

ສັນຍາຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ລະຫວ່າງ

ລັດຖະບານ ປະເທດ ໂອຕຣິດ ແລະ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ແລະ ລັດຖະບານ (ສປປ ລາວ) ແລະ ປະເທດ ໂອຕຣິດ ເຊິ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ເອີ້ນວ່າ “ຄູ່ສັນຍາ”; ໃນນາມເປັນພາຄີຂອງ ສົນທິສັນຍາວ່າດ້ວຍ ການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ທີ່ໄດ້ລົງນາມ ໃນວັນທີ 07 ເດືອນ ທັນວາ ປີ 1944, ທີ່ເມືອງ ຊິກາໂກ;

ໂດຍມີຈຸດປະສົງ ທີ່ຈະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດດ້ານຄວາມປອດໄພ ແລະ ເພື່ອຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ ໃນການ ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຫວ່າງປະເທດ ແລະ ການສົ່ງເສີມທາງດ້ານຮ່ວມມືລະຫວ່າງປະເທດ ຢ່າງຍິ່ງໃຫຍ່ ໃນແງ່ຂອງ ການບໍລິການດັ່ງກ່າວ; ແລະ

ໂດຍຄວາມປາດຖະໜາ ທີ່ຈະສ້າງສັນຍາ ເພື່ອສົ່ງເສີມການພັດທະນາຂອງ (ຕາຕະລາງການບິນ) ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ໃນຈຸດລະຫວ່າງ 2 ປະເທດ ແລະ ຈຸດຖັດໄປ.

ໄດ້ຕົກລົງເຫັນດີ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ :

- ມາດຕາ 1 ນິຍາມຄຳສັບ
- ມາດຕາ 2 ການໃຫ້ສິດທິການບິນ
- ມາດຕາ 3 ການແຕ່ງຕັ້ງ ແລະ ການອະນຸຍາດສາຍການບິນ
- ມາດຕາ 4 ການນຳໃຊ້ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ
- ມາດຕາ 5 ການຍົກເວັ້ນພາສີອາກອນ ແລະ ພັນທະອື່ນໆ.
- ມາດຕາ 6 ການເກັບພາສີອາກອນ
- ມາດຕາ 7 ຄ່າທຳນຽມ
- ມາດຕາ 8 ການລົງຈອດແບບທາງຜ່ານ
- ມາດຕາ 9 ການຍອມຮັບກ່ຽວກັບໃບຢັ້ງຢືນ ແລະ ໃບອະນຸຍາດ
- ມາດຕາ 10 ລາຄາ
- ມາດຕາ 11 ໂອກາດ ແລະ ການເປັນຕົວແທນທາງດ້ານການຄ້າ
- ມາດຕາ 12 ປະລິມານຄວາມຈຸ ແລະ ການແຂ່ງຂັນຢ່າງເປັນທຳ.
- ມາດຕາ 13 ຄວາມປອດໄພການບິນ.
- ມາດຕາ 14 ການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນ.
- ມາດຕາ 15 ການເກັບກຳສະຖິຕິການບິນ
- ມາດຕາ 16 ການປຶກສາຫາລື
- ມາດຕາ 17 ການປັບປຸງສັນຍາ
- ມາດຕາ 18 ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ.
- ມາດຕາ 19 ການສິ້ນສຸດສັນຍາ
- ມາດຕາ 20 ການຂຶ້ນທະບຽນ
- ມາດຕາ 21 ຜົນບັງຄັບໃຊ້

ມາດຕາ 1

ຄຳນິຍາມ

ຈຸດປະສົງຂອງສັນຍາມີດັ່ງນີ້:

ກ) ຄຳວ່າ “ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນ” ສຳລັບຝ່າຍ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ, ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ສຳລັບຝ່າຍ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສະຫະພາບ ໂອຕຣິດ, ກະຊວງ ຂົນສົ່ງ, ນະວັດຕະກຳ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີ. ທັງສອງຝ່າຍ, ບຸກຄົນອື່ນ ຫຼື ອົງການຈັດຕັ້ງໃດໜຶ່ງ ທີ່ໄດ້ປະຕິບັດໜ້າທີ່ຕາມການມອບໝາຍຂອງ ເຈົ້າໜ້າການບິນ ຫຼື ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ;

ຂ) ຄຳວ່າ “ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດທີ່ຕົກລົງກັນ” ໝາຍເຖິງ ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດຕາມເສັ້ນ ບິນທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍໃນສັນຍາສະບັບນີ້ ເພື່ອການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານທາງອາກາດ, ກະເປົາ ເດີນທາງ, ສິນຄ້າ ແລະ ໄປສະນີພັນ;

ຄ) ຄຳວ່າ “ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ”, “ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ”, “ສາຍການບິນ” ແລະ “ການ ລົງຈອດໂດຍບໍ່ມີຈຸດປະສົງທາງການຄ້າ” ມີຄວາມໝາຍຕາມທີ່ໄດ້ບັນຍັດໄວ້ໃນ ມາດຕາ 96 ຂອງ ສົນທິສັນຍາ.

ງ) ຄຳວ່າ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ໝາຍເຖິງ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍທີ່ຄັດຕິດໃນສັນຍາສະບັບນີ້. ຮ່າງເອກະສານຊ້ອນ ທ້າຍດັ່ງກ່າວຖືວ່າເປັນສ່ວນທີ່ສົມບູນຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ແລະ ທຸກໆເອກະສານອ້າງອີງໃນສັນຍາສະບັບນີ້ຕ້ອງ ລວມເອກະສານອ້າງອີງທັງໝົດເຂົ້າໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ, ເວັ້ນເສຍແຕ່ວ່າ ໄດ້ໃຫ້ຄວາມໝາຍໃນບ່ອນອື່ນທີ່ ຊັດເຈນກວ່າ;

ຈ) ຄຳວ່າ “ປະລິມານຄວາມຈູ” ມີຄວາມກ່ຽວຂ້ອງກັບສັນຍາຂົນສົ່ງທາງອາກາດໝາຍເຖິງ ນ້ຳໜັກການບັນຈຸຂອງ ເຮືອບິນທີ່ສາມາດຮັບຮອງໃນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ, ການເພີ່ມຂຶ້ນຈຳນວນຫຼາຍໂດຍການປະຕິບັດງານຕາມ ຄວາມຖີ່ໃນເຮືອບິນດັ່ງກ່າວ ທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນຈຸດເສັ້ນບິນ ຫຼື ພາກສ່ວນໃດໜຶ່ງຂອງເສັ້ນບິນ;

ສ) ຄຳວ່າ “ສົນທິສັນຍາ” ໝາຍເຖິງ ສົນທິສັນຍາວ່າດ້ວຍ ການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ທີ່ມີການລົງນາມທີ່ ຊິ ກາໂກ, ໃນວັນທີ 17 ທັນວາ 1944, ລວມທັງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍທີ່ຮັບຮອງພາຍໃຕ້ ມາດຕາ 90 ຂອງ ສົນທິສັນຍາດັ່ງກ່າວ ແລະ ທຸກການແກ້ໄຂຂອງ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຫຼື ສົນທິສັນຍາ ພາຍໃຕ້ ມາດຕາ 90 ແລະ

94 (a). ພ້ອມດຽວກັນ ບັນດາເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ການແກ້ໄຂຕ່າງໆແມ່ນສາມາດນຳໄປໃຊ້ໄດ້ລະຫວ່າງ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ;

ຊ) ຄຳວ່າ “ການແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນ” ໝາຍເຖິງ ທຸກສາຍການບິນ ທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງ ແລະ ການອະນຸຍາດ ໂດຍອົງຕາມ ມາດຕາ 3 ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້;

ຍ) ຄຳວ່າ “ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ” ໝາຍເຖິງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະດ້ວຍເຮືອບິນ ແລະ ໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ ໜ່ວຍການຂົນສົ່ງຊັ້ນ ທາງບົກ ຫຼື ທາງນໍ້າ ທີ່ຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ, ກະເປົາເດີນທາງ, ສິນຄ້າ ລະ ໄປສະນີພັນ, ສາ ມາດແຍກ ຫຼື ລວມເຂົ້າກັນສໍາລັບ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ຫຼື ຄ່າຈ້າງ;

ດ) ຄຳວ່າ “ລາຄາ” ໝາຍເຖິງ:

(i) “ລາຄາປີ້ເຮືອບິນ” ການຈ່າຍຄ່າປີ້ເຮືອບິນຂອງ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຫຼື ສາຂາຕົວແທນຈາໜ່າຍ ຫຼື ປີ້ເຮືອບິນ ອື່ນໆໃນການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ກະເປົາເດີນທາງ ໃນການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະ ພາຍໃຕ້ເງື່ອນ ໄຂອື່ນໆຂອງ ລາຄາທີ່ກຳນົດໄວ້, ລວມທັງ ຄ່າຈ້າງ ແລະ ເງື່ອນໄຂທີ່ໃຫ້ກັບຕົວແທນ ແລະ ຄ່າບໍລິການອື່ນໆທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ; ແລະ

(ii) “ອັດຕາຄ່າໂດຍສານທາງອາກາດ” ທີ່ຈະຕ້ອງຈ່າຍສໍາລັບໃນການຂົນສົ່ງຂອງ ສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ ແລະ ເງື່ອນໄຂຕາມລາຄາທີ່ກຳນົດ, ລວມທັງຄ່າຈ້າງ ແລະ ຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ສະເໜີໃຫ້ຕົວແທນ ແລະ ໜ່ວຍງານອື່ນໆທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ.

ຄຳນິຍາມ ໄດ້ກວມໄປເຖິງ ການປັບປ່ຽນ, ການເຊື່ອມຕໍ່ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ ແລະ ເງື່ອນໄຂ ຂອງພວກເຂົາທີ່ຖືກຕ້ອງ.

ຕ) ຄຳວ່າ “ບໍລິການພາກພື້ນດິນດ້ວຍຕົນເອງ” ໝາຍເຖິງເງື່ອນໄຂທີ່ຜູ້ນຳໃຊ້ການສະໜອງພາຍໃນສະໜາມບິນ ໂດຍກົງດ້ວຍຕົນເອງ ຫຼື ພາກສ່ວນອື່ນໆຂອງ ການບໍລິການພາກພື້ນດິນ ແລະ ລວມທັງທີ່ບໍ່ໄດ້ມີສັນຍາກັບການ ພິຈາລະນາກັບປະເທດທີສາມ ໃນການສະໜອງການບໍລິການດັ່ງກ່າວ; ສໍາລັບຈຸດປະສົງຂອງນິຍາມຄຳນີ້ ຈຳນວນ ຜູ້ນຳໃຊ້ສະໜາມບິນຈະຕ້ອງບໍ່ຖືວ່າເປັນຄູ່ສັນຍາບຸກຄົນທີສາມ ດັ່ງນີ້:

ກ) ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍການເຫັນດີເປັນເອກະພາບກັບປະເທດອື່ນໆ ຫຼື

ຂ) ແຕ່ລະສຽງທີ່ເປັນເອກະພາບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.

ຖ) ຄຳວ່າ “ເສັ້ນທີ່ກຳນົດ” ໝາຍເຖິງເສັ້ນບິນທີ່ກຳນົດໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຂອງສັນຍາສະບັບນີ້.

ທ) ຄຳວ່າ “ເງິນສະໜັບສະໜູນຈາກລັດຖະບານ” ຫຼື “ການສະນັບສະໜູນ” ໝາຍເຖິງການສະໜອງຢູ່ໃນພື້ນຖານການຈຳແນກໃຫ້ແກ່ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງ, ໂດຍກົງ ຫຼື ທາງອ້ອມ, ໂດຍລັດ ຫຼື ແບບສາທາລະນະ ຫຼື ແບບສ່ວນໂຕທີ່ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງ ຫຼື ການຄຸ້ມຄອງໂດຍລັດ. ໂດຍບໍ່ມີຂໍ້ຈຳກັດ, ມັນອາດຈະລວມເຖິງການກຳນົດການສູນເສຍຂອງການດຳເນີນງານ; ເງື່ອນໄຂຂອງທຶນ, ບໍ່ໄດ້ຮັບສິດການຄືນເງິນ ຫຼື ສິນເຊື່ອຕາມເງື່ອນໄຂອັນສະເພາະ; ຜົນໄດ້ຮັບທາງດ້ານການເງິນຈາກຜົນກຳໄລ ຫຼື ການຟື້ນໂຕຈາກເງິນປັນຜົນ; ການເບີກຈ່າຍເງິນຄືນຕາມປົກກະຕິໃນກອງທຶນສາທາລະນະ; ການຍົກເວັ້ນພາສີ; ການຊົດເຊີຍສໍາລັບພັນທະທາງດ້ານການເງິນຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ໄດ້ກຳນົດວາງອອກ; ຫຼື ການເຂົ້າເຖິງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆພາຍໃນສະໜາມບິນ, ນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ ຫຼື ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ຈຳເປັນໃນການດຳເນີນການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ.

ນ) ຄຳວ່າ “ດິນແດນ” ແມ່ນໄດ້ລະບຸຄວາມໝາຍໄວ້ໃນ ມາດຕ່າທີ 2 ຂອງ ສົນທິສັນຍາ;

ບ) ຄຳວ່າ “ຄ່າທຳນຽມ” ໝາຍເຖິງ ຄ່າທຳນຽມທີ່ກຳນົດ ໃຫ້ກັບຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ສາລັບເງື່ອນໄຂຂອງພື້ນຖານໂຄງລ່າງຂອງສະໜາມບິນ, ສະພາບແວດລ້ອມອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ, ການເຈລະຈອນທາງອາກາດ, ການຮັກສາຄວາມປອດໄພສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການບິນ ຫຼື ລວມທັງການບໍລິການ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ປ) ເອກະສານອ້າງອີງໃນສັນຍາສະບັບນີ້ຂອງ ສາທາລະນະລັດ ໂອຕຣິດ ຕ້ອງໄດ້ເຮັດໄປຕາມການອ້າງອີງຂອງປະເທດສະມາຊິກສະຫະພາບເອີຣົບ.

ຜ) ເອກະສານອ້າງອີງໃນສັນຍາສະບັບນີ້ຂອງ ສາຍການບິນຂອງ ສາທາລະນະລັດ ໂອຕຣິດ ຕ້ອງໄດ້ເຮັດຕາມການອ້າງອີງຈາກສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງໂດຍ ສາທາລະນະລັດ ໂອຕຣິດ.

ຝ) ເອກະສານອ້າງອີງໃນສັນຍາສະບັບນີ້ຂອງ “ສົນທິສັນຍາເອີຣົບ” ຕ້ອງໄດ້ເຮັດຕາມການອ້າງອີງຈາກສົນທິສັນຍາໃນສະພາບເອີຣົບ ແລະ ສົນທິສັນຍາທີ່ສາມາດປະຕິບັດຂອງ ສະຫະພາບເອີຣົບ.

ພ) ເອກະສານອ້າງອີງໃນສັນຍາສະບັບນີ້ຂອງ “ ການເປີດກວ້າງເສລີທາງດ້ານການຄ້າເອີຣົບ” ຕ້ອງໄດ້ເຮັດຕາມການອ້າງອີງຈາກ ປະເທດສະມາຊິກຄື ປະເທດ ໄອແລນ, ລິກເທັນສະຕຽນ, ນອກແວ ແລະ ສະວິນເຊີແລນ.

ມາດຕາ 2**ການໃຫ້ສິດ**

1. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຕ້ອງໃຫ້ສິດແກ່ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍຕາມຈຸດປະສົງທີ່ໄດ້ລະບຸໃນສັນຍາສະບັບນີ້ ໃນການດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດທີ່ໄດ້ລະບຸເສັ້ນບິນໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຂອງສັນຍາສະບັບນີ້.
2. ອີງຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ກຳນົດຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ກ່ຽວກັບ ການແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຕ້ອງ ໄດ້ຮັບສິດທິໃນຄະນະທີ່ກຳລັງປະຕິບັດການຂົນສົ່ງທາງອາກາດຕາມເສັ້ນບິນທີ່ກຳນົດ, ຊຶ່ງໄດ້ຮັບສິດດັ່ງນີ້:
 - ກ. ສິດບິນຜ່ານດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ ໂດຍບໍ່ແວ່ລົງຈອດ (ສິດທິການບິນທີ ໜຶ່ງ), ແລະ
 - ຂ. ສິດໃນການລົງຈອດໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ ໂດຍບໍ່ມີຈຸດປະສົງທາງດ້ານຄ້າ (ສິດທິການບິນທີ ສອງ).
 - ຄ. ສິດທິການບິນທີ່ສາມາດລົງຈອດໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາແມ່ນ ກຳນົດຈຸດໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ໂດຍມີຈຸດປະສົງຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ, ກະເປົາເດີນທາງ, ສິນຄ້າ ລວມທັງໄປສະນີພັນ, ມີການແຍກ ຫຼື ຮວມກັນຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ລ່ວງໜ້າ ເຂົ້າມາຈາກຈຸດທຳອິດໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ (ສິດທິການບິນທີ ສາມ ແລະ ສີ່)
3. ສິດທິການບິນທີ່ໄດ້ກ່າວໃນວັກທີ 2 ຂ້າງເທິງແມ່ນບໍ່ໄດ້ລວມເຖິງສິດໃນການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ, ກະເປົາເດີນທາງ, ສິນຄ້າ ແລະ ໄປສະນີພັນ ລະຫວ່າງ ການໃຫ້ສິດໃນຈຸດດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ ແລະ ຈຸດດິນແດນຂອງປະເທດທີສາມ ຫຼື ໄປກັບ (ສິດທິການບິນທີ ຫ້າ). ສິດທິການບິນທີ ຫ້າ ຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໂດຍພື້ນຖານຈາກການອະນຸຍາດຂອງ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ຄືກັນກັບເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.
4. ບໍ່ມີເນື້ອໃນໃນວັກທີ 2 ຕ້ອງໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາ ກ່ຽວກັບ ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງໂດຍ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງທີ່ໄດ້ຮັບສິດພິເສດ ໃນການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ, ກະເປົາເດີນທາງ ແລະ ສິນຄ້າ ລວມທັງໄປສະນີພັນ ບິນເຂົ້າໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ເຊິ່ງຖືກຂົນສົ່ງດ້ວຍການໃຫ້ຄ່າຕອບແທນ ຫຼື ຄ່າຈ້າງ ແລະ ກຳນົດຈຸດປາຍທາງອື່ນໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງ (ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ).

ມາດຕາ 3

ການແຕ່ງຕັ້ງ ແລະ ການອະນຸຍາດສາຍການບິນ

1. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ມີສິດແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນ ໂດຍເປັນລາຍລັກອັກສອນຫາຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ເພື່ອດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດຕາມທີ່ຕົກລົງກັນໃນ ເສັ້ນບິນທີ່ກຳນົດ ແລະ ມີສິດຍົກເລີກການແຕ່ງຕັ້ງທຸກສາຍການບິນ ຫຼື ມີສິດປ່ຽນແທນເປັນອີກສາຍການບິນໜຶ່ງທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງມາກ່ອນແລ້ວ.
2. ການແຕ່ງຕັ້ງດັ່ງກ່າວ ຈະມີຜົນໄດ້ຕ້ອງ ມີການແຈ້ງເປັນລາຍລັກອັກສອນລະຫວ່າງ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນຂອງ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ໂດຍຜ່ານໜັງສືທາງການທຸດ.
3. ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນຂອງ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ອາດຈະມີການຮ້ອງຂໍການແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ຖ້າພົບວ່າມັນຄົບຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ກຳນົດ ພາຍໃຕ້ກົດລະບຽບ ແລະ ກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ ຊຶ່ງໄດ້ຮັບການຢັ້ງຢືນການອະນຸຍາດຕາມເງື່ອນໄຂຂອງສັນຍາສັນຍາ.
4. ໄດ້ຮັບໜັງສືການແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນດັ່ງກ່າວ ຈາກຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ຕ້ອງໄດ້ຮັບສິດຕາມຄວາມເໝາະສົມຂອງການອະນຸຍາດ ແລະ ການອະນຸຍາດຈະບໍ່ຊັກຊ້າເກີນຕາມຂັ້ນຕອນດັ່ງນີ້:

ກ. ໃນກໍລະນີ ການແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນຂອງຝ່າຍ ປະເທດ ໂອຕຣິດ:

- (i) ໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງໃນດິນແດນຂອງ ປະເທດ ໂອຕຣິດ ພາຍໃຕ້ສັນຍາສັນຍາເອີຣົບ ແລະ ໃບອະນຸຍາດການດຳເນີນງານທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ ໂດຍອີງຕາມກົດໝາຍສະຫະພາບເອີຣົບ; ແລະ
- (ii) ການຄຸ້ມຄອງຕາມລະບຽບການເພື່ອໃຫ້ມີປະສິດທະຜົນຂອງ ສາຍການບິນທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ໄດ້ຮັກສາກົດລະບຽບໃນປະເທດສະມາຊິກສະຫະພາບເອີຣົບ ເພື່ອຮັບຜິດຊອບຜົນຂອງລະບຽບການ ໃນໃບຢັ້ງຢືນຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະ ສິດອຳນາດຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນແມ່ນ ຕ້ອງໄດ້ລະບຸການແຕ່ງຕັ້ງນັ້ນຢ່າງຊັດເຈນ; ແລະ
- (iii) ສາຍການບິນແມ່ນ ສາຍການບິນຂອງຕົນໂດຍກົງ ຫຼື ຜ່ານການເຫັນດີເປັນເອກະພາບຂອງຂາຮຸ້ນ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຢ່າງມີປະສິດທິຜົນໃນປະເທດສະມາຊິກສະຫະພາບເອີຣົບ ຫຼື ກຸ່ມສະມາຄົມເສລີທາງດ້ານການຄ້າເອີຣົບ ແລະ/ຫຼື ພາຍໃນປະເທດດັ່ງກ່າວ.

ຂ. ໃນກໍລະນີ ການແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນຂອງຝ່າຍ ສປປ ລາວ

- (i) ໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງໃນດິນແດນຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ໃບອະນຸຍາດການດໍາເນີນງານທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ;
- (ii) ການຄຸ້ມຄອງຕາມລະບຽບການເພື່ອໃຫ້ມີປະສິດທະພາບຂອງ ສາຍການບິນທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ໄດ້ຮັກສາກົດລະບຽບຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ຮັບຜິດຊອບຜົນຂອງລະບຽບການ ໃນໃບຢັ້ງຢືນຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທາງກາດ; ແລະ
- (iii) ສາຍການບິນແມ່ນ ສາຍການບິນຂອງຕົນໂດຍກົງ ຫຼື ຜ່ານການເຫັນດີເປັນເອກະພາບຂອງຂາຮຸ້ນ ແລະ ມັນມີຜົນໃນການຄຸ້ມຄອງໂດຍ ສປປ ລາວ ແລະ/ຫຼື ພາຍໃນປະເທດ. ປະເທດ ໂອຕຣິດ ອາດຈະສະເໜີທາງບວກໃນການພິຈາລະນາແບບແຕ່ລະກໍລະນີ ກ່ຽວກັບ ການຍົກເວັ້ນໃນວັກນີ້ສໍາລັບສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງໂດຍ ສປປ ລາວ, ຖ້າສາຍການບິນໃດ ບໍ່ໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງເປັນຂອງຕົນ ແລະ ບໍ່ໄດ້ມີຜົນຕໍ່ການຄຸ້ມຄອງໃນ ສປປ ລາວ ຫຼື ພາຍໃນປະເທດ, ໂດຍມີເງື່ອນໄຂວ່າເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນຂອງ ສປປ ລາວ ໄດ້ປະຕິບັດການຄຸ້ມຄອງທີ່ຈໍາເປັນເພື່ອຮັບປະກັນວ່າໄດ້ມີການປະຕິບັດຕາມຂໍ້ກຳນົດຂອງການແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນຖືກຕ້ອງຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນສັນຍາຂົນສົ່ງທາງອາກາດສະບັບນີ້ ແລະ ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງ ແມ່ນຖືກສ້າງຕັ້ງ ແລະ ໄດ້ຮັກສາດ້ານຫຼັກການຂອງການສ້າງຕັ້ງທຸລະກິດໃນ ສປປ ລາວ.

5. ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງ ອາດຈະມີການເພີກຖອນ, ຍົກເລີກ ຫຼື ຈາກັດ ການອະນຸຍາດໃນການດໍາເນີນງານ ຫຼື ການອະນຸຍາດມາດຕະການຕໍ່ກົນໄກຂອງ ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງໂດຍຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍຄືດັ່ງນີ້:

ກ. ໃນກໍລະນີ ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງໂດຍຝ່າຍ ປະເທດ ໂອຕຣິດ:

- (i) ບໍ່ໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງໃນດິນແດນຂອງ ສາທາລະນາລັດ ໂອຕຣິດ ພາຍໃຕ້ສັນຍາສັນຍາເອີຣົບ ຫຼື ບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຖືກຕ້ອງຕາມໃບອະນຸຍາດການດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ ອີງຕາມກົດໝາຍສະຫະພາບເອີຣົບ; ຫຼື
- (ii) ການຄຸ້ມຄອງຕາມລະບຽບການທີ່ມີປະສິດທິຜົນຂອງສາຍການບິນນັ້ນ ບໍ່ໄດ້ປະຕິບັດ ຫຼື ບໍ່ໄດ້ຮັກສາກົດລະບຽບໃນປະເທດສະມາຊິກສະຫະພາບເອີຣົບ ເພື່ອຮັບຜິດຊອບຜົນຂອງ

ລະບຽບການ ໃນໃບຢັ້ງຢືນຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຫຼື ບໍ່ໄດ້ຮັບສິດອຳນາດຈາກເຈົ້າໜ້າ
ທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນແບບບໍ່ໄດ້ລະບຸການແຕ່ງຕັ້ງນັ້ນໄວ້ຢ່າງຊັດເຈນ;

(iii) ສາຍການບິນທີ່ບໍ່ແມ່ນສາຍການບິນຂອງຕົນໂດຍກົງ ຫຼື ບໍ່ໄດ້ການເຫັນດີເປັນເອກະພາບ
ຂອງ ຜູ້ຖືຮຸ້ນ, ຫຼື ບໍ່ໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງຈາກ ປະເທດສະມາຊິກສະຫະພາບເອີຣົບ ຫຼື ສະມາຄົມ
ການຄ້າເສລີເອີຣົບ ແລະ/ຫຼື ໂດຍພາຍໃນປະເທດດັ່ງກ່າວ.

ຂ. ໃນກໍລະນີ ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງໂດຍ ສປປ ລາວ:

(i) ບໍ່ໄດ້ໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງໃນດິນແດນຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ບໍ່ມີໃບອະນຸຍາດການດຳເນີນງານ
ທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ;

(ii) ການຄຸ້ມຄອງຕາມລະບຽບການເພື່ອໃຫ້ມີປະສິດທະຜົນຂອງ ສາຍການບິນບໍ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິ
ບັດ ແລະ ບໍ່ໄດ້ຮັກສາກົດລະບຽບຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ບໍ່ໄດ້ຮັບຜິດຊອບຜົນຂອງລະບຽບ
ການ ໃນໃບຢັ້ງຢືນຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ; ຫຼື

(iii) ບໍ່ແມ່ນສາຍການບິນຂອງຕົນໂດຍກົງ ຫຼື ບໍ່ໄດ້ຜ່ານການເຫັນດີເປັນເອກະພາບຂອງຂາຮຸ້ນ
ແລະ ມັນບໍ່ມີຜົນໃນການຄຸ້ມຄອງໂດຍ ສປປ ລາວ ແລະ/ຫຼື ພາຍໃນປະເທດ. ຫຼື ໃນກໍລະນີຄື
ກັບ ວັກທີ 4 ຂອງ ຂໍ້ 2(iii) ຂອງ ມາດຕານີ້ ສະເໜີການຍົກເວັ້ນ ໂດຍຝ່າຍ ໂອຕຣິດ, ຜົນຂອງ
ຄວາມຕ້ອງການນັ້ນບໍ່ສາມາດບັນລຸຜົນໄດ້.

6. ເມື່ອມີການໄດ້ອະນຸຍາດ ແລະ ແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນ ທີ່ອີງຕາມມາດຕານີ້ ແມ່ນອາດຈະສາມາດເລີ່ມການ
ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໄດ້ທຸກເວລາຕາມການຕົກລົງເຫັນດີ, ອີງຕາມເງື່ອນໄຂອື່ນໆທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນສັນຍານີ້.

7. ເວັ້ນເສຍແຕ່ວ່າ ໄດ້ມີການປະຕິບັດເພື່ອການປ້ອງກັນການລະເມີດກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບທີ່ໄດ້ກ່າວມາ
ຂ້າງເທິງນັ້ນ ຫຼື ເວັ້ນເສຍແຕ່ດ້ານການແຂ່ງຂັນຢ່າງເປັນທຳ, ຄວາມຕ້ອງການດ້ານຄວາມປອດໄພການບິນ ຫຼື ການ
ຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນ ໂດຍອີງຕາມເງື່ອນໄຂຂອງ ມາດຕາ 12 (ປະລິມານຄວາມຈຸ ແລະ ການແຂ່ງຂັນ
ຢ່າງເປັນທຳ), ມາດຕາ 13 (ຄວາມປອດໄພການບິນ) ຫຼື ມາດຕາ 14 (ການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນ), ສິດທິ
ທີ່ກຳນົດໃນ ວັກທີ 1 ຂອງ ມາດຕານີ້ ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດສິດທິພາຍຫຼັງທີ່ໄດ້ມີກ່າວປຶກສາຫາລື ລະຫວ່າງ ເຈົ້າ
ໜ້າທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນເທົ່ານັ້ນ ທີ່ໄດ້ຢັ້ງຢືນໃນ ມາດຕາ 16 (ການປຶກສາຫາລື) ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້.

ມາດຕາ 4**ການນຳໃຊ້ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ**

1. ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການຂອງ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ຕ້ອງມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ຂອງ ຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະ ການປະຕິບັດງານຂອງເຮືອບິນຂອງ ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງ ໃນການບິນເຂົ້າ, ບິນຜ່ານ, ຢຸດພັກເຊົາ ແລະ ອອກຈາກດິນແດນຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງ.
2. ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ ຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງ ກ່ຽວກັບ ການຄຸ້ມຄອງການເຂົ້າ, ຢຸດພັກເຊົາ ແລະ ອອກ ຈາກດິນແດນຂອງຕົນຂອງ ຜູ້ໂດຍສານ, ຈຸບິນ, ສິນຄ້າ ຫຼື ໄປສະນີພັນ ທີ່ເປັນທາງການກ່ຽວຂ້ອງກັບ ການເຂົ້າ, ອອກ, ການອົບພະຍົບ, ການກວດກາຄົນເຂົ້າເມືອງ, ອາກອນ, ສາທາລະນະສຸກ ແລະ ການກັກກັນ ແມ່ນ ຕ້ອງໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ປະຕິບັດກັບ ຜູ້ໂດຍສານ, ຈຸບິນ, ສິນຄ້າ ແລະ ໄປສະນີພັນ ທີ່ຂົນສົ່ງມານຳເຮືອບິນຂອງ ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງໂດຍຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງ ໃນຄະນະທີ່ຢູ່ພາຍໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ.3. ແຕ່ລະຄູ່ສັນຍາ ຕ້ອງອະນຸຍາດໃຫ້ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ນຳໃຊ້ມາດຕະການຂອງຕົນ (ຕົວຢ່າງ: ການຖືເອກະສານພິເສດ) ໃນດິນແດນຂອງຕົນ ເພື່ອຮັບປະກັນໂດຍສະເພາະແມ່ນຜູ້ໂດຍສານທີ່ຖືເອກະສານເດີນທາງຕາມຈຸດປະສົງເພື່ອເຂົ້າ ຫຼື ເດີນທາງຜ່ານໃນດິນແດນຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍກໍ່ຄືການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ.
4. ແຕ່ລະຄູ່ສັນຍາ ຕ້ອງຢູ່ບົນພື້ນຖານການສະເໜີ ແລະ ສະໜອງແກ່ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ໃນການສາເນົາເອກະສານທີ່ສຳຄັນຂອງ ກົດລະບຽບ ແລະ ກົດໝາຍທີ່ໄດ້ກ່າວໃນມາດຕານີ້.

ມາດຕາ 5**ການຍົກເວັ້ນພາສີອາກອນ ແລະ ພັນທະອື່ນໆ**

1. ເຮືອບິນທີ່ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດໂດຍ ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງໂດຍຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍເຊັ່ນວ່າ ອຸປະກອນທີ່ຈຳເປັນເທິງເຮືອບິນ, ການສະໜອງນ້ຳມັນ ແລະ ນ້ຳມັນເຄື່ອງຂອງເຮືອບິນ (ລວມທັງ ອາຫານ, ເຄື່ອງດື່ມ ແລະ ຢາສຸບ) ທີ່ນຳໃຊ້ເທິງເຮືອບິນດັ່ງກ່າວ ຕ້ອງໄດ້ມີການຍົກເວັ້ນພັນທະການເກັບທຸກພາສີອາກອນ, ຄ່າທຳນຽມກວດກາ ແລະ ຄ່າພັນທະອື່ນໆ ຫຼື ພາສີ ໃນເວລາເຮືອບິນລົງຈອດໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ, ໂດຍມີເງື່ອນໄຂວ່າ: ອຸປະກອນ ແລະ ເຄື່ອງອຸປະໂພກ-ບໍລິໂພກ ແມ່ນຍັງຢູ່ເທິງເຮືອບິນຈົນຮອດເວລາຈະຖືກນຳອອກໄປອີກຄັ້ງ.

2. ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ບັນດາສິ່ງຂອງດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ແມ່ນມີການຍົກເວັ້ນພາສີອາກອນ ແລະ ພັນທະອື່ນໆເຊັ່ນດຽວກັນ ກັບ ການຍົກເວັ້ນຄ່າທຳນຽມອື່ນໆໃນການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດຄື:

(ກ) ອາໄຫລ່ເຮືອບິນ ທີ່ນຳມາເທິງເຮືອບິນເຂົ້າໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງ ພາຍໃນຂໍ້ຈຳກັດ ຕາມຄວາມເໝາະການອະນຸຍາດຂອງຄູ່ສັນຍາທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ ແລະ ນຳໃຊ້ຢູ່ເທິງເຮືອບິນທີ່ໄດ້ລະບຸໃນເສັ້ນທາງ ບິນຂອງຄູ່ສັນຍາ;

(ຂ) ອຸປະກອນນຳໃຊ້ປະຈຳ ທີ່ຖືກນຳເຂົ້າມາໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງ ເພື່ອນຳໃຊ້ບຳລຸງ ຮັກສາ ຫຼື ສ້ອມແປງເຮືອບິນ ຕາມເສັ້ນທາງບິນທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໂດຍສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາ ອີກຝ່າຍໜຶ່ງ;

(ຄ) ນຳ້ມັນ ແລະ ນຳ້ມັນເຄື່ອງ ທີ່ສະໜອງໃຫ້ກັບເຮືອບິນທີ່ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດໃນເສັ້ນບິນທີ່ ລະບຸໄວ້ໂດຍ ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງ, ເວັ້ນເສຍແຕ່ວ່າ ການສະໜອງດັ່ງກ່າວ ຈະຖືກນຳໃຊ້ເປັນສ່ວນໜຶ່ງໃນການເດີນທາງບິນຜ່ານດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ ເຊິ່ງສິ່ງເຫຼົ່ານັ້ນຈະຖືກນຳຂຶ້ນໃນເທິງ ເຮືອບິນ.

ເຄື່ອງມືອຸປະກອນທີ່ລະບຸໃນວັກຍ່ອຍ (ກ), (ຂ) ແລະ (ຄ) ຂອງວັກນີ້ອາດຈະຖືກຮ້ອງຂໍໃຫ້ຮັກສາໄວ້ພາຍໃຕ້ ການກວດກາ ຫຼື ຄຸ້ມຄອງພາສີ-ອາກອນ.

3. ອຸປະກອນປະຈຳທີ່ຂົນສົ່ງທາງອາກາດເຊັ່ນວ່າ ເຄື່ອງມື ແລະ ສະໜອງການເກັບຮັກສາໄວ້ເທິງເຮືອບິນຂອງ ຄູ່ ສັນຍາຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງ ອາດຈະບໍ່ສາມາດເອົາລົງໄດ້ໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ ກໍຕໍ່ເມື່ອໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກເຈົ້າໜ້າ ທີ່ພາສີຂອງຄູ່ສັນຍານັ້ນ. ໃນກໍລະນີດັ່ງກ່າວ, ສິ່ງຂອງນັ້ນອາດຈະຢູ່ພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ໄດ້ ຕົກລົງກັນໃນເວລາດັ່ງກ່າວ ຄືກັນກັບສິ່ງຂອງນັ້ນຈະຖືກນຳສົ່ງອອກໄປອີກຄັ້ງ ຫຼື ບໍ່ດັ່ງນັ້ນ ຈະຖືກຈຳກັດຕາມ ລະບຽບການຂອງພາສີອາກອນ.

ມາດຕາ 6**ການເກັບພາສີອາກອນ**

1. ກາໄລຈາກການຂົນສົ່ງທາງອາກາດດ້ວຍເຮືອບິນໃນ ຈາລະຈອນທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ ຕ້ອງເປັນພຽງພາສີອາກອນໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາເທົ່ານັ້ນ ຊຶ່ງເປັນທີ່ຕັ້ງບໍລິຫານຈັດການຂອງວິສາຫະກິດ.
2. ຫົນຈົດທະບຽນຂອງດາເນີນການຂົນສົ່ງໂດຍເຮືອບິນໃນຈາລະຈອນທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ ແລະ ການດໍາເນີນໂດຍສັງຫາລິມາສັກກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງຂອງເຮືອບິນດັ່ງກ່າວຕ້ອງ ເສຍພາສີອາກອນໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາເທົ່ານັ້ນ ຊຶ່ງເປັນສະຖານທີ່ທີ່ມີການບໍລິຫານຈັດການຕາມທີ່ຕັ້ງຂອງວິສາຫະກິດດັ່ງກ່າວ
3. ໃນກໍລະນີມີສັນຍາພິເສດຂອງການຍົກເວັ້ນພາສີອາກອນຊັບຊ້ອນ, ເງື່ອນໄຂດັ່ງກ່າວແມ່ນຈະມີອານາດເໝືອນກວ່າ ໃນສ່ວນທີ່ກ່ຽວກັບອາກອນລາຍໄດ້ ແລະ ພາສີອາກອນຈາກຕົ້ນທຶນ ລະຫວ່າງ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ.

ມາດຕາ 7**ຄ່າທໍານຽມ**

1. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍຕ້ອງ ຮັບປະກັນກ່ຽວກັບຄ່າທໍານຽມ ອາດຈະໄດ້ການິດຄ່າທໍານຽມຕາມຄວາມສາມາດໂດຍເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ຫຼື ພາກສ່ວນຂອງຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງ ໃນການນໍາໃຊ້ຈາລະຈອນທາງອາກາດ ແລະ ການບັນຊາຈາລະຈອນທາງອາກາດ, ພື້ນຖານໂຄງລ່າງຂອງສະໜາມບິນ, ການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນ, ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ການບໍລິການອື່ນໆ ຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດຕາມຄວາມເໝາະສົມ, ໃຫ້ສົມເຫດສົມຜົນ, ບໍ່ມີການແບ່ງແຍກຄວາມເໝາະສົມ ແລະ ມີຄວາມຍຸຕິທໍາໃນການແບ່ງໜວດຕ່າງໆຂອງ ຜູ້ຈ່າຍຄ່າທໍານຽມ. ຄ່າທໍານຽມເຫຼົ່ານີ້ອາດຈະ ມີຜົນສະທ້ອນແຕ່ຕ້ອງບໍ່ເກີນຄ່າທໍານຽມເຕັມສ່ວນຂອງຄວາມອາດສາມາດຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນກໍານົດ ຫຼື ພາກສ່ວນເງື່ອນໄຂຕາມຄວາມເໝາະສົມຂອງສະໜາມບິນ ແລະ ການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນ ແລະ ການບໍລິການອື່ນໆພາຍໃນສະໜາມບິນ ຫຼື ພາຍໃນລະບົບຂອງສະໜາມບິນ. ຄ່າທໍານຽມເຫຼົ່ານີ້ອາດຈະລວມທັງການສົ່ງຄືນຂອງຊັບສິນຕາມສົມເຫດສົມຜົນ ຫຼັງຈາກມີການຫຼຸດຄ່າທໍານຽມລົງ. ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ການບໍລິການອື່ນໆ ຊຶ່ງຄ່າທໍານຽມດັ່ງກ່າວຕ້ອງ ເປັນໄປຕາມເງື່ອນໄຂພື້ນຖານທີ່ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ເສດຖະກິດ. ເວັ້ນເສຍແຕ່ວ່າ, ຄ່າທໍານຽມເຫຼົ່ານີ້ຕ້ອງເປັນການ

ກຳນົດມູນຄ່າຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງ ໃນຊ່ວງໄລຍະຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ເພິ່ງພໍໃຈໜ້ອຍກວ່າເງື່ອນໄຂທີ່ມີຄວາມພ້ອມຫຼາຍທີ່ສຸດໃຫ້ແກ່ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດໃນເວລາທີ່ຄ່າທຳນຽມໄດ້ກຳນົດມູນຄ່າ.

2. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍຕ້ອງ ສົ່ງເສີມການປຶດສາຫາລືລະຫວ່າງ ຄ່າທຳນຽມຕາມຄວາມອາດສາມາດຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ຫຼື ພາກສ່ວນຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະ ພາຍໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ ແລະ/ຫຼື ທົວແທນທີ່ນຳໃຊ້ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ການບໍລິການອື່ນໆ, ແລະ ຕ້ອງໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນຄວາມອາດສາມາດຈ່າຍຄ່າທຳນຽມຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນນັ້ນ ຫຼື ພາກສ່ວນ ຫຼື ຕົວແທນຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ມີການແລກປ່ຽນກັນກ່ຽວກັບຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວ, ອາດຈະມີການອະນຸຍາດໃນການກວດສອບຄວາມຖືກຕ້ອງທັນທີທັນໃດ ຕາມຄວາມເໝາຍສົມຂອງການຈ່າຍຄ່າທຳນຽມ ໂດຍອີງຕາມຫຼັກການຂອງວັກທີ 1 ແລະ 2 ຂອງມາດຕານີ້. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຕ້ອງຮັບປະກັນຄວາມອາດສາມາດຂອງການຈ່າຍຄ່າທຳນຽມຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ຫຼື ພາກສ່ວນທີ່ສະໜອງໃຫ້ກັບຜູ້ຈ່າຍຄ່າທຳນຽມກັບເຫດຜົນການແຈ້ງຂອງ ຈຸດປະສົງໃນການປ່ຽນແປງຄ່າທຳນຽມໃຫ້ເປັນໄປຕາມເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນໃນການພິຈາລະນາແບບຊັດເຈນໂດຍຜູ້ຈ່າຍຄ່າທຳນຽມມາກ່ອນຈະໄດ້ມີການປ່ຽນແປງ.

3. ບໍ່ມີຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງຈະຕ້ອງຈັດຂຶ້ນຕາມຂັ້ນຕອນການແກ້ໄຂຂໍ້ຜິດພາດ ຕາມທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນມາດຕາ 18 (ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ) ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້. ເວັ້ນເສຍແຕ່ວ່າ, ໄດ້ມີຂໍ້ຜິດພາດຕາມເງື່ອນໄຂຂອງມາດຕານີ້:

(ກ) ມັນບໍ່ສາມາດຮັບຮອງການກວດສອບຂອງຄ່າທຳນຽມ ຫຼື ການປະຕິບັດຕາມການຮຽກຮ້ອງໂດຍຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ໃນໄລຍະເວລາທີ່ເໝາະສົມ;

(ຂ) ການກວດສອບດັ່ງກ່າວບໍ່ສາມາດດຳເນີນຕາມຂັ້ນຕອນທັງໝົດພາຍໃນ ອານາດການແກ້ໄຂຂອງຄ່າທຳນຽມ ຫຼື ການປະຕິບັດທີ່ບໍ່ສອດຄ່ອງກັບມາດຕານີ້.

ມາດຕາ 8

ການລົງຈອດແບບທາງຜ່ານ

ຜູ້ໂດຍສານ, ກະເປົາເດີນທາງ ແລະ ສິນຄ້າ ລວມທັງໄປສະນີພັນ ທີ່ບິນລົງຈອດແບບທາງຜ່ານໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງ ແລະ ບໍ່ໄດ້ອອກຈາກຂອບເຂດສະຫວງນາຂອງສະໜາມບິນ ຈຸດປະສົງດັ່ງກ່າວຕ້ອງຢຶກເວັ້ນພາສີອາກອນ, ຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່ານຳນຽມອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 9**ການຍອມຮັບກ່ຽວກັບ ໃບຢັ້ງຢືນ ແລະ ໃບອະນຸຍາດ**

1. ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນຂອງເຮືອບິນ, ໃບອະນຸຍາດຄວາມສາມາດ ແລະ ການໄດ້ຮັບອອກໃບອະນຸຍາດ ຫຼື ທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ ທີ່ອີງຕາມກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ, ລວມທັງໃນກໍລະນີຂອງ ສາທາລະນະລັດ ໂອຕຣິດ, ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບຂອງສະຫະພາບເອີຣົບ ແລະ ຍັງບໍ່ທັນໝົດອາຍຸ ຕ້ອງໄດ້ ຍອມຮັບທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ສໍາລັບຈຸດປະສົງການດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດທີ່ ໄດ້ຕົກລົງກັນ, ໄດ້ສະໜອງແບບເປັນປະຈຳ ກ່ຽວກັບ ໃບຢັ້ງຢືນ ຫຼື ໃບອະນຸຍາດ ທີ່ໄດ້ອອກໃຫ້ ຫຼື ທີ່ຖືກຕ້ອງ ຕາມກົດໝາຍ, ມີຄ່າເທົ່າກັນ ຫຼື ເກີນລະດັບມາດຕະຖານການສ້າງຕັ້ງພາຍໃຕ້ສົນທິສັນຍາຊິກາໂກ້.
2. ໃນວັກທີ 1 ແມ່ນເຊັ່ນດຽວກັນໃນການນໍາໃຊ້ກັບ ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງໂດຍ ສາທາລະນະລັດ ໂອຕຣິດ ຊຶ່ງເປັນຜູ້ຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ບໍາລຸງຮັກສາໂດຍ ອົກປະເທດສະມາຊິກຂອງສະຫະພາບ ເອີຣົບ.
3. ບໍ່ວ່າຈະເປັນຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍກໍຕາມ ສາມາດສະຫງວນສິດໃນການປະຕິເສດຂອງການຮັບຮອງ ສໍາລັບຖ້ຽວ ບິນທີ່ໃນດິນແດນຂອງຕົນ, ຄວາມສາມາດຂອງໃບຢັ້ງຢືນ ແລະ ໃບອະນຸຍາດຕ່າງໆ ທີ່ອອກອະນຸຍາດ ຫຼື ປະຕິບັດ ທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍຂອງປະເທດຂອງຕົນໂດຍ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງ ຫຼື ປະເທດອື່ນໆ.

ມາດຕາ 10**ລາຄາ**

1. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍຕ້ອງ ອະນຸຍາດກ່ຽວກັບລາຄາ ສໍາລັບຕາຕະລາງການຂົນສົ່ງທາງອາກາດທີ່ສ້າງຕັ້ງໂດຍ ແຕ່ ລະສາຍການບິນ ບິນພື້ນຖານການພິຈາລະນາທາງດ້ານການຄ້າໃນທ້ອງຕາຫຼາດ.
ການແຊກແຊງຂອງຄູ່ສັນຍາທັງ 2 ຝ່າຍ ຕ້ອງມີຂໍ້ຈຳກັດດັ່ງນັ້ນ:
- ກ) ປ້ອງກັນກ່ຽວກັບ ການແບ່ງແຍກລາຄາ ຫຼື ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລາຄາແບບບໍ່ສົມເຫດສົມຜົນ;
- ຂ) ການປົກປ້ອງຜູ້ບໍລິໂພກຈາກລາຄາທີ່ສູງເກີນສົມເຫດສົມຜົນ ຫຼື ຖືກຈາກກັດເນື່ອງຈາກວ່າ ການຊ່ວຍໃຊ້ຕໍາ ແໜ່ງ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຮ່ວມກັນຂອງຈຳນວນຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ; ແລະ

ຄ) ການປົກປ້ອງຂອງສາຍການບິນຈາກລາຄາທີ່ຕ່ຳກວ່າຄວາມເປັນຈິງໃນທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມໃນການສະໜັບສະໜູນ ຫຼື ຊ່ວຍເຫຼືອທາງດ້ານການເງິນຈາກລັດຖະບານ.

2. ລາຄາໃນຕາຕະລາງການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ ລະຫວ່າງດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ ຈະຕ້ອງບໍ່ໃຫ້ຮຽກຮ້ອງຍື່ນເອກະສານ, ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວມາແລ້ວນັ້ນ ສາຍການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາຕ້ອງສະໜອງການເຂົ້າເຖິງຂອງຂໍ້ມູນ ກ່ຽວກັບ ລາຄາທີ່ມີຢູ່ມາກ່ອນ ແລະ ລາຄາທີ່ມີການສະເໜີຕໍ່ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນຂອງຄູ່ສັນຍາ ຕາມຮູບແບບ ແລະ ຮ່າງທີ່ຍອມຮັບຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນ.

ມາດຕາ 11

ໂອກາດ ແລະ ການເປັນຕົວແທນທາງດ້ານການຄ້າ

1. ຕົວແທນຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງໂດຍຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດດັ່ງນີ້:

ກ) ມີການສ້າງຕັ້ງຕົວແທນໃນດິນແດນຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ເປັນຫ້ອງການເພື່ອສົ່ງເສີມການຂາຍ ແລະ ຈຳໜ່າຍປີ້ເຮືອບິນໂດຍອີງຕາມກົດໝາຍທີ່ວາງອອກຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນໆຕາມຈຸດປະສົງການຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການດ້ານການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ;

ຂ) ເພື່ອນຳເຂົ້າ ແລະ ການບຳລຸງຮັກສາໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ຕາມທີ່ກົດໝາຍວາງອອກຂອງຄູ່ປະເທດສັນຍາດັ່ງກ່າວ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການເຂົ້າຂອງຜູ້ພັກອາໄສ ແລະ ພະນັກງານ, ຜູ້ຈັດການ, ພະນັກງານຂາຍ, ວິຊາການ, ຝ່າຍປະຕິບັດງານ ແລະ ພະນັກງານຊ່ຽວຊານ ທີ່ເຂົ້າມາເພື່ອຕອບສະໜອງໃນການດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ;

ຄ) ຄວາມຕ້ອງການຂອງພະນັກງານເຫຼົ່ານີ້ ອາດຈະເປັນໄປຕາມທາງເລືອກຂອງ ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງ, ຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຂອງຕົນເອງໃນທຸກໆສັນຊາດ ຫຼື ການນຳໃຊ້ດ້ານບໍລິການຂອງອົງການອື່ນໆ, ບໍລິສັດອື່ນ ຫຼື ສາຍການບິນທີ່ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດໃນດິນອດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ແລະ ການໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ດຳເນີນການການບໍລິການດັ່ງກ່າວໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ.

ງ) ຕົວແທນ ຫຼື ພະນັກງານຕ້ອງ ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບທີ່ວາງອອກຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ. ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັນດັ່ງກ່າວ ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍຕ້ອງຄວນໃຫ້ສິດໃນການອະນຸຍາດເຮັດ

ວຽກ, ວິຊາສໍາລັບພະນັກງານຕ່າງປະເທດ, ອະນຸຍາດພັກອາໄສ ຫຼື ໜັງສືອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ຖ້າຫາກສາມາດເປັນໄປໄດ້ທີ່ ຕົວແທນ ແລະ ພະນັກງານທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ໃນວັກທີ 1 ຂອງມາດຕານີ້ ຖ້າຫາກວ່າເງື່ອນໄຂນັ້ນຄົບຖ້ວນແລ້ວ.ຈ) ອຳນາດຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນຂອງ ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຈະຕ້ອງຈັດຕັ້ງໄປຕາມຂັ້ນຕອນ ເພື່ອຮັບປະກັນຕົວແທນຂອງ ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງໂດຍຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ອາດຈະປະຕິບັດກິດຈະກຳຂອງຕົນໃຫ້ເປັນໄປຕາມລະບຽບການ.

2. ການຂາຍ, ການປ່ຽນແປງ ແລະ ການໂອນຂອງ ລາຍໄດ້ ແລະ ເງິນທຶນ.

ກ) ທຸກໆຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງ ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ອາດຈະຮ່ວມການຂາຍໃນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະ ການບໍລິການອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໂດຍກົງ ແລະ/ຫຼື, ເປັນການຕັດສິນໃຈຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ໂດຍຜ່ານການຂາຍຂອງຕົວແທນຈຳໜ່າຍ, ການຕົກລົງເຫັນດີເປັນກາງຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງ, ໂດຍຜ່ານຈາກອີກຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຫຼື ໂດຍຜ່ານອິນເຕີເນັດ. ແຕ່ລະຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຕ້ອງມີສິດໃນການຂາຍ ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະ ບໍລິການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງດັ່ງກ່າວ ແລະ ທຸກໆຄົນຕ້ອງມີອິດສະລະໃນການຊື້ການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດດັ່ງກ່າວ ແລະ ບໍລິການອື່ນໆ ໃນສະກຸນເງິນຂອງປະເທດນັ້ນ ຫຼື ໃນສະກຸນເງິນຈາກການແລກປ່ຽນຕາມກົດໝາຍການແລກປ່ຽນເງິນຕາພາຍໃນປະເທດນັ້ນ.

ຂ) ແຕ່ລະຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດຕ້ອງມີສິດເປັນອິດສະລະໃນການປ່ຽນແປງສະກຸນເງິນຕາ ແລະ ສິ່ງເງິນຄ່າທຳນຽມພາຍໃນປະເທດທີ່ມາຈາກດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ໃນດິນແດນຂອງຕົນ ຫຼື ປະເທດ ເປັນທາງເລືອກຂອງກົດໝາຍທີ່ໄດ້ວາງອອກໃນປະເທດຂອງຕົນ. ການປ່ຽນແປງເງິນຕາ ຫຼື ການສົ່ງເງິນຄ່າທຳນຽມຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດທັນທີ ໂດຍບໍ່ມີຂໍ້ຈຳກັດ ຫຼື ການເກັບພາສີໃນສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ອັດຕາແລກປ່ຽນທີ່ກຳນົດເປັນທາງການທີ່ນຳໃຊ້ຄະນະທີ່ທຳທຸລະກຳດ້ານການເງິນ ແລະ ການສົ່ງເງິນຄ່າທຳນຽມແມ່ນມີທີ່ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດໄດ້ກຳນົດລະບຸວັນສົ່ງເງິນຄ່າທຳນຽມຄືນ.

ຄ) ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍຕ້ອງ ອະນຸຍາດໃຫ້ຈ່າຍລາຍຈ່າຍໃຫ້ທ້ອງຖິ່ນ, ລວມທັງການຈ່າຍນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ ແລະ ຄ່າທຳນຽມສະໜາມບິນ ໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍດ້ວຍເງິນຕາແຫ່ງຊາດ. ຕາມການຕັດສິນໃຈຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ໃນການຈ່າຍລາຍຈ່າຍດັ່ງກ່າວໃນດິນແດນຂອງ

ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ຢ່າງເປັນອິດສະລະໃນການປ່ຽນແປງເງິນຕາໂດຍອີງຕາມກົດໝາຍກ່ຽວກັບເງິນຕາພາຍໃນປະເທດນັ້ນໄດ້ວາງອອກ.

3. ການບໍລິການພາກພື້ນດິນ

ແຕ່ລະສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງຕ້ອງ ມີສິດໃນການສະໜອງການບໍລິການພາກພື້ນດິນຂອງຕົນເອງ (ເຮັດບໍລິການພາກພື້ນດິນດ້ວຍຕົນເອງ) ໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ຫຼື ບໍ່ດັ່ງນັ້ນສາມາດເຮັດສັນຍາການບໍລິການເຫຼົ່ານີ້ກັບຄູ່ສັນຍາທີ 3 (ຄູ່ສັນຍາທີ 3 ການບໍລິການພາກພື້ນດິນ) ແບບເຕັມທີ່ ຫຼື ຈັດເປັນບາງພາກສ່ວນ, ຕາມທາງເລືອກຂອງຕົນ ກັບການອະນຸຍາດຂອງຜູ້ສະໜອງສໍາລັບເງື່ອນໄຂການບໍລິການດັ່ງກ່າວ. ໃນເມື່ອໃດກໍຕາມກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບທີ່ກຳນົດອອກ ກ່ຽວກັບ ການບໍລິການພາກພື້ນດິນໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ມີການປົກປ້ອງ ຫຼື ຈຳກັດການເປີດກ້ວາງຮ່ວມກັນການບໍລິການເລົ່ານີ້ ຫຼື ການບໍລິການພາກພື້ນດິນດ້ວຍຕົນເອງ, ແຕ່ລະສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດບິນພື້ນຖານແບບບໍ່ເລືອກປະຕິບັດກ່ຽວກັບ ການບໍລິການພາກພື້ນດິນດ້ວຍຕົນເອງ ຫຼື ການບໍລິການພາກພື້ນດິນໂດຍໃຫ້ຜູ້ສະໜອງ ຫຼື ບັນດາຜູ້ສະໜອງເປັນຜູ້ເຮັດໃຫ້.

4. ການເຊົ່າ

ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງຂອງ ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍຕ້ອງ ມີສິດໃນການປະຕິບັດການຕົກລົງເຫັນດີໃນການບໍລິການ ໃນເສັ້ນທາງບິນທີ່ໄດ້ກຳນົດໂດຍນໍາໃຊ້ເຮືອບິນ (ຫຼື ເຮືອບິນ ແລະ ຈຸບິນ) ໂດຍເຊົ່າຈາກບໍລິສັດ ອື່ນໆ ລວມທັງສາຍການບິນອື່ນ, ຈຸດປະສົງການເລີ່ມຕົ້ນອະນຸຍາດ ໃນການນໍາໃຊ້ເຮືອບິນ (ຫຼື ເຮືອບິນ ແລະ ຈຸບິນ) ແມ່ນບິນພື້ນຖານການເຫັນດີຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນຂອງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ. ໃນກໍລະນີຂອງສາທາລະນະລັດ ໂອຕຣິດ, ຈະບໍ່ມີຂໍ້ຈຳກັດໃນການເຊົ່າປຽກ ເຊິ່ງຈະຕ້ອງຂຶ້ນພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂການເຊົ່າປຽກໃນຂໍ້ຕົກລົງຂອງຜູ້ໃຫ້ເຊົ່າ ຫຼື ຜູ້ເຊົ່າ ທີ່ເປັນຜູ້ຂົນສົ່ງທາງກາດຂອງ ສະຫະພາບເອີຣົບ. ກ) ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍການເຫັນດີເປັນເອກະພາບກັບປະເທດອື່ນໆ ຫຼື ຂ) ແຕ່ລະສຽງທີ່ເປັນເອກະພາບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.

5. ການຮ່ວມມືທາງດ້ານການຄ້າ

ໃນການດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການບໍລິການອື່ນໆ ພາຍໃຕ້ສັນຍາສະບັບນີ້, ທຸກສາຍການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາ ອາດຈະເຂົ້າຮ່ວມໃນການຮ່ວມມືບໍລະຫານຈັດການດ້ານການຕະຫຼາດເຊັ່ນ: ການຮ່ວມມືດ້ານການຄ້າຂອງສາຍການບິນມີຄື:

(ກ) ທຸກສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາ; ແລະ

(ຂ) ທຸກສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນຂອງປະເທດທີສາມ; ແລະ

(ຄ) ທຸກຜູ້ໃຫ້ບໍລິການດ້ານການຂົນສົ່ງ (ທາງບົກ ຫຼື ທາງນໍ້າ);

ໂດຍມີເງື່ອນໄຂວ່າ (i) ທຸກຜູ້ຂົນສົ່ງທັງໝົດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ມີອານາດທີ່ເໝາະສົມ ແລະ (ii) ຕາມຂໍ້ຕົກລົງຕາມຂໍ້ກຳນົດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ຄວາມປອດໄພການບິນ ແລະ ການແຂ່ງຂັນທາງດ້ານການຄ້າໃນຂໍ້ຕົກລົງດັ່ງກ່າວ. ສໍາລັບການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານທີ່ມີການຂາຍແບບຮ່ວມມືທາງດ້ານການຄ້າ, ຜູ້ໂດຍສານຈະຕ້ອງແຈ້ງ ຈຸດທີ່ຕ້ອງການຊື້, ຫຼື ກໍລະນີອື່ນໆກ່ອນທີ່ຈະອອກເດີນທາງ, ຊຶ່ງຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງຈະດໍາເນີນງານໄປຕາມແຕ່ລະພາກສ່ວນການບໍລິການ.

6. ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບພາຍໃນ

ຂຶ້ນກັບຂໍ້ກຳນົດຂອງ ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບຂອງຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ, ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍຕ້ອງ ອະນຸຍາດໃນການຈ້າງງານ, ທີ່ມີການເຊື່ອມໂຍງກັບການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ, ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບພາຍໃນອື່ນໆ ທີ່ອອກຈາກ ຫຼື ເຂົ້າຈາກຈຸດຕ່າງໆໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ ຫຼື ປະເທດທີສາມ. ທຸກສາຍການບິນ ອາດຈະເລືອກປະຕິບັດການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຂອງຕົນເອງ ຫຼື ໂດຍຜ່ານຕາມຂໍ້ຕົກລົງຂອງຕົນ, ລວມເຖິງການຮ່ວມມືທາງດ້ານການຄ້າກັບພາກສ່ວນການຂົນສົ່ງອື່ນໆອີກ. ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບພາຍໃນດັ່ງກ່າວອາດຈະຖືກສະເໜີຜ່ານການບໍລິການ ແລະ ລວມໃນລາຄາດຽວກັນໃນລາຄາປີເຮືອບິນ ແລະ ການລວມເຂົ້າກັນໃນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບພາຍໃນ, ການສະໜອງໃຫ້ກັບຜູ້ໂດຍສານດັ່ງກ່າວ ແລະ ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າຈະໄດ້ຮັບແຈ້ງ ກ່ຽວກັບ ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການດ້ານການຂົນສົ່ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

7. ສະໜອງການບໍລິການກວດສອບ, ການບໍາລຸງຮັກສາ ຫຼື ສ້ອມແປງເຮືອບິນ

ແຕ່ລະສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງຈະຕ້ອງມີສິດໃນການສະໜອງການບໍລິການກວດສອບ, ການບໍາລຸງຮັກສາ ຫຼື ການສ້ອມແປງເຮືອບິນໃຫ້ແກ່ຕົນເອງ ໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ຫຼື ກັບຄູ່ສັນຍາຮ່ວມອື່ນໃນການບໍລິການເຫຼົ່ານີ້, ໃນການບໍລິການແບບ ເຕັມຮູບແບບ ຫຼື ເປັນພາກສ່ວນ, ການເລືອກດ້ວຍຕົນເອງ ກັບການອະນຸຍາດຂອງຜູ້ສະໜອງສໍາລັບເງື່ອນໄຂຂອງການບໍລິການດັ່ງກ່າວ ແລະ ການອະນຸຍາດຂອງສະໜາມບິນດັ່ງກ່າວ. ສະໜອງການບໍລິການກວດສອບ ແລະ ແກ້ໄຂຂໍ້ຜິດພາດ ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ກັບສາຍການບິນຄື: ກ) ເອີຣົບ. ກ)

ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍການເຫັນດີເປັນເອກະພາບກັບປະເທດອື່ນໆ ຫຼື ຂ) ແຕ່ລະສຽງທີ່ເປັນເອກະພາບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.

ມາດຕາ 12

ປະລິມານບັນຈຸ ແລະ ການແຂ່ງຂັນຢ່າງເປັນທຳ

1. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຕ້ອງໃຫ້ໂອກາດທີ່ເປັນທຳ ແລະ ສະເໝີພາບແກ່ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາສອງຝ່າຍ ໃນການແຂ່ງຂັນດ້ານການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ສັນຍາສະບັບນີ້.
2. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຕ້ອງໃຫ້ແຕ່ລະສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງແຕ່ລະຝ່າຍກຳນົດຄວາມຖີ່ ຂອງຖ້ຽວບິນ ແລະ ຈຳນວນບ່ອນນັ່ງໃນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ ເຊິ່ງການສະເໜີແມ່ນອີງໃສ່ການພິຈາລະນາການຄ້າໃນຕະຫລາດ. ກ່ຽວກັບສິດດັ່ງກ່າວ, ຄູ່ສັນຍາຈະບໍ່ຈຳກັດຈຳນວນການຈະລາຈອນ, ຄວາມຖີ່ຂອງຖ້ຽວບິນ ຫລື ຄວາມສະໜ້າສະເໝີຂອງການບໍລິການ ຫລື ຊະນິດເຮືອບິນໃດຫນຶ່ງ ຫລື ຫລາຍຊະນິດທີ່ຖືກໃຫ້ບໍລິການໂດຍ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ, ເວັ້ນເສຍແຕ່ວ່າ ອາດມີການຮຽກຮ້ອງດ້ວຍເຫດຜົນດ້ານພາສີ, ເຕັກນິກ, ການປະຕິບັດການບິນ ຫຼື ດ້ານສະພາບແວດລ້ອມ ພາຍໃຕ້ຮູບແບບເງື່ອນໄຂທີ່ສອດຄ່ອງຕາມມາດຕາ 15 ຂອງສົນທິສັນຍາຊີກາໂກ.
3. ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງໂດຍຄູ່ສັນຍາ ຈະຕ້ອງສົ່ງຕາຕາລາງເສັ້ນບິນຂອງພວກເຂົາໄປຍັງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍອື່ນເພື່ອຂໍອະນຸຍາດ ຢ່າງນ້ອຍ 30 ວັນ ກ່ອນມື້ທີ່ພວກເຂົາສະເໜີເລີ່ມບິນ. ໃນການປະຕິບັດຂັ້ນຕອນແບບດຽວກັນ ຈະຕ້ອງໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ໃນກໍລະນີທີ່ມີການປ່ຽນ ແປງ. ໃນກໍລະນີພິເສດຖ້າມີເວລາຈຳກັດ ຈະຕ້ອງໄດ້ຫລຸດລົງພາຍໃຕ້ການເຫັນດີຂອງເຈົ້າທີ່ດັ່ງກ່າວ.
4. ບໍ່ມີຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດ ທີ່ຈະອະນຸຍາດໃຫ້ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບແຕ່ງຕັ້ງໜຶ່ງສາຍການບິນ ຫຼື ຫຼາຍສາຍການບິນ, ຈະລວມ ຫຼື ແຍກກັນກັບໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍສາຍການບິນ ເພື່ອໃຊ້ອຳນາດທາງການຕະຫຼາດໃນທາງທີ່ຜິດ ຊຶ່ງມີແນວໂນ້ມ ຫຼື ເຈດຕະນາທີ່ຈະສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ຄູ່ແຂ່ງ ຫຼື ກົດກັນຄູ່ແຂ່ງຈາກເສັ້ນທາງບິນ.
5. ບໍ່ມີຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດ ທີ່ຈະສະໜອງ ແລະ ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການອຸດໜູນຈາກລັດດັ່ງກ່າວ ຫຼື ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍສາຍການບິນ ໃນທາງທີ່ຈະສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ໂອກາດທີ່ເປັນທຳ ແລະ ສະເໝີພາບ ຂອງບັນສາສາຍການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາ ເພື່ອແຂ່ງຂັນກັນໃນດ້ານການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ.
6. ໃນກໍລະນີທີ່ຄູ່ສັນຍາຂອງລັດດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ການອຸດໜູນ ຫຼື ສະໜັບສະໜູນ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໃນສ່ວນຂອງການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ໂດຍດຳເນີນການພາຍໃຕ້ສັນຍາສະບັບນີ້, ຈະຕ້ອງຮຽກຮ້ອງໃຫ້ສາຍການບິນນັ້ນແຈ້ງການອຸດໜູນ ຫຼື ການສະໜັບສະໜູນດັ່ງກ່າວໃຫ້ຊັດເຈນ ແລະ ແຍກອອກຈາກບັນຊີດັ່ງກ່າວ.
7. ຖ້າວ່າຄູ່ສັນຍາໜຶ່ງຫາກມີການຢັ້ງຢືນແລ້ວວ່າ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງນັ້ນ ມີການເລືອກປະຕິບັດ ຫຼື ການປະຕິບັດທີ່ບໍ່ເປັນທຳ ຫຼື ການອຸດໜູນ-ການສະໜັບສະໜູນນັ້ນ ເປັນໄປຕາມເງື່ອນໄຂຂອງຄູ່ສັນຍາໂດຍສົ່ງຜົນເສຍ ຫຼື ຜົນກະທົບ ຕໍ່ໂອກາດທີ່ເປັນທຳ ແລະ ຄວາມສະເໝີພາບ ຂອງສາຍການບິນ ຂອງຄູ່

ສັນຍາທຳອິດ ເພື່ອແຂ່ງຂັນກັນໃນດ້ານການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍານັ້ນຈະຕ້ອງຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການປຶກສາຫາລືກັນໃນທັນທີກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍອື່ນ. ການປຶກສາຫາລືນຕ້ອງເລີ່ມຂຶ້ນພາຍໃນ 30 ວັນ ທີ່ໄດ້ຮັບການຮ້ອງຂໍຈາກຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ. ຖ້າຫາກບໍ່ສາມາດບັນລຸການຕົກລົງເຫັນດີທີ່ພໍໃຈໄດ້ພາຍໃນກຳ ນົດເວລາ 30 ວັນຫຼັງຈາກທີ່ໄດ້ເລີ່ມມີການປຶກສາຫາລືກັນ ຕ້ອງມີການຍົກເລີກໃນການປະຕິບັດສິດທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນ ມາດຕາ 2 (ການໃຫ້ສິດ) ຂອງສັນຍາປັດຈຸບັນໂດຍສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໂດຍຄູ່ສັນຍາ ຫຼື ການເພີກຖອນໂດຍການດຳເນີນການຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ເພື່ອກຳນົດຕາມເງື່ອນດັ່ງກ່າວທີ່ເຫັນວ່າມີຄວາມຈຳເປັນໃນການປະຕິບັດສິດດັ່ງກ່າວ.

ມາດຕາ 13

ຄວາມປອດໄພການບິນ

1. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ອາດຮ້ອງຂໍໃຫ້ມີການປຶກສາຫາລືກັນໄດ້ທຸກເວລາ ກ່ຽວກັບມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພການບິນໃນຂົງເຂດທີ່ກ່ຽວກັບຈຸບິນ, ເຮືອບິນ ຫຼື ການດຳເນີນງານຂອງພວກເຂົາໂດຍຄູ່ສັນຍາຝ່າຍອື່ນ. ການປຶກສາຫາລືດັ່ງກ່າວ ຈະຕ້ອງຈັດຂຶ້ນພາຍໃນ 30 ວັນ ພາຍຫລັງຈາກມີການຮ້ອງຂໍດັ່ງກ່າວ.
2. ຖ້າຫາກວ່າ, ຕາມການປຶກສາຫາລືດັ່ງກ່າວແລ້ວ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງພົບວ່າ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍບໍ່ສາມາດດຳເນີນ ແລະ ຄຸ້ມຄອງມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພການບິນໄດ້ຢ່າງມີປະສິດຜົນໃນຂົງເຂດທີ່ໃຫ້ເທົ່າກັບມາດຕະຖານຕໍ່າສຸດທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນເວລານັ້ນ ອີງຕາມສົນທິສັນຍາຊີກາໂກ, ຄູ່ສັນຍາທຳອິດຕ້ອງ ແຈ້ງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍອື່ນ ກ່ຽວກັບສິ່ງທີ່ພົບເຫັນ ແລະ ຂັ້ນຕອນອື່ນໆຕາມຄວາມຈຳເປັນເພື່ອໃຫ້ສອດຄ້ອງກັບມາດຕະຖານຂັ້ນຕໍ່າສຸດເຫຼົ່ານັ້ນ, ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍອື່ນຕ້ອງດຳເນີນການແກ້ໄຂໃຫ້ຖືກ ຕ້ອງເໝາະສົມ. ຖ້າຫາກວ່າຄູ່ສັນຍາຝ່າຍອື່ນບໍ່ສາມາດແກ້ໄຂໄດ້ພາຍໃນເວລາ 15 ວັນ ຫຼື ແກ່ຍາວໄລຍະເວລາຫລາຍກວ່າຕາມທີ່ໄດ້ຕົກລົງເຫັນດີກັນ ຕ້ອງໄດ້ອີງຕາມແບບໃນວັກ 5 ຂອງມາດຕາ 3 (ການແຕ່ງຕັ້ງ ແລະ ການຍົກເລີກ) ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້.
3. ເຖິງແມ່ນວ່າຈະມີຂໍ້ຜູກພັນທີ່ກ່າວເຖິງໃນມາດຕາ 33 ຂອງສົນທິສັນຍາ ທີ່ມີການຕົກລົງເຫັນດີກັນວ່າເຮືອບິນທຸກລຳທີ່ປະຕິບັດໂດຍ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາໃດໜຶ່ງທີ່ບິນໄປຍັງ ຫລື ອອກຈາກດິນແດນຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ອາດຖືກກວດສອບໃນຂະນະທີ່ຢູ່ໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ໂດຍຜູ້ຕ່າງໜ້າທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ, ຢູ່ພາຍໃນ ແລະ ອ້ອມຮອບຂອງເຮືອ ບິນ ເພື່ອກວດສອບຄວາມຖືກຕ້ອງຂອງເອກະສານເຮືອບິນ, ບັນດາຈຸບິນ, ອາໄຫລ່ ແລະ ເງື່ອນໄຂທີ່ຊັດເຈນຂອງເຮືອບິນ (ເຊິ່ງໃນມາດຕານີ້ເອີ້ນວ່າ: "ການກວດກາພາກພື້ນດິນ"), ເພື່ອບໍ່ໃຫ້ເກີດມີຄວາມລ່າຊ້າທີ່ບໍ່ສົມຄວນເກີດຂຶ້ນ.
4. ຖ້າຫາກວ່າການກວດກາພາກພື້ນດິນ ຫລື ວິທີການຂອງການກວດກາພາກພື້ນດິນດັ່ງກ່າວກໍ່ໃຫ້ເກີດ:
 - ກ) ຄວາມກັງວົນຮ້າຍແຮງວ່າເຮືອບິນ ຫລື ການປະຕິບັດການບິນຂອງເຮືອບິນ ບໍ່ປະຕິບັດຕາມມາດຕະຖານຕໍ່າສຸດທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນໄລຍະນັ້ນອີງຕາມສົນທິສັນຍາຊີກາໂກ, ຫລື
 - ຂ) ຄວາມກັງວົນຮ້າຍແຮງວ່າມີການຂາດການບຳລຸງຮັກສາ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງທີ່ມີປະສິດທິຜົນດ້ານມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນໄລຍະນັ້ນ ໂດຍອີງຕາມສົນທິສັນຍາຊີກາໂກ;

ສໍາລັບຈຸດປະສົງຂອງມາດຕາ 33 ຂອງສັນທິສັນຍາ, ຄູ່ສັນຍາທີ່ດໍາເນີນການກວດກາພາກພື້ນດິນຕ້ອງມີອິດສະລະໃນສະຫຼຸບວ່າ ບັນດາຂໍ້ກຳນົດພາຍໃຕ້ໃບຢັ້ງຢືນ ຫລື ໃບອະນຸຍາດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບເຮືອບິນ ຫລື ກ່ຽວຂ້ອງກັບຈຸບິນຂອງເຮືອບິນແມ່ນໄດ້ມີການອອກໃຫ້ ແລະ ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າຖືກຕ້ອງ ຫລື ບັນດາຂໍ້ກຳນົດພາຍໃຕ້ການປະຕິບັດການບິນຂອງເຮືອບິນແມ່ນ ບໍ່ເທົ່າກັບ ຫລື ສູງກ່ວາມາດຕະຖານຕໍ່າສຸດທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ຕາມສັນທິສັນຍາ.

5. ໃນກໍລະນີທີ່ຈະເຂົ້າເຖິງການດໍາເນີນການກວດກາພາກພື້ນດິນຂອງເຮືອບິນ ທີ່ປະຕິບັດໃນນາມຂອງໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍສາຍການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງຕາມວັກ 3 ຂອງມາດຕານີ້ທີ່ຖືກປະຕິເສດໂດຍຕົວແທນຂອງໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍສາຍການບິນ, ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍອື່ນຕ້ອງມີສິດເສດໃນການອອກຄໍາເຫັນຕໍ່ປະເພດຂອງຄວາມກັງວົນຮ້າຍແຮງຕາມວັກ 4 ຂອງມາດຕານີ້ທີ່ເກີດຂຶ້ນ ແລະ ສາມາດສັງລວມໄດ້ຕາມວັກນັ້ນ.
6. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຂໍສະຫງວນສິດໃນການໃນການລະງັບ ຫຼື ປ່ຽນແປງ ການປະຕິບັດໂດຍເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍສາຍການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍອື່ນໃນທັນທີໃນກໍລະນີທີ່ຄູ່ສັນຍາທໍາອິດສິ້ນສຸດລົງ, ບໍ່ວ່າຈະເປັນຜົນທາງການກວດກາພາກພື້ນດິນ, ຊຸດກວດກາພາກພື້ນດິນ, ການປະຕິເສດການເຂົ້າເຖິງການກວດກາພາກພື້ນດິນ, ການປົກສາຫາລື ຫຼື ອີກຢ່າງໜຶ່ງ, ການປະຕິບັດງານໂດຍທັນທີເພື່ອຄວາມປອດໄພຂອງການປະຕິບັດງານຂອງສາຍການບິນ.
7. ທຸກໆການກະທຳທີ່ເກີດຂຶ້ນໂດຍຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງຕາມວັກ 2 ຫຼື 6 ດັ່ງທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນັ້ນ ຕ້ອງຢຸດຕິທັນທີເມື່ອການກະທຳດັ່ງກ່າວສິ້ນສຸດລົງ.
8. ທີ່ສາທາລະນະລັດໂອຕຣິດມີສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງທີ່ມີການຄວບຄຸມການປະຕິບັດກົດລະບຽບ ແລະ ການດູແລໂດຍສະເພາະຂອງສະຫະພາບອີຢູ, ການປະຕິບັດສິດຂອງຄູ່ສັນຍາພາຍໃຕ້ມາດຕານີ້ຕ້ອງເທົ່າທຽມກັນ, ການປະຕິບັດ ຫຼື ການບາລຸງຮັກສາລະບົບຄວາມປອດໄພໂດຍສະເພາະຂອງສະຫະພາບອີຢູ ແລະ ໃນການປະຕິບັດງານຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງສາຍການບິນນັ້ນ.

ມາດຕາ 14

ການຮັກສາຄວາມປອດໄພ

1. ໂດຍສອດຄ່ອງຕາມສິດ ແລະ ພັນທະພາຍໃຕ້ກົດໝາຍສາກົນ, ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ໄດ້ຢັ້ງຢືນວ່າພັນທະຕໍ່ກັນ ແລະ ກັນຂອງເຂົາເຈົ້າແມ່ນປົກປ້ອງຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນ ຈາກການກະທຳຜິດກົດໝາຍທຸກ ຮູບແບບ ທີ່ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງສັນຍາສະບັບນີ້.
2. ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ສອດຄ່ອງຕາມຂໍ້ກຳນົດຂອງ:
 - ກ) ສັນທິສັນຍາວ່າດ້ວຍການກະທຳຜິດກົດໝາຍ ແລະ ການກະທຳຜິດອື່ນໆເທິງເຮືອບິນ ຊຶ່ງໄດ້ລົງນາມຢູ່ໂຕກຽວ ວັນທີ 14 ກັນຍາ 1963.
 - ຂ) ສັນທິສັນຍາວ່າດ້ວຍການປາບປາມການຢຶດເຮືອບິນທີ່ຜິດກົດໝາຍ ຊຶ່ງໄດ້ລົງນາມຢູ່ກຸງເຮກ ໃນວັນທີ 16 ທັນວາ 1970.
 - ຄ) ສັນທິສັນຍາ ວ່າດ້ວຍການປາບປາມການກະທຳທີ່ຜິດກົດໝາຍຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນ ຊຶ່ງໄດ້ລົງນາມ ຢູ່ມົງເຕຣອານ ໃນວັນທີ 23 ກັນຍາ 1971.

ງ) ອະນຸສັນຍາ ວ່າດ້ວຍການປາບປາມນກະທຳຮຸນແຮງທີ່ຜິດກົດໝາຍຢູ່ໃນສະຫນາມບິນທີ່ໃຫ້ບໍລິ ການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ຊຶ່ງໄດ້ລົງນາມ ຢູ່ມົງເຕຣອານ ວັນທີ 24 ກຸມພາ 1988.

ຈ) ສັນຍາສັນຍາວ່າດ້ວຍການປະສົມສານໃນວັດຖຸລະເບີດປລັສຕິກເພື່ອຈຸດປະສົງໃນການກວດຈັບ ຊຶ່ງໄດ້ລົງນາມ ຢູ່ມົງເຕຣອານ ໃນວັນທີ 01 ມີນາ 1991.

ສັນຍາຫລາຍຝ່າຍອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນທີ່ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ກັບຄູ່ສັນຍາທັງ 2 ຝ່າຍ.

3. ສຳລັບການພົວພັນເຊິ່ງກັນ ແລະ ກັນ, ຄູ່ສັນຍາທັງ 2 ຝ່າຍ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຂໍ້ກຳນົດດ້ານຄວາມປອດໄພການບິນ ແລະ ວິທີປະຕິບັດທີ່ເໝາະສົມ ທີ່ກຳນົດໄວ້ໂດຍອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ແລະ ໄດ້ລະບຸໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຂອງສັນຍາສາກົນ ເພື່ອຂະຫຍາຍເງື່ອນໄຂການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນໃຫ້ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ກັບຄູ່ສັນຍາ; ຄູ່ສັນຍາທັງ 2 ຝ່າຍ ຕ້ອງຮຽກຮ້ອງໃຫ້ຜູ້ປະກອບການເຮືອບິນທີ່ຈົດທະບຽນນຳເຂົ້າເຈົ້າ, ຜູ້ປະກອບການເຮືອບິນທີ່ມີທີ່ທ້ອງຖານທຸລະກິດຫຼັກ, ທີ່ຢູ່ຖາວອນຢູ່ໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ ຫຼື ໃນກໍລະນີຂອງສາທາລະນະລັດໂອຕຣິດ, ຜູ້ປະກອບການເຮືອບິນທີ່ມີທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃນດິນແດນຂອງຕົນພາຍໃຕ້ສັນຍາອື່ນ ແລະ ມີໃບອະນຸຍາດດຳເນີນທຸລະກິດທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍຂອງສະຫະພາບຢູໂຣບ ແລະ ຜູ້ປະກອບການສະໜາມບິນທີ່ຢູ່ໃນດິນແດນຂອງພວກເຂົາ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂການຮັກສາຄວາມປອດໄພດັ່ງກ່າວ.
4. ອີງຕາມການຮ້ອງຂໍ, ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍຕ້ອງສະໜອງທຸກການຊ່ວຍເຫລືອທີ່ຈຳເປັນໃຫ້ແກ່ກັນແລະກັນ ເພື່ອປ້ອງກັນການກະທຳກ່ຽວກັບການຍຶດເຮືອບິນພົນລະເຮືອນທີ່ຜິດກົດໝາຍ ແລະ ການກະທຳທີ່ຜິດກົດໝາຍອື່ນໆທີ່ສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນ, ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຈຸບິນ, ຈົນຮອດຢູ່ສະໜາມບິນ ແລະ ອຸປະກອນນຳໃຊ້ໃນການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະ ບັນຫາອື່ນໆທີ່ເປັນໄພຂົ່ມຂູ່ກັບການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນ.
5. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍຕົກລົງວ່າ ຜູ້ປະກອບການໃນສະຫນາມບິນອາດຖືກຮຽກຮ້ອງໃຫ້ປະຕິບັດ ສຳລັບການເຂົ້າອອກ ແລະ ໃນຂະນະທີ່ຢູ່ໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍຕາມເງື່ອນໄຂການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນກັບກົດໝາຍທີ່ບັງຄັບໃຊ້ຢູ່ໃນປະເທດນັ້ນ, ລວມທັງໃນກໍລະນີຂອງສາທາລະນະລັດໂອຕຣິດ ແລະ ກົດໝາຍຂອງສະຫະພາບຢູໂຣບ.
6. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍຕ້ອງຮັບປະກັນວ່າມີການນຳໃຊ້ມາດຕະການທີ່ພຽງພໍພາຍໃນດິນແດນຂອງຕົນ ເພື່ອປົກປ້ອງເຮືອບິນ ແລະ ເພື່ອກວດກາຜູ້ໂດຍສານ, ຈຸບິນ, ສິ່ງຂອງຖືຂັ້ນ ແລະ ຖືລົງເຮືອບິນຕ້ອງມີການກວດກາຄວາມປອດໄພຂອງກະປົາເດີນທາງ, ສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ ແລະ ບ່ອນເກັບເຄື່ອງເທິງເຮືອບິນລະຫວ່າງຂັ້ນ ຫລື ນຳຂັ້ນເຮືອບິນ.
7. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຍັງຈະຕ້ອງພິຈາລະນາດ້ວຍຄວາມເຫັນໃຈ ຕໍ່ການຮຽກຮ້ອງຈາກຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍຕໍ່ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພພິເສດທີ່ສົມເຫດສົມຜົນເພື່ອຕອບສະໜອງກັບໄພຂົ່ມຂູ່ສະເພາະ.
8. ເມື່ອເກີດມີເຫດການ ຫລື ໄພຂົ່ມຂູ່ໃນການຍຶດເຮືອບິນພົນລະເຮືອນທີ່ຜິດກົດໝາຍ ຫລື ມີການກະທຳຜິດກົດໝາຍຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນ, ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຈຸບິນ, ໃນສະຫນາມບິນ ຫລື ອຸປະກອນນຳໃຊ້ໃນການຈະລາຈອນທາງອາກາດ, ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍຕ້ອງໃຫ້ການຊ່ວຍເຫລືອເຊິ່ງກັນ ແລະ ກັນໂດຍການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການສື່ສານ ແລະ ການນຳໃຊ້ມາດຕະການທີ່ເໝາະສົມ

ອື່ນໆ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ເຫດການດັ່ງກ່າວຢຸດຕິໂດຍໄວ ແລະ ມີຄວາມປອດໄພເມື່ອມີເຫດການ ຫລື ໄພຂົ່ມຂູ່ດັ່ງກ່າວເກີດຂຶ້ນ.

9. ເມື່ອຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດໜຶ່ງມີເຫດຜົນທີ່ສົມເຫດສົມຜົນທີ່ເຊື່ອວ່າຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ໄດ້ຜິດໄປຈາກຂໍ້ກຳນົດການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນຂອງມາດຕານີ້, ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາດັ່ງກ່າວສາມາດຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການປຶກສາຫາລືກັນຢ່າງທັນທີກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ. ການປຶກສາຫາລືດັ່ງກ່າວຕ້ອງເລີ່ມຂຶ້ນພາຍໃນ 15 ວັນຫຼັງຈາກທີ່ໄດ້ຮັບການຮ້ອງຂໍຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ. ການບໍ່ສາມາດບັນລຸໄດ້ການຕົກລົງກັນຢ່າງເປັນທີ່ພໍໃຈກ່ຽວກັບບັນຫາດັ່ງກ່າວພາຍໃນສິບຫ້າ (15) ວັນ ນັບແຕ່ວັນທີ່ການຮ້ອງຂໍນັ້ນ ຈະປະກອບເປັນເຫດຜົນທີ່ໃຊ້ໃນວັກ 5 ຂອງມາດຕາ 3 ຂອງສັນຍານີ້ (ການແຕ່ງຕັ້ງ ແລະ ການຍົກເລີກ). ຖ້າຈຳເປັນຕ້ອງດຳເນີນການຕາມເຫດສຸກເສີນ, ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ສາມາດດຳເນີນການຊົ່ວຄາວໃດໜຶ່ງກ່ອນສິ້ນສຸດໃນໄລຍະເວລາ 1 ເດືອນ.

ມາດຕາ 15

ຂໍ້ກຳນົດສະຖິຕິ

ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ຕ້ອງສະໜອງຂໍ້ມູນໃຫ້ກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ຕາມການຮ້ອງຂໍກ່ຽວກັບສະຖິຕິດັ່ງກ່າວຈະຕ້ອງມີເຫດຜົນສຳລັບຈຸດປະສົງຂອງການຂໍຂໍ້ມູນຕາມກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບຂອງຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ.

ມາດຕາ 16

ການປຶກສາຫາລື

1. ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍຕ້ອງປຶກສາຫາລືກັນເປັນຄັ້ງຄາວ ເພື່ອໃຫ້ໝັ້ນໃຈວ່າໄດ້ມີການຮ່ວມມືກັນຢ່າງແໜ້ນແຟ້ນໃນທຸກໆດ້ານໃນການຕິດຕາມ ແລະ ປະຕິບັດຂອງສັນຍານີ້ຕາມການຮ້ອງຂໍຂອງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ.
2. ການປຶກສາຫາລືດັ່ງກ່າວຕ້ອງເລີ່ມຕົ້ນຂຶ້ນພາຍໃນໄລຍະເວລາ 60 ວັນ ຫຼັງຈາກມີການຮ້ອງຂໍຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ.

ມາດຕາ 17

ການດັດແກ້

1. ຖ້າຫາກວ່າຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍມີຄວາມປະສົງທີ່ຈະດັດແກ້ເງື່ອນໄຂຕ່າງໆໃນສັນຍາສະບັບນີ້ ອາດຈະຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການປຶກສາຫາລືກັນໄດ້ໃນເວລາໃດກໍ່ໄດ້ກັບຄູ່ສັນຍາຝ່າຍອື່ນ. ການປຶກສາຫາລືດັ່ງກ່າວ (ອາດຈະກຽມພ້ອມໂດຍການປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ), ຕ້ອງເລີ່ມຂຶ້ນພາຍໃນໄລຍະເວລາ 60 ວັນ ຫຼັງຈາກມີທີ່ສົ່ງຄຳຮ້ອງຂໍໄປ, ເວັ້ນເສຍແຕ່ວ່າຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍຕົກລົງກັນທີ່ຈະຂະຫຍາຍໄລຍະເວລາອອກໄປ.

2. ການດັດແກ້ສັນຍານີ້ ຕ້ອງໄດ້ຮັບການອະນຸຍາດໂດຍຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ແລະ ຕ້ອງມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ໃນມື້ທຳອິດຂອງເດືອນທີ່ສອງ, ພາຍຫຼັງເດືອນດັ່ງກ່າວຂອງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍໄດ້ສຳເລັດການແຈ້ງໃຫ້ແຕ່ລະຝ່າຍໂດຍຜ່ານຊ່ອງທາງທາງການທູດເພື່ອໃຫ້ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ພາຍໃຕ້ການສຳເລັດຂັ້ນຕອນທາງດ້ານກົດໝາຍທີ່ຈຳເປັນ.
3. ການດັດເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ອາດຈະຕ້ອງໄດ້ຕົກລົງເຫັນດີກັນໂດຍກົງລະຫວ່າງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາ ແລະ ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ເມື່ອມີການຍັງຢືນໂດຍຜ່ານການແລກປ່ຽນໜັງສືທາງການທູດ.

ມາດຕາ 18

ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ

1. ຂໍ້ຂັດແຍ່ງໃດໆທີ່ເກີດຂຶ້ນລະຫວ່າງຄູ່ສັນຍາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຕີລາຄາ ແລະ ການປະຕິບັດຂອງສັນຍາສະບັບນີ້, ຄູ່ສັນຍາຕ້ອງແກ້ໄຂໂດຍການເຈລະຈາເປັນຂັ້ນຕອນທຳອິດ.
2. ຖ້າຫາກວ່າຄູ່ສັນຍາບໍ່ສາມາດບັນລຸການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງໂດຍການເຈລະຈາກັນໄດ້, ພວກເຂົາອາດຈະຕ້ອງຕົກລົງກັນແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງດັ່ງກ່າວໂດຍການຕັດສິນຂອງຜູ້ພິພາກສາ ຫຼື ການແກ້ໄຂອາດຈະອີງຕາມການຮ້ອງຂໍຂອງຄູ່ສັນຍາຂອງທັງສອງຝ່າຍ ໂດຍການຕັດສິນຈະຕ້ອງປະກອບດ້ວຍຜູ້ພິພາກສາ 3 ທ່ານ, ຜູ້ທີ່ 1 ແມ່ນແຕ່ງຕັ້ງໂດຍຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ແລະ ຜູ້ທີ່ 3 ຈະໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງໂດຍການສະເໜີຈາກຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ.
3. ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍຕ້ອງແຕ່ງຕັ້ງຜູ້ພິພາກສາພາຍໃນໄລຍະເວລາ 60 ວັນ ຫຼັງຈາກມື້ທີ່ໄດ້ຮັບໂດຍຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍຈາກແຈ້ງການທີ່ຮ້ອງຂໍໃຫ້ມີການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງໂດຍຜ່ານຊ່ອງທາງທາງການທູດ ແລະ ຜູ້ພິພາກສາຜູ້ທີ 3 ຕ້ອງໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງພາຍໃນໄລຍະເວລາ 60 ວັນ.
4. ຖ້າຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງບໍ່ສາມາດແຕ່ງຕັ້ງຜູ້ພິພາກສາຫຼືຖ້າຜູ້ພິພາກສາໄດ້ພາຍໃນເວລາທີ່ລະບຸ ຫຼື ຜູ້ພິພາກສາຜູ້ທີ 3 ບໍ່ສາມາດແຕ່ງຕັ້ງໄດ້ພາຍໃນເວລາທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້, ປະທານສະພາຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນອາດຈະຕ້ອງຮຽກຮ້ອງໃຫ້ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍແຕ່ງຕັ້ງໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍຜູ້ພິພາກສາຂັ້ນມາແລ້ວແຕ່ກໍລະນີ. ໃນກໍລະນີນີ້ ຜູ້ພິພາກສາຜູ້ທີ 3 ຕ້ອງແມ່ນສັນຊາດຂອງລັດທີ່ 3 ແລະ ຕ້ອງດຳລົງຕຳແໜ່ງປະທານຂອງຄະນະພິພາກສາ ແລະ ຈະຕ້ອງກຳນົດສະຖານທີ່ທີ່ຈະທຳການພິພາກສາ. ຖ້າປະທານເຫັນວ່າລາວເປັນຄົນສັນຊາດຂອງລັດໃດໜຶ່ງ, ຊຶ່ງບໍ່ສາມາດເປັນກາງໄດ້ໃນການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງດັ່ງກ່າວ ຮອງປະທານຜູ້ອາຈຸໂສສຸງສຸດທີ່ບໍ່ຖືກຕັດສິດໃນພື້ນທີ່ນັ້ນຈະໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງຂຶ້ນ. ຄະນະພິພາກສາຕ້ອງຕັດສິນດ້ວຍຄະແນນຂອງສຽງສ່ວນຫຼາຍ.
5. ຄູ່ສັນຍາຕ້ອງດຳເນີນການຕັດສິນໃຫ້ສອດຄ້ອງກັບວັກ 2 ຂອງມາດຕານີ້.
6. ຖ້າຫາກວ່າຄູ່ສັນຍາບໍ່ສາມາດບັນລຸການປະຕິບັດຄຳສັນພາຍໃຕ້ວັກ 2 ຂອງມາດຕານີ້, ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍອື່ນອາດຈຳກັດ, ລະງັບ ຫຼື ເພີກຖອນສິດຕ່າງໆ ຫຼື ສິດທິພິເສດທີ່ໄດ້ຮັບຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ຂອງຄູ່ສັນຍາທີ່ບໍ່ປະຕິບັດຕາມ ຫຼື ການບໍ່ປະຕິບັດຕາມຂອງສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງ.

7. ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງຄຳພິພາກສາ ລວມທັງຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງຄະນະພິພາກສາ ແມ່ນຈະຕ້ອງໃຫ້ເທົ່າທຽມກັນໂດຍຄູ່ສັນຍາ. ທຸກຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສຳລັບປະທານອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ໃນວັກ 4 ຂອງມາດຕານີ້ຈະຖືວ່າເປັນອົກພາກສ່ວນໜຶ່ງຂອງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສຳລັບການພິພາກສາ.

ມາດຕາ 19

ການສິ້ນສຸດສັນຍາ

1. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ອາດຈະແຈ້ງການເປັນລາຍລັກອັກສອນໃນເວລາໃດກໍ່ໄດ້ໂດຍຜ່ານຊ່ອງທາງທາງການທູດໄປຍັງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍຊາບໃນການສິ້ນສຸດສັນຍາສະບັບນີ້. ການແຈ້ງດັ່ງກ່າວຕ້ອງສົ່ງໃຫ້ອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນຮັບຊາບ.
2. ສັນຍາສະບັບດັ່ງກ່າວ ຕ້ອງສິ້ນສຸດລົງພາຍໃນ 12 ເດືອນຫຼັງຈາກມື້ທີ່ໄດ້ຮັບແຈ້ງການໂດຍຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ, ເວັ້ນເສຍແຕ່ວ່າ ແຈ້ງການດັ່ງກ່າວນັ້ນຖືກຍົກເລີກໂດຍສັນຍາຮ່ວມກັນກ່ອນໄລຍະເວລາທີ່ກຳນົດໄວ້ນີ້. ກໍລະນີປະຕິເສດບໍ່ຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບການສິ້ນສຸດສັນຍາດັ່ງກ່າວ ຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ, ແຈ້ງການດັ່ງກ່າວນັ້ນຕ້ອງຖືວ່າໄດ້ຮັບແລ້ວ ພາຍໃນ 14 ວັນ ພາຍຫຼັງທີ່ອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນໄດ້ຮັບແຈ້ງການດັ່ງກ່າວ.

ມາດຕາ 20

ການຈົດທະບຽນ

ສັນຍາສະບັບນີ້ ແລະ ທຸກການດັດແກ້ອື່ນໆຈະຕ້ອງຂຶ້ນທະບຽນກັບອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

ມາດຕາ 21

ຜົນບັງຄັບໃຊ້

ສັນຍາສະບັບນີ້ຈະມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ຕັ້ງແຕ່ມີທຳອິດຂອງເດືອນທີສອງພາຍຫຼັງເດືອນດັ່ງກ່າວຂອງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍໄດ້ສຳເລັດການແຈ້ງໃຫ້ແຕ່ລະຝ່າຍ ໂດຍຜ່ານຊ່ອງທາງທາງການທຸດເພື່ອໃຫ້ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ພາຍໃຕ້ການສຳເລັດຂັ້ນຕອນທາງດ້ານກົດໝາຍທີ່ຈຳເປັນ.

ເພື່ອເປັນຫຼັກຖານ, ຜູ້ຕາງໜ້າທີ່ໄດ້ຮັບມອບສິດຢ່າງເຕັມທີ່ທີ່ຖືກຕ້ອງຈາກລັດຖະບານ ຂອງແຕ່ລະຝ່າຍ ຈຶ່ງໄດ້ລົງນາມຮ່ວມກັນໃນສັນຍາສະບັບນີ້.

ລົງນາມທີ່ Vientiane, ເມື່ອວັນທີ 12 ເດືອນ March ປີ 2025, ເປັນ 3 ສະບັບ ພາສາເຢຍລະມັນ, ພາສາລາວ ແລະ ພາສາອັງກິດ. ທຸກສະບັບ ມີຄຸນຄ່າເທົ່າທຽມກັນ. ໃນກໍລະນີທີ່ມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນໃນການແປຄວາມໝາຍຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ສະບັບພາສາອັງກິດຈະໄດ້ເປັນບ່ອນອີງ.

ຕາງໜ້າລັດຖະບານແຫ່ງ

ສາທາລະນະລັດໂອຕຣິດ



ທ່ານ Wilhelm Donko

ເອກອັກຄະລັດຖະທູດ ໂອຕຣິດ

ຕາງໜ້າລັດຖະບານແຫ່ງ

ສາທາລະນະລັດປະຊາທິປະໄຕປະຊາຊົນລາວ



ທ່ານ ງາມປະສົງ ເມືອງມະນີ

ລັດຖະມົນຕີ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ**ໝວດທີ I:**

ກ) ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໂດຍສາທາລະນະລັດໂອຕຣິດຕ້ອງໄດ້ຮັບສິດໃນການປະຕິບັດເສັ້ນບິນທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດທັງສອງເສັ້ນທາງບິນດັ່ງນີ້:

ຈຸດຕົ້ນທາງ	ຈຸດລະຫວ່າງກາງ	ຈຸດປາຍທາງ	ຈຸດຖັດໄປ
ຈຸດໃນໂອຕຣິດ	ຈຸດໄດໂກຣ໌	ຈຸດໃນ ສປປ ລາວ	ຈຸດໄດໂກຣ໌

ຂ) ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໂດຍ ສປປ ລາວ ຕ້ອງໄດ້ຮັບສິດໃນການປະຕິບັດເສັ້ນບິນທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດທັງສອງເສັ້ນທາງບິນດັ່ງນີ້:

ຈຸດຕົ້ນທາງ	ຈຸດລະຫວ່າງກາງ	ຈຸດປາຍທາງ	ຈຸດຖັດໄປ
ຈຸດໃນສປປ ລາວ	ຈຸດໄດໂກຣ໌	ຈຸດໃນ ໂອຕຣິດ	ຈຸດໄດໂກຣ໌

ໝວດທີ II:

ທຸກຈຸດລະຫວ່າງກາງ ແລະ ຈຸດຖັດໄປ ອາດຈະຕ້ອງປະຕິບັດໂດຍສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍໂດຍບໍ່ໄດ້ປະຕິບັດສິດທິທີ 5. ການປະຕິບັດສິດທິທີ 5 ອາດຈະໄດ້ຕົກລົງເຫັນດີໂດຍເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ.

ໝວດທີ III:

ການດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ເຊິ່ງອາດມີຖ້ຽວບິນໃດໜຶ່ງ ຫລື ຖ້ຽວບິນ ທັງໝົດ ແລະ ຂຶ້ນກັບທາງເລືອກຂອງແຕ່ລະສາຍການບິນ:

- ກ) ດຳເນີນຖ້ຽວບິນໃນເສັ້ນບິນໃດໜຶ່ງ ຫລື ທັງ 2 ເສັ້ນບິນ;
- ຂ) ຮ່ວມເອົາເລກລະຫັດຖ້ຽວບິນຕ່າງກັນເຂົ້າໃນການປະຕິບັດການບິນໂດຍນຳໃຊ້ເຮືອບິນລຳດຽວກັນ;
- ຄ) ການປະຕິບັດຈຸດລະຫວ່າງກາງ, ຈຸດຖັດໄປ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນວັກ 1 ຂອງ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້, ແລະ ທຸກຈຸດໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາສອງຝ່າຍ ໃນການຮ່ວມເສັ້ນບິນໃດໜຶ່ງ ແລະ ໃນລະບົບເສັ້ນບິນໃດໜຶ່ງ;
- ງ) ລົງຈອດໃນຈຸດໃດໜຶ່ງ ຫລື ທຸກຈຸດ;
- ຈ) ໂອນຜູ້ໂດຍສານຈາກເຮືອບິນລຳໃດໜຶ່ງໄປຍັງເຮືອບິນອີກລຳໜຶ່ງໃນຈຸດໃດໜຶ່ງ;
- ສ) ລົງຈອດຢູ່ຈຸດໃດຈຸດໜຶ່ງບໍ່ວ່າຊື່ເປັນຢູ່ໃນ ຫຼື ຢູ່ນອກ ດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ
- ຊ) ການດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດໂດຍຜ່ານດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ; ແລະ
- ຍ) ການຈະລາຈອນທາງອາກາດຮ່ວມກັນດ້ວຍເຮືອບິນອັນດຽວກັນໂດຍບໍ່ໄດ້ຄຳນຶງວ່າການຈະລາຈອນນັ້ນມາຈາກຈຸດຕົ້ນທາງໃດ.

