

BỘ NGOẠI GIAO

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 810 /BNG-LPQT

Hà Nội, ngày 08 tháng 3 năm 2019

V/v gửi bản gốc thỏa thuận quốc tế để thực hiện.

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải.

Ngày 24/02/2019 tại Thủ đô Viêng Chăn, nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Nguyễn Văn Thể đã ký Thỏa thuận giữa Chính phủ nước CHXHCN Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào về việc xây dựng và khai thác tuyến đường sắt Vũng Áng – Viêng Chăn, nhân chuyến thăm chính thức của Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Nguyễn Phú Trọng tới Lào từ ngày 24-25/02/2019.

Căn cứ Điều 9 và Điều 10 Quyết định số 36/2018/QĐ-TTg ngày 24 tháng 8 năm 2018 về Quy định thủ tục ký kết, thực hiện thỏa thuận nhân danh Chính phủ và kiến nghị Chủ tịch nước quyết định ký kết thỏa thuận nhân danh Nhà nước không phải là điều ước quốc tế, cơ quan đề xuất có trách nhiệm lưu trữ bản gốc và tổ chức thực hiện.

Bộ Ngoại giao xin chuyển tới Quý Bộ bản gốc Thỏa thuận nêu trên. Đồng thời đề nghị đầu mối của Quý Bộ thông báo cho Vụ Luật pháp và Điều ước quốc tế, Bộ Ngoại giao xác nhận đã nhận bản gốc của văn bản nêu trên (qua số điện thoại 37995811 hoặc email theo địa chỉ: treaty.mofavn@gmail.com).

Bộ Ngoại giao trân trọng cảm ơn sự hợp tác của Quý Bộ. /.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ trưởng Lê Hoài Trung (để b/c);
- Lưu: HC, LPQT, ĐUQT(A.Hong).

TL. BỘ TRƯỞNG
VỤ TRƯỞNG VỤ LUẬT PHÁP
VÀ ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ



Lê Thị Tuyết Mai

THỎA THUẬN

GIỮA
CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
VÀ
CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA DÂN CHỦ NHÂN DÂN LÀO
VỀ VIỆC
XÂY DỰNG VÀ KHAI THÁC
TUYẾN ĐƯỜNG SẮT VŨNG ÁNG - VIÊNG CHĂN

Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào (sau đây gọi tắt là "hai Bên" và gọi riêng là "Bên Việt Nam" và "Bên Lào");

Căn cứ Nghị định thư về đường biên giới và mốc quốc giới giữa nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và nước Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào ký ngày 16/3/2016 (sau đây gọi tắt là "Nghị định thư về đường biên giới và mốc quốc giới năm 2016");

Căn cứ Hiệp định về Quy chế quản lý biên giới và cửa khẩu biên giới trên đất liền giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào ký ngày 16/3/2016 (sau đây gọi tắt là "Hiệp định Quy chế biên giới năm 2016");

Nhằm thúc đẩy phát triển quan hệ kinh tế thương mại giữa Việt Nam và Lào, đáp ứng nhu cầu qua lại của người và hàng hóa ngày càng tăng giữa hai nước, trên nguyên tắc bình đẳng, cùng có lợi phù hợp với luật pháp mỗi nước;

Cùng thỏa thuận như sau:

Điều 1

Hướng tuyến

1. Tuyến đường sắt kết nối từ Vũng Áng (Việt Nam) đến Viêng Chăn (Lào) có tổng chiều dài khoảng 555km, đi qua địa phận các tỉnh/thành phố: Tỉnh Hà Tĩnh, Tỉnh Quảng Bình (nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam); Tỉnh Khăm Muộn, Tỉnh Bo Li Khăm Xay, Thành phố Viêng Chăn (nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào).

2. Hai Bên thống nhất xác định hướng tuyến đường sắt kết nối từ Vũng Áng (Việt Nam) đến Viêng Chăn (Lào) theo hướng đi qua khu vực biên giới hai

nước tại vị trí hầm đường sắt gần cặp cửa khẩu quốc tế đường bộ Cha Lo (tỉnh Quảng Bình, nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam)/Na Phạu (tỉnh Khăm Muộn, nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào).

3. Hướng tuyến tối ưu:

a) Thuộc địa phận Việt Nam tuyến bắt đầu từ cảng Vũng Áng chạy song song về phía bên phải Quốc lộ 12C, đến điểm giao với Quốc lộ 1, chạy song song phía bên phải Quốc lộ 1 qua trung tâm Thị xã Kỳ Anh - tỉnh Hà Tĩnh, tuyến rẽ trái chạy về phía bên phải theo hướng Quốc lộ 12C đến Đồng Lê, tuyến tiếp tục đi dọc Quốc lộ 12C qua các xã Hồng Hóa, Hóa Phúc, Hóa Tiến thuộc địa phận huyện Minh Hóa; đến khu vực ngã ba Khe Ve tuyến tiếp tục đi dọc Quốc lộ 12A đến khu vực Mụ Giạ, Pa Choong và kết thúc tại cửa khẩu Cha Lo biên giới Việt Nam - Lào;

b) Thuộc địa phận Lào tuyến bắt đầu từ Thủ đô Viêng Chăn, chạy song song với đường Quốc lộ 13 Nam qua tỉnh Bo Li Khăm Xay đến xã Thà Khếch, tỉnh Khăm Muộn, tuyến rẽ trái đi song song với đường Quốc lộ 12 đến cửa khẩu Na Phạu biên giới Lào - Việt Nam;

c) Hướng tuyến chi tiết sẽ được xác định cụ thể tại bước thiết kế kỹ thuật Dự án trên cơ sở bám sát hướng tuyến tối ưu lựa chọn tại bước Nghiên cứu khả thi (F/S) được phê duyệt.

Điều 2

Điểm nối ray tuyến đường sắt kết nối hai nước

1. Hai Bên xác định điểm nối ray là giao điểm giữa tim đường sắt với đường biên giới quốc gia Việt Nam - Lào, tại khu vực cửa khẩu quốc tế đường bộ Cha Lo (tỉnh Quảng Bình/Việt Nam) và Na Phạu (tỉnh Khăm Muộn/Lào). Tọa độ điểm nối ray sẽ được cơ quan chức năng hai Bên xác định tại thực địa và lập thành Phụ lục kèm theo Thỏa thuận này.

2. Thông tin chi tiết liên quan đến điểm nối ray tuyến đường sắt kết nối hai nước bao gồm:

a) Vị trí của tuyến đường sắt trong phạm vi giữa hai ga biên giới bao gồm:

Bình diện (có các yếu tố đường cong, tọa độ vị trí đỉnh đường cong);

Trắc dọc (có ghi cao độ vai đường, cao độ đỉnh ray, độ dốc dọc);

b) Tọa độ vị trí điểm nối ray;

c) Công trình hầm đường sắt tại khu vực điểm nối ray (bao gồm chiều dài, lý trình điểm đầu hầm, lý trình điểm cuối hầm, lý trình điểm nối ray theo lý trình tuyến đường sắt);

d) Các công trình đường sắt khác có liên quan (đường, cầu, cống, hầm, kè, tường chắn, ga, đê-pô, hệ thống thoát nước, hệ thống thông tin, tín hiệu, hệ

thống báo hiệu cố định, hệ thống cấp điện và các công trình, thiết bị phụ trợ khác của đường sắt) trong phạm vi giữa hai ga biên giới.

đ) Phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt;

e) Các mốc tọa độ, mốc cao độ của tuyến đường sắt trong phạm vi giữa hai ga biên giới;

g) Các tiêu chuẩn kỹ thuật chủ yếu (cấp đường, tốc độ thiết kế, tải trọng thiết kế, khổ giới hạn, kiến trúc tầng trên đường sắt);

h) Vị trí đặt ga biên giới thuộc địa phận Việt Nam và ga biên giới thuộc địa phận Lào;

i) Các thông tin khác theo yêu cầu của Bên kia.

3. Hai Bên thống nhất sử dụng tọa độ địa lý trong hệ tọa độ toàn cầu năm 1984 (hệ tọa độ WGS-84); hệ độ cao Hòn Dấu, Hải Phòng (Việt Nam) được tính theo mô hình trường trọng lực toàn cầu năm 1996 (EGM-96) để mô tả vị trí của điểm nối ray tuyến đường sắt kết nối giữa hai nước.

Tọa độ vuông góc phẳng của vị trí điểm nối ray tuyến đường sắt kết nối giữa hai nước được tính toán, chuyển đổi từ tọa độ địa lý của nó thông qua phép chiếu UTM (WGS-84), múi chiếu 6^0 , kinh tuyến trung ương 105^0 kinh độ Đông.

4. Sau khi đoạn đường sắt kết nối giữa hai nước được xây dựng, hai Bên sẽ cùng nhau thiết lập một Nhóm công tác chung để xác định chính xác tọa độ vị trí điểm nối ray tuyến đường sắt kết nối giữa hai nước.

Điều 3

Công tác nghiên cứu khả thi - đầu tư xây dựng dự án

1. Trên cơ sở Nghiên cứu khả thi (F/S) tuyến đường sắt kết nối từ Vũng Áng (Việt Nam) đến Viêng Chăn (Lào) do Cơ quan hợp tác quốc tế Hàn Quốc (KOICA) hỗ trợ, hai Bên thống nhất sẽ hoàn thiện Nghiên cứu khả thi đoạn tuyến đường sắt thuộc địa phận của mình theo quy định của pháp luật mỗi nước để xem xét quyết định, trên cơ sở đó cung cấp cho nhau Báo cáo Nghiên cứu khả thi dự án được phê duyệt vì mục đích phát triển một dự án hợp nhất theo kế hoạch chung và dự kiến phân kỳ đầu tư như sau:

a) Giai đoạn 1: Đầu tư xây dựng đoạn tuyến đường sắt từ Vũng Áng - Thà Khẹt, có chiều dài khoảng 242km (đoạn trên lãnh thổ Việt Nam dài khoảng 103km; đoạn trên lãnh thổ Lào dài khoảng 139km).

b) Giai đoạn 2: Đầu tư xây dựng đoạn tuyến đường sắt từ Thà Khẹt - Viêng Chăn, có chiều dài khoảng 313km (thuộc lãnh thổ Lào).

2. Để làm căn cứ cho việc nghiên cứu và lập kế hoạch đầu tư xây dựng, hai Bên cam kết mỗi Bên chịu trách nhiệm đầu tư xây dựng đoạn tuyến đường sắt thuộc địa phận của mình thông qua nhiều hình thức và nguồn vốn đầu tư, bao gồm cả nguồn vốn Nhà nước, tư nhân của mỗi Bên, vốn vay ưu đãi ODA và các

huc

nguồn vốn khác theo quy định của pháp luật mỗi nước. Để đảm bảo tuyến đường sắt được xây dựng đồng bộ và khai thác hiệu quả, hai Bên thống nhất trao đổi thông tin về kế hoạch và tiến độ đầu tư, xây dựng công trình trên đoạn tuyến đường sắt thuộc địa phận của mình.

3. Riêng đối với phần công trình hầm đường sắt qua biên giới hai nước, mỗi Bên có trách nhiệm đầu tư xây dựng đối với phần công trình hầm trên địa phận của mình.

4. Các công trình xây dựng phục vụ tuyến đường sắt kết nối giữa hai nước trong khu vực biên giới phải thực hiện theo Hiệp định Quy chế biên giới năm 2016, bảo đảm không được gây ảnh hưởng đến đường biên giới, mốc quốc giới và các dấu hiệu nhận biết đường biên giới.

5. Hai Bên thống nhất dùng đồng bộ một loại hệ thống báo hiệu, hệ thống thông tin, tín hiệu theo tiêu chuẩn kỹ thuật chung của Dự án bảo đảm hoạt động đồng bộ, an toàn trong quá trình vận hành, khai thác.

Điều 4

Mở cửa khẩu quốc tế đường sắt tại khu vực biên giới giữa hai nước

1. Hai Bên thống nhất sẽ xây dựng riêng ga biên giới trên lãnh thổ của nước mình theo hồ sơ thiết kế kỹ thuật được phê duyệt và mở cửa khẩu quốc tế tại ga biên giới này để tiếp nhận đoàn tàu của Bên kia, thực hiện các tác nghiệp kỹ thuật chạy tàu và thông quan hàng hóa, hành khách.

2. Hai Bên thống nhất kiểm soát và triển khai thực hiện thủ tục Hải quan, Kiểm dịch và Biên phòng cho hành khách và hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt qua biên giới hai nước bảo đảm thông thoáng, thuận tiện, đơn giản hóa thủ tục hành chính theo đúng quy định của pháp luật mỗi nước.

3. Hai Bên thống nhất sẽ trao đổi thông tin, tham vấn lẫn nhau trong quá trình thiết kế, xây dựng ga biên giới và mở cửa khẩu quốc tế tại ga biên giới.

4. Việc mở và quản lý cửa khẩu phải tuân thủ Hiệp định Quy chế biên giới năm 2016 và các quy định nội luật liên quan của mỗi Bên.

Điều 5

Quản lý, bảo trì và khai thác tuyến đường sắt

1. Trong quá trình thực hiện đầu tư tuyến đường sắt kết nối từ Vũng Áng (Việt Nam) đến Viêng Chăn (Lào), hai Bên thống nhất sẽ đàm phán và ký Hiệp định vận tải đường sắt giữa hai nước Việt Nam và Lào phù hợp với quy định pháp luật của hai nước. Hai Bên thống nhất duy trì và phát triển tuyến đường sắt liên vận quốc tế này bảo đảm hoạt động giao thông vận tải đường sắt qua lại hai nước thông suốt, trật tự, an toàn, hiệu quả; phục vụ nhu cầu vận tải hàng hóa, hành khách, phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng an ninh và bảo vệ môi trường của mỗi nước.

2. Ranh giới quản lý tuyến đường sắt và hầm đường sắt là mặt cắt thẳng đứng theo đường biên giới qua các công trình này. Mỗi Bên có trách nhiệm tự quản lý, bảo trì, bảo vệ tài sản, kết cấu hạ tầng đường sắt thuộc lãnh thổ Bên mình.

3. Hai Bên cam kết bảo đảm sử dụng an toàn, bình thường; bảo trì, sửa chữa, cải tạo tuyến đường sắt, hầm đường sắt và các công trình liên quan khác để không làm ảnh hưởng đến hoạt động đường sắt của mỗi Bên.

Điều 6

Cơ quan đầu mối thực hiện Thỏa thuận

Bộ Giao thông vận tải thay mặt Bên Việt Nam; Bộ Công chính và Vận tải thay mặt Bên Lào là các cơ quan đầu mối thực hiện Thỏa thuận, thường xuyên trao đổi thông tin, đôn đốc và triển khai thực hiện các nội dung của Thỏa thuận này.

Điều 7

Quan hệ của Thỏa thuận này với các điều ước quốc tế về biên giới, lãnh thổ

Trong quá trình thực hiện Thỏa thuận này nếu có vấn đề liên quan đến biên giới và lãnh thổ phải thực hiện theo Nghị định thư về đường biên giới và mốc quốc giới năm 2016 và Hiệp định Quy chế biên giới năm 2016.

Thỏa thuận này không tạo ra quyền và nghĩa vụ pháp lý cho các Bên theo luật pháp quốc tế.

Điều 8

Giải quyết tranh chấp

Mọi tranh chấp phát sinh liên quan đến việc giải thích hoặc áp dụng Thỏa thuận này được giải quyết thông qua thương lượng hòa bình và hai Bên cùng thống nhất.

Điều 9

Bổ sung, sửa đổi Thỏa thuận

Thỏa thuận này có thể được sửa đổi, bổ sung theo thỏa thuận của hai Bên. Nội dung sửa đổi, bổ sung có hiệu lực kể từ ngày ký và là bộ phận không thể tách rời của Thỏa thuận này.

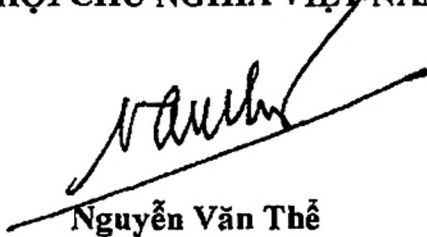
Điều 10

Hiệu lực thi hành

Thỏa thuận này có hiệu lực kể từ ngày ký và tiếp tục giữ nguyên hiệu lực trừ khi một trong hai Bên tham gia thông báo bằng văn bản qua kênh ngoại giao cho Bên kia ý định chấm dứt hoặc tạm ngừng hiệu lực ít nhất là trước sáu (06) tháng.

Thỏa thuận này được ký kết tại Viêng Chăn ngày 24 tháng 02 năm 2019, thành hai (02) bản, mỗi bản bằng tiếng Việt và tiếng Lào, các văn bản đều có giá trị như nhau, mỗi Bên giữ một (01) bản./.

THAY MẶT
CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA
XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM



Nguyễn Văn Thế
BỘ TRƯỞNG
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

THAY MẶT
CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA
DÂN CHỦ NHÂN DÂN LÀO



Bounchanh SINTHAVONG
BỘ TRƯỞNG
BỘ CÔNG CHÍNH VÀ VẬN TẢI

**ຂໍ້ຕົກລົງ
ລະຫວ່າງ
ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ
ແລະ
ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ວ່າດ້ວຍ ການຂຸດຄົ້ນທ່າແຮງປັ່ມຊ້ອນໃນການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟ ວຽງຈັນ-ຫວຽງອ່າງ**

ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ ແລະ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ (ຕໍ່ໄປນີ້ ເອີ້ນວ່າ: "ສອງຝ່າຍ" ແລະ ເອີ້ນສະເພາະວ່າ: "ຝ່າຍຫວຽດນາມ" ແລະ "ຝ່າຍລາວ");

ອີງຕາມ ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ເສັ້ນຊາຍແດນ ແລະ ຫຼັກໝາຍຊາຍແດນ ລະຫວ່າງ ສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ ແລະ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ, ລົງນາມໃນຄັ້ງວັນທີ 16 ມີນາ 2016 (ຕໍ່ໄປນີ້ ເອີ້ນວ່າ: "ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ເສັ້ນຊາຍແດນ ແລະ ຫຼັກໝາຍຊາຍແດນ ປີ 2016");

ອີງຕາມ ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ລະບຽບການຄຸ້ມຄອງ ຊາຍແດນ ແລະ ດ່ານຊາຍແດນ ລະຫວ່າງ ສາທາລະນະລັດ ສັງຄົມນິຍົມ ຫວຽດນາມ ແລະ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ, ລົງນາມໃນ ຄັ້ງວັນທີ 16 ມີນາ 2016 (ຕໍ່ໄປນີ້ ເອີ້ນວ່າ: "ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ລະບຽບຊາຍແດນ ປີ 2016");

ເພື່ອຊຸກຍູ້ ການພັດທະນາພື້ນຜູ້ ດ່ານເສດຖະກິດການຄ້າ ລະຫວ່າງ ຫວຽດນາມ ແລະ ລາວ, ຕອບສະໜອງ ການໄປມາທາສຸກັນຂອງ ປະຊາຊົນ ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ລະຫວ່າງ ສອງປະເທດ ທີ່ນັບມື້ນັບຫຼາຍຂຶ້ນ, ບົນບູລິມະສິດ ສະໜິທິພາບ, ມິຜົນປະໂຫຍດຮ່ວມກັນ ຕາມກົດໝາຍແຕ່ລະປະເທດ;

ໄດ້ຕົກລົງກັນ ດັ່ງນີ້:

**ມາດຕາ 1
ການກຳນົດແລວທາງລົດໄຟ**

1. ແລວທາງລົດໄຟເຊື່ອມຕໍ່ ແຕ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ສປປ ລາວ) ຫາ ຫວຽງອ່າງ (ສສ ຫວຽດນາມ) ມີຍາວ ທັງໝົດປະມານ 555 ກິໂລແມັດ, ຜ່ານບັນດາ ແຂວງ/ເມືອງ: ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ແຂວງບໍລິຄຳໄຊ; ແຂວງຄຳມ່ວນ (ສປປ ລາວ); ແຂວງກວ້າງບິ້ງ, ແຂວງຮ່າຕິ່ງ (ສສ ຫວຽດນາມ).

2. ສອງຝ່າຍເປັນເອກະພາບກັນກຳນົດ ແລວທາງລົດໄຟເຊື່ອມຕໍ່ ແຕ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ສປປ ລາວ) ຫາ ຫວຽງອ່າງ (ສສ ຫວຽດນາມ) ຕາມແລວທີ່ຜ່ານເຂດຊາຍແດນສອງປະເທດ ຢູ່ຈຸດທີ່ຕັ້ງຂອງອຸໂມງທາງລົດໄຟ ໃກ້ກັບ ດ່ານຊາຍແດນນາເຜົ້າ (ແຂວງຄຳມ່ວນ, ສປປ ລາວ) / ດ່ານຊາຍແດນຈາລໍ (ແຂວງກວ້າງບິ້ງ, ສສ ຫວຽດນາມ).

3. ແລວທາງລົດໄຟທີ່ເສດຖະກິດທີ່ສຸດ:

ກ. ແລວທາງລົດໄຟຢູ່ ສປປ ລາວ ເລີ່ມແຕ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລ່ນຂະໜານຕາມ ທາງຫຼວງ ແຫ່ງຊາດ ເລກ 13 ໃຕ້ ຜ່ານ ແຂວງບໍລິຄຳໄຊ ຫາ ເມືອງທ່າແຂກ, ແຂວງຄຳມ່ວນ ແລ້ວລ່ຽວຊ້າຍຂະໜານກັບ ທາງເລກ 12 ຮອດ ດ່ານຊາຍແດນນາເຜົ້າ ຊາຍແດນລາວ-ຫວຽດນາມ;

ຂ. ແລວທາງລົດໄຟ ສສ ຫວຽດນາມ ເລີ່ມແກ່ ທ່າເຮືອຫວຽດຮ່າງ ແລ່ນຂະໜານທາງເບື້ອງຂວາ ຂອງທາງຫຼວງເລກ 12C, ຮອດຈຸດຕັດກັບທາງຫຼວງເລກ 1, ແລ່ນຂະໜານທາງເບື້ອງຂວາ ຂອງທາງຫຼວງເລກ 1 ຜ່ານໃຈກາງເມືອງກີ້ແອັງ-ແຂວງຮ່າຕິ່ງ, ລ່ຽວຊ້າຍແລ່ນຂະໜານ ທາງເບື້ອງຂວາຂອງທາງຫຼວງເລກ 12C ຮອດ ດົງເລ, ສືບຕໍ່ແລ່ນຂະໜານກັບທາງຫຼວງເລກ 12C ຜ່ານ ບັນດາຕາແສງ ຮິ່ງຫົວ, ຫົວຝຸກ, ຫົວຕຽນ ທີ່ຂຶ້ນກັບ ເມືອງມິ່ງຫົວ; ຮອດສາມແຍກແຄແວ ສືບຕໍ່ແລ່ນຂະໜານກັບທາງຫຼວງເລກ 12A ຮອດ ມຸຢາ, ປາຈິງ ແລະ ດ່ານຊາຍແດນຈາລໍ ຊາຍແດນລາວ-ຫວຽດນາມ.

ຄ. ການກຳນົດລາຍລະອຽດຂອງແລວທາງລົດໄຟ ຈະໄດ້ກຳນົດໃນຂັ້ນຕອນການອອກແບບລະອຽດຂອງໂຄງການ ບົນຜູ້ນຳການຄັດເລືອກແລວທາງລົດໄຟ ທີ່ເປັນແລວທາງທີ່ເສດຖະກິດທີ່ສຸດ ຕາມການສຶກສາ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ (F/S) ທີ່ໄດ້ຮັບການຮັບຮອງຈາກລັດຖະບານ.

ມາດຕາ 2

ຈຸດເຊື່ອມຕໍ່ທາງລົດໄຟ ລະຫວ່າງ ສອງປະເທດ

1. ສອງຝ່າຍກຳນົດ ຈຸດເຊື່ອມຕໍ່ທາງລົດໄຟ ແມ່ນຈຸດຕັດກັນ ລະຫວ່າງ ໃຈກາງທາງລົດໄຟ ແລະ ເສັ້ນຊາຍແດນ ລາວ-ຫວຽດນາມ, ທີ່ເຂດ ດ່ານຊາຍແດນນາເຜົ້າ (ແຂວງຄຳມ່ວນ, ສປປ ລາວ) ແລະ ດ່ານຊາຍແດນຈາລໍ (ແຂວງກວ້າງບິ່ງ, ສສ ຫວຽດນາມ). ຈຸດເຄົ້າແລວທາງລົດໄຟ ແມ່ນພາກສ່ວນທີ່ໄດ້ ຮັບມອບໝາຍຂອງແຕ່ລະຝ່າຍ ເປັນຜູ້ກຳນົດຢູ່ພາກສະໜາມ ແລະ ສ້າງເປັນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຄັດຕິດ ມາຜ່ອມຂໍ້ຕົກລົງສະບັບນີ້.

2. ຂໍ້ມູນລະອຽດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ຈຸດເຊື່ອມຕໍ່ທາງລົດໄຟ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ສອງປະເທດ ປະກອບມີ:

ກ. ທີ່ຕັ້ງທາງລົດໄຟ ຢູ່ລະຫວ່າງກາງຂອງສອງດ່ານສະຖານນີຊາຍແດນທາງລົດໄຟ ລວມມີ:

- ແຜ່ນພຽງ (ມີບັນດາອົງປະກອບໂຄ້ງ, ຈຸດເຄົ້າຈອມໂຄ້ງ);
- ຕັດຍາວ (ບອກລະດັບປ່າທາງ, ລະດັບລາງລົດໄຟ, ຄວາມເນີນຍາວ);

ຂ. ຈຸດເຄົ້າທີ່ຈຸດເຊື່ອມຕໍ່ທາງລົດໄຟ;

ຄ. ວຽກອຸໂມງທາງລົດໄຟ ທີ່ ຈຸດເຊື່ອມຕໍ່ແລວທາງລົດໄຟ (ລວມມີ ລວງຍາວ, ຈຸດເລີ່ມຕົ້ນ ອຸໂມງ, ຈຸດສຸດທ້າຍອຸໂມງ, ຈຸດເຊື່ອມຕໍ່ແລວທາງລົດໄຟແມ່ນທາງລົດໄຟ);

ງ. ບັນດາວຽກທາງລົດໄຟອື່ນໆກ່ຽວຂ້ອງ (ທາງ, ຂົວ, ທໍ່, ອຸໂມງ, ຄັນຄູ, ກຳແພງກັ້ນດີນ, ສະຖານນີ, ສູນສ້ອມແປງ, ລະບົບລະບາຍນ້ຳ, ລະບົບສື່ສານ, ສັນຍານ, ລະບົບແຈ້ງເຕືອນຄິງທີ່, ລະບົບຈ່າຍໄຟຜ້າ ແລະ ອື່ນໆ, ອຸປະກອນເສີມອື່ນຂອງທາງລົດໄຟ) ໃນຂອບເຂດ ລະຫວ່າງ ສອງດ່ານສະຖານນີຊາຍແດນທາງລົດໄຟ;

ຈ. ຂອບເຂດສະຫງວນຄວາມປອດໄພທາງລົດໄຟ;

ສ. ບັນດາຈຸດເຄົ້າ, ລະດັບຈຸດສູງຂອງທາງລົດໄຟ ໃນຂອບເຂດ ລະຫວ່າງ ສອງດ່ານສະຖານນີ ຊາຍແດນທາງລົດໄຟ;

- ຊ. ບັນດາມາດຕະຖານເຕັກນິກຕົ້ນຕໍ (ຊັ້ນທາງ, ຄວາມໄວອອກແບບ, ນໍ້າໜັກອອກແບບ, ຂະໜາດຄວາມກ້ວາງ, ໂຄງສ້າງຊັ້ນເທິງທາງລົດໄຟ);
- ຍ. ຈຸດທີ່ຕັ້ງ ດ່ານສະຖານນິຊາຍແດນທາງລົດໄຟທີ່ຕັ້ງຢູ່ດິນແດນລາວ ແລະ ດ່ານສະຖານນິ ຊາຍແດນທາງລົດໄຟທີ່ຕັ້ງຢູ່ດິນແດນຫວຽດນາມ;
- ດ. ບັນດາຂໍ້ມູນຕ່າງໆ ຕາມການສະເໜີຂອງແຕ່ລະຝ່າຍ.

3. ສອງຝ່າຍເປັນເອກະພາບກັນນໍາໃຊ້ ລະບົບເຄົ້າຜຸມສັນຖານ ໃນລະບົບເຄົ້າສາກົນ ປີ 1984 (ລະບົບເຄົ້າ WG S-84), ຈາກຈຸດອ້າງອີງ ລະບົບເຄົ້າໜ່ວຍເຢົາ, ຫ້າຍຜ່ອງ (ຫວຽດນາມ) ໄດ້ຄິດໄລ່ ຕາມແບບຈໍາລອງ ແຮງດຶງດູດຂອງໜ່ວຍໂລກ ປີ 1996 (EGM-96) ເພື່ອອ້າງອີງຈຸດເຊື່ອມຕໍ່ ທາງລົດໄຟ ລະຫວ່າງ ສອງປະເທດ. ຄ່າເຄົ້າຕັ້ງສາໜ້າຂອງ ຈຸດເຊື່ອມຕໍ່ທາງລົດໄຟ ລະຫວ່າງ ສອງປະເທດ ໄດ້ຄິດໄລ່ຈາກ ເຄົ້າຜຸມສັນຖານຂອງມັນ ຜ່ານການສາຍ UTM (WGS-84), ເຂດ 6⁰, ເສັ້ນຂະໜານ ສູນກາງ 105⁰ ເສັ້ນແວງຕາເວັນອອກ.

4. ຝ່າຍຫຼັງ ທາງລົດໄຟເຊື່ອມຕໍ່ ລະຫວ່າງ ສອງປະເທດ ໄດ້ຮັບການກໍ່ສ້າງ, ສອງຝ່າຍຈະແຕ່ງ ຕັ້ງຄະນະຮັບຜິດຊອບວຽກຮ່ວມກັນ ເພື່ອກໍານົດຈຸດເຊື່ອມຕໍ່ທາງລົດໄຟ ລະຫວ່າງ ສອງປະເທດ.

ມາດຕາ 3

ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້-ການລົງທຶນກໍ່ສ້າງໂຄງການ

1. ສອງຝ່າຍເປັນເອກະພາບກັນ ຈະນໍາໃຊ້ບົດສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ (F/S) ທາງລົດໄຟເຊື່ອມຕໍ່ ແຕ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ສປປ ລາວ) ຫາ ທ່າເຮືອຫວຽງອ່າງ (ສສ ຫວຽດນາມ) ທີ່ ອົງການສາກົນ ສ ເກົາຫຼີ (KOICA) ໄດ້ໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອ, ເພື່ອເປັນພື້ນຖານໃນການສໍາເລັດ ບົດສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງ ຊ່ວງທາງລົດໄຟທີ່ຢູ່ໃນດິນແດນຂອງຕົນ ຕາມລະບຽບກົດໝາຍຂອງແຕ່ລະປະເທດ, ເພື່ອພິຈາລະນາຮັບຮອງ. ບົນພື້ນຖານການຮັບຮອງດັ່ງກ່າວ ສອງຝ່າຍ ລາຍງານຜົນການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການໃຫ້ກັນ ຮັບຊາບ ເພື່ອຈຸດປະສົງພັດທະນາໂຄງການຮ່ວມກັນ ຕາມແຜນການລວມ ເຊິ່ງຄາດຄະເນການ ແບ່ງຊ່ວງລົງທຶນດັ່ງນີ້:

ກ. ໄລຍະທີ 1: ການລົງທຶນກໍ່ສ້າງຊ່ວງທາງລົດໄຟ ແຕ່ ທ່າແຂກ-ຫວຽງອ່າງ, ມີຄວາມຍາວປະມານ 242 ກມ (ຊ່ວງທາງລົດໄຟທີ່ຢູ່ດິນແດນລາວ ມີຄວາມຍາວປະມານ 139 ກມ; ຊ່ວງທາງລົດໄຟທີ່ຢູ່ດິນແດນຫວຽດນາມ ມີຄວາມຍາວປະມານ 103 ກມ);

ຂ. ໄລຍະທີ 2: ການລົງທຶນກໍ່ສ້າງຊ່ວງທາງລົດໄຟ ແຕ່ ທ່າແຂກ-ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ມີຄວາມຍາວປະມານ 313 ກມ (ຢູ່ດິນແດນລາວ).

2. ເພື່ອເປັນບ່ອນອີງໃຫ້ ການສຶກສາ ແລະ ສ້າງແຜນ ການລົງທຶນກໍ່ສ້າງ, ສອງຝ່າຍໃຫ້ຄຳໝັ້ນສັນຍາວ່າ ແຕ່ລະຝ່າຍຮັບຜິດຊອບ ການລົງທຶນກໍ່ສ້າງຊ່ວງທາງລົດໄຟ ທີ່ຢູ່ດິນແດນຕົນ ຜ່ານຫຼາຍຮູບແບບ ແລະ ແຫຼ່ງທຶນ, ລວມທັງ ແຫຼ່ງທຶນຈາກພາກ ລັດ, ເອກະຊົນ ແຕ່ລະຝ່າຍ, ແຫຼ່ງທຶນກູ້ຢືມ ODA ແລະ ບັນດາແຫຼ່ງທຶນອື່ນ ຕາມລະບຽບກົດໝາຍແຕ່ລະປະເທດ. ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ເປັນລະບົບດຽວກັນ ແລະ ນຳ ໃຊ້ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ, ສອງຝ່າຍເປັນເອກະພາບກັນ ແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນຂ່າວສານກ່ຽວກັບ ແຜນການ ແລະ ຄວາມຄືບໜ້າ ການລົງທຶນກໍ່ສ້າງຊ່ວງທາງລົດໄຟ ທີ່ຢູ່ດິນແດນຕົນ.

3. ສະເພາະ ອຸໂມງທາງລົດໄຟ ທີ່ຜ່ານເຂດຊາຍແດນສອງປະເທດ, ແຕ່ລະຝ່າຍ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຕໍ່ ການລົງທຶນກໍ່ສ້າງອຸໂມງທາງລົດໄຟ ທີ່ຢູ່ດິນແດນຕົນ.

4. ບັນດາໂຄງການກໍ່ສ້າງທີ່ຮັບໃຊ້ໃຫ້ແກ່ທາງລົດໄຟຊື່ນຕໍ່ ລະຫວ່າງ ສອງປະເທດ ໃນຂອບເຂດ ຊາຍ ແດນ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມ "ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ລະບຽບຊາຍແດນ ປີ 2016", ຮັບປະກັນບໍ່ໃຫ້ມີຜົນ ກະທົບເຖິງ ເສັ້ນຊາຍແດນ, ຫຼັກໝາຍຊາຍແດນ ແລະ ບັນດາເຄື່ອງໝາຍຊື່ບອກເຂດຊາຍແດນ;

5. ສອງຝ່າຍເປັນເອກະພາບກັນນຳໃຊ້ ລະບົບແຈ້ງເຕືອນ, ລະບົບຂໍ້ມູນຂ່າວສານ, ສັນຍານາມ ມາດຕະຖານເຕັກນິກລວມຂອງໂຄງການ ຮັບປະກັນຄວາມເປັນລະບົບດຽວກັນ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ປອດໄພໃນເວລານຳໃຊ້.

ມາດຕາ 4

ການເປີດດ່ານສາກົນທາງລົດໄຟ ຢູ່ບໍລິເວນຊາຍແດນ ລະຫວ່າງ ສອງປະເທດ

1. ສອງຝ່າຍເປັນເອກະພາບກັນຈະ ກໍ່ສ້າງສະຖານນີສາກົນສະເພາະທາງລົດໄຟ ຢູ່ດິນແດນຂອງຕົນ ຕາມ ການອອກແບບທີ່ໄດ້ຮັບຮອງຈາກລັດຖະບານ ແລະ ເປີດດ່ານສາກົນທີ່ສະຖານນີດັ່ງກ່າວ ເພື່ອເປັນ ການຮັບຮອງ ຂະບວນລົດໄຟຂອງອີກຝ່າຍ, ປະຕິບັດບັນດາເຕັກນິກການແລ່ນລົດໄຟ ແລະ ການອະນຸຍາດຂົນສົ່ງ ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ.

2. ສອງຝ່າຍເປັນເອກະພາບກັນ ຄວບຄຸມ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ບັນດາຂັ້ນຕອນກ່ຽວກັບ ພາສີ ອາຫອນ , ກວດຄົບເຂົ້າອອກ, ກັກກັນ, ຂົນສົ່ງໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ຜ່ານທາງລົດໄຟ ທີ່ຜ່ານດ່ານຊາຍແດນ ສອງ ປະເທດ, ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ ການຜ່ານແດນສະກວກ, ຫຼຸດຜ່ອນຂັ້ນຕອນ ແລະ ຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບ, ກົດໝາຍແຕ່ລະປະເທດ.

3. ສອງຝ່າຍເປັນເອກະພາບກັນ ແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນຂ່າວສານ, ໃຫ້ຄຳປຶກສາເຊິ່ງກັນແລະກັນ ໃນຂັ້ນຕອນ ການອອກແບບ, ກໍ່ສ້າງສະຖານນີຊາຍແດນທາງລົດໄຟ ແລະ ເປີດດ່ານຊາຍແດນທີ່ສະຖານນີຊາຍແດນທາງລົດໄຟ.

4. ການເປີດ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ ດ່ານຊາຍແດນ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມ "ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ລະບຽບ ຊາຍແດນ ປີ 2016" ແລະ ບັນດາ ລະບຽບ ກົດໝາຍ ພາຍໃນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງແຕ່ລະປະເທດ.

ມາດຕາ 5

ການຄຸ້ມຄອງ, ການບຸລະນະຮັກສາ ແລະ ການດຳເນີນການ ທາງລົດໄຟ

1. ໃນໄລຍະ ການລົງທຶນກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟເຊື່ອມຕໍ່ ແຕ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ສປປ ລາວ) ຫາ ຫວຽງ ອ່າງ (ສສ ຫວຽດນາມ), ສອງຝ່າຍເປັນເອກະພາບ ເຈລະຈາ ແລະ ເຊັນສັນຍາ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ລະຫວ່າງ ລາວ-ຫວຽດນາມ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງສອດຄ່ອງຕາມ ລະບຽບ ກົດໝາຍ ຂອງສອງປະເທດ. ສອງຝ່າຍເປັນເອກະພາບ ກັນ ບຸລະນະຮັກສາ ແລະ ພັດທະນາ ທາງລົດໄຟ ເພື່ອເຊື່ອມການຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງປະເທດ, ຮັບປະກັນການ ຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟໄປມາຂອງສອງປະເທດໃຫ້ໄລ່ງລ່ຽນ, ສະຫງົບ, ປອດໄພ, ປະສິທິຜົນ; ຕອບສະໜອງຄວາມ ຕ້ອງການໃນການຂົນສົ່ງ ໂດຍສານ, ສິນຄ້າ, ພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ຮັບປະກັນວຽກງານປ້ອງກັນ ປະເທດ ແລະ ຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ ແຕ່ລະປະເທດ.
2. ຂອບເຂດການຄຸ້ມຄອງ ທາງລົດໄຟ ແລະ ອຸໂມງທາງລົດໄຟ ແມ່ນໜ້າຕັດທາງຕັ້ງ ຕາມແລວເສັ້ນ ຊາຍແດນ ທີ່ຜ່ານກົດຈະການດັ່ງກ່າວ. ແຕ່ລະຝ່າຍມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບ ຄຸ້ມຄອງເອງ, ບຳລຸງຮັກສາ, ປ້ອງກັນ ຊັບສິນ, ໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງລົດໄຟ ທີ່ຂຶ້ນກັບຂອບເຂດແດນຂອງຕົນ.
3. ສອງຝ່າຍໃຫ້ຄຳໝັ້ນສັນຍາ ຮັບປະກັນການນຳໃຊ້ໃຫ້ ປອດໄພ, ປົກກະຕິ; ບຳລຸງຮັກສາ, ສ້ອມ ແປງ , ປັບປຸງ ທາງລົດໄຟ, ອຸໂມງທາງລົດໄຟ ແລະ ບັນດາວຽກງານອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອບໍ່ໃຫ້ມີຜົນກະທົບເຖິງ ການດຳເນີນການທາງລົດໄຟ ແຕ່ລະຝ່າຍ.

ມາດຕາ 6

ອົງການໃຈກາງໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂໍ້ຕົກລົງ

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ສປປ ລາວ ຕາງໜ້າໃຫ້ແກ່ຝ່າຍ ລາວ; ກະຊວງຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ ສສ ຫວຽດນາມ ຕາງໜ້າໃຫ້ແກ່ຝ່າຍ ຫວຽດນາມ ຝັນໃຈກາງໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂໍ້ຕົກລົງ, ແລກປ່ຽນ ຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ, ຊຸກຍູ້ ແລະ ຜັນຂະຫຍາຍ ບັນດານິ້ອໃນ ຂໍ້ຕົກລົງສະບັບນີ້.

ມາດຕາ 7

ການພົວພັນຂອງຂໍ້ຕົກລົງສະບັບນີ້ ກັບ ສົນທິສັນຍາສາກົນ ວ່າດ້ວຍ ຊາຍແດນ ແລະ ດິນແດນ

ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂໍ້ຕົກລົງສະບັບນີ້ ຖ້າມີບັນຫາທີ່ພົວພັນເຖິງ ຊາຍແດນ ແລະ ດິນແດນ ຕ້ອງ ປະຕິບັດຕາມ "ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ເສັ້ນຊາຍແດນ ແລະ ຫຼັກໝາຍຊາຍແດນ ປີ 2016"; "ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍ ລະບຽບ ຊາຍແດນ ປີ 2016".

ຂໍ້ຕົກລົງສະບັບນີ້ ບໍ່ກໍ່ໃຫ້ເກີດ ສິດ ແລະ ພັນທະ ດ້ານກົດໝາຍ ໃຫ້ແຕ່ລະຝ່າຍ ຕາມກົດໝາຍສາກົນ.

ມາດຕາ 8

ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍງ

ຂໍ້ຂັດແຍງຕ່າງໆ ທີ່ເກີດຂຶ້ນຈາກ ການຕົວອາໄສ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຂໍ້ຕົກລົງສະບັບນີ້, ຕ້ອງໄດ້ແກ້ໄຂ ຜ່ານການປຶກສາຫາລືແບບເພື່ອນມິດ ຫຼື ດ້ວຍການເຈລະຈາແບບສັນຕິວິທີ.

ມາດຕາ 9
ການເພີ່ມເຕີມ, ແກ້ໄຂຂໍ້ຕົກລົງ

ຂໍ້ຕົກລົງສະບັບນີ້ ສາມາດ ປັບປຸງ ແລະ ເພີ່ມເຕີມໄດ້ ຕາມການຕົກລົງຂອງສອງຝ່າຍ. ເມື່ອໃນທີ່ ໄດ້ ປັບປຸງ ແລະ ເພີ່ມເຕີມ ມີຜົນສັກສິດນັບແຕ່ມີລົງລາຍເຊັນ ແລະ ແມ່ນສ່ວນໜຶ່ງຂອງຂໍ້ຕົກລົງສະບັບນີ້ ທີ່ບໍ່ ສາມາດແຍກອອກຈາກກັນໄດ້.

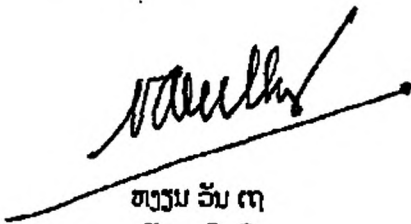
ມາດຕາ 10
ຜົນສັກສິດຂອງຂໍ້ຕົກລົງ

ຂໍ້ຕົກລົງສະບັບນີ້ ມີຜົນສັກສິດ ນັບແຕ່ວັນລົງລາຍເຊັນເປັນຕົ້ນໄປ ແລະ ສືບຕໍ່ມີຜົນສັກສິດ ຈົນກວ່າ ຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງ ຕ້ອງການ ຢຸດເຊົາ ຫຼື ຢຸດຊົດຄາວ ຂໍ້ຕົກລົງ ຕ້ອງໄດ້ມີໜັງສືທາງການ ແຈ້ງໃຫ້ອີກຝ່າຍ ຮັບ ຊາບ ຜ່ານທາງການທູດ ກ່ອນ ຫົກ (06) ເດືອນ.

ຂໍ້ຕົກລົງສະບັບນີ້ ໄດ້ລົງນາມທີ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ 24 ເດືອນກຸມພາ ປີ 2019, ເຮັດເປັນ ສອງ (02) ສະບັບ, ແຕ່ລະສະບັບເປັນ ພາສາລາວ ແລະ ພາສາຫວຽດ, ທັງສອງ (02) ພາສາ ລ້ວນແລ້ວແຕ່ມີ ຄຸນຄ່າເທົ່າທຽມກັນ, ແຕ່ລະຝ່າຍຮັກສາໄວ້ໜຶ່ງ (01) ສະບັບ./.

ຕາງໜ້າ
ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສສ ຫວຽດນາມ

ຕາງໜ້າ
ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປລາວ



ຫງຽນ ວັນ ຕາ
ລັດຖະມົນຕີ
ກະຊວງຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ

ບຸນຈັນ ສິນທະວົງ
ລັດຖະມົນຕີ
ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ