



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 22 stycznia 2021 r.

Poz. 93

UMOWA

**między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Laotańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej
o cywilnej komunikacji lotniczej,**

podpisana w Warszawie dnia 4 października 1976 r.

Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i Rząd Laotańskiej
Republiki Ludowo-Demokratycznej, zwane dalej "Umawiającymi
się Stronami",

pragnąc uregulować wzajemne stosunki w dziedzinie cywilnej
komunikacji lotniczej,

zgodziły się na następujące postanowienia :

Artykuł 1

W rozumieniu niniejszej Umowy i Załącznika do niej :

- a/ określenie "władze lotnicze" będzie oznaczać, w przypadku Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej - Ministra Komunikacji, a w przypadku Laotańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej - Ministra Łączności, Robót Publicznych i Transportu, albo w obydwu przypadkach, każdą osobę lub organ, które byłyby uprawnione do wykonywania funkcji należących do tych władz;
- b/ określenie "wyznaczone przedsiębiorstwo" będzie oznaczać każde przedsiębiorstwo przewozu lotniczego, które zostanie wyznaczone do eksploatacji uzgodnionych linii na trasach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy i które otrzyma zezwolenie eksploatacyjne, zgodnie z postanowieniami artykułu 3 tej Umowy.

Artykuł 2

Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa wyszczególnione w niniejszej Umowie w celu założenia regularnych międzynarodowych linii lotniczych na tra-

sach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy. Linie te i trasy nazywane są dalej odpowiednio "uzgodnionymi liniami" i "określonymi trasami". Przedsiębiorstwo wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę będzie korzystać przy eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie z następujących praw:

- a/ przelotu ponad terytorium drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania,
- b/ lądowania na wspomnianym terytorium w celach niehandlowych,
- c/ zabierania i wylądowywania w ruchu międzynarodowym pasażerów, bagażu, poczty i towarów w punktach wyszczególnionych na określonych trasach, zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy i Załącznika do niej.

Artykuł 3

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć przedsiębiorstwo przewozu lotniczego do eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach. Wyznaczenie to powinno być podane w drodze pisemnej do wiadomości przez władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

2. Umawiająca się Strona, która otrzymała zawiadomienie o wyznaczeniu, z zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego artykułu, udzieli niezwłocznie przedsiębiorstwu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego.

3. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą zażądać od przedsiębiorstwa wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę udowodnienia, że jest ono w stanie spełnić wymagania przewidziane w ustawach i przepisach normalnie stosowanych przez wymienione władze przy eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych, zgodnie

z postanowieniami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku.

4. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo nie przyznać zezwolenia eksploatacyjnego, przewidzianego w ustępie 2 niniejszego artykułu lub poddać wykonanie przez wyznaczone przedsiębiorstwo praw wyszczególnionych w artykule 2 niniejszej Umowy takim warunkom, jakie mogłyby wydać się jej konieczne, jeżeli dana Umawiająca się Strona nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa należy do Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo albo do osób posiadających jej przynależność państwową.

5. Z chwilą otrzymania zezwolenia eksploatacyjnego, przewidzianego w ustępie 2 niniejszego artykułu, wyznaczone przedsiębiorstwo będzie mogło w każdym czasie rozpocząć eksploatację każdej uzgodnionej linii pod warunkiem, że w stosunku do tej linii istnieje obowiązująca taryfa, ustalona zgodnie z postanowieniami artykułu 10 niniejszej Umowy.

Artykuł 4

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub zawiesić wykonanie praw wymienionych w artykule 2 niniejszej Umowy przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony lub też poddać wykonanie tych praw warunkom, które uzna za niezbędne, o ile:

a/ nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa należy do Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo albo do osób posiadających jej przynależność państwową, albo

- b/ przedsiębiorstwo to nie będzie przestrzegało ustaw i przepisów Umawiającej się Strony, która przyznała te prawa, albo
- c/ przedsiębiorstwo to nie będzie eksploatowało uzgodnionych linii zgodnie z warunkami ustalonymi w niniejszej Umowie i Załączniku do niej.

2. Prawo to będzie wykonane dopiero po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną chyba, że niezwłoczne cofnięcie lub zawieszenie zezwolenia albo nałożenie warunków przewidzianych w ustępie 1 niniejszego artykułu będzie niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów.

Artyku 5

1. Przedsiębiorstwa przewozu lotniczego wyznaczone przez Umawiające się Strony w celu eksploatacji uzgodnionych linii lotniczych będą oferowały zdolność przewozową odpowiadającą bieżącemu i rozsądnie przewidywanemu zapotrzebowaniu na przewóz międzynarodowy na tych liniach.

2. W przypadku, gdy wymagają tego przepisy krajowe jednej Umawiającej się Strony, porozumienia, które mogą być zawarte między wyznaczonymi przedsiębiorstwami w przedmiocie eksploatacji uzgodnionych linii będą podlegały zatwierdzeniu władz lotniczych tej Umawiającej się Strony.

Artykuł 6

1. Statki powietrzne, używane w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz ich zapasy pokładowe, w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń, będą przy wwozie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony zwolnione

od wszystkich opłat celnych, kosztów inspekcyjnych oraz innych opłat i należności, pod warunkiem, że statki powietrzne zostaną wywiezione, a wymienione wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie statków powietrznych do czasu ich wywozu.

2. Będą również zwolnione od tych samych opłat, kosztów i należności, z wyjątkiem należności związanych ze świadczonymi usługami:

- a/ zapasy pokładowe, wzięte na terytorium Umawiającej się Strony w ilościach ustalonych przez właściwe władze tej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładzie statków powietrznych, używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony;
- b/ części zamienne i normalne wyposażenie, wwieszone na terytorium jednej z Umawiających się Stron, przeznaczone do obsługi lub naprawy statków powietrznych, używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony;
- c/ materiały pędne, przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych, używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony, nawet jeżeli materiały te byłyby zużyte przy wykonywaniu lotu na części trasy ponad terytorium Umawiającej się Strony, na którym zostały załadowane.

3. Jeżeli ustawy lub przepisy wewnętrzne Umawiającej się Strony tego wymagają, przedmioty wymienione w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu będą poddane kontroli władz celnych tej Umawiającej się Strony.

Artykuł 7

Normalne wyposażenie pokładowe, jak również produkty i zaopatrzenie znajdujące się na pokładzie statków powietrznych, używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo jednej Umawiającej się Strony, będą mogły być wyładowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą władz celnych tego terytorium. W takim przypadku mogą one być poddane nadzorowi tych władz aż do chwili, gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie za zezwoleniem tych władz.

Artykuł 8

Pasażerowie w tranzycie bezpośrednim przez terytorium jednej Umawiającej się Strony będą poddani uproszczonej kontroli. Bagaż i towar w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych i innych podobnych należności.

Artykuł 9

1. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony, regulujące na jej terytorium wejście, przebywanie i wyjście statków powietrznych, używanych w żegludze międzynarodowej, względnie eksploatację i żeglugę wspomnianych statków powietrznych w czasie, gdy znajdują się w granicach jej terytorium, będą miały zastosowanie również do statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony.

2. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony, regulujące na jej terytorium wejście, przebywanie i wyjście pasażerów, załóg, poczty i towarów, przewożonych na pokładzie statków powietrznych, w szczególności te, które dotyczą paszportów, kontroli celnej i sanitarnej, będą miały zastosowanie do pasażerów, załóg, poczty i towarów zabie-

ranych na pokład statków powietrznych używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 10

1. Taryfy, które będą stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo jednej z Umawiających się Stron do przewozu na terytorium lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, będą ustalone w rozsądnej wysokości, z należytym uwzględnieniem wszystkich elementów oceny, a zwłaszcza kosztu eksploatacji, słusznego zysku oraz taryf innych przedsiębiorstw przewozu lotniczego.

2. Taryfy wymienione w ustępie 1 niniejszego artykułu będą w miarę możliwości ustalane w drodze wzajemnego porozumienia między wyznaczonymi przedsiębiorstwami obydwu Umawiających się Stron po konsultacji z innymi przedsiębiorstwami przewozu lotniczego, eksploatującymi całość lub część danej trasy. Wyznaczone przedsiębiorstwa będą, w miarę możliwości, zawierać takie porozumienia zgodnie z procedurą ustanawiania taryf ustaloną przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego.

3. Ustalone w ten sposób taryfy będą przedkładane władzom lotniczym Umawiających się Stron do zatwierdzenia co najmniej na czterdzieści pięć dni przed datą przewidzianą dla wejścia ich w życie. W przypadkach specjalnych termin ten będzie mógł być skrócony, pod warunkiem uzyskania zgody wymienionych władz.

4. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa nie mogą osiągnąć porozumienia co do którejkolwiek z tych taryf lub z jakiegokolwiek innego powodu taryfa nie może być ustalona zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego artykułu, albo jeżeli w ciągu pierwszych trzydziestu dni wymienionego w ustępie 3 niniejszego artykułu okresu czterdziestu pięciu dni władze lotnicze jednej z Umawiających się Stron zawia-

domią władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony o braku zgody co do którejkolwiek taryfy, ustalonej zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego artykułu, władze lotnicze Umawiających się Stron będą starały się ustalić taryfę w drodze wzajemnego porozumienia.

5. Żadna taryfa nie wejdzie w życie, o ile nie zostanie zatwierdzona przez władze lotnicze Umawiających się Stron.

6. Taryfy ustalone zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu zachowują ważność do czasu ustalenia nowych taryf zgodnie z postanowieniami tego artykułu.

Artykuł 11

Rozliczenia i płatności między wyznaczonymi przedsiębiorstwami będą dokonywane zgodnie z postanowieniami układu płatniczego, obowiązującego między obydwojema krajami i zgodnie z przepisami dewizowymi obowiązującymi na ich terytoriach. W braku odpowiednich postanowień układu płatniczego, wspomniane wyżej rozliczenia i płatności będą dokonywane w walutach wymieniających.

Artykuł 12

1. Każda Umawiająca się Strona zobowiązuje się nie pobierać żadnego podatku od wpływów i dochodów pochodzących z eksploatacji statków powietrznych w ruchu międzynarodowym przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony.

2. Każda Umawiająca się Strona zobowiązuje się nie pobierać podatku od wynagrodzeń pracowników drugiej Umawiającej się Strony delegowanych z kraju do pracy w przedstawicielstwach, o których mowa w artykule 13.

Artykuł 13

Wyznaczone przedsiębiorstwa mogą utrzymywać na terytorium drugiej Umawiającej się Strony swe przedstawicielstwa z personelem niezbędnym do eksploatacji uzgodnionych linii.

Artykuł 14

Władze lotnicze Umawiających się Stron będą od czasu do czasu konsultowały się w duchu ścisłej współpracy w celu upewnienia się co do stosowania i należytego wykonywania postanowień niniejszej Umowy i Załącznika do niej.

Artykuł 15

Spory dotyczące interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy lub Załącznika do niej będą rozstrzygane w drodze bezpośrednich rokowań między właściwymi władzami lotniczymi. W przypadku nieosiągnięcia porozumienia w drodze rokowań spór będzie rozstrzygany między Umawiającymi się Stronami.

Artykuł 16

1. Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie zaproponować drugiej Umawiającej się Stronie wszelką zmianę, której wprowadzenie do niniejszej Umowy uważa za pożądane. Konsultacje między Umawiającymi się Stronami dotyczące proponowanej zmiany rozpoczną się w ciągu sześćdziesięciu dni licząc od daty skierowania propozycji przez jedną z Umawiających się Stron.

2. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron uważa za pożądane wprowadzenie zmiany do Załącznika do niniejszej Umowy, władze lotnicze Umawiających się Stron mogą porozumieć się w celu wprowadzenia zmiany.

3. Każda zmiana do niniejszej Umowy lub Załącznika do niej, wprowadzona zgodnie z postanowieniami ustępów 1 lub 2 niniejszego artykułu, wejdzie w życie po jej potwierdzeniu w drodze wymiany not między Umawiającymi się Stronami.

Artykuł 17

Umowa niniejsza jest zawarta na czas nieokreślony. Może być ona wypowiedziana w drodze notyfikacji przez każdą z Umawiających się Stron; w takim przypadku Umowa niniejsza utraci moc po upływie dwunastu miesięcy od daty otrzymania notyfikacji przez drugą Umawiającą się Stronę.

Artykuł 18

1. Umowa niniejsza podlega zatwierdzeniu zgodnie z prawem Umawiających się Stron i wejdzie w życie w dniu wymiany not stwierdzających to zatwierdzenie.

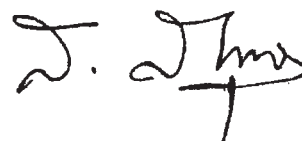
2. Władze lotnicze obu Umawiających się Stron ustalą datę, od której niniejsza Umowa będzie stosowana prowizorycznie oraz, w Załączniku do niniejszej Umowy, określą trasy, które będą eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo każdej z Umawiających się Stron.

Umowę niniejszą sporządzono w Warszawie, dnia 4 października 1976 roku w dwóch egzemplarzach, każdy w językach polskim, laotańskim i francuskim. Teksty w językach polskim i laotańskim są jednakowo autentyczne. W przypadku różbieżności interpretacyjnych, tekst francuski będzie uważany za rozstrzygający.

Z upoważnienia Rządu
Polskiej Rzeczypospolitej
Ludowej



Z upoważnienia Rządu
Laotańskiej Republiki Ludowo-
Demokratycznej



ສັນຍາ

ວ່າຄວບການຂົນສົ່ງທາງອາກາດດ້ານພົມລະເຮືອນ

ລະຫວ່າງ

ລັດຖະບານສາທາລະນະລັດປະຊາຊົນໂປໂລຍ ແລະລັດ

ຖະບານສາທາລະນະລັດປະຊາທິປະໄຕປະຊາຊົນລາວ.

ລັດຖະບານສາທາລະນະລັດປະຊາຊົນໂປໂລຍ ແລະລັດຖະບານສາທາລະນະລັດປະຊາທິປະໄຕປະຊາຊົນລາວຊຶ່ງເອີ້ນວ່າ "ເປັນຄູ່ຊຸມສັນຍາ" ມີຄວາມປະສົງຢາກສົ່ງເສີມສາຍພົວພັນອັນດີງາມຊຶ່ງກັນ ແລະກັນໃນດ້ານການບັນພົມລະເຮືອນ ຈຶ່ງມີຄວາມເໝາະເໝາະພ້ອມນຳກັນດຽວຕໍ່ລົງໄປນີ້:

ມາດຕາ ໑

ຄວາມໝາຍຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ແລະຄວາມໝາຍຂອງສັນຍາເພີ່ມທຳກຽວກັບເລື່ອງນີ້:

(ກ) ຄຳວ່າ "ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນ" ພາຍເຖິງສຳລັບສາທາລະນະລັດປະຊາທິປະໄຕປະຊາຊົນລາວ ແນມກົມການບິນພົມລະເຮືອນ ທີ່ຂຶ້ນກັບກະຊວງປ້ອງກັນປະເທດ ແລະທຸກບຸກຄົນທີ່ສືບທູງອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ຖືກມອບໜ້າທີ່ໃຫ້ສຳເລັດໜ້າທີ່ຈາກກົມດຽວກັນ, ສຳລັບສາທາລະນະລັດປະຊາຊົນໂປໂລຍ ແນມກົມການບິນພົມລະເຮືອນທີ່ຂຶ້ນກັບກະຊວງຂົນສົ່ງ ແລະທຸກບຸກຄົນ ທີ່ສືບທູງອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ຖືກມອບໜ້າທີ່ໃຫ້ສຳເລັດໜ້າທີ່ຈາກກົມດຽວກັນ.

(ຂ) ຄຳວ່າ "ບໍລິສັດການບິນທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ" ພາຍເຖິງບໍລິສັດໃດບໍລິສັດໜຶ່ງຂອງສາທາລະນະລັດປະຊາຊົນໂປໂລຍ ແລະສາທາລະນະລັດປະຊາທິປະໄຕປະຊາຊົນລາວ ຊຶ່ງຖືກແຕ່ງຕັ້ງໃຫ້ທຳການບິນທີ່ໂດຍກົມລົງກັນບິນເສັ້ນທາງທີ່ໂດຍກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາເພີ່ມຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ແລະຊຶ່ງໂດຍບອະນຸຍາດໃຫ້ດຳເນີນການຕາມບົດບັນຍັດມາດຕາ ໓ ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້.

ມາດຕາ ໒

ແຕ່ລະຝ່າຍທີ່ຊຸມສັນຍາອະນຸຍາດໃຫ້ຝ່າຍທີ່ຊຸມສັນຍາອີກຝ່າຍໜຶ່ງໃຊ້ສິດທິກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາສະບັບນີ້, ເພື່ອຈຸດປະສົງໃນການຈັດຕັ້ງຖະບົນປົກຄຸມຕີລະຫວ່າງປະເທດບິນເສັ້ນທາງທີ່ໂດຍກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາເພີ່ມທຳກຽວກັບເລື່ອງນີ້.

ການບໍລິການຮັບໃຊ້ ແລະ ເສັ້ນທາງບິນເຫລົ່ານັ້ນເອີ້ນວ່າ " ການບໍລິການຮັບໃຊ້ທີ່ຕົກລົງກັນ" ແລະ " ເສັ້ນທາງບິນທີ່ໂດກຳນົດໄວ້" ບໍລິສັດທີ່ຊຸກແຕງຕັ້ງຈາກຜ້າຍທີ່ເຊັນສັນຍາແຕ່ລະຜ້າຍຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມສິດດັງຕົວໄປນີ້, ໃນເມື່ອດຳເນີນການບໍລິການຮັບໃຊ້ທີ່ຕົກລົງກັນ ບິນເສັ້ນທາງບິນທີ່ໂດກຳນົດໄວ້:

- (ກ) ມີສິດບິນຂ້າມອານາເຂດຂອງຜ້າຍທີ່ເຊັນສັນຍາອີກຜ້າຍໜຶ່ງ ໂດຍປາສະຈາກການລົງແວຈອດ.
- (ຂ) ມີສິດລົງແວຈອດໃນດິນແດນຂອງຜ້າຍທີ່ເຊັນສັນຍາອີກຜ້າຍໜຶ່ງ ໂດຍບໍ່ມີຈຸດປະສົງໃນທາງການຄ້າ.
- (ຄ) ມີສິດເອົາຄົນໂດຍສານ, ຄົງເນໂປສະນີ ແລະ ສິນຄ້າ ໃນສາຍການບິນສາກົນຂັ້ນ ແລະ ລົງຈາກຈຸດທີ່ໂດກຳນົດໄວ້ສະເພາະບິນເສັ້ນທາງບິນ ທີ່ໂດກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາສະບັບນີ້ ແລະ ສັນຍາເພີ່ມທຽວກັບເສື່ອງນັ້ນ.

ມາດຕາ ໓

໑) - ແຕ່ລະຜ້າຍທີ່ເຊັນສັນຍາມີສິດແຕງຕັ້ງບໍລິສັດໃດ ບໍລິສັດໜຶ່ງເພື່ອດຳເນີນການບໍລິການຮັບໃຊ້ທີ່ຕົກລົງກັນບິນເສັ້ນທາງບິນທີ່ໂດກຳນົດໄວ້. ການແຕງຕັ້ງນີ້ຈະຕ້ອງແຈ້ງເປັນລາຍລະອຽດສອນ ໂດຍເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຜ້າຍທີ່ເຊັນສັນຍາໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຜ້າຍທີ່ເຊັນສັນຍາອີກຜ້າຍໜຶ່ງຊ້າຍນຳ.

໒) - ຜ້າຍເຊັນສັນຍາທີ່ໂດຍການແຈ້ງຂອງການແຕງຕັ້ງແລ້ວ, ເພື່ອປະຕິບັດວັກ ໓ ແລະ ວັກ ໔ ຂອງມາດຕານີ້, ຈະຕ້ອງອະນຸຍາດຢ່າງເໝາະສົມແກ່ບໍລິສັດທີ່ຊຸກແຕງຕັ້ງຈາກຜ້າຍທີ່ເຊັນສັນຍາອີກຜ້າຍໜຶ່ງ ໂດຍປາສະຈາກການຊຸກຊ້າ.

໓) - ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຜ້າຍທີ່ເຊັນສັນຍາຜ້າຍໃດຜ້າຍໜຶ່ງອາດສາມາດໃຫ້ບໍລິສັດທີ່ຊຸກແຕງຕັ້ງປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ກ່າວໄວ້ໃຫ້ສຳເລັດພາຍໃຕ້ເກົາຫລີ ແລະ ກົດລະບຽບທີ່ບັງຄັບໃຊ້ຕໍ່ການດຳເນີນການບໍລິການຮັບໃຊ້ການບິນລະຫວ່າງປະເທດ ເພື່ອໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບບົດບັນຍັດສັນທີ່ສັນຍາການບິນພົວພັນເຮືອນສາກົນທີ່ໄດ້ເປີດລົງລາຍເຊັນກັນທີ່ຊຸກກາໂກໃນວັນທີ່ ໗ ເດືອນ ທັນວາ ປີ ໑໙໔໔, ພ້ອມທັງຂແກ້ໄຂເພີ່ມເຕີມທີ່ກ່ຽວກັບເສື່ອງນີ້.

໔) - ແຕ່ລະຜ້າຍທີ່ເຊັນສັນຍາມີສິດປະຕິເສດການອະນຸຍາດ ດຳເນີນການຊົ່ງກ່າວໄວ້ໃນວັກ ໒ ຂອງມາດຕານີ້, ຫລືມສັດທະບັງເງື່ອນໄຂທີ່ກ່າວນັ້ນ ທີ່ເຫມາະສົມສິດທີ່ຊຸກແຕງຕັ້ງມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຈະປະຕິບັດສິດທີ່ກ່າວໄວ້ໃນມາດຕາ ໒ ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້, ຖ້າວ່າຜ້າຍທີ່ເຊັນສັນຍາດັງກ່າວບໍ່ມີຄວາມພໍໃຈ ກັບຜູ້ເປັນກຳນົດສິດ ແລະ ການຄອບຄຸມຂອງບໍລິສັດນັ້ນຫາກຕົກເໝາະ

ຂອງຜ້າທີ່ເຊັນສັນຍາ ທີ່ແຕງຕັ້ງບໍລິສັດ ຫລືຕົກເປັນຂອງຊາດຕົນເອງ.

໕) - ເມື່ອບໍລິສັດທີ່ຖືກແຕງຕັ້ງບໍລິສັດໜຶ່ງ ຫາກໂດຍບອະນຸຍາດແລວຕາມວັກ ໒ ຂອງມາດຕາ, ບໍລິສັດນັ້ນຈະເລີ່ມດໍາເນີນການບໍລິການຮັບໃຊ້ຕົກລົງກັນໂດຍທຸກເວລາຖ້າວ່າ ລາຄາຊື້ຈັດໄວຕາມບົດບັນຍັດຂອງມາດຕາສືບຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ຫາກມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ຕໍ່ການບໍລິການຮັບໃຊ້ໃນນັ້ນ.

ມາດຕາ ໔

໑) - ແຕ່ລະຜ້າທີ່ເຊັນສັນຍາມີສິດບອກຊອບອະນຸຍາດການດໍາເນີນການ ຫລືມີສິດຖືກໃຊ້ສິດທິກຳນົດໄວມາດຕາ ໒ ຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ໂດຍບໍລິສັດທີ່ຖືກແຕງຕັ້ງຂອງຜ້າທີ່ເຊັນສັນຍາອີກຜ້າໜຶ່ງ ຫລືມີສິດຍ້າຍເງື່ອນໄຂທ້ວງວ່າຈຳເປັນໃນການປະຕິບັດສິດເຫລົ່ານີ້:

(ກ) ໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ມີຄວາມພໍໃຈກັບເຈົ້າຂອງກຳນົດ ແລະການຄວບຄຸມບໍລິສັດນັ້ນຕົກເປັນຂອງຜ້າທີ່ເຊັນສັນຍາທີ່ແຕງຕັ້ງບໍລິສັດການບິນ ຫລືຕົກເປັນຂອງຊາດຂອງຜ້າທີ່ເຊັນສັນຍານັ້ນ.

(ຂ) ໃນກໍລະນີທີ່ບໍລິສັດການບິນນັ້ນບໍ່ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ຫລືກົດລະບຽບຂອງຜ້າທີ່ເຊັນສັນຍາຊຶ່ງອະນຸຍາດສິດເຫລົ່ານີ້.

(ຄ) ໃນກໍລະນີທີ່ບໍລິສັດການບິນບໍ່ປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂຕ່າງໆ ທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາສະບັບນີ້ ແລະໃນສັນຍາເພີ່ມທຳກຽວກັບເລື່ອງນັ້ນ.

໒) - ນອກຈາກວ່າການບອກຊອບ, ການຖືກ ຫລືການຍ້າຍຢ່າງໄວວາຂອງບັນດາເງື່ອນໄຂທ້ວງໄວ້ໃນວັກ ໑ ຂອງມາດຕານີ້ ຫາກມີຄວາມສຳຄັນເພື່ອປ້ອງກັນການສ້າງໂກງໃນດ້ານກົດໝາຍ ຫລືກົດລະບຽບແລວ, ສິດທິທ້ວງນັ້ນຈະໄດ້ຖືກປະຕິບັດ ຫລືຈາກມີການເປີກສາທາລິນກັບຜ້າທີ່ເຊັນສັນຍາອີກຜ້າໜຶ່ງເທົ່ານັ້ນ.

ມາດຕາ ໕

໑) - ບໍລິສັດທີ່ຖືກແຕງຕັ້ງໂດຍຜ້າທີ່ເຊັນສັນຍາ ເພື່ອດໍາເນີນການບໍລິການຮັບໃຊ້ສິດທິຕົກລົງກັນຕ້ອງຈັດຫາການບັນຈຸໃຫ້ພຽງພໍກັບເຫດການ ແລະໃຫ້ມີຄວາມເໝາະສົມກັບຄວາມຕ້ອງການທີ່ຄາດຄະເນໄວລວງໝາ ເພື່ອຮັບໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງສະຫວ່າງປະເທດ.

໒) - ຈຳຫວັກກົດລະບຽບພາຍໃນປະເທດຂອງຜ້າທີ່ເຊັນສັນຍາອ້າຍໃດຜ້າໜຶ່ງ, ສັນຍາຊຶ່ງເຮັດຂຶ້ນລະຫວ່າງບໍລິສັດທີ່ຖືກແຕງຕັ້ງ ເພື່ອດໍາເນີນການບໍລິການຮັບໃຊ້ຕົກລົງກັນ ກໍຕ້ອງໄດ້ຮັບຄວາມເຫມາະສົມຈາກເຈົ້າບາດານການບິນຂອງຜ້າທີ່ເຊັນສັນຍາດັ່ງກ່າວນັ້ນດ້ວຍ.

ມາດຕາ ພ

໑) - ເຮືອບິນທີ່ທຳການບິນລະຫວ່າງປະເທດໂດຍບໍລິສັດທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາຜ່ານໂຄຣນິກ, ລ່ອນທັງອຸປະກອນປະຈຳເຮືອບິນ, ນ້ຳມັນເຊື້ອເຟັງ ແລະນ້ຳມັນນິ້ມ, ແລະຄັງພັດຊະຈຳເຮືອບິນລວມທັງອາຫານ ເຄື່ອງດື່ມ ແລະປ່າສຸບ ທີ່ຢູ່ໃນເຮືອບິນລຳທີ່ວ່ານັ້ນ ຈະຕ້ອງຖືກຍົກເວັ້ນເສຍຄ່າພາສີອາກອນ, ຄ່າກວດກາ ແລະຄ່າອື່ນໆ ຫຼືຄ່າເກັບຊ່ວຍ ເຮືອບິນເຂົ້າມາໃນດິນແດນຂອງຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາອີກຜູ້ໜຶ່ງ, ຖ້າຫາກວ່າເຮືອບິນລຳນີ້ຈະອອກໄປ ແລະອຸປະກອນເຫຼົ່ານັ້ນ, ເຄື່ອງບັນຈຸ ແລະພັງພັດຊະຈຳຢູ່ໃນເຮືອບິນລຳທີ່ວ່ານັ້ນ ຈົນຮອດເວລາເຮືອບິນໄດ້ອອກໄປ.

໒) - ເຄື່ອງໃນກໍລະນີດັ່ງກ່າວໄປນັ້ນຈະຖືກຍົກເວັ້ນຄ່າພາສີ ແລະຄ່າທຳນຽມຕ່າງໆ ນອກຈາກຄ່າກ່ຽວກັບການຮັບໃຊ້:

(ກ) ເຄື່ອງບັນຈຸຄ່າອຸປະໂຫຍດທີ່ນຳເອົາມາຈາກດິນແດນຂອງຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາຜ່ານໂຄຣນິກ ເພື່ອຮັບໃຊ້ຊ່ວຍບິນໂດຍສານສາກົນ ຊຶ່ງຢູ່ໃນຂອບເຂດຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາດັ່ງກ່າວນັ້ນໄດ້ວາງໄວ້ໃຫ້.

(ຂ) ເຄື່ອງອາໄຫລຢຽນທາຍ ແລະອຸປະກອນຕິດປະກອບປະຈຳເຮືອບິນທີ່ນຳເຂົ້າມາຢູ່ດິນແດນຂອງຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາຜ່ານໂຄຣນິກ ເພື່ອບົວລະບັດ ແລະສອນແປງເຄື່ອງບິນໂດຍສານສາກົນຂອງບໍລິສັດທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຈາກຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາອີກຜູ້ໜຶ່ງ.

(ຄ) ຈຳນວນນ້ຳມັນເຊື້ອເຟັງ ແລະນ້ຳມັນນິ້ມທີ່ນຳມາໃຊ້ກັບເຄື່ອງບິນໂດຍສານສາກົນຂອງບໍລິສັດທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຈາກຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາອີກຜູ້ໜຶ່ງ ເຖິງແມ່ນວ່າຈຳນວນນ້ຳມັນເຫຼົ່ານີ້ຈະຖືກໃຊ້ຢູ່ໃນລະຫວ່າງທຳການບິນຢູ່ເທິງອານາເຂດຂອງຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາ ຊຶ່ງເຄື່ອງເຫຼົ່ານີ້ໄດ້ຂຶ້ນໃຫ້ກຳລັງ.

໓) - ຖ້າຫາກວ່າກົດໝາຍ ຫຼືສົມດິນລະບຽບແຫ່ງຊາດຂອງຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາຜ່ານໂຄຣນິກ ຕ້ອງການເຄື່ອງທີ່ກ່າວໄວ້ໃນວັກ ໑ ແລະ ໒ ຂອງມາດຕານີ້ ຈະຕ້ອງຖືກເກັບມຽນໄວ້ພາຍໃຕ້ການຄວບຄຸມຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີຂອງຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາດັ່ງກ່າວ.

ມາດຕາ ກ

ອຸປະກອນຕິດຕັ້ງປະຈຳເຮືອບິນລວມທັງເຄື່ອງຂອງ ແລະອຸປະກອນແຈກຢາທີ່ຢູ່ໃນເຮືອບິນຂອງບໍລິສັດທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາຜ່ານໂຄຣນິກອາດຖືກຂົນສົ່ງໃນດິນແດນຂອງຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາອີກຜູ້ໜຶ່ງ ເມື່ອໂດຍບໍ່ຄວາມເໝາະສົມຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີຂອງດິນແດນນັ້ນ. ໃນ

ກໍລະນີນັ້ນ, ເຄື່ອງຂອງຈະຕ້ອງຢູ່ພາຍໃຕ້ການຄວບຄຸມຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີດັ່ງກ່າວ ຈົນຮອດເວ
ລາຂັ້ນອອກໄປ ຫຼືບໍ່ດັ່ງນັ້ນໃນເອກະລາດດ້ວຍການເຫັນພອນຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເພື່ອນັ້ນ.

ມາດຕາ 8

ຜູ້ໂດຍສານຜານອານາເຂດຂອງຜ້າບໍ່ເຊັນສັນຍາທີ່ບໍ່ຢູ່ພາຍໃນ ໂດຍກົງຈະບໍ່ມີການກວດ
ກາ. ທີ່ບໍ່ເຄື່ອງ ແລະສິນຄ້າມານແດນໂດຍກົງກໍຈະຖືກຍົກເວັ້ນເສຍຈາກພາສີອາກອນ ແລະຄ່າ
ທຳນຽມອື່ນໆ ໃນທຳນຽມກ່ຽວກັນ.

ມາດຕາ 9

໑) - ກົດໝາຍ ແລະກົດລະບຽບຂອງແຕ່ລະຜ້າບໍ່ເຊັນສັນຍາທີ່ຄຸ້ມຄອງເຖິງການເຂົ້າ,
ພັກແຮມ ແລະອອກຈາກດິນແດນຂອງໄຜລາວຂອງເຮືອບິນທີ່ຮັບໃຊ້ຊຽວບິນໂດຍສານສາກົນ,
ການດຳເນີນການ ແລະການເດີນອາກາດຂອງເຮືອບິນໃນຄະນະທີ່ຢູ່ພາຍໃນຂອບເຂດຈຳກັດ
ຂອງດິນແດນໄຜລາວ, ກໍຈະຖືກໃຊ້ບັງຄັບກັບເຮືອບິນຂອງບໍລິສັດທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຜ້າບໍ່ເຊັນ
ສັນຍາທີ່ຢູ່ພາຍໃນເພື່ອນັ້ນ.

໒) - ກົດໝາຍ ແລະກົດລະບຽບຂອງແຕ່ລະຜ້າບໍ່ເຊັນສັນຍາທີ່ຄຸ້ມຄອງເຖິງການເຂົ້າ,
ການພັກແຮມ ແລະການອອກຈາກດິນແດນຂອງດິນຂອງຈີນໂດຍສານ, ຜູ້ນັກງານໃນໜ່ວຍບິນ,
ຖັງເນໄປສະນີ ແລະສິນຄ້າທີ່ຂົນສົ່ງໃນເຮືອບິນ ແລະໂດຍສະເພາະແມ່ນກ່ຽວກັບພັງສີຜານ
ແດນ, ພາສີອາກອນ ແລະການຄວບຄຸມການອານາໄນ, ກໍຈະຖືກໃຊ້ບັງຄັບກັບຜູ້ໂດຍສານ,
ບັນດາຜູ້ນັກງານໃນໜ່ວຍບິນ, ຖັງເນໄປສະນີ ແລະສິນຄ້າທີ່ຂົນສົ່ງໃນເຮືອບິນຂອງບໍລິສັດທີ່ຖືກ
ແຕ່ງຕັ້ງຂອງຜ້າບໍ່ເຊັນສັນຍາທີ່ຢູ່ພາຍໃນເພື່ອນັ້ນ.

ມາດຕາ 10

໑) - ອັດຕາລາຄາທີ່ບໍລິສັດທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງຜ້າບໍ່ເຊັນສັນຍາທີ່ບໍ່ມີຈາກການຂົນເຄື່ອງ
ເຂົ້າ ທີ່ອອກຈາກດິນແດນຂອງຜ້າບໍ່ເຊັນສັນຍາທີ່ຢູ່ພາຍໃນ ຈະຕ້ອງວາງໄວ້ໃນລະດັບທີ່
ເໝາະສົມ, ກ່ຽວກັບການຈາຍຕ່າງທີ່ສຳຄັນ ຮວມທັງຄ່າການດຳເນີນງານ, ຄ່າກຳໄລ ແລະ
ອັດຕາລາຄາຂອງບໍລິສັດອື່ນໆ.

໒) - ອັດຕາລາຄາທີ່ກ່າວໄວ້ໃນວັກທີ ໑ ຂອງມາດຕານີ້, ຖ້າບໍ່ເປັນໄປໄດ້, ຈະຕ້ອງຖືກ
ລົງກັນລະຫວ່າງບໍລິສັດທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂອງສອງຜ້າບໍ່ເຊັນສັນຍາ, ດ້ວຍການເປີດສາທາລະນະບໍລິສັດ

ອື່ນໆ ທີ່ດໍາເນີນງານການບັນທຶກສົດ ຫລືສ່ວນໃດສ່ວນໜຶ່ງຂອງເສັ້ນທາງບິນ, ສັນຍາທີ່ວ່ານັ້ນ, ຖ້າພໍ້ເປັນໄປໂຕ, ຈະຕ້ອງສາມາດຕາມທາງທຸກໆສະໜາຄົມການບິນລະຫວ່າງຊາດໄດ້ວາງໄວ.

ມີ) - ອັດຕາລາຄາທີ່ໂດຍສົມບູນກັນແລ້ວ ຈະຕ້ອງສົ່ງຂໍ້ຄວາມເຫັນຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຝ່າຍທີ່ເຊັນສັນຍາຢ່າງນຽວ ແລ້ວ ວັນກອນສະເໜີຄໍາແນະນຳໃນກໍລະນີພິເສດ, ເວລາມີອາດຫລຸດພອນລົງທັງນັ້ນຂຽນຢູ່ກັບການຕົກລົງຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ກ່ຽວຂ້ອງດັ່ງກ່າວ.

໔) - ຖ້າຫາກບໍ່ສາມາດຕົກລົງກັນ ບໍ່ສາມາດຕົກລົງກັບອັດຕາລາຄາທີ່ກຳນົດໄວ້, ຫລືດ້ວຍເຫດຜົນອື່ນໆ ທີ່ອັດຕາລາຄາບໍ່ສາມາດວາງໄວ້ຕາມບົດບັນຍັດວັກ ໒ ຂອງມາດຕານີ້, ຫລືຖ້າໄລຍະເວລາ ມີ໐ ວັນເທື່ອທຳອິດຂອງ ສີ ໔໕ ວັນທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນວັກ ມີ ຂອງມາດຕານີ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຝ່າຍທີ່ເຊັນສັນຍາຝ່າຍໜຶ່ງຕ້ອງແຈ້ງຄວາມບໍ່ພໍ້ອົກພິຈຂອງຕົນກ່ຽວກັບອັດຕາລາຄາຕາມບົດບັນຍັດຂອງວັກ ໒ ຂອງມາດຕານີ້ໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນອີກຝ່າຍໜຶ່ງຊາບ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນທັງສອງຝ່າຍທີ່ເຊັນສັນຍາ ຈະຕ້ອງມີຈຸດສະຈາກຕົກລົງວາງອັດຕາລາຄາໂດຍເຮັດໜັງສືສັນຍາກັນລະຫວ່າງສອງຝ່າຍ.

໕) - ອັດຕາລາຄາຈະບໍ່ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ ຖ້າບໍ່ໄດ້ຮັບຄວາມເຫັນດີຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນຂອງຝ່າຍທີ່ເຊັນສັນຍາເສຍກອນ.

໖) - ອັດຕາລາຄາທີ່ວາງໄວ້ໃນບົດບັນຍັດຂອງມາດຕານີ້ ຈະຍັງມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ໂດຍຢູ່ລຸ່ມກວ່າ ຈະມີອັດຕາລາຄາໃນອອກມາໃຊ້.

ມາດຕາ ໑໑

ສະນຸດບັນຊີ ແລະການຈາບເງິນລະຫວ່າງບໍລິສັດທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຈະຕ້ອງຊຳລະກັນໂດຍປະຕິບັດຕາມບົດບັນຍັດຂອງສັນຍາອາດວຍການຈາບເງິນ ຊຶ່ງມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ສູ່ລະຫວ່າງສອງປະເທດ ແລະ ໂດຍໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບກົດລະບຽບທີ່ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ຢູ່ໃນດິນແດນຂອງໃຜລາວ.

ໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ມີສັນຍາອາດວຍການຈາບເງິນ ຢ່າງເໝາະສົມ, ການບັນຊີ ແລະການຈາບເງິນທີ່ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງຈະຕ້ອງຊຳລະກັນໃນອັດຕາແລກປ່ຽນ.

ມາດຕາ ໑໒

໑) - ແຕ່ລະຝ່າຍທີ່ເຊັນສັນຍາຮັບຮອງວ່າ ຈະບໍ່ເກັບຊ່ວຍລາຍໄດ້ຈາກການປະຕິບັດງານຂອງເຮືອບິນທິຣບູໃຊ້ຖະວິນິດໄດ້ສາມາດກຳນົດຂອງບໍລິສັດທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຕາມສ່ວນຈາກກຳໄລພອນທັງຄ່າເສຍສ່ວຍຈາກການການເງິນອື່ນໆ ອີກ.

6) - ລະຜົນທີ່ເຊັນສັນຍາຮູບຮອງຈະບໍ່ເກັບສ່ວຍ ຈາກເງິນເດືອນຂອງພະນັກງານຂອງຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາອີກຜູ້ໜຶ່ງ ຊຶ່ງຖືກແກ້ໄຂເປັນສູດາງມາຈາກປະເທດຂອງຕົນລົງກວ່າໄວໃນມາດຕາ ວມີ ແຫງສັນຍາສະບັບນີ້.

ມາດຕາ ໑໓

ບັນດາສະໜັບສະໜູນທີ່ຈະແຕ່ງຕັ້ງສູດາງມາກັບພະນັກງານທີ່ຈຳເປັນຂອງຕົນເພື່ອທຳການດຳເນີນວຽກຮັບໃຊ້ໃນທຸກວິນິດໄລທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາອີກຜູ້ໜຶ່ງ.

ມາດຕາ ໑໔

ການປະສານງານໃກ້ສູດຢ່າງມີໄນຕິຈິດ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບັນເທີງຂອງຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາຈະຕ້ອງເປີດສາທາລິນ ຊຶ່ງກັນ ແລະກັນໃນທຸກສະຖານທີ່ເພື່ອມີຄວາມຈິດຄວາມເຫັນໃນການຮັບປະກັນການຈັດຕັ້ງ ແລະການປະຕິບັດການກັບພັນທະແຫ່ງສັນຍາສະບັບນີ້ ແລະສັນຍາເພີ່ມຄວາມກວ້າງຂວາງພ້ອມໆກັນ.

ມາດຕາ ໑໕

ການຂັດແຍ້ງກ່ຽວກັບການຕີຄວາມສາຍ ຫລືການປະຕິບັດຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ຫລືສັນຍາເພີ່ມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະຕ້ອງຕົກລົງກັນໂດຍຜ່ານການເຈລະຈາ ໂດຍກົງລະຫວ່າງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບັນທຶກເພາະສັນຍາສະບັບນີ້ ຫລືການເຈລະຈາກັບສະຖານທີ່ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂັດແຍ້ງຈະຕ້ອງຕົກລົງກັນລະຫວ່າງສອງຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາ.

ມາດຕາ ໑໖

໑) - ຄູ່ເຊັນສັນຍາຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາອີກຜູ້ໜຶ່ງອາດສະເໜີໃຫ້ຄູ່ເຊັນສັນຍາອີກຜູ້ໜຶ່ງເກົ່າໄຂເພີ່ມເຕີມສັນຍາສະບັບນີ້ໂດຍຖືກເວລາທີ່ເພີ່ມອາຈຳເປັນ ແລະເພາະເພີ່ມ, ການເປີດສາທາລິນລະຫວ່າງຄູ່ເຊັນສັນຍາກ່ຽວກັບການສະເໜີເກົ່າໄຂຈະເສັ້ນຕົ້ນພາຍໃນລະບະ ວີໂອ ວັນຫວັງຈາກວັນທີ່ ທີ່ຄູ່ເຊັນສັນຍາອີກຜູ້ໜຶ່ງໂຕຮອງຂໍມາເພື່ອໃຫ້ມີການເປີດສາທາລິນ.

໒) - ຖ້າວາຄູ່ເຊັນສັນຍາຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາອີກຜູ້ໜຶ່ງເຫັນວ່າ ພັນທະຈຳເປັນທີ່ຈະເກົ່າໄຂສັນຍາເພີ່ມຕໍ່ສັນຍາສະບັບນີ້ແລ້ວ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບັນທຶກສອງຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາອາດຕົກລົງນຳການເກົ່າໄຂພັນທະ.

ມາດຕາ ໑໗

ສັນຍາສະບັບນີ້ໂດຍທຳມະຊາດຂຶ້ນໂດຍບໍ່ມີເວລາກຳນົດ ຄູ່ເຊັນສັນຍາຜູ້ທີ່ເຊັນສັນຍາອີກຜູ້ໜຶ່ງມີສິດລົບລ້າງ

ສັນຍານີ້ໄດ້ຖືກເອສາ ໂດຍແຈ້ງເປັນລາຍລັກອັກສອນ. ສັນຍາສະບັບນີ້ຈະຜິດພິດໃຊ້ ໑໒ ເດືອນຫຼັງຈາກວັນທີ່ ທີ່ໄດ້ຮັບການແຈ້ງຈາກຄູ່ຊຸມສັນຍາອີກຜ່ານໆ.

ມາດຕາ ໑໓

໑) - ສັນຍາສະບັບນີ້ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບສັບທະຍະບັນດາມາດຕາຂອງພາຍໃນຂອງໃພ້ນ ແລະຈະມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ເຕັມແລກປ່ຽນເອກະສານສັບທະຍະບັນເປັນຕົ້ນໄປ.

໒) - ເຈົ້າໜ້າທີ່ກົມການບັນທຶກສອງຝ່າຍຈະຕົກລົງວັນເວລາທີ່ຈະໃຫ້ສັນຍາສະບັບນີ້ຜົນບັງຄັບໃຊ້ຊຸດຄວາວ ແລະຈະກຳນົດໃນບັນຊີຕົວຕົວສັນຍາສະບັບນີ້ ສັນທາງບັນຂອງບັນຊີສຳເລັດແຕ່ງຕັ້ງຈາກຜ່ານໆໃດຜ່ານໆ.

ເຮັດທີ່ ວັກໂຊວີ, ວັນທີ່ ໔ ຕຸລາ ປີ ໑໙໗໖

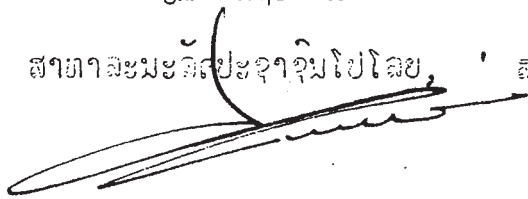
ເປັນພາສາລາວ, ໄປໂລຍ ແລະພິຍະລິງ, ສະບັບເປັນພາສາລາວ ແລະ

ໄປໂລຍມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ເທົ່າທຽມກັນ.

ໃນກໍລະນີທີ່ຄວາມພາຍແຕກຕ່າງກັນ, ສະບັບເປັນພາສາພິຍະລິງຈະເປັນສະບັບຕັດສິນ.

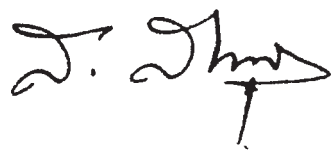
ຕາງໜ້າສັດຖະບານ

ສາທາລະນະລັດປະຊາຊົນໄປໂລຍ,



ຕາງໜ້າສັດຖະບານ

ສາທາລະນະລັດປະຊາທິປະໄຕປະຊາຊົນສ່ລາວ,



A C C O R D

entre le Gouvernement de la République Populaire de Pologne et le Gouvernement de la République Démocratique Populaire Lao relatif aux transports aériens civils.

Le Gouvernement de la République Populaire de Pologne et le Gouvernement de la République Démocratique Populaire Lao dénommés ci-après "les Parties Contractantes",

désireux de régler les relations réciproques dans le domaine des transports aériens civils,

sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

Aux fins du présent Accord et de son Annexe :

a/ l'expression "autorités aéronautiques" s'entendra, dans le cas de la République Populaire de Pologne, du Ministre des Communications et, dans le cas de la République Démocratique Populaire Lao, du Ministre des Communications, des Travaux Publics et des Transports ou, dans les deux cas, de toute personne ou organisme qui serait habilité à exercer les fonctions attribuées à ces autorités ;

b/ l'expression "entreprise désignée" s'entendra de toute entreprise de transports aériens qui aura été désignée pour exploiter les services convenus sur les routes indiquées à l'Annexe au présent Accord et qui aura obtenu l'autorisation d'exploitation, conformément aux dispositions de l'article 3 dudit Accord.

Article 2

Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement de services aériens réguliers internationaux sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après respectivement "services convenus" et "routes indiquées". L'entreprise désignée par chaque Partie Contractante jouira, lorsqu'elle exploitera un service convenu sur une route indiquée, des droits suivants :

- a/ survoler sans y atterrir le territoire de l'autre Partie Contractante,
- b/ faire des escales sur ledit territoire pour des fins non commerciales,
- c/ embarquer et débarquer, en trafic international, aux points spécifiés sur les routes indiquées, des passagers, du courrier et des marchandises, conformément aux dispositions du présent Accord et de son Annexe.

Article 3

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner une entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées. Cette désignation devra être notifiée par écrit aux autorités aéronautiques d'une Partie Contractante par les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.
2. La Partie Contractante qui aura reçu la notification de désignation devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai, à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, l'autorisation d'exploitation appropriée.
3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes pourront exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, faite à Chicago le 7 décembre 1944.
4. Chaque Partie Contractante aura le droit de ne pas accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante n'est pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des personnes ressortissantes de celle-ci.
5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra commencer

à tout moment l'exploitation de tout service convenu, sous réserve qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord soit en vigueur en ce qui concerne ce service.

Article 4

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires lorsque :

a/ elle ne sera pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise, ou à des personnes ressortissantes de celle-ci ou que

b/ cette entreprise ne se sera pas conformée aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou que

c/ cette entreprise n'exploitera pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord et son Annexe.

2. A moins que la révocation, la suspension d'autorisation ou l'imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante.

Article 5

1. Les entreprises désignées par les Parties Contractantes pour l'exploitation des services convenus doivent offrir une capacité adaptée aux besoins courants et raisonnablement prévisibles du trafic aérien international pour ces services.

2. Si les lois et les règlements d'une Partie Contractante l'exigent, les arrangements qui peuvent être conclus entre les entreprises désignées au sujet de l'exploitation des services convenus, devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de cette Partie Contractante.

Article 6

1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise

désignée d'une Partie Contractante ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, seront à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces aéronefs soient réexportés et que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits, frais et taxes, à l'exception des redevances représentatives du service rendu :

a/ les provisions de bord prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités compétentes de ladite Partie Contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante,

b/ les pièces de rechange et les équipements normaux, importés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante,

c/ les carburants destinés à l'avitaillement des aéronefs en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.

3. Si les lois ou les règlements d'une Partie Contractante l'exigent, les objets énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article seront soumis au contrôle des autorités douanières de cette Partie Contractante.

Article 7

Les équipements normaux de bord ainsi que les produits et approvisionnements, se trouvant à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination avec l'autorisation de ces mêmes autorités.

Article 8

Les passagers en transit direct à travers le territoire d'une Partie Contractante ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 9

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des aéronefs employés à la navigation internationale, ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites dudit territoire, s'appliqueront également aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des équipages du courrier et des marchandises, transportés à bord des aéronefs, notamment ceux qui s'appliquent aux passeports, au contrôle douanier et sanitaire, s'appliqueront aux passagers, aux équipages, au courrier et aux marchandises; pris à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

Article 10

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise désignée de l'une des Parties Contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante seront établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation et notamment du coût d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable ainsi que des tarifs des autres entreprises de transports aériens.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes après consultation des autres entreprises de transports aériens exploitant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établis par l'Association du Transport Aérien International.

3. Les tarifs ainsi déterminés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes au moins quarante-cinq

jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord des dites autorités.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent se mettre d'accord sur l'un de ces tarifs, ou si pour toute autre raison un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou bien encore si, au cours des trente premiers jours de la période de quarante-cinq jours mentionnée au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes font connaître aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante leur désaccord à l'égard de tout tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes devront s'efforcer de déterminer le tarif par accord mutuel.

5. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques des Parties Contractantes ne l'ont approuvé.

6. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés conformément aux dispositions dudit article.

Article 11

Les décomptes et les paiements entre les entreprises désignées seront effectués conformément aux dispositions de l'accord de paiement en vigueur entre les deux pays et conformément à la réglementation en vigueur concernant les devises sur leurs territoires. En cas de défaut des dispositions en question de l'accord de paiement, les décomptes et les paiements susmentionnés seront effectués en devises convertibles.

Article 12

1. Chaque Partie Contractante s'engage à ne percevoir aucun impôt sur les recettes ou bénéfices provenant de l'exploitation d'aéronefs en trafic international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

2. Chaque Partie Contractante s'engage à ne percevoir aucun impôt sur les salaires payés aux employés de l'autre Partie Contractante pendant leur détachement du pays entrepris en vue de pouvoir exercer leurs fonctions dans les représentations mentionnées à l'article 13 du présent Accord.

Article 13

Les entreprises désignées pourront maintenir sur le territoire de l'autre Partie Contractante leurs représentations avec le personnel nécessaire pour l'exploitation des services agréés.

Article 14

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application et de l'exécution satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

Article 15

Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son Annexe sera réglé par des négociations directes entre les autorités aéronautiques compétentes. Au cas où un accord ne pourra pas être réalisé par voie de négociations, le différend sera réglé entre les Parties Contractantes.

Article 16

1. Chaque Partie Contractante pourra à tout moment proposer à l'autre Partie Contractante toute modification qu'elle estime désirable d'apporter au présent Accord. Les consultations entre les Parties Contractantes au sujet de la modification proposée devront commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande présentée par l'une des Parties Contractantes.

2. Si l'une des Parties Contractantes estime désirable de modifier l'Annexe au présent Accord, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes pourront se concerter en vue de procéder à une modification.

3. Toute modification du présent Accord ou de son Annexe suivant les dispositions des paragraphes 1 ou 2 du présent Article entrera en vigueur après sa confirmation par un échange de notes entre les Parties Contractantes.

Article 17

Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée. Chacune des Parties Contractantes pourra le dénoncer par notification. Dans ce cas,

le présent Accord prendra fin douze mois après la date de la réception de la notification par l'autre Partie Contractante.

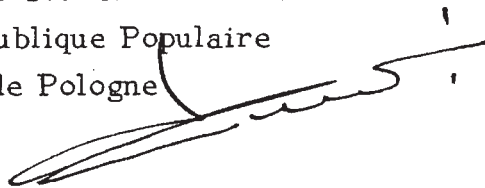
Article 18

1. Le présent Accord sera approuvé conformément à la législation interne de chaque des deux Etats et entrera en vigueur le jour de l'échange des notes constatant cette approbation.

2. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes fixeront la date à partir de laquelle le présent Accord sera appliqué à titre provisoire et détermineront, dans l'Annexe au présent Accord, les routes à exploiter par l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante.

Fait à Varsovie, le 4 octobre 1976, en double exemplaire, chacun en langue polonaise, lao et française. Les textes en langue polonaise et lao faisant également foi. En cas de divergences d'interprétation, le texte français sera décisif.

Pour le Gouvernement de
la République Populaire
de Pologne



Pour le Gouvernement de
la République Démocratique
Populaire Lao

