

《公共財政管理制度》第二十條的規定，作出本批示。

一、許可與怡和科技（澳門）有限公司訂立提供「資訊技術支援服務」的合同，金額為\$2,088,090.00（澳門幣貳佰零捌萬捌仟零玖拾元整），並分段支付如下：

2013年\$ 696,030.00

2014年\$ 1,392,060.00

二、二零一三年的負擔由登錄於本年度澳門特別行政區財政預算第三章第一組「行政公職局」內經濟分類「02-03-01-00-05各類資產」及「02-03-08-00-99其他」帳目的撥款支付。

三、二零一四年的負擔將由登錄於該年度澳門特別行政區財政預算的相應撥款支付。

四、二零一三年財政年度在本批示第一款所訂金額下若計得結餘，可轉移至下一財政年度，但不得增加有關機關支付該項目的總撥款。

二零一三年七月十一日

行政長官 崔世安

me de administração financeira pública), na redacção que lhe foi conferida pelo Regulamento Administrativo n.º 28/2009, o Chefe do Executivo manda:

1. É autorizada a celebração do contrato com a Agência Comercial Jardine Onesolution (Macau), Limitada, para a prestação dos «Serviços de apoio técnico», pelo montante de \$ 2 088 090,00 (dois milhões e oitenta e oito mil e noventa patacas), com o escalonamento que a seguir se indica:

Ano 2013.....\$ 696 030,00

Ano 2014.....\$ 1 392 060,00

2. O encargo referente a 2013 será suportado pela verba inscrita na divisão 01 do capítulo 03.º «Direcção dos Serviços de Administração e Função Pública», rubrica «02-03-01-00-05 Diversos» e «02-03-08-00-99 Outros», do Orçamento da Região Administrativa Especial de Macau para o corrente ano.

3. O encargo referente a 2014 será suportado pela verba correspondente, a inscrever no Orçamento da Região Administrativa Especial de Macau desse ano.

4. O saldo que venha a apurar-se no ano económico de 2013, relativamente ao limite fixado no n.º 1 do presente despacho, pode transitar para o ano económico seguinte, desde que a dotação global do organismo, que suporta os encargos da acção, não sofra qualquer acréscimo.

11 de Julho de 2013.

O Chefe do Executivo, *Chui Sai On*.

第 27/2013 號行政長官公告

行政長官根據澳門特別行政區第3/1999號法律第三條（六）項和第六條第一款的規定，命令公佈《中華人民共和國澳門特別行政區政府與老撾人民民主共和國政府航班協定》。

二零一三年七月十一日發佈。

行政長官 崔世安

Aviso do Chefe do Executivo n.º 27/2013

O Chefe do Executivo manda publicar, nos termos da alínea 6) do artigo 3.º e do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 3/1999 da Região Administrativa Especial de Macau, o «Acordo entre o Governo da Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China e o Governo da República Democrática Popular do Laos relativo a Serviços Aéreos».

Promulgado em 11 de Julho de 2013.

O Chefe do Executivo, *Chui Sai On*.

中華人民共和國澳門特別行政區政府

與

老撾人民民主共和國政府

航班協定

經中華人民共和國中央人民政府正式授權締結本協定的中華人民共和國澳門特別行政區政府和老撾人民民主共和國政府，意欲締結一項協定，規定有關在澳門特別行政區和老撾人民民主共和國之間提供航班事宜；

達成協定如下：

第一條

定義

為本協定之目的，除非上下文另有規定：

（一）“航空當局”一詞在老撾人民民主共和國方面指民航部門；而在澳門特別行政區方面指民航局，或對雙方而言，指經授權行使上述當局目前行使的任何職能或類似職能的任何個人或機構；

（二）“指定空運企業”一詞指根據本協定第四條的規定而獲得指定和授權的空運企業；

（三）“地區”一詞在澳門特別行政區方面包括澳門半島、氹仔島和路環島；在老撾人民民主共和國方面，則採納芝加哥公約第二條中有關“領土”的含意；

（四）關於“航班”、“國際航班”、“空運企業”和“非運輸業務性經停”名詞分別採納芝加哥公約第九十六條所載的含意；

（五）“使用費”一詞指主管當局為飛機、機組、旅客及貨物提供機場建築物或設施，或航空導航設施，包括相關的服務及設施而向空運企業收取或准許收取的費用；

（六）“本協定”一詞包括本協定的附件和對附件和本協定的任何修改；

（七）締約一方的“法律和規定”一詞指在任何時間在該締約方地區內有效的法律和規定；

（八）“芝加哥公約”一詞，指於一九四四年十二月七日在芝加哥供開放簽字的國際民用航空公約，並且包括根據該公約第九十四條第一款對其所作的並已生效的任何修改，以及根據該公約第九十條通過的任何對其所作的修改和附件，只要該附件或修改在任何特定時間對締約雙方已經生效。

第二條

芝加哥公約適用於國際航空服務的規定

締約雙方在執行本協定時，其作法應符合芝加哥公約的規定，包括附件和對公約或對附件的任何修改，只要這些規定適用於締約雙方。

第三條

權利的授予

一、締約一方給予締約另一方的國際航班下列權利：

（一）飛越其地區而不降停的權利；

（二）在其地區內作非運輸業務性經停的權利。

二、締約一方給予締約另一方本協定下文所規定的權利，以便經營本協定附件內有關部分中規定航線的國際航班。此種航班和航線以下分別稱之為“協議航班”和“規定航線”。締約一方指定的空運企業，在規定航線上經營協議航班時，除可享有本條第一款所列權利之外，有權在締約另一方地區內本協定航線表中該航線規定的地點降停，以便分別或者混合地上下載運旅客、行李和貨物，包括郵件。

三、本條第二款的內容不應被視為給予締約一方指定空運企業為出租或取酬為目的，在締約另一方地區內裝載旅客和貨物，包括郵件前往該締約另一方地區內另一點的權利。

四、如果由於武裝衝突，政治動亂或演變，或者特別和非同尋常的情況，締約一方指定空運企業不能在通常航路上經營航班，締約另一方應盡其所能，通過適當臨時的航路再安排，為該航班的繼續經營提供便利。

第四條 空運企業的指定與許可

一、締約一方有權以書面向締約另一方指定一家或多家空運企業在規定的航線上經營協議航班，並且有權取消或更改此種指定。

二、締約另一方在收到上述指定後，在不違反本條第三和第四款規定的情況下，應毫不延誤地向指定的一家或多家空運企業授予適當的經營許可。

三、締約一方航空當局可以要求締約另一方所指定的空運企業向其証實，該空運企業具備資格履行該當局根據通常及合理地應用於經營國際航班的法律和規定所規定的條件。

四、（一）老撾人民民主共和國政府如未能滿意該空運企業在澳門特別行政區註冊和以澳門特別行政區為主要經營地，則有權拒絕授予本條第二款所述的經營許可，或對該指定空運企業行使本協定第三條第二款中所規定的權利附加它認為必要的條件。

（二）澳門特別行政區政府如未能滿意該空運企業在老撾人民民主共和國註冊和以老撾人民民主共和國為主要經營地，則有權拒絕授予本條第二款所述的經營許可，或對該指定空運企業行使本協定第三條第二款中所規定的權利附加它認為必要的條件。

五、一家空運企業一經指定和授權，即可開始經營協議航班，條件是該空運企業遵守本協定適用的規定。

第五條 法律和規定的適用

一、締約一方關於從事國際飛行的飛機進出其地區的法律、規定和程序，或關於該等飛機在其地區內運行和航行的法律和規定，均適用於締約另一方指定的一家或多家空運企業轄下的任何國籍的飛機，該飛機進出或停留於該締約一方的地區時，均須遵守該等法律和規定。

二、締約一方關於飛機上的旅客、機組、貨物或郵件進出其地區的法律、規定和程序，例如入境、放行、移民、護照、海關及檢疫的規定，締約另一方指定的一家或多家空運企業的旅客、機組、貨物或郵件進出或停留於締約一方的地區時，均須履行或代為履行。

三、締約一方在締約另一方指定的一家或多家空運企業實施本條所述的法律和規定方面，不得給予本身的空運企業更優惠的待遇。

第六條 撤銷或暫停經營許可

一、締約一方有權撤銷或暫停經營許可，或暫停締約另一方指定空運企業行使本協定第三條第二款所規定的權利，或對行使此等權利規定其認為必要的條件：

（一、一）對澳門特別行政區政府而言，如其不滿意該空運企業是在老撾人民民主共和國註冊和以老撾人民民主共和國為主要經營地；

(一、二) 對老撾人民民主共和國而言，如其不滿意該空運企業是在澳門特別行政區註冊和以澳門特別行政區為主要經營地；或

(二) 如該空運企業未能遵守授予此等權利的締約一方的法律和規定；或

(三) 如該空運企業未能按照本協定所規定的條件經營。

二、除非本條第一款所述的撤銷或暫停經營許可，或暫停行使權利或規定條件必須立即執行，以防止進一步違反法律和規定，否則這種權利只能在與締約另一方協商後方可行使。

第七條

經營協議航班的原则

一、締約雙方指定的空運企業應享有公平均等的機會在規定航線上經營協議航班。

二、締約雙方指定空運企業提供的協議航班，應與公眾對規定航線的運輸需求保持密切關係。其主要目的，是按合理載運比例，提供足夠的運力，以滿足當前和合理預計到的前往或來自指定空運企業的締約一方地區的旅客和貨物包括郵件的需求。為在指定空運企業的締約一方地區地點以外的規定航線上的地點上下客貨包括郵件提供運輸，應根據運力須與下列各點相聯系的總原則辦理：

(一) 來自和前往指定空運企業的締約一方地區的運輸需要；

(二) 在考慮到該地區國家的空運企業所建立的其他航班之後，協議航班途經地區的運輸需要；

(三) 聯程航班經營的需要。

第八條

運價

一、“運價”一詞指包括以下一項或多項：

(一) 一家空運企業為在定期航班上運輸旅客及其行李所收取的票價和對這種運輸輔助服務的費用和條件；

(二) 一家空運企業為在定期航班上運輸貨物（不包括郵件）所收取的貨運價；

(三) 任何此種票價和貨運價，包括附帶好處的可用性或適用性的條件；和

(四) 一家空運企業就代理人為定期航班的運輸出售的客票或填開的貨運單支付給代理人的代理手續費。

二、締約一方指定空運企業就前往和來自締約另一方地區所採用的運價應在合理的水平上制定，適當注意所有有關因素，包括經營成本，使用者利益，合理利潤，每一航班特點以及其他空運企業收取的運價。

三、締約雙方的航空當局不得要求其空運企業就以下規定涵蓋的服務的運價申請審批之前向其他空運企業協商。

四、本條第二款所述的運價應由尋求批准的空運企業向締約雙方的航空當局在航空當局可另行要求披露本條第一款所指的詳情的形式下提出。運價申請應在計劃生效日期至少六十（60）天（或締約雙方航空當局商定的較短期間）之前提交。提議的運價在該航空當局收到申請的當天應被視為已提交給締約一方的航空當局。

五、締約一方的航空當局可在任何時候批准任何提議的運價，同時，只要該運價是按照本條第四款的規定提交，應被視為已獲得該締約一方的航空當局批准，除非在備案日之後的三十（30）天內（或締約雙方航空當局商定的較短期間），締約一方的航空當局向締約另一方的航空當局送達書面通知不予批准該提議的運價。

六、如果不予批准的通知是按照本條第五款的規定發出，締約雙方航空當局可共同確定運價。為此，締約一方在收到不予批准通知後的三十（30）天內，可要求締約雙方的航空當局之間進行協商，協商應在締約另一方收到該書面要求的三十（30）天之內進行。

七、一項制定的運價應持續有效，直至根據本條規定制定新的運價為止。

第九條

海關稅

一、締約任何一方指定空運企業經營國際航班的飛機、其機上正常設備、燃料、潤滑油、包括發動機在內的零備件和機上供應品（包括但並不限於諸如食品、飲料、煙草等物品），締約另一方應在互惠的基礎上，免除所有海關稅、消費稅以及並非根據抵埠提供服務的開支所收取的類似費用和收費，條件是此等設備和供應品必須留置在飛機上。

二、締約一方指定空運企業運進或代表其運進締約另一方地區，或由該指定空運企業裝上飛機，專供經營國際航班機上使用的正常設備、零備件、燃料與潤滑油、機上供應品、印制的客票、貨運單、任何印上締約一方指定空運企業標誌的印刷品和該指定空運企業免費發送的普通宣傳資料，即使此等物品在該締約方的地區裝上飛機供在該締約方地區上空航段上使用，締約另一方基於互惠原則，應免除所有海關稅、消費稅以及並非根據飛機抵埠所提供服務的開支而收取的類似費用和收費。

三、本條第一款和第二款所述物品需要置於有關當局監管或控制之下。

四、締約任何一方指定空運企業飛機上的機上正常設備、零備件、燃料與潤滑油和機上供應品，只有在締約另一方海關當局同意之後，方可在締約另一方地區內卸下。該海關當局可規定該物品須接受監管，直至該等物品重新出口或按照海關的規定另行處理。

五、在締約任何一方指定的空運企業已與另一家或多家空運企業關於在締約另一方地區租用或移交本條第一款和第二款所規定各項物品作出安排的情況下，本條規定的免除辦法亦將適用，但該另一家空運企業或多家空運企業須同樣獲得該締約另一方的此項免除。

六、直接過境締約任何一方地區的行李及貨物應免除所有海關稅、消費稅以及並非根據飛機抵埠所提供服務的開支而收取的類似費用和收費。

第十條

航空保安

一、締約雙方重申彼此之間對保障民航安全免受非法行為干擾的責任是構成本協定不可缺少的一個部分。締約雙方應特別遵守一九六三年九月十四日在東京簽訂的《關於在航空器內犯罪和犯有某些其他行為的公約》、一九七零年十二月十六日在海牙簽訂的《關於制止非法劫持航空器的公約》、一九七一年九月二十三日在蒙特利爾簽訂的《關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約》內關於航空安全的規定，和一九八八年二月二十四日在蒙特利爾簽訂的《關於制止在為國際民用航空服務的機場上的非法暴力行為的議定書》，以及任何其他對締約雙方具有約束力的與航空保安有關的公約和議定書。

二、締約雙方應根據請求相互提供一切必要的協助，以防止非法劫持民用飛機和其他危及該等飛機、及其旅客和機組、機場和導航設施安全的非法行為，以及危及民航安全的任何其他威脅。

三、締約雙方在其相互關係中，應遵守國際民航組織所制定的、並指定為公約附件的適用的航空保安規定。締約雙方須要求，締約各方注冊的飛機經營機構或以締約各方地區為主要經營地或永久駐地的飛機經營機構，以及締約各方地區的機場經營機構的運作符合該等航空安全規定。

四、締約雙方同意，該等飛機經營機構在進出或留在締約另一方的地區時，需要遵守締約另一方要求的本條第三款所述的航空保安的規定。締約各方須確保在其地區內有效地實施足夠的措施，以保護飛機，並在旅客登機或裝載貨物之前及登機裝貨時，檢查

旅客、機組、手提物品、行李、貨物和機上供應品。締約各方對締約另一方為對付某項特定的威脅要求採取合理的特別安全措施，亦應給予同情的考慮。

五、倘若發生非法劫持民用飛機的事件或威脅，或其他針對民用飛機、其旅客和機組、機場及航空導航設施安全的非法行為，締約雙方須互相協助，以便盡速使用通訊聯絡及其他適當措施，迅速及安全地終止上述事件或此種事件的威脅。

第十一條

安全

一、締約一方可隨時要求就締約另一方在機組、航空器或運營的領域所採用的安全標準進行協商。協商應該在提出要求後的三十(30)天內進行。

二、如在此種協商之後，締約一方發現締約另一方未能有效地維持和管理至少相當於當時根據芝加哥公約制定的最低安全標準，第一締約方應將此等發現及認為達到最低標準的必要步驟通知締約另一方，締約另一方應採取適當的步驟予以糾正。如締約另一方未能在十五(15)天內或可能同意的更長時期內採取適當行動，將有理由實施本協定第六條第一款(撤銷和暫停經營許可)的規定。

三、儘管有芝加哥公約第三十三條提及的義務，締約雙方同意由締約一方空運企業運營或，在出租安排下，代表其運營來往於締約另一方地區的航班的任何航空器，在締約另一方的地區內時，可能成為檢查對象而由締約另一方的授權代表登機及對航空器周圍進行檢查，對航空器及機組人員證件是否有效以及航空器及其設備的表面狀況進行檢查(本條中稱為“停機坪檢查”)，只要此種檢查不會導致不合理的延誤。

四、如任何或一系列的停機坪檢查的結果：

(一) 對某架航空器或某架航空器的運營不符合當時根據芝加哥公約所制定的最低標準產生嚴重關切；或

(二) 對缺乏有效維持和實施當時根據芝加哥公約所制定的安全標準產生嚴重關切；

為貫徹公約第三十三條，執行停機坪檢查的締約方可自行作出結論，即對該架航空器或該架航空器的機組人員的證件或執照的頒發或核准的要求、或對該航空器在操作上的要求沒有達到或高於當時根據芝加哥公約制定的最低標準。

五、如果根據本條第三款對締約一方一家或多家空運企業經營的某架航空器實行的停機坪檢查遭到該一家或多家空運企業代表的拒絕，締約另一方可自行推論，即發生了本條第四款提及的那種嚴重關切，並得出該款提及的結論。

六、如果第一締約方不論由於一次停機坪檢查，或一系列停機坪檢查，或一次拒絕停機坪檢查、協商或在其他方面而得出結論，即為某空運企業的運營安全必須立即採取行動，締約一方保留立即暫停或改變締約另一方的第一家或多家空運企業的經營授權的權利。

七、締約一方根據本條第二款或第六款所採取任何行動的條件一旦不復存在，則應停止該行動。

第十二條

提供資料統計

締約一方航空當局應按要求，向締約另一方航空當局提供合理所需的定期或其他統計資料，以審查本條開始時所述締約方指定空運企業在協議航班上所提供的運力。這些資料應包括確定這些空運企業在協議航班上運輸業務量所需的全部資料。

第十三條

收入匯出

一、澳門特別行政區指定的空運企業具有在要求時將在當地獲得的收支餘額兌換並匯回澳門特別行政區的權利。老撾人民民主共和國指定的空運企業具有在要求時將在當地獲得的收支餘額兌換並匯回老撾人民民主共和國的權利。

二、兌換及匯出應以自由兌換貨幣不受任何限制，按兌換及匯返此種收入時適用於當時交易的有效匯率進行。同時，除了銀行在辦理此種兌換及匯返時的一般收費外，不應收取任何收費。

第十四條

空運企業代表

一、締約一方的指定空運企業有權根據締約另一方關於入境、居留和就業的法律和規定，在締約另一方地區內派駐和保留因提供航班所需的其自己的管理、技術、運營和其他專業人員。

二、締約一方的指定空運企業有權在締約另一方地區直接和選擇通過代理人銷售航空運輸。每一空運企業有權銷售此種運輸，任何個人均可使用當地貨幣或任何可自由兌換貨幣自由購買此種運輸。

第十五條

使用費

一、締約任何一方向締約另一方一家或多家指定空運企業收取或准許收取的使用費，不得高於向其自己經營同類國際航班的空運企業所收取的使用費。

二、締約一方應鼓勵其主管收費當局和使用有關服務與設施的空運企業，在可行的情況下通過空運企業代表機構進行協商。對於任何更改空運企業使用費的建議，應在合理的時間內通知使用者，以便它們在更改之前表示意見。締約一方還應鼓勵其主管收費當局與空運企業就使用費交換有關的信息。

第十六條

協商

締約任何一方可隨時就本協定的執行、解釋、實施和修改要求協商。可以在雙方航空當局之間進行的此項協商，除非締約雙方另有協議，最遲應在締約另一方收到書面要求之日起六十（60）天內進行。

第十七條

解決爭議

一、如果締約雙方就本協定的解釋或應用發生任何爭議，締約雙方首先應設法通過談判解決。

二、如果締約雙方未能通過談判解決爭議，它們可以將該項爭議提交雙方同意的人士或機構處理，或在締約任何一方的要求下，提交一個由三名仲裁員組成的仲裁庭決定，仲裁庭的組成方式如下：

（一）在接獲仲裁要求三十（30）天內，締約各方應委任一名仲裁員。在委任第二名仲裁員後六十（60）天之內，經兩名仲裁員協議委任一名在該項爭議中可視為中立國家的國民為第三名仲裁員並由其出任仲裁庭的主席。

(二) 若在上述規定的期限內，未能委任任何仲裁員，締約任何一方可以要求國際民航組織理事會主席在三十(30)天內委任所需的仲裁員。如該主席認為由於他是某一國家的國民，而此國家在爭議中不能視為中立，仲裁員便會由沒有因上述理由失去委任資格的最資深副主席委任。

三、除非本條下文另有規定或締約雙方另有協議，仲裁庭將確定其管轄範圍和確定自己的程序。在仲裁庭發出指令或締約任何一方要求時，必須在仲裁庭正式成立之後不遲於三十(30)天舉行確定仲裁的準確事項和遵循的具體程序的會議。

四、除非締約雙方另有協議或仲裁庭另有規定，締約一方必須在仲裁庭正式成立之後四十五(45)天內提交一份備忘錄。答覆將在六十(60)天後作出。在答覆期滿三十(30)天之內，仲裁庭按締約任何一方的要求，或其自己決定舉行聽証會。

五、仲裁庭應力爭在聽証會結束之後三十(30)天內，或如果未舉行聽証會時，在兩份答覆提交之日之後的三十(30)天內，作出書面裁決。裁決按多數票作出。

六、締約雙方可以在收到裁決之後十五(15)天內提出澄清裁決的要求並且在收到此種要求之日十五(15)天內作出此種澄清。

七、仲裁庭的裁決對締約雙方均具約束力。

八、締約一方將承擔其委任仲裁員的費用。仲裁庭的其他費用，包括國際民航組織理事會主席或副主席在執行本條第二款第二段程序時所產生的任何費用均由締約雙方平均分攤。

第十八條

修正

一、締約任何一方均可隨時要求同締約另一方舉行協商，對本協定或其附件進行修改。上述協商應在收到要求之日的六十(60)天之內開始。這種協商可以通過會談或信函方式進行。

二、如果締約一方認為需要修改本協定的任何規定，如果締約雙方之間已經同意此種修改，可以自同意之日起臨時適用並在締約雙方書面確認之時生效。

第十九條

終止

締約任何一方可以隨時書面通知締約另一方其終止本協定的決定。除非在限期之前協議撤銷終止通知，本協定自締約另一方收到通知之日一周年之前的午夜時分(接收通知地)終止。

第二十條

向國際民航組織登記

本協定和對本協定所作的任何修改必須向國際民航組織登記。

第二十一條

生效

本協定自締約雙方書面相互通知經已完成所有必需程序後生效。

下列代表，經其各自政府正式授權，已在本協定上簽字為証。

本協定一式兩份，於二零一三年六月二十五日在澳門簽訂，每份用中文、葡萄牙文、老撾文和英文寫成，各個文本同等作準。如在解釋上發生分歧，則以英文文本為準。

中華人民共和國

老撾人民民主共和國

澳門特別行政區政府

政府

代 表

代 表

劉仕堯

宋瑪·奔舍那

運輸工務司司長

公共工程與運輸部部長

附件 航線表

第一部分

老撾人民民主共和國所指定的一家或多家空運企業經營的航線：

老撾人民民主共和國內的任何國際機場 — 中間點 — 澳門特別行政區的國際機場 — 以遠點。

第二部分

澳門特別行政區所指定的一家或多家空運企業經營的航線：

澳門特別行政區的國際機場 — 中間點 — 老撾人民民主共和國內的任何國際機場 — 以遠點。

注意：

1. 中國內地地點、台灣以及香港不得作為中間點或以遠點。
2. 締約一方的指定空運企業可以選擇在任何或全部航班不降停本附件航線表上的任何地點，只要這些航班是在指定有關空運企業的締約方地區內始發或終止。
3. 上述航線所指的經營航點應由締約雙方共同確定。

ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA E O GOVERNO DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA POPULAR DO LAOS RELATIVO A SERVIÇOS AÉREOS

O Governo da Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China, devidamente autorizado para concluir este Acordo pelo Governo Popular Central da República Popular da China, e o Governo da República Democrática Popular do Laos,

Desejando concluir um Acordo com a finalidade de estabelecer um enquadramento para os serviços aéreos entre a Região Administrativa Especial de Macau e a República Democrática Popular do Laos,

Acordaram entre si o seguinte:

Artigo 1.º

Definições

Para efeitos do presente Acordo, salvo se o contexto diversamente o exigir:

- a) O termo «Autoridades Aeronáuticas» significa, no caso da República Democrática Popular do Laos, o Departamento de Aviação Civil e, no caso da Região Administrativa Especial de Macau, a Autoridade de Aviação Civil ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou entidade autorizada a exercer qualquer função presentemente asseguradas pelas referidas autoridades ou funções semelhantes;
- b) O termo «empresa de transporte aéreo designada» significa uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do Artigo 4.º do presente Acordo;
- c) O termo «área», em relação à Região Administrativa Especial de Macau, compreende a Península de Macau e as Ilhas de Taipa e de Coloane e em relação à República Democrática Popular do Laos tem o significado atribuído a «Território» no Artigo 2.º da Convenção de Chicago;
- d) Os termos «Serviços Aéreos», «Serviços Aéreos Internacionais», «Empresa de Transporte Aéreo» e «paragem para fins não comerciais» têm o significado que lhes é respectivamente atribuído pelo Artigo 96.º da Convenção de Chicago;
- e) O termo «taxa de utilização» significa uma taxa aplicada às empresas de transporte aéreo pelas autoridades competentes ou por estas autorizada, relativa à utilização de bens ou infra-estruturas aeroportuários ou de infra-estruturas de navegação aérea, incluindo serviços e infra-estruturas relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga;
- f) O termo «o presente Acordo» inclui o respectivo Anexo e quaisquer modificações ao Acordo ou ao Anexo;
- g) O termo «leis e regulamentos» de uma Parte Contratante significa as leis e regulamentos vigentes em qualquer momento na área dessa Parte Contratante;
- h) O termo «Convenção de Chicago» significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944, e inclui qualquer emenda efectuada que tenha entrado em vigor nos termos do Artigo 94.º, alínea (a) da Convenção, e qualquer Anexo ou qualquer emenda ao Anexo adoptado nos termos do Artigo 90.º da referida Convenção, na medida em que tal emenda ou Anexo estejam, em determinado momento, em vigor para ambas as Partes Contratantes.

Artigo 2.º

Disposições da Convenção de Chicago Aplicáveis aos Serviços Aéreos Internacionais

Na aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes devem agir em conformidade com as disposições da Convenção de Chicago, incluindo os seus Anexos e quaisquer modificações à Convenção ou aos Anexos, na medida em que essas disposições sejam aplicáveis a ambas as Partes Contratantes.

Artigo 3.º

Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos no que diz respeito aos seus serviços aéreos internacionais:

- a) O direito a sobrevoar a sua área sem aterrar;
- b) O direito de fazer escalas na sua área para fins não comerciais.

2. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos daqui em diante especificados no presente Acordo para o fim de explorar os serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas na respectiva Secção do Anexo ao presente Acordo. Tais serviços e rotas são, de ora em diante, designados por «os serviços acordados» e «as rotas especificadas», respectivamente. Na exploração de um serviço acordado numa rota especificada, a(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) por cada Parte Contratante goza(m), para além dos direitos especificados no número 1. do presente Artigo, do direito de fazer escalas na área da outra Parte Contratante nos pontos especificados para aquela rota no Quadro anexo ao presente Acordo, com a finalidade de embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem e carga incluindo correio, separada ou conjuntamente.

3. Nada no número 2. do presente Artigo deve ser entendido como concedendo à(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) por uma Parte Contratante o direito de embarcar, na área da outra Parte Contratante, passageiros e carga, incluindo correio, transportados por aluguer ou de forma remunerada e destinados a um outro ponto na área da outra Parte Contratante.

4. Se por força de conflito armado, perturbações ou acontecimentos de ordem política, ou circunstâncias especiais e anormais, a(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) por uma Parte Contratante ficar(em) impossibilitada(s) de explorar um serviço na sua rota normal, a outra Parte Contratante deve envidar todos os esforços para facilitar a continuação da exploração desse serviço através de reajustamentos apropriados temporários das rotas.

Artigo 4.º

Designação e Autorização de Empresas de Transporte Aéreo

1. Cada Parte Contratante tem o direito de designar, por escrito, à outra Parte Contratante uma ou mais empresas de transporte aéreo para o efeito de exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas e de revogar ou alterar essas designações.

2. Uma vez recebida essa designação, a outra Parte Contratante deve, nos termos dos números 3. e 4. do presente Artigo, conceder sem demora à(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) as necessárias autorizações de exploração.

3. As Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante podem exigir que uma empresa(s) de transporte aéreo designada(s) pela outra Parte Contratante prove que preenche as condições prescritas nos termos das leis e dos regulamentos normais e razoavelmente aplicados à exploração dos serviços aéreos internacionais pelas referidas autoridades.

4. a) O Governo da República Democrática Popular do Laos tem o direito de recusar conceder a autorização de exploração referida no número 2. do presente Artigo, ou de impor as condições que considere necessárias ao exercício por uma(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) dos direitos especificados no número 2. do Artigo 3.º do presente Acordo, sempre que considere não estar demonstrado que essa empresa de transporte aéreo está constituída e tem o seu principal local de negócios na Região Administrativa Especial de Macau.

b) O Governo da Região Administrativa Especial de Macau tem o direito de recusar conceder a autorização de exploração referida no número 2. do presente Artigo, ou de impor as condições que considere necessárias ao exercício por uma(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) dos direitos especificados no número 2. do Artigo 3.º do presente Acordo, sempre que considere não estar demonstrado que essa empresa de transporte aéreo está constituída e tem o seu principal local de negócios na República Democrática Popular do Laos.

5. Quando uma empresa de transporte aéreo tenha sido desta forma designada e autorizada, pode iniciar a exploração dos serviços acordados, desde que cumpra as disposições aplicáveis do presente Acordo.

Artigo 5.º

Aplicação das Leis e dos Regulamentos

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou à saída da sua área de aeronaves afectas a serviços aéreos internacionais ou à exploração e navegação dessas aeronaves enquanto se encontrarem na referida área, aplicam-se às aeronaves da(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) pela outra Parte Contratante, sem distinção de nacionalidade, e devem ser cumpridos por essas aeronaves à entrada, à saída e durante a permanência na área da primeira Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída da sua área de passageiros, tripulações, carga ou correio transportados a bordo de aeronaves, tais como os regulamentos respeitantes à entrada, saída, imigração, passaportes, alfândega e quarentena, são cumpridas pela(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) pela outra Parte Contratante, por ou em nome desses passageiros, tripulações, carga e correio, à entrada, à saída e durante a permanência na área da primeira Parte Contratante.

3. Na aplicação das leis e regulamentos referidos neste Artigo à empresa(s) de transporte aéreo designada(s) pela outra Parte Contratante, nenhuma das Partes Contratantes deve conceder tratamento mais favorável à sua ou suas próprias empresas de transporte aéreo.

Artigo 6.º

Revogação ou Suspensão da Autorização de Exploração

1. Cada Parte Contratante tem o direito de revogar ou suspender uma autorização de exploração ou de suspender o exercício, por uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante, dos direitos especificados no número 2. do Artigo 3.º do presente Acordo, ou de impor as condições que considere necessárias ao exercício desses direitos:

a) 1) No caso do Governo da Região Administrativa Especial de Macau, sempre que não esteja convencido que essa empresa de transporte aéreo está constituída e tem o seu principal local de negócios na República Democrática Popular do Laos;

2) No caso do Governo da República Democrática Popular do Laos, sempre que não esteja convencida que essa empresa de transporte aéreo está constituída e tem o seu principal local de negócios na Região Administrativa Especial de Macau; ou

b) No caso de essa empresa de transporte aéreo não cumprir as leis e regulamentos da Parte Contratante que concedeu esses direitos; ou

c) Se essa empresa de transporte aéreo deixar de operar de acordo com as condições previstas neste Acordo.

2. Salvo se a imediata revogação ou suspensão da autorização de exploração ou a suspensão do exercício dos direitos mencionados no número 1. deste Artigo ou a imposição das condições aí referidas se mostrarem essenciais para impedir novas infracções das leis e regulamentos, os direitos referidos só dever ser exercidos após a realização de consultas com a outra Parte Contratante.

Artigo 7.º

Princípios Reguladores da Exploração dos Serviços Acordados

1. As empresas de transporte aéreo designadas por ambas as Partes Contratantes beneficiam de justas e iguais oportunidades na exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas.

2. Os serviços acordados fornecidos pela(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) pelas Partes Contratantes devem estar estreitamente relacionados com as exigências de transporte de público nas rotas especificadas e ter como objectivo primordial o fornecimento, segundo uma taxa de ocupação razoável, de capacidade adequada à satisfação das necessidades presentes e razoavelmente previsíveis de transporte de passageiros e carga, incluindo correio, de e para a área da Parte Contratante que tenha designado a empresa de transporte aéreo. O fornecimento de transporte de passageiros e carga, incluindo correio, embarcados e desembarcados em pontos nas rotas especificadas que não aqueles pontos na área da Parte Contratante que designou a empresa de transporte aéreo, deve obedecer aos princípios gerais segundo os quais a capacidade está relacionada com:

a) As exigências de tráfego de e para a área da Parte Contratante que tenha designado a(s) empresa(s) de transporte aéreo;

b) As exigências de tráfego da região atravessada pelo serviço acordado, após serem tomados em conta os outros serviços de transporte estabelecidos pelas empresas de transporte aéreo dos estados que constituem a região; e

c) As exigências da exploração integral da empresa de transporte aéreo.

Artigo 8.º

Tarifas

1. O termo «tarifa» inclui um ou mais dos seguintes significados:

a) o preço cobrado por uma empresa de transporte aéreo pelo transporte de passageiros e a respectiva bagagem em serviços aéreos regulares e os encargos e condições relativos a serviços auxiliares a esse transporte;

b) a tarifa de carga cobrada por uma empresa de transporte aéreo pelo transporte de carga (excluindo correio) em serviços aéreos regulares;

c) as condições reguladoras da existência ou aplicabilidade desses preços ou tarifas de carga incluindo quaisquer benefícios relacionados com os mesmos; e

d) a taxa de comissão paga por uma empresa de transporte aéreo a um agente relativamente a bilhetes vendidos ou conhecimentos de carga aérea emitidos por esse agente para transporte em serviços aéreos regulares.

2. As tarifas a serem aplicadas, por empresa(s) de transporte aéreo designada(s) pela uma Parte Contratante, ao transporte de e para a área da outra Parte Contratante serão estabelecidas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os factores relevantes, incluindo o custo de exploração, os interesses dos utilizadores, um lucro razoável, as características de cada serviço e as tarifas praticadas por outras empresas de transporte aéreo.

3. As Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes não devem solicitar às respectivas empresas de transporte aéreo que consultem outras empresas de transporte aéreo antes de submeterem à aprovação as tarifas para os serviços abrangidos pelas disposições seguintes.

4. As tarifas referidas no número 2. do presente Artigo deverão ser submetidas às Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes pela empresa(s) de transporte aéreo designada(s), que pretenda a aprovação da tarifa, na forma como as Autoridades Aeronáuticas separadamente exigirem, a fim de remeter os dados referidos no número 1. do presente Artigo. As tarifas serão submetidas pelo menos sessenta (60) dias (ou num prazo menor, se acordado pelas Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes) antes da

data proposta para a sua entrada em vigor. A tarifa proposta será considerada como tendo sido submetida às Autoridades Aeronáuticas de uma das Partes Contratantes na data em que for recebida por essas Autoridades Aeronáuticas.

5. Qualquer tarifa proposta pode ser aprovada pelas Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante, a qualquer momento e, desde que tenham sido submetidas em conformidade com o número 4. do presente Artigo, será considerada como tendo sido aprovada pelas Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, salvo se, no prazo de 30 trinta (30) dias (ou num prazo menor, se acordado pelas Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes) após a data da submissão, as Autoridades Aeronáuticas de uma das Partes Contratantes tiverem notificado, por escrito, as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, da sua desaprovação da tarifa proposta.

6. Se uma notificação de desaprovação é feita em conformidade com o disposto no número 5. do presente Artigo, as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes podem estabelecer, conjuntamente, as tarifas. Para este efeito, uma das Partes Contratantes pode, no prazo de trinta (30) dias contados a partir da data da notificação de desaprovação, solicitar consultas entre as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes, que deve ser realizada no prazo de trinta (30) dias a contar da data em que a Parte Contratante recebe da solicitação escrita.

7. Uma tarifa já estabelecida deve manter-se em vigor até que uma nova tarifa seja estabelecida em conformidade com as disposições do presente Artigo.

Artigo 9.º

Direitos Aduaneiros

1. As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pela(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) por qualquer Parte Contratante, o seu equipamento normal, o combustível, os lubrificantes, as peças sobressalentes incluindo motores, e as provisões de bordo (incluindo mas não limitado a artigos como alimentos, bebidas e tabaco) que se encontrem a bordo dessas aeronaves são isentos pela outra Parte Contratante, numa base de reciprocidade, de todos os direitos aduaneiros, impostos sobre o consumo e taxas e encargos similares não baseados no custo dos serviços prestados à chegada, desde que esses equipamentos e abastecimentos permaneçam a bordo da aeronave.

2. O equipamento normal, as peças sobressalentes, os abastecimentos de combustíveis e lubrificantes, as provisões de bordo, os bilhetes impressos, os conhecimentos de carga aéreos, quaisquer materiais impressos que tenham aposta a insígnia de uma(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) por qualquer Parte Contratante e o material publicitário normal distribuído gratuitamente por essa(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s), introduzidos na área da outra Parte Contratante, por ou em nome dessa(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s), ou embarcados nas aeronaves utilizada por aquela(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) e destinados unicamente ao uso a bordo dessas aeronaves na exploração de serviços internacionais são isentos pela outra Parte Contratante, numa base de reciprocidade, dos direitos aduaneiros, impostos sobre o consumo e taxas ou encargos similares não baseados no custo dos serviços prestados à chegada, mesmo quando esses abastecimentos se destinem a ser usados numa qualquer parte da viagem que tenha lugar sobre a área da Parte Contratante na qual são embarcados.

3. Pode ser exigido que os artigos mencionados nos números 1. e 2. do presente Artigo sejam mantidos sob a vigilância ou controlo das autoridades competentes.

4. O equipamento de bordo normal, as peças sobressalentes, os abastecimentos de combustível e lubrificantes e as provisões de bordo das aeronaves de uma(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) por qualquer Parte Contratante só podem ser descarregados na área da outra Parte Contratante com a aprovação das autoridades alfandegárias dessa Parte Contratante, as quais podem exigir que esses materiais sejam colocados sob a sua vigilância até que sejam reexportados, ou que de outra forma seja disposto sobre eles de acordo com os regulamentos aduaneiros.

5. As isenções previstas no presente Artigo aplicam-se também aos casos em que uma(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) por qualquer Parte Contratante tenha estabelecido acordos com outra empresa ou empresas de transporte aéreo para o empréstimo ou a transferência na área da outra Parte Contratante dos artigos especificados nos números 1. e 2. do presente Artigo, desde que essa outra empresa ou empresas de transporte aéreo beneficiem igualmente das mesmas isenções junto dessa outra Parte Contratante.

6. A bagagem e a carga em trânsito directo através da área de uma Parte Contratante estão isentos de direitos aduaneiros, impostos de consumo e taxas similares não baseadas no custo dos serviços prestados à chegada.

Artigo 10.º

Segurança da Aviação

1. As Partes Contratantes reafirmam que a sua obrigação mútua de protecção da segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita faz parte integrante deste Acordo. As Partes Contratantes devem agir, em especial, em conformidade com as disposições respeitantes a segurança da aviação constantes da Convenção referente às Infracções e a Certos Outros Actos Come-

tidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio, aos 14 de Setembro de 1963, da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia, aos 16 de Dezembro de 1970, da Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, aos 23 de Setembro de 1971, e do Protocolo para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos destinados à Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de Fevereiro de 1988 bem como com qualquer outra convenção e protocolo sobre a segurança da aviação civil que se tornem obrigatórios para ambas as Partes Contratantes.

2. As Partes Contratantes devem prestar-se mutuamente, mediante pedido, todo o apoio necessário para impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, dos aeroportos e infra-estruturas de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes devem agir, no seu relacionamento mútuo, em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção de Chicago. Exigirão que os operadores das aeronaves nelas registadas ou operadores de aeronaves que tenham o seu principal local de negócios ou residência permanente na sua área e os operadores de aeroportos na sua área, actuem em conformidade com aquelas disposições sobre segurança da aviação.

4. Cada Parte Contratante aceita que possa ser exigido que esses operadores de aeronaves cumpram as disposições sobre a segurança da aviação, referidas no número 3. supra, exigidas pela outra Parte Contratante à entrada, saída ou durante a permanência na área dessa Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegura que sejam efectivamente aplicadas, na sua área, medidas adequadas de protecção às aeronaves e de inspecção aos passageiros, tripulação, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante deve dar especial atenção a qualquer solicitação da outra Parte Contratante respeitante à tomada de medidas especiais de segurança razoáveis para fazer face a uma ameaça específica.

5. Caso ocorra um incidente ou ameaça de um incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou infra-estruturas de navegação aérea, as Partes Contratantes devem prestar-se apoio mútuo, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas tendentes a pôr termo com rapidez e segurança a esse incidente ou ameaça.

Artigo 11.º

Segurança Operacional

1. Cada Parte Contratante pode solicitar a realização de consultas a qualquer tempo sobre padrões de segurança operacional adoptados pela outra Parte Contratante em qualquer área relativa a tripulações, aeronaves ou à respectiva operação. Tais consultas devem iniciar-se no prazo de trinta (30) dias a contar da data do pedido.

2. Se, após as consultas referidas, uma Parte Contratante entender que a outra Parte Contratante não mantém e aplica eficazmente, em qualquer das áreas, padrões de segurança operacional que sejam pelo menos equivalentes aos padrões mínimos estabelecidos nessa data em conformidade com a Convenção de Chicago, a primeira Parte Contratante deve notificar a outra Parte Contratante dessas conclusões e das medidas consideradas necessárias para tornar os padrões conforme com os padrões mínimos, e a outra Parte Contratante deve adoptar as medidas correctivas adequadas. A omissão de adopção de medidas apropriadas pela outra Parte Contratante no prazo de quinze (15) dias ou num prazo mais longo que tenha sido acordado constitui fundamento para a aplicação do número 1. do Artigo 6.º do presente Acordo (Revogação ou Suspensão da Autorização de Exploração).

3. Não obstante as obrigações constantes do Artigo 33.º da Convenção de Chicago, é acordado que qualquer aeronave operada por ou, em nome, da empresa ou empresas de transporte aéreo de uma Parte Contratante, ao abrigo de um contrato de locação, nos serviços para ou a partir da área da outra Parte Contratante, pode, enquanto dentro da área da outra Parte Contratante, ser sujeita a um exame pelos representantes autorizados desta outra Parte Contratante, a bordo e ao exterior da aeronave, para verificar a validade dos documentos da aeronave e da sua tripulação, bem como a condição aparente da aeronave e do seu equipamento, (no presente Artigo designada por «inspecção na placa» (*ramp inspection*), desde que isto não conduza a atrasos desrazoáveis.

4. Se qualquer inspecção na placa ou uma série de inspecções na placa originarem:

(a) preocupações sérias de que uma aeronave ou a operação de uma aeronave não cumprem com os padrões mínimos estabelecidos nessa data em conformidade com a Convenção de Chicago, ou

(b) preocupações sérias de que há uma falha de manutenção e aplicação eficazes dos padrões de segurança operacional estabelecidos nessa data em conformidade com a Convenção de Chicago;

a Parte Contratante que efectuar a inspecção tem, para efeitos do Artigo 33.º da Convenção de Chicago, a liberdade de concluir que os requisitos ao abrigo dos quais os certificados ou as licenças relativos àquela aeronave ou relativos à tripulação daquela aeronave foram emitidos ou tornados válidos ou que os requisitos ao abrigo dos quais aquela aeronave é explorada não são iguais ou superiores aos padrões mínimos de segurança operacional aplicáveis em conformidade com a Convenção de Chicago.

5. Caso o acesso para a realização da inspecção na placa de uma aeronave explorada pela empresa ou empresas de transporte aéreo de uma Parte Contratante, de acordo com o número 3. do presente Artigo, seja negado por um representante dessa empresa ou empresas de transporte aéreo, a outra Parte Contratante tem o direito de concluir que existem preocupações sérias do tipo das referidas no número 4. deste Artigo e de retirar as conclusões referidas nesse número.

6. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender ou alterar com efeitos imediatos a autorização de exploração de uma empresa ou empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante caso a primeira Parte Contratante conclua, em resultado de uma inspecção na placa, várias inspecções na placa, uma recusa de acesso para inspecção na placa, de consultas ou por outros motivos, que a tomada de medidas imediatas é essencial para a segurança operacional das operações de uma empresa de transporte aéreo.

7. Qualquer medida implementada por uma Parte Contratante, de acordo com os números 2. ou 6. deste Artigo, será suspensa logo que as bases para a adopção dessa medida deixem de existir.

Artigo 12.º

Fornecimento de Estatísticas

As Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante devem fornecer às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido destas, dados estatísticos periódicos ou outros documentos, que possam ser razoavelmente necessários para a revisão da capacidade oferecida nos serviços acordados pela(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) pelas Partes Contratantes referidas no início deste Artigo. Esses dados devem incluir toda a informação necessária à determinação do volume de tráfego transportado por essas empresas de transporte aéreo nos serviços acordados.

Artigo 13.º

Transferência de Rendimentos

1. A(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) pela Região Administrativa Especial de Macau têm o direito de converter e transferir para a Região Administrativa Especial de Macau o excedente das receitas locais sobre as despesas efectuadas localmente. A(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) pela República Democrática Popular do Laos têm o direito de converter e transferir para a República Democrática Popular do Laos o excedente das receitas locais sobre as despesas efectuadas localmente.

2. A conversão e a transferência são autorizadas, sem restrições, à taxa de câmbio aplicável às transacções correntes que se verificar à data em que essas receitas sejam apresentadas para conversão e transferência e estão isentas de encargos, excepto os normalmente cobrados pelos bancos para realizar essa conversão e transferência.

Artigo 14.º

Representação das Empresas de Transporte Aéreo

1. A(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) por uma Parte Contratante podem, de acordo com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante respeitantes à entrada, residência e emprego, trazer para e manter na área da outra Parte Contratante o seu próprio pessoal de gestão, técnico, operacional e outro pessoal especializado necessário para o fornecimento de serviços aéreos.

2. A(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) por cada Parte Contratante têm o direito de vender transporte aéreo na área da outra Parte Contratante directamente e, se o entenderem, através dos seus agentes. Cada empresa de transporte aéreo tem o direito de vender esse transporte, e qualquer pessoa será livre de adquirir, esse transporte na moeda local ou em qualquer outra moeda livremente convertível.

Artigo 15.º

Taxas de Utilização

1. Nenhuma Parte Contratante pode impor ou permitir que sejam impostas à(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) pela outra Parte Contratante taxas de utilização superiores às impostas às suas próprias empresas de transporte aéreo que explorem serviços aéreos internacionais similares.

2. Cada Parte Contratante deve incentivar a realização de consultas entre as suas autoridades responsáveis pela imposição das taxas e as empresas de transporte aéreo utilizadoras dos serviços e infra-estruturas, sempre que possível, através de organizações representativas das empresas de transporte aéreo. Às referidas utilizadoras deve ser dado um pré-aviso razoável de qualquer

proposta de alteração nas taxas de utilização por forma a permitir-lhes expressar as suas opiniões antes de as alterações serem efectuadas. Cada Parte Contratante deve estimular ainda a troca de informação apropriada relativa às taxas de utilização, entre as autoridades responsáveis pela imposição das taxas e as empresas de transporte aéreo.

Artigo 16.º

Consultas

Qualquer Parte Contratante pode, a qualquer momento, solicitar a realização de consultas sobre a implementação, interpretação, aplicação ou modificação do presente Acordo. Tais consultas, que podem ter lugar entre as Autoridades Aeronáuticas, devem iniciar-se no prazo de sessenta (60) dias a contar da data em que a outra Parte Contratante receba um pedido escrito, salvo acordo em contrário entre as Partes Contratantes.

Artigo 17.º

Resolução de Diferendos

1. Se surgir um diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes devem procurar, em primeiro lugar, resolvê-lo pela via da negociação.

2. Se as Partes Contratantes não conseguirem resolver o diferendo pela via da negociação, podem acordar em submetê-lo a uma pessoa ou entidade ou, a pedido de qualquer Parte Contratante, submetê-lo à decisão de um tribunal de três árbitros, que será constituído da seguinte forma:

a) No prazo de trinta (30) dias após a recepção do pedido de arbitragem, cada Parte Contratante nomeia um árbitro. Um nacional de um Estado que possa ser considerado como neutro em relação a este diferendo, o qual actuará como Presidente do tribunal, é nomeado como terceiro árbitro por acordo entre os dois árbitros no prazo de sessenta (60) dias a contar a partir da nomeação do segundo;

b) Se dentro dos limites temporais acima especificados não tiver sido feita uma das nomeações, qualquer Parte Contratante pode solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que proceda à nomeação necessária no prazo de trinta (30) dias. Se o Presidente considerar que é nacional de um Estado que não possa ser considerado como neutro em relação ao diferendo, o Vice-Presidente mais antigo, que não esteja impedido pelo mesmo motivo, procede à nomeação.

3. Salvo o previsto no presente Artigo ou acordo em contrário entre as Partes Contratantes, o tribunal determina os limites da sua jurisdição e estabelece os seus próprios procedimentos. Por iniciativa do tribunal ou a pedido de qualquer Parte Contratante, tem lugar, no prazo máximo de trinta (30) dias após a constituição definitiva do tribunal, uma conferência para determinar as questões precisas a serem arbitradas e os procedimentos específicos a serem seguidos.

4. Salvo acordo em contrário das Partes Contratantes ou determinação do tribunal, cada Parte Contratante submete um memorando no prazo de quarenta e cinco (45) dias após a constituição definitiva do tribunal. As respostas devem ser submetidas após sessenta (60) dias. Por sua iniciativa ou a pedido de qualquer Parte Contratante, o tribunal realiza uma audiência no prazo de trinta (30) dias após o termo do prazo para a submissão das respostas.

5. O tribunal deve procurar proferir uma decisão escrita no prazo de trinta (30) dias após a conclusão da audiência ou, se não houver audiência, após a submissão de ambas as respostas. A decisão será tomada por maioria de votos.

6. As Partes Contratantes podem submeter pedidos de clarificação da decisão no prazo de quinze (15) dias após a sua recepção e essa clarificação será emitida no prazo de quinze (15) dias a contar de tal pedido.

7. A decisão do tribunal é vinculativa para as Partes Contratantes.

8. Cada Parte Contratante suporta as despesas do árbitro por si nomeado. As outras despesas do tribunal são repartidas em partes iguais pelas Partes Contratantes, incluindo quaisquer despesas realizadas pelo Presidente ou pelo Vice-Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional na execução dos procedimentos referidos na alínea b) do número 2. do presente Artigo.

Artigo 18.º

Modificação

1. Qualquer Parte Contratante pode, a qualquer momento, solicitar consultas com a outra Parte Contratante para modificar o presente Acordo ou os seus Anexos. Tais consultas devem ter início no prazo de sessenta (60) dias contados a partir da data de recepção do pedido. Essas consultas podem ser realizadas através de conversações directas ou por correspondência.

2. Se qualquer das Partes Contratantes desejar modificar uma disposição deste Acordo, a modificação, se acordada entre as Partes Contratantes, pode ser aplicada provisoriamente a partir da data em que foi acordada e entrará em vigor quando confirmada por escrito por ambas as Partes Contratantes.

Artigo 19.º

Denúncia

Qualquer Parte Contratante pode, a qualquer momento, notificar por escrito a outra Parte Contratante da sua intenção de denunciar o presente Acordo. O presente Acordo termina à meia-noite (do local de recepção da notificação) imediatamente anterior ao primeiro aniversário da data de recepção da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se a notificação for retirada por acordo antes do termo desse prazo.

Artigo 20.º

Registo na Organização da Aviação Civil Internacional

O presente Acordo e todas as suas modificações devem ser registados junto da Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 21.º

Entrada em Vigor

O presente Acordo entra em vigor logo que as Partes Contratantes se notificarem mutuamente por escrito que todos os procedimentos necessários foram concluídos.

EM FÉ DE QUE, os signatários, tendo sido devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Macau, aos 25 de Junho de 2013, em duplicado, nas línguas chinesa, portuguesa, laociana e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalece o texto em língua Inglesa.

Pelo Governo da Região Administrativa Especial de Macau da
República Popular da China

Lau Si Io

Secretário para os Transportes e
Obras Públicas

Pelo Governo da República Democrática Popular do Laos

Sommad Pholsena

Ministro das Obras Públicas e
Transportes

ANEXO

QUADRO DE ROTAS

Secção 1

Rota(s) a serem exploradas pela(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) pela República Democrática Popular do Laos:

Qualquer aeroporto internacional na República Democrática Popular dos Laos – pontos intermédios – o aeroporto internacional da Região Administrativa Especial de Macau – pontos além.

Secção 2

Rota(s) a serem exploradas pela(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) pela Região Administrativa Especial de Macau:

O aeroporto internacional da Região Administrativa Especial de Macau - pontos intermédios - qualquer aeroporto internacional na República Democrática Popular dos Laos – pontos além.

Notas:

1. nenhuns pontos no interior da China, em Taiwan ou em Hong Kong podem ser servidos como pontos intermédios ou pontos além.

2. Por opção da(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) pela qualquer Parte Contratante, quaisquer pontos nas rotas especificadas neste Anexo, podem ser omitidos em qualquer ou em todos os voos, desde que os voos tenham origem ou terminem na área da Parte Contratante que designou a(s) empresa(s) de transporte aéreo.

3. Os pontos a serem servidos nas rotas especificadas anteriormente serão determinados conjuntamente pelas Partes Contratantes.

**AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF
THE MACAO SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION
OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
AND
THE GOVERNMENT OF THE LAO PEOPLE'S
DEMOCRATIC REPUBLIC
CONCERNING AIR SERVICES**

The Government of the Macao Special Administrative Region of the People's Republic of China having been duly authorized to conclude this Agreement by the Central People's Government of the People's Republic of China and the Government of the Lao People's Democratic Republic,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between the Macao Special Administrative Region and the Lao People's Democratic Republic,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires;

a) The term "Aeronautical Authorities" means in the case of the Lao People's Democratic Republic, the Department of Civil Aviation and in the case of the Macao Special Administrative Region, the Civil Aviation Authority, or, in both cases, any person or body authorized to perform any function at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

b) The term "designated airline" means an airline(s) which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

c) The term "area" in relation to the Macao Special Administrative Region includes the Macao Peninsula and the Taipa and Coloane Islands and in relation to the Lao People's Democratic Republic, has the meaning assigned to "Territory" in Article 2 of the Chicago Convention;

d) The terms "Air Services", "International Air Services", "Airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;

e) The term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;

f) The term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;

g) The term "laws and regulations" of a Contracting Party means the laws and regulations at any time in force in the area of that Contracting Party;

h) The Term "Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such amendments or Annex are at any given time effective for both Contracting Parties.

Article 2

Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Chicago Convention, including the Annexes, and any amendment to the Convention or to the Annexes, insofar as these provisions are applicable to both Contracting Parties.

Article 3

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

- a) The right to fly across its area without landing;
- b) The right to make stops in its area for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes” respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board or discharging passengers, baggage and cargo, including mail, separately or in combination.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Contracting Party the right to take on board, in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

4. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline(s) of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

Article 4

Designation and Authorization of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the airline(s) designated the appropriate operating authorizations.

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an airline(s) designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

4. a) The Government of the Lao People's Democratic Republic shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline(s) of the right specified in paragraph 2 of Article 3 of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Macao Special Administrative Region.

b) The Government of the Macao Special Administrative Region shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline(s) of the rights specified in paragraph 2 of Article 3 of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Lao People's Democratic Republic.

5. When an airline has been so designated and authorized it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 5

Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within this area shall be applied to the aircraft of the airline(s) designated by the other Contracting Party without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from or while within, the area of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of passengers, crew, cargo or mail on aircraft such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail of the airline(s) designated by the other Contracting Party upon entry into, departure from, or while within, the area of the first Contracting Party.

3. In the application to the designated airline(s) of the other Contracting Party of the laws and regulations referred to in this Article a Contracting Party shall not grant more favorable treatment to its own airline or airlines.

Article 6

Revocation or Suspension of Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in paragraph 2 of Article 3 of this Agreement by an airline(s) designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

a) 1) In the case of the Government of the Macao Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Lao People's Democratic Republic;

2) In the case of the Government of the Lao People's Democratic Republic, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Macao Special Administrative Region; or

b) In the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those rights; or

c) If that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation or suspension of operating authorization or suspension of the exercise of the rights mentioned in paragraph 1 of this Article or imposition of conditions therein is essential to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 7

Principles Governing Operation of Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline(s) of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

2. The agreed services provided by the designated airline(s) of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail to or from the area of the Contracting Party which has designated the airline(s). Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline(s) shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a) traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline(s);

b) traffic requirements of the region through which the agreed service passes, after taking into account of the other transport services established by the airlines of the states comprising the region; and

c) the requirements of through airline operation.

Article 8

Tariffs

1. The term "tariff" includes one or more of the following:

a) the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for the services ancillary to such carriage;

b) the freight rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;

c) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or freight rate including any benefits attaching to it; and

d) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or airway bills completed by that agent for carriage on scheduled services.

2. The tariffs to be applied by a designated airline(s) of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, the interest of users, reasonable profit, the characteristics of each service and the tariffs charged by other airlines.

3. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall not require their airlines to consult other airlines before filing for approval of tariffs for services covered by the following provisions.

4. The tariffs referred to in paragraph 2 of this Article shall be filed with the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties by the designated airline(s) seeking its approval in such form as the Aeronautical Authorities may separately require to disclose the particulars referred to in paragraph 1 of this Article. It shall be filed not less than sixty (60) days (or such shorter period as the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the Aeronautical Authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those Aeronautical Authorities.

5. Any proposed tariff may be approved by the Aeronautical Authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph 4 of this Article, shall be deemed to have been approved by the Aeronautical Authorities of that Contracting Party unless, within thirty (30) days (or such shorter period as the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the Aeronautical Authorities of one Contracting Party have served on the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

6. If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph 5 of this Article, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariffs. For this purpose, one Contracting Party may, within thirty (30) days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties which shall be held within thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

7. A tariff already established shall remain in force until a new tariff has been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 9

Customs Duties

1. Aircraft operated in international air services by the designated airline(s) of either Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be relieved by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. Regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores, printed ticket stock, airway bills, any printed materials which bears the insignia of a designated airline(s) of either Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline(s), introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline(s) or taken on board the aircraft operated by that designated airline(s) and intended only for use on board such aircraft in the operation of international services shall be relieved by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when these supplies are to be used on any part of journey performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. The items referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. Regular air borne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores on board the aircraft of a designated airline(s) of either Contracting Party may be unloaded in the area of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline(s) of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1. and 2. of this Article, provided that such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

6. Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

Article 10

Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the avia-

tion security provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which has become binding upon both Contracting Parties.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports, and air navigation facilities and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residency in their area, and the operators of airports in their area, act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 11

Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of paragraph 1. of Article 6 of this Agreement (revocation or suspension of operating authorisation).

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the area of the other Contracting Party may, while within the area of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called “ramp inspection”), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3. of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4. of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2. or 6. of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 12

Provision of Statistics

The Aeronautical Authorities of a Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline(s) of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

Article 13

Transfer of Earnings

1. The designated airline(s) of the Macao Special Administrative Region shall have the right to convert and remit to the Macao Special Administrative Region on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airline(s) of the Lao People's Democratic Republic shall have the right to convert and remit to the Lao People's Democratic Republic on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

2. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance and shall not be subject to any charge except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 14

Airline Representation

1. The designated airline(s) of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the area of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

2. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in local currency or in any freely convertible currency.

Article 15

User Charges

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline(s) of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultation between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities, where practicable through the airlines representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage the competent charging authorities and airlines to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 16

Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultation, which may be between Aeronautical Authorities, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 17

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

a) Within thirty (30) days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within sixty (60) days of the appointment of the second;

b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within thirty (30) days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than thirty (30) days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to give written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.

7. The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

8. Each Contracting Party shall bear the cost of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice President of the Council of the International Civil Aviation Organization implementing the procedures in paragraph 2.b) of this Article.

Article 18

Amendment

1. Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending the present Agreement or its Annexes. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such request. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

2. If either of the Contracting Parties considers desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment, if agreed between the Contracting Parties, may be applied provisionally from the date on which it is agreed and shall enter into force when confirmed by both Contracting Parties in writing.

Article 19**Termination**

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of the receipt of such notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

Article 20**Registration with the International Civil Aviation Organization**

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 21**Entry into Force**

This Agreement shall enter into force as soon as the Contracting Parties have given notice in writing to each other that any necessary procedures have been completed.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done this 25th day of June 2013 in duplicate at Macao in the Chinese, Portuguese, Lao and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the Macao Special Administrative
Region of the People's Republic of China

For the Government of the Lao People's
Democratic Republic

Lau Si Io
Secretary for Transport and
Public Works

Sommad Pholsena
Minister of Public Works
and Transport

ANNEX**ROUTE SCHEDULE****Section 1**

Route(s) to be operated by the designated airline(s) of the Lao People's Democratic Republic:

Any international airport in the Lao People's Democratic Republic - intermediate points – the Macao Special Administrative Region international airport - points beyond.

Section 2

Route(s) to be operated by the designated airline(s) of the Macao Special Administrative Region:

The Macao Special Administrative Region international airport - intermediate points – Any international airport in the Lao People's Democratic Republic - points beyond.

Notes:

1. No points in inland of China, Taiwan and Hong Kong may be served either as intermediate points or beyond points.
2. Any of the points on the specified routes in this Annex may at the option of the designated airline(s) of either Contracting Party be omitted on any or all flights, provided that these flights originate or terminate in the area of the Contracting Party designating the airline(s).
3. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.



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 ເພື່ອຈຸດປະສົງໃນການຂົນສົ່ງຂີ້ນ-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 ຝ່າຍນຶ່ງ ໂດຍຂົນສົ່ງເພື່ອການຈອງ ຫຼື ເງິນຕອບແທນ.
4. ຖ້າມີເຫດການການຕໍ່ສູ້ໂດຍນຳໃຊ້ອາວຸດ, ການປະທະກັນ ຫຼື ການບັບປ່ຽນທາງດ້ານການເມືອງ 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, ສາຍການບິນດັ່ງກ່າວສາມາດເລີ່ມດຳເນີນການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕາມທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນໄວ້, ໂດຍທີ່ສາຍການບິນນັ້ນ ຕ້ອງປະຕິບັດໂດຍສອດຄ່ອງຕາມຂໍ້ກຳນົດ ການໃຫ້ອະນຸຍາດທີ່ລະບຸໄວ້ໃນສັນຍາສະບັບນີ້.

ມາດຕາ 5

ການນຳໃຊ້ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ

1. ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ ຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ທີ່ພົວພັນເຖິງການ ເຂົ້າ-ອອກ ຂອງເຮືອບິນໃນເຂດດິນແດນຂອງເຮືອບິນດັ່ງກ່າວ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ ຫຼື ການດຳເນີນງານ ແລະ ການເດີນອາກາດຂອງເຮືອບິນ ໃນຄະນະທີ່ຢູ່ໃນເຂດດິນແດນຂອງຕົນ ຈະຖືກປະຕິບັດໂດຍເຮືອບິນທີ່ດຳເນີນການບິນ ໂດຍສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ໂດຍບໍ່ມີການແບ່ງແຍກສັນຊາດ ແລະ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບເຮືອບິນດັ່ງກ່າວ ເມື່ອ ເຂົ້າ-ອອກ ຫຼື ຢູ່ໃນເຂດດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍທຳອິດ.
2. ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ ຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ທີ່ພົວພັນເຖິງການ ເຂົ້າ-ອອກ ຂອງຜູ້ໂດຍສານ, ຈຸບິນ, ສິນຄ້າ ຫຼື ໄປສະນີພັນ ທີ່ຢູ່ໃນເຮືອບິນ ເຊັ່ນວ່າ ລະບຽບທີ່ພົວພັນເຖິງການເຂົ້າ, ການກວດກາ, ການກວດຄົນເຂົ້າເມືອງ, ການກວດກາໜັງສືຜ່ານແດນ, ພາສີ ແລະ ການກັກກັນພຶດ ຈະຖືກນຳໃຊ້ໂດຍຜູ້ກ່ຽວ ຫຼື ຜູ້ຕາງໜ້າ ເຊັ່ນ ຜູ້ໂດຍສານ, ຈຸບິນ, ສິນຄ້າ ຫຼື ໄປສະນີພັນ ຂອງສາຍການບິນທີ່ໄດ້ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໂດຍຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ເມື່ອ ເຂົ້າ-ອອກ ຫຼື ຢູ່ໃນດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍທຳອິດ.
3. ໃນການນຳໃຊ້ ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນມາດຕານີ້ ໂດຍສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໂດຍຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍນັ້ນ, ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງ ຈະຕ້ອງບໍ່ໃຫ້ສິດທິພິເສດໃນການປະຕິບັດວຽກງານແກ່ບັນດາສາຍການບິນຂອງຕົນ.

ມາດຕາ 6

ການເພີກຖອນ ຫຼື ການເລື່ອນ ການອະນຸຍາດດຳເນີນການ

1. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ມີສິດໃນການເພີກຖອນ ຫຼື ເລື່ອນການອະນຸຍາດດຳເນີນການ ຫຼື ເລື່ອນການນຳໃຊ້ສິດຕ່າງໆ ຂອງສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນ ທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໂດຍຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນວັກທີ 2 ຂອງມາດຕາ 3 ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ຫຼື ກຳນົດເງື່ອນໄຂທີ່ເຫັນວ່າ ມີຄວາມຈຳເປັນໃນການປະຕິບັດສິດຕ່າງໆເຫຼົ່ານັ້ນ:

- ກ) 1) ກໍລະນີຂອງ ລັດຖະບານແຫ່ງ ເຂດປົກຄອງພິເສດ ມາກາວ, ເມື່ອໃດກໍຕາມ ຖ້າບໍ່ມີຄວາມ
 ທັນໃຈວ່າ ສາຍການບິນດັ່ງກ່າວນັ້ນບໍ່ໄດ້ຮ່ວມມື ແລະ ມີສໍານັກງານ ຫຼື ສະຖານທີ່ຫຼັກ ໃນການດໍາ
 ເນີນທຸລະກິດ ທີ່ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ.
- 2) ກໍລະນີຂອງ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ,
 ເມື່ອໃດກໍ ຕາມ ຖ້າບໍ່ມີຄວາມທັນໃຈວ່າ 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 ກົດລະບຽບໃນຕໍ່ໜ້າ, ສິດດັ່ງກ່າວນີ້ ຈະສາມາດປະຕິບັດໄດ້ກໍຕໍ່ເມື່ອພາຍຫຼັງໄດ້ຮັບການ
 ປຶກສາຫາລື ກັບຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍແລ້ວເທົ່ານັ້ນ.

ມາດຕາ 7

ຫຼັກການໃນການຄຸ້ມຄອງ ການປະຕິບັດງານການຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ

1. ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງທັງສອງຝ່າຍ ແມ່ນມີໂອກາດເທົ່າທຽມ ແລະ ສະເໝີພາບກັນ ໃນ
 ການປະຕິບັດການບໍລິການທີ່ຕົກລົງກັນໄວ້ ຕາມເສັ້ນບິນທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ສະເພາະ.
2. ສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ທີ່ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕາມທີ່ຕົກລົງ
 ໄວ້ ຕ້ອງມີການພົວພັນກັນຢ່າງໃກ້ສືດ 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 ຂຶ້ນລົງ ຕາມຈຸດຕ່າງໆ ທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້ໃນເສັ້ນບິນ ນອກເໜືອຈາກບັນດາຈຸດໃນເຂດ
 ດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ ທີ່ແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນດັ່ງກ່າວນັ້ນ, ຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບ ຫຼັກ
 ການທົ່ວໄປ ກ່ຽວກັບປະລິມານການບັນຈຸ ທີ່ພົວພັນເຖິງ:

- ກ) ຄວາມຕ້ອງການໃນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ເຖິງ ຫຼື ຈາກ ເຂດດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ ທີ່ແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນ;
- ຂ) ຄວາມຕ້ອງການໃນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງຂົງເຂດນັ້ນ, ລວມທັງການບໍລິການຂົນສົ່ງໂດຍສານທີ່ຕົກລົງກັນໄດ້ຜ່ານເຂດນັ້ນ, 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 ເງື່ອນໄຂຕ່າງໆກ່ຽວກັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃນການໃຫ້ບໍລິການສຳລັບການຂົນສົ່ງດັ່ງກ່າວ;
 - ຂ) ການເກັບຄ່າຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງສາຍການບິນ ສຳລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (ປົກເວັ້ນ 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 ອາດຕ້ອງການແຍກແຕ່ລະລາຍການຕ່າງໆ 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 ລວມທັງນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ, ນໍ້າມັນເຄື່ອງ, ອາໄລ່ລວມທັງເຄື່ອງຈັກ ແລະ ສາງເກັບເຄື່ອງປະຈຳເຮືອບິນ (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.

ມາດຕາ 10

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 ການຢັ້ງຢືນການຍົດເຮືອບິນທີ່ຜິດກົດໝາຍ ເຊັ່ນ ທີ່ແຮກກູ ວັນທີ 16 ເດືອນທັນວາ 1970, ສົນທິສັນຍາວ່າດ້ວຍ ການຢັ້ງຢືນການກະທຳຜິດກົດໝາຍ ດ້ານຕໍ່ຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນ ເຊັ່ນ ທີ່ມອນເຕຣອານ ວັນທີ 23 ເດືອນກັນຍາ 1971 ແລະ ອະນຸສັນຍາວ່າດ້ວຍ ການຢັ້ງຢືນການກະທຳທີ່ໃຊ້ຄວາມຮຸນແຮງ ທີ່ຜິດກົດໝາຍຢູ່ສະໜາມບິນ ທີ່ໃຫ້ບໍລິການການບິນພົນລະເຮືອນລະຫວ່າງປະເທດ ເຊັ່ນ ທີ່ມອນເຕຣອານ ວັນທີ 23 ເດືອນກຸມພາ 1988, ເຊັ່ນດຽວກັນກັບສົນທິສັນຍາ ແລະ ອະນຸສັນຍາອື່ນໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຮັກສາຄວາມປອດໄພ ຂອງການບິນພົນລະເຮືອນ ທີ່ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍຮ່ວມເປັນພາຄີ.
2. ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ຈະຕ້ອງຕອບສະໜອງບົນພື້ນຖານ ການຮ້ອງຂໍທຸກໆການຊ່ວຍເຫຼືອທີ່ຈຳເປັນໃຫ້ແກ່ເຊິ່ງກັນແລະກັນ ເພື່ອປ້ອງກັນການກະທຳການຍົດເຮືອບິນພົນລະເຮືອນ ທີ່ຜິດກົດໝາຍ ແລະ ການກະທຳຜິດກົດໝາຍອື່ນໆ ໂດຍມີຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນດັ່ງກ່າວ, ລວມທັງບັນດາຜູ້ໂດຍສານ 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 ເໝາະສົມຕໍ່ກັບການຂົນສົ່ງ.
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 ທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍອີງຕາມສິນທິສັນຍາຊີຄາໂກ.

5. ໃນກໍລະນີການເຂົ້າໄປກວດກາເຮືອບິນທີ່ດໍາເນີນການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ໂດຍອີງໃສ່ວັກທີ 3 ຂ້າງເທິງນີ້, ການກວດກາດັ່ງກ່າວ ອາດຈະຖືກປະຕິເສດໂດຍຜູ້ຕາງໜ້າຂອງສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນດັ່ງກ່າວ, ຕໍ່ກັບເຫດການດັ່ງກ່າວ ຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງເຂົ້າໃຈວ່າ ເປັນເລື່ອງທີ່ວິຕົກກັງວົນຢ່າງຮຸນແຮງຕາມຮູບແບບທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນວັກທີ 4 ຂ້າງເທິງທີ່ໄດ້ຍົກຂຶ້ນ ແລະ ອີງໃສ່ການຕົກລົງເຫັນດີໃນວັກດັ່ງກ່າວນັ້ນ.
6. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ມີສິດທີ່ຈະເລື່ອນຊ່ວຍຄ່າວ ຫຼື ປ່ຽນແປງການອະນຸຍາດການດໍາເນີນການບິນຂອງສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍທັນທີ ໃນກໍລະນີທີ່ຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ຫາກພົບເຫັນໂດຍອີງໃສ່ຜົນຂອງການກວດກາ, ຜົນຂອງການປຶກສາຫາລື ຫຼື ດ້ານອື່ນໆ ອີກ, ຊຶ່ງມາດຕະການທັນທີທາງດ້ານການເລື່ອນ ຫຼື ປ່ຽນແປງດັ່ງກ່າວແມ່ນຈະເປັນພື້ນຖານເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງການດໍາເນີນການບິນຂອງສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງນັ້ນ.
7. ໂດຍອີງໃສ່ວັກທີ 2 ຫຼື ວັກທີ 6 ຂ້າງເທິງນີ້, ທຸກໆການປະຕິບັດການຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງຈະຖືກຍົກເລີກ ເມື່ອການປະຕິບັດມາດຕະການດັ່ງກ່າວ ໄດ້ສິ້ນສຸດສະພາບການປະຕິບັດ.

ມາດຕາ 12

ຂໍ້ກຳນົດສະຖິຕິ

ເມື່ອມີການຮ້ອງຂໍ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງ ຈະຕ້ອງສະໜອງຂໍ້ມູນຂ່າວສານເປັນແຕ່ລະໄລຍະ ຫຼື ຂໍ້ມູນທາງດ້ານສະຖິຕິອື່ນໆ ໄປຍັງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ ບົນພື້ນຖານການຮ້ອງຂໍທີ່ມີເຫດຜົນ ແລະ ເໝາະສົມ ເພື່ອຈຸດປະສົງໃນການກວດກາປະລິມານ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນເງື່ອນໄຂຂອງການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນຂອງສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຄູ່ສັນຍາຝ່າຍດັ່ງກ່າວ. ຂໍ້ມູນຂ່າວສານດັ່ງກ່າວ ຈະຕ້ອງລວມມີທຸກຂໍ້ມູນທີ່ຈຳເປັນທີ່ລະບຸຈະແຈ້ງກ່ຽວກັບຈຳນວນຂອງຖ້ຽວບິນທີ່ຂົນສົ່ງທາງອາກາດໂດຍສາຍການບິນ ຫຼື ບັນດາສາຍການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງເຫຼົ່ານັ້ນ 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 ສິ່ງອຳນວຍ

ຄວາມສະດວກຕ່າງໆນັ້ນ. ການແຈ້ງການທີ່ເໝາະສົມ ຈະຕ້ອງຖືກນຳສົ່ງໄປຍັງຜູ້ຊົມໃຊ້ການບໍລິການ ດັ່ງກ່າວ ກ່ຽວກັບການສະເໜີປ່ຽນແປງຄ່າທຳນຽມ ເພື່ອໃຫ້ພວກເຂົາປະກອບຄຳຄິດເຫັນກ່ອນ ທີ່ຈະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນຳໃຊ້ຄ່າທຳນຽມດັ່ງກ່າວ. ຄູ່ສັນຍາແຕ່ລະຝ່າຍ ສິ່ງເສີມໃຫ້ມີການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ 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, ຮອງປະທານອາວຸໂສທີ່ສຸດຜູ້ທີ່ບໍ່ມີຄຸນອຸດທິ 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 2.2) 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) ກ່ອນວັນທຳອິດຄືບຮອບ 1 ປີ ທີ່ໄດ້ຮັບແຈ້ງການໂດຍຄູ່ສັນຍາອີກຝ່າຍ, ເວັ້ນເສຍແຕ່ວ່າການແຈ້ງການຈະຖືກຖອນຄືນໂດຍການຕົກລົງກັນກ່ອນ ທີ່ຈະຮອດເວລາສິ້ນສຸດສັນຍາ.

ມາດຕາ 20

ການຈົດທະບຽນກັບ ອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ

ສັນຍາສະບັບນີ້ ແລະ ທຸກການດັດແກ້ອື່ນໆຕໍ່ມານັ້ນ ຈະຕ້ອງໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນກັບອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

ມາດຕາ 21

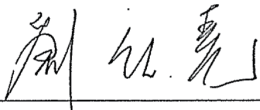
ຜົນບັງຄັບໃຊ້

ສັນຍາສະບັບນີ້ ຈະມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ທັນທີ ທີ່ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ ໄດ້ແຈ້ງເປັນລາຍລັກອັກສອນໃຫ້ແຕ່ລະຝ່າຍ ກ່ຽວກັບ ການສຳເລັດຂັ້ນຕອນທີ່ຈຳເປັນຕ່າງໆ.

ເພື່ອເປັນຫຼັກຖານຢັ້ງຢືນ ຜູ້ລົງນາມໃນທ້າຍສັນຍາສະບັບນີ້, ຊຶ່ງເປັນຜູ້ທີ່ຖືກມອບໝາຍ ໂດຍ
ລັດຖະບານແຕ່ ລະຝ່າຍ, 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 ໂລ

ລັດຖະມົນຕີວ່າການ
ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ຕາງໜ້າລັດຖະບານ ແຫ່ງ
ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ



ສິມມາດ ພິລເສນາ

ລັດຖະມົນຕີວ່າການ
ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ

ດາຕະລາງເສັ້ນບິນ

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 ຖ້ຽວບິນໃດໜຶ່ງ ຫຼື ທັງໝົດ, ຊຶ່ງບັນດາສາຍການບິນເຫຼົ່ານັ້ນຕ້ອງ ອອກຈາກ ຫຼື ສິ້ນສຸດ ຖ້ຽວບິນໃນເຂດດິນແດນຂອງຄູ່ສັນຍາ ທີ່ແຕ່ງຕັ້ງສາຍການບິນດັ່ງກ່າວ.
3. ຈຸດຕ່າງໆ ທີ່ຮັບຮອງໃນເສັ້ນບິນທີ່ລະບຸໄວ້ຂ້າງເທິງນີ້ ຈະເປັນການກຳນົດຮ່ວມລະຫວ່າງຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍ.