຸບົນຂອງເຮືອບິນລຳນັ້ນ ແມ່ນໄດ້ອອກໃຫ້ ຫຼື ມີຜົນນຳໃຊ້ຢູ່ ຫຼື ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການຂອງເຮືອບິນດັ່ງກ່າວ ທີ່ໄດ້ດຳເນີນການບິນນັ້ນ, ຊຶ່ງຄວາມ

ຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການເຫຼົ່ານັ້ນ ແມ່ນບໍ່ເທົ່າ ຫຼື ສູງກວ່າມາດຕະຖານຕໍ່າສຸດ ທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍອີງ ຕາມສິນທິສັນຍາຊີຄາໂກ.

5. ໃນກໍລະນີການເຂົ້າໄປກວດກາເຮືອບິນທີ່ດໍາເນີນການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ໂດຍອີງໃສ່ວັກທີ 3 ຂ້າງເທິງນີ້, ການກວດກາດັ່ງກ່າວ ອາດຈະຖືກປະຕິເສດໂດຍຜູ້ ຕາງໜ້າຂອງສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນດັ່ງກ່າວ, ຕໍ່ກັບເຫດການດັ່ງກ່າວ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ໜຶ່ງເຂົ້າໃຈວ່າ ເປັນເລື່ອງທີ່ວິຕົກກັງວົນຢ່າງຮຸນແຮງຕາມຮູບແບບທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນວັກທີ 4 ຂ້າງເທິງ ທີ່ໄດ້ຍົກຂຶ້ນ ແລະ ອີງໃສ່ການຕົກລົງເຫັນດີໃນວັກດັ່ງກ່າວນັ້ນ.
6. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ມີສິດທີ່ຈະເລື່ອນຊື່ວຄາວ ຫຼື ປ່ຽນແປງການອະນຸຍາດການດໍາເນີນການບິນຂອງ ສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍທັນທີ ໃນກໍລະນີທີ່ຄູ່ສັນຍາ ຝ່າຍໜຶ່ງ ຫາກພົບເຫັນໂດຍອີງໃສ່ຜົນຂອງການກວດກາ, ຜົນຂອງການປຶກສາຫາລື ຫຼື ດ້ານອື່ນໆ ອີກ, ຊຶ່ງມາດຕະການທັນທີທາງດ້ານການເລື່ອນ ຫຼື ປ່ຽນແປງດັ່ງກ່າວແມ່ນຈະເປັນພື້ນຖານເພື່ອ ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງການດໍາເນີນການບິນຂອງສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນທີ່ຖືກ ແຕ່ງຕັ້ງນັ້ນ.
7. ໂດຍອີງໃສ່ວັກທີ 2 ຫຼື ວັກທີ 6 ຂ້າງເທິງນີ້, ທຸກໆການປະຕິບັດການຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງຈະຖືກ ຍົກເລີກ ເມື່ອການປະຕິບັດມາດຕະການດັ່ງກ່າວ ໄດ້ສິ້ນສຸດສະພາບການປະຕິບັດ.

ມາດຕາ 12

ຂໍ້ກຳນົດສະຖິຕິ

ເມື່ອມີການຮ້ອງຂໍ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ຈະຕ້ອງສະໜອງຂໍ້ມູນຂ່າວສານເປັນແຕ່ ລະໄລຍະ ຫຼື ຂໍ້ມູນທາງດ້ານສະຖິຕິອື່ນໆ ໄປຍັງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ບົນພື້ນຖານ ການຮ້ອງຂໍທີ່ມີເຫດຜົນ ແລະ ເໝາະສົມ ເພື່ອຈຸດປະສົງໃນການກວດກາປະລິມານ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນ ເງື່ອນໄຂຂອງການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນຂອງສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນທີ່ຖືກ ແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍດັ່ງກ່າວ. ຂໍ້ມູນຂ່າວສານດັ່ງກ່າວ ຈະຕ້ອງລວມມີທຸກຂໍ້ມູນທີ່ຈຳເປັນທີ່ລະບຸ ຈະແຈ້ງກ່ຽວກັບຈຳນວນຂອງຖັງວອບິນທີ່ຂົນສົ່ງທາງອາກາດໂດຍສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນ ທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງເຫຼົ່ານັ້ນ ທີ່ໃຫ້ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດທີ່ຕົກລົງກັນ.

ມາດຕາ 13

ການໂອນລາຍຮັບ

1. ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງເຂດປົກຄອງພິເສດມາກາວ ຈະມີສິດໃນການປ່ຽນເງິນຕາ ແລະ ໂອນໄປຍັງ ເຂດປົກຄອງພິເສດມາກາວ ຕາມຄວາມຕ້ອງການໃນການຊຳລະອາກອນ ໃນທ້ອງຖິ່ນຕາມການຄິດໄລ່ລາຍໄດ້ລວມ. ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ກໍຈະມີສິດໃນການປ່ຽນເງິນຕາ ແລະ ສົ່ງໄປຍັງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ຕາມຄວາມຕ້ອງການໃນການຊຳລະອາກອນໃນທ້ອງຖິ່ນຕາມການຄິດໄລ່ລາຍໄດ້ລວມ.
2. ການປ່ຽນເງິນຕາ ແລະ ການໂອນນັ້ນ ຈະຮັບອະນຸຍາດ ໂດຍປາດສະຈາກຂໍ້ຈຳກັດທາງດ້ານອັດຕາແລກປ່ຽນໃນເວລາການຊື້ຂາຍໃນປະຈຸບັນ ຊຶ່ງຈະມີຜົນກະທົບໃນເວລາທີ່ສະເໜີຊຳລະອາກອນສຳລັບການປ່ຽນເງິນຕາ ແລະ ການໂອນນັ້ນ ແລະ ຈະໄດ້ຮັບການຍົກເວັ້ນຄ່າທຳນຽມໃນການແລກປ່ຽນເງິນຕາໃນການດຳເນີນການປ່ຽນ ແລະ ການໂອນເງິນຕາດັ່ງກ່າວ.

ມາດຕາ 14

ຕົວແທນຂອງສາຍການບິນ

1. ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ຈະມີສິດຕາມກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ ໃນການເຂົ້າເມືອງ, ພັກອາໄສ ແລະ ຈ້າງພະນັກງານບໍລິຫານ, ເຕັກນິກ, ດຳເນີນການ ແລະ ວິຊາການອື່ນໆ ຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ຕາມທີ່ຕ້ອງການທີ່ລະບຸໄວ້ ໃນບົດບັນຍັດຂອງການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ເພື່ອດຳເນີນວຽກງານ ແລະ ບຳລຸງຮັກສາວຽກງານ ໃນເຂດດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ.
2. ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ມີສິດໃນການຂາຍປີ້ເຮືອບິນໂດຍກົງດ້ວຍຕົນເອງ ຫຼື ຜ່ານຕົວແທນ ໃນຂອບເຂດດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ. ສາຍການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ມີສິດໃນການຂາຍ ແລະ ໃຫ້ບໍລິການດັ່ງກ່າວ, ຊຶ່ງບຸກຄົນທົ່ວໄປສາມາດຊື້ການບໍລິການດັ່ງກ່າວ ໂດຍນຳໃຊ້ເງິນຕາທ້ອງຖິ່ນ ຫຼື ເງິນຕາທີ່ສາມາດແລກປ່ຽນໄດ້ຢ່າງອິດສະຫຼະ.

ມາດຕາ 15

ຄ່າທຳນຽມ

1. ບໍ່ມີຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດໜຶ່ງ ກຳນົດ ຫຼື ອະນຸຍາດ ສຳລັບການກຳນົດຄ່າທຳນຽມ ຕໍ່ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ສູງກວ່າຄ່າທຳນຽມທີ່ຕົນກຳນົດໃຫ້ສາຍການບິນຂອງຕົນເອງ ໃນການດຳເນີນການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດທີ່ຄ້າຍຄືກັນ.
2. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ສົ່ງເສີມ ແລະ ສະໜັບສະໜູນ ໃຫ້ມີການປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງ ເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ເກັບຄ່າທຳນຽມ ທີ່ມີຄຸນວຸດທິ ແລະ ບັນດາສາຍການບິນ ທີ່ນຳໃຊ້ການບໍລິການ ແລະ ສົ່ງອຳນວຍ

ຄວາມສະດວກຕ່າງໆນັ້ນ. ການແຈ້ງການທີ່ເໝາະສົມ ຈະຕ້ອງຖືກນຳສົ່ງໄປຍັງຜູ້ຊົມໃຊ້ການບໍລິການ ດັ່ງກ່າວ ກ່ຽວກັບການສະເໜີປ່ຽນແປງຄ່າທຳນຽມ ເພື່ອໃຫ້ພວກເຂົາປະກອບຄຳຄິດເຫັນກ່ອນ ທີ່ຈະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນຳໃຊ້ຄ່າທຳນຽມດັ່ງກ່າວ. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ສົ່ງເສີມໃຫ້ມີການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ ດ້ານຄ່າທຳນຽມຕ່າງໆ ລະຫວ່າງ ເຈົ້າໜ້າທີ່ ແລະ ສາຍການບິນ.

ມາດຕາ 16

ການປຶກສາຫາລື

ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ອາດຈະຮ້ອງຂໍໃຫ້ມີການປຶກສາຫາລືໄດ້ທຸກເວລາ ກ່ຽວກັບ ການຈັດຕັ້ງປະຕິ ບັດ, ການແປຄວາມໝາຍ, ການນຳໃຊ້ ແລະ ການດັດແກ້ສັນຍາສະບັບນີ້. ການປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງເຈົ້າໜ້າທີ່ ການບິນທັງສອງຝ່າຍ ຕ້ອງຈັດຕັ້ງຂຶ້ນພາຍໃນ 60 ວັນ ຫຼັງຈາກວັນທີ່ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໄດ້ຮັບການຮ້ອງຂໍເປັນ ລາຍລັກອັກສອນ ຫຼື ບໍ່ດັ່ງນັ້ນກໍມີການເຫັນດີທັງສອງຝ່າຍ.

ມາດຕາ 17

ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ

1. ຂໍ້ຂັດແຍ່ງໃດໆ ທີ່ຍົກຂຶ້ນມາລະຫວ່າງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການແປຄວາມໝາຍ ຫຼື ການນຳໃຊ້ສັນຍາສະບັບນີ້, ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ເບື້ອງຕົ້ນຈະຕ້ອງພະຍາຍາມແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ ໂດຍ ວິທີການເຈລະຈາ.
2. ຖ້າຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍບໍ່ສຳເລັດໃນການແກ້ໄຂໂດຍຜ່ານການພົບປະເຈລະຈາ, ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ອາດຈະຕົກລົງເຫັນດີໂດຍສະເໜີຂໍ້ຂັດແຍ່ງໃຫ້ບຸກຄົນ ຫຼື ນິຕິບຸກຄົນເພື່ອສະເໜີໃຫ້ຄະນະພິພາກສາ ທີ່ປະກອບມີຜູ້ພິພາກສາ 3 ທ່ານ ຊຶ່ງຈະຖືກພິຈາລະນາຕາມຂັ້ນຕອນດັ່ງລຸ່ມນີ້:
 - ກ) ພາຍໃນ 30 ວັນ ຫຼັງຈາກໄດ້ຮັບການຮ້ອງຂໍໃຫ້ມີການພິພາກສາ, ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຈະແຕ່ງ ຕັ້ງຜູ້ພິພາກສາ 1 ທ່ານ. ຜູ້ພິພາກສາດັ່ງກ່າວ ຈະຕ້ອງເປັນບຸກຄົນທີ່ມາຈາກລັດໃດໜຶ່ງ ທີ່ມີຄວາມ ເປັນທຳທາງດ້ານການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ. ໃນກໍລະນີທີ່ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ໄດ້ແຕ່ງຕັ້ງຜູ້ພິພາກສາ ປະຈຳຝ່າຍຂອງຕົນຝ່າຍລະຫ່ານແລ້ວ, ຜູ້ພິພາກສາດັ່ງກ່າວ ກໍຈະເຮັດໜ້າທີ່ເປັນປະທານຂອງ ການພິພາກສາ ແລະ ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໃຫ້ເປັນຜູ້ພິພາກສາທ່ານທີ 3, ຊຶ່ງຈະມີການແຕ່ງຕັ້ງພາຍໃນ 60 ວັນ ຫຼັງຈາກການແຕ່ງຕັ້ງຜູ້ພິພາກສາທ່ານທີ 2.
 - ຂ) ຖ້າວ່າພາຍໃນເວລາທີ່ກຳນົດແລ້ວ, ແຕ່ການແຕ່ງຕັ້ງຍັງບໍ່ໄດ້ສຳເລັດຜົນ, ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ອາດຈະຮ້ອງຂໍໃຫ້ ປະທານສະພາຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ດຳເນີນການແຕ່ງຕັ້ງ

ທີ່ຈຳເປັນດັ່ງກ່າວ ພາຍໃນ 30 ວັນ. ຖ້າປະທານເຫັນວ່າ ພື້ນເອງເປັນບຸກຄົນທີ່ບໍ່ສາມາດແກ້ໄຂ ຂໍ້ຂັດແຍ່ງຢ່າງເປັນທຳ, ຮອງປະທານອາວຸໂສທີ່ສຸດຜູ້ທີ່ບໍ່ມີຄຸນຈຸດທີ ໃນການແກ້ໄຂບັນຫາ ດັ່ງກ່າວກໍຈະເປັນຜູ້ດຳເນີນການແຕ່ງຕັ້ງດັ່ງກ່າວ.

3. ຍົກເວັ້ນ ການລະບຸໃນມາດຕານີ້ ຫຼື ການຕົກລົງທີ່ຄ້າຍຄືກັນລະຫວ່າງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ, ການພິພາກສາຈະກຳນົດຂອບເຂດໃນການຕັດສິນທາງກົດໝາຍ ແລະ ສ້າງຂັ້ນຕອນຂອງຕົນເອງຂຶ້ນ. ໃນແນວທາງຂອງການພິພາກສາ ຫຼື ຕາມການຮ້ອງຂໍຂອງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍນັ້ນ, ກອງປະຊຸມໃນການກຳນົດບັນຫາກ່ອນໜ້ານີ້ທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ພິພາກສາ ແລະ ຂັ້ນຕອນສະເພາະທີ່ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຈະໄດ້ຈັດຂຶ້ນ ແລະ ປະຕິບັດບໍ່ໃຫ້ກາຍ 30 ວັນ ຫຼັງຈາກການພິພາກສາໄດ້ສິ້ນສຸດ.
4. ຍົກເວັ້ນ ການຕົກລົງຂອງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ຫຼື ຈາກການພິພາກສາ, ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍຈະສົ່ງບົດບັນທຶກພາຍໃນ 45 ວັນຫຼັງຈາກການພິພາກສາໄດ້ສິ້ນສຸດລົງ. ການຕອບຮັບຈະຕ້ອງສົ່ງກ່ອນ 60 ວັນຫຼັງຈາກນັ້ນ. ຄູ່ສັນຍາຈະໄດ້ຮັບຟັງການພິພາກສາຕາມການຮ້ອງຂໍຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດໜຶ່ງ ຫຼື ຕາມເຫັນສົມຄວນພາຍໃນ 30 ວັນຫຼັງຈາກວັນທີ່ກຳນົດໃນການຕອບຮັບ.
5. ຄຳພິພາກສາ ຈະເປັນຮູບແບບການຕັດສິນທີ່ເປັນລາຍລັກອັກສອນ ແລະ ຈະຖືກສົ່ງໄປພາຍໃນ 30 ວັນ ຫຼັງຈາກການໄດ້ຮັບຟັງການພິພາກສາ, ຖ້າບໍ່ໄດ້ຮັບຟັງການພິພາກສາ, ຫຼັງຈາກວັນທີ່ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍສົ່ງໜັງສືການຕອບຮັບ, ການຕັດສິນຈະດຳເນີນຂຶ້ນຕາມສຽງສ່ວນຫຼາຍ.
6. ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ອາດຈະສົ່ງໜັງສືຮ້ອງຂໍສຳລັບການອະທິບາຍຄຳຕັດສິນພາຍໃນ 15 ວັນ ຫຼັງຈາກໄດ້ຮັບຮູ້ການຕັດສິນດັ່ງກ່າວ ແລະ ການອະທິບາຍດັ່ງກ່າວຈະພິມອອກພາຍໃນ 15 ວັນຕັ້ງແຕ່ວັນທີ່ໄດ້ຮັບການຮ້ອງຂໍດັ່ງກ່າວ.
7. ການຕັດສິນຂອງສານຈະມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ກັບຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ.
8. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຈະຍອມຮັບຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການແຕ່ງຕັ້ງຜູ້ພິພາກສາ ໃນການແກ້ໄຂບັນຫາດັ່ງກ່າວ. ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍອື່ນໆ ທີ່ມາຈາກການພິພາກສາຈະຖືກແບ່ງຢ່າງເທົ່າທຽມກັນ ລະຫວ່າງ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ລວມທັງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ເກີດຂຶ້ນໂດຍປະທານ ຫຼື ຮອງປະທານສະພາຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂັ້ນຕອນທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນວັກທີ 2.ຂ) ຂອງມາດຕານີ້.

ມາດຕາ 18

ການຕັດແກ້ສັນຍາ

1. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ອາດຈະມີການຮ້ອງຂໍໃຫ້ມີການປຶກສາຫາລືກັບຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ໄດ້ຕະຫຼອດເວລາ ເພື່ອຈຸດປະສົງໃນການຕັດແກ້ສັນຍາປະຈຸບັນ ຫຼື ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ. ການປຶກສາຫາລື

ດັ່ງກ່າວ ຈະເລີ່ມຂຶ້ນພາຍໃນ 60 ວັນ ຫຼັງຈາກໄດ້ຮັບການຮ້ອງຂໍດັ່ງກ່າວ. ການປຶກສາຫາລືນນີ້ອາດຈະດຳເນີນການໂດຍຜ່ານການໂອ້ລົມ ຫຼື ຜ່ານທາງຈິດໝາຍ.

2. ຖ້າວ່າຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງ ພິຈາລະນາວ່າ ມີຄວາມຈຳເປັນໃນການດັດແກ້ມາດຕາໃດໜຶ່ງຂອງສັນຍາສະບັບນີ້, ການດັດແກ້ດັ່ງກ່າວ ອາດຈະຖືກນຳໃຊ້ໄດ້ຫຼັງຈາກທີ່ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍເຫັນດີ ແລະ ສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້ ກໍຕໍ່ເມື່ອໄດ້ຮັບການຢັ້ງຢືນເປັນລາຍລັກອັກສອນຂອງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ.

ມາດຕາ 19

ການສິ້ນສຸດ

ບໍ່ວ່າເວລາໃດກໍຕາມ, ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງ ອາດອອກແຈ້ງການເປັນລາຍລັກອັກສອນໄປຍັງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງ ກ່ຽວກັບ ການຕົກລົງເຫັນດີຂອງຕົນໃນການສິ້ນສຸດສັນຍາສະບັບນີ້. ສັນຍາດັ່ງກ່າວຈະສິ້ນສຸດໃນເວລາທ່ຽງຄືນທັນທີ (ທີ່ສະຖານທີ່ທີ່ໄດ້ຮັບແຈ້ງການ) ກ່ອນວັນທຳອິດຄົບຮອບ 1 ປີ ທີ່ໄດ້ຮັບແຈ້ງການໂດຍຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ, ເວັ້ນເສຍແຕ່ວ່າການແຈ້ງການຈະຖືກຖອນຄືນໂດຍການຕົກລົງກັນກ່ອນ ທີ່ຈະຮອດເວລາສິ້ນສຸດສັນຍາ.

ມາດຕາ 20

ການຈົດທະບຽນກັບ ອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ

ສັນຍາສະບັບນີ້ ແລະ ທຸກການດັດແກ້ອື່ນໆຕໍ່ມານັ້ນ ຈະຕ້ອງໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນກັບອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

ມາດຕາ 21

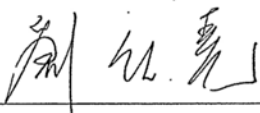
ຜົນບັງຄັບໃຊ້

ສັນຍາສະບັບນີ້ ຈະມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ທັນທີ ທີ່ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ໄດ້ແຈ້ງເປັນລາຍລັກອັກສອນໃຫ້ແຕ່ລະຝ່າຍ ກ່ຽວກັບ ການສຳເລັດຂັ້ນຕອນທີ່ຈຳເປັນຕ່າງໆ.

ເພື່ອເປັນຫຼັກຖານຢັ້ງຢືນ ຜູ້ລົງນາມໃນທ້າຍສັນຍາສະບັບນີ້, ຊຶ່ງເປັນຜູ້ທີ່ຖືກມອບໝາຍ ໂດຍ
ລັດຖະບານແຕ່ ລະຝາຍ, ທີ່ໄດ້ລົງນາມໃນສັນຍາສະບັບນີ້.

ລົງນາມໃນວັນທີ 25 ມິຖຸນາ 2013 ທີ່ ມາກາວ, ເຮັດເປັນຕົ້ນສະບັບຄືກັນ, ທີ່ເປັນພາສາລາວ, ພາສາ
ຈີນ, ພາສາປອກຕຸຍການ ແລະ ພາສາອັງກິດ, ເນື້ອໃນຂອງທຸກສະບັບມີຄຸນຄ່າເທົ່າທຽມກັນ. ໃນ
ກໍລະນີທີ່ມີຄວາມແຕກຕ່າງໃດໜຶ່ງທາງດ້ານການແປພາສາ, ຈະຖືເອົາສະບັບພາສາອັງກິດເປັນຫຼັກ.

ຕາງໜ້າລັດຖະບານ ແຫ່ງ
ເຂດປົກຄອງພິເສດມາກາວ ແຫ່ງ
ສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນຈີນ



ລີ ຊີ ໄລ

ລັດຖະມົນຕີວ່າການ
ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ຕາງໜ້າລັດຖະບານ ແຫ່ງ
ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ



ສົມມາດ ພິລເສນາ

ລັດຖະມົນຕີວ່າການ
ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ

ຕາຕະລາງເສັ້ນບິນ

ພາກທີ 1

ເສັ້ນບິນທີ່ດຳເນີນການໂດຍ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງ ເຂດປົກຄອງພິເສດມາກາວ:

ສະໜາມບິນສາກົນໃນ ເຂດປົກຄອງພິເສດມາກາວ - ບັນດາຈຸດລະຫວ່າງກາງ - ບັນດາຈຸດຕ່າງໆ ທີ່ເປັນ ສະໜາມບິນສາກົນໃນ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ - ບັນດາຈຸດຖັດໄປ.

ພາກທີ 2

ເສັ້ນບິນທີ່ດຳເນີນການໂດຍ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ:

ບັນດາຈຸດຕ່າງໆ ທີ່ເປັນສະໜາມບິນສາກົນໃນ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ - ບັນດາຈຸດລະຫວ່າງກາງ - ສະໜາມບິນສາກົນໃນ ເຂດປົກຄອງພິເສດມາກາວ - ບັນດາຈຸດຖັດໄປ.

ໝາຍເຫດ:

1. ບໍ່ມີຈຸດໃດໃນເຂດດິນແດນຂອງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນຈີນ, ໄຕ້ຫວັນ ແລະ ຮ່ອງກົງ ທີ່ຖືເປັນຈຸດລະຫວ່າງກາງ ແລະ ຈຸດຖັດໄປ.
2. ຈຸດໃດກໍ່ໄດ້ ຕາມເສັ້ນບິນທີ່ລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສະບັບນີ້ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດໜຶ່ງ ອາດຈະເລືອກທີ່ຈະບໍ່ປະຕິບັດ ຖ້ວນບິນໃດໜຶ່ງ ຫຼື ທັງໝົດ, ຊຶ່ງບັນດາສາຍການບິນເຫຼົ່ານັ້ນຕ້ອງ ອອກຈາກ ຫຼື ສິ້ນສຸດ ຖ້ວນບິນໃນເຂດດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ ທີ່ແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນດັ່ງກ່າວ.
3. ຈຸດຕ່າງໆ ທີ່ຮັບຮອງໃນເສັ້ນບິນທີ່ລະບຸໄວ້ຂ້າງເທິງນີ້ ຈະເປັນການກຳນົດຮ່ວມລະຫວ່າງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ.