

ສັນຍາ

ວ່າດ້ວຍ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ໂດຍສານຕາມລຳແມ່ນ້ຳຂອງ-ແມ່ນ້ຳລຳນຸ້ງ

ລະຫວ່າງ

ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດປະຊາທິປະໄຕປະຊາຊົນລາວ

ແລະ

ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນຈີນ

ລັດຖະບານ ແຫ່ງສາທາລະນະລັດປະຊາທິປະໄຕປະຊາຊົນລາວ ແລະ ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນຈີນທັງສອງຝ່າຍ ຊຶ່ງຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ: „ຜູ້ສັນຍາ,,

ເພື່ອເລີ່ມຂະຫຍາຍ ສາຍພົວພັນມິດຕະພາບ,ຄວາມສາມັກຄີອັນດີ ທີ່ມີມູນເຊື້ອມາແຕ່ດົນນານ ລະຫວ່າງ ລາວ-ຈີນ ແລະ ເພີ່ມທະວີ ການຮ່ວມມື ຫາງດ້ານການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ໂດຍສານບົນນ້ຳທາງ ຕ່າງຝ່າຍ ຕ່າງມິຕິນ,ຜູ້ສັນ ຍາ ຈຶ່ງໄດ້ຕົກລົງກັນດັ່ງນີ້:

ມາດຕາ 1:

- (1)- " ເຮືອ " ຫມາຍເຖິງພາຫະນະຂົນສົ່ງທາງນ້ຳ ທີ່ທຳການ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ໂດຍສານ ຊຶ່ງໄດ້ຂັບ ຫະບຽນ ຍ່າງຖືກຕ້ອງຕາມກົດຫມາຍ ຫມາຍໃນປະເທດຕົນແລ້ວ,ຕ້ອງຕິດທຸງຊາດ ຂອງປະເທດຜູ້ສັນ ຍາ ແລະ ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ໃຫ້ເຮັດການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງຊາດ ຈາກປະເທດຂອງຕົນ.
- (2)- " ລູກເຮືອ " ຫມາຍເຖິງ ນາຍເຮືອ, ນາຍຈັກ, ກະລາສີ ແລະ ອື່ນໆ ທີ່ເຮັດຫນ້າທີ່ຕິດຈັງ ປະຈຳ ໃນເຮືອ ຫວັມທັງໄດ້ຖືກຈັດເຂົ້າ ໃນບັນຊີລາຍຊື່ຂອງລູກເຮືອລຳນັ້ນ ແລະ ມີໄປຍັງຍືນເປັນລູກ ເຮືອຝ່າຍນັ້ນ ຊຶ່ງໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນມາດຕາ 6 ຂອງ ສັນຍາ ສະບັບນີ້.
- (3)- " ຜູ້ໂດຍສານ " ຫມາຍເຖິງ ບຸກຄົນທີ່ໄດ້ເດີນທາງ ໄປກັບເຮືອປະຈຳຖ້ວນນັ້ນ ຊຶ່ງມີບັດສະບັບ ທີ່ມີ ວິຊາ ຫລື ໂບຕ່ານແດນ ທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດຫມາຍ ແລະ ໄດ້ຈັດເຂົ້າໃນບັນຊີລາຍຊື່ ຂອງຜູ້ໂດຍ ສານ ປະຈຳເຮືອລຳນັ້ນ ຂອງຜູ້ສັນຍາ ຝ່າຍໃດຫນຶ່ງ.
- (4)- " ສິນຄ້າ " ຫມາຍເຖິງວັດຖຸສິ່ງຂອງຕ່າງໆ ທີ່ຝ່າຍໃດໜຶ່ງ ໄດ້ຈັດສົ່ງໄປ ກັບເຮືອລຳນັ້ນ ໂດຍໄດ້ປະ ກອບເອກະລາຍນຳສົ່ງສິນຄ້າ ຕາມລະບຽບ ແລະ ຫລັກການສາກົນ.

ມາດຕະ 2:

(1)- ເພື່ອຫຳການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າ ແລະ ໂດຍສານ ຕາມລຳແມ່ນ້ຳຂອງ-ແມ່ນ້ຳລຳນ້ຳຊ້າງ ເລືອກຂອງຄູ່ລັນຍາ ຝ່າຍໜຶ່ງ ຈະສາມາດເດີນທາງໄປມາ ແລະ ຈອດໄດ້ຕາມທ່າເຮືອ ທີ່ 2 ຝ່າຍ ຕົກລົງເປັນດິນດີນັກັນ:

• ຢູ່ແຄມຝັ່ງແມ່ນ້ຳຂອງ ຝ່າຍລາວ ມີທ່າເຮືອ ດັ່ງນີ້:

- . ທ່າ ບຳນຸນຊາຍ (ແຂວງ ຫລວງນ້ຳທາ)
- . ທ່າ ຊຽງກິກ (ແຂວງ ຫລວງນ້ຳທາ)
- . ທ່າ ເມືອງມອມ (ແຂວງ ຫລວງນ້ຳທາ)
- . ທ່າ ຫວ້ຍຊາຍ (ແຂວງ ບໍ່ແກ້ວ)
- . ທ່າ ຫລວງພະບາງ (ແຂວງ ຫລວງພະບາງ)

• ຢູ່ແຄມຝັ່ງແມ່ນ້ຳລຳນ້ຳຊ້າງ ຝ່າຍຈີນ ມີທ່າເຮືອ ດັ່ງນີ້:

- . ທ່າ ກອນເລີຍ (ລາຂາຂອງທ່າເຮືອຊຽງຊຸ່ງ)
- . ທ່າ ຊຽງຊຸ່ງ
- . ທ່າ ເມືອງຮຳ (ລາຂາຂອງທ່າເຮືອຊຽງຊຸ່ງ)
- . ທ່າ ເຊີມາວ

- ຖ້າຫາກຝ່າຍຈີນຍາກເດີນເຮືອຕໍ່ແຕ່ຫລວງພະບາງລົງມາ ແລະ ຝ່າຍລາວຍາກເດີນເຮືອຕໍ່ແຕ່ທ່າເຮືອເຊີມາວຂັ້ນໄປ , ຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກ ອົງການຄຸ້ມຄອງຄົມມະນາຄົມຂອງຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງ.

(2)- ໂດຍອີງໃສ່ ການພັດທະນາ ທາງດ້ານການຄ້າຕ່າງປະເທດ ແລະ ການຫວ່າງຫຼວງຂອງຝ່າຍອາດຈະ ກຳນົດ ທ່າຫຼຸບເຮືອ ເສີມຕື່ມ ອີກ ເປັນ ແຕ່ລະບາດກ້າວ.

ມາດຕະ 3:

ຄູ່ລັນຍາຈະອະນຸຍາດໄຫ້ປະຕິບັດນະໂຍບາຍ ຊຶ່ງກັນແລະກັນ ໃນການເຂົ້າ ແລະ ອອກທ່າຂອງເຮືອ, ປະຕິບັດລະບຽບການໜ້າສື່, ຈັດວາງການຍົກຖ່າຍສິນຄ້າ, ການນຳໄຊ້ລາງ ແລະ ຜັງອຳນວຍຄວາມສະ ດວກອື່ນໆ, ສອ້ມທັງປະຕິບັດຄຳບໍລິການທ່າເຮືອ ແລະ ຄຳໄຊ້ຈ່າຍອື່ນໆ. ຄູ່ລັນຍາ ຈະຕ້ອງອຳນວຍ ຄວາມສະດວກ ຕໍ່ກັນແລະກັນ ໃນການສະຫນອງ ນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ, ນ້ຳດື່ມ, ເຄື່ອງບໍລິໂພກ ແລະ ເຄື່ອງ ຮັບໄຊ້ປະຈຳວັນ..

ມາດຕາ 4:

ເຮືອຂອງຄູ່ລ້ນຍາຝ່າຍໃດໜຶ່ງ ຈະຕ້ອງໄປຖືກິດຫມາຍ ແລະ ກິດລະບຽບ ຂອງຄູ່ລ້ນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງ ໃນເມື່ອເຮືອກຳລັງແວ່ນ ແລະ ຈອດຢູ່ໃນເຂດນ່ານນ້ຳ ຫລື ຫ່າເຮືອຂອງຝ່າຍນັ້ນ, ຕ້ອງປົກປັກຮັກສາ ສິ່ງແວດລ້ອມ.

ມາດຕາ 5:

ເຈົ້າຫນ້າທີ່ຄູ່ມຄອງ ທີ່ກຽວຂ້ອງ ຂອງຄູ່ລ້ນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ຈະບໍ່ເຂົ້າກຽວຂ້ອງກິດຈະການ ພາຍໃນເຮືອ ຂອງຄູ່ລ້ນຍາ ອີກຝ່າຍໜຶ່ງ, ຍົກເວັ້ນແຕ່ໃນກໍລະນີດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- (1)- ພຶດຕິກຳຂອງເຮືອ, ລູກເຮືອ ແລະ ຄົນໂດຍສານ ທີ່ຈະເປັນຮັບຜະລາຍ ຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງປະເທດ ຫລື ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ ຂອງລັງຄົມ ຂອງອີກຝ່າຍໜຶ່ງ.
- (2)- ພຶດຕິກຳ ທີ່ມີລັກສະນະການຄ້າເຖື່ອນ: ຢາເສບຕິດ, ຄ້າອາດູດ ແລະ ອື່ນໆທີ່ຕິດກິດຫມາຍ ແລະ ທີ່ຝ່າຍໜຶ່ງຫວງຫ້າມ.
- (3)- ການກະທຳ ທີ່ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຄຳຂໍ້ຮ້ອງ ຈາກນາຍເຮືອ ຫລື ເຈົ້າຫນ້າທີ່ຄູ່ມຄອງທີ່ກຽວຂ້ອງຂອງ ຄູ່ລ້ນຍາ ອີກຝ່າຍໜຶ່ງ.

ມາດຕາ 6:

ຄູ່ລ້ນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ຕ້ອງຮັບຮູ້ ບັດປະຈຳຕົວຂອງລູກເຮືອ ເຊິ່ງ ຄູ່ລ້ນຍາ ອີກຝ່າຍໜຶ່ງເປັນຜູ້ອອກໃຫ້ ຢ່າງເປັນທາງການ ເຊັ່ນ:

- (1)- ບັດປະຈຳຕົວ ທີ່ຝ່າຍລາວ ອອກໃຫ້ແກ່ ລູກເຮືອຂອງຕົນ ມີຄື: ບັດປະຈຳຕົວລູກເຮືອ ສາທາລະນະ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນ ລາວ.
- (2)- ບັດປະຈຳຕົວທີ່ຝ່າຍຈີນ ອອກໃຫ້ແກ່ລູກເຮືອ ຂອງຕົນມີຄື: ບັດປະຈຳຕົວລູກເຮືອ ສາທາລະນະ ປະຊາຊົນຈີນ.

ມາດຕາ 7:

ຄູ່ລ້ນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ຈະຮັບຮູ້ ໃບຢັ້ງຢືນລັດຊາດ, ໃບຢັ້ງຢືນນ້ຳຫນັກບັນທຸກ ແລະ ເອກກະສານອື່ນໆ ທີ່ກຽວຂ້ອງກັບເຮືອລ່າຍນັ້ນ ຂອງຄູ່ລ້ນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງທີ່ໄດ້ປະກອບໃຫ້ແກ່ເຮືອຂອງຕົນ ໂດຍບໍ່ຈຳເປັນ ຕ້ອງ ວັດແທກຄືນໃຫມ່ອີກ.

ມາດຕາ 8:

ໃນໄລຍະເວລາ ທີ່ເຮືອຂອງຄູ່ຜູ້ຮັບຜິດຊອບຢາຝ່າຍຫນຶ່ງ ຈອດຢູ່ທ່າເຮືອ ຂອງຄູ່ຜູ້ສົ່ງຢາ ອີກຝ່າຍຫນຶ່ງ, ລູກເຮືອ ລຳດັ່ງກ່າວ ຊຶ່ງມີບັດປະຈຳຕົວຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕາ 6 ເທິງນັ້ນ, ຈະຂັບຍົກ ແລະ ສັກເຊົາໄດ້ ໃນເຂດ ເທດສະຍານ ຊຶ່ງເປັນທີ່ຕັ້ງຂອງທ່າເຮືອ; ລູກເຮືອຜູ້ທີ່ເຈັບປ່ວຍ ຈະຖືກອະນຸມັດໃຫ້ຂັບຍົກເພື່ອປົນປົນ ພະຍາດ ແລະ ເຂົ້າພະຍາຍາມຜິວຢູ່ໂຮງໝໍ ຫລື ສັກປົນປົນ ແຕ່ຕ້ອງເຄົາລົບນັບຖື ກົດໝາຍ ຂອງ ຄູ່ຜູ້ສົ່ງຢາ.

ມາດຕາ 9:

ໃນກໍລະນີເກີດອຸປະຕິເຫດ, ເຈັບເປັນ ຫລື ກະທັນຫັນ, ຜູ້ທີ່ຖືເອກກະສານຍັງຢືນເປັນລູກເຮືອຂອງຄູ່ຜູ້ສົ່ງຢາ ໃດນຶ່ງ ດັ່ງທີ່ລະບຸໄວ້ໃນມາດຕາ 6 ຈະໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ເດີນທາງຕ່າງເຂດແດນຂອງປະເທດຄູ່ຜູ້ສົ່ງຢາ ອີກຝ່າຍຫນຶ່ງ ເພື່ອກັບຄືນປະເທດຂອງຕົນ ດ້ວຍພາຫະນະໃດນຶ່ງ ໂດຍບໍ່ຕ້ອງມີ ວິຊາ.

ມາດຕາ 10:

ໃນກໍລະນີ ເຮືອຂອງຝ່າຍຫນຶ່ງ ບໍ່ສາມາດຈະເດີນທາງເປັນປົກກະຕິໄດ້ ບົນເຂດນ່ານນັກ ຂອງຄູ່ຜູ້ສົ່ງຢາ ອີກຝ່າຍຫນຶ່ງ ຍອ້ນສາຍເຫດ: ເຮືອຄ້າງແກ້ງ, ຄ້າງຫາດ, ນ້ຳຕື້ນ ຫຼື ເກີດອຸປະຕິເຫດໃດຫນຶ່ງ ໃນເວລາ ເດີນເຮືອຕາມເສັ້ນທາງເດີນເຮືອ ຊຶ່ງຈະຕ້ອງລາກແກ່ເຮືອ ຫຼື ຕ່ານແກ້ງ ທີ່ທຸລະກິນດານ, ຄູ່ຜູ້ສົ່ງຢາອີກ ຝ່າຍຫນຶ່ງ ຈະອະນຸຍາດໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານ ພັບມັກັບລູກເຮືອ ລຳດັ່ງກ່າວນັ້ນຂັບຍົກ, ຍ່າງຕ່ານເຂດແດນ ຕອນທີ່ເຮືອບໍ່ອາດສາມາດ ເດີນທາງຕ່ານໄປໄດ້ນັ້ນ.

ມາດຕາ 11:

- (1) ໃນເມື່ອໃດ ເຮືອຂອງຄູ່ຜູ້ສົ່ງຢາຝ່າຍຫນຶ່ງປະພຶດໄພອັນຕະລາຍ ຫຼື ເກີດອຸປະຕິເຫດ ຕາມເສັ້ນທາງເດີນ ເຮືອບົນເຂດນ່ານນັກ ຂອງຄູ່ຜູ້ສົ່ງຢາ ອີກຝ່າຍຫນຶ່ງ, ເຈົ້າຫນ້າທີ່ ອຳນາດການປົກຄອງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງຄູ່ ຜູ້ສົ່ງຢາອີກຝ່າຍຫນຶ່ງ ຈະຕ້ອງໃຫ້ການຊ່ວຍເຫລືອ ຍ່າງລຸດຄວາມສາມາດ ແລະ ແຈ້ງໃຫ້ເຈົ້າຫນ້າທີ່ສູນ ຄອງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ຫລື ລະຖານພູດ, ກົງລູນ ຂອງອີກຝ່າຍຫນຶ່ງ ຮັບຊາບໂດຍດ່ວນ.
- (2) ລົນຄ້າທີ່ກູ້ໄພມາໄດ້ ຈາກເຮືອທີ່ເກີດອຸບັດຕິເຫດນັ້ນ ຕ້ອງປັບຮັກສາໄວ້ຊົ່ວຄາວ ໃນລາງ ຫລື ລະຖານ ທີ່ຮັບປະກັນໃນປະເທດນັ້ນ, ລົນຄ້າເລົ່ານັ້ນ ຈະບໍ່ໄດ້ເລີຍພາລີ ອາກອນຕ່າງໆ, ເວັ້ນເຊິ່ງແຕ່ອັນທີ່ຈະຖືກນຳ ໄຂ້ ຫລື ຖືກຂາຍ ຢູ່ໃນປະເທດນັ້ນ. ລົນຄ້າເລົ່ານັ້ນ ແລະ ຮັກສາລົນຄ້າດັ່ງກ່າວນັ້ນເປັນພາລະຂອງຜູ້ຮັບ ຜິດຊອບເຮືອ.

- (3) ບັນດາ ລູກເຮືອ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານຂອງເຮືອ ທີ່ຕິກຢູ່ໃນເຫດການນັ້ນຈະຕ້ອງມີບຸກຄົນ ແລະ ປະຕິບັດຕາມ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບຫຼັກການຕ່າງໆ ຂອງປະເທດຮຸ່ງຮັນຍາອີກຝ່າຍນຶ່ງ ໃນເວລາລົງທຶນການເດີນ ທາງໜີ້ ເຈົ້າໜ້າທີ່ກຸ່ມຂອງປະເທດຮຸ່ງຮັນຍາອີກຝ່າຍນຶ່ງ ຕ້ອງຊ່ວຍເຫລືອ ແລະ ໃຫ້ຄວາມສະດວກ ແກ້ໄຂປະສົບຜົນເຫດນັ້ນ ເດີນທາງໄປເຖິງຈຸດໝາຍ ບາຍທາງຂອງເຂົາເຈົ້າ ໂດຍອີງຕາມລະບຽບກົດ ໝາຍ ຂອງຮຸ່ງຮັນຍາ ແລະ ຂອງນາງຊາດ.

ມາດຕາ 12:

ເຮືອຂອງຮຸ່ງຮັນຍາ ຕ້ອງໃຫ້ມີປະກັນໄພ, ລວ່ນລາຍລະອຽດໃນການປະກັນໄພ ໃຫ້ອົງການທີ່ກຸ່ມຂອງ ຂອງແຕ່ລະຝ່າຍ ຕິກລົງນຳກັນ.

ມາດຕາ 13:

- (1) ລາຍໄດ້ ແລະ ກຳໄລ ຈາກວິສະຫະກິດ ຂອງຮຸ່ງຮັນຍາ ທີ່ໄດ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງນັ້ນ ລະຫວ່າງ ປະເທດຈະຕ້ອງເຊິ່ງໜ້າສິ ໃຫ້ແກ່ອຳນາດການບົກຄອງ ທີ່ກຸ່ມຂອງ ຂອງຕົນເທົ່ານັ້ນ.
- (2) ໝະນັກງານຕິດແທນຂອງຮຸ່ງຮັນຍາຝ່າຍນຶ່ງ ທີ່ປະຈຳທາງຢູ່ໃນດິນແດນຂອງປະເທດຮຸ່ງຮັນຍາອີກຝ່າຍນຶ່ງ ທີ່ເປັນສົນລະເມືອງຂອງຮຸ່ງຮັນຍາເງິນເດືອນ ແລະ ລາຍໄດ້ອື່ນໆຂອງເຂົາເຈົ້າ ຈະຕ້ອງເຊິ່ງໜ້າສິ ຢູ່ ໃນປະເທດຂອງຕົນເທົ່ານັ້ນ.
- (3) ອົງໄລ່ລັກການ ແລະ ກົດໝາຍ ຂົນສົ່ງທາງນັ້ນ ລະຫວ່າງລອງປະເທດເຮືອ ແລະ ສົນຄ້າ ຂົນສົ່ງ ຕ່າງແດນ ຈະຖືກຍົກເວັ້ນໜ້າສິອາກອນ ຕາມກົດໝາຍໜ້າສິ ຂອງປະເທດທີ່ໃຫ້ຜ່ານລວ່ນຄ່າບໍລິ ການອື່ນໆ ທີ່ລະບຸໄວ້ ໃນມາດຕາ 3 ເທິງນັ້ນ ເປັນໜ້າສິຂອງຜູ້ຮັບຜິດຊອບເຮືອ.

ມາດຕາ 14:

ບໍລິສັດຂົນສົ່ງທາງນັ້ນ ຂອງຮຸ່ງຮັນຍາ ມີສິດສ້າງຕັ້ງໜ້າສິກຸ່ມຕິດແທນຂອງຕົນເອງ ຢູ່ໃນປະເທດຮຸ່ງຮັນຍາ ໂດຍປະຕິບັດຕາມລະບຽບການ ແລະ ຂັ້ນຕອນໃນການຂໍອະນຸຍາດຈາກປະເທດເຈົ້າໜ້າສິທາງປະການ.

ມາດຕາ 15:

ເຈົ້າໜ້າທີ່ຄຸ້ມຄອງ ຂອງຮຸ່ງຮັນຍາອ້າງ 2 ຝ່າຍ ທີ່ຮັບຜິດຊອບຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດຮຸ່ງຮັນຍາ ສະບັບນີ້ ມີຄື:

- (1) ຝ່າຍລາວແມ່ນ: ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ແຫ່ງ ລຽນ ລາວ
- (2) ຝ່າຍຈີນແມ່ນ: ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ແຫ່ງ ສ ປ ຈີນ.

ມາດຕາ 16:

ຖ້າມີບັນຫາຫລືຂໍ້ຂັດແຍ່ງເກີດຂຶ້ນ ໃນການປະຕິບັດສັນຍາລະບົບນີ້ ຈະຕ້ອງແກ້ໄຂ ບົນພື້ນຖານການ ເຈລະຈາ ແລະ ປຶກສາຫາລືກັນ.

ມາດຕາ 17:

ສັນຍາລະບົບນີ້ ຈະມີຜົນສັກສິດ ນັບຕັ້ງແຕ່ມີລົງລາຍເຊັນນີ້ ເປັນຕົ້ນໄປ ຊຶ່ງມີອາຍຸໃຊ້ ຫ້າປີ,ກ່ອນຈະ ຫມິດອາຍຸ ລາມເດືອນ ຖ້າຄູ່ສັນຍາ ຝ່າຍໃດ ຝ່າຍໜຶ່ງ ຫາກບໍ່ແຈ້ງຕໍ່ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງ ດ້ວຍ ລາຍລັກອັກສອນເພື່ອຂໍຢຸດຕິສັນຍາລະບົບນີ້ນັ້ນ, ສັນຍາລະບົບນີ້ ຈະເລື່ອນອາຍຸນຳໃຊ້ ເທື່ອລະຫ້າປີ ອີກ ຢ່າງອັດຕະໂນມັດ.

ມາດຕາ 18:

ຄູ່ສັນຍາ ຝ່າຍໃດ ຝ່າຍໜຶ່ງ ຈະມີການດັດແປງ, ການເພີ່ມເຕີມ ບາງເນື້ອໃນ ຫລື ຫັງຫມົດສັນຍາລະ ບົບນີ້ຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງ ຊາຍກວ່ນລວ່ງຫນ້າຢ່າງນ້ອຍ 3 ເດືອນ, ບົນພື້ນຖານ 2 ຝ່າຍ ຕົກລົງເຫັນດີເອກະໜາຍກັນ ເປັນລາຍລັກອັກສອນຈຶ່ງສາມາດປະຕິບັດໄດ້.

ສັນຍາ ລະບົບນີ້ ເຮັດທີ່ ວຽງຈັນ, ວັນທີ 9 ເດືອນ 11 ປີ 1994 ເປັນ 2 ຝັ່ນລະບົບ ແລະ ເປັນ 3 ຫາລາ; ຫາລາລາວ, ຫາລາຈີນ ແລະ ຫາລາອັງກິດ ເຊິ່ງທັງສາມຫາລາມີຄຸນຄ່າເທົ່າທຽມກັນ. ຖ້າມີຄວາມບໍ່ເຂົ້າໃຈ ໃນການຕີຄວາມຫມາຍ ຕາມຫາລາ ຂອງຄູ່ສັນຍາ ແມ່ນໄດ້ອີງໃສ່ຫາລາອັງກິດ ເປັນຫລັກ.

ຕາງຫນ້າລັດຖະບານ

ຕາງຫນ້າລັດຖະບານ

ສາທາລະນະລັດປະຊາທິປະໄຕປະຊາຊົນລາວ

ສາທາລະນະລັດປະຊາຊົນຈີນ

黄镇东