

**ສັນຍາຂົນສົ່ງທາງອາກາດ
ລະຫວ່າງ
ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສະຫະພັນ ຣັດເຊຍ
ແລະ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ**

ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສະຫະພັນ ຣັດເຊຍ ແລະ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ);

ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງຄວາມເປັນຈິງທີ່ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສະຫະພັນ ຣັດເຊຍ ແລະ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນ ລາວ ແມ່ນ ຄູ່ສັນຍາ ຕໍ່ ສົນທິສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ການບິນພົນລະເຮືອນລະຫວ່າງປະເທດ ທີ່ເປີດເຜີຍລົງນາມ ຢູ່ທີ່ ຊຶກກາໂກ້ ໃນວັນທີ ເຈັດ ເດືອນ ທັນວາ ປີ 1944;

ໂດຍມີຈຸດປະສົງໃນການປະກອບສ່ວນ ຕໍ່ຄວາມກ້າວໜ້າ ຂອງ ການບິນພົນລະເຮືອນ ລະຫວ່າງ ປະເທດ;

ໂດຍມີຈຸດປະສົງບັນລຸການຕົກລົງເຫັນດີຂອງ ສັນຍາໜຶ່ງ ເພື່ອຈຸດປະສົງໃນການສ້າງ ແລະ ປະຕິບັດ ງານການບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ລະຫວ່າງ ແລະ ຈຸດຖັດໄປ ໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ຊຶ່ງໄດ້ຕົກລົງເຫັນດີດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

**ມາດຕາ 1
ຄວາມໝາຍຄຳສັບ**

ຄຳສັບທີ່ໃຊ້ຢູ່ໃນ ສັນຍາສະບັບປະຈຸບັນນີ້ ມີຄວາມໝາຍດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ກ) “ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນ ” ມີຄວາມໝາຍວ່າ, ໃນກໍລະນີຂອງ ສະຫະພັນ ຣັດເຊຍ ແມ່ນ ກະຊວງ ຂົນສົ່ງ ແຫ່ງ ສະຫະພັນ ຣັດເຊຍ; ໃນກໍລະນີຂອງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ແມ່ນ ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ; ຫຼື ໃນທັງສອງກໍລະນີ ເຈົ້າໜ້າທີ່ ຫຼື ບຸກຄົນໃດໜຶ່ງ ທີ່ໄດ້ຮັບມອບໝາຍເພື່ອປະຕິບັດຕາມໜ້າທີ່ ຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ກ່າວມານັ້ນ.

ຂ) “ ສັນຍາ ” ໝາຍເຖິງສັນຍາສະບັບນີ້, ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍໃດໜຶ່ງທີ່ຄັດຕິດກັບສັນຍານີ້ ແລະ ການແກ້ໄຂຕ່າງໆໃດໜຶ່ງ ໃນນີ້;

ຄ) “ ປະລິມານບັນຈຸ ” ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ: ເຮືອບິນລຳໜຶ່ງ” ໝາຍເຖິງ ການບັນຈຸ ຂອງ ເຮືອບິນລຳດັ່ງກ່າວ ທີ່ສາມາດຂົນສົ່ງເທິງ ເສັ້ນບິນນັ້ນ ຫຼື ສະເພາະຊ່ວງເສັ້ນບິນນັ້ນ ທີ່ ສາຍການບິນໜຶ່ງ ປະຕິບັດຖ້ຽວບິນ ຢູ່ໃນຊ່ວງໄລຍະເວລາໜຶ່ງ;

“ການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດທີ່ໄດ້ກຳນົດ” ໝາຍຄວາມວ່າ ຈຳນວນຄວາມຖີ່ ຂອງ ຖ້ຽວບິນ, ທີ່ ປະຕິບັດໂດຍ ເຮືອບິນລຳໜຶ່ງ ໃນຊ່ວງໄລຍະເວລາທີ່ອະນຸຍາດໃຫ້ ແລະ ເສັ້ນບິນ ຫຼື ຊ່ວງເສັ້ນບິນໜຶ່ງ;

ງ) “ ສົນທິສັນຍາ ” ໝາຍເຖິງ ສົນທິສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ການບິນພົນລະເຮືອນລະຫວ່າງປະເທດ ທີ່ເປີດ ໃຫ້ລົງນາມ ຢູ່ທີ່ ຊຶກກາໂກ້ ໃນວັນທີ ເຈັດ ເດືອນ ທັນວາ ປີ 1944, ແລະ ລວມທັງ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ໃດໆ ທີ່ຖືກຮັບຮອງ ພາຍໃຕ້ ມາດຕາ 90 ຂອງ ສົນທິສັນຍາດັ່ງກ່າວ, ແລະ ການແກ້ໄຂໃດໆ ຂອງ ເອກະ ສານຊ້ອນທ້າຍນັ້ນ ຫຼື ສົນທິສັນຍາ ພາຍໃຕ້ ມາດຕາ 90 ແລະ 94, ໂດຍ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍດັ່ງກ່າວ ແລະ ການແກ້ໄຂດັ່ງກ່າວ ໄດ້ມີຜົນສັກສິດຕໍ່ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ.

ຈ) “ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ” ໝາຍເຖິງ ສາຍການບິນໜຶ່ງ ທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງ ແລະ ອະນຸຍາດ ເພື່ອດຳເນີນການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ຕາມເສັ້ນບິນທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບ ມາດຕາ 3 ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້;

ສ) “ ລາຄາ” ໝາຍເຖິງ ບັນດາລາຄາ ທີ່ຊຳລະ ເພື່ອການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ, ການເປົາເດີນທາງ ແລະ ສິນຄ້າ ແລະ ເງື່ອນໄຂຕ່າງໆ ທີ່ ລາຄາດັ່ງກ່າວ ມີຜົນນຳໃຊ້, ລວມໄປເຖິງ ບັນດາລາຄາ ແລະ ເງື່ອນໄຂຕ່າງໆ ສຳລັບ ຕົວແທນຂາຍປີ້ ແລະ ການໃຫ້ບໍລິການຢ່ອຍຕ່າງໆ, ແຕ່ບໍ່ລວມເຖິງ ມູນຄ່າຊົດເຊີຍແຮງງານ ແລະ ເງື່ອນໄຂ ຕ່າງໆຂອງການຂົນສົ່ງໄປສະນີ.

ຊ) “ ດົນແດນ” ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ລັດໜຶ່ງ ມີຄວາມໝາຍທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນ ມາດຕາ 2 ຂອງ ສົນທິສັນຍາດັ່ງກ່າວ;

ຍ) “ ຄ່າທຳນຽມຕ່າງໆ” ໝາຍເຖິງ ຄ່າທຳນຽມ ທີ່ ເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ໄດ້ຮັບມອບໝາຍໃຫ້ຮຽກເກັບກັບ ສາຍ ການບິນ, ຫຼື ອະນຸຍາດໃຫ້ຮຽກເກັບໂດຍ ເຈົ້າໜ້າທີ່ດັ່ງກ່າວ, ສຳລັບການ ນຳໃຊ້ຜືນທີ່ຂອງສະໜາມບິນ ຫຼື ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ຫຼື ອຸປະກອນສື່ສານການບິນ, ຫຼື ການບໍລິການ ຫຼື ອຸປະກອນການຮັກ ສາຄວາມປອດໄພການບິນ, ລວມໄປເຖິງການ ບໍລິການ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ສຳລັບ ເຮືອບິນ ພ້ອມດ້ວຍ ຈຸບິນ, ຜູ້ ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ; ແລະ

ດ) “ການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ”, “ການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະ ເທດ”, “ສາຍການບິນ ແລະ “ການບິນລົງຈອດໂດຍບໍ່ມີຈຸດປະສົງທາງດ້ານການຄ້າ”, ແມ່ນມີຄວາມໝາຍຕ່າງໆ ທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນ ມາດຕາ 96 ຂອງ ສົນທິສັນຍາດັ່ງກ່າວ.

**ມາດຕາ 2
ການໃຫ້ສິດທິການບິນ**

1. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຈະໃຫ້ສິດທິການບິນຕ່າງໆ ແກ່ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ທີ່ໄດ້ລະບຸ ໄວ້ໃນສັນຍາ ສະບັບນີ້ ໂດຍມີຈຸດປະສົງໃນການປະຕິບັດ ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ ທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ ຢູ່ເທິງເສັ້ນບິນຕ່າງໆ ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນ ຕາຕະລາງເສັ້ນບິນ ທີ່ເປັນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຄັດຕິດກັບ ສັນຍາສະບັບປະຈຸບັນນີ້ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ” ແລະ ເສັ້ນບິນທີ່ໄດ້ກຳນົດຕາມລຳດັບ).

2. ໂດຍອີງຕາມບັນດາບົດບັນຍັດ ຂອງ ສັນຍາສະບັບນີ້, ບັນດາສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງ ຄູ່ ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ເມື່ອປະຕິບັດງານການບໍລິການທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນເທິງເສັ້ນບິນທີ່ໄດ້ກຳນົດ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບສິດ ທິການບິນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ກ) ບິນຜ່ານດົນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ໂດຍບໍ່ລົງຈອດ;
- ຂ) ບິນລົງຈອດໃນດົນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ໂດຍບໍ່ມີຈຸດປະສົງທາງດ້ານການ ຄ້າ;
- ຄ) ບິນລົງຈອດໃນບັນດາຈຸດຕ່າງໆ ຢູ່ ເທິງເສັ້ນບິນທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ໃນຕາຕະລາງເສັ້ນ ບິນທີ່ໄດ້ຕົກ ລົງກັນ ໂດຍ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ໂດຍມີຈຸດປະສົງຂົນສົ່ງຂຶ້ນ ແລະ/ຫຼື ລົງ ຜູ້ໂດຍ ສານ, ກະເປົາເດີນທາງ, ສິນຄ້າ ຫຼື ໄປສະນີຜົນ ຊຶ່ງສາມາດຂົນສົ່ງເປັນແບບ ແຍກ ຫຼື ແບບລວມ.

3. ບັນດາສາຍການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ທີ່ນອກຈາກ ບັນດາສາຍການບິນທີ່ ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ພາຍໃຕ້ ມາດຕາ 3 ຂອງ ສັນຍາສະບັບນີ້ ຈະໄດ້ຮັບສິດທິການບິນ ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນ ວັກ 2. ກ) ແລະ ຂ) ຂອງ ສັນຍາສະບັບນີ້.

4. ບໍ່ມີເນື້ອໃນໃດໃນວັກທີ່ 1 ແລະ 2 ຂອງ ມາດຕານີ້ ຈະຖືວ່າ ເປັນການໃຫ້ສິດແກ່ ສາຍການບິນ ທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ໃນການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ, ກະເປົາເດີນທາງ, ສິນຄ້າ

ແລະ ໄປສະນີຜັນ ຂົນສົ່ງຂຶ້ນໃນດິນແດນ ຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍອື່ນ ໂດຍມີການຄ່າຕອບແທນ ຫຼື ວ່າຈ້າງ ແລະ ມີປາຍທາງໄປຍັງ ອີກ ຈຸດໜຶ່ງໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍອື່ນນັ້ນ.

**ມາດຕາ 3
ການແຕ່ງຕັ້ງ ແລະ ການອະນຸຍາດ**

1. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຈະຕ້ອງມີສິດໃນການແຕ່ງຕັ້ງ ໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍ ສາຍການບິນ ໂດຍຂຽນເປັນ ລາຍລັກອັກສອນໄປຍັງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ກ່ຽວກັບຈຸດປະສົງໃນ ການປະຕິບັດການບໍລິການທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ ລວມທັງ ເພື່ອເຝິກຖອນ ຫຼື ປ່ຽນແປງການແຕ່ງຕັ້ງດັ່ງກ່າວ ໂດຍຜ່ານຊ່ອງທາງທາງດ້ານການທຸດ.

2. ເມື່ອໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງດັ່ງກ່າວແລ້ວ, ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຈະຕ້ອງອອກອະນຸຍາດ ການປະຕິບັດ ງານຢ່າງເໝາະສົມ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າການອະນຸຍາດ) ໂດຍມີການຊັກຊ້າຂອງ ຂັ້ນຕອນການພິຈາລະນາໃຫ້ສິ້ນທີ່ສຸດ, ຊຶ່ງມີເງື່ອນໄຂວ່າ:

ກ) ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງດັ່ງກ່າວ ແມ່ນໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນ ຢູ່ໃນດິນແດນຂອງ ຄູ່ສັນຍາທີ່ແຕ່ງ ຕັ້ງສາຍການບິນ ແລະ ຈະຕ້ອງມີ ກຳມະສິດຫຼັກ ຢູ່ໃນການຄຸ້ມຄອງຂອງ ຄູ່ສັນຍາທີ່ແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນ ຫຼື ເປັນຂອງຄົນໃນຊາດ ຂອງ ລັດດັ່ງກ່າວ;

ຂ) ການຄຸ້ມຄອງຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ຂອງ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງດັ່ງກ່າວ ແມ່ນ ໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ ແລະ ຄຸ້ມຄອງໂດຍ ຄູ່ສັນຍາ ທີ່ແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນດັ່ງກ່າວ.

3. ກ່ອນການອອກອະນຸຍາດການປະຕິບັດງານທີ່ເໝາະສົມນັ້ນ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາ ຝ່າຍໜຶ່ງ, ອາດຈະຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການຍື່ນຫລັກຖານວ່າ ສາຍການບິນທີ່ຖືກ ແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ນັ້ນ ສາມາດປະຕິບັດໃຫ້ຄົບຕາມເງື່ອນໄຂຕ່າງໆ ທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ ພາຍໃຕ້ ບັນດາກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ ຕ່າງໆທີ່ນຳໃຊ້ໂດຍທົ່ວໄປ ກ່ຽວກັບ ການປະຕິບັດ ງານຂອງການບໍລິການທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ, ທີ່ຄຸ້ມຄອງໂດຍ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຝ່າຍທີ່ໜຶ່ງ ໂດຍສອດຄ່ອງຕາມສິນທິສັນຍາດັ່ງກ່າວ.

4. ເມື່ອໄດ້ຮັບການອະນຸຍາດການປະຕິບັດງານ ຂອງ ວັກ 2 ໃນມາດຕານີ້, ສາຍການ ບິນທີ່ຖືກ ແຕ່ງຕັ້ງດັ່ງກ່າວ ອາດຈະເລີ່ມ ການປະຕິບັດງານການບໍລິການທີ່ໄດ້ຕົກລົງໃນເວລາໃດກໍ່ໄດ້ ຕາມທີ່ສາຍການ ບິນດັ່ງກ່າວຖືກແຕ່ງຕັ້ງນັ້ນ ໂດຍມີເງື່ອນໄຂວ່າ ສາຍການບິນດັ່ງກ່າວ ປະຕິບັດໃຫ້ສອດຄ່ອງຕາມ ບົດບັນຍັດ ຕ່າງໆທີ່ນຳໃຊ້ໄດ້ ຂອງ ສັນຍາສະບັບນີ້.

**ມາດຕາ 4
ການລະງັບ, ການເຝິກຖອນ ແລະ ການຈຳກັດຂອງການອະນຸຍາດ**

1. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຈະຕ້ອງມີສິດໃນການລະງັບ ການອະນຸຍາດຕ່າງໆ ໂດຍອີງຕາມ ມາດຕາ 3 ຂອງ ສັນຍາສະບັບນີ້ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ສາຍການບິນໜຶ່ງທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ໂດຍຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ, ແລະ ມີສິດໃນ ການເຝິກຖອນ, ລະງັບຊົ່ວຄາວ ຫຼື ອອກກຳນົດເງື່ອນໄຂ ຕ່າງໆຂອງການອະນຸຍາດດັ່ງກ່າວ ເປັນໄລຍະຊົ່ວ ຄາວ ຫຼື ຖາວອນ ຕາມກໍລະນີຄື:

ກ) ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍດັ່ງກ່າວບໍ່ໄດ້ເຝິກພິຈາວ່າ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງດັ່ງກ່າວ ໄດ້ຖືກ ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຢູ່ໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍດັ່ງກ່າວທີ່ແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນນັ້ນ ຫຼື ກຳມະສິດ ຫຼັກ ແມ່ນສອດຄ່ອງກັບ ຄູ່ສັນຍາທີ່ແຕ່ງຕັ້ງນັ້ນ ຫຼື ບັນດາຄົນໃນຊາດຂອງລັດນັ້ນ; ຫຼື

ຂ) ການຄຸ້ມຄອງຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ຂອງ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງດັ່ງກ່າວ ແມ່ນໄດ້ບໍ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ ແລະ ຄຸ້ມຄອງໂດຍ ຄູ່ສັນຍາທີ່ແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນດັ່ງກ່າວ; ຫຼື

ຄ) ມີຂໍ້ຜິດພາດ ຂອງ ສາຍການບິນດັ່ງກ່າວ ໃນການປະຕິບັດຕາມລະບຽບກົດ ໝາຍ ຂອງ ລັດ ຂອງ ຝ່າຍທີ່ອອກອະນຸຍາດດັ່ງກ່າວ; ຫຼື

ງ) ຖ້າບໍ່ດັ່ງນັ້ນ ສາຍການບິນດັ່ງກ່າວ ມີຄວາມຜິດພາດໃນການປະຕິບັດງານ ໂດຍອີງຕາມເງື່ອນໄຂ ຕ່າງໆທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ພາຍໃຕ້ ສັນຍາສະບັບປະຈຸບັນນີ້.

2. ເວັ້ນເສຍແຕ່ວ່າ ການເຜີກຖອນ, ການລະງັບຊົ່ວຄາວ ຫຼື ການອອກກຳນົດເງື່ອນ ໄຂທັນທີນັ້ນ ທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນ ວັກທີ່ 1 ຂອງ ມາດຕາປະຈຸບັນນີ້, ເປັນພື້ນຖານສຳຄັນໃນການປ້ອງກັນ ການລະເມີດກົດ ໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບໃນຕໍ່ໜ້າ ຫຼື ບັນດາບົດບັນຍັດ ຂອງ ສັນ ຍາສະບັບນີ້, ສິດທິຕ່າງໆດັ່ງກ່າວ ຈະຕ້ອງ ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກໍ່ຕາມເມື່ອຫຼັງຈາກການ ການ ປຶກສາຫາລືກັບ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ. ການປຶກສາຫາລືດັ່ງກ່າວ ຈະຕ້ອງໄດ້ຈັດຂຶ້ນ ກ່ອນໝົດກຳນົດ ສາມສິບ (30) ວັນ ຫວັງຈາກທີ່ມີການຮ້ອງຂໍ ຈາກ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ.

**ມາດຕາ 5
ການນຳໃຊ້ ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ**

1. ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ ທີ່ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ໃນລັດ ທີ່ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກັບ ການເຂົ້າໄປຍັງ, ຫຼື ການຢຸດຜັກຊົ່ວຄາວ, ຫຼື ການອອກຈາກ ດິນແດນຂອງຕົນ ຂອງ ເຮືອບິນລຳໜຶ່ງທີ່ໃຫ້ ບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ, ຫຼື ກ່ຽວກັບຂ້ອງກັບ ການປະຕິບັດງານ ແລະ ຖ້ຽວບິນທີ່ບິນ ຜ່ານດິນແດນດັ່ງກ່າວນັ້ນ, ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບດັ່ງກ່າວ ຈະຕ້ອງໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ເປັນບ່ອນອີງ ຕໍ່ເຮືອບິນ ລຳດັ່ງກ່າວຂອງ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງ ຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ.

2. ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ ຂອງ ລັດ ຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການເຂົ້າ, ການຢຸດຜັກຊົ່ວຄາວ, ຫຼື ການອອກ ຈາກດິນແດນຂອງຕົນ ຂອງຜູ້ໂດຍສານ, ຈຸບິນ, ກະເປົາເດີນທາງ, ສິນຄ້າ ແລະ ໄປສະນີພັນ, ກົດລະບຽບດັ່ງກ່າວ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ການກວດຄົນເຂົ້າເມືອງ, ການອົບພະຍົບ, ພາສີອາ ກອນ, ຕຳຫລວດ, ເງິນຕາ ແລະ ມາດຕະການສຸຂະນາໄມຕ່າງໆ ຈະຕ້ອງໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ເປັນບ່ອນອີງສຳລັບ ຜູ້ ໂດຍສານ, ຈຸບິນ, ກະເປົາເດີນທາງ, ສິນຄ້າ ແລະ ໄປສະນີພັນ ທີ່ຂົນສົ່ງເທິງເຮືອບິນ ຂອງ ສາຍການບິນທີ່ຖືກ ແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ເມື່ອເດີນທາງເຂົ້າໄປ ແລະ ອອກຈາກ ແລະ ໃນຂະນະທີ່ຢູ່ພາຍໃນດິນແດນ ຂອງຝ່າຍທີ່ກ່າວມານັ້ນ.

3. ບໍ່ມີຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດ ທີ່ຈະໃຫ້ສິດທິພິເສດແກ່ ສາຍການຂອງຕົນ ຫຼື ສາຍການບິນອື່ນໆ ທີ່ ເໜືອກ່ວາ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງ ລັດ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ການຂົນສົ່ງທາງ ອາກາດລະຫວ່າງປະເທດທີ່ຄ້າຍຄືກັນ ໃນການນຳໃຊ້ກົດລະບຽບ ການ ກວດຄົນເຂົ້າເມືອງ, ພາສີອາກອນ, ກັກກັນ ແລະ ກົດລະບຽບທີ່ຄ້າຍຄືກັນ.

4. ຜູ້ໂດຍສານ, ກະເປົາເດີນທາງ ແລະ ສິນຄ້າ ທີ່ບິນຜ່ານໂດຍກົງ ຜ່ານດິນແດນ ຂອງ ລັດ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ແລະ ບໍ່ໄດ້ອອກຈາກເຂດຂອງສະໜາມບິນທີ່ສະຫງວນ ໄວ້ເພື່ອຈຸດປະສົງດັ່ງ ກ່າວນັ້ນ ລວມໄປເຖິງ ການຂົນສົ່ງສານ ເສບຕິດ ແລະ ກອມປະສາດ ຈະຕ້ອງມີປະການກວດກາບໍ່ໃຫ້ ຫລາຍເກີນກ່ວາ ການຄວບຄຸມທົ່ວໄປ, ຍົກເວັ້ນ ໂດຍຄຳນຶ່ງເຖິງ ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພການ ບິນທີ່ຕ້ານຕໍ່ການກະທຳທີ່ໃຊ້ ຄວາມຮຸນແຮງ ແລະ ການບຸ້ນຈີ່ທາງອາກາດ.

**ມາດຕາ 6
ການຮັບຮອງ ໃບຢັ້ງຢືນ ແລະ ໃບອະນຸຍາດ**

1. ໃບຢັ້ງຢືນຄວາມສົມບູນຂອງເຮືອບິນ, ໃບຢັ້ງຢືນຄວາມສາມາດ ແລະ ໃບອະນຸຍາດຕ່າງໆ ທີ່ອອກໃຫ້ ຫຼື ມີຜົນນຳໃຊ້ ສຳລັບຄຸ້ນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ແລະ ຍັງມີຜົນບັງຄັບ ໃຊ້ຢູ່ ຈະຕ້ອງໄດ້ຖືກຮັບຮູ້ວ່າ ຍັງມີຜົນນຳໃຊ້ໂດຍຄຸ້ນຍາອີກຝ່າຍ ສຳລັບຈຸດປະສົງໃນການປະຕິບັດງານ ການບໍລິການທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ ໂດຍມີເງື່ອນໄຂວ່າ ລາຍການໃນການປະກອບເອ ກະສານ ກ່ຽວກັບ ໃບອະນຸຍາດ ແລະ ໃບຢັ້ງຢືນຕ່າງໆ ທີ່ຖືກອອກຫຼື ມີຜົນນຳໃຊ້ຢູ່ແມ່ນຢ່າງໜ້ອຍກຳໃຫ້ເທົ່າກັບ ມາດຕະຖານທີ່ຕ່ຳສຸດ ທີ່ອາດຈະໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍອົງຕາມ ສົນທິສັນຍາດັ່ງກ່າວ. (ຕໍ່ໄປນີ້ອ້າງອີງເຖິງມາດຕະຖານທີ່ຕ່ຳສຸດ).

2. ຖ້າ ສິດທິພິເສດ ຫຼື ເງື່ອນໄຂຕ່າງໆ ຂອງ ໃບອະນຸຍາດ ຫຼື ໃບຢັ້ງຢືນທີ່ອົງຕາມວັກທີ 1 ຂ້າງ ເທິງນີ້ ທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ຂອງ ຄຸ້ນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ມອບໃຫ້ແກ່ ບຸກຄົນ ຫຼື ສາຍການບິນທີ່ ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໃດໜຶ່ງ ຫຼື ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບເຮືອບິນລຳໜຶ່ງ ທີ່ນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການປະຕິບັດງານການບໍລິການທີ່ໄດ້ ຕົກລົງກັນ, ຄວນມີການແຈ້ງການວ່າ ມີ ຄວາມແຕກຕ່າງລະຫວ່າງ ມາດຕະຖານຕ່ຳສຸດ ທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ພາຍໃຕ້ ສົນທິສັນຍາດັ່ງກ່າວ, ຄຸ້ນຍາອີກຝ່າຍອາດຈະຮ້ອງຂໍໃຫ້ມີການ ປຶກສາຫາລື ລະຫວ່າງ ເຈົ້າໜ້າ ທີ່ການບິນ ໂດຍສອດຄ່ອງຕາມ ມາດຕາ 17 ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ເພື່ອແລກປ່ຽນກ່ຽວກັບ ການຊີ້ແຈງການ ປະຕິບັດງານທີ່ເປັນບັນຫານັ້ນ.

3. ຄຸ້ນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ສະຫງວນສິດໃນການປະຕິເສດທີ່ຈະຮັບຮູ້ ໃບອະນຸຍາດ ກ່ຽວກັບຄວາມສາ ມາດ ແລະ ໃບຢັ້ງຢືນຕ່າງໆ ທີ່ອອກໃຫ້ແກ່ ຄົນສັນຊາດຂອງຕົນ ໂດຍຄຸ້ນຍາ ອີກຝ່າຍສຳລັບການປະຕິບັດ ຖ້ຽວບິນດັ່ງກ່າວນີ້ ຢູ່ເທິງດິນແດນ ຂອງ ລັດຂອງຕົນ.

**ມາດຕາ 7
ຄວາມປອດໄພ**

1. ຄຸ້ນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ອາດຈະຮ້ອງຂໍໃຫ້ມີ ການປຶກສາຫາລືໃນເວລາໃດກໍ່ໄດ້ ກ່ຽວກັບມາດຕະ ຖານຄວາມປອດໄພຕ່າງໆ ທີ່ຄຸ້ມຄອງໂດຍ ຄຸ້ນຍາອີກຝ່າຍ ໃນຂອບເຂດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການບໍລິການ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ, ຈຸບິນ, ເຮືອບິນ ແລະ ກິດຈະກຳການປະຕິບັດງານ. ການປຶກສາຫາລືດັ່ງ ກ່າວ ຈະຕ້ອງຈັດຂຶ້ນພາຍໃນ ສາມສິບ (30) ວັນນັບຈາກວັນທີ່ຂອງການຮ້ອງຂໍນັ້ນ.

2. ຖ້າຫາກວ່າ ພາຍຫລັງທີ່ມີການປຶກສາຫາລືແລ້ວ, ຄຸ້ນຍາຝ່າຍໜຶ່ງພົບວ່າ ຄຸ້ນຍາອີກຝ່າຍບໍ່ໄດ້ ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບໍລິຫານມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ໃນຂອບເຂດທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນວັກທີ 1 ຊຶ່ງຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມ ມາດຕະຖານຕ່ຳສຸດ ທີ່ນຳໃຊ້ ໃນເວລາດັ່ງກ່າວ ໂດຍອົງຕາມສົນທິສັນຍາດັ່ງກ່າວ, ຄຸ້ນຍາອີກຝ່າຍ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບແຈ້ງ ກ່ຽວກັບ ບັນຫາຄົງຄ້າງດັ່ງກ່າວ ແລະ ຂຶ້ນຕອນຕ່າງໆທີ່ພິຈາລະນາ ແລ້ວວ່າມີຄວາມຈຳເປັນ ເພື່ອປະຕິບັດຕາມມາດຕະຖານຕ່ຳສຸດດັ່ງກ່າວ. ຄຸ້ນຍາອີກຝ່າຍ ຈະຕ້ອງດຳເນີນ ການແກ້ໄຂທີ່ເໝາະສົມ ພາຍໃນໄລຍະເວລາທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ.

3. ໂດຍອີງຕາມມາດຕາ 16 ຂອງ ສົນທິສັນຍາ, ຊຶ່ງໄດ້ຕົກລົງກັນເພີ່ມເຕີມວ່າ ເຮືອບິນໃດໜຶ່ງທີ່ ປະຕິບັດງານໂດຍ ຫຼື ໃນນາມສາຍການບິນໜຶ່ງຂອງຄຸ້ນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ, ທີ່ໃຫ້ບໍລິການໄປຍັງ ຫຼື ຈາກດິນ ແດນຂອງ ຄຸ້ນຍາອີກຝ່າຍ, ອາດຈະແມ່ນໃນຂະນະທີ່ຢູ່ພາຍໃນ ດິນແດນຂອງຄຸ້ນຍາອີກຝ່າຍ, ອາດຈະຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ສອດຄ່ອງຕາມ ການກວດກາ ໂດຍຜູ້ຕາງໜ້າທີ່ໄດ້ຮັບມອບໝາຍ ຂອງ ຄຸ້ນຍາອີກຝ່າຍ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ “ການກວດກາເຮືອບິນ ຢູ່ລານຈອດ”) ໂດຍມີເງື່ອນໄຂວ່າ ການກວດກາດັ່ງກ່າວ ຈະບໍ່ເຮັດໃຫ້ ມີການຊັກຊ້າທີ່ບໍ່ສົມ ເຫດສົມຜົນ ຂອງການປະຕິບັດງານຂອງເຮືອບິນດັ່ງກ່າວ.

ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ພັນທະຕ່າງໆ ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນ ມາດຕາ 33 ຂອງ ສົນທິສັນຍາ, ຈຸດປະສົງຂອງການ ກວດກາພາກພື້ນດິນ ແມ່ນເພື່ອຢັ້ງຢືນຄວາມຖືກຕ້ອງ ຂອງເອກະສານຂອງເຮືອບິນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ໃບຢັ້ງຢືນຜູ້ປະຕິ ບັດໜ້າທີ່ ຂອງ ຈຸບິນຂອງຕົນ, ແລະ ເຄື່ອງອຸປະກອນເຮືອບິນ ແລະ ສະພາບຂອງເຮືອບິນ ຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ ສອດຄ່ອງກັບ ມາດຕະຖານຕ່າງໆ ທີ່ນຳໃຊ້ໃນເວ ລາດັ່ງກ່າວ ໂດຍອີງຕາມສົນທິສັນຍາດັ່ງກ່າວ.

ຖ້າຫາກວ່າ ການກວດກາເຮືອບິນຢູ່ລາວຈອດໃດໜຶ່ງ ຫຼື ຊຸດຂອງການກວດກາເຮືອ ບິນຢູ່ລາວຈອດ ແມ່ນໄດ້ເຮັດໃຫ້ເກີດ ຄວາມກັງວົນທີ່ຮ້າຍແຮງ ທີ່ ເຮືອບິນລ່າໜຶ່ງ ຫຼື ການປະຕິບັດງານຂອງກົດຈະກຳ ດັ່ງກ່າວ ບໍ່ໄດ້ປະຕິບັດຕາມມາດຕະຖານຕ່ຳສຸດ ທີ່ນຳໃຊ້ໃນເວລາ ນັ້ນຂອງສົນທິສັນຍາດັ່ງກ່າວ, ຫຼື ຄວາມກັງ ວົນທີ່ຮ້າຍແຮງດັ່ງກ່າວ ແມ່ນ ຂາດການບຳລຸງ ຮັກສາທີ່ມີປະສິດທິຜົນ ແລະ ການບໍລິຫານຈັດການມາດຕະ ຖານຄວາມປອດໄພທີ່ນຳໃຊ້ໃນເວລານັ້ນຂອງ ສົນທິສັນຍາ, ໂດຍອີງຕາມຈຸດປະສົງຂອງ ມາດຕາ 33 ຂອງ ສົນທິສັນຍາ, ຄູ່ສັນຍາທີ່ດຳ ເນີນການກວດກາດັ່ງກ່າວ ຈະຕ້ອງມີສິດເສລີໃນການສັງລວມຕີລາຄາວ່າ ບັນດາ ລາຍການທີ່ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດ ລວມມີ ໃບຢັ້ງຢືນ ແລະ ໃບອະນຸຍາດຕ່າງໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ເຮືອບິນ ຫຼື ຈຸບິນ ຂອງເຮືອບິນລ່າດັ່ງກ່າວ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ຫຼື ມີຜົນນຳໃຊ້ຢູ່ນັ້ນ, ຫຼື ບັນດາລາຍການທີ່ຈະຕ້ອງປະຕິບັດ ສຳລັບເຮືອບິນທີ່ປະຕິບັດງານຢູ່ນັ້ນ, ບໍ່ໄດ້ປະຕິບັດໃຫ້ເທົ່າກັບ ມາດຕະຖານຕ່ຳສຸດທີ່ນຳໃຊ້ ຂອງ ສົນທິສັນ ຍາດັ່ງກ່າວ.

ໃນກໍລະນີ ການເຂົ້າໄປ ເພື່ອກວດກາເຮືອບິນຢູ່ລາວຈອດ ຊຶ່ງເປັນເຮືອບິນຂອງ ສາຍ ການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ໂດຍສອດຄ່ອງຕາມເນື້ອໃນຂອງວັກນີ້, ໄດ້ຖືກ ປະຕິເສດໂດຍ ຜູ້ຕາງໜ້າ ຂອງ ສາຍການບິນດັ່ງກ່າວ, ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ຈະຕ້ອງມີສິດເສລີໃນ ການນຳໃຊ້ ການຕົກລົງເຫັນດີ ໂດຍອີງຕາມ ວັກທີ 4 ຂອງ ມາດຕານີ້.

4. ເມື່ອ ການດຳເນີນການທັນທີ ແມ່ນເປັນພື້ນຖານທີ່ສຳຄັນ ໃນການຮັບປະກັນ ຄວາມປອດໄພ ຂອງ ການປະຕິບັດງານຂອງສາຍການບິນ, ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ສະຫງວນສິດ ໃນການລະງັບຊົ່ວຄາວ ຫຼື ປ່ຽນແປງ ການອອກອະນຸຍາດປະຕິບັດງານ ຂອງ ສາຍການບິນ ໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍສາຍການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ທັນທີ.

5. ການດຳເນີນການໃດໆ ໂດຍຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ໂດຍອີງຕາມ ວັກທີ 4 ຂ້າງເທິງນີ້ ຈະຕ້ອງບໍ່ສືບຕໍ່ປະຕິບັດ ກໍ່ຕໍ່ເມື່ອ ພື້ນຖານໃນການດຳເນີນການດັ່ງກ່າວ ໄດ້ສິ້ນສຸດລົງ.

ມາດຕາ 8
ການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນ

1. ໂດຍສອດຄ່ອງຕາມສິດ ແລະ ພັນທະພາຍໃຕ້ກົດໝາຍສາກົນ, ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ໄດ້ຢັ້ງ ຢືນວ່າ ພັນທະຕໍ່ກັນແລະກັນຂອງເຂົາເຈົ້າແມ່ນປົກປ້ອງຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນ ຈາກການກະທຳ ຜິດກົດໝາຍທຸກຮຸບແບບ ທີ່ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງສັນຍາສະບັບນີ້. ໂດຍບໍ່ຈຳກັດສິດ ແລະ ພັນທະພາຍໃຕ້ ກົດໝາຍສາກົນ, ໂດຍສະເພາະແລ້ວ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ສອດຄ່ອງຕາມຂໍ້ກຳນົດຂອງ ສົນທິ ສັນຍາວ່າດ້ວຍການກະທຳຜິດກົດໝາຍ ແລະ ການກະທຳຜິດອື່ນໆເທິງເຮືອບິນ ຊຶ່ງໄດ້ລົງນາມຢູ່ໂຕ ກ່ຽວ ວັນທີ 14 ກັນຍາ 1963, ສົນທິສັນຍາວ່າດ້ວຍການປາບປາມການຍິດເຮືອບິນທີ່ຜິດກົດໝາຍ ຊຶ່ງໄດ້ລົງນາມຢູ່ກຸງເຮກ ໃນວັນທີ 16 ທັນວາ 1970, ສົນທິສັນຍາວ່າດ້ວຍການປາບປາມການກະທຳທີ່ຜິດ ກົດໝາຍຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນ ຊຶ່ງໄດ້ລົງນາມ ຢູ່ມິງເຕຣອານ ໃນວັນທີ 23 ກັນຍາ 1971 ແລະ ອະນຸສັນຍາວ່າດ້ວຍການປາບ ປາມນກະທຳຮຸນແຮງທີ່ຜິດກົດໝາຍຢູ່ໃນສະຫນາມບິນທີ່ໃຫ້ບໍລິການການບິນພົນລະເຮືອນ ສາກົນ ຊຶ່ງ

ໄດ້ລົງນາມ ຢູ່ມົງເຕຣອານ ວັນທີ 24 ກຸມພາ 1988, ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ສິນທິສັນຍາ ແລະ ອະນຸສັນຍາອື່ນໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນທີ່ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ ກັບຄູ່ສັນຍາທັງ 2 ຝ່າຍ.

2. ອີງຕາມການຮ້ອງຂໍ, ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍຕ້ອງສະໜອງທຸກການຊ່ວຍເຫລືອທີ່ຈໍາເປັນໃຫ້ແກ່ກັນແລະກັນ ເພື່ອປ້ອງກັນການກະທໍາກ່ຽວກັບການຍຶດເຮືອບິນພົນລະເຮືອນທີ່ຜິດກົດໝາຍ ແລະ ການກະທໍາທີ່ຜິດກົດ ຫມາຍອື່ນໆທີ່ສົ່ງຜົນ ກະທົບຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນ, ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຈຸບິນ, ຈົນຮອດຢູ່ສະໜາມບິນ ແລະ ອຸປະກອນນໍາໃຊ້ໃນການຈະລາຈອນທາງອາກາດ, ພ້ອມທັງການແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ເປັນໄພຂົ່ມຂູ່ກັບການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນ.

3. ສໍາລັບການພົວພັນເຊິ່ງກັນ ແລະ ກັນ, ຄູ່ສັນຍາທັງ 2 ຝ່າຍ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຂໍ້ກໍານົດດ້ານຄວາມປອດໄພການບິນ ແລະ ວິທີປະຕິບັດທີ່ເໝາະສົມ ທີ່ກໍານົດໄວ້ໂດຍອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ແລະ ໄດ້ລະບຸໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຂອງສິນທິສັນຍາຊິກາໂກ; ຄູ່ສັນຍາທັງ 2 ຝ່າຍ ຕ້ອງຮຽກຮ້ອງໃຫ້ຜູ້ປະກອບການ ເຮືອບິນທີ່ຈິດທະບຽນນໍາເຂົ້າເຈົ້າ, ຜູ້ປະກອບການເຮືອບິນທີ່ມີທີ່ທ້ອງການທຸລະກິດຫຼັກ ຫຼື ທີ່ຢູ່ຖາວອນຢູ່ໃນດິນແດນຂອງຕົນ ແລະ ຜູ້ປະກອບການສະໜາມບິນໃນດິນແດນຂອງຕົນ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຂໍ້ກໍານົດການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນດັ່ງກ່າວ. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຈະຕ້ອງແນະນໍາໃຫ້ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ຮັບຊາບ ກ່ຽວກັບ ຄວາມແຕກຕ່າງໃດໆ ລະຫວ່າງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ກົດລະບຽບພາຍໃນ ຂອງຕົນ ແລະ ມາດຕະຖານການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນ ຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຂອງ ສິນທິສັນຍາດັ່ງກ່າວ. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ອາດຮ້ອງຂໍໃຫ້ມີການປຶກສາຫາລືກັນທັນທີ ກັບ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໃນເວລາໃດກໍ່ໄດ້ ເພື່ອປຶກສາຫາລື ກ່ຽວກັບຄວາມແຕກຕ່າງດັ່ງກ່າວ. ການປຶກສາຫາລື ຈະຕ້ອງຈັດຂຶ້ນພາຍໃນ ສາມສິບ (30) ວັນ ຫລັງຈາກວັນທີຂອງການຮ້ອງຂໍ.

4. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍຕົກລົງວ່າ ຜູ້ປະກອບການ ຂອງ ເຮືອບິນ ອາດຖືກຮຽກຮ້ອງໃຫ້ປະຕິບັດຕາມ ບົດບັນຍັດ ການຮັກສາຄວາມປອດການບິນທີ່ກໍານົດໄວ້ ໃນວັກທີ 3 ຂ້າງເທິງນີ້ ໂດຍຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍສໍາລັບການເຂົ້າ, ການອອກ ແລະ ໃນຂະນະທີ່ຢູ່ໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຕ້ອງຮັບປະກັນວ່າມີການນໍາໃຊ້ມາດຕະການທີ່ພຽງພໍຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ຢູ່ພາຍໃນດິນແດນຂອງຕົນ ເພື່ອປົກປ້ອງເຮືອບິນ ແລະ ເພື່ອກວດກາຜູ້ໂດຍສານ, ຈຸບິນ, ສິ່ງຂອງຖືຂັ້ນເຮືອບິນ, ກະເປົາເດີນທາງ, ສິນຄ້າ ແລະ ປ່ອນເກັບເຄື່ອງເທິງ ເຮືອບິນກ່ອນ ຫລື ລະຫວ່າງຂັ້ນ ຫລື ນໍາຂັ້ນເຮືອບິນ. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍຍັງຈະຕ້ອງພິຈາລະນາດ້ວຍ ຄວາມເຫັນໃຈ ຕໍ່ທຸກການຮຽກຮ້ອງຈາກຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ຕໍ່ກັບມາດຕະການການຮັກສາຄວາມປອດໄພພິເສດທີ່ສົມເຫດສົມຜົນເພື່ອຕອບສະໜອງກັບໄພຂົ່ມຂູ່ພິເສດໃນກໍລະນີດັ່ງກ່າວ, ມາດຕະການເຫລົ່ານີ້ ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ຮັບການເຫັນດີເຫັນພ້ອມໂດຍຄູ່ພາຄີ ໃນແຕ່ລະກໍລະນີ.

5. ເມື່ອເກີດມີເຫດການ ຫລື ໄພຂົ່ມຂູ່ໃນການຍຶດເຮືອບິນພົນລະເຮືອນທີ່ຜິດກົດໝາຍ ຫລື ມີການກະທໍາຜິດກົດໝາຍຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນ, ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຈຸບິນ, ໃນສະໜາມບິນ ຫລື ອຸປະກອນນໍາໃຊ້ ໃນການຈະລາຈອນທາງອາກາດ, ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍຕ້ອງໃຫ້ການຊ່ວຍເຫລືອເຊິ່ງກັນ ແລະ ກັນ ໂດຍການ ອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການສື່ສານ ແລະ ການນໍາໃຊ້ມາດຕະການທີ່ເໝາະສົມອື່ນໆ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ເຫດ ການ ຫຼື ໄພຂົ່ມຂູ່ດັ່ງກ່າວຢຸດຕິໂດຍໄວ ແລະ ມີຄວາມປອດໄພ.

6. ພາຍຫລັງມີແຈ້ງການ ຫຼັງຈາກ ຫົກສິບ (60) ວັນ, ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ມີສິດມອບໝາຍໃຫ້ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຕົນ ດໍາເນີນການປະເມີນຜົນ ຢູ່ໃນດິນແດນ ຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ກ່ຽວກັບມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພ ທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຫຼື ຂຶ້ນ ແຜນເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂດຍຜູ້ປະກອບການເຮືອບິນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ຖ້ຽວບິນທີ່ບິນມາ ຈາກ ຫຼື ອອກໄປຍັງ ດິນແດນ ຂອງຄູ່ສັນຍາທີ່ໜຶ່ງ. ການຈັດການບໍລິຫານດັ່ງກ່າວ ເພື່ອດໍາ ເນີນການປະເມີນຜົນດັ່ງກ່າວ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການຕົກລົງເຫັນດີ ລະຫວ່າງ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ແລະ

ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂດຍປາດສະຈາກການຊັກຊ້າ ຈຶ່ງ ຈະສາມາດຮັບປະກັນວ່າ
ການປະເມີນຜົນດັ່ງກ່າວ ຈະຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງວ່ອງໄວ. ການປະເມີນຜົນທັງໝົດ
ຈະຕ້ອງກຳນົດໂດຍມີສັນຍາສະເພາະ.

7. ໃນເມື່ອຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງມີຄວາມເຊື່ອໝັ້ນວ່າ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍບໍ່ປະຕິບັດຕາມຂໍ້ກຳນົດໃນ
ມາດຕາ ນີ້, ຄູ່ສັນຍາທຳອິດອາດຮ້ອງຂໍໃຫ້ມີການປຶກສາຫາລືນຳກັນ. ຊຶ່ງການປຶກສາຫາລືດັ່ງກ່າວຄວນມີຂັ້ນ
ຜ່າຍໃນ ສິບຫ້າວັນ (15) ນັບຈາກມື້ທີ່ໄດ້ຮັບການຮ້ອງຂໍຈາກອີກຝ່າຍໜຶ່ງ.
ໃນກໍລະນີບໍ່ສາມາດຕົກລົງກັນໄດ້ຜ່າຍໃນ ສິບຫ້າວັນ ນັບຈາກມື້ເລີ່ມຕົ້ນປຶກສາຫາລື ຄວນມີການເຝິກຖອນ,
ຍົກເລີກ, ໂຈະ ຫລື ກຳນົດເງື່ອນໄຂໃນການອະນຸຍາດໃຫ້ສາຍການບິນ ຫລື
ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຈາກຄູ່ສັນຍາ. ຖ້າວ່າກລະນີດັ່ງກ່າວເກີດຂຶ້ນຍ້ອນເຫດການສຸກເສີນ ຫລື
ເພື່ອສະກັດກັ້ນຄວາມບໍ່ສອດໂຄ່ງຕາມຂໍ້ກຳນົດຂອງມາດຕານີ້,
ຄູ່ສັນຍາທຳອິດຈະດຳເນີນມາດຕະການຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນວັກນີ້ກ່ອນໄລຍະເວລາ ສິບຫ້າວັນຈະໝົດ.

**ມາດຕາ 9
ຄຳທຳນຽມ**

1. ຄຳໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ຄຳທຳນຽມຕ່າງໆ ເພື່ອນຳໃຊ້ສະໜາມບິນ ລວມມີ ການຕິດຕັ້ງ,
ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານເຕັກນິກອື່ນໆ ແລະ ການບໍລິການຕ່າງໆ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ
ຄຳທຳນຽມຕ່າງໆ ສຳລັບການນຳໃຊ້ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຈະລາຈອນທາງ ອາກາດ,
ການສື່ສານ ແລະ ການບໍລິການຕ່າງໆ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮຽກເກັບ ໂດຍອີງຕາມ ອັດຕາ ການເກັບ ແລະ ລາຄາຕ່າງໆ
ທີ່ນຳໃຊ້ທີ່ຄຸ້ມຄອງໂດຍ ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຢູ່ໃນດິນແດນຂອງ ລັດຂອງຕົນ.

2. ໂດຍອີງຕາມມາດຕາ 15 ຂອງ ສົນທິສັນຍາ, ຄຳທຳນຽມຕ່າງໆ ທີ່ອາດຈະຖືກກຳ ນົດ ຫຼື
ອະນຸມັດໃຫ້ນຳໃຊ້ ທີ່ຄຸ້ມຄອງໂດຍ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ຊຶ່ງເປັນຄຳທຳນຽມ ເພື່ອໃຫ້
ເຮືອບິນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໃດໜຶ່ງ ນຳໃຊ້ ສະໜາມບິນຕ່າງໆ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະ
ດວກທາງດ້ານການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ຈະຕ້ອງບໍ່ແຜງເກີນກ່ວາ:

ກ) ເຮືອບິນ ທີ່ບໍ່ໄດ້ດຳເນີນການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດແບບ ປົກກະຕິ,
ແຜງກ່ວາ ບັນດາສາຍການບິນ ທີ່ຈ່າຍໂດຍ ເຮືອບິນຂອງຊາດຕົນ ໂດຍແມ່ນ ການບໍລິການຊະນິດດຽວກັນ
ທີ່ປະຕິບັດງານຄ້າຍຄືກັນ, ແລະ

ຂ) ເຮືອບິນທີ່ດຳເນີນການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ ແຜງກ່ວາ
ບັນດາສາຍການບິນທີ່ຈ່າຍໂດຍ ເຮືອບິນຂອງຊາດຕົນ ທີ່ປະຕິບັດງານການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ
ລະຫວ່າງປະເທດທີ່ຄ້າຍຄືກັນ.

**ມາດຕາ 10
ການຍົກເວັ້ນ ພາສີອາກອນ**

1. ບົນຜູ້ນຳຖານຕ່າງຝ່າຍຕ່າງໆໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດ, ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍຕ້ອງຍົກເວັ້ນໃຫ້
ສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ໂດຍອີງຕາມກົດໝາຍຜ່າຍໃນປະເທດ
ຈາກພາສີອາກອນ, ຄຳທຳນຽມການກວດ ກາ ແລະ ພາສີ ແລະ ຄຳທຳນຽມຕ່າງໆ
ທີ່ນອກຈາກການເກັບຄຳທຳນຽມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນວັກທີ 5 ຂອງ ມາດຕານີ້, ສຳລັບເຮືອບິນທີ່ປະຕິບັດງານ
ຢູ່ເທິງເສັ້ນບິນທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ ໂດຍ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກ ຝ່າຍ ແລະ
ຕ້ອງມີການຍົກເວັ້ນພາສີອາກອນຕໍ່ ເຄື່ອງອຸປະກອນທົ່ວໄປ, ການສະໜອງ ນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ, ນ້ຳມັນ ເຄື່ອງ,

ເຄື່ອງທີ່ນໍາຂຶ້ນເທິງເຮືອບິນ (ລວມທັງ ອາຫານ, ເຄື່ອງດື່ມ, ແລະ ຢາສຸບ) ເຊິ່ງມີຈຸດປະສົງໃຊ້ ຫລື ນໍາໃຊ້ ໃນການປະຕິບັດງານການບິນ ແລະ ການບໍາລຸງຮັກສາເຮືອບິນ ຂອງ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ທີ່ປະຕິບັດ ງານການບໍລິການທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍດັ່ງກ່າວ.

2. ການຍົກເວັ້ນທີ່ໄດ້ຮັບໃນມາດຕານີ້ ແມ່ນສອດຄ່ອງກັບວັກທີ 1 ຂອງມາດຕານີ້:

ກ. ເຄື່ອງທີ່ນໍາຂຶ້ນເທິງເຮືອບິນ ທີ່ເຂົ້າມາໃນດິນແດນຂອງລັດ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ, ພາຍໃນຂອບເຂດຈຳກັດ ທີ່ກຳນົດໂດຍ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງຝ່າຍທີ່ກ່າວມານັ້ນ, ແລະ ເພື່ອນໍາໃຊ້ເທິງເຮືອບິນດັ່ງກ່າວ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເສັ້ນບິນທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ;

ຂ. ອາໄຫລ່ຕ່າງໆ ລວມທັງ ເຄື່ອງຈັກ, ທີ່ນໍາເຂົ້າມາໃນດິນແດນ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງ ເພື່ອການບໍາລຸງຮັກສາ ຫຼື ສ້ອມແປງເຮືອບິນຂອງສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ທີ່ນໍາໃຊ້ບິນໃນເສັ້ນທາງບິນທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້;

ຄ. ນໍ້າມັນ ແລະ ນໍ້າມັນເຄື່ອງ ທີ່ມີປາຍທາງເພື່ອສະໜອງໃຫ້ແກ່ເຮືອບິນ ທີ່ປະຕິບັດງານເທິງເສັ້ນບິນທີ່ໄດ້ ກຳນົດໄວ້ ໂດຍ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ, ເຖິງແມ່ນວ່າ ເຄື່ອງສະໜອງດັ່ງກ່າວໄດ້ຖືກ ນໍາໃຊ້ບາງສ່ວນ ທີ່ເອົາຂຶ້ນເທິງເຮືອບິນ ຂອງ ເສັ້ນທາງບິນຜ່ານ ດິນແດນຂອງລັດຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍນັ້ນ.

3. ເຄື່ອງອຸປະກອນນໍາໃຊ້ທົ່ວໄປເທິງເຮືອບິນ, ເຄື່ອງວັດສະດຸ, ເຄື່ອງສະໜອງຕ່າງໆ ແລະ ເຄື່ອງອາໄຫຼ່ຕ່າງໆ ລວມທັງ ເຄື່ອງຈັກ, ທີ່ຖືກເກັບໄວ້ເປັນປົກກະຕິເທິງເຮືອບິນຂອງສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຮັບ ແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາແຕ່ ລະຝ່າຍ ທີ່ໃຫ້ບໍລິການທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ, ອາດຈະຖືກນໍາລົງຈາກເຮືອບິນ ໃນດິນແດນຂອງລັດຂອງຄູ່ສັນຍາອີກ ຝ່າຍໄດ້ ພຽງແຕ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີຂອງຄູ່ສັນຍາເທົ່າ ນັ້ນ. ໃນກໍລະນີດັ່ງກ່າວ ເຄື່ອງຂອງເຫລົ່າ ນັ້ນ ອາດຈະເກັບຮັກສາພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ ພາສີອາກອນ ຈົນກ່ວາຮອດເວລາທີ່ເຄື່ອງຂອງດັ່ງ ກ່າວ ນັ້ນຈະຖືກສົ່ງອອກອີກຄັ້ງ ຫລື ອີກຢ່າງໜຶ່ງ ອາດຈະຕ້ອງຖືກທຳລາຍ ໂດຍອີງຕາມກົດລະບຽບພາສີອາ ກອນ ຂອງ ລັດ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍນັ້ນ.

4. ຈົນກ່ວາຈະເຖິງເວລາດັ່ງກ່າວ ທີ່ເຄື່ອງດັ່ງກ່າວ ຢູ່ລະຫວ່າງການຂົນສົ່ງບິນຜ່ານໂດຍກົງ, ກະເບົາເດີນທາງ ແລະ ສິນຄ້າ ຈະຕ້ອງໄດ້ຖືກຍົກເວັ້ນຈາກ ພາສີ ແລະ ອາກອນຕ່າງໆ.

5. ຄ່າທຳນຽມ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ການໃຫ້ບໍລິການຕ່າງໆ ທີ່ດຳເນີນການສະເພາະ ສາງເຄື່ອງ ຫຼື ການອະນຸມັດ ທາງດ້ານພາສີ-ອາກອນນັ້ນ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮຽກເກັບ ໂດຍອີງຕາມ ກົດລະບຽບພາຍໃນ ຂອງ ລັດ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ.

ມາດຕາ 11
ປະລິມານບັນຈຸ

1. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ຝ່າຍ ຈະຕ້ອງອະນຸຍາດໃຫ້ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາ ຂອງຕົນ ໃນການຕັດສິນໃຈທີ່ຈະກຳນົດ ຄວາມຖີ່ ແລະ ປະລິມານບັນຈຸ ໃນການປະຕິບັດ ງານການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດນັ້ນ.

2. ບໍ່ມີຝ່າຍໃດໜຶ່ງຈະດຳເນີນການພຽງຝ່າຍດຽວ ທີ່ໄປຈຳກັດ ຄວາມຖີ່ ຫຼື ຈຳນວນ ການໃຫ້ບໍລິການ, ຫຼື ຊະນິດເຮືອບິນ ຫຼື ປະເພດ ໃນການປະຕິບັດງານຂອງ ສາຍການບິນທີ່ ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ, ຍົກເວັ້ນ ອາດຈະມີການຮຽກຮ້ອງໃຫ້ດຳເນີນການ ເນື່ອງ ຈາກເຫດຜົນທາງດ້ານ ພາສີ- ອາກອນ, ເຕັກນິກ, ການປະຕິບັດງານ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ.

**ມາດຕາ 12
ລາຄາໂດຍສານ**

1. ລາຄາໂດຍສານຕ່າງໆ ທີ່ເກັບເພື່ອການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ທີ່ປະຕິບັດ ງານ ພາຍໃຕ້ສັນຍາສະບັບນີ້ ຈະສາມາດກຳນົດໄດ້ຢ່າງເສລີໂດຍສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ.
2. ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ອາດຈະຮຽກຮ້ອງໃຫ້ ສາຍການບິນ ທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ໃຫ້ຍື່ນຄຳຮ້ອງ ເພື່ອຂໍອະນຸມັດລາຄາໂດຍສານຕ່າງໆ ສຳ ລັບ ການໃຫ້ບໍລິການທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ.
3. ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ອາດຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີ ການປຶກ ສາຫາລື ເພື່ອພົບປະ ກ່ຽວກັບ ຫລາຍບັນຫາ ແຕ່ບໍ່ຈຳກັດ ເຊັ່ນ ລາຄາໂດຍສານຕ່າງໆ ທີ່ອາດ ຈະ ບໍ່ຍຸດຕິທຳ, ບໍ່ສົມເຫດສົມຜົນ, ແບ່ງແຍກ, ສູງ ຫຼື ຕ່ຳເກີນຄວາມເປັນຈິງ.

ມາດຕາ 13

ບັນຫາຫລັກການໃນການຄຸ້ມຄອງການປະຕິບັດງານ ແລະ ການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ

1. ໃນກໍລະນີທີ່ມີຄວາມຈຳເປັນ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ຈະຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ເຊິ່ງກັນ ແລະ ກັນຮັບຊາບ ກ່ຽວກັບ ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍ ການແຂ່ງຂັນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງຕົນ ຫຼື ການປ່ຽນແປງກ່ຽວກັບລະບຽບການດັ່ງກ່າວ, ແລະ ຈຸດປະສົງສະເພາະໃດໜຶ່ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ທີ່ສາມາດກະທົບ ການປະຕິບັດງານ ຂອງ ການໃຫ້ບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ພາຍໃຕ້ ສັນຍາສະບັບນີ້.
2. ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ຈະຕ້ອງແຈ້ງໄປຍັງອີກຝ່າຍ ເມື່ອໃດກໍ່ຕາມທີ່ ຕົນພິຈາລະນາ ແລ້ວວ່າ ບໍ່ມີຄວາມສອດຄ່ອງກັນ ລະຫວ່າງ ການນຳໃຊ້ ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍການແຂ່ງຂັນຂອງ ຕົນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕ່າງໆ ແລະ ບັນຫາອື່ນໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ການປະຕິບັດງານ ຂອງ ສັນຍາສະບັບນີ້.
3. ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງ ບັນລັດ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ຈະຕ້ອງສາ ມາດເຂົ້າເຖິງ ໂອກາດທີ່ເທົ່າທຽມ ແລະ ຍຸດຕິທຳ ໃນການປະຕິບັດງານການບໍລິການທີ່ໄດ້ຕົກ ລົງກັນ ເທິງເສັ້ນບິນທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້.

ມາດຕາ 14

ການໂອນເງິນລາຍໄດ້

1. ບິນຜື້ນຖານຕ່າງຝ່າຍຕ່າງໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດ, ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຈະຕ້ອງອະນຸ ຍາດໃຫ້ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ມີສິດໃນການໂອນເງິນ ສ່ວນເກີນ ຂອງລາຍໄດ້ທີ່ໄດ້ຮັບ ພາຍຫລັງຫັກຄ່າໃຊ້ຈ່າຍແລ້ວ ຊຶ່ງເປັນລາຍໄດ້ ຂອງ ສາຍການບິນ ທີ່ກ່າວມານັ້ນ ໄດ້ມາຈາກການປະຕິບັດງານການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ.
2. ການໂອນເງິນດັ່ງກ່າວ ຈະຕ້ອງສາມາດດຳເນີນທຸລະກິດເປັນເງິນຕາທີ່ສາມາດແລກ ປ່ຽນໄດ້ຢ່າງເສລີ ໂດຍອີງຕາມ ອັດຕາແລກປ່ຽນທາງລັດຖະການ ທີ່ມີຜົນນຳໃຊ້ ໃນວັນທີ ຂອງການໂອນເງິນ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບ ກົດລະບຽບການເງິນ ຂອງ ລັດ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍ ດັ່ງກ່າວ ຊຶ່ງມີການໂອນເງິນຈາກດິນແດນດັ່ງກ່າວ.
3. ບັນດາບົດບັນຍັດຕ່າງໆ ຂອງ ສັນຍາສະບັບປະຈຸບັນນີ້ ຈະບໍ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ ບັນຫາ ທາງດ້ານອາກອນ ຊຶ່ງຈະຕ້ອງອີງຕາມ ສັນຍາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງອື່ນອີກ ລະຫວ່າງ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງ ຝ່າຍ.

ມາດຕາ 15

ຜູ້ຕາງທາງດ້ານການຄ້າຂອງສາຍການບິນ

1. ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບສິດໃນການຂົນສົ່ງຂອງຕົນເອງ ໂດຍນຳໃຊ້ ເອກະສານການຂົນສົ່ງຂອງຕົນເອງ ໃນດິນແດນຂອງ ລັດຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ, ໂດຍອີງຕາມກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ຂອງ ລັດນັ້ນ. ການຂາຍດັ່ງກ່າວ ອາດຈະຕ້ອງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍກົງ ຢູ່ບັນດາຜູ້ຕາງໜ້າ ຂອງ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຫຼື ຜ່ານຕົວແທນທີ່ໄດ້ຮັບມອບໝາຍ ທີ່ມີໃບອະນຸຍາດທີ່ ເໝາະສົມເພື່ອສະ ໜອງການຂາຍດັ່ງກ່າວ.

2. ບົນພື້ນຖານຕ່າງຝ່າຍຕ່າງໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດ, ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຫຼື ຫຼາຍສາຍການບິນ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ນຳເຂົ້າ ແລະ ຮັກສາ ໄວ້ໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ກ່ຽວກັບ ຫ້ອງການຕ່າງໆ ແລະ ຜູ້ຕາງໜ້າ, ພ້ອມ ດ້ວຍ ພະນັກງານບໍລິຫານ, ປະຕິບັດງານ ແລະ ເຕັກນິກທີ່ຈຳເປັນຕ້ອງປະກອບ ທີ່ກ່ຽວພັນ ກັບການປະຕິບັດງານການບໍລິການທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ ໂດຍອີງຕາມ ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະ ບຽບ ຂອງ ລັດ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ.

3. ໂດຍຂຶ້ນກັບທາງເລືອກ ຂອງ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໜຶ່ງ ຫຼື ຫລາຍສາຍການບິນ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ, ບັນດາຂໍ້ກຳນົດ ກ່ຽວກັບ ພະນັກງານ ອາດຈະໄດ້ປະຕິ ບັດໂດຍນຳໃຊ້ ພະນັກງານຂອງສາຍການບິນເອງ ຫຼື ນຳໃຊ້ການບໍລິການ ຂອງ ອົງກອນ ອື່ນໆ ທີ່ປະຕິບັດງານໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ແລະ ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ປະຕິບັດ ການບໍລິການດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ແກ່ ສາຍການບິນອື່ນໆ.

4. ຜູ້ຕາງໜ້າ ຂອງສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ຈະຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດງານ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບ ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ ທີ່ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ໃນຄູ່ສັນ ຍາອີກຝ່າຍ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບ ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບຕ່າງໆ ຄື:

ກ) ບົນພື້ນຖານການຕອບສະໜອງຊຶ່ງກັນແລະກັນ ໂດຍບໍ່ໃຫ້ມີການຊັກຊ້າ, ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຈະຕ້ອງ ອອກອະນຸຍາດການເຮັດວຽກ, ອະນຸຍາດເຂົ້າເມືອງຊົ່ວຄາວ ຫຼື ເອກະສານທີ່ຄ້າຍຄືກັນທີ່ ຈຳເປັນ ໃຫ້ແກ່ ບັນດາຜູ້ຕາງໜ້າ ແລະ ພະນັກງານ ທີ່ອີງໃສ່ ວັກທີ່ 3 ຂອງ ມາດຕານີ້; ແລະ

ຂ) ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ຈະຕ້ອງໄດ້ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ດຳເນີນຂັ້ນຕອນ ການອອກອະນຸມັດເຮັດວຽກ ສຳລັບ ບຸກຄະລາກອນ ທີ່ປະຕິບັດໜ້າທີ່ໃນຕຳແໜ່ງຊົ່ວຄາວ ໃດໜຶ່ງ ທີ່ບໍ່ເກີນ ເກົ້າສິບ (90) ວັນ.

ມາດຕາ 16

ສະຖິຕິ

ເມື່ອມີການຮ້ອງຂໍ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ຂອງ ລັດ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ຈະຕ້ອງສະ ໜອງ ຂໍ້ມູນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ຖ້ຽວບິນ ທີ່ໃຫ້ບໍລິການທີ່ໄດ້ຕົກລົງ ໃຫ້ແກ່ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ຂອງ ລັດ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ, ຊຶ່ງເປັນຂໍ້ມູນ ກ່ຽວກັບ ການປະຕິບັດງານ ຂອງ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຕົນ ທີ່ບິນໄປເຖິງ ແລະ ບິນຈາກ ດິນແດນ ຂອງ ລັດ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ.

ມາດຕາ 17

ການປຶກສາຫາລື

1. ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ຈະຕ້ອງປຶກສາຫາລືກັບ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ໂດຍມີ ຈຸດປະສົງໃນການຮ່ວມມືກັນພັດທະນາ ໃນທຸກຂົງເຂດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ການແປເນື້ອ ໃນ ແລະ ການປ່ຽນແປງ ສັນຍາສະບັບນີ້ໃຫ້ຖືກຕ້ອງ.
2. ການປຶກສາຫາລືກັນດັ່ງກ່າວ ອາດຈະຈັດຂຶ້ນໂດຍຜ່ານການພົບປະ ຫຼື ການຖາມຕອບ, ຊຶ່ງຈະ ຕ້ອງຈັດຂຶ້ນ ພາຍໃນໄລຍະເວລາ 60 (ຫົກສິບ) ວັນ ນັບຈາກວັນທີ ທີ່ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ໄດ້ຮັບການຮ້ອງຂໍ ທີ່ເປັນລາຍລັກອັກສອນ, ເວັ້ນເສຍແຕ່ວ່າ ໄດ້ຕົກລົງເຫັນດີກັນແລ້ວ ລະຫວ່າງ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ.

ມາດຕາ 18
ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ້ງ

1. ຂໍ້ຂັດແຍ້ງໃດໆ ທີ່ເກີດຂຶ້ນລະຫວ່າງ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ການແປ ແລະ ການນຳໃຊ້ ສັນຍາສະບັບນີ້, ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ຈະຕ້ອງໃຊ້ຄວາມພະຍາຍາມໃນຮອບທຳອິດ ເພື່ອແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ້ງດັ່ງກ່າວ ໂດຍການເຈລະຈາ ລະຫວ່າງ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ.
 2. ຖ້າຫາກວ່າເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ບໍ່ສາມາດບັນລຸ ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ້ງ ຈາກການເຈລະຈາໄດ້, ຂໍ້ຂັດແຍ້ງດັ່ງກ່າວ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂໂດຍຜ່ານຂັ້ນຕອນທາງດ້ານການທຸດ.
 3. ຖ້າຫາກຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ບໍ່ສາມາດບັນລຸການແກ້ໄຂ ທີ່ອີງຕາມວັກ (1) ແລະ (2) ຂ້າງເທິງນີ້, ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງອາດອີງຕາມນິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໂດຍນຳສະເໜີ ຂໍ້ຂັດແຍ້ງດັ່ງກ່າວ ໄປຍັງ ຄະນະຜູ້ຕັດສິນ ທີ່ປະກອບດ້ວຍຜູ້ຕັດສິນ ສາມທ່ານ, ຊຶ່ງໃນນັ້ນຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ຈະຕ້ອງແຕ່ງຕັ້ງຜູ້ຕັດສິນ ສອງ ທ່ານ ແລະ ອີກທ່ານ ໜຶ່ງ ຊຶ່ງເປັນຜູ້ຕັດສິນ ໂດຍຖືກແຕ່ງຕັ້ງໂດຍ 2 ທ່ານທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງນັ້ນ.
 4. ໃນກໍລະນີ ທີ່ ຂໍ້ຂັດແຍ້ງ ໄດ້ສິ່ງໄປຍັງ ຄະນະຜູ້ຕັດສິນ, ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຈະຕ້ອງແຕ່ງຕັ້ງ ຜູ້ຕັດສິນ ພາຍໃນໄລຍະເວລາ 60 ຈາກວັນທີ່ໄດ້ຮັບ ແຈ້ງການ ກ່ຽວກັບ ການນຳສິ່ງຂໍ້ຂັດແຍ້ງໄປຍັງ ຄະນະຜູ້ຕັດສິນ ແລະ ຜູ້ຕັດສິນຊຶ່ງເປັນປະທານຜູ້ຕັດສິນ ຈະຕ້ອງໄດ້ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ພາຍໃນໄລຍະເວລາອອກໄປອີກ ຫົກສິບ (60) ວັນ ຈາກວັນທີ່ສຸດທ້າຍທີ່ມີການແຕ່ງຕັ້ງ ຜູ້ຕັດສິນສອງທ່ານນັ້ນ.
- ໃນກໍລະນີ ຄູ່ສັນຍາສອງຝ່າຍໃດໜຶ່ງ ບໍ່ສາມາດແຕ່ງຕັ້ງຜູ້ຕັດສິນຂອງຕົນ ພາຍໃນໄລຍະເວລາທີ່ກຳ ນົດ, ຫຼື ຜູ້ຕັດສິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ບໍ່ສາມາດຕົກລົງເຫັນດີໃນການ ແຕ່ງຕັ້ງ ປະທານຜູ້ຕັດສິນ ໃນໄລຍະເວລາທີ່ ກຳນົດ, ປະທານສະພາຂອງ ອົງການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ (ICAO) ອາດຈະຖືກຮ້ອງຂໍ ໂດຍ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍ ໃດໜຶ່ງ ເພື່ອແຕ່ງຕັ້ງ ຜູ້ຕັດສິນ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍທີ່ບໍ່ສາມາດແຕ່ງຕັ້ງໄດ້ ຫຼື ປະທານຜູ້ຕັດສິນ ຊຶ່ງໃນກໍລະ ນີ ທີ່ຕ້ອງການໃຫ້ມີ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ປະທານຜູ້ຕັດສິນ ຈະຕ້ອງແມ່ນ ຄົນໃນຊາດ ຂອງ ລັດ ທີ່ມີ ສາຍພົວ ພັນທາງການທຸດ ກັບ ລັດ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ໃນເວລາທີ່ມີການແຕ່ງຕັ້ງ ດັ່ງກ່າວ.

5. ໃນກໍລະນີ ປະທານສະພາຂອງ ອົງການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ (ICAO) ແມ່ນສັນຊາດ ຂອງຄູສັນຍາຝ່າຍ ໜຶ່ງ, ປະທານດັ່ງກ່າວ ຈະຕ້ອງບໍ່ສາມາດຮັບການແຕ່ງຕັ້ງເປັນປະທານຜູ້ຕັດສິນໄດ້ ແລະ ການແຕ່ງຕັ້ງ ຈະຕ້ອງ ໄດ້ດໍາເນີນການໂດຍຮອງປະທານສະພາ.

ຖ້າຮອງປະທານສະພາດັ່ງກ່າວ ແມ່ນ ສັນຊາດ ຂອງ ຄູສັນຍາຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງ, ການແຕ່ງຕັ້ງດັ່ງກ່າວ ຈະຕ້ອງໄດ້ດໍາເນີນການໂດຍ ສະມາຊິກຂັ້ນອາວຸໂສ ຂອງ ສະພາອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ຜູ້ທີ່ບໍ່ ແມ່ນ ສັນຊາດ ຂອງ ລັດ ຂອງ ຄູສັນຍາຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງ.

6. ຄະນະຜູ້ຕັດສິນ ຈະຕ້ອງໄດ້ຕົກລົງເຫັນດີ ກ່ຽວກັບ ຂັ້ນຕອນ ແລະ ສະຖານທີ່ໃນການດໍາເນີນການຕັດສິນ.

7. ການຕັດສິນຕ່າງໆ ຂອງ ຄະນະຜູ້ຕັດສິນ ຈະຕ້ອງໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ມີຂໍ້ຜູກພັນໃນ ຄູສັນຍາທັງສອງ ຝ່າຍ.

8. ຄູສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ຈະຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງ ສະມາຊິກຂອງຕົນເອງ ຂອງການຕັດສິນດັ່ງກ່າວ ແລະ ຜູ້ຕາງໜ້າຂອງຕົນ ທີ່ດໍາເນີນຂັ້ນຕອນການຕັດສິນ. ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງ ປະທານຜູ້ຕັດສິນ ແລະ ມູນຄ່າຄົງ ເຫລືອອື່ນໆ ຈະຕ້ອງໄດ້ແບ່ງປັນກັນຮັບຜິດຊອບເທົ່າກັນ ລະຫວ່າງ ຄູສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ. ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ທີ່ເກີດ ຂຶ້ນຂອງ ອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ແຕ່ງຕັ້ງ ປະທານຜູ້ຕັດສິນ ແລະ/ຫຼື ທ່ານຜູ້ ຕັດສິນ ທີ່ຄູສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງບໍ່ໄດ້ແຕ່ງຕັ້ງ ອີງຕາມ ວັກ (3) ຂອງ ມາດຕານີ້ ຈະຕ້ອງໄດ້ຝ່າຈາລະຈາເປັນສ່ວນ ໜຶ່ງ ຂອງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ຂອງຄະນະຜູ້ຕັດສິນ.

**ມາດຕາ 19
ການແກ້ໄຂ ສັນຍາສະບັບນີ້**

1. ຄູສັນຍາຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງ ຝ່າຍນາແລ້ວວ່າ ຕົນມີຈຸດປະສົງໃນການແກ້ໄຂ ເນື້ອໃນ ຂອງ ສັນຍາສະບັບປະຈຸບັນນີ້ ແລະ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍໃນນີ້, ຕົນອາດຈະຕ້ອງຮຽກ ຮ້ອງໃຫ້ມີການປົກສາຫາລື ລະຫວ່າງ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ຂອງ ຄູສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ກ່ຽວ ຂ້ອງກັບ ການສະເໜີເພື່ອແກ້ໄຂນັ້ນ. ການປົກສາຫາລື ຈະຕ້ອງໄດ້ຈັດຂຶ້ນ ພາຍໃນໄລຍະເວ ລາ ຫົກສິບ (60) ວັນ ນັບຈາກວັນທີ່ຂອງການຮ້ອງຂໍ ເວັ້ນເສຍແຕ່ວ່າ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ຂອງ ຄູສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ໄດ້ຕົກລົງເຫັນດີ ເພື່ອຕໍ່ໄລຍະເວລາດັ່ງກ່າວ.

2. ການແກ້ໄຂຕ່າງໆ ຂອງ ສັນຍາສະບັບນີ້ ຈະຕ້ອງໄດ້ບັນລຸການຕົກລົງເຫັນດີ ໃນ ຮູບແບບ ອະນຸສັນຍາ ທີ່ຈະຕ້ອງມີຜົນສັກສິດ ເມື່ອມີການຍິ່ງຍືນໂດຍການແລກປ່ຽນໜັງສືຜ່ານທາງການທູດ ທີ່ລະບຸວ່າ ຕົນໄດ້ສໍາເລັດຂັ້ນຕອນທີ່ຈໍາເປັນ ໂດຍອີງຕາມກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ຂອງລັດ ຂອງຄູສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍແລ້ວ. ການແກ້ໄຂເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຂອງ ສັນຍາສະບັບນີ້ ຈະຕ້ອງໄດ້ດໍາເນີນການ ໂດຍການຕົກລົງເຫັນດີ ລະຫວ່າງ ເຈົ້າໜ້າ ທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນ ຂອງ ລັດ ຂອງ ຄູສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ.

**ມາດຕາ 20
ການປະຕິບັດຕາມສັນຍາຫລາຍຝ່າຍຕ່າງໆ**

ຖ້າຄູສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ໄດ້ກາຍມາເປັນ ຄູສັນຍາຕໍ່ ສັນຍາຫລາຍຝ່າຍໜຶ່ງ ທີ່ໄດ້ແກ້ ໄຂ ບັນຫາຕ່າງໆ ທີ່ສັນຍາສະບັບນີ້ໄດ້ກໍານົດນັ້ນ, ໂດຍອີງຕາມ ມາດຕາ 19 ຂອງ ສັນຍາສະ ບັບນີ້

ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍນັ້ນ ຈະຕ້ອງປຶກສາຫາລື ເພື່ອຕັດສິນໃຈວ່າ ສັນຍາສະບັບນີ້ ເຫັນຄວນຖືກປັບປຸງ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບ ສັນຍາຫລາຍຝ່າຍດັ່ງກ່າວ ຫຼື ບໍ່.

**ມາດຕາ 21
ການສິ້ນສຸດສັນຍາ**

1. ບໍ່ວ່າເວລາໃດກໍຕາມ ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ອາດຈະແຈ້ງເປັນລາຍລັກອັກສອນ ໂດຍ ຜ່ານທາງການທຸດ ໄປຍັງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ກ່ຽວກັບ ການຕັດສິນໃຈຂອງຕົນ ໃນການສິ້ນສຸດ ສັນຍາສະບັບນີ້. ແຈ້ງການດັ່ງກ່າວ ຈະຕ້ອງນຳສົ່ງໃນເວລາດຽວກັນໄປຍັງ ອົງການການບິນຝົນ ລະເຮືອນສາກົນ.

2. ໃນກໍລະນີນີ້ ສັນຍາດັ່ງກ່າວນີ້ ຈະຕ້ອງສິ້ນສຸດ ຫລັງຈາກ ສິບສອງ (12) ເດືອນ ນັບແຕ່ວັນທີ່ໄດ້ຮັບແຈ້ງການ ຈາກ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ເວັ້ນເສຍແຕ່ວ່າ ແຈ້ງການເພື່ອສິ້ນ ສຸດ ສັນຍາດັ່ງກ່າວ ໄດ້ຖືກຖອດຖອນ ໂດຍການຕົກລົງເຫັນດີຮ່ວມກັນທັງສອງຝ່າຍ ກ່ອນໄລ ຍະການໝົດກຳນົດດັ່ງກ່າວ.

3. ຖ້າຫາກວ່າ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ບໍ່ໄດ້ຮັບຮູ້ ກ່ຽວກັບ ການຮັບແຈ້ງການດັ່ງກ່າວ, ແຈ້ງການດັ່ງກ່າວນັ້ນ ຈະຖືວ່າໄດ້ຮັບແລ້ວ ພາຍໃນ ສິບສີ່ (14) ວັນ ຫຼັງຈາກວັນທີ່ ທີ່ໄດ້ຮັບ ແຈ້ງການ ຂອງ ອົງການການບິນຝົນລະເຮືອນສາກົນ.

**ມາດຕາ 22
ການຂຶ້ນທະບຽນສັນຍາ**

ສັນຍາສະບັບນີ້ ແລະ ທຸກການແກ້ໄຂໃດໆໃນນີ້ ຈະຕ້ອງໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນ ໂດຍອີງຕາມການລົງນາມ ກັບ ອົງການການບິນຝົນລະເຮືອນສາກົນ ຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍນັ້ນ ທີ່ເປັນດິນແດນ ທີ່ສັນຍາສະບັບນີ້ ໄດ້ຖືກເຊັນ ຫຼື ໄດ້ຕົກລົງເຫັນດີໂດຍຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ.

**ມາດຕາ 23
ຜົນບັງຄັບໃຊ້**

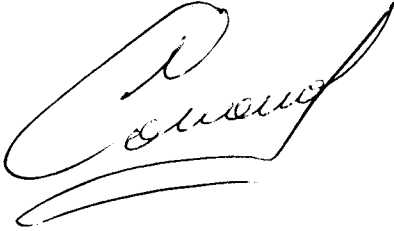
ສັນຍາສະບັບປະຈຸບັນນີ້ ຈະຕ້ອງມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ ໃນວັນທີຂອງການຮັບໜັງສືທາງ ການທຸດສະບັບທີ່ສອງ ທີ່ລະບຸວ່າ ຂັ້ນຕອນພາຍໃນທັງໝົດ ຈະຕ້ອງໄດ້ສຳເລັດ ໂດຍຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ.

ເມື່ອສັນຍາສະບັບນີ້ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້, ສັນຍາຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສະຫະ ພັນຣັດເຊຍ ແລະ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ທີ່ເຊັນໃນປີ 1979 ຈະຕ້ອງສິ້ນສຸດການມີຜົນບັງຄັບໃຊ້.

ທີ່ ມົດສະກູ ໃນວັນທີ 26 ຂອງເດືອນ ກັນຍາ ປີ 2017 , ເຮັດເປັນ ສາມ ພາສາຕົ້ນສະບັບຄື ພາສາລາວ, ຣັດເຊຍ ແລະ ອັງກິດ, ເນື້ອໃນທັງໝົດແມ່ນມີຄຸນຄ່າເທົ່າທຽມກັນ.

ໃນກໍລະນີທີ່ມີຄວາມແຕກຕ່າງທາງດ້ານການແປ ເນື້ອໃນທີ່ເປັນພາສາອັງກິດ, ລາວ ແລະ ຮັດເຊຍ ແມ່ນຈະຖືເອົາພາສາອັງກິດເປັນຫລັກ.

ລັດຖະບານ ແຫ່ງ
ສະຫະພັນ ຮັດເຊຍ



ລັດຖະບານ ແຫ່ງ
ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ



ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ
ທີ່ຄັດຕິດກັບ ສັນຍາຂົນສົ່ງທາງອາກາດ
ລະຫວ່າງ
ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ແລະ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສະຫະພັນ ຣັດເຊຍ

1. ຕາຕະລາງເສັ້ນບິນ

1) ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງ ສະຫະພັນ ຣັດເຊຍ ຈະຕ້ອງມີສິດໃນການປະຕິບັດງານການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດແບບປົກກະຕິ ໄດ້ສອງທິດທາງ ເທິງເສັ້ນທາງບິນທີ່ໄດ້ກຳນົດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້.

ຈຸດຕົ້ນທາງ	ຈຸດລະຫວ່າງກາງ	ຈຸດປາຍທາງ	ຈຸດຖັດໄປ
ຈຸດໃນ ສະຫະພັນ ຣັດເຊຍ	ຈຸດໃນປະເທດທີ່ສາມ*	ວຽງຈັນ ແລະ ຈຸດອື່ນໆ*	ຈຸດໃນປະເທດທີ່ສາມ*

2) ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ຈະຕ້ອງມີສິດໃນການປະຕິບັດງານການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດແບບປົກກະຕິ ໄດ້ ສອງທິດທາງ ເທິງເສັ້ນທາງ ບິນທີ່ໄດ້ກຳນົດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້.

ຈຸດຕົ້ນທາງ	ຈຸດລະຫວ່າງກາງ	ຈຸດປາຍທາງ	ຈຸດຖັດໄປ
ຈຸດໃນ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ	ຈຸດໃນປະເທດທີ່ສາມ*	ມົດສະກູ ແລະ ຈຸດອື່ນໆ*	ຈຸດໃນປະເທດທີ່ສາມ*

* ຈະຕ້ອງອີງໃສ່ການຕົກລົງເຫັນດີ ລະຫວ່າງ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ຂອງ ລັດ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາທັງ ສອງຝ່າຍ.

ໝາຍເຫດ

1) ຈຸດລະຫວ່າງກາງ ແລະ ຈຸດຖັດໄປ ອາດບໍ່ຕ້ອງປະຕິບັດ ໂດຍສາຍການບິນທີ່ຖືກ ແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ໂດຍຂຶ້ນກັບການພິຈາລະນາຂອງສາຍການບິນ.

2) ສິດທິ ຂອງ ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ໃນການຂົນສົ່ງຜູ້ ໂດຍສານ, ສິນຄ້າ ແລະ ໄປສະນີພັນ ລະຫວ່າງ ບັນດາຈຸດ ໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ແລະ ບັນດາຈຸດໃນດິນຂອງປະເທດທີ່ສາມ (ການປະຕິບັດສິດທິການບິນທີ່ທ້າ) ຈະຕ້ອງ ອີງ ຕາມການຕົກລົງເຫັນດີ ລະຫວ່າງ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ.

3) ຖ້ຽວບິນມອບເໝົາ ແລະ ຖ້ຽວບິນເພີ່ມ ອາດຈະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍອີງຕາມ ການ ຮ້ອງຂໍໃນເບື້ອງຕົ້ນ ຈາກ ສາຍການບິນດັ່ງກ່າວ ໂດຍຍື່ນໄປຍັງ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ຢ່າງ ໜ້ອຍ ຫ້າວັນລັດຖະການ ກ່ອນວັນທີ່ປະຕິບັດຖ້ຽວບິນ.

4) ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໃດໜຶ່ງ ອາດຈະຮ່ວມມືທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ/ຫຼື ເຮັດ ສັນຍາຮ່ວມມືປະຕິບັດຖ້ຽວບິນການຕະຫລາດ ລວມທັງ ແຕ່ບໍ່ໄດ້ຈຳກັດ ການກຳນົດບ່ອນນັ່ງ ຫຼື ສັນຍາຮ່ວມລະຫັດຖ້ຽວບິນ, ກັບ ສາຍການບິນອື່ນໆ ລວມທັງ ສາຍການບິນ ຂອງ ປະ ເທດທີ່ສາມ ໂດຍມີເງື່ອນໄຂວ່າ:

ກ) ສາຍການບິນທີ່ປະຕິບັດຖ້ຽວບິນ ທີ່ເຂົ້າຮ່ວມໃນສັນຍາດັ່ງກ່າວ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບອະ ນຸຍາດເພື່ອປະຕິບັດງານທີ່ເໝາະສົມ ແລະ ສິດທິການບິນຕ່າງໆ;

ຂ) ທັງສອງ ສາຍການບິນທີ່ປະຕິບັດຖ້ຽວບິນ ແລະ ສາຍການບິນທີ່ເຮັດການຕະ ຫລາດ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບສິດໃນເສັ້ນບິນທີ່ເໝາະສົມ.

ຄ) ການຂາຍການບໍລິການດັ່ງກ່າວ ເພື່ອຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ລະຫວ່າງ ຈຸດ ໃນດິນ ແດນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ແລະ ຈຸດ ໃນປະເທດທີ່ສາມ ຫຼື ລະຫວ່າງ ບັນດາຈຸດໃນດິນແດນ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ, ຈະຕ້ອງໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍ ສາຍການບິນໜຶ່ງ ທີ່ໄດ້ຮັບສິດທິການ ບິນດັ່ງກ່າວເທົ່ານັ້ນ.

ງ) ໂດຍຄຳນຶ່ງເຖິງແຕ່ລະບໍ່ເຮືອບິນທີ່ໄດ້ຂາຍນັ້ນ, ຜູ້ຊື້ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບຊາບ ຢູ່ຈຸດຂາຍ ວ່າ ສາຍການບິນໃດທີ່ເປັນຜູ້ປະຕິບັດໃນແຕ່ລະຖ້ຽວບິນ ຊຶ່ງເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງການບໍລິການ.

ຈ) ກົດຈະກຳຕ່າງໆ ທີ່ໄດ້ກ່າວມານັ້ນ ແມ່ນຈະຕ້ອງໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂດຍອີງຕາມ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການຕ່າງໆ ທີ່ນຳໃຊ້ໃນແຕ່ລະປະເທດ, ລວມທັງ ຫລັກການທີ່ຄຸ້ມ ຄອງການແຂ່ງຂັນ.

ສ) ສັນຍາຮ່ວມມື ທາງດ້ານ ການຮ່ວມລະຫັດຖ້ຽວບິນ ຈະຕ້ອງອີງໃສ່ ການອະນຸມັດ ຈາກ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ຂອງ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ.

5) ການດຳເນີນການໃດໜຶ່ງຜ່ານເຂດຊີບີລີ, ເຂດຂົ້ວໂລກ ແລະ ເຄືອຄ່າຍເສັ້ນບິນຜ່ານອາຊີຢູ່ໃນເຂດນ່ານຝ້າຂອງ ສະຫະພັນ ຣັດເຊຍ ທີ່ກຳນົດໃນແຜນການຈໍລະຈອນອາກາດສາກົນ, ທີ່ພິມເຜີຍແຜ່ໂດຍອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ຕາມເອກະສານ DOC 9750-AN/963 ຈະຕ້ອງມີການຕົກລົງກັນຕ່າງຫາກຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ ຂອງສອງຝ່າຍ.