កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន

ស្តីពី

សេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញ

នៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស

រួមទាំងពិធីសារចំនួន ២

កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន
ស្តីពី
សេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញ
នៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស

រដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋឥណ្ឌូនេស៊ី សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ម៉ាឡេស៊ី សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា សាធារណរដ្ឋហ្វីលីពីន សាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ដែលជារដ្ឋសមាជិកនៃសមាគមប្រជាជាតិអាស៊ីអាគ្នេយ៍ (ហៅកាត់ថា "អាស៊ាន") (តទៅនេះហៅកាត់ជារួមថា "បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង" ឬ ហៅកាត់ដោយឡែកថា "ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង")

ដោយរម្លឹកដល់ការសម្រេចចិត្តរបស់ថ្នាក់ដឹកនាំអាស៊ានជាលើកដំបូង ដើម្បីបង្កើតសហគមន៍អាស៊ាននៅឆ្នាំ ២០២០ រួមមានសហគមន៍សេដ្ឋកិច្ចអាស៊ាន ដែលបានបង្កើតឡើងនៅក្នុងសេចក្តីថ្លែងការណ៍នៃកិច្ចស្រុះស្រួលលើកទី ២ របស់អាស៊ាន (កិច្ចស្រុះស្រួលបាលី លើកទី ២) ធ្វើនៅកោះបាលី ប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី កាលពីថ្ងៃទី ០៧ ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០០៣។

ដោយមានការអះអាងពីរបៀបវារះគោលនយោបាយ សម្រាប់ការអនុវត្តប្រកបដោយវឌ្ឍនភាពនៃសេរីភាវូបនីយកម្ម និង សមាហរណកម្មពេញលេញនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន ដូចដែលបានគូសបញ្ជាក់នៅក្នុងផែនការសកម្មភាពសម្រាប់សមាហរណកម្ម និង សេរីភាវូបនីយ-កម្ម ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន ដែលត្រូវបានអនុម័តនៅក្នុងកិច្ចប្រជុំរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងដឹកជញ្ជូនអាស៊ានលើកទី ១០ កាលពីថ្ងៃទី ២៣ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៤ នៅរាជធានីភ្នំពេញ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ដោយរម្លឹកដល់កម្មវិធីសកម្មភាពវៀងចន្ទន៍ ដែលត្រូវបានអនុម័តនៅក្នុងកិច្ចប្រជុំកំពូលអាស៊ានលើកទី ១០ កាលពីថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៤ នៅរដ្ឋធានីវៀងចន្ទន៍ ប្រទេសឡាវ ដែលស្នើសុំអោយមានការពន្លឿនការរៀបចំបើកចំហជើងមេឃ និង ការធ្វើអោយមានភាពជឿនលឿននៃសេរីភាវូបនីយកម្ម នៅក្នុងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស

ដោយរម្លឹកផងដែរ ដល់សេចក្តីសម្រេចនៃកិច្ចប្រជុំរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងដឹកជញ្ជូនអាស៊ានលើកទី ១០ នៅរាជធានីភ្នំពេញ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា កាលពីថ្ងៃទី ២៣ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៤ ដើម្បីអនុម័តផែនទីបង្ហាញផ្លូវសម្រាប់សមាហរណកម្មវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និង ផែនការសកម្មភាពសម្រាប់សមាហរណកម្ម និង សេរីភាវូបនីយកម្មការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអាស៊ាន ឆ្នាំ ២០០៥ ដល់ ឆ្នាំ ២០១៥ ដែលផ្តល់អោយមាននូវសកម្មភាពយុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីធ្វើសេរីភាវូបនីយកម្មបន្ថែមនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន និង ដើម្បីជំរុញអោយមានបរិយាកាសដ៏ប្រសើរមួយសម្រាប់ទីផ្សារអាកាសចរឯកភាពរួមមួយនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន

ដោយបានសន្យាធ្វើការថែរក្សា អភិវឌ្ឍ និង ពង្រឹងចំណងទំនាក់ទំនងមិត្តភាព និង កិច្ចសហប្រតិបត្តិការបន្ថែមទៀត រវាង និង ក្នុងចំណោមបណ្តាប្រទេសរបស់ខ្លួន

ដោយទទួលស្គាល់ថា សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និង មានលក្ខណៈប្រកួតប្រជែង គឺមានសារៈសំខាន់ដើម្បីអភិវឌ្ឍពាណិជ្ជកម្ម ផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ដល់ភាគីប្រើប្រាស់ និង ជំរុញអោយមានការរីកលូតលាស់សេដ្ឋកិច្ច

ដោយមានគោលបំណង ធានាអោយបាននូវកម្រិតខ្ពស់បំផុតនៃសុវត្ថិភាព និង សន្តិសុខក្នុងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ និង ដោយមានការបញ្ជាក់អះអាងឡើងវិញ អំពីការព្រួយបារម្ភយ៉ាងខ្លាំងរបស់ខ្លួនចំពោះសកម្មភាព ឬ ការគំរាមកំហែងនានាប្រឆាំងនឹងសន្តិសុខអាកាសយាន ដែលធ្វើអោយអន្តរាយដល់សុវត្ថិភាពបុគ្គល ឬ ទ្រព្យសម្បត្តិ ជះឥទ្ធិពលមិនល្អដល់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និង ធ្វើអោយខូចទំនុកចិត្តសាធារណជនមកលើសុវត្ថិភាពអាកាសចរស៊ីវិល

ដោយមានគោលបំណង ជួយសម្រួល និង ធ្វើអោយប្រសើរឡើងដល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស និង សកម្មភាពពាក់ព័ន្ធនានា ជាកិច្ចបំពេញបន្ថែមដល់ការសម្រួលការដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗ និង កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងសេរីភាវូបនីយកម្មនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន

ដោយមានការអះអាងជាថ្មីពីការសន្យារួបរួមរបស់ពួកយើង ដើម្បីស្ថាបនាទីផ្សារអាកាសចររួមមួយរបស់អាស៊ាន នៅឆ្នាំ ២០១៥

ក្នុងនាមជា បណ្តាភាគីនៃអនុសញ្ញា ស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុង ស៊ីកាហ្គោ ថ្ងៃទី ០៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៤៤ និង ដោយមានគោលបំណងប្រកាន់ខ្ជាប់នូវគោលការណ៍ និង បទប្បញ្ញត្តិនានានៃអនុសញ្ញានេះ និង

ដោយមានគោលបំណង ឈានទៅដល់ការសម្រេចបាននូវកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពីសេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស

បានព្រមព្រៀងគ្នា ដូចខាងក្រោម ៖

មាត្រា ១
និយមន័យ

លើកលែងតែក្នុងករណីបរិបទតម្រូវ សម្រាប់តែគោលបំណងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ៖

១. ពាក្យ "អនុសញ្ញា" ត្រូវមានន័យថា អនុសញ្ញា ស្តីពី អាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុង ស៊ីកាហ្គោ កាលពីថ្ងៃទី ០៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៤៤ ហើយរួមមាន (i) វិសោធនកម្មណាមួយដែលត្រូវបានចូលជាធរមានក្រោមមាត្រា ៩៤ (ក) នៃអនុសញ្ញានេះ និង ត្រូវបានផ្តល់សច្ចាប័នដោយបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និង (ii) ឧបសម្ព័ន្ធណាមួយ ឬ វិសោធនកម្មណាមួយនៃឧបសម្ព័ន្ធនោះ ដែលត្រូវបានអនុម័តក្រោមមាត្រា ៩០ នៃអនុសញ្ញានេះ ក្នុងកម្រិតមួយដែលឧបសម្ព័ន្ធ ឬ វិសោធនកម្មនៃឧបសម្ព័ន្ធទាំងនោះ នៅក្នុងពេលវេលាជាក់លាក់ណាមួយ មានប្រសិទ្ធភាពចំពោះគ្រប់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

២. ពាក្យ "អាជ្ញាធរអាកាសចរ" ត្រូវមានន័យថា រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកអាកាសចរស៊ីវិល បុគ្គល ឬ អង្គភាពណាមួយ ដែលត្រូវបានអនុញ្ញាតអោយបំពេញតួនាទីណាមួយនាពេលបច្ចុប្បន្ន ឬ តួនាទីប្រហាក់ប្រហែល។

៣. ពាក្យ "ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង" ត្រូវមានន័យថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយដែលត្រូវបានចាត់តាំង និង អនុញ្ញាតអោយប្រតិបត្តិការ ស្របតាមមាត្រា ៣ (ស្តីពី ការចាត់តាំង និង ការផ្តល់ច្បាប់អនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

៤. ពាក្យ "ដែនដី" ត្រូវមានន័យថា ដែនដីគោក ដែនទឹក ដែនសមុទ្រ ទីប្រជុំកោះ បាតសមុទ្រ និង ធនធានក្រោមដី និង ផ្ទៃអាកាសខាងលើ ។

៥. ពាក្យ "សេវាកម្មផ្លូវអាកាស" "សេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ" និង "ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ" ត្រូវមានន័យដោយឡែកៗពីគ្នា ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៩៦ នៃអនុសញ្ញា ។

៦. ពាក្យ "តម្លៃសេវាកម្ម" ត្រូវមានន័យថា ថ្លៃដែលបានចំណាយសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និង ទំនិញ និង លក្ខខណ្ឌនានាដែលតម្លៃទាំងនោះត្រូវយកមកអនុវត្តក្រោមលក្ខខណ្ឌនេះ រួមទាំងតម្លៃ និង លក្ខខណ្ឌនានាចំពោះភ្នាក់ងារ និង សេវាកម្មបន្ទាប់បន្សំនានា ប៉ុន្តែមិនរាប់បញ្ចូលផលកម្រៃ និង លក្ខខណ្ឌនានាចំពោះការដឹកជញ្ជូនកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ឡើយ ។

៧. ពាក្យ "កំណាត់ផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់" ត្រូវមានន័យថា កំណាត់ផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់នៅក្នុងកាលវិភាគហោះហើរ ដែលមាននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

៨. ពាក្យ "សេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀង" ត្រូវមានន័យថា សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស តាមកាលវិភាគកំណត់ ដើម្បីដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ទំនិញ និង/ឬ កញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ ដាច់ដោយឡែក ឬ រួមបញ្ចូលគ្នា ជាថ្នូរនឹងការយកផលកម្រៃ ឬ ការជួលនៅលើកំណាត់ផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់ជាក់លាក់ ។

៩. ពាក្យ "ការឈប់សំចតមិនធ្វើពាណិជ្ជកម្ម" ត្រូវមានន័យថា ការចុះចតក្នុងគោលបំណងណាមួយក្រៅពីការដាក់បញ្ចូល ឬ ការបញ្ចេញអ្នកដំណើរ ទំនិញ និង/ឬ កញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ នៅក្នុងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ។

១០. ពាក្យ "បន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង គ្រឿងបរិក្ខារនានា" ត្រូវមានន័យថា កម្រៃដែលកំណត់យកដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច លើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ឬ ត្រូវបានអនុញ្ញាតដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច អោយយកកម្រៃសម្រាប់ការផ្តល់បរិវេណ ឬ គ្រឿងបរិក្ខារអាកាសយានដ្ឋាន ឬ សេវាកម្មបញ្ជាចរាចរដែនអាកាស រួមទាំងសេវាកម្មពាក់ព័ន្ធនានា និង គ្រឿងបរិក្ខារអាកាសយាន ក្រុមអាកាសយានិក និង ទំនិញផងដែរ ។

១១. ពាក្យ "កិច្ចព្រមព្រៀង" ត្រូវមានន័យថា កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និង ពិធីសារអនុវត្តនានានៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និង វិសោធនកម្មណាមួយលើកិច្ចព្រមព្រៀង ឬ ពិធីសារអនុវត្តទាំងនេះ ។

១២. ពាក្យ "ទីស្នាក់ការតម្កល់ឯកសារ" ត្រូវមានន័យថា អគ្គលេខាធិការដ្ឋានអាស៊ាន ។ និង

១៣. រាល់សេចក្តីយោងទាំងអស់ចំពោះពាក្យឯកវចនៈ ត្រូវរួមបញ្ចូលទាំងន័យពហុវចនៈ ហើយដូចគ្នានេះដែរ រាល់សេចក្តីយោងទាំងអស់ចំពោះពាក្យពហុវចនៈ ក៏ត្រូវរួមបញ្ចូលទាំងន័យឯកវចនៈផងដែរ ។

មាត្រា ២
ការផ្តល់សិទ្ធិ

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់ដល់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត នូវសិទ្ធិដូចខាងក្រោម ដើម្បីបម្រើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀតនោះ ៖

ក. សិទ្ធិហោះហើរឆ្លងកាត់ទឹកដីរបស់ខ្លួនដោយមិនចុះចត

ខ. សិទ្ធិធ្វើការឈប់សំចតនៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួនដោយមិនធ្វើពាណិជ្ជកម្ម និង

គ. សិទ្ធិនានាដែលមានកំណត់នៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ រួមទាំងសិទ្ធិទាំងឡាយដែលមានចែងនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ១ (ស្តីពី សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស តាមកាលវិភាគកំណត់) និង តាមករណីជាក់ស្តែង ឧបសម្ព័ន្ធ ២ (ស្តីពី ពិធីសារអនុវត្ត) ។

២. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ក្រៅពីក្រុមហ៊ុនអាកាសចរទាំងឡាយណាដែលបានចាត់តាំងក្រោមមាត្រា ៣ (ស្តីពី ការចាត់តាំង និង ការផ្តល់ច្បាប់អនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ក៏ត្រូវមានសិទ្ធិដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ (ក) និង (ខ) នៃមាត្រានេះផងដែរ ។ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរទាំងនោះ ត្រូវតម្រូវអោយបំពេញតាមលក្ខខណ្ឌផ្សេងៗ ដែលមានកំណត់ក្រោមច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និង វិធាននានា ដែលជាទូទៅត្រូវយកមកអនុវត្តចំពោះប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលគោរពតាមការអនុវត្តនេះ ។

៣. គ្មានបទប្បញ្ញត្តិណាមួយនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវបានចាត់ទុកថា ជាការផ្តល់អោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ នូវសិទ្ធិផ្ទុកក្នុងអាកាសយាន នៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត នូវអ្នកដំណើរ អីវ៉ាន់អ្នកដំណើរ ទំនិញ ឬ កញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ ដែលត្រូវបានដឹកជញ្ជូនជា

ថ្នូរនឹងការយកផលកម្រៃ ហើយដឹកជញ្ជូនឆ្ពោះទៅកាន់ចំណុចដទៃផ្សេងទៀតនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ដែលបានពោលខាងក្រោយនោះឡើយ ។

មាត្រា ៣

ការចាត់តាំង និង ការផ្ដល់ច្បាប់អនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវមានសិទ្ធិចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរចំនួនច្រើនតាមដែលខ្លួនប្រាថ្នា ក្នុងគោលបំណងធ្វើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ស្របតាមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និង មានសិទ្ធិដកហូត ឬ កែប្រែការចាត់តាំងនេះ។ ការចាត់តាំងនេះ ត្រូវបញ្ជូនជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ តាមរយៈការទូត ទៅកាន់ទីស្នាក់ការតម្កល់ឯកសារ ដែលត្រូវជូនដំណឹងទៅគ្រប់បណ្ដាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ជាបន្តបន្ទាប់។

២. នៅពេលទទួលបានការចាត់តាំង និង ពាក្យស្នើសុំពីក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំង ក្នុងទម្រង់ និង លក្ខណៈដូចដែលមានបញ្ជាក់ ដើម្បីស្នើសុំច្បាប់អនុញ្ញាតធ្វើប្រតិបត្តិការ និង លិខិតអនុញ្ញាតបច្ចេកទេស ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្ដល់ច្បាប់អនុញ្ញាតសមស្រប និង លិខិតអនុញ្ញាតបច្ចេកទេស ដោយពុំមានការពន្យារពេលបែបបទនីតិវិធីណាមួយឡើយ ដរាបណា ៖

ក. (i) ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ឬ ពលរដ្ឋនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ឬ ករណីទាំងពីរនេះ មានកម្មសិទ្ធិត្រឹមត្រូវ និង មានការគ្រប់គ្រងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ឬ

(ii) ស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃការទទួលយកពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលទទួលពាក្យស្នើសុំនេះ រដ្ឋជាសមាជិកអាស៊ានចំនួនមួយ ឬ ច្រើន និង/ឬ ពលរដ្ឋរបស់ខ្លួន ជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិ និង នៅតែមានភាពជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិត្រឹមត្រូវ ហើយមានការគ្រប់គ្រងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព លើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង ដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនេះ ត្រូវបានបង្កើតឡើង និង មានទីស្នាក់ការអាជីវកម្មចម្បង នៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនេះ ហើយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនេះ មាន និង បន្តរក្សាការគ្រប់គ្រងតាមផ្លូវច្បាប់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។ ឬ

(iii) ស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃការទទួលយកពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលទទួលពាក្យស្នើសុំនេះ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង ត្រូវបានបង្កើតឡើង និង មានទីស្នាក់ការអាជីវកម្មចម្បងរបស់ខ្លួន នៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនេះ និង ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមាន និង នៅតែរក្សាការគ្រប់គ្រងតាមផ្លូវច្បាប់យ៉ាងមានប្រសិទ្ធភាពទៅលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ដរាបណាការព្រមព្រៀងទាំងនេះ នឹងមិនមានន័យស្មើនឹងការអនុញ្ញាតអោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ឬ ក្រុមហ៊ុនបុត្រសម្ព័ន្ធរបស់ខ្លួន មានលទ្ធភាពទទួលបាននូវសិទ្ធិធ្វើចរាចរដែលខ្លួនពុំធ្លាប់មាននោះឡើយ ។ និង

ខ. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង មានគុណវុឌ្ឍិក្នុងការបំពេញលក្ខខណ្ឌផ្សេងៗ ដូចដែលមានចែងនៅក្នុងច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និង វិធាននានា ដែលតាមធម្មតាត្រូវបានយកមកអនុវត្តចំពោះការធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលធ្វើការពិចារណាលើពាក្យស្នើសុំ ។ និង

គ. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ គោរពតាមខ្លឹមសារដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៥ (ស្តីពី សុវត្ថិភាព) និង មាត្រា ៦ (ស្តីពី សន្តិសុខអាកាសចរ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

៣. បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលផ្តល់ច្បាប់អនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការស្របតាមកថាខណ្ឌទី ២ នៃមាត្រានេះ ត្រូវជូនដំណឹងអំពីការផ្តល់ជូននេះទៅទីស្នាក់ការតម្កល់ឯកសារ ដែលត្រូវជូនដំណឹងទៅគ្រប់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ជាបន្តបន្ទាប់ ។

មាត្រា ៤

ការដកហូត ការលុបចោល ការផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្ន និង ការកម្រិតច្បាប់អនុញ្ញាត

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ មានសិទ្ធិដកហូត លុបចោល ផ្អាក ដាក់លក្ខខណ្ឌនានា ឬ ដាក់កម្រិតជាបណ្តោះអាសន្ន ឬ អចិន្ត្រៃយ៍ លើច្បាប់អនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬ លិខិតអនុញ្ញាត បច្ចេកទេសដែលមានពោលក្នុងមាត្រា ៣ (ស្តីពី ការចាត់តាំង និង ការផ្តល់ច្បាប់អនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ពាក់ព័ន្ធនឹងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត ក្នុងករណីដែល ៖

ក. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ខកខានមិនបានបង្ហាញថា ខ្លួនមានគុណវុឌ្ឍិគ្រប់គ្រាន់ ក្រោមមាត្រា ៣ កថាខណ្ឌទី ២ (ក) (i) ឬ (ii) ឬ (iii) ដែលពាក់ព័ន្ធ ឬ

ខ. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ខកខានមិនបានបំពេញតាមច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និង វិធាននានា ដូចដែលបានពោលក្នុងមាត្រា ១៤ (ស្តីពី ការអនុវត្តច្បាប់ និង បទប្បញ្ញត្តិនានា) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឬ

គ. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត មិនបានថែរក្សា និង គោរពតាមបទដ្ឋាននានា ដូចដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៥ (ស្តីពី សុវត្ថិភាព) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

២. លុះត្រាតែមានការចាំបាច់ក្នុងការធ្វើចំណាត់ការបន្ទាន់ ដើម្បីទប់ស្កាត់បន្ថែមចំពោះការមិនអនុវត្តតាមកថាខណ្ឌទី ១ (ខ) ឬ ១ (គ) នៃមាត្រានេះ សិទ្ធិទាំងឡាយដែលបង្កើតឡើងដោយមាត្រានេះ ត្រូវយកមកអនុវត្តបានតែក្នុងករណីក្រោយពីមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នានាជាមួយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ស្របតាមខ្លឹមសារដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ១៦ (ស្តីពី កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ និង វិសោធនកម្ម)។

៣. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានអនុវត្តសិទ្ធិរបស់ខ្លួន ក្នុងការដកហូត លុបចោល ផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្ន ដាក់លក្ខខណ្ឌនានា ឬ ដាក់កម្រិត លើច្បាប់អនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬ លិខិតអនុញ្ញាតបច្ចេកទេស នៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ស្របតាមកថាខណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះ ត្រូវជូនដំណឹងអំពីចំណាត់ការរបស់ខ្លួនបែបនេះ ទៅទីស្នាក់ការតម្កល់ឯកសារ ហើយទីស្នាក់ការតម្កល់ឯកសារនេះ ត្រូវជូនដំណឹងទៅគ្រប់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ជាបន្តបន្ទាប់។

៤. ស្របតាមខ្លឹមសារនៃមាត្រា ៦ (ស្តីពី សន្តិសុខអាកាសចរ) មាត្រានេះ មិនកម្រិតសិទ្ធិរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ក្នុងការដកហូត លុបចោល ផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្ន ដាក់លក្ខខណ្ឌ ឬ ដាក់កម្រិតលើច្បាប់អនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬ លិខិតអនុញ្ញាតបច្ចេកទេស នៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតឡើយ។

មាត្រា ៥
សុវត្ថិភាព

១. សម្រាប់គោលបំណងនៃការធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ដែលមានចែងនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវទទួលស្គាល់សុពលភាពនៃវិញ្ញាបនបត្រសុវត្ថិភាពហោះហើរ វិញ្ញាបនបត្រសម្បទា និង អាជ្ញាប័ណ្ណក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង ដែលត្រូវបានចេញជូន ឬ ចុះបញ្ជីដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ និង ដែលនៅចូលជាធរមាននៅឡើយ ក្រោមលក្ខខណ្ឌដែលថា លក្ខខណ្ឌតម្រូវនានាចំពោះវិញ្ញាបនបត្រ ឬ អាជ្ញាប័ណ្ណទាំងនោះ យ៉ាងហោចណាស់មានតម្លៃស្មើនឹងបទដ្ឋានអប្បបរមា ដែលអាចត្រូវបានបញ្ជាក់ស្របតាមអនុសញ្ញា។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ សម្រាប់គោលបំណងនៃការហោះហើរលើទឹកដីរបស់ខ្លួន ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ សូមរក្សាសិទ្ធិបដិសេធមិនទទួលស្គាល់សុពលភាពនៃវិញ្ញាបនបត្រសម្បទា និង អាជ្ញាប័ណ្ណទាំងឡាយណាដែលត្រូវបានផ្តល់ ឬ បញ្ជាក់ជូនពលរដ្ឋរបស់ខ្លួនដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត។

២. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អាចស្នើសុំពិគ្រោះយោបល់អំពីបទដ្ឋានសុវត្ថិភាព និង សន្តិសុខដែលកំពុងអនុវត្តដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ពាក់ព័ន្ធនឹងគ្រឿងបរិក្ខារអាកាសចរ ក្រុមអាកាសយានិក អាកាសយាន និង ការធ្វើប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតដែលបានពោលនោះ។ ក្រោយពីកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះ ប្រសិនបើភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានផ្តួចផ្តើមអោយមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នោះ រកឃើញថា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត មិនបានអនុវត្ត និង គ្រប់គ្រងបទដ្ឋានសុវត្ថិភាព និង សន្តិសុខអាកាសចរ ព្រមទាំងលក្ខខណ្ឌតម្រូវនានានៅក្នុងផ្នែកទាំងនេះប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនោះទេ ពោលគឺយ៉ាងហោចណាស់អោយបានស្មើនឹងបទដ្ឋានអប្បបរមាដែលអាចត្រូវបានបញ្ជាក់ស្របតាមអនុសញ្ញា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតនោះនឹងត្រូវបានជូនដំណឹងអំពីរបកគំហើញនេះ និង ជំហាននានាដែលគិតថាចាំបាច់ដើម្បីអនុវត្តអោយសមស្របតាមបទដ្ឋានអប្បបរមាទាំងនេះ ហើយថា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតនោះ ត្រូវតែចាត់វិធានការកែតម្រូវអោយបានសមស្រប។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ សូមរក្សាសិទ្ធិក្នុងការដកហូត លុបចោល ផ្អាក ដាក់លក្ខខណ្ឌនានា ឬ ដាក់កម្រិត លើច្បាប់អនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬ លិខិតអនុញ្ញាតបច្ចេកទេស របស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលត្រូវបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ក្នុងករណីដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតនោះ មិនបានចាត់វិធានការកែតម្រូវសមស្របណាមួយក្នុងរយៈពេលសមរម្យមួយនោះទេ។

មាត្រា ៦
សន្តិសុខអាកាសចរ

១. ស្របតាមសិទ្ធិ និង កាតព្វកិច្ចនានារបស់ខ្លួនក្រោមច្បាប់អន្តរជាតិ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង អះអាងសាជាថ្មីថា កាតព្វកិច្ចរបស់ខ្លួនដែលមានចំពោះគ្នាទៅវិញទៅមក ក្នុងការការពារសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិលប្រឆាំងនឹងអំពើជ្រៀតជ្រែកខុសច្បាប់ណាមួយ ត្រូវបង្កើតបានជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ ដោយពុំមានកម្រិតលើភាពទូទៅនៃសិទ្ធិ និង កាតព្វកិច្ចនានារបស់ខ្លួនក្រោមច្បាប់អន្តរជាតិ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវអនុវត្តជាពិសេសអោយស្របតាមខ្លឹមសារនៃអនុសញ្ញា ស្តីពីបទល្មើស និង អំពើល្មើសផ្សេងៗទៀតដែលប្រព្រឹត្តនៅលើអាកាសយាន ចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុង តូក្យូ ថ្ងៃទី ១៤ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៦៣ អនុសញ្ញា ស្តីពី ការបង្ក្រាបការរឹបអូសយកអាកាសយានដោយខុសច្បាប់ ចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុង ឡាអេ ថ្ងៃទី ១៦ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៧០ និង អនុសញ្ញា ស្តីពីការបង្ក្រាបអំពើខុសច្បាប់នានាប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពអាកាសចរស៊ីវិល ចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុង ម៉ុងត្រេអាល់ ថ្ងៃទី ២៣ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៧១ ព្រមទាំងអនុសញ្ញា ឬ ពិធីសារផ្សេងទៀតណាមួយ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល និង ដែលគ្រប់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់គោរពតាម។

២. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់កិច្ចជួយជ្រោមជ្រែងចាំបាច់គ្រប់យ៉ាងចំពោះគ្នាទៅវិញទៅមក តាមការស្នើសុំពីបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត ដើម្បីទប់ស្កាត់អំពើរឹបអូសយកអាកាសយានស៊ីវិលដោយខុសច្បាប់ និង អំពើខុសច្បាប់ផ្សេងៗទៀតប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពអាកាសយាន អ្នកដំណើរ និង អាកាសយានិករបស់ខ្លួន អាកាសយានដ្ឋាន និង គ្រឿងបរិក្ខារបញ្ជាចរាចរដែនអាកាស និង ដើម្បីទប់ទល់នឹងអំពើគំរាមកំហែងណាមួយផ្សេងៗទៀតដល់សន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល។

៣. នៅក្នុងកិច្ចទំនាក់ទំនងគ្នាទៅវិញទៅមករបស់ខ្លួន បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវអនុវត្តស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិសន្តិសុខអាកាសចរ ដែលកំណត់ដោយអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ និងមានបញ្ជាក់ជាឧបសម្ព័ន្ធនៃអនុសញ្ញានេះ។ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវតម្រូវថា អ្នកប្រតិបត្តិការអាកាសយានដែលបានចុះបញ្ជីនៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន អ្នកប្រតិបត្តិការអាកាសយានដែលមានទីស្នាក់ការអាជីវកម្មចម្បងរបស់ខ្លួន ឬ និវេសនដ្ឋានអចិន្ត្រៃយ៍នៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន និង អ្នកប្រតិបត្តិការអាកាសយានដ្ឋាននៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ត្រូវអនុវត្តស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិសន្តិសុខអាកាសចរនេះ។

៤. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវប្រកាន់ខ្ជាប់បទប្បញ្ញត្តិសន្តិសុខ ដែលតម្រូវដោយបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត សម្រាប់ការធ្វើដំណើរចូលមកដល់ ការធ្វើដំណើរចាកចេញ និង ខណៈស្ថិត

នៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ហើយត្រូវចាត់វិធានការសមស្របនានាដើម្បីការពារអាកាសយាន និង ដើម្បីត្រួតពិនិត្យអ្នកដំណើរ ក្រុមអាកាសយានិក និង សម្ភារៈយកតាមខ្លួនរបស់ពួកគេ រួមទាំងទំនិញ និង គ្រឿងឧបភោគបរិភោគ មុន និង អំឡុងពេលផ្ទុកឡើង ឬ ដាក់ចុះ ផងដែរ។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗត្រូវផ្តល់ការពិចារណាជាវិជ្ជមានផងដែរ ចំពោះការស្នើសុំណាមួយពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត អោយធ្វើការចាត់វិធានការសន្តិសុខពិសេសទប់ស្កាត់នឹងអំពើគំរាមកំហែងណាមួយ។

៥. នៅពេលកើតមានឡើងនូវឧប្បត្តិហេតុ ឬ ការគំរាមកំហែងនៃឧប្បត្តិហេតុ ពាក់ព័ន្ធនឹងការរឹបអូសយកអាកាសយានស៊ីវិលដោយខុសច្បាប់ ឬ អំពើខុសច្បាប់ផ្សេងទៀតប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាព អាកាសយាន អ្នកដំណើរ និង ក្រុមអាកាសយានិក អាកាសយានដ្ឋាន ឬ គ្រឿងបរិក្ខារបញ្ជាចរាចរដែនអាកាស បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវផ្តល់កិច្ចជួយជ្រោមជ្រែងគ្នាទៅវិញទៅមក ដោយសម្រួលអោយមានការប្រាស្រ័យទាក់ទងនានា និង ការចាត់វិធានការសមស្របដទៃទៀត ក្នុងគោលបំណងបញ្ចប់នូវឧប្បត្តិហេតុ ឬ ការគំរាមកំហែងនៃឧប្បត្តិហេតុនេះ អោយបានឆាប់រហ័ស និង មានសុវត្ថិភាព។

៦. នៅពេលដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយមានមូលហេតុសមហេតុផល ដែលជឿថា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតបានអនុវត្តឃ្លាតចាកពីខ្លឹមសារសន្តិសុខអាកាសចរនៃមាត្រានេះ អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ អាចស្នើសុំពិគ្រោះយោបល់ជាបន្ទាន់មួយជាមួយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតដែលបានពោលនោះ។ ករណីខកខានមិនបានឈានដល់ការព្រមព្រៀងដែលអាចទទួលយកបានមួយក្នុងរយៈពេលដប់ប្រាំ (១៥) ថ្ងៃគិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទនៃការទទួលបានសំណើនេះ ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ត្រូវបង្កើតបានជាមូលហេតុក្នុងការដកហូត លុបចោល ផ្អាក ដាក់លក្ខខណ្ឌនានា ឬ ដាក់កម្រិត លើច្បាប់អនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការ និង លិខិតអនុញ្ញាតបច្ចេកទេសរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនានានៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ។ នៅពេលតម្រូវដោយសារតែភាពមានអាសន្ន ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ អាចចាត់វិធានការបណ្តោះអាសន្ននៅមុនកាលបរិច្ឆេទផុតកំណត់ដប់ប្រាំ (១៥) ថ្ងៃនេះ។

៧. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវតម្រូវអោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតដែលផ្តល់សេវាកម្មដល់ខ្លួន អោយដាក់ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរនូវកម្មវិធីសន្តិសុខ អ្នកប្រតិបត្តិការដែលត្រូវបានឯកភាពដោយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ដើម្បីធ្វើការទទួលស្គាល់។

មាត្រា ៧
តម្លៃសេវាកម្ម

១. តម្លៃសេវាកម្មដែលនឹងត្រូវដាក់អោយអនុវត្តដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ សម្រាប់បម្រើសេវាកម្មផ្លូវអាកាសនានាដែលគ្របដណ្តប់ដោយកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវកំណត់ក្នុងកម្រិតសមរម្យមួយ ដោយមានការគិតគូរត្រឹមត្រូវដល់រាល់បន្ទុកចំណាយលើកត្តានានាដែលពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ រួមមានការប្រាក់នៃអ្នកប្រើប្រាស់ ថ្លៃដើមសម្រាប់ប្រតិបត្តិការប្រភេទលក្ខណៈសេវាកម្ម ប្រាក់ចំណេញសមស្រប តម្លៃសេវាកម្មរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដទៃទៀត និង តម្លៃតបស្នងផ្នែកពាណិជ្ជកម្មដទៃទៀតនៅលើទីផ្សារ ។

២. តម្លៃសេវាកម្មដែលកំណត់យកដោយបណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ មិនតម្រូវអោយតម្កល់ ឬ មានការឯកភាពពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយឡើយ ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក្នុងករណី ដែលច្បាប់ជាតិនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ តម្រូវអោយមានការឯកភាពជាមុនទៅលើតម្លៃសេវាកម្មនេះ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលពាក់ព័ន្ធ ត្រូវធ្វើការព្រមព្រៀងលើពាក្យសុំកំណត់តម្លៃសេវាកម្មនេះអោយបានសមស្របតាមការគួរ ។ ក្នុងករណីបែបនេះ គោលការណ៍បដិការ អាចត្រូវយកមកអនុវត្តដោយបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលពាក់ព័ន្ធ ទៅតាមឆន្ទានុសិទ្ធិរបស់ខ្លួន ។

៣. បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង យល់ព្រមផ្តល់ការយកចិត្តទុកដាក់ជាពិសេសទៅលើតម្លៃសេវាកម្មនានាដែលអាចនឹងត្រូវបានជំទាស់ ដោយសារមានហេតុផលថា តម្លៃសេវាកម្មទាំងនោះ ទំនងជាមានការរើសអើងមិនសមហេតុផល មានតម្លៃខ្ពស់ហួសហេតុពេក ឬ មានការរឹតត្បិតដោយសារតែការប្រព្រឹត្តិបំពានក្នុងតួនាទីជាអ្នកនាំមុខលើទីផ្សារ ឬ ការក្លែងតម្លៃអោយធ្លាក់ចុះទាបតាមរយៈឧបត្ថម្ភធន ឬ កិច្ចគាំទ្រ ដោយផ្ទាល់ ឬ ដោយប្រយោលពីសំណាក់រដ្ឋាភិបាល ឬ ការអនុវត្តនានាប្រឆាំងនឹងលក្ខណៈប្រកួតប្រជែងតម្លៃផ្សេងទៀត ។

៤. បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវធានាថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងរបស់ខ្លួន ផ្តល់ដល់សាធារណជនទូទៅនូវព័ត៌មានពេញលេញ និង ពិស្តារអំពីតម្លៃសំបុត្រយន្តហោះ និង អត្រាតម្លៃនានា ព្រមទាំងលក្ខខណ្ឌទាំងឡាយដែលភ្ជាប់មកជាមួយប័ណ្ណផ្សព្វផ្សាយពាណិជ្ជកម្មរបស់ខ្លួនផងដែរ ។

មាត្រា ៨
ប្រតិបត្តិការអាកាសយានជួល

១. នៅពេលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង ស្នើសុំប្រើប្រាស់អាកាសយានក្រៅពីអាកាសយានដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់ខ្លួនផ្ទាល់ ដើម្បីបម្រើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ករណីបែបនេះអាចត្រូវបានធ្វើឡើងក្រោមលក្ខខណ្ឌដែលថា ៖

ក. ការព្រមព្រៀងបែបនេះ នឹងមិនមានតម្លៃស្មើនឹងការអនុញ្ញាតអោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលជាភាគីអោយជួល មានលទ្ធភាពទទួលបាននូវសិទ្ធិធ្វើចរាចរដែលខ្លួនពុំទាន់មាននោះឡើយ ។

ខ. អត្ថប្រយោជន៍ហិរញ្ញវត្ថុ ដែលនឹងត្រូវទទួលបានដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលជាភាគីអោយជួល នឹងមិនផ្អែកលើផលចំណេញ ឬ កំហាតនៃប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរពាក់ព័ន្ធដែលបានចាត់តាំងនោះទេ ។ និង

គ. ការទទួលខុសត្រូវចំពោះសុវត្ថិភាពលទ្ធភាពហោះហើរ និង ភាពគ្រប់គ្រាន់នៃបទដ្ឋានប្រតិបត្តិការ និង ការថែទាំអាកាសយានជួលណាមួយ ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ នឹងត្រូវបង្កើតឡើងដោយអនុលោមតាមអនុសញ្ញា ។

២. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង មិនត្រូវបានហាមឃាត់ពីការផ្តល់សេវាកម្មនានា ដោយប្រើប្រាស់អាកាសយានជួលឡើយ ដរាបណាការព្រមព្រៀងជួលអាកាសយានណាមួយនោះ ត្រូវបានធ្វើឡើងស្របតាមលក្ខខណ្ឌនានាដូចមានរាយក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះ ។

មាត្រា ៩
សកម្មភាពពាណិជ្ជកម្ម

១. អនុលោមតាមច្បាប់ និង បទប្បញ្ញត្តិនានា នៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ត្រូវមាន ៖

ក. សិទ្ធិនាំចូល និង រក្សានៅក្នុងទឹកដីនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ពាក់ព័ន្ធនឹងការចូលមកដល់ ការស្នាក់នៅ និង ការផ្តល់ការងារ នូវបុគ្គលិកគ្រប់គ្រង និង បុគ្គលិកជំនាញផ្សេងទៀត គ្រឿងបរិក្ខារការិយាល័យ និង សម្ភារៈពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗ ព្រមទាំងសម្ភារៈផ្សព្វផ្សាយពាណិជ្ជកម្មនានា ដែលត្រូវការសម្រាប់ការធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ។

ខ. សិទ្ធិបង្កើតការិយាល័យនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ក្នុងគោលបំណងធ្វើការផ្តល់ ផ្សព្វផ្សាយពាណិជ្ជកម្ម និង លក់សេវាកម្មផ្លូវអាកាសនានា។

គ. សិទ្ធិធ្វើអាជីវកម្មលក់ដូរសេវាកម្មផ្លូវអាកាសនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតដោយខ្លួនឯងផ្ទាល់ និង តាមរយៈភ្នាក់ងារក្រោមឆន្ទានុសិទ្ធិរបស់ខ្លួនអោយលក់ដូរសេវាកម្មផ្លូវអាកាសនេះ ហើយថា បុគ្គលគ្រប់រូបត្រូវមានសិទ្ធិដោយសេរីក្នុងការទិញសេវាកម្មនេះ ដោយប្រើរូបិយប័ណ្ណក្នុងស្រុកនៃទឹកដីនោះ ឬ រូបិយប័ណ្ណនៃប្រទេសផ្សេងទៀតដែលអាចប្តូរបានដោយសេរី ផ្អែកតាមច្បាប់ និង បទប្បញ្ញត្តិជាតិនៃទឹកដីនោះ។

ឃ. សិទ្ធិបង្វែរ និង ផ្ទេរ ទៅកាន់ទឹកដីនៃសាជីវកម្មរបស់ខ្លួន តាមតម្រូវការ នូវប្រាក់ចំណូលក្នុងស្រុក ដែលសល់ពីការចំណាយក្នុងស្រុកសរុបរបស់ខ្លួន។ ការបង្វែរ និង ផ្ទេរប្រាក់នេះ ត្រូវទទួលបានការអនុញ្ញាតភ្លាមៗដោយគ្មានការរឹតបន្តឹង ឬ ការយកពន្ធណាមួយឡើយ ក្រោមអត្រាប្តូរប្រាក់ដែលកំពុងអនុវត្តចំពោះប្រតិបត្តិការសាច់ប្រាក់បច្ចុប្បន្ន និង ការផ្ទេរប្រាក់ នៅកាលបរិច្ឆេទដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដាក់ពាក្យសុំធ្វើការផ្ទេរប្រាក់ជាលើកដំបូង។ ការបង្វែរ និង ការផ្ទេរប្រាក់នេះ ត្រូវធ្វើឡើងស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិប្តូររូបិយប័ណ្ណបរទេសនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលពាក់ព័ន្ធ។

ង. សិទ្ធិទូទាត់ចំណាយក្នុងស្រុករួមមាន ការទិញប្រេងឥន្ធនៈនៅក្នុងទឹកដីនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ជារូបិយប័ណ្ណក្នុងស្រុក។ ក្រោមឆន្ទានុសិទ្ធិរបស់ខ្លួន ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អាចធ្វើការទូទាត់ចំណាយនេះ នៅក្នុងទឹកដីនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត តាមរយៈរូបិយប័ណ្ណដែលអាចប្តូរបានដោយសេរី ស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិរូបិយប័ណ្ណក្នុងស្រុក។

២.	ផ្អែកលើច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និង គោលនយោបាយជាតិនានា នៅក្នុងការធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬ ការបន្តផ្តល់សេវាកម្មដែលអនុញ្ញាតនៅលើកំណាត់ផ្លូវហោះហើរដែលបានឯកភាពគ្នា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង អាចចុះការព្រមព្រៀងធ្វើម៉ាឃីតធីងរួមគ្នា ដោយអាចរាប់បញ្ចូល និង មិនកម្រិតផងដែរ ចំពោះការរកស៊ីចូលភាគហ៊ុនគ្នា (code-sharing) ឬ ការរក្សាកៅអីទុក (block-space) ជាមួយ៖

ក.	ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើននៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដូចគ្នា និង

ខ.	ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើននៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត

ក្រោមលក្ខខណ្ឌដែលថា រាល់ភាគីចូលរួមទាំងអស់នៅក្នុងការព្រមព្រៀងនេះ មានសិទ្ធិធ្វើចរាចរជាមូលដ្ឋាន និង ច្បាប់អនុញ្ញាតសមស្រប ព្រមទាំងបំពេញតាមលក្ខខណ្ឌតម្រូវនានាដែលអនុវត្តចំពោះការព្រមព្រៀងនេះ។

៣.	ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរធ្វើម៉ាឃីតធីង អាចតម្រូវអោយស្នើសុំការឯកភាពពីអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ចំពោះការព្រមព្រៀងធ្វើម៉ាឃីតធីងរួមគ្នាណាមួយ ជាមួយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរធ្វើប្រតិបត្តិការ ស្របតាមកថាខណ្ឌទី ២ មុននឹងចាប់ផ្តើមអនុវត្តការព្រមព្រៀងដែលបានស្នើសុំនោះ។

៤.	នៅពេលបន្តអនុវត្តការលក់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលធ្វើម៉ាឃីតធីង ត្រូវជម្រាបអោយបានច្បាស់លាស់ដល់ភាគីអ្នកទិញសំបុត្រយន្តហោះចំពោះសេវាកម្មនេះ នៅពេលលក់សំបុត្រ ថាតើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណាមួយ នឹងក្លាយជាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរធ្វើប្រតិបត្តិការនៅលើផ្នែកនីមួយៗនៃសេវាកម្មនេះ និងថាតើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណាមួយ ឬ ច្រើន ដែលភាគីអ្នកទិញសំបុត្រយន្តហោះត្រូវមានទំនាក់ទំនងកិច្ចសន្យាជាមួយ។

មាត្រា ១០
បន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង គ្រឿងបរិក្ខារនានា

១.	គ្មានភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ត្រូវកំណត់ ឬ អនុញ្ញាតអោយកំណត់ទៅលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត នូវបន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង គ្រឿងបរិក្ខារ ក្នុងតម្លៃខ្ពស់ជាងតម្លៃដែលខ្លួនបានកំណត់យកពីក្រុមហ៊ុនអាកាសចររបស់ខ្លួនដែលធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិដូចគ្នានេះឡើយ។

២. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវជំរុញអោយមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ ស្តីពី ការកំណត់បន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង គ្រឿងបរិក្ខារនានា រវាងអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចកំណត់តម្លៃ និង បណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង គ្រឿងបរិក្ខារនានាដែលផ្តល់ដោយអាជ្ញាធរកំណត់តម្លៃទាំងនោះ តាមករណីជាក់ស្តែង តាមរយៈស្ថាប័នតំណាងរបស់បណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរទាំងនេះ។ ការជូនដំណឹងសមហេតុផល ស្តីពី សំណើសុំកែប្រែបន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង គ្រឿងបរិក្ខារនានា គួរត្រូវផ្តល់អោយភាគីប្រើប្រាស់ទាំងនេះ ដើម្បីអនុញ្ញាតអោយពួកគេអាចបញ្ចេញយោបល់មុននឹងមានការកែប្រែណាមួយ។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវជំរុញបន្ថែមដល់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចកំណត់តម្លៃរបស់ខ្លួន និង ភាគីប្រើប្រាស់ទាំងនោះ អោយធ្វើការផ្លាស់ប្តូរព័ត៌មានអោយបានសមស្រប ពាក់ព័ន្ធនឹងបន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង គ្រឿងបរិក្ខារនេះ។

មាត្រា ១១
ពន្ធគយ

១. ដោយឈរលើគោលការណ៍បដិការ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវអនុញ្ញាតអោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតណាមួយ រួចផុតពីកាតព្វកិច្ចគ្រប់បែបយ៉ាងតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន ដែលមានកំណត់ក្រោមច្បាប់ជាតិរបស់ខ្លួន រាប់ចាប់ពីពន្ធគយនាំចូល ពន្ធអាករ ថ្លៃអធិការកិច្ច ព្រមទាំងកម្រៃ និង អាករជាតិផ្សេងៗ ចំពោះអាកាសយានប្រេងឥន្ធនៈ គ្រឿងបរិក្ខារផ្ទាល់ដី ប្រេងរំអិល ឧបករណ៍ផ្គត់ផ្គង់បច្ចេកទេសសម្រាប់ប្រើប្រាស់ គ្រឿងបន្លាស់នានា ដែលរួមមានម៉ាស៊ីន គ្រឿងបរិក្ខារប្រចាំអាកាសយាន គ្រឿងឧបភោគបរិភោគ និង សម្ភារៈផ្សេងទៀត នៅលើអាកាសយាន ដូចជា ប័ណ្ណដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាស សម្ភារៈបោះពុម្ពណាមួយដែលមានសញ្ញាសម្គាល់ក្រុមហ៊ុន និង សម្ភារៈបោះពុម្ពផ្សាយទូទៅដែលត្រូវបានចែកជូនដោយឥតគិតថ្លៃដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនោះ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីប្រើប្រាស់ ឬ ត្រូវបានប្រើប្រាស់ផ្តាច់មុខសម្រាប់ការធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬ បម្រើដល់សេវាកម្មអាកាសយាននៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងទាំងនោះ ដែលកំពុងធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានឯកភាពគ្នានេះ។

២. ការលើកលែងពន្ធនានាដែលត្រូវបានអនុញ្ញាតដោយមាត្រានេះ ត្រូវអនុវត្តទៅលើមុខទំនិញដែលមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ ៖

ក. ដែលត្រូវបាននាំចូលមកក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដោយ ឬ ក្នុងនាមក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ឬ

ខ. ដែលត្រូវបានរក្សាទុក នៅលើអាកាសយានរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ខណៈពេលចូលមកដល់ ឬ ចាកចេញពីទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ឬ

គ. ដែលត្រូវបានយកតាមអាកាសយាននៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ចូលមកក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ក្នុងគោលបំណងដើម្បីប្រើប្រាស់ធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានឯកភាពគ្នា

ទោះជាមុខទំនិញទាំងនេះ ត្រូវបានប្រើប្រាស់ ឬ មិនត្រូវបានប្រើប្រាស់ទាំងស្រុងនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលផ្តល់ការអនុញ្ញាតអោយរួចពន្ធនោះក៏ដោយ ដរាបណាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិលើមុខទំនិញទាំងនេះ មិនត្រូវបានផ្ទេរនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានពោលក្រោយនោះ។

៣. គ្រឿងបរិក្ខារដាក់តាមអាកាសយានជាប្រចាំ រួមទាំងសម្ភារៈ និង ឧបករណ៍ផ្គត់ផ្គង់នានា ដែលជាធម្មតាត្រូវបានរក្សាទុកនៅលើអាកាសយាននៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងមួយ នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អាចត្រូវបានដាក់ចុះនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតបាន លុះត្រាតែមានការអនុញ្ញាតពីអាជ្ញាធរគយនៃទឹកដីនោះ។ ក្នុងករណីបែបនេះ មុខទំនិញទាំងនេះអាចត្រូវដាក់អោយស្ថិតក្រោមការត្រួតពិនិត្យរបស់អាជ្ញាធរគយដែលបានពោលនេះ រហូតដល់ពេលដែលមុខទំនិញទាំងនេះត្រូវបាននាំចេញទៅវិញ ឬ បើមិនដូច្នោះទេ ត្រូវបានចាត់ចែងដោះស្រាយតាមបទប្បញ្ញត្តិគយ។

៤. ការអនុញ្ញាតអោយរួចផុតពីកាតព្វកិច្ចនានាដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងមាត្រានេះ ក៏ត្រូវយកមកអនុវត្តផងដែរ ចំពោះករណីដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ បានចុះកិច្ចសន្យាជាមួយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងផ្សេងទៀត ហើយដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរក្រោយនេះ ក៏ទទួលបានការអនុញ្ញាតអោយរួចផុតពីកាតព្វកិច្ចនានាដូចគ្នានេះដែរ ពីបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនានាផ្សេងទៀត ចំពោះប្រាក់កម្ចី ឬ ការផ្ទេរមុខទំនិញ ដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះនៅក្នុងទឹកដីនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនានាផ្សេងទៀត។

មាត្រា ១២
ការប្រកួតប្រជែងស្មោះត្រង់

ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ យល់ព្រម ៖

ក. ថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនីមួយៗ ត្រូវមានឱកាសសមរម្យ និង ស្មើភាពគ្នា ក្នុងការប្រកួតប្រជែងដើម្បីផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដែលគ្រប់គ្រងដោយកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។ និង

ខ. ចាត់វិធានការបញ្ចប់រាល់ទម្រង់រើសអើងគ្រប់បែបយ៉ាង និង/ឬ ការអនុវត្តប្រឆាំងនឹងការប្រកួតប្រជែងនានាពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ និង/ឬ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងរបស់ខ្លួន ដែលខ្លួនយល់ថា ជះឥទ្ធិពលមិនល្អទៅលើតួនាទីប្រកួតប្រជែងរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតណាមួយ ។

មាត្រា ១៣
កិច្ចគាំពារ

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ឯកភាពគ្នាថា ការអនុវត្តរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដូចខាងក្រោមនេះ អាចត្រូវចាត់ទុកថា ជាលទ្ធភាពនៃការអនុវត្តប្រឆាំងនឹងការប្រកួតប្រជែង ដែលសមល្មមនឹងតម្រូវអោយមានការត្រួតពិនិត្យច្បាស់លាស់ ៖

ក. ការយកតម្លៃសំបុត្រ និង អត្រាថ្លៃដឹកជញ្ជូនលើកំណាត់ផ្លូវហោះហើរ ក្នុងកម្រិតមួយដែលបូកសរុបទៅឃើញថា មិនគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីចំណាយលើថ្លៃដើមនានានៃការផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ។

ខ. ការបន្ថែមលើសចំណុះដឹកជញ្ជូន ឬ ចំនួនជើងហោះហើរនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស អន្តរជាតិ ។

គ. ការអនុវត្តដែលបានពោលនេះ មានលក្ខណៈជានិច្ចនិរន្តរ៍ ជាជាងបណ្តោះអាសន្ន ។

ឃ. ការអនុវត្តដែលបានពោលនេះ ជះឥទ្ធិពលជាអវិជ្ជមានធ្ងន់ធ្ងរផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច ឬ បង្កអោយមានការខូចខាតធ្ងន់ធ្ងរដល់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដទៃទៀត ។

ង.	ការអនុវត្តដែលបានពោលនេះ ឆ្លុះអោយឃើញពីចេតនាជាក់ស្តែង ឬ អាចមានឥទ្ធិពលដើម្បីកំចាត់ បដិសេធ ឬ បណ្តេញក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដទៃទៀតចេញពីទីផ្សារ និង

ច.	ឥរិយាបថដែលបញ្ជាក់ពីការរំលោភបំពាននៃតួនាទីផ្តាច់មុខលើកំណាត់ផ្លូវហោះហើរ។

២.	ការផ្តល់កិច្ចជួយទំនុកបម្រុង និង/ឬ ឧបត្ថម្ភធនរបស់រដ្ឋ ត្រូវធ្វើឡើងក្នុងលក្ខណៈប្រកបដោយតម្លាភាពក្នុងចំណោមបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ហើយមិនត្រូវធ្វើអោយខូចដល់ការប្រកួតប្រជែងក្នុងចំណោមក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនានានៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនេះឡើយ។ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងពាក់ព័ន្ធ ត្រូវផ្តល់អោយបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត ដែលមានចំណាប់អារម្មណ៍ ក្រោយពីមានសំណើសុំរបស់ភាគីដែលបានពោលខាងក្រោយនេះ នូវព័ត៌មានពេញលេញ ស្តីពីការផ្តល់កិច្ចជួយទំនុកបម្រុង និង/ឬ ឧបត្ថម្ភធននេះ ព្រមទាំងព័ត៌មាននៃការកែសម្រួលណាមួយ ឬ ការពន្យារពេលនៃការផ្តល់កិច្ចជួយទំនុកបម្រុង និង/ឬ ឧបត្ថម្ភធននេះ ផងដែរ។ ព័ត៌មានបែបនេះ ត្រូវចាត់ទុកថា ជាព័ត៌មានដែលមានភាពរសើប និង សម្ងាត់បំផុត។

៣.	ប្រសិនបើអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ យល់ឃើញថា ការធ្វើប្រតិបត្តិការដែលមានចេតនា ឬ ដែលត្រូវបានធ្វើឡើងដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត អាចបង្កើតបានជាឥរិយាបថប្រកួតប្រជែងមិនស្មោះត្រង់ ស្របតាម សូចនាករដូចមានរាយក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ ឬ ការរើសអើងណាមួយក្រោមរូបភាពជាកិច្ចជួយទំនុកបម្រុង និង/ឬ ឧបត្ថម្ភធនមិនត្រឹមត្រូវរបស់រដ្ឋ ពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតនេះ ខ្លួនអាចស្នើសុំអោយមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ស្របតាមមាត្រា ១៦ (ស្តីពី កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ និង វិសោធនកម្ម) ក្នុង គោលបំណងដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហានេះ។ សំណើសុំណាមួយបែបនេះ ត្រូវធ្វើឡើងដោយមានភ្ជាប់មកជាមួយនូវសេចក្តីជូនដំណឹងអំពីហេតុផលនៃការស្នើសុំនោះ ហើយកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ ត្រូវចាប់ផ្តើមក្នុងរយៈពេលដប់ប្រាំ (១៥) ថ្ងៃ ក្រោយពីទទួលបានសំណើនេះ។

៤.	ប្រសិនបើបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ខកខានមិនបានឈានដល់ការរកដំណោះស្រាយណាមួយចំពោះបញ្ហានេះតាមរយៈកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នោះទេ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អាចស្នើសុំអោយប្រើប្រាស់យន្តការដោះស្រាយវិវាទ តាមមាត្រា ១៧ (ស្តីពី ដំណោះស្រាយវិវាទ) ដើម្បីដោះស្រាយវិវាទនោះ។

៥. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវមានសិទ្ធិដកហូត លុបចោល ផ្អាក ដាក់លក្ខខណ្ឌនានា ឬ ដាក់កម្រិត ជាបណ្តោះអាសន្នលើច្បាប់អនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការ ចំពោះក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ប្រសិនបើមានមូលហេតុសមហេតុផលដែលជឿជាក់ថា ការអនុវត្តការប្រកួតប្រជែងមិនស្មោះត្រង់ ឬ ប្រឆាំងនឹងការប្រកួតប្រជែងនានា ដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ និង ទី ២ នៃមាត្រានេះ ដែលត្រូវបានប្រព្រឹត្តដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ឬ ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីនោះ ប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរទៅលើប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងរបស់ខ្លួន ។

មាត្រា ១៤
ការអនុវត្តច្បាប់ និង បទប្បញ្ញត្តិ

១. ខណៈពេលចូលមកដល់ ស្ថិតនៅក្នុង ឬ ចាកចេញពីទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និង វិធាននានានៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការធ្វើប្រតិបត្តិការ និង ការបញ្ជាផ្លូវអាកាសយាន ត្រូវយកមកអនុវត្តដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ។

២. ខណៈពេលចូលមកដល់ ស្ថិតនៅក្នុង ឬ ចាកចេញពីទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និង វិធាននានានៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការអនុញ្ញាតអោយចូល ឬ ការចាកចេញពីទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ របស់អ្នកដំណើរ ក្រុមអាកាសយានិក ឬ ទំនិញនៅលើអាកាសយាន (រួមទាំងបទប្បញ្ញត្តិនានាពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការចូលមកដល់ ការត្រួតពិនិត្យរបស់គយ សន្តិសុខអាកាសចរ អន្តោប្រវេសន៍ លិខិតឆ្លងដែន គយ និង ចត្តាឡីសក្ត័ ឬ បទប្បញ្ញត្តិប្រែសណីយ៍) ត្រូវយកមកអនុវត្តដោយ ឬ ក្នុងនាមអ្នកដំណើរ ក្រុមអាកាសយានិក ឬ ទំនិញរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ។

៣. ក្រោមហេតុផលសន្តិសុខអាកាសចរ ការត្រួតពិនិត្យជាតិណាកូទិក ការបង្ការការនាំចូលមកដោយខុសច្បាប់ ឬ នៅក្នុងកាលៈទេសៈពិសេសនានា អ្នកដំណើរ អីវ៉ាន់អ្នកដំណើរ និង ទំនិញ ដែលស្ថិតក្នុងការឈប់សំចតឆ្លងកាត់តាមរយៈទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ហើយដែលមិនត្រូវបានចាកចេញពីតំបន់នៃអាកាសយានដ្ឋានដែលបានរក្សាទុកសម្រាប់គោលបំណងនេះ មិនត្រូវរួចផុតពីការលើកលែង ការត្រួតពិនិត្យណាមួយឡើយ ។

មាត្រា ១៥
ស្ថិតិ

អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់ដល់អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត នូវស្ថិតិតាមកាលកំណត់ ឬ ព័ត៌មានប្រហាក់ប្រហែលផ្សេងទៀត ពាក់ព័ន្ធនឹងចរាចរដឹកជញ្ជូននៃសេវាកម្មដែលបានឯកភាពគ្នា តាមការស្នើសុំ ។

មាត្រា ១៦
កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ និង វិសោធនកម្ម

១. អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវពិគ្រោះយោបល់គ្នាទៅវិញទៅមក នៅពេលណាមួយ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីធានាបាននូវការអនុវត្ត និង ការគោរពដោយសមហេតុផលតាមខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ លុះត្រាតែមានការឯកភាពគ្នា កិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះ ត្រូវចាប់ផ្តើមនៅកាលបរិច្ឆេទឆាប់បំផុតតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន ប៉ុន្តែមិនត្រូវយឺតជាងហុកសិប (៦០) ថ្ងៃ គិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ឬ ផ្សេងទៀត បានទទួលតាមរយៈការទូត ឬ មធ្យោបាយសមស្របដទៃទៀត នូវសំណើសុំជាលាយលក្ខណ៍អក្សរដែលរួមមានការបកស្រាយអំពីបញ្ហានានាដែលនឹងត្រូវលើកយកមកពិគ្រោះគ្នានេះផងដែរ ។ នៅពេលដែលកាលបរិច្ឆេទកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ត្រូវបានឯកភាពគ្នា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលស្នើសុំអោយមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ ត្រូវជូនដំណឹងផងដែរ ដល់គ្រប់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតទាំងអស់ អំពីកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះ និង បញ្ហានានាដែលនឹងត្រូវលើកយកមកធ្វើការពិគ្រោះយោបល់។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អាចចូលរួមនៅក្នុងកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះបាន។ នៅពេលបិទបញ្ចប់កិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះ ត្រូវជូនដំណឹងដល់រាល់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ព្រមទាំងទីស្នាក់ការតម្កល់ឯកសារផងដែរ អំពីលទ្ធផលនៃកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះ។

២. ប្រសិនបើ ១ ភាគ ៣ នៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង យល់ថាមានការចាំបាច់ត្រូវធ្វើវិសោធនកម្មលើបទប្បញ្ញត្តិណាមួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងនោះ ដោយធ្វើសំណើសុំដាក់ជូនអគ្គលេខាធិការអាស៊ានមិនអោយហួសពីដប់ពីរ (១២) ខែ ក្រោយពីកិច្ចព្រមព្រៀងនេះចូលជាធរមាន ត្រូវមានសិទ្ធិស្នើសុំអោយមានការកោះប្រជុំនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ដើម្បីពិចារណាធ្វើវិសោធនកម្មណាមួយដែលខ្លួនអាចស្នើឡើងចំពោះកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ វិសោធនកម្មនេះ ប្រសិនបើមានការឯកភាពក្នុងចំណោមបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ និង ប្រសិនបើមានការចាំបាច់

ក្រោយពីមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ស្របតាមកថាខណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះ ត្រូវចូលជាធរមាននៅពេលដែលបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងចំនួនលើសពីពាក់កណ្តាល បានតម្កល់ទុកលិខិតុបករណ៍របស់ខ្លួន ស្តីពី ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់វិសោធនកម្មនេះ។

៣. ក្នុងករណីដែលមានការសម្រេចរៀបចំអោយមាននូវអនុសញ្ញាពហុភាគីទូទៅណាមួយ ពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដែលបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ត្រូវជាប់កាតព្វកិច្ច កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ក៏នឹងត្រូវធ្វើការកែសម្រួលអោយស្របតាមខ្លឹមសារនៃអនុសញ្ញានោះផងដែរ។

មាត្រា ១៧
ដំណោះស្រាយវិវាទ

បទប្បញ្ញត្តិនៃពិធីសារអាស៊ាន ស្តីពី យន្តការដោះស្រាយវិវាទបន្ថែម ធ្វើនៅរដ្ឋធានីវៀងចន្ទន៍ សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៤ និង វិសោធនកម្មនៃពិធីសារនេះ ត្រូវយកមកអនុវត្តចំពោះវិវាទនានាដែលកើតមានឡើងចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

មាត្រា ១៨
ទំនាក់ទំនងជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត

១. កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឬ ចំណាត់ការណាមួយដែលត្រូវបានធ្វើឡើងដោយកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ មិនត្រូវប៉ះពាល់ដល់សិទ្ធិ និង កាតព្វកិច្ចនានានៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលមានចែងក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀង ឬ អនុសញ្ញាអន្តរជាតិនានាដែលមានស្រាប់ ហើយដែលខ្លួនក៏ជាបណ្តាសមាជិកភាគីហត្ថលេខីផងដែរនោះឡើយ លើកលែងតែមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី ៣ នៃមាត្រានេះ។

២. គ្មានអ្វីនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ បង្កើតបានជាបុរេនិច្ឆ័យចំពោះសិទ្ធិ ឬ ការអនុវត្តសិទ្ធិទាំងនេះដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ក្រោមបទប្បញ្ញត្តិនៃអនុសញ្ញាអង្គការសហប្រជាជាតិ ស្តីពី នីតិសមុទ្រ ឆ្នាំ ១៩៨២ ជាពិសេសទាក់ទងនឹងសេរីភាពនៃសមុទ្រអន្តរជាតិ ដែលរួមមាន សិទ្ធិឆ្លងកាត់ ដោយមិនបំពាន សិទ្ធិឆ្លងកាត់ច្រកសមុទ្រតាមប្រជុំកោះ ឬ សិទ្ធិឈប់សំចត នៃនាវា និង អាកាសយាន ហើយដែលស្របតាមធម្មនុញ្ញរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិឡើយ។

៣. ក្នុងករណី ដែលមានភាពមិនស្របគ្នាដោយអន្លើ រវាង បទប្បញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និង បទប្បញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងសេវាកម្មផ្លូវអាកាសទ្វេភាគី ឬ ពហុភាគីដែលមានស្រាប់ណាមួយ (រួមទាំង វិសោធនកម្មណាមួយ ចំពោះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងនោះផងដែរ) ដែលតាមរយៈកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបាន ពោលក្រោយនេះ រដ្ឋជាសមាជិកអាស៊ានចំនួនពីរ ឬ ច្រើន មានជាប់កាតព្វកិច្ច ឬ ដែលមិនត្រូវគ្របដណ្តប់ ដោយកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ បទប្បញ្ញត្តិដែលមិនសូវដាក់កម្រិត ឬ មានភាពទូលាយច្រើន ឬ ដែលមិនគ្រប ដណ្តប់ដោយកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវមានអធិកភាព រវាងបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានពោលនេះ។ ផ្ទុយទៅវិញ ប្រសិនបើភាពមិនស្របគ្នាដោយអន្លើនេះ មានពាក់ព័ន្ធនឹងបទប្បញ្ញត្តិ ស្តីពី សុវត្ថិភាព ឬ សន្តិសុខអាកាសចរ នោះបទប្បញ្ញត្តិដែលដាក់ចេញនូវបទដ្ឋានក្នុងកម្រិតខ្ពស់ ឬ តឹងរឹងជាង ត្រូវមាន អធិកភាពចំពោះភាពមិនស្របគ្នាដោយអន្លើនេះ។

មាត្រា ១៩
អវសានបញ្ញត្តិ

១. កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវតម្កល់ទុកនៅទីស្នាក់ការតម្កល់ឯកសារ ដែលត្រូវផ្តល់ឯកសារច្បាប់ចម្លង ផ្លូវការភ្លាមៗ ជូនភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ។

២. កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ពីសំណាក់ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង។ លិខិតុបករណ៍នៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ត្រូវតម្កល់ទុកនៅ ទីស្នាក់ការតម្កល់ឯកសារ ដែលត្រូវជូនដំណឹងភ្លាមៗទៅភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អំពីការតម្កល់ទុក ឯកសារនេះ។

៣. កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទនៃការតម្កល់ទុកលិខិតុបករណ៍ទី ៣ ស្តីពី ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ នៅទីស្នាក់ការតម្កល់ឯកសារ ហើយត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពតែក្នុង ចំណោមបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់កិច្ចព្រមព្រៀងនេះតែ ប៉ុណ្ណោះ។

៤. ស្ថិតក្រោមកថាខណ្ឌទី ៣ នៃមាត្រានេះ ពិធីសារអនុវត្តនានាដូចមានរាយក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ២ នៃ កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវចូលជាធរមាន ក្រោយពេលដែលមានការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ដូច ដែលមានចែងនៅក្នុងផ្នែក "អវសានបញ្ញត្តិ" នៃពិធីសារអនុវត្ត។ ខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវយក

មកអនុវត្តតែចំពោះពិធីសារអនុវត្តទាំងឡាយណាដែលចូលជាធរមានក្នុងចំណោមបណ្ដាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានផ្ដល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់ពិធីសារនោះប៉ុណ្ណោះ ។

៥. ទីស្នាក់ការតម្កល់ឯកសារ ត្រូវរក្សាទុកបញ្ជីការមជ្ឈការមួយ ស្ដីពី ការចាត់តាំង និង ការផ្ដល់ច្បាប់អនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ស្របតាមមាត្រា ៣ (ស្ដីពី ការចាត់តាំង និង ការផ្ដល់ច្បាប់អនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

៦. នៅពេលដែលកិច្ចព្រមព្រៀងនេះចូលជាធរមាន ទីស្នាក់ការតម្កល់ឯកសារ ត្រូវចុះបញ្ជីកិច្ចព្រមព្រៀងនេះអោយបានឆាប់រហ័សតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន ជាមួយអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព ភាគីហត្ថលេខីដែលបានទទួលសិទ្ធិអនុញ្ញាតចុះហត្ថលេខាពីរដ្ឋាភិបាលរបស់ខ្លួនបានចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្ដីពី សេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ។

ធ្វើនៅរាជធានីបាន់ដាសារីបេហ្គាវ៉ាន់ ប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម ថ្ងៃទី ១២ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០១០ ជាអត្ថបទភាសាអង់គ្លេសច្បាប់ដើមចំនួនមួយច្បាប់ ។

ជូនសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម

....

ប៉េហ៊ីន ដាតូ អាប់ឌុឡា បាការ

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងគមនាគមន៍

ជូនសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

....

ម៉ៅ ហាវណ្ណាល់

រដ្ឋលេខាធិការ រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋឥណ្ឌូនេស៊ី

....

ម៉ូ អ៊ីកសាន តាតាង

អគ្គលេខាធិការ ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ

....

ស៊ុំម៉ាដ ផុលសេនា

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសម៉ាឡេស៊ី

....

ដាតូ ស៊េរី កុង ចូ ហា

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

....

យូ ធៀន ស្វេ

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋហ្វីលីពីន

....

ជោសេប ដេ ជេស៊ូស

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួង ដឹកជញ្ជូន និង គមនាគមន៍

ជូនសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី

....

រ៉េម៉ុង លីម

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៏

....

ស៊ីលប៉ាឆាយ ចារុកាសេមរតនា

អគ្គលេខាធិការអចិន្ត្រៃយ៍រង ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

....

ហូ ង៉ាយ ខុង

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ឧបសម្ព័ន្ធ ១

សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសតាមកាលវិភាគកំណត់

ផ្នែកទី ១

កំណាត់ផ្លូវហោះហើរ និង សិទ្ធិហោះហើរ

១. ស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌច្បាប់ និង បទប្បញ្ញត្តិជាតិនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ និង ដោយអនុលោមតាមមាត្រា ១២ (ស្តីពីការ ប្រកួតប្រជែងស្មោះត្រង់) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ អនុលោមតាមឧបញ្ញត្តិ ដែលបានចែងនានា នៃការចាត់តាំងរបស់ខ្លួន ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវបានអនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការពីចំណុចណាមួយនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ កាត់តាមចំណុចត្រង់ណាមួយ ទៅចំណុចណាមួយនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយផ្សេងទៀត និង ឆ្ពោះទៅកាន់ចំណុចបន្ទាប់ណាមួយ លើកំណាត់ផ្លូវហោះហើររួមណាមួយ ឬ តាមលំដាប់ផ្លូវហោះហើរណាមួយ ដរាបណាគ្រប់ចំណុចទាំងអស់ គឺជាអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ។

២. ទោះបីជាមានបទប្បញ្ញត្តិដូចមានចែងខាងលើក៏ដោយ ក៏សិទ្ធិដើម្បីផ្ទុកឡើង និង ដាក់ចុះ អ្នកដំណើរ អីវ៉ាន់អ្នកដំណើរ ទំនិញ ឬ កញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ នៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយផ្សេងទៀត ដែលត្រូវបានដឹកជញ្ជូនជាថ្នូរនឹងការយកផលកម្រៃ ហើយធ្វើដំណើរឆ្ពោះទៅចំណុចគោលដៅ ឬ មកពីចំណុចប្រភពដើមនានា នៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីក្រៅកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃកិច្ចព្រមព្រៀងរវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរ នៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលពាក់ព័ន្ធ។

៣. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អនុញ្ញាតអោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័នកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ហើយស្របតាមពិធីសារអនុវត្តទាំងនោះ មិនត្រូវទាបជាងប្រព្រឹត្តកម្មអនុគ្រោះ ដែលបានអនុញ្ញាតអោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចររបស់ខ្លួនគោរពតាមការចូលទីក្រុងនានារបស់ខ្លួននៅអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ដូចបានបកស្រាយនៅក្នុងពិធីសារអនុវត្តនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

ផ្នែកទី ២

ភាពបត់បែនបាននៃប្រតិបត្តិការ

តាមជម្រើសរបស់ខ្លួន និង ចំពោះការហោះហើរណាមួយ ឬ ទាំងអស់ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនីមួយៗ អាច៖

ក. ប្រតិបត្តិការហោះហើរក្នុងទិសដៅតែម្ខាង ឬ ទាំងសងខាង

ខ. រួមបញ្ចូលគ្នាចំនួនជើងហោះហើរផ្សេងៗ ដោយធ្វើប្រតិបត្តិការអាកាសយានតែមួយ

គ. ធ្វើសេវាកម្មនៅចំណុចដំបូង ចំណុចត្រង់ និង ចំណុចបន្ទាប់ និង ចំណុចនានានៅក្នុងទឹកដីនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង នៅលើកំណាត់ផ្លូវហោះហើរ ក្នុងលក្ខណៈជាការហោះហើររួមបញ្ចូលគ្នា ឬ តាមលំដាប់លំដោយណាមួយ

ឃ. លុបចោលការឈប់សំចតនៅចំណុចណាមួយ ឬ ចំណុចផ្សេងៗ

ង. ផ្ទេរការធ្វើចរាចរពីអាកាសយានណាមួយរបស់ខ្លួន ទៅកាន់អាកាសយានណាមួយផ្សេងទៀតរបស់ខ្លួននៅចំណុចណាមួយនៅលើកំណាត់ផ្លូវហោះហើរ និង

ច. ធ្វើសេវាកម្មនៅតាមចំណុចនានាបន្ទាប់ពីចំណុចណាមួយនៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ដោយផ្លាស់ប្តូរ ឬ មិនផ្លាស់ប្តូរអាកាសយាន ឬ ចំនួនជើងហោះហើរ និង អាចបន្តបម្រើ និង ផ្សព្វផ្សាយសេវាកម្មបែបនេះ ដល់សាធារណជនតាមរយៈសេវាកម្មនានា

ដោយមិនមានការកម្រិតលើទិសដៅ ឬ ភូមិសាស្ត្រ និង មិនមានការបាត់បង់សិទ្ធិធ្វើចរាចរដឹកជញ្ជូនណាមួយដែលអនុញ្ញាតក្រោមច្បាប់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ដរាបណាសេវាកម្មនេះធ្វើឡើងពីចំណុចមួយនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ។

២. នៅលើកំណាត់ផ្លូវហោះហើរណាមួយ ឬ ច្រើន នៃកំណាត់ផ្លូវហោះហើរខាងលើ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងណាមួយ អាចបំពេញសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដោយមិនកម្រិតទៅលើការផ្លាស់ប្តូរផ្លូវហោះហើរនៅឯចំណុចណាមួយលើកំណាត់ផ្លូវហោះហើរ ដោយឈរលើមូលដ្ឋានទៅវិញទៅមក (លើកលែងការរកស៊ីចូលភាគហ៊ុនគ្នា (code-sharing) ដរាបណាសម្រាប់ទិសដៅហោះហើរឆ្ពោះចេញទៅ សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសបន្ទាប់ពីចំណុចនេះ គឺជាការបន្តជើងនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសពីទឹកដី នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ហើយសម្រាប់ទិសដៅហោះហើរចូលមកវិញ សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ឆ្ពោះទៅកាន់ទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ គឺជាការបន្តសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ពីចំណុចដទៃផ្សេងទៀត ។

៣. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អាចត្រូវបានតម្រូវអោយដាក់កាលវិភាគហោះហើរពីងទុករបស់ខ្លួន ជូនអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត ដើម្បីសុំការឯកភាព យ៉ាងហោចណាស់អោយបានសាមសិប (៣០) ថ្ងៃ មុនពេលប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានឯកភាព។ ការកែតម្រូវណាមួយលើកាលវិភាគហោះហើរនេះ ត្រូវដាក់ជូនដើម្បីធ្វើការពិចារណា យ៉ាងហោចណាស់អោយបានដប់ប្រាំ (១៥) ថ្ងៃ មុនពេលធ្វើប្រតិបត្តិការ។

៤. សម្រាប់ជើងហោះហើរបំពេញបន្ថែម ដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ មានបំណងធ្វើប្រតិបត្តិការលើសេវាកម្មដែលបានឯកភាពគ្នា ក្រៅពីកាលវិភាគហោះហើរដែលបានព្រមព្រៀង ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ត្រូវស្នើសុំការអនុញ្ញាតជាមុនពីអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត។ សំណើនេះ ជាធម្មតា ត្រូវដាក់ជូនយ៉ាងហោចណាស់ អោយបានបួន (៤) ថ្ងៃធ្វើការ មុនពេលធ្វើប្រតិបត្តិការការហោះហើរនេះ។

ឧបសម្ព័ន្ធ ២
ពិធីសារអនុវត្ត

បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវសម្រេចរៀបចំអោយមាននូវពិធីសារអនុវត្តនានាដូចខាងក្រោម ដែលត្រូវបង្កើតបានជាផ្នែកដ៏សំខាន់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ៖

ក. ពិធីសារទី ១ ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី៣ និងទី៤ រវាងទីក្រុងអាស៊ាននីមួយៗ និង

ខ. ពិធីសារទី ២ ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី៥ រវាងទីក្រុងអាស៊ាននីមួយៗ

PROTOCOL 1

ON

UNLIMITED THIRD AND FOURTH

FREEDOM TRAFFIC RIGHTS

BETWEEN ANY ASEAN CITIES

PROTOCOL 1
ON UNLIMITED THIRD AND FOURTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS BETWEEN ANY ASEAN CITIES

The Governments of Brunei Darussalam, the Kingdom of Cambodia, the Republic of Indonesia, the Lao People's Democratic Republic (hereinafter referred to as "Lao PDR"), Malaysia, the Union of Myanmar, the Republic of the Philippines, the Republic of Singapore, the Kingdom of Thailand and the Socialist Republic of Viet Nam, Member States of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) (hereinafter referred to collectively as "Contracting Parties" or individually as "Contracting Party"),

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services signed on 12 November 2010 in Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam, its Annexes and its Implementing Protocols (hereinafter referred to as "the Agreement");

RECOGNISING that Annex II of the Agreement thereof provides for the conclusion of Implementing Protocols which shall form integral parts of the Agreement;

RECOGNISING also paragraph 3 of Article I of the Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation signed on 28 January 1992 in Singapore, that, in the implementation of economic arrangements, two or more Member States may proceed first if other Member States are not ready to implement these arrangements; and

DESIRING to remove restrictions on air services with a view of achieving full liberalisation in ASEAN by 2015,

CERTIFIED COPY
DEPUTY SECRETARY GENERAL, THE ASEAN SECRETARIAT
asean

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Routing and Traffic Rights

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate the agreed services from any cities with international airports in its territory to any cities with international airports in the territory of the other Contracting Parties and vice-versa with full third (3rd) and fourth (4th) freedom traffic rights by 30 June 2010, provided that in no case shall the origin and destination points both be capital cities.

Article 2 – Capacity and Frequency

There shall be no limitation on capacity, frequency and aircraft type with regard to air passenger services operated under this Protocol as provided in Article 1.

Article 3 – Final Provisions

1. This Protocol shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly furnish a certified copy thereof to each Contracting Party.

2. This Protocol is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties who have ratified or accepted the Agreement. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.

3. This Protocol shall enter into force on the date of the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance with the Secretary-General of ASEAN and shall become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. For each Contracting Party ratifying or accepting the Protocol after the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance, the

CERTIFIED COPY
DEPUTY SECRETARY GENERAL, THE ASEAN SCRETARIAT
asean

Protocol shall enter into force on the date of the deposit of such Contracting Party of its Instrument of Ratification or Acceptance.

4. Any amendment to the provisions of this Protocol shall be effected by consent of all the Contracting Parties, as provided for under Article 16 in the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised to sign by their respective Governments, have signed Protocol 1 on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights between Any ASEAN Cities.

DONE at **Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam,** this **12th Day** of **November** in the Year **Two Thousand and Ten**, in a single original copy in the English Language.

For the Government of Brunei Darussalam:

....

PEHIN DATO ABDULLAH BAKAR
Minister of Communications

For the the Government of Kingdom of Cambodia:

....

MAO HAVANNALL
Secretary of State
State Secretariat of Civil Aviation

For the Government of the Republic of Indonesia:

....

MOH. IKSAN TATANG
Secretary General

CERTIFIED COPY
DEPUTY SECRETARY GENERAL, THE ASEAN SECRETARIAT
asean

Ministry of Transportation

For the Government of the Lao People's Democratic Republic:

....
SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works and Transport

For the Government of Malaysia:

....
DATO' SERI KONG CHO HA
Minister of Transport

For the Government of the Union of Myanmar:

....
U THEIN SWE
Minister for Transport

For the Government of the Republic of the Philippines:

....
JOSE P. DE JESUS
Secretary of Transportation and Communications

CERTIFIED COPY
DEPUTY SECRETARY GENERAL, THE ASEAN SECRETARIAT
asean

For the Government of the Republic of Singapore:

RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Government of the Kingdom of Thailand:

SILPACHAI JARUKASEMRATANA
Deputy Permanent Secretary
Ministry of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam:

HO NGHIA DZUNG
Minister of Transport

CERTIFIED COPY
DEPUTY SECRETARY GENERAL, THE ASEAN SECRETARIAT
asean

ពិធីសារទី ១

ស្ដីពី

ការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៣ និង ទី ៤

រវាង ទីក្រុងអាស៊ាននីមួយៗ

ពិធីសារទី ១
ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៣ និង ទី ៤
រវាងទីក្រុងអាស៊ានទាំងមូលយៗ

រដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋឥណ្ឌូនេស៊ី សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ម៉ាឡេស៊ី សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា សាធារណរដ្ឋហ្វីលីពីន សាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ដែលជារដ្ឋសមាជិកនៃសមាគមប្រជាជាតិអាស៊ីអាគ្នេយ៍ (ហៅកាត់ថា "អាស៊ាន") (តទៅនេះហៅកាត់ជារួមថា "បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង" ឬ ហៅកាត់ដោយឡែកថា "ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង")

ដោយរម្លឹកដល់កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពី សេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅថ្ងៃទី ១២ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០១០ នៅរាជធានីបាន់ដាសារីបេហ្គាវ៉ាន់ ប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម រួមមាន ឧបសម្ព័ន្ធ និង ពិធីសារអនុវត្តនៃកិច្ចព្រមព្រៀង(តទៅនេះហៅកាត់ថា "កិច្ចព្រមព្រៀង")

ដោយទទួលស្គាល់ថា ឧបសម្ព័ន្ធ II នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ផ្តល់អោយមានការសម្រេចរៀបចំអោយមាននូវពិធីសារអនុវត្តនានា ដែលត្រូវបង្កើតបានជាផ្នែកដ៏សំខាន់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ

ដោយទទួលស្គាល់ផងដែរ កថាខណ្ឌទី ៣ នៃមាត្រា ១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខណ្ឌការងារ ស្តីពីការជំរុញកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ចអាស៊ាន ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅថ្ងៃទី ២៨ ខែ មករា ឆ្នាំ ១៩៩២ នៅប្រទេសសិង្ហបុរី ដែលបានចែងថា ក្នុងការអនុវត្តការព្រមព្រៀងផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច រដ្ឋជាសមាជិកចំនួនពីរ ឬ ច្រើន អាចដំណើរការមុន ប្រសិនបើរដ្ឋជាសមាជិកដទៃទៀតមិនបានត្រៀមខ្លួនរួចរាល់នៅឡើយក្នុងការអនុវត្តការព្រមព្រៀងទាំងនេះ និង

ដោយមានគោលបំណង ដកចេញការរឹតបន្តឹងនានា លើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស សំដៅសម្រេចបានសេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន នៅឆ្នាំ ២០១៥

បានព្រមព្រៀងគ្នា ដូចខាងក្រោម៖

មាត្រា ១
ផ្លូវហោះហើរ និង សិទ្ធិចរាចរ

ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវបានអនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា ពីទីក្រុងណាមួយជាអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ស្ថិតក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ឆ្ពោះទៅកាន់ទីក្រុងណាមួយជាអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិស្ថិតក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ហើយព្រមជាមួយគ្នានេះដែរ លក្ខខណ្ឌដូចគ្នានេះ ក៏ត្រូវយកមកអនុវត្តចំពោះភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ នៅថ្ងៃទី ៣០ ខែ មិថុនា ឆ្នាំ ២០១០ នៃចំណុចគោលដៅត្រលប់មកកាន់ចំណុចប្រភពដើមវិញផងដែរ ដោយអនុវត្តសិទ្ធិចរាចរទី ៣ និង ទី ៤ ពេញលេញ លុះត្រាតែ ករណីទាំងចំណុចចាប់ផ្តើម និង ចំណុចគោលដៅ មិនមែនជារដ្ឋធានី ឬ រាជធានីនានា ។

មាត្រា ២
ចំណុះដឹកជញ្ជូន និង ចំនួនជើងហោះហើរ

ដូចដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ១ មិនត្រូវមានការកម្រិតណាមួយទៅលើចំណុះដឹកជញ្ជូន ចំនួនជើងហោះហើរ និង ប្រភេទអាកាសយានឡើយ ពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ដែលត្រូវបានធ្វើប្រតិបត្តិការក្រោមពិធីសារនេះ ។

មាត្រា ៣
អវសានបញ្ញត្តិ

១. ពិធីសារនេះត្រូវតម្កល់ទុកនៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ដែលជាអ្នកត្រូវផ្តល់ឯកសារច្បាប់ចម្លងផ្លូវការភ្លាមៗ ជូនភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ។

២. ពិធីសារនេះ ត្រូវស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ពីសំណាក់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់កិច្ចព្រមព្រៀង ។ លិខិតុបករណ៍នៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ត្រូវតម្កល់ទុកនៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ដែលជាអ្នកត្រូវជូនដំណឹងភ្លាមៗទៅភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អំពីការតម្កល់ទុកនេះ ។

៣. ពិធីសារនេះ ត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទនៃការតម្កល់ទុកលិខិតុបករណ៍ទី ៣ ស្ដីពីការផ្ដល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ នៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ហើយត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពតែក្នុងចំណោមបណ្ដាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានផ្ដល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់ពិធីសារនេះតែប៉ុណ្ណោះ ។ ចំពោះភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ដែលបានផ្ដល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់ពិធីសារនេះក្រោយការតម្កល់លិខិតុបករណ៍ទី ៣ ស្ដីពីការផ្ដល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ពិធីសារនេះត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទនៃការតម្កល់លិខិតុបករណ៍ ស្ដីពី ការផ្ដល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ។

៤. វិសោធនកម្មណាមួយចំពោះខ្លឹមសារនៃពិធីសារនេះ ត្រូវចូលជាធរមានដោយមានការយល់ព្រមពីសំណាក់បណ្ដាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងមាត្រា ១៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព ភាគីហត្ថលេខីដែលបានទទួលសិទ្ធិអនុញ្ញាតចុះហត្ថលេខាពីរដ្ឋាភិបាលរបស់ខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើពិធីសារទី ១ ស្ដីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៣និងទី៤ រវាងទីក្រុងអាស៊ានណាមួយ ។

ធ្វើនៅរាជធានីបាន់ដាសារីបេហ្គាវ៉ាន់ ប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម ថ្ងៃទី ១២ ខែ វិច្ឆកា ឆ្នាំ ២០១០ ជាអត្ថបទភាសាអង់គ្លេស ច្បាប់ដើមចំនួនមួយច្បាប់ ។

ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម

....

ប៉េហ៊ីន ដាតូ អាប់ឌុលឡា បាការ

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងគមនាគមន៍

ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

....

ម៉ៅ ហាវណ្ណាល់

រដ្ឋលេខាធិការ នៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋឥណ្ឌូនេស៊ី

....

ម៉ូ អ៊ីកសាន់ តាតាង

អគ្គលេខាធិការ

ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ

....

ស៊ុំម៉ាដ ផូលសេនា

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសម៉ាឡេស៊ី

....

ដាតូ សេរី កុង ចូ ហា

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

....

យូ ធៀន ស្វេ

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋហ្វីលីពីន

....

ជោសេ តឺ ដេ ជេ ស៊ុស

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួង ដឹកជញ្ជូន និង គមនាគមន៍

ជូសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី

....

វ៉ោង លីម

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍

....

ស៊ីលប៉ាឆាយ ចារុភាសេមរតនា

លេខាធិការអចិន្ត្រៃយ៍រង

ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

....

ហូ ង៉ា ឌុខ

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

PROTOCOL 2

ON

UNLIMITED FIFTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS

BETWEEN ANY ASEAN CITIES

PROTOCOL 2
ON UNLIMITED FIFTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS BETWEEN ANY ASEAN CITIES

The Governments of Brunei Darussalam, the Kingdom of Cambodia, the Republic of Indonesia, the Lao People's Democratic Republic (hereinafter referred to as "Lao PDR"), Malaysia, the Union of Myanmar, the Republic of the Philippines, the Republic of Singapore, the Kingdom of Thailand and the Socialist Republic of Viet Nam, Member States of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) (hereinafter referred to collectively as "Contracting Parties" or individually as "Contracting Party"),

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services signed on 12 November 2010 in Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam, its Annexes and its Implementing Protocols (hereinafter referred to as "the Agreement");

RECOGNISING that Annex II of the Agreement thereof provides for the conclusion of Implementing Protocols which shall form integral parts of the Agreement;

RECOGNISING also paragraph 3 of Article I of the Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation signed on 28 January 1992 in Singapore, that, in the implementation of economic arrangements, two or more Member States may proceed first if other Member States are not ready to implement these arrangements; and

DESIRING to remove restrictions on air services with a view of achieving full liberalisation in ASEAN by 2015,

CERTIFIED COPY
DEPUTY SECRETARY GENERAL, THE ASEAN SCRETARIAT

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Definitions

For the purposes of this Protocol, the term "fifth (5th) freedom traffic rights" means intermediate and beyond fifth freedom traffic rights which are to be operated wholly within ASEAN.

Article 2 – Routing and Traffic Rights

Notwithstanding the provisions of Section 2 paragraph 1(d) of Annex I of this Agreement, the designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to exercise fifth (5th) freedom traffic rights for the agreed services between any cities with international airports in the territories of other Contracting Parties by 30 June 2013. Provided that, in the exercise of fifth freedom traffic rights involving a capital city, one of the cities shall be a point other than a capital city airport.

Article 3 – Capacity and Frequency

There shall be no limitation on capacity, frequency and aircraft type with regard to air passenger services operated under this Protocol as provided in Article 2.

Article 4 – Final Provisions

1. This Protocol shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly furnish a certified copy thereof to each Contracting Party.

2. This Protocol is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties who have ratified or accepted the Agreement. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.

3. This Protocol shall enter into force on the date of the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance with the

CERTIFIED COPY
DEPUTY SECRETARY-GENERAL, THE ASEAN SECRETARIAT
asean

Secretary-General of ASEAN and shall become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. For each Contracting Party ratifying or accepting the Protocol after the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance, the Protocol shall enter into force on the date of the deposit of such Contracting Party of its Instrument of Ratification or Acceptance.

4. Any amendment to the provisions of this Protocol shall be effected by consent of all the Contracting Parties, as provided for under Article 16 in the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised to sign by their respective Governments, have signed Protocol 2 on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights between Any ASEAN Cities.

DONE at **Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam,** this **12th Day of November** in the Year **Two Thousand and Ten**, in a single original copy in the English Language.

For the Government of Brunei Darussalam:

....

PEHIN DATO ABDULLAH BAKAR
Minister of Communications

For the the Government of Kingdom of Cambodia:

....

MAO HAVANNALL
Secretary of State
State Secretariat of Civil Aviation

CERTIFIED COPY
DEPUTY SECRETARY GENERAL, THE ASEAN SECRETARIAT
asean

For the Government of the Republic of Indonesia:

....

MOH. IKSAN TATANG
Secretary General
Ministry of Transportation

For the Government of the Lao People's Democratic Republic:

....

SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works and Transport

For the Government of Malaysia:

....

DATO' SERI KONG CHO HA
Minister of Transport

For the Government of the Union of Myanmar:

....

U THEIN SWE
Minister for Transport

For the Government of the Republic of the Philippines:

....
JOSE P. DE JESUS
Secretary of Transportation and Communications

For the Government of the Republic of Singapore:

....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Government of the Kingdom of Thailand:

....
SILPACHAI JARUKASEMRATANA
Deputy Permanent Secretary
Ministry of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam:

....
HO NGHIA DZUNG
Minister of Transport

CERTIFIED COPY
DEPUTY SECRETARY GENERAL, THE ASEAN SECRETARIAT
asean

ពិធីសារទី ២

ស្ដីពី

ការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៥

រវាង ទីក្រុងអាស៊ាននីមួយៗ

ពិធីសារទី ២
ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៥ រវាងទីក្រុងអាស៊ាននីមួយៗ

រដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋឥណ្ឌូនេស៊ី សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ម៉ាឡេស៊ី សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា សាធារណរដ្ឋហ្វីលីពីន សាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ដែលជារដ្ឋសមាជិកនៃសមាគមប្រជាជាតិអាស៊ីអាគ្នេយ៍ (ហៅកាត់ថា "អាស៊ាន") (តទៅនេះហៅកាត់ជារួមថា "បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង" ឬ ហៅកាត់ដោយឡែកថា "ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង")

ដោយរម្លឹកដល់កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពី សេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅថ្ងៃទី ១២ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០១០ នៅរាជធានីបាន់ដាសារីបេហ្គាវ៉ាន់ ប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម រួមមាន ឧបសម្ព័ន្ធ និង ពិធីសារអនុវត្តនៃកិច្ចព្រមព្រៀង(តទៅនេះហៅកាត់ថា "កិច្ចព្រមព្រៀង")

ដោយទទួលស្គាល់ថា ឧបសម្ព័ន្ធ II នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ផ្តល់អោយមានការសម្រេចរៀបចំអោយមាននូវពិធីសារអនុវត្តនានា ដែលត្រូវបង្កើតបានជាផ្នែកដ៏សំខាន់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ

ដោយទទួលស្គាល់ផងដែរ កថាខណ្ឌទី ៣ នៃមាត្រា ១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខណ្ឌការងារ ស្តីពីការជំរុញកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ចអាស៊ាន ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅថ្ងៃទី ២៨ ខែ មករា ឆ្នាំ ១៩៩២ នៅប្រទេសសិង្ហបុរី ដែលបានចែងថា ក្នុងការអនុវត្តការព្រមព្រៀងផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច រដ្ឋជាសមាជិកចំនួនពីរ ឬ ច្រើន អាចដំណើរការមុន ប្រសិនបើរដ្ឋជាសមាជិកដទៃទៀតមិនបានត្រៀមខ្លួនរួចរាល់នៅឡើយក្នុងការអនុវត្តការព្រមព្រៀងទាំងនេះ និង

ដោយមានគោលបំណង ដកចេញការរឹតបន្តឹងនានា លើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស សំដៅសម្រេចបានសេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន នៅឆ្នាំ២០១៥

បានព្រមព្រៀងគ្នា ដូចខាងក្រោម៖

មាត្រា ១
និយមន័យ

សម្រាប់គោលបំណងនៃពិធីសារនេះ ពាក្យ "សិទ្ធិចរាចរទី ៥" ត្រូវមានន័យថា សិទ្ធិចរាចរទី ៥ នៅក្នុងចំណុចត្រង់ និង ចំណុចបន្ទាប់ ដែលនឹងត្រូវធ្វើប្រតិបត្តិការនៅក្នុងទូទាំងអនុតំបន់អាស៊ាន។

មាត្រា ២
ផ្លូវហោះហើរ និង សិទ្ធិចរាចរ

ទោះបីជាមានបទប្បញ្ញត្តិចែងនៅក្នុងផ្នែក ២ កថាខណ្ឌទី ១ (ឃ) ឧបសម្ព័ន្ធ ១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះក៏ដោយ ក៏ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗត្រូវបានអនុញ្ញាតអោយអនុវត្តសិទ្ធិចរាចរទី ៥ ចំពោះសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា រវាង ទីក្រុងណាមួយ ជាអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ស្ថិតក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នៅថ្ងៃទី ៣០ ខែ មិថុនា ឆ្នាំ ២០១៣ លុះត្រាតែ ទីក្រុងមួយក្នុងចំណោមទីក្រុងទាំងអស់ជាចំណុចមួយ ក្រៅពីអាកាសយានដ្ឋានរដ្ឋធានី ឬរាជធានីមួយ ដែលអនុវត្តសិទ្ធិចរាចរទី ៥ ជាមួយនឹងអាកាសយានដ្ឋានរដ្ឋធានី ឬ រាជធានីមួយ។

មាត្រា ៣
ចំណុះដឹកជញ្ជូន និង ចំនួនជើងហោះហើរ

ដូចដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ២ មិនត្រូវមានការកម្រិតណាមួយទៅលើចំណុះដឹកជញ្ជូន ចំនួនជើងហោះហើរ និង ប្រភេទអាកាសយានឡើយ ពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ដែលត្រូវបានធ្វើប្រតិបត្តិការក្រោមពិធីសារនេះ។

មាត្រា ៤
អវសានបញ្ញត្តិ

១. ពិធីសារនេះត្រូវតម្កល់ទុកនៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ដែលជាអ្នកត្រូវផ្តល់ឯកសារច្បាប់ចម្លងផ្លូវការភ្លាមៗជូនភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ។

២.	ពិធីសារនេះ ត្រូវស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ពីសំណាក់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់កិច្ចព្រមព្រៀង ។ លិខិតុបករណ៍នៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ត្រូវតម្កល់ទុកនៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ដែលជាអ្នកត្រូវជូនដំណឹងភ្លាមៗទៅភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អំពីការតម្កល់ទុកនេះ ។

៣.	ពិធីសារនេះ ត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទនៃការតម្កល់ទុកលិខិតុបករណ៍ទី ៣ ស្តីពីការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ នៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ហើយត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពតែក្នុងចំណោមបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់ពិធីសារនេះតែប៉ុណ្ណោះ ។ ចំពោះភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់ពិធីសារនេះក្រោយការតម្កល់លិខិតុបករណ៍ទី ៣ ស្តីពីការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ពិធីសារនេះត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទនៃការតម្កល់លិខិតុបករណ៍ ស្តីពី ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ។

៤.	វិសោធនកម្មណាមួយចំពោះខ្លឹមសារនៃពិធីសារនេះ ត្រូវចូលជាធរមានដោយមានការយល់ព្រមពីសំណាក់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងមាត្រា ១៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព ភាគីហត្ថលេខីដែលបានទទួលសិទ្ធិអនុញ្ញាតចុះហត្ថលេខាពីរដ្ឋាភិបាលរបស់ខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើពិធីសារទី២ ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៥ រវាងទីក្រុងអាស៊ានណាមួយ ។

ធ្វើនៅរាជធានីបាន់ដាសារីបេហ្គាវ៉ាន់ ប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម ថ្ងៃទី ១២ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០១០ ជាអក្សរភាសាអង់គ្លេស ច្បាប់ដើមចំនួនមួយច្បាប់ ។

ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម

....

ប៉េហ៊ីន ដាតូ អាប់ឌុលឡា បាការ

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងគមនាគមន៍

ជូនសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

....

ម៉ៅ ហាវណ្ណាល់

រដ្ឋលេខាធិការ នៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល

ជូនសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋឥណ្ឌូនេស៊ី

....

ម៉ូ អ៊ីកសាន់ តាតាង

អគ្គលេខាធិការ

ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ

....

ស៊ុំម៉ាដ ផុលសេនា

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន

ជូនសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសម៉ាឡេស៊ី

....

ដាតូ សេរី គុង ចូ ហា

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

....

យូ ធៀន សៀ

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋហ្វីលីពីន

....

ជោសេ តី ដេ ជេ ស៊ុស

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន និង គមនាគមន៍

ជូសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី

....

អ៊ែម៉ុង លីម

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍

....

ស៊ីលប៉ាឆាយ ចារូភាសេមរតនា

លេខាធិការអចិន្ត្រៃយ៍រង

ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

....

ហូ ឌ៉ា ខុង

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន