

**Air Services Agreement Between
the Government of the People's Republic of China and
the Government of the Union of Myanmar**

Preamble

The Government of the People's Republic of China and the Government of the Union of Myanmar, hereinafter referred to as the "Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to contribute to the progress of regional and international civil aviation;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- a) "air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- b) "aeronautical authorities" means, in the case of the People's Republic of China, the General Administration of Civil Aviation of China; in the case of the Union of Myanmar, the Department of Civil Aviation of the Ministry of Transport; or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- c) "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

d) "capacity" (i) in relation to an aircraft, means the payload of that aircraft available on a route or section of a route;

(ii) in relation to an air service, means the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;

e) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Parties;

f) "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

g) "domestic air transportation" is air transportation in which passengers, baggage, cargo and mail which are taken on board in a State's territory are destined to another point in that same State's territory;

h) "ICAO" means the International Civil Aviation Organisation;

i) "international air transportation" is air transportation in which the passengers, baggage, cargo and mail which are taken on board in the territory of one State are destined to another State;

j) "Party" is a State which has formally agreed to be bound by this agreement;

k) "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation (including any other mode of transportation in connection therewith) charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

l) "Territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent and airspace thereabove under the sovereignty of that State.

m) "user charges" 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, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo; and

n) "air service", "international air service", "airline", and "stop for non-traffic purposes", have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall enjoy the following rights:

(a) the right to fly without landing across the territory of the other Party along the air route(s) prescribed by the aeronautical authorities of the other Party;

(b) the right to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes, subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Party;

(c) the right to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Route Schedule to this Agreement in the territory of the other Party for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo or mail separately or in combination originating in or destined for the first Party.

3. The airlines of each Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 (a) and (b) of this Article.

4. Nothing in paragraph 2 shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party one or more airlines to operate the agreed services in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designation.

2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization and technical permission, each Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:

(a) the substantial ownership and effective control of the designated airline shall remain vested in the designating Party or its nationals;

(b) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 7 and Article 8; and

(c) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.

3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Withholding, Revocation and Limitation of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently:

(a) in the event that they are not satisfied that the substantial ownership and effective control of the said designated airline are vested in the designating Party or its nationals;

(b) in the event of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 7 and Article 8; and

(c) in the event of failure that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above or unless safety or security requires action in accordance

with the provisions of Article 7 or Article 8, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations between the aeronautical authorities in conformity with Article 19 of this Agreement.

Article 5

Application of Laws

1. The laws and regulations of one Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the designated airline of the other Party.
2. The laws and regulations of one Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, baggage and cargo including mail such as those regarding entry, clearance, immigration, passports, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Party while they are entering, staying in and departing from the said territory.
3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.
4. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit shall be subject to no more than a simplified control.

Article 6

Recognition of Certificates

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognised as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should

permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party.

Article 7

Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty days of that request.

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that meet the Standards established at that time pursuant to the *Convention on International Civil Aviation* (Doc 7300), the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of another Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the Standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party.

5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued

once the basis for the taking of that action ceases to exist.

6. With reference to paragraph 2, if it is determined that one Party remains in non-compliance with ICAO Standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

Article 8

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences 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 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary 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 both Parties adhere to.

2. The 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 Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention to the extent that such Standards and Recommended Practices are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Party

for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory 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 Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other 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 Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 9

User Charges

1. The charges imposed on a designated airline of one Party by the responsible charging authorities of the other Party for the use by that designated airline of airport, airways and other civil aviation facilities shall not be higher than those imposed by such Party on designated airlines of other States engaged in similar international operations using similar aircraft and associated facilities.

2. Each Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authority and airlines using the service and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Party shall further encourage its competent charging authority and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 10

Customs Duties

1. When an aircraft operated on the agreed services by the designated airline of one Party arrives in the territory of the other Party, the said aircraft and its regular equipment, spare parts (including engines), fuels, oil (including hydraulic fluids, lubricants) and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt on the basis of reciprocity from all customs duties, taxes, inspection fees and other similar

fees and charges, provided such equipment and items remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. The following equipment and items shall also be exempt on the basis of reciprocity from all customs duties, taxes, inspection fees and other similar fees and charges, with the exception of charges corresponding to the services provided:

(a) regular equipment, spare parts (including engines), fuels, oil (including hydraulic fluids, lubricants) and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) carried into the territory of the other Party and intended for use on aircraft operated on the agreed services by the designated airline, even when such equipment and items are to be used on part of the journey performed over the territory of the other Party;

(b) spare parts (including engines) introduced into the territory of the other Party for the maintenance or repair of aircraft operated on the agreed services by the designated airline.

3. The equipment and items referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be unloaded in the territory of the other Party with the approval of the Customs authorities of the other Party. Such equipment and items shall be kept under the supervision or control of the Customs authorities of the other Party up to such time as they are re-exported, or otherwise disposed of in accordance with the customs regulations of the other Party.

4. The exemption provided for in paragraphs 1 and 2 of this Article shall also be available where a designated airline of one Party has contracted with other airline(s), which similarly enjoy(s) such exemptions in the territory of the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the equipment and items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

5. Printed ticket stock, air waybills and publicity materials introduced by the designated airline of one Party into the territory of the other Party, shall be exempt on the basis of reciprocity from all customs duties, taxes, inspection fees and other similar fees and charges.

6. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from all customs duties, taxes, inspection fees and other similar fees and charges on the basis of reciprocity with the exception of the charges corresponding to the services provided.

Article 11

Fair Competition

Each Party agrees:

- (a) that each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air transportation governed by the agreement; and
- (b) to take action to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of a designated airline of the other Party.

Article 12

Capacity

1. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Parties shall be agreed between, or approved by, the aeronautical authorities of the Parties before the commencement of the operations, and thereafter according to anticipated traffic requirements.
2. The agreed services to be operated by the designated airlines of the Parties shall have as their primary objective the provision at reasonable load factors of capacity adequate to meet the traffic requirements between the territories of the two Parties.
3. Each Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to operate the agreed services between their respective territories so as to achieve equality and mutual benefit.
4. Each Party and its designated airline(s) shall take into consideration the interests of the other Party and its designated airline(s) so as not to affect unduly the services which the latter provides.
5. If, on review, the Parties fail to agree on the capacity to be provided on the agreed services, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Parties shall not exceed the total capacity (including seasonal variations) previously agreed to be provided.

Article 13

Tariffs

1. The tariffs to be applied by the designated airline or airlines of a Party for services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit, tariffs of other airlines and other commercial considerations in the market-place.
2. The tariffs shall, wherever possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Parties, after discussion as required with their respective governments and, if applicable, consultation with other airlines. Such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the appropriate international tariff coordination mechanism. Failing any multilateral or bilateral agreement, each designated airline may develop tariffs individually.
3. Each Party may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airline(s) of both Parties for carriage to or from its territory. Such notification or filing may be required not more than 60 days before the proposed date of introduction. In special cases, this period may be reduced.
4. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Parties for carriage between their territories shall be subject to the approval of both Parties. The tariffs to be charged by a designated airline of one Party for carriage between the territory of the other Party and that of a third State on services covered by this agreement shall be subject to the approval requirements of the other Party.
5. Approval of tariffs consequent upon the provisions of Paragraph 4 above may be given expressly by either Party to the airline(s) filing the tariffs. However, if a Party has not given in writing to the other Party and/or the airline(s) concerned notice of disapproval of such tariffs of the airline(s) of the other Party within 45 days from the date of submission, the tariffs concerned shall be considered approved. In the event of the period of submission being reduced in accordance with Paragraph 3, the Parties may agree that the period within which any disapproval shall be given be reduced accordingly. No tariff shall come into force if either Party has given notice of disapproval except as provided in Paragraph 6 below.
6. Each Party may request consultation regarding any tariff of an airline of either Party for services covered by this Agreement, including where the tariff concerned has been

subject to a notice of disapproval. Such consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request. The Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issues. If the Parties reach agreement, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If no agreement is reached any decision to disapprove a tariff shall prevail.

7. If the Parties cannot resolve an issue with respect to the tariffs mentioned in paragraph 4, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 20 of this Agreement.

8. A tariff established in accordance with the provisions of this clause shall remain in force, unless withdrawn by the airline(s) concerned or until a new tariff has been approved.

Article 14

Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted at the effective rate of exchange prevailing on the date of remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance. Such transfer shall be in accordance with the provisions of the foreign exchange control regulations of that Party.

Article 15

Representation

1. The designated airline of one Party shall be allowed, on the basis of reciprocity and in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Party, to bring in and maintain in the territory of the other Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services. These staff shall be chosen among nationals of either or both Parties as necessary.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of another organisation, company or airline operating in the territory of the other Party, and authorized to perform such services in the territory of that Party.

3. The designated airline of each Party shall, subject to the respective Party's rules and regulations, have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party, either directly or through authorized agents appointed by the designated airline.

Article 16

Ban on Smoking

1. Each Party shall prohibit or cause their airlines to prohibit smoking on all flights carrying passengers operated by its airlines between the territories of the Parties. This prohibition shall apply to all locations within the aircraft and shall be in effect from the time an aircraft commences enplanement of passengers to the time deplanement of passengers is completed.

2. Each Party shall take all measures that it considers reasonable to secure compliance by its airlines and by their passengers and crew members with the provisions of this Article, including the imposition of appropriate penalties for non-compliance.

Article 17

Statistics

The aeronautical authorities of each Party shall provide or cause its designated airline or airlines to provide the aeronautical authorities of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services operated by the designated airline(s) of the first Party.

Article 18

Approval of Schedules

1. The designated airline of each Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Party at least sixty (60) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.

2. For supplementary flights which the designated airline of one Party wishes to operate

on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Party. Such requests shall usually be submitted at least fourteen (14) working days prior to the operation of such flights.

Article 19

Consultations

1. Either Party may, at any time, request consultation on the interpretation, application, implementation or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.
2. Such consultations which may be through discussion or by correspondence shall begin within a period of 60 days from the date the other Party receives a request, unless otherwise agreed by the Parties.

Article 20

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavour to settle it amicably by consultations and negotiation.
2. If the aeronautical authorities of the Parties fail to reach a settlement of the said dispute, the Parties shall settle such dispute through diplomatic channels.

Article 21

Amendments

1. Either Party may at any time request consultation with the other Party for the purpose of amending the present Agreement or its Annex. 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. Any amendment shall enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.
3. Any amendment of the Annex may be made by written agreement between the

aeronautical authorities of the Parties and shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 22

Multilateral Agreements

If a multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Parties, the present Agreement shall be amended so far as is necessary to conform with the provisions of that multilateral agreement.

Article 23

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its intention to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO. This Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by ICAO.

Article 24

Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization by the Government of the People's Republic of China.

Article 25

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature and shall supersede the Air Transport Agreement signed on the 8th November 1955 between the two Governments.

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

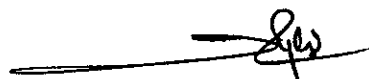
DONE in duplicate at *Beijing* on this *14th* day of *February, 2006,* in the Chinese, Myanmar and English languages, all texts being equally authentic.

In the event of any inconsistencies the English text shall prevail.

**For the Government of
the People's Republic of China**



**For the Government of
the Union of Myanmar**



Annex

Route Schedules

I. The routes to be operated by the designated airline(s) of the People's Republic of China in both directions are as follows:

| <i>Points of Origin</i> | <i>Intermediate Points</i> | <i>Points of Destination</i> | <i>Points Beyond</i> |
|-------------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------|
| Points in China | Any points | Points in Myanmar | Any points |

II. The routes to be operated by the designated airline(s) of the Union of Myanmar in both directions are as follows:

| <i>Points of Origin</i> | <i>Intermediate Points</i> | <i>Points of Destination</i> | <i>Points Beyond</i> |
|-------------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------|
| Points in Myanmar | Any points | Points in China | Any points |

Notes:

1. The designated airline(s) of either Party may omit on any or all flights, any point on the specified routes and may serve them in any order, provided the agreed service begin and terminate in the territory of the Party designating the airline.
2. The exercise of fifth freedom traffic rights by the designated airline(s) of both Contracting Parties on the above routes shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the two Parties.
3. The designated airlines of each Party shall have the right to exercise full fifth freedom traffic rights at five (5) freely selected intermediate and five (5) freely selected beyond points. It is further agreed that one (1) additional intermediate point and one (1) additional beyond point may be agreed upon between the two aeronautical authorities each year starting from 2006.

တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံအစိုးရနှင့်
ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံတော်အစိုးရ တို့အကြား
လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ သဘောတူစာချုပ်

နိဒါန်း

တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံအစိုးရနှင့် ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံတော်အစိုးရ (ဤစာချုပ်
နှင့် ပတ်သက်၍ နောင်တွင် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများဟုခေါ်ဆိုမည်) တို့သည် ၁၉၄၄ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလ
၇ ရက်နေ့တွင် ချီကာဂိုမြို့၌ လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ရုံမက အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်း
ကွန်ဗင်းရှင်း သဘောတူစာချုပ်တွင် ပါဝင်ချုပ်ဆိုထားသည့် နိုင်ငံအစိုးရများ ဖြစ်ကြသည့်
အလျောက် ဒေသဆိုင်ရာနှင့် နိုင်ငံတကာ မြို့ပြလေကြောင်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို အထောက်
အကူပြုစေလိုသည့်ဆန္ဒရှိကြသည့်အပြင် တစ်နိုင်ငံ၏နယ်မြေနှင့် တစ်နိုင်ငံ၏နယ်မြေ စပ်ကြား
တွင်လည်းကောင်း၊ ယင်းနယ်မြေများကို ကျော်လွန်၍လည်းကောင်း၊ လေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေး
လုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်ရန်အလို့ငှာ သဘောတူစာချုပ်တစ်ရပ်ကို ချုပ်ဆိုလိုသောဆန္ဒ လည်းရှိကြ
သဖြင့် အောက်ပါအတိုင်း သဘောတူညီကြပါသည်-

အပိုင်း- ၁
အဓိပ္ပါယ်ဖော်ပြချက်

ရှေ့နောက်စကားတို့၏ အဓိပ္ပါယ်အရ အခြားအဓိပ္ပါယ်ကောက်ယူရန် မလိုအပ်လျှင်
ဤသဘောတူစာချုပ်ပါကိစ္စအလို့ငှာ-

- (က) “လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်း” ဆိုသည်မှာ အခကြေးငွေဖြင့် သို့မဟုတ် ဌာနရမ်း၍
လေယာဉ်ဖြင့် ခရီးသည်များ၊ ခရီးသည်ဝန်ထုလုပ်များ၊ ကုန်သည်များနှင့် ချောထုပ်များကို သီးခြား
သို့မဟုတ် တပေါင်းတည်း အများနှင့်ဆိုင်သော သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးခြင်းကို ဆိုလိုသည်။
- (ခ) “လေကြောင်းအာဏာပိုင်များ” ဆိုသည်မှာ တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံအတွက် ဖြစ်လျှင်
တရုတ်မြို့ပြလေကြောင်းအထွေထွေအုပ်ချုပ်ရေးအဖွဲ့ပြီး ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံတော်အတွက်
ဖြစ်လျှင် ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန သို့မဟုတ်
ကိစ္စနှစ်ရပ်လုံးအတွက် ဖော်ပြပါအာဏာပိုင်များ လက်ရှိဆောင်ရွက်နေသည့် လုပ်ငန်းတာဝန်
များကို ဆောင်ရွက်ရန် အာဏာအပ်နှင်းထားသည့် အခြားမည်သည့် အာဏာပိုင်အဖွဲ့အစည်း
သို့မဟုတ် လူပုဂ္ဂိုလ်ကိုမဆို ဆိုလိုသည်။
- (ဂ) “သဘောတူစာချုပ်” ဆိုသည်မှာ ဤသဘောတူစာချုပ်၊ ယင်း၏နောက်ဆက်တွဲများနှင့်
ယင်းတို့ အား မည်သည့်ပြင်ဆင်ချက်များကိုမဆို ဆိုလိုသည်။
- (ဃ) “တင်ဆောင်နိုင်စွမ်းရည်” ဆိုသည်မှာ (၁) လေယာဉ်တစ်စင်းနှင့် ပတ်သက်၍ ခရီး
စဉ်တစ်ခုလုံး သို့မဟုတ် ခရီးစဉ်တစ်ခု၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုတွင် ထိုလေယာဉ်တင်ဆောင်
နိုင်သည့် ပမာဏ/အရေအတွက်ကို ဆိုလိုသည်။

(၂) လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းတစ်ခုနှင့် ပတ်သက်၍ အဆိုပါလုပ်ငန်းတွင် အသုံးပြုသည့် လေယာဉ်၏ တင်ဆောင်နိုင်စွမ်းရည်ကို သတ်မှတ်ထားသည့် အချိန်ကာလ တစ်ခုအတွင်း၌ ခရီးစဉ်တစ်ခုလုံး သို့မဟုတ် ခရီးစဉ်တစ်ခု၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုတွင် အဆိုပါ လေယာဉ်က ပျံသန်းခဲ့သည့် ကြိမ်ရေဖြင့် မြှောက်၍ရသော ထိုလေယာဉ် တင်ဆောင်နိုင်သည့် ပမာဏာ/အရေအတွက်ကို ဆိုလိုသည်။

(၃) “ကွန်ပင်းရှင်းသဘောတူစာချုပ်” ဆိုသည်မှာ ၁၉၄၄ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလ ၇ ရက်နေ့တွင် လက်မှတ်ရေးထိုးခွင့်ရှိခဲ့သော အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းကွန်ပင်းရှင်း သဘောတူ စာချုပ်ကို ဆိုလိုပြီးလျှင် ထိုကွန်ပင်းရှင်းသဘောတူစာချုပ်၏ အပိုဒ် ၉၀ အရ အတည်ပြုထား သည့် နောက်ဆက်တွဲများနှင့် အပိုဒ် ၉၀ နှင့် ၉၄ တို့အရ နောက်ဆက်တွဲများ သို့မဟုတ် ကွန်ပင်းရှင်းစာချုပ်ကို ပြင်ဆင်ချက်များကို ဆိုလိုပြီး ထိုနောက်ဆက်တွဲများနှင့် ပြင်ဆင်ချက်များ အပေါ် စာချုပ်ဝင်နှစ်နိုင်ငံလုံးအတွက် သက်ရောက်မှု ရှိရမည်။

(စ) “သတ်မှတ်လေကြောင်းလှိုင်း” ဆိုသည်မှာ ဤစာချုပ်၏အပိုဒ် ၃ နှင့်အညီ သတ်မှတ် ခြင်းခံရကာ ခွင့်ပြုချက်ရယူထားသော လေကြောင်းလှိုင်းတစ်လှိုင်းကို ဆိုလိုသည်။

(ဆ) “ပြည်တွင်းလေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး” ဆိုသည်မှာ ခရီးသည်များ၊ ခရီးသည်ဝန်ထုလုပ် များ၊ ကုန်စည်များနှင့် ချောထုပ်များကို နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ နယ်မြေအတွင်းတွင် လေယာဉ်ဖြင့် တင်ဆောင်ပြီး ထိုနိုင်ငံ၏ နယ်မြေအတွင်းတွင်ရှိသော အခြားတစ်နေရာသို့ ပို့ဆောင်ပေးသည့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းဖြစ်သည်။

(ဇ) “အိုင်စီအေအို” ဆိုသည်မှာ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ကို ဆိုလိုသည်။

(ဈ) “အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး” ဆိုသည်မှာ ခရီးသည်များ၊ ခရီးသည် ဝန်ထုလုပ်များ၊ ကုန်စည်များနှင့် ချောထုပ်များကို နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ နယ်မြေအတွင်းတွင် လေယာဉ်ဖြင့် တင်ဆောင်ပြီး အခြားတစ်နိုင်ငံသို့ ပို့ဆောင်ပေးသည့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်းဖြစ်သည်။

(ည) “အဖွဲ့ဝင်” ဆိုသည်မှာ ဤစာချုပ်တွင် ပါဝင်ရန်နည်းလမ်းတကျ သဘောတူညီထားသော နိုင်ငံကို ဆိုလိုသည်။

(ဋ) “လေယာဉ်ခန့်ထားများ” ဆိုသည်မှာ လေကြောင်းလှိုင်းများနှင့် ၎င်းတို့၏ ကိုယ်စား လှယ်များက ခရီးသည်များ၊ ခရီးသည်ဝန်ထုလုပ်များနှင့် ကုန်စည်များ (ချောစာထုပ်များမပါ) ကို လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းဖြင့် (ထိုလုပ်ငန်းနှင့် ဆက်စပ်သည့် အခြားပို့ဆောင်ရေး စနစ်များ အပါအဝင်) သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးခြင်းကြောင့် ကောက်ခံသည့် အခကြေးငွေများ၊ နှုန်းထားများ သို့မဟုတ် စည်းကြပ်ငွေများ ရယူရန် စည်းကမ်းသတ်မှတ်ချက်များကို ဆိုလိုသည်။

(ဌ) “နယ်နမိတ်” ဆိုသည်မှာ နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံနှင့် ပတ်သက်၍ ထိုနိုင်ငံ၏အချုပ်အခြာအာဏာ အောက်တွင်ရှိသော ကုန်းမြေအကျယ်အဝန်း ထိစပ်လျက်ရှိသည့် ရေပြင်နယ်နမိတ်နှင့် ၎င်းတို့ အပေါ်ရှိ လေထုအကျယ်အဝန်းကို ဆိုလိုသည်။

သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံမှ ခရီးစဉ်စတင်ရန်သော်လည်းကောင်း သို့မဟုတ် ထွက်ခွာရန်သော်လည်းကောင်း တင်ဆောင်ခြင်းနှင့် သယ်ချခြင်းပြုလုပ်ရန် ရပ်နားပိုင်ခွင့်၊

၃။ ဤသဘောတူစာချုပ်၏ အပိုဒ် ၃ အရ သတ်မှတ်ထားသော လေကြောင်းလိုင်းများအပြင် သဘောတူစာချုပ် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအသီးသီး၏ လေကြောင်းလိုင်းများသည်လည်း ဤအပိုဒ်၏ စာပိုဒ် ၂(က) နှင့် (ခ) တို့တွင် ဖော်ပြထားသော အခွင့်အရေးများကို ခံစားခွင့်ရှိကြရမည်။

၄။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း (များ) အား အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်အတွင်းတွင် ခရီးသည်များ၊ ကုန်စည်များနှင့် ချောထုပ်များကို အခကြေးငွေရယူလျက် အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံနယ်နိမိတ်ရှိ အခြားတစ်နေရာသို့ ပို့ဆောင်ရန် တင်ဆောင်နိုင်သည် အခွင့်အရေးကို စာပိုဒ် ၂ ပါ မည်သည့် အချက်ကမျှ အပ်နှင်းထားသည်ဟု မမှတ်ယူရ။

အပိုဒ် - ၃
သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းသတ်မှတ်ခြင်းနှင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ခွင့်ပြုခြင်း

၁။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် ဤသဘောတူစာချုပ်နှင့်အညီ သဘောတူထားသော ခရီးစဉ်များကို ပျံသန်းရန် လေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်း သို့မဟုတ် လေကြောင်းလိုင်းအများကို အခြားစာချုပ် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံသို့ စာဖြင့် သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းအဖြစ် သတ်မှတ်ပိုင်ခွင့်နှင့် ဤသို့သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းအဖြစ် သတ်မှတ်ခြင်းကို ပြန်လည်ရုပ်သိမ်းပိုင်ခွင့် သို့မဟုတ် ပြောင်းလဲပိုင်ခွင့်ရှိပါသည်။ ပျံသန်းခွင့်ပြုပေးခြင်းနှင့် ကျွမ်းကျင်မှုဆိုင်ရာ ခွင့်ပြုပေးခြင်းတို့အတွက် ပြဋ္ဌာန်းထားသော လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့်အညီ ဤသို့ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းသတ်မှတ်ခြင်းနှင့် သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းမှ လျှောက်ထားလာမှုကို လက်ခံရရှိသောအခါ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ အသီးသီးက သင့်လျော်သည့်ပျံသန်းခွင့်ပြုမိန့်ကို လုပ်ငန်းစဉ်အရ ကြန့်ကြာမှုအနည်းဆုံးဖြင့် ခွင့်ပြုပေးရမည်ဟုဆိုရာတွင်-

- (က) သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းအား ပိုင်ဆိုင်မှုအများစုနှင့် ထိရောက်သော ထိန်းသိမ်းကွပ်ကဲနိုင်မှုသည် သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းကို သတ်မှတ်သော သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ သို့မဟုတ် ထိုနိုင်ငံသားများ၏ လက်ဝယ်တွင်ရှိရမည်။
- (ခ) သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းသတ်မှတ်သည့် သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံသည် အပိုဒ် ၇ နှင့် အပိုဒ် ၈ တို့တွင် ဖော်ပြထားသည့် စည်းကမ်းသတ်မှတ်ချက်များကို လိုက်နာရမည်ဖြစ်ပြီးလျှင်
- (ဂ) သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းသည် လေကြောင်းလိုင်းသတ်မှတ်ခြင်းကို လက်ခံသည့် သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံက အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးတွင် ပုံမှန်အားဖြင့် လိုက်နာရသည့်ဥပဒေ၊ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများအရ ပြဋ္ဌာန်းထားသည့် အခြေအနေများနှင့် ညီညွတ်ရန် အရည်အခြင်းရှိရမည်ဖြစ်သည်။

ဥပဒေများနှင့် သက်ဆိုင်စေခြင်း (ညီညွတ်စေခြင်း)

၁။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ တစ်နိုင်ငံ၏ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းကို ဆောင်ရွက်နေသည့် လေယာဉ်တစ်စီး ထိုနိုင်ငံ၏နယ်နိမိတ်သို့ ဝင်ရောက်ခြင်းနှင့် ထိုနိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်မှ ထွက်ခွာခြင်း သို့မဟုတ် အဆိုပါလေယာဉ်က ထိုနိုင်ငံ၏နယ်နိမိတ်တွင်ရှိနေစဉ်အတွင်း ပျံသန်းခြင်းနှင့် လေကြောင်းလမ်းညွှန်မှုခံယူခြင်းတို့တွင် ကျင့်သုံးနေသော ဥပဒေများနှင့် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများကို အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းမှ လိုက်နာကျင့်သုံးရမည်။

၂။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ ခရီးသည်များ၊ လေယာဉ်အမှုထမ်းများ၊ ဝန်ထောက်များနှင့် ချောထုပ်များအပါအဝင် ကုန်စည်များပြည်ဝင်ခြင်း၊ ပြည်တွင်းတွင်ယာယီနေထိုင်ခြင်း၊ ထိုနယ်နိမိတ်မှ ထွက်ခွာခြင်းများနှင့် သက်ဆိုင်သော ပြည်ဝင်ခွင့်ရှင်းလင်းခြင်း၊ လူဝင်မှု၊ နိုင်ငံကူးလက်မှတ်များ၊ အကောက်ခွန်၊ ငွေကြေးနှင့် ကျန်းမာရေး/ ကူးစက်ရောဂါများနှင့် သက်ဆိုင်သော ဥပဒေနှင့် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများကို အခြားခရီးသည်များ၊ လေယာဉ်အမှုထမ်းများ၊ ဝန်ထောက်များ၊ ကုန်စည်များနှင့် ချောထုပ်များကို သယ်ဆောင်လာသည့် အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း၏ လေယာဉ်သည် ထိုနယ်နိမိတ်သို့ ဝင်ရောက်သည့်အခါ ရပ်နားသည့်အခါနှင့် ထွက်ခွာသည့်အခါ ကျင့်သုံးရမည်။

၃။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်မည်သည့်နိုင်ငံကမူ ၎င်း၏လူဝင်မှု၊ အကောက်ခွန်၊ ကူးစက်ရောဂါနှင့် အလားတူကိစ္စများဆိုင်ရာ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများကို လိုက်နာရာတွင် အလားတူနိုင်ငံတကာ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်နေသည့်စာချုပ်အဖွဲ့ဝင် အခြားနိုင်ငံ၏ လေကြောင်းလိုင်းကို ကျော်လွန်၍ ၎င်း၏ ကိုယ်ပိုင်လေကြောင်းလိုင်းများ သို့မဟုတ် အခြားလေကြောင်းလိုင်းများကို အထူးအခွင့်အရေးမပေးအပ်ရ။

၄။ ခရီးသည်များ၊ ဝန်ထောက်များ၊ ကုန်စည်များနှင့် ချောထုပ်များ တိုက်ရိုက်တစ်ထောက်နားရပ်နားရာတွင် သာမန်ထိန်းသိမ်းကွပ်ကဲမှုထက် ကျော်လွန်၍ မဆောင်ရွက်ရ။

အပိုင်း - ၆
သက်သေခံလက်မှတ်များကို အသိအမှတ်ပြုခြင်း

၁။ စာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံက ထုတ်ပြန်ပေးထားသော သို့မဟုတ် ခိုင်လုံစွာအပ်နှင်းထားကာ သက်ဝင်လျှက်ရှိသည့် လေကြောင်းပျံသန်းမှု ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာ သက်သေခံလက်မှတ်များ၊ ကျွမ်းကျင်မှုဆိုင်ရာ သက်သေခံလက်မှတ်များနှင့် လိုင်စင်များကို သဘောတူထားသော ခရီးစဉ်များကို ပျံသန်းရန်အလို့ငှာ အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံက ခိုင်လုံစွာအသိအမှတ်ပြုရမည်ဆိုရာ၌ ထုတ်ပြန်ပေးထားသော သို့မဟုတ် ခိုင်လုံစွာအပ်နှင်းထားသော အဆိုပါ သက်သေခံလက်မှတ်များနှင့် လိုင်စင်များအတွက် လိုအပ်ချက်များသည် ကွန်ဗင်းရှင်းနှင့်အညီ သတ်မှတ်ထားသော အနည်းဆုံး စံချိန်စံညွှန်းနှင့် ကိုက်ညီရမည် သို့မဟုတ် သာလွန်ရမည်။

၂။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ လေကြောင်းအာဏာပိုင်အဖွဲ့က မည်သည့် လူမှုပိုလ် သို့မဟုတ် သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း သို့မဟုတ် သဘောတူထားသည့်ခရီးစဉ်ကို ပျံသန်းရန် အသုံးပြုသည့် လေယာဉ်နှင့် ပတ်သက်၍ အထက်စာပိုဒ် ၁ ပါ လိုင်စင်များ သို့မဟုတ် သက်သေခံလက်မှတ်များ၏ ရပိုင်ခွင့်များ သို့မဟုတ် အချက်အလက်များသည် အကယ်၍ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ်က သတ်မှတ်ထားသည့် အနည်းဆုံး စံချိန်စံညွှန်းများနှင့် ကွဲလွဲခြားနားနေသော်လည်း ခွင့်ပြုပေးရမည်ဆိုရာ၌ အဆိုပါကွဲလွဲခြားနားချက်များကို အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ်တွင် မှတ်တမ်းတင်ထားပြီး ဖြစ်ရမည်ဖြစ်ပြီးလျှင် အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံသည် ထိုမရှင်းလင်းသည့် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများကို ရှင်းလင်းစေလိုသည့်ဆန္ဒဖြင့် လေကြောင်းအာဏာပိုင်အဖွဲ့များကြား ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးရန် တောင်းဆိုနိုင်သည်။

၃။ သို့ဖြစ်စေကာမူ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံက ယင်း၏နိုင်ငံသားများကို ခွင့်ပြုပေးထားသော ကျွမ်းကျင်မှုဆိုင်ရာ သက်သေခံလက်မှတ်များနှင့် လိုင်စင်များကို ယင်းတို့၏ ပိုင်ဆိုင်သောနယ်နမိတ်အတွင်းတွင် ပျံသန်းခြင်းများ သို့မဟုတ် ဆင်းသက်ခြင်းတို့အတွက် အသိအမှတ်ပြုရန် ငြင်းပယ်နိုင်သည့် အခွင့်အရေး သီးသန့်ရှိရမည်။

အပိုဒ် - ၇
လေကြောင်းသွားလာမှု ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေခြင်း

၁။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင် နိုင်ငံအသီးသီးသည် အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ၏ လေကြောင်းပျံသန်းမှုဆိုင်ရာ အထောက်အကူပြုပစ္စည်းများ၊ လေယာဉ်အမှုထမ်းများနှင့် လေယာဉ်ပျံသန်းခြင်းဆိုင်ရာများနှင့် သက်ဆိုင်သောကဏ္ဍများအပေါ် ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးဆိုင်ရာ စံချိန်စံညွှန်းရပ်တည်ချက်နှင့် ပတ်သက်၍ မည်သည့်အချိန်တွင်မဆို တိုင်ပင်ဆွေးနွေးမှုများ ပြုလုပ်ရန် တောင်းဆိုနိုင်သည်။ ဤကဲ့သို့ တိုင်ပင်ဆွေးနွေးမှုများကို ထိုသို့တောင်းဆိုသည့်နေ့မှစ၍ ရက် (၃၀) အတွင်း ကျင်းပပြုလုပ်ရမည်။

၂။ အကယ်၍ ဤကဲ့သို့ တိုင်းပင်ဆွေးနွေးမှုများ ပြုလုပ်ပြီးနောက် စာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံသည် အခြားစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံက အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းကွန်ပင်းရှင်း (DOO 7300) နှင့်အညီ ထိုအချိန်က သတ်မှတ်ထားသော စံချိန်စံညွှန်းများနှင့် ကိုက်ညီရန် စာပိုဒ် (၁) တွင် ဖော်ပြထားသည့်ကဏ္ဍများ၏ စံချိန်စံညွှန်းများကို ထိရောက်စွာပြည့်မီရန် ပြုလုပ်ခြင်းနှင့် စီမံခန့်ခွဲခြင်းများ မပြုလုပ်နိုင်ကြောင်း တွေ့ရှိသည့်အခါ အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအား ဤသို့တွေ့ရှိချက်ကို အသိပေးရမည်ဖြစ်ပြီးလျှင် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်း ကွန်ပင်းရှင်း၏စံချိန်စံညွှန်းများနှင့် ညီညွတ်စေရန် လိုအပ်သော ဆုံးဖြတ်ထားသည့်များကို အသိပေးရမည်။ ထို့နောက် သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်အခြားနိုင်ငံသည် သဘောတူညီထားသော အချိန်ကာလတစ်ခုအတွင်းတွင် သင့်လျော်သည့် ပြုပြင်ခြင်းဆိုင်ရာ အရေးယူဆောင်ရွက်မှုများကို ပြုလုပ်ရမည်။

၃။ ကွန်ပင်းရှင်း၏ အပိုဒ် (၁၆) နှင့်အညီ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ လေကြောင်းလိုင်းကိုယ်စား သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင် အခြားနိုင်ငံသို့သော်လည်းကောင်း အခြား နိုင်ငံမှ သော်လည်းကောင်း၊ ခရီးစဉ်များကို ပျံသန်းနေသည့် မည်သည့်လေယာဉ်မဆို သဘောတူ စာချုပ်အဖွဲ့ဝင် အခြားနိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်အတွင်းတွင်ရှိနေစဉ် သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင် အခြားနိုင်ငံက အခွင့်အာဏာအပ်နှင်းထားသော ကိုယ်စားလှယ်၏ ရှာဖွေစစ်ဆေးခြင်းကို ခံယူ ရမည်ကို ထပ်မံ၍ သဘောတူညီကြသည်ဟု ဆိုရာတွင် ဤသို့ဆောင်ရွက်ခြင်းသည် လေယာဉ် ပျံသန်းခြင်းကို မလိုလားအပ်သော ကြန့်ကြာမှုများမဖြစ်ပေါ်စေရ။ ချီကာဂိုကွန်ပင်းရှင်း၏ အပိုဒ် (၃၃) တွင် လုပ်ပိုင်ခွင့်တာဝန်ဝတ္တရားများကို ဖော်ပြထားသော်လည်း ဤသို့ရှာဖွေစစ်ဆေး ရခြင်း၏ အကြောင်းရင်းသည် သက်ဆိုင်သော လေယာဉ်ပျံ၏ စာရွက်စာတမ်းများ၊ လေယာဉ် အမှုထမ်းများ၏ လိုင်စင်များ၏ သက်တမ်းရှိမှုနှင့် ထိုလေယာဉ်၏ စက်ပစ္စည်းကိရိယာများ၊ လေယာဉ်၏အခြေအနေများသည် ထိုအချိန်က ကွန်ပင်းရှင်းတွင် သတ်မှတ်ထားသော စံချိန် စံညွှန်းများနှင့် ကိုက်ညီမှုရှိစေရန်တို့ကို စိစစ်ခြင်းဖြစ်သည်။

၄။ လေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်း၏ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကို သေရှာမှုရှိစေရန်အတွက် အရေးတကြီးအရေးယူဆောင်ရွက်ရန် အဓိကဖြစ်သောအခါ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ အသီးသီးသည် သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင် အခြားနိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ လေကြောင်းလိုင်း သို့မဟုတ် လေကြောင်းလိုင်းများအား ပျံသန်းခွင့်ပြုပေးထားခြင်းကို အလျှင်အမြန်ဆိုင်းငံ့ထားခြင်း သို့မဟုတ် ပြောင်းလဲခြင်းများ ပြုလုပ်နိုင်ရန် အခွင့်အရေးများသီးသန့်ထားရှိရမည်။

၅။ အထက်စာပိုဒ် (၄)နှင့်အညီ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံက မည်သည့် အရေးယူဆောင်ရွက်မှုကိုမဆို ထိုအရေးယူဆောင်ရွက်မှုများ၏ အခြေခံများသည် ဆက်လက် တည်ရှိရန် ရပ်စဲသွားသောအခါပြန် လည်ရုပ်သိမ်းရမည်။

၆။ စာပိုဒ် (၂) အရ သဘောတူသတ်မှတ်ထားသော အချိန်ကာလကုန်ဆုံးသွားသောအခါ အကယ်၍ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံသည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်း အဖွဲ့၏ စံချိန်စံညွှန်းများကို လိုက်နာမှုမရှိခြင်း ဆက်လက်တည်ရှိနေမှုကို တွေ့ရှိရလျှင် ထိုအကြောင်းအရာကို အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ အထွေထွေအတွင်းရေးမှူးချုပ် ထံသို့ အကြောင်းကြားရမည်။ အခြေအနေ၏ ဆက်လက်ဖြစ်ပေါ်သော ကျေနပ်ဖွယ်ရာများကို လည်း နောင်တွင်အကြောင်းကြားရမည်။

အပိုဒ် - ၈
လေကြောင်းလုံခြုံရေး

၁။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများသည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာဥပဒေအရ ၎င်းတို့၏ အခွင့်အရေးများနှင့် တာဝန်ဝတ္တရားများနှင့် ညီညွတ်စွာ ဤသဘောတူစာချုပ်၏ တိုးချဲ့အပိုင်း အဖြစ် မြို့ပြလေကြောင်းလုံခြုံရေးကို ကာကွယ်ရန်အတွက် မတရားဝင်ရောက် နောက်ယှက်မှု လုပ်ဆောင်ချက်များကို ဆန့်ကျင်ရန် ၎င်းတို့၏ တာဝန်ရှိမှုကို အသီးသီးအတည်ပြုကြသည်။ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာဥပဒေအရ ၎င်းတို့၏ အခွင့်အရေးများနှင့် တာဝန်ဝတ္တရားများကို ယေဘုယျ အားဖြင့် ကန့်သတ်မထားရှိပဲ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ၏ သီးခြားအက်ဥပဒေ

များသည် ၁၉၆၃ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ ၁၄ ရက်နေ့ တွင် တိုကျိုမြို့၌ လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သော "လေယာဉ်ပေါ်တွင် ကျူးလွန်သော တိုက်ခိုက်မှုများနှင့် အခြားလုပ်ဆောင်ချက်များဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်း"၊ ၁၉၇၀ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလ ၁၆ ရက်နေ့တွင် ဟိတ်မြို့၌ လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သော "မတရားလေယာဉ်ကို အပိုင်စီးမှုအား နှိမ်နင်းရေးဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်း"၊ ၁၉၇၁ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ ၂၃ ရက်နေ့တွင် မွန်ထရီရယ်မြို့၌ လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သည့် "မြို့ပြ လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကို ဆန့်ကျင်သော မတရားကျူးလွန်ခြင်းကို နှိမ်နင်းရေး ဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်း"၊ ၎င်း၏ နောက်ဆက်တွဲဖြစ်သည့် ၁၉၈၈ ခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီလ ၂၄ ရက် နေ့တွင် မွန်ထရီရယ်မြို့တွင် လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သော "နိုင်ငံတကာမြို့ပြလေကြောင်းပို့ဆောင် ရေး အတွက် အသုံးပြုနေသော လေဆိပ်များတွင် အကြမ်းဖက် မတရားလုပ်ဆောင်ချက်ကို နှိမ်နင်းခြင်းဆိုင်ရာ ပရိုတိုကော့ကို သို့ စာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နှစ်နိုင်ငံလုံးမှ ပါဝင်လျက်ရှိသည့် မြို့ပြ လေကြောင်းလုံခြုံရေးနှင့်သက်ဆိုင်သော အခြားကွန်ဗင်းရှင်းနှင့် ပရိုတိုကော့များပါ စည်းကမ်း သတ်မှတ်ချက်များနှင့် ကိုက်ညီမှုရှိရမည်။

၂။ မြို့ပြလေကြောင်းလေယာဉ်ကို အပိုင်စီးရန် လုပ်ဆောင်ချက်နှင့် ဤကဲ့သို့သော လေယာဉ်၊ ယင်း၏ ခရီးသည်များနှင့် လေယာဉ်အမှုထမ်းများ၊ လေဆိပ်များနှင့် လေကြောင်း သွားလာမှု အထောက်အကူပြုပစ္စည်းများ၏ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကို ဆန့်ကျင်သော အခြားမတရားလုပ်ဆောင်ချက်များနှင့် မြို့ပြလေကြောင်းလုံခြုံရေးကို အခြားခြိမ်းခြောက်မှုများကို တားဆီးရန်အတွက် သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများသည် လိုအပ်သောကူညီမှုအားလုံးကို တောင်းခံလာသည့်အခါ ပေးကမ်းရမည်။

၃။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများသည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့မှ ချမှတ်ထားသော လေကြောင်းလုံခြုံရေးဆိုင်ရာစည်းကမ်းသတ်မှတ်ချက်များနှင့် ကွန်ဗင်းရှင်း၏ သတ်မှတ်ထားသော နောက်ဆက်တွဲများနှင့် ကိုက်ညီစေရန် ထိုစံချိန်စံညွှန်းများနှင့် ထောက်ခံ အတည်ပြုထားသော လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများကို စာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများက ပိုမိုလိုက်နာရန် ဆောင်ရွက်ရာ၌ ၎င်းတို့နိုင်ငံတွင် မှတ်ပုံတင်ထားသည့်လေယာဉ်ဖြင့် ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်း လုပ်ကိုင်နေသည့် လေကြောင်းလိုင်းများ သို့မဟုတ် ၎င်းတို့၏ နယ်နမိတ်အတွင်းတွင် စီးပွားရေးအခြေချထားသော သို့မဟုတ် အမြဲတန်းလုပ်ငန်းတည်ရှိသည့် လေကြောင်းလိုင်း များနှင့် ၎င်းတို့၏ နယ်နမိတ်အတွင်း လေဆိပ်လုပ်ငန်းအဖွဲ့များသည် ဤလေကြောင်းလုံခြုံရေး ဆိုင်ရာ စည်းကမ်းသတ်မှတ်ချက်များနှင့် ညီညွတ်မှုရှိရန် လုပ်ဆောင်မှုများတွင် နှစ်ဦးနှစ်ဖက် အပြန်အလှန်ဆက်ဆံမှုများရှိရမည်။

၄။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ၏ လိုအပ်ချက်နှင့်အညီ အဆိုပါလေကြောင်းလိုင်းများအနေဖြင့် ထိုအခြား သဘောတူစာချုပ် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်နမိတ်အတွင်းသို့ ဝင်ရောက်ရန်လည်းကောင်း၊ ထိုနယ်နမိတ်မှ ထွက်ခွာရန် လည်းကောင်း၊ ထိုနယ်နမိတ်အတွင်းရှိနေစဉ်လည်းကောင်း၊ အထက်အပိုဒ် (၃) ပါ လေကြောင်းလုံခြုံရေးဆိုင်ရာစည်းကမ်း သတ်မှတ်ချက်များကို လိုက်နာရန် လိုအပ်ကြောင်းကို သဘောတူညီကြသည်။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် ၎င်းတို့၏ နယ်နမိတ်အ တွင်းတွင် လေယာဉ်ကိုကာကွယ်ရန်နှင့် တင်ချခြင်းမပြုလုပ်မီနှင့် ပြုလုပ်နေစဉ်အတွင်း ခရီးသည်များ၊ လေယာဉ်အမှုထမ်းများ၊ သယ်ဆောင်လာသည့် ပစ္စည်းများ၊ ဝန်စလှယ်များ၊ ကုန်စည်များနှင့် လေယာဉ်စတိုခန်းများကို စစ်ဆေးရာတွင် လုံလောက်သောဆောင်ရွက်မှုများကို

ထိရောက်စွာအသုံးချရမည်ကို သေချာမှုရှိစေရမည်။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံမှ သီးခြားခြိမ်းခြောက်မှုအတွက် သင့်လျော်သော လုံခြုံရေးအထူးဆောင်ရွက်မှု၏ မည်သည့်တောင်းခံမှုကိုမဆို ထောက်ထားညှာတာစွာ စဉ်းစားဆောင်ရွက်ပေးရမည်။

၅။ မြို့ပြလေယာဉ်ကို မတရားအကြမ်းဖက်မှုဖြစ်စဉ်တစ်ခု သို့မဟုတ် ဖြစ်ပေါ်ရန် ခြိမ်းခြောက်မှု သို့မဟုတ် အဆိုပါလေယာဉ်၊ ယင်း၏ ခရီးသည်များနှင့် လေယာဉ်အမှုထမ်းများ၊ လေဆိပ်များ သို့မဟုတ် လေကြောင်းသွားလာမှု အထောက်အကူပြုပစ္စည်းများ၏ လုံခြုံမှုကို ပျက်ပြားစေသည့် မတရားပြုမှု ဆောင်ရွက်မှုများဖြစ်ပေါ်လာသောအခါ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် ဆက်သွယ်မှုပြုလုပ်၍ သော်လည်းကောင်း၊ ထိုဖြစ်စဉ်နှင့် ခြိမ်းခြောက်မှုများသည် လျင်မြန်စွာနှင့် ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစွာ အဆုံးသတ်သွားစေရန်ကို ရည်ရွယ်၍ အခြားသင့်လျော်သည့် အရေးယူဆောင်ရွက်မှုကို ပြုလုပ်၍ သော်လည်းကောင်း၊ တစ်နိုင်ငံကို တစ်နိုင်ငံ အပြန်လှန်ကျဉ်းရမည်။

အပိုဒ် - ၉
အသုံးပြုသူထံမှ ကောက်ခံငွေများ

၁။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းအပေါ် ထိုသတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းမှ လေဆိပ်၊ လေကြောင်းလမ်းနှင့် အခြားမြို့ပြလေကြောင်း အထောက်အကူပြုများကို အသုံးပြုခြင်းအတွက် အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ၏ တာဝန်ရှိသော ငွေကောက်ခံရေး အာဏာပိုင်များက သတ်မှတ်ထားသည့် ကောက်ခံငွေများသည် အဆိုပါ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံက အလားတူ လေယာဉ်နှင့်ဆက်စပ်အထောက်အကူပြုမှုများကို အသုံးပြု၍ အလားတူ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာပုံသန်းမှုကို ပြုလုပ်သည့် အခြားနိုင်ငံများ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းများအပေါ် ကောက်ခံရန် သတ်မှတ်ထားသည့်များထက် မများစေရ။

၂။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် အသုံးပြုသူထံမှ ကောက်ခံငွေများအပေါ် သင့်တော်သော ငွေကောက်ခံရေးအာဏာပိုင်များနှင့် ထိုငွေကောက်ခံရေးအာဏာပိုင်များမှ ဝန်ဆောင်မှု ပေးထားသော ဝန်ဆောင်မှုများနှင့် အထောက်အကူပြုမှုများကို အသုံးပြုသည့် လေကြောင်းလိုင်းများအကြား ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးမှုများကို အားပေးကူညီမှုများကို လက်တွေ့ကျစွာ ထိုလေကြောင်းလိုင်းများ၏ ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့များမှ တစ်ဆင့် ဆောင်ရွက်ရမည်။ အသုံးပြုသူထံမှ ကောက်ခံငွေများ ကောက်ခံရန်အတွက် အဆိုပြုချက်များ၏ ကျိုးကြောင်းဆီလျော်သော ကြိုတင်အသိပေးခြင်းများကို ထိုသူများမှ ၎င်းတို့၏ ထင်မြင်ချက်များကို ကောက်ခံခြင်း မပြုလုပ်မီ ဖော်ပြနိုင်ရန်အတွက် ထိုအသုံးပြုသူများထံသို့ ပေးပို့ရမည်။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် ၎င်းတို့၏ သင့်တော်သော ငွေကောက်ခံရေးအာဏာပိုင်များနှင့် ထိုအသုံးပြုသူများကြား အသုံးပြုသူထံမှ ကောက်ခံငွေများနှင့် ပတ်သက်၍ ဆီလျော်သည့် သတင်းဖလှယ် မှုပြုလုပ်ရန် ထပ်မံ၍ အားပေးကူညီရမည်။

၁။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံမှ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း၏ သဘောတူညီထားသော ခရီးစဉ်ကို ပျံသန်းသော လေယာဉ်တစ်စင်းသည် သဘောတူစာချုပ်ဝင်အခြားနိုင်ငံ၏ နယ်နမိတ်အတွင်း ရောက်ရှိသောအခါ ဖော်ပြပါလေယာဉ်နှင့် ယင်း၏ ပါဗြတ်ရိယာတန်ဆာပလာများ (အင်ဂျင်စက်များအပါအဝင်) အပိုပစ္စည်းများ၊ လောင်စာဆီများ (ဟိုက်ဒရောလစ်အရည်များနှင့် ချောဆီများအပါအဝင်)၊ စက်ဆီများနှင့် (အစားအစာ၊ အဖျော်ယမကာနှင့် ဆေးလိပ်များအပါအဝင်) အဆိုပါ လေယာဉ်ပေါ်ပါရှိလာသည့် လေယာဉ်ရိက္ခာများအပေါ် အကောက်ခွန်များ၊ အခွန်အခများ၊ စစ်ဆေးခ၊ စည်းကြပ်ငွေများနှင့် အခြားအလားတူ စည်းကြပ်ငွေများနှင့် ကောက်ခံငွေများ ကောက်ခံခြင်းကို အပြန်အလှန်အရ ကင်းလွတ်ခွင့်ပြုရမည်ဟုဆိုရာ၌ ယင်းကရိယာတန်ဆာပလာများနှင့် ပစ္စည်းများသည် ယင်းတို့ကို ပြန်လည်တင်ပို့ခြင်းပြု လုပ်သည့်အချိန်ထိ လေယာဉ်ပေါ်၌ ထားမြဲထားရှိရမည်။

၂။ ဝန်ဆောင်မှုပေးခြင်းနှင့်သက်ဆိုင်သော ကောက်ခံငွေများမှလွဲ၍ အောက်ဖော်ပြပါ ကိရိယာတန်ဆာပလာများနှင့် ပစ္စည်းအပေါ်တွင်လည်း အကောက်ခွန်များ၊ အခွန်အခများ၊ စစ်ဆေးခ၊ စည်းကြပ်ငွေများနှင့် အခြားအလားတူစည်းကြပ်ငွေများနှင့် ကောက်ခံခြင်းကို အပြန်အလှန်အရ ကင်းလွတ်ခွင့်ပြုရမည်-

- (က) သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းက သဘောတူထားသော ခရီးစဉ်တွင် ပျံသန်းနေသည့် လေယာဉ်ပေါ်တွင် အသုံးပြုရန် သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင် အခြားနိုင်ငံ၏ နယ်နမိတ်အတွင်းသို့ သယ်ဆောင်လာသည့် ပါဗြတ်ရိယာတန်ဆာပလာ များ (အင်ဂျင်စက်များအပါအဝင်) အပိုပစ္စည်းများ၊ လောင်စာဆီများ (ဟိုက်ဒရောလစ် အရည်များနှင့် ချောဆီများအပါအဝင်)၊ စက်ဆီများနှင့် (အစားအစာ၊ အဖျော်ယမကာနှင့် ဆေးလိပ်များအပါအဝင်) လေယာဉ်ရိက္ခာများ၊ အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင် နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ နယ်နမိတ်ပေါ်တွင် ခရီးစဉ်၏ အစိတ်အပိုင်း အဖြစ် ပျံသန်းသောအခါ အသုံးပြုမည့် အဆိုပါ ကရိယာတန်ဆာပလာများနှင့် ပစ္စည်းများ၊

- (ခ) သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းမှ သဘောတူထားသော ခရီးစဉ်များကို ပျံသန်းနေသည့် လေယာဉ်အား ကြိုနှိုင်းမှုပြုလုပ်ရန် သို့မဟုတ် ပြင်ဆင်ရန် သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင် အခြားနိုင်ငံ၏ နယ်နမိတ်အတွင်းသို့ သယ်ဆောင်လာသည့် အင်ဂျင်စက်များအပါအဝင် အပိုပစ္စည်းများ၊

၃။ ဤအပိုင်း၏ စာပိုဒ် (၁) နှင့် (၂) တို့တွင် ရည်ညွှန်းထားသော ကရိယာတန်ဆာပလာများနှင့် ပစ္စည်းများကို အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ၏ အကောက်ခွန်အာဏာပိုင်များ၏ ခွင့်ပြုချက်ဖြင့် အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်နမိတ်အတွင်းတွင် လေယာဉ်ပေါ်မှသယ်ချနိုင်သည်။ အဆိုပါ ကရိယာတန်ဆာပလာများနှင့် ပစ္စည်းများသည် ပြန်လည်တင်ပို့သည့်အချိန်ထိ သို့မဟုတ် အခြားတနည်းအားဖြင့် အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ၏ အကောက်ခွန်လုပ်ထုံးလုပ်နည်း ဥပဒေများနှင့်အညီ နေရာချ

စီစဉ်သည့်အချိန်ထိ အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ၏ အကောက်ခွန်အာဏာပိုင်များ၏ ကြီးကြပ်မှု သို့မဟုတ် ကွပ်ကဲမှုအောက်တွင်ရှိရမည်။

၄။ ဤအပိုင်း၏ စာပိုဒ် (၁) နှင့် (၂) တို့အတွက် ပေးအပ်ထားသော ကင်းလွတ်ခွင့်များသည် အခြား သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းအနေဖြင့် ဤအပိုင်း၏ စာပိုဒ် (၁) နှင့် (၂) တို့တွင် သတ်မှတ်ထားသည့် ကရိယာတန်ဆာပလ္လာနှင့် ပစ္စည်းများကို အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင် နိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်အတွင်းတွင် ပြန်ငှားခြင်း၊ လွှဲပြောင်း ပေးခြင်း ပြုလုပ်ရန်အတွက် အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအတွင်း ဤကင်းလွတ်ခွင့် များကို အလားတူစွာ ခံစားနေသည့်အခြား လေကြောင်းလိုင်း (များ) နှင့် သဘောတူညီမှု များရယူထားသည့်အခါတွင်လည်း အကျုံးဝင်စေရမည်။

၅။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ တစ်နိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းများမှ အခြား သဘော တူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်အတွင်းသို့ သယ်ဆောင်လာသောရောင်းချရန် ပုံနှိပ်ထားသည့် လေယာဉ်လက်မှတ်များ၊ ကုန်စည်ဝန်စလှယ်များအတွက် အသုံးပြုရန် ကဒ်ပြားများနှင့် ကြော်ငြာပစ္စည်း များသည်လည်း အကောက်ခွန်များ၊ အခွန်အခများ၊ စစ်ဆေးခစည်းကြပ်ငွေများနှင့် အခြားအလားတူ စည်းကြပ်ငွေများ နှင့် ကောက်ခံငွေများ ကောက်ခံခြင်းမှ အပြန်အလှန်မှုအရ ကင်းလွတ်ခွင့်ရှိစေရမည်။

၆။ ဝန်စလှယ်များ၊ ကုန်စည်များနှင့် တိုက်ရိုက်တစ်ထောက်နားသော ချောထုပ်များသည် လည်း ဝန်ဆောင်မှုများ ဆောင်ရွက်ခြင်းမှ သက်ဆိုင်သည့် အခွန်ကောက်ခံငွေများမှ လွဲ၍ အကောက်ခွန်များ၊ အခွန်အခများ၊ စစ်ဆေးခ၊ စည်းကြပ်ငွေများနှင့် အခြားအလားတူ စည်းကြပ် ငွေများနှင့် ကောက်ခံငွေများ ကောက်ခံခြင်းမှ အပြန်အလှန်မှုအရ ကင်းလွတ်ခွင့်ရှိစေရမည်။

အပိုင်း - ၁၁
တရားမျှတစွာယှဉ်ပြိုင်ခြင်း

သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည်-

- (က) သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းအသီးသီးက သဘောတူစာချုပ်တွင် ပြဌာန်းထားသော အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းကို ဆောင်ရွက်ကြရာတွင် ယှဉ်ပြိုင်ရန် တူညီမျှတစွာ အခွင့်အရေးများရှိကြရမည်နှင့်
- (ခ) အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းတစ်ခု၏ ယှဉ်ပြိုင်မှုအနေအထားကို ပြောင်းပြန်အကျိုးသက်ရောက်နိုင်သော ခွဲခွဲခြားခြား ပြုလုပ်မှုပုံစံအားလုံး သို့မဟုတ် မျှတမှုမရှိသော ယှဉ်ပြိုင်မှုအလေ့အထများကို ဖယ်ရှားရေးအတွက် အရေးယူဆောင်ရွက်မှု ပြုလုပ်ရန်-

တို့ကို သဘောတူညီကြသည်။

အပိုင်း - ၁၂
တင်ဆောင်နိုင်စွမ်းရည်

၁။ ခရီးစဉ်ပျံသန်းမှုများမစတင်မီနှင့် ထိုသို့စတင်ပြီးနောက် ကြိုတင်မျှော်မှန်းထားသည့် ခရီးသွားလိုအား လိုအပ်ချက်များအရ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းများက သဘောတူထားသောခရီးစဉ်များတွင် စုစုပေါင်းတင်ဆောင်နိုင်စွမ်းရည်ကို သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင် နိုင်ငံများအကြား သဘောတူညီမှုရရှိထားကြရမည် သို့မဟုတ် ခွင့်ပြုထားကြရမည်။

၂။ သဘောတူထားသည့် ခရီးစဉ်များကို ပျံသန်းမည့် သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းများတွင် သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နှစ်နိုင်ငံ၏ နယ်နိမိတ်များအကြား ခရီးသွားလိုအား လိုအပ်ချက်များကို ပြည့်မီစေရန် လုံလောက်သော တင်ဆောင်နိုင်စွမ်းရည်၏ ကျိုးကြောင်းဆီလျော်သော ဝန်တင်အားဖြင့် ဖြည့်ဆည်းပေးရန်ကို ၎င်းတို့၏ မူလရည်မှန်းချက် ကဲ့သို့ ထားရှိ ကြရမည်။

၃။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် ညီတူညီမျှနှင့် နှစ်ဦးနှစ်ဖက် အကျိုးဖြစ်ထွန်းစေရေးအလို့ငှာ ယင်းတို့၏ သက်ဆိုင်သော နယ်နိမိတ်များအကြား သဘောတူထားသော ခရီးစဉ်များကို သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နှစ်နိုင်ငံလုံးမှ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းများက ပျံသန်းရန်အတွက် တရားမျှတစွာနှင့် ညီတူညီမျှဖြစ်သော အခွင့်အရေးကို ခွင့်ပြုပေးရမည်။

၄။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးနှင့် ၎င်းတို့၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းများသည် နောင်တွင်ပျံသန်းမည့် ခရီးစဉ်များကို မလျော်မကန်ထိခိုက်မှုမရှိလျှင် သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်အခြားနိုင်ငံများနှင့် ၎င်း၏သတ်မှတ် လေကြောင်းလိုင်းများ၏ အကျိုးကို ထောက်ထားရမည်။

၅။ အကယ်၍ ပြန်လည်သုံးသပ်ရာ၌ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများသည် သဘောတူထားသော ခရီးစဉ်များတွင် တင်ဆောင်နိုင်စွမ်းရည်သတ်မှတ်ရန် သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းများကလည်း သတ်မှတ်သဘောတူညီထားသော စုစုပေါင်းတင်ဆောင်နိုင်စွမ်းရည်ထက် မများစွာ သတ်မှတ်နိုင်သည်။

အပိုင်း - ၁၃
လေယာဉ်ခရီးစဉ်များ

၁။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ တစ်နိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း သို့မဟုတ် လေကြောင်းလိုင်းများမှ ကြိုသဘောတူစာချုပ်ပါ ခရီးစဉ်များအတွက် အသုံးပြုသည့် လေယာဉ်ခရီးစဉ်များသည် အသုံးပြုသူ၏ အကျိုးများ၊ ပျံသန်းခြင်း၏ ကုန်ကျစရိတ်၊ ဝန်ဆောင်မှု၏ ထူးခြားချက်များ၊ သင့်တင့်လျောက်ပတ်သော အမြတ်အစွန်း၊ အခြားလေကြောင်းလိုင်းများ၏ လေယာဉ်ခရီးစဉ်များနှင့် ဈေးကွက်တည်ရှိရာနေရာတွင် အခြားစီးပွားရေးအရ ထောက်ထားစရာများ ပါဝင်လျက်ရှိသော သက်ဆိုင်ရာအကြောင်းအချက်များကို ထိုက်သင့်သည့်အားလျော်စွာ ထောက်ရှုလျက် သတ်မှတ်ရမည်။

၂။ လေယာဉ်ခန့်နန်းထားများကို ဖြစ်နိုင်လျှင် သဘောတူစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံများ၏ သက်ဆိုင်ရာ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းများက လိုအပ်၍ ၎င်းတို့၏ သက်ဆိုင်ရာအစိုးရများနှင့် ဆွေးနွေးပြီးသည့်အခါနှင့် အကယ်၍ သက်ဆိုင်ပါက အခြားလေကြောင်းလိုင်းများနှင့် တိုင်ပင်ညှိနှိုင်းပြီးသည့်အခါ သဘောတူသတ်မှတ်နိုင်သည်။

၃။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင် နှစ်နိုင်ငံလုံး၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်း (များ) က ၎င်းတို့၏ နယ်နမိတ်သို့ (သို့မဟုတ်) မှ သယ်ဆောင်ပေးခြင်းအတွက် အဆိုပြုထားသည့် လေယာဉ်ခန့်နန်းထားများကို သဘောတူစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသို့ အကြောင်းကြားရန် သို့မဟုတ် တင်ပြရန် လိုအပ်သည်။ ဤသို့အကြောင်းကြားခြင်း သို့မဟုတ် တင်ပြခြင်းများသည် အဆိုပြုထားသည့် စတင်မည့်နေ့ရက် မတိုင်မီ ရက်(၆၀) ထက် မကျော်လွန်ရန် လိုအပ်သည်။ အထူးကိစ္စရပ်များအနေဖြင့် ဤအချိန်ကာလကို လျော့ချနိုင်သည်။

၄။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းများက ၎င်းတို့၏ နယ်နမိတ်များအကြား သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးခြင်းအတွက် ကောက်ခံမည့် လေယာဉ်ခန့်နန်းထားများသည် သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင် နှစ်နိုင်ငံလုံးမှ ခွင့်ပြုချက်ရှိရမည်။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ တစ်နိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းက သဘောတူစာချုပ်ဝင် အခြားတစ်နိုင်ငံ၏ နယ်နမိတ်နှင့် တတိယနိုင်ငံတစ်ခုအကြား ဤသဘောတူစာချုပ်ပါ ခန့်စဉ်များတွင် သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးခြင်းအတွက် ကောက်ခံမည့် လေယာဉ်ခန့်နန်းထားများသည် သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်အခြားနိုင်ငံ၏ လိုအပ်သောခွင့်ပြုချက်ရှိရမည်။

၅။ အထက်အပိုဒ် (၄) ပါ သတ်မှတ်ချက်များအရ လေယာဉ်ခန့်နန်းထားများ ခွင့်ပြုခြင်းကို လေယာဉ်ခန့်နန်းထားများတင်ပြသည့် လေကြောင်းလိုင်း (များ) သို့ သဘောတူစာချုပ်ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံက တိကျသေချာစွာ ပေးအပ်ရမည်။ သို့ရာတွင် အကယ်၍ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ တစ်နိုင်ငံက စာရေးသား၍ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင် အခြားနိုင်ငံနှင့် သို့မဟုတ် သက်ဆိုင်ရာလေကြောင်းလိုင်း (များ) သို့ အခြားသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ၏ လေကြောင်းလိုင်း (များ) ၏ ဤလေယာဉ်ခန့်နန်းထားများကို ခွင့်မပြုကြောင်း အကြောင်းကြားခြင်းကို လေယာဉ်ခန့်နန်းထားများ တင်ပြသည့်နေ့မှစ၍ (၄၅) ရက် အတွင်းပေးအပ်ခြင်း မပြုလုပ်ခဲ့လျှင် သက်ဆိုင်ရာလေယာဉ်ခန့်နန်းထားများကို ခွင့်ပြုသည်ဟု မှတ်ယူရမည်။ စာပိုဒ် (၃) နှင့် အညီ တင်ပြခြင်း၏ အချိန်ကာလကို လျော့ချမှုဖြစ်ပေါ်သောအခါ သဘောတူစာချုပ် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများသည် ခွင့်မပြုနိုင်ကြောင်း ပြန်ကြားမည့်အချိန်ကာလကိုလည်း လျော့ချရန် သဘောတူညီကြရမည်။ အောက်စာပိုဒ် (၆) ပါ သတ်မှတ်ချက်မှအပ အကယ်၍ သဘောတူစာချုပ် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံမှ သဘောမတူကြောင်း အကြောင်းကြားခဲ့လျှင် လေယာဉ်ခန့်နန်းထားများသည် သက်ဝင်လာလိမ့်မည်မဟုတ်။

၆။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအသီးသီးသည် ခွင့်မပြုနိုင်ကြောင်း အကြောင်းကြားထားခဲ့သည့် သက်ဆိုင်ရာလေယာဉ်ခန့်နန်းထားများအပါအဝင် လေကြောင်းလိုင်းတစ်လိုင်း၏ မည်သည့်လေယာဉ်ခန့်နန်းထားများနှင့် မဆို သက်ဆိုင်သော ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးမှုပြုလုပ်ရန် တောင်းဆိုနိုင်သည်။ ဤညှိနှိုင်းဆွေးနွေးမှုများကို တောင်းဆိုသူအား လက်ခံရရှိသည့်နေ့မှစ၍ ရက် (၃၀) ထက် နောက်မကျစေဘဲ ကျင်းပရမည်။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများသည် အကြောင်း

အရာများ၏ ဆီလျော်သော ဆုံးဖြတ်ချက်များအတွက် လိုအပ်သော သတင်းအချက်အလက် လုံခြုံရေးအပေါ် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုရှိရမည်။ အကယ်၍ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများမှ သဘောတူညီမှု ရရှိခဲ့လျှင် သဘောတူစာချုပ်ဝင် နိုင်ငံအသီးသီးသည် ထိုသဘောတူညီချက် သက်ဝင်စေရန် အစွမ်းကုန်ကြိုးစားအားထုတ် ကြရမည်။ အကယ်၍ သဘောတူညီမှု မရခဲ့လျှင် လေယာဉ်ခန့်ခွဲထားမှုကို ခွင့်ပြုသည့် မည်သည့် ဆုံးဖြတ်ချက်မဆို လွှမ်းမိုးမှုရှိရမည်။

၇။ အကယ်၍ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများမှ စာပိုဒ် (၄) တွင် ဖော်ပြထားသည့် လေယာဉ်ခန့်ခွဲထားမှုများနှင့် သက်ဆိုင်သည့် အကြောင်းအရာတစ်ရပ်ကို မဖြေရှင်းနိုင်ပါက အငြင်းပွားမှုကို ဤသဘောတူစာချုပ်၏ အပိုဒ် (၂၀) ပါ ပြဋ္ဌာန်းချက်များနှင့်အညီ ဖြေရှင်း သွားရမည်။

၈။ ဤအပိုဒ်၏ ပြဋ္ဌာန်းချက်များနှင့်အညီ သတ်မှတ်ထားသော လေယာဉ်ခန့်ခွဲထားမှုများ သည် သက်ဆိုင်ရာလေကြောင်းလိုင်း(များ)မှ ပြန်လည် ရုပ်သိမ်းခြင်း မပြုလုပ်လျှင် သို့မဟုတ် လေယာဉ်ခန့်ခွဲထားမှုအသစ်ကို ခွင့်ပြုသည်ထိ သက်ဝင်မြဲရှိနေရမည်။

အပိုဒ် - ၁၄
ဝင်ငွေလွှဲပြောင်းပေးပို့ခြင်း

၁။ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းအသီးသီးတွင် ဒေသတွင်းကုန်ကျငွေစုစုပေါင်းထက် ဒေသ ဝင်ငွေများ ပိုလျှံမှုဖြစ်ပေါ်သောအခါ ငွေလဲလှယ်နှုန်းနှင့် ငွေလွှဲပြောင်းပေးပို့ရန် အခွင့်အရေးရှိ ရမည်။ ငွေလဲလှယ်ခြင်းနှင့် ငွေလွှဲပြောင်းပေးပို့ခြင်းများကို ငွေလွှဲပြောင်းပေးပို့သည့် နေ့ရက် တွင် အကျိုးဝင်လျက်ရှိသော တရားဝင်ငွေလဲလှယ်နှုန်းထားဖြင့် ခွင့်ပြုရမည်ဖြစ်ပြီးလျှင် ဤသို့ ငွေလဲလှယ်ခြင်းနှင့် လွှဲပြောင်းပေးပို့ခြင်းများကို ဆောင်ရွက်ပေးမှုကြောင့် ဘာဏ်များမှ ပုံမှန် ကောက်ခံငွေများမှ လွှဲ၍ မည်သည့်ကောက်ခံမှုများနှင့်မျှ မသက်ဆိုင်စေရ။ ဤသို့ ငွေလွှဲပြောင်း ပေးပို့ခြင်းသည် ထိုသဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ၏ နိုင်ငံခြားငွေလဲလှယ်မှု ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲရေး ဆိုင်ရာ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းသတ်မှတ်ချက်များနှင့် ညီညွတ်မှု ရှိစေရမည်။

အပိုဒ် - ၁၅
ကိုယ်စားလှယ်ထားရှိခြင်း

၁။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ တစ်နိုင်ငံ၏ သတ်မှတ်လေကြောင်းလိုင်းကို အပြန် အလှန်မူအာရ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင် အခြားနိုင်ငံ၏ ပြည်ဝင်ရန်၊ ပြည်တွင်း နေထိုင်ရန်နှင့် အလုပ်လုပ်ကိုင်ရန်နှင့် သက်ဆိုင်သော ဥပဒေ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့်အညီ ၎င်းတို့၏ ကိုယ် စားလှယ်များနှင့် သဘောတူထားသည့် ခရီးစဉ်များကို ပုံသန်းရန်နှင့်ပတ်သက်၍ လိုအပ်သော စီးပွားရေး၊ ပျံသန်းရေးနှင့် ကျွမ်းကျင်မှုဆိုင်ရာ ဝန်ထမ်းများကို သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင် အခြား နိုင်ငံ၏ နယ်နမိတ်တွင်းသို့ ခေါ်ဆောင်နေရာချရန် ခွင့်ပြုပေးရမည်။ ထိုဝန်ထမ်းများကို လိုအပ် သလို စာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ သို့မဟုတ် နှစ်နိုင်ငံလုံး၏ နိုင်ငံသားများထဲမှ ရွေးချယ် ရမည်။

၁။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ တစ်ခုခုက မည်သည့်အချိန်တွင်မဆို လက်ရှိစာချုပ် သို့မဟုတ် ယင်း၏ နောက်ဆက်တွဲများကို ပြင်ဆင်ရန်အလို့ငှာ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင် အခြားနိုင်ငံနှင့် တိုင်ပင်ဆွေးနွေးမှုများ ပြုလုပ်ရန် တောင်းဆိုနိုင်သည်။ ဤတိုင်ပင်ဆွေးနွေးမှုကို ဤသို့ တောင်းခံမှုကို လက်ခံရရှိသည့် နေ့ရက်မှစ၍ ရက် (၆၀) ကာလအတွင်း စတင်ရမည်။ ဤတိုင်ပင်ဆွေးနွေးမှုများကို တွေ့ဆုံဆွေးနွေးခြင်း သို့မဟုတ် စာပေးစာယူ ပြုလုပ်ခြင်းတို့ဖြင့် ဆောင်ရွက်နိုင်သည်။

၂။ ပြင်ဆင်ချက် တစ်စုံတစ်ရာသည် သံတမန်စာ အလဲအလှယ်ပြုလုပ်အတည်ပြုပြီးသော အခါ သက်ဝင်မှုရှိရမည်။


၃။ နောက်ဆက်တွဲအပေါ် မည်သည့်ပြင်ဆင်ချက်ကိုမဆို သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင် နိုင်ငံများ၏ လေကြောင်းအာဏာပိုင်အဖွဲ့များအကြား သဘောတူညီချက်ကို စာရေးသား၍ ဆောင်ရွက်နိုင်ပြီးလျှင် သံတမန်စာအလဲအလှယ်ပြုလုပ် အတည်ပြုပြီးသောအခါ သက်ဝင်မှုရှိလာ ရမည်။

အပိုဒ် - ၂၂
အများနှင့် သက်ဆိုင်သည့် သဘောတူစာချုပ်များ

အကယ်၍ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင် နှစ်နိုင်ငံလုံးနှင့် သက်ဆိုင်သော လေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ နိုင်ငံအစုတစ်စုနှင့်သက်ဆိုင်သည့် သဘောတူစာချုပ်တစ်ရပ် သက်ဝင်လာ သောအခါ ၎င်းနိုင်ငံအစုနှင့် သက်ဆိုင်သည့် သဘောတူစာချုပ်၏ ပြဋ္ဌာန်းချက်များနှင့် ကိုက်ညီ မှု ရှိစေရန် လိုအပ်သည်အထိ လက်ရှိသဘောတူစာချုပ်ကို ပြင်ဆင်ရမည်။

အပိုဒ် - ၂၃
ရပ်စဲခြင်း

သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ တစ်ခုခုသည် မည်သည့်အချိန်တွင်မဆို သဘောတူ စာချုပ်အဖွဲ့ဝင်အခြားတစ်နိုင်ငံသို့ ယင်း၏ ဤသဘောတူစာချုပ်ကို ရပ်စဲရန် ဆန္ဒရှိမှုကို သံတမန်လမ်းကြောင်းမှ တဆင့် စာရေးသား၍ အကြောင်းကြား သတိပေးနိုင်သည်။ ဤသတိ ပေးခြင်းကို အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့သို့ တပြိုင်တည်း အကြောင်းကြားရမည်။ ဤသဘောတူညီချက်စာချုပ်သည် သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင် အခြားတစ်နိုင်ငံမှ သတိပေး ခြင်းကို လက်ခံရရှိသောနေ့မှ (၁၂) လ ကြာပြီးနောက် ဤအချိန်ကာလ မကုန်ဆုံးမီ သဘောတူ ညီချက်ဖြင့် သတိပေးခြင်းကို ရုပ်သိမ်းခြင်း မပြုလုပ်လျှင် ရပ်စဲရမည်။ သဘောတူစာချုပ်အဖွဲ့ဝင် အခြားနိုင်ငံမှ လက်ခံရရှိခြင်းကို အသိအမှတ်ပြုမှု (တွန့်ပြန် ပြန်ကြားခြင်းပြုမှု) ပျက်ကွက်ခဲ့လျှင် သတိပေးခြင်းကို အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့မှ လက်ခံရရှိပြီး (၁၄) ရက် အကြာ တွင် သတိပေးခြင်းကို လက်ခံရသည်ဟု မှတ်ယူရမည်။



ပုသိမ်၊ မြန်မာ့နိုင်ငံတော် အစိုးရတော်

ပုသိမ်၊ မြန်မာ့နိုင်ငံတော် အစိုးရတော်

ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန

ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန

ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန

ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန

ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန

ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန

ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဌာန

။ဣလပ်ယံယံအလ ဣလ ပွဲနွမ်းငင်ယုဝိဇိဉ်ဂျ ဝှါကျ (င) ချိုးနွဲစေန်လိငှါယခ
ဒွန်ကျိ (င) ချိုးနွဲစေဝယ်ဣဝယုငနခ ယးငါက်ရိအဒွဲယုယးဒုယံအလခ ဒုဒွန်နွဲ ငှိစစွန် ဖြေ
စံစွန်ဗဲ ၅၀၀၇ ။ဣလပ်ယံဒွဲဒွဲနွဲယုစေဝယ်ဣဝယု ဣဒွဲဒွဲနွဲနွဲယုဒုယုယုဒုယုယုဒုယုယု
ဒွန်ဣလ ခွဲး ဝယ်အံပွဲကျိ (၆) ချိုးနွဲစေန်လိငှါယခ ငါယုယုစွန်ယုယု ဝှိန်ကျိ (၆) ချိုးနွဲစေဝယ်
ငါယုယုစွန်ယုယု ဖြဲဒုဒွန်ကယုယု ဝှိန်ငါကျိနွဲစေ ဖြဲဒုဒွဲနွဲယု ဝှိန်ရိအဂှါခေယံယံအလ
ဣလးငါးဒုလုံးဒုယံအလခယုနုယု ဖြးဣးဣအဒုဒွဲနွဲဒုဝှိအဂှါခေယံယံအလ ။၀

။ဣလပ်ယံယံအလ ယးငါက်ရိအဒွဲယုယး
ဒုယံအလခ ဖြဲဒုဒွဲနွဲ ဝှိန်ရိအဂှါခေယံယံအလ ပွဲဒွဲဒွဲနွဲနွဲယုဒုယုယု ငါးဣဝိဂနွဲယု
ဒွန်ဣလးခွဲး ဝယ်အံပွဲကျိနွဲစေန်လိငှါယခ (ယုယုနွဲ) ချိုးနွဲစေဝယ် ဖြဲဒုဒွဲနွဲယုဒုဒွဲနွဲယု
ဝှိန်ငါကျိနွဲစေ ဖြဲဒုဒွဲနွဲယု ဝှိန်ရိအဂှါခေယံယံအလ ဒုယံငါးငှိစွဲ ဣဂျိဣစယုယု
ဣလးငါးဒုလုံးဒုယံအလခယုနုယု ဖြးလဲဒုဒွဲနွဲ ဝှိန်ရိအဂှါခေယံယံအလ ။၁

။ဣလပ်ယံယံအလ ဒုယံအလခ ဣလပ်ယံ
ယုန ဖြဲဒုဒွဲနွဲဒုဝှိအဂှါခေယံယံအလ ဣအယုနုယု ဣဒုလုံးဒုယံအလ ဣလပ်ယံ
နွဲနွဲယု ဣလးယုယုယံအလ ဒုယံငါးစွဲ ဣလပ်ယံ ဩဒုဒွဲနွဲနွဲယု ဒုယံအလခ ဣလပ်ယံ
ပွဲငါးငှိစွဲစွဲ ဝှိလ်းဂျိဒွဲနွဲနွဲယု ဣလပ်ယု ဣယုယုဒုယု ဒုယံလုံးအနွဲနွဲယု ဣလပ်ယံ
ဒုယံစဲစွဲယုနွဲနွဲယု ဝှိစ ဝှိန်ကျိနွဲစေဣလပ်ယု ဖြဲဒုယံငါးငှိစွဲ ဣအယုဂျိဣစယုယု
ဣလ (ငါး) ဒုလုံးဒုယံအလခယုနုယု ဖြဲဒုဒွဲနွဲဒုဝှိအဂှါခေယံယံအလ ။၂

ငါးယုလဲယု

| | | | |
|----------------------|------------------------------|----------------------|------------------------------|
| ဝှိစကျိနွဲစေ ဣလဣလ | ငါးကျိနွဲစေ ဖြဲဒုဒွဲနွဲယု | ဝှိစကျိနွဲစေ ဣလဣလ | ငါးကျိနွဲစေ ဖြဲဒုဒွဲနွဲယု |
| | | | ငါးကျိနွဲစေ |
| ငါးကျိနွဲစေန်လိငှါယခ | ငါးကျိနွဲစေဝှိစွဲ | ငါးကျိနွဲစေယု | ငါးယုလဲယု |

။ဣလပ်ယံယံအလ ဣလပ်ယံ ဣလပ်ယံ ဣလပ်ယံ ဣလပ်ယံ ဣလပ်ယံ
နွဲနွဲယု ဣလပ်ယံ ဣလပ်ယံ ဣလပ်ယံ ဣလပ်ယံ ဣလပ်ယံ ။

| | | | |
|----------------------|------------------------------|----------------------|------------------------------|
| ဝှိစကျိနွဲစေ ဣလဣလ | ငါးကျိနွဲစေ ဖြဲဒုဒွဲနွဲယု | ဝှိစကျိနွဲစေ ဣလဣလ | ငါးကျိနွဲစေ ဖြဲဒုဒွဲနွဲယု |
| | | | ငါးကျိနွဲစေ |
| ငါးကျိနွဲစေန်လိငှါယခ | ငါးကျိနွဲစေဝှိစွဲ | ငါးကျိနွဲစေယု | ငါးယုလဲယု |

။ဣလပ်ယံယံအလ ဣလပ်ယံ ဣလပ်ယံ ဣလပ်ယံ ဣလပ်ယံ ဣလပ်ယံ
နွဲနွဲယု ဣလပ်ယံ ဣလပ်ယံ ဣလပ်ယံ ဣလပ်ယံ ဣလပ်ယံ ။

ငါးယုလဲယု

ဣလပ်ယံ