

人員組別 Grupo de pessoal	職別 Nível	官職及職程 Cargos e carreiras	職位數目 N.º de lugares
高級技術員 Técnico superior	9	高級技術員 Técnico superior	15
技術員 Técnico	8	技術員 Técnico	5
傳譯及翻譯 Interpretação e Tradução	-	翻譯員 Intérprete-Tradutor	1
資訊員 Informática	9	高級資訊技術員 Técnico superior de informática	1
	8	資訊技術員 Técnico de informática	1
	7	資訊督導員 Assistente de informática	1
專業技術員 Técnico profissional	7	技術輔導員 Adjunto-técnico	23
	6	助理技術員 Técnico auxiliar	3
行政人員 Administrativo	5	行政文員 Oficial administrativo	3
總額 Total			62

第 2/2002 號行政長官公告

Aviso do Chefe do Executivo n.º 2/2002

中華人民共和國澳門特別行政區政府
與柬埔寨王國政府航班協定

Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da Região
Administrativa Especial de Macau da República Popular
da China e o Governo do Reino do Camboja

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

O Chefe do Executivo manda publicar, nos termos da alínea 6) do artigo 3.º e do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 3/1999 da Região Administrativa Especial de Macau, o «Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China e o Governo do Reino do Camboja».

二零零二年一月十五日發佈。

Promulgado em 15 de Janeiro de 2002.

行政長官 何厚鐸

O Chefe do Executivo, Ho Hau Wah.

中華人民共和國澳門特別行政區政府
和柬埔寨王國政府航班協定

經中華人民共和國中央人民政府授權簽訂本協定的中華人民共和國澳門特別行政區政府和柬埔寨王國政府，

意欲締結一項協定，為澳門特別行政區和柬埔寨王國之間的航班提供框架；

達成協定如下：

第一條

定義

除非文中另有說明，在本協定中：

- 一. “航空當局”一詞在澳門特別行政區方面指民航局或其繼任機構；在柬埔寨王國方面則指內閣辦公廳民航事務國務秘書或其繼任機構；
- 二. “指定空運企業”一詞指根據本協定第四條獲得指定和授權的一家空運企業；
- 三. “地區”在澳門特別行政區方面包括澳門半島、氹仔島和路環島；在柬埔寨王國方面，則採納一九四四年十二月七日在芝加哥開放簽字的國際民航公約（以下簡稱為公約）內第二條中有關“領土”的含意；
- 四. 關於“航班”、“國際航班”、“空運企業”和“非運輸業務性經停”名詞分別採納上述公約內第九十六條所載的含意；
- 五. “使用費”一詞指主管當局為飛機、機組、旅客及貨物提供機場建築物或設施，或航空導航設施，包括相關的服務及設施而向空運企業收取或准許收取的費用；
- 六. “本協定”一詞包括本協定的附件和對附件或本協定的任何修改；
- 七. 締約一方的“法律和規定”一詞指在任何時間在該締約方地區內有效的法律和規定。

第二條

公約規定

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

第三條

權利的授予

一. 締約一方給予締約另一方的國際航班下列權利：

- (一) 飛越其地區而不降停的權利；
- (二) 在其地區內作非運輸業務性經停的權利。

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

- (一) 締約一方的地區；和
- (二) 締約雙方航空當局隨時商定的此種中間點和以遠點。

第四條

空運企業的指定和許可

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

二. 締約另一方在收到上述指定後，在不違反本條第三款和第四款規定的情況下，應毫不延誤地向被指定的一家或多家空運企業授予適當的經營許可。

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

四. 締約一方如未能滿意該空運企業在締約另一方地區註冊和以該地區為主要經營地，則有權拒絕授予本條第二款所述的經營許可，或對該指定空運企業行使本協定第二條第二款中所規定的權利附加它認為必要的條件。

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

第五條 法律和規定的適用

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

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

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

第六條 撤銷或暫停經營許可

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

- (一) 如其不滿意該空運企業是在締約另一方地區註冊和以該地區為主要經營地；或
- (二) 該空運企業未能遵守授予此等權利的締約一方的法律和規定；或
- (三) 該空運企業未能按照本協定所規定的條件經營。

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

第七條 經營協議航班的原則

一. 締約雙方指定的空運企業應享有公平均等的機會在規定航線上經營協議航班。

二. 在經營協議航班方面，締約一方指定空運企業應考慮到締約另一方指定空運企業的利益，以免不適當地影響該空運企業在相同航線的全部或部分航段上所提供的航班。

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

- (一) 來自和前往指定空運企業的締約一方地區的運輸需要；
- (二) 在考慮到該地區國家的空運企業所建立的其它航班之後，協議航班途經地區的運輸需要，

第八條

批准飛行時刻表

一. 締約雙方指定空運企業最少應在建議生效日期三十日之前將建議的協議航班飛行時刻表及任何有關修訂飛行時刻表的建議，提交締約雙方航空當局批准，

二. 締約雙方指定空運企業可以在臨時基礎上，在規定航線上經營輔助性航班，此類航班的申請批准書最少應在建議經營日期前三個工作日提交締約雙方的航空當局批准，

第九條

運價

一. “運價”一詞指：

- (一) 一家空運企業為在定期航班上運輸旅客及其行李所收取的票價和對此種運輸輔助服務的費用和條件；
- (二) 一家空運企業為在定期航班上運輸貨物（不包括郵件）所收取的貨運價；
- (三) 任何此種票價和貨運價，包括附帶好處的可用性或適用性的條件；和
- (四) 一家空運企業就代理人為定期航班的運輸出售的客票或填開的貨運單支付給代理人的代理手續費。

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

三. 本條第二款所述的運價可由尋求批准此項運價的指定空運企業在與其他的空運企業協商之後確定。但是，如果某空運企業未能取得其他指定空運企業同意此種運價，或因為沒有其他空運企業經營相同航線時，不應阻止該指定空運企業提議或航空當局批准任何運價。在此文中，“相同航線”指經營的航線，而不是規定航線。

四. 本條第三款所述的運價應在其建議實施之日至少六十天以前提交締約雙方航空當局批准。如在提交運價後三十天內任何一方航空當局未通知另一方航空當局不批准，則運價即被視為已獲批准。在特殊情況下，經上述當局同意，上述期限可以縮短。

五. 如果締約一方航空當局根據本條第四款不批准某項運價，締約雙方航空當局應努力通過相互協議確定運價。此種談判須在締約一方航空當局通知締約另一方航空當局不批准此項運價之日三十天內開始。在未達成協議時，將根據本協定第十八條規定的條款解決爭議。

六. 一項制定的運價應持續有效，直至根據本條或本協定第十七條制定新的運價為止，但不可自締約一方航空當局不批准之日起超過十二個月。

七. 締約一方航空當局將努力確保指定空運企業遵守向締約雙方航空當局申報的協議運價以及空運企業不直接或間接地以任何方式非法扣回運價的任何部分。

第十條

關稅

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

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

三. 本條第一款和第二款所述物品需要置於有關當局監管或控制之下。

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

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

第十一條

航空保安

一. 締約雙方重申彼此之間對保障民航安全免受非法行為干擾的責任構成本協定不可缺少的一個部分。締約雙方應特別遵守一九六三年九月十四日在東京簽訂的關於在航空器內犯罪和犯有某些其它行為的公約、一九七零年十二月十六日在海牙簽訂的關於制止非法劫持航空器的公約，以及一九七一年九月二十三日在蒙特利爾簽訂的關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約內關於航空保安的規定。

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

三. 締約雙方在其相互關係中，應遵守國際民航組織所制定和指定為一九四四年十二月七日在芝加哥開放簽字的國際民航公約附件的適用的航空保安規定。締約雙方須要求，締約各方註冊的飛機經營機構或以締約各方地區為主要經營地或永久駐地的飛機經營機構，以及締約各方地區的機場經營機構的運作符合該等航空保安規定。

四. 締約雙方同意，該等飛機經營機構在進出或留在締約另一方的地區時，需要遵守締約另一方要求的本條第三款所述的航空保安的規定。締約各方須確保在其地區內有效地實施足夠的措施，以保護飛機，並在旅客登機或裝載貨物之前及登機裝貨時，檢查旅客、機組、手提物品、行李、貨物和機上供應品。締約各方對締約另一方為對付某項特定的威脅要求採取合理的特別保安措施，亦應給予同情的考慮。

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

第十二條

適航性

一. 為了經營本協定規定的航班，締約一方頒發或核准有效的適航證、資格證和執照，締約另一方應在其有效期內承認其有效，條件是頒發或核准此種證件或執照的要求相等或高於根據公約可能確定的最低標準。但是，締約一方對為在其地區上空飛行和在其地區內降落，由締約另一方發給或核准對澳門特別行政區而言其自己居民和對柬埔寨王國而言其自己國民的資格證和執照，保留拒絕承認的權利。

二. 締約一方航空當局可以就締約另一方在航空設施、空勤機組、飛機和指定空運企業經營方面保持和實施的安全和保安標準和要求提出協商。如果此種協商之後，締約一方航空當局發現締約另一方在這些方面未能有效地保持和實施至少相等或高於根據公約可能確定的最低標準的安全和保安標準和要求，它們將通知締約另一方此種結果以及為使安全和保安標準和要求達到至少相等於根據公約可能制定的最低標準而認為必要的步驟，締約另一方應採取適當的步驟按此糾正。

三. 在締約另一方未在合理時間內採取此種適當行動的情況下，締約一方根據第四條，保留拒發、限制、中止、撤銷或對締約另一方指定空運企業的經營許可規定條件的權利。

第十三條 提供統計資料

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

第十四條 收入匯出

澳門特別行政區指定空運企業有權在有要求時將在當地獲得的收支餘額兌換並匯回澳門特別行政區。柬埔寨王國指定空運企業有權在有要求時將在當地獲得的收支餘額兌換並匯回柬埔寨王國。兌換及匯出應不受任何限制，按兌換及匯返此種收入時適用於當時交易的有效匯率進行。

第十五條 空運企業代表處

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

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

第十六條 使用費

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

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

第十七條 協商

締約任何一方可隨時就本協定的執行、解釋、實施或修改要求協商。此項協商可以在雙方航空當局之間進行，除非締約雙方另有協議，至遲應在締約另一方收到書面要求之日起六十天內進行。

第十八條 解決爭議

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

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

(一) 在接獲仲裁要求三十天內，締約各方應委任一名仲裁員，在委任第二名仲裁員後的六十天之內，經兩名仲裁員協議委任一名在該項爭議中可視為中立國家的國民作為第三名仲裁員並由其出任仲裁庭的主席；

(二) 若在上述規定的期限內，未能委任任何仲裁員，締約任何一方可以要求國際民航組織理事會主席在三十天內委任所需的仲裁員，如該主席認為由於他是某一國家的國民，而此國家在爭議中不能視為中立，仲裁員便會由沒有因上述理由失去委任資格的最資深副主席委任。

三. 除非本條下文另有規定或締約雙方另有協議，仲裁庭將確定其管轄範圍和確定自己的程序。在仲裁庭發出指令或締約任何一方要求時，必須在仲裁庭正式成立之後不遲於三十天舉行確定仲裁的準確事項和遵循的具體程序的會議。

四. 除非締約雙方另有協議或仲裁庭另有規定，締約各方必須在仲裁庭正式成立之後四十五天內提交一份備忘錄，答覆將在六十天內作出。在答覆期滿三十天之內，仲裁庭按締約任何一方要求或其自己決定舉行聽証會。

五. 仲裁庭應力爭在聽証會結束之後三十天內，或如果未舉行聽証會時，在兩份答覆提交之日之後的三十天內，作出書面裁決。裁決按多數票作出。

六. 締約雙方可以在收到裁決之後十五天內提出澄清裁決的要求，此種澄清須在收到此種要求之日十五天內作出。

七. 仲裁庭的裁決對締約雙方均具約束力。

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

第十九條

修正

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

第二十條

終止

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

第二十一條

向國際民航組織登記

本協定和對本協定所作的任何修改必須向國際民航組織登記。

第二十二條

生效

本協定自締約雙方書面相互通知已經完成所有必需程序後生效。

下列代表，經其各自政府正式授權，已在本協定上簽字為証。

本協定於二零零一年十二月十二日在金邊簽訂，一式兩份，每份用中文、葡萄牙文、高棉文和英文寫成，每種文本同等作準，在解釋上出現分歧時，以英文文本為準。

中華人民共和國
澳門特別行政區政府
代 表
歐文龍
運輸工務司司長

柬埔寨王國政府
代 表
喬薩帕
副國務秘書
民航國務秘書處

附 件
航線表

- 一. 澳門特別行政區指定空運企業經營的航線：
從澳門特別行政區經中間點至金邊和以遠地點
- 二. 柬埔寨王國指定空運企業經營的航線：
從金邊經中間點至澳門特別行政區和以遠地點
- 三. 中國內地、台灣和香港特別行政區的地點不得作為中間點或以遠點經營。
- 四. 締約一方指定空運企業可以選擇在任何或全部航班上不降停本附件中規定航線上的任何地點，條件是這些航班在指定空運企業的締約方地區內始發或終止。
- 五. 第五種業務權另行商定。

**ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE O GOVERNO
DA REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU
DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA
E O GOVERNO DO REINO DO CAMBOJA
RESPEITANTE A SERVIÇOS AÉREOS**

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

Desejando concluir um acordo com a finalidade de estabelecer o enquadramento para serviços aéreos entre a Região Administrativa Especial de Macau e o Reino do Camboja,

Acordaram, entre si, o seguinte:

Artigo 1.º

Definições

Para efeitos deste Acordo, salvo se diversamente exigido pelo contexto:

- a) O termo «autoridades aeronáuticas» significa, no caso da Região Administrativa Especial de Macau, a Autoridade de Aviação Civil ou quem lhe suceder e, no caso do Reino do Camboja, o Secretariado de Estado da Aviação Civil — Gabinete do Conselho de Ministros ou quem lhe suceder;
- b) O termo «empresa de transporte aéreo designada» significa uma empresa de transporte aéreo designada e autorizada, nos termos do Artigo 4.º deste Acordo;
- c) O termo «área», em relação à Região Administrativa Especial de Macau, compreende a península de Macau e as ilhas da Taipa e de Coloane e em relação ao Reino do Camboja tem o significado atribuído a «Território» no artigo 2.º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago em 7 de Dezembro de 1944 (de ora em diante referida como a Convenção);

- d) Os termos «serviços aéreos», «serviços aéreos internacionais», «empresa de transporte aéreo» e «paragem para fins não comerciais» têm o significado respectivamente atribuído pelo Artigo 96.º da Convenção;
- e) O termo «taxa de utilização» significa a taxa aplicada ou autorizada pelas autoridades competentes a empresas de transporte aéreo, para utilização de infra-estruturas e serviços aeroportuários ou de navegação aérea, incluindo serviços relacionados e infra-estruturas necessárias às aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga;
- f) O termo «este Acordo» inclui o Anexo junto e quaisquer modificações ao mesmo ou ao presente Acordo;
- g) O termo «leis e regulamentos» de uma Parte Contratante significa as leis e os regulamentos aplicáveis, em qualquer momento, na área daquela Parte Contratante.

Artigo 2.º

Disposições da Convenção

Na aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes actuarão em conformidade com as disposições da Convenção incluindo os Anexos, e quaisquer modificações à Convenção ou aos Anexos, na medida em que essas disposições sejam aplicáveis às Partes Contratantes.

Artigo 3.º

Concessão de Direitos

1. Cada uma das Partes Contratantes concederá à outra Parte Contratante os seguintes direitos respeitantes aos seus serviços aéreos internacionais:
 - a) O direito de sobrevoar, sem aterrar, a sua área;
 - b) O direito de efectuar paragens, na área referida, para fins não comerciais.
2. Cada uma das Partes Contratantes concede à outra Parte Contratante os direitos em seguida especificados neste Acordo para o fim de explorar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas na secção apropriada do Anexo a este Acordo. Tais serviços e rotas são, em seguida, denominados «os serviços acordados» e as «rotas especificadas» respectivamente. Na exploração de um serviço acordado numa rota especificada, as empresas de transporte aéreo designadas por qualquer das Partes Contratantes gozará, para além dos direitos especificados no número 1 deste artigo, do direito de fazer paragens na área da outra Parte Contratante nos pontos especificados para aquela rota no Quadro de Rotas neste Acordo com a finalidade de embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem e carga, incluindo correio, a transportar para e de:
 - a) A área da primeira Parte Contratante; e
 - b) Os pontos intermédios e além que possam, de tempos a tempos, ser acordados pelas Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

Artigo 4.º

Designação e Autorização de Empresas de Transporte Aéreo

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de designar, por escrito, à outra Parte Contratante, múltiplas empresas de transporte aéreo, para fins de exploração, nas rotas especificadas, dos serviços acordados, e de revogar ou alterar essas designações.
2. Uma vez recebida a designação, a outra Parte Contratante deverá, nos termos dos números 3 e 4 deste Artigo, conceder, sem demora, à empresa ou empresas de transporte aéreo designadas as necessárias autorizações de exploração.
3. As Autoridades Aeronáuticas de uma das Partes Contratantes poderão exigir que a empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante demonstre estar em condições de satisfazer os requisitos das leis normal e razoavelmente aplicáveis pelas mesmas autoridades, à exploração de serviços aéreos internacionais.
4. Cada uma das Partes Contratantes poderá recusar a autorização de exploração referida no número 2 deste Artigo, ou impor, à empresa de transporte aéreo designada, as condições que considerar necessárias no exercício dos direitos referidos no número 2 do Artigo 3.º deste Acordo sempre que entender que a empresa de transporte aéreo não tem a sua sede e o seu principal local de negócios na área da outra Parte Contratante.

5. Logo que uma empresa de transporte aéreo for designada e autorizada em conformidade, poderá iniciar os serviços acordados, desde que respeite todas as disposições aplicáveis constantes deste Acordo.

Artigo 5.º

Aplicação das Leis e dos Regulamentos

1. As leis e os regulamentos de uma das Partes Contratantes relativos à entrada ou saída, da sua área, de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, ou à operação e à navegação dessas aeronaves durante a permanência na sua área, aplicar-se-ão às aeronaves da empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante, e serão cumpridos por essas aeronaves à entrada ou à saída ou durante a permanência na área da primeira Parte Contratante.
2. As leis e os regulamentos de uma das Partes Contratantes relativos à entrada ou à saída, da sua área, de passageiros, tripulações, carga ou correio tais como os regulamentos respeitantes à entrada, saída, imigração, passaportes, alfândega e quarentena serão cumpridos por ou em nome dos passageiros, tripulações, carga ou correio pela empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante à entrada ou saída, ou durante a permanência na área da primeira Parte Contratante.
3. Na aplicação das leis e regulamentos referidos neste Artigo à empresa ou empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante, nenhuma das Partes Contratantes concederá tratamento mais favorável à sua ou suas próprias empresas de transporte aéreo.

Artigo 6.º

Revogação, Suspensão e Imposição de Condições

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de revogar ou suspender uma autorização de exploração concedida a uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante, ou de suspender o exercício dos direitos especificados no número 2 do Artigo 3.º deste Acordo, assim como de impor condições que considere necessárias ao exercício desses direitos:
 - a) Sempre que considere que uma determinada empresa de transporte aéreo não tem a sua sede e o seu principal local de negócios na área da outra Parte Contratante; ou
 - b) Sempre que uma empresa de transporte aéreo não respeite as leis e regulamentos da Parte Contratante que concedeu os direitos; ou
 - c) Sempre que a empresa de transporte aéreo não cumpra as condições respeitantes à exploração, estabelecidas neste Acordo.
2. Salvo se a revogação ou suspensão imediatas da autorização de exploração referida no número 1 deste Artigo, ou a imposição das condições referidas no mesmo, se mostrarem necessárias para evitar novas violações das leis e regulamentos, aquele direito só poderá ser exercido após a realização de consultas com a outra Parte Contratante.

Artigo 7.º

Princípios Reguladores da Exploração dos Serviços Acordados

1. As empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes Contratantes beneficiarão de justas e iguais oportunidades na exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas.
2. Ao explorar os serviços acordados, as empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes Contratantes terão em conta os interesses das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte Contratante, de modo a não afectar indevidamente os serviços por estas fornecidos no todo ou em parte das mesmas rotas.
3. Os serviços acordados fornecidos pelas empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes estarão estreitamente relacionados com as exigências públicas de transporte nas rotas especificadas e terão como objectivo primordial o fornecimento, segundo uma taxa de ocupação razoável, de capacidade adequada às necessidades presentes e razoavelmente previsíveis de transporte de passageiros e carga, incluindo correio, de e para a área da Parte Contratante, que designou a empresa de transporte aéreo. O fornecimento de transporte de passageiros e carga, incluindo correio, embarcados e desembarcados em pontos nas rotas especificadas que não os pontos na área da Parte Contratante que designou a empresa de transporte aéreo, obedecerá aos princípios gerais segundo os quais a capacidade está relacionada com:
 - a) As exigências de tráfego de e para a área da Parte Contratante que designou as empresas de transporte aéreo;
 - b) As exigências de tráfego da região atravessada pelo serviço acordado, tendo em conta os demais serviços de transporte estabelecidos pelas empresas de transporte aéreo dos Estados que constituem a região.

Artigo 8.º**Aprovação de Horários**

1. As empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes apresentarão às Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, para aprovação, as suas propostas de horários para os serviços acordados e quaisquer modificações aos mesmos no prazo mínimo de 30 dias antes da data proposta para a entrada em vigor.
2. As empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes poderão realizar numa base «ad hoc» voos suplementares aos serviços acordados. Os pedidos de aprovação relativos a esses voos serão submetidos às Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes no prazo mínimo de 3 dias úteis antes da proposta data de exploração.

Artigo 9.º**Tarifas**

1. O termo «tarifa» significa:
 - a) O preço cobrado pela empresa de transporte aéreo pelo transporte de passageiros e respectiva bagagem em serviços aéreos regulares e as taxas e condições relativos aos respectivos serviços auxiliares;
 - b) A tarifa de carga cobrada por uma empresa de transporte aéreo pelo transporte de carga (excluindo correio) em serviços aéreos regulares;
 - c) As condições reguladoras da existência ou aplicabilidade desses preços ou tarifas de carga incluindo quaisquer benefícios relacionados com os mesmos;
 - d) A taxa de comissão paga por uma empresa de transporte aéreo a um agente em conexão com os bilhetes vendidos ou conhecimentos de carga emitidos pelo mesmo relativos ao transporte em voos regulares.
2. As tarifas a serem aplicadas, por uma empresa de transporte aéreo designada de uma Parte Contratante, ao transporte de e para a área da outra Parte Contratante serão estabelecidas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os factores relevantes, incluindo os custos de operação, o interesse dos utentes, um lucro razoável, as características de cada serviço e as tarifas praticadas por outras empresas de transporte aéreo.
3. As tarifas referidas no número 2 deste Artigo poderão ser acordadas pelas empresas de transporte aéreo designadas que requerem a aprovação da tarifa, após consultas com outras empresas de transporte aéreo. Contudo, a empresa de transporte aéreo designada não será impedida de propor, nem as Autoridades Aeronáuticas de aprovar qualquer tarifa, se a empresa de transporte aéreo em questão não tiver obtido o acordo das outras empresas de transporte aéreo designadas relativamente àquela tarifa, ou porque nenhuma outra empresa de transporte aéreo explora a mesma rota. Neste contexto, «a mesma rota» significa a rota explorada, não a rota especificada.
4. As tarifas referidas no número 3 deste Artigo serão submetidas às Autoridades Aeronáuticas, para aprovação, pelo menos 60 dias antes da data proposta para a entrada em vigor. Se no prazo de 30 dias após a apresentação da tarifa nenhuma das Autoridades Aeronáuticas tiver notificado a outra Autoridade Aeronáutica da sua desaprovação, as tarifas serão consideradas aprovadas. Em casos especiais, esses prazos poderão ser reduzidos mediante o acordo das referidas autoridades.
5. Se uma tarifa tiver sido desaprovada pelas Autoridades Aeronáuticas de uma das Partes Contratantes nos termos do número 4 deste Artigo, as Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes diligenciarão por determinar a tarifa por comum acordo. As negociações para este efeito terão início 30 dias após a data em que as Autoridades Aeronáuticas de uma das Partes Contratantes tiverem notificado as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante da sua desaprovação da tarifa. Na ausência de acordo, o diferendo será resolvido nos termos do Artigo 18.º deste Acordo.
6. Uma tarifa já estabelecida permanecerá em vigor até que seja estabelecida uma nova tarifa nos termos deste Artigo ou do Artigo 17.º deste Acordo, porém não mais que 12 meses a partir da data de desaprovação pelas Autoridades Aeronáuticas de uma das Partes Contratantes.
7. As Autoridades Aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes empenhar-se-ão para garantir que as empresas de transporte aéreo designadas cumpram as tarifas acordadas submetidas às Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes, e que nenhuma empresa de transporte aéreo reduza ilegalmente, por qualquer meio, parte das referidas tarifas, directa ou indirectamente.

Artigo 10.º

Direitos Aduaneiros

1. As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas de uma das Partes Contratantes, o seu equipamento normal, o combustível, os lubrificantes, as peças sobressalentes incluindo motores, e as provisões de bordo (incluindo, mas não se limitando a artigos alimentares, bebidas e tabaco) que se encontrem a bordo dessas aeronaves serão isentos pela outra Parte Contratante, numa base de reciprocidade, de todos os direitos aduaneiros, impostos de consumo e taxas e encargos similares não baseados no custo dos serviços prestados à chegada, desde que os referidos equipamentos e provisões permaneçam a bordo da aeronave.
2. O equipamento normal, peças sobressalentes, abastecimentos de combustível e lubrificantes, provisões de bordo, bilhetes impressos, conhecimentos de carga, material impresso com o logotipo de uma empresa de transporte aéreo designada de uma das Partes Contratantes e o material publicitário normal distribuído gratuitamente por essa empresa de transporte aéreo designada, introduzidos na área da outra Parte Contratante por ou em nome da empresa de transporte aéreo designada ou embarcado na aeronave utilizada por aquela empresa de transporte aéreo designada e destinados apenas ao uso a bordo dessas aeronaves quando realizam serviços internacionais, serão isentos pela outra Parte Contratante, numa base de reciprocidade, de direitos aduaneiros, impostos de consumo e taxas e encargos similares não baseados no custo dos serviços prestados à chegada, mesmo quando esses abastecimentos sejam destinados ao uso numa parte da viagem realizada sobre a área da Parte Contratante na qual são embarcados.
3. Pode ser exigido que os artigos mencionados nos números 1 e 2 deste Artigo sejam mantidos sob a supervisão ou controlo das autoridades competentes.
4. O equipamento de bordo normal, as peças sobressalentes, os abastecimentos de combustível e lubrificantes e as provisões de bordo que se encontrem a bordo das aeronaves de uma empresa de transporte aéreo de uma das Partes Contratantes só poderão ser descarregados na área da outra Parte Contratante com a aprovação das autoridades alfandegárias dessa Parte Contratante, que poderão exigir que os materiais sejam colocados sob a sua supervisão até que sejam reexportados ou que sobre eles seja disposto nos termos dos regulamentos aduaneiros.
5. As isenções previstas neste Artigo aplicar-se-ão também quando uma empresa de transporte aéreo de uma das Partes Contratantes tenha estabelecido arranjos com uma outra empresa ou empresas de transporte aéreo relativamente ao empréstimo ou à transferência, na área da outra Parte Contratante, dos artigos especificados nos números 1 e 2 deste Artigo, desde que a outra Parte Contratante conceda igualmente à outra empresa ou empresas de transporte aéreo aquelas isenções.

Artigo 11.º

Segurança da Aviação

1. As Partes Contratantes reafirmam que a sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra a interferência ilícita constitui parte integrante deste Acordo. As Partes Contratantes actuarão, em particular, em conformidade com as disposições relativas à segurança da aviação constantes da Convenção referente às Infrações e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio aos 14 de Setembro de 1963, da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia aos 16 de Dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal aos 23 de Setembro de 1971.
2. As Partes Contratantes fornecer-se-ão, a pedido, todo o apoio necessário para impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, dos aeroportos e das infra-estruturas de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.
3. As Partes Contratantes actuarão, no seu relacionamento mútuo, em conformidade com as disposições aplicáveis sobre a segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional, designadas como Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 de Dezembro de 1944. As Partes Contratantes exigirão que os operadores de aeronaves nelas registadas ou os operadores de aeronaves que tenham o seu principal local de negócios ou residência permanente na sua área e os operadores de aeroportos na sua área actuem em conformidade com as disposições sobre a segurança da aviação.
4. Cada uma das Partes Contratantes concorda em que possa ser exigido desses operadores de aeronaves o cumprimento das disposições sobre a segurança da aviação referidas no número 3 deste Artigo, exigidas pela outra Parte Contratante à entrada, saída ou permanência na sua área. Cada uma das Partes Contratantes assegurará que sejam efectivamente aplicadas, na sua área, medidas adequadas de protecção às aeronaves e de inspecção de passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada uma das Partes Contratantes considerará, positivamente, qualquer pedido da outra Parte Contratante, relativo à tomada, na sua área, de razoáveis medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça específica.

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

Artigo 12.º

Aeronavegabilidade

1. Os certificados de aeronavegabilidade, certificados de competência e licenças emitidos ou tornados válidos por uma das Partes Contratantes serão, durante o seu período de validade, reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para fins de exploração dos serviços aéreos previstos neste Acordo, desde que os requisitos segundo os quais os certificados ou licenças são emitidos ou tornados válidos sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos aplicáveis de acordo com a Convenção. Cada uma das Partes Contratantes reserva-se o direito, contudo, de recusar o reconhecimento, para efeitos de sobrevoo da sua própria área e de aterragens na sua própria área, de certificados de competência e licenças concedidos aos seus próprios residentes, no caso da Região Administrativa Especial de Macau, e aos seus próprios nacionais no caso do Reino do Camboja ou tornados válidos para estes pela outra Parte Contratante.
2. As autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes poderão solicitar consultas sobre os padrões e requisitos de segurança operacional e segurança relacionados com as infra-estruturas aeronáuticas, tripulações, aeronaves e com a exploração das empresas de transporte aéreo designadas, mantidos e aplicados pela outra Parte Contratante. Se, na sequência das consultas, as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes entenderem que a outra Parte Contratante não mantém e aplica efectivamente, nessas áreas, padrões e requisitos de segurança operacional e de segurança iguais ou superiores aos padrões mínimos aplicáveis de acordo com a Convenção, notificarão a outra Parte Contratante dessas verificações e das medidas consideradas necessárias para elevar os padrões e requisitos de segurança operacional e segurança da outra Parte Contratante a um nível pelo menos igual aos padrões mínimos aplicáveis de acordo com a Convenção, e a outra Parte Contratante tomará as medidas apropriadas para os corrigir.
3. Cada uma das Partes Contratantes reserva-se o direito, nos termos do Artigo 6.º, a reter, limitar, suspender, revogar ou impor condições à autorização de exploração relativamente a qualquer empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante, sempre que a outra Parte Contratante não adopte as medidas necessárias num prazo razoável.

Artigo 13.º

Fornecimento de Estatísticas

As Autoridades Aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes fornecerão periodicamente às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, a seu pedido, as estatísticas que se revelem razoavelmente necessárias para a revisão da capacidade oferecida pelas empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes referidas no início deste Artigo, nos serviços acordados. Esses elementos incluirão toda a informação necessária para determinar a quantidade de tráfego transportado por essas empresas nos serviços acordados.

Artigo 14.º

Transferência de Rendimentos

As empresas de transporte aéreo designadas por Região Administrativa Especial de Macau terão o direito de converter e transferir para a Região Administrativa Especial de Macau, a seu pedido, o excedente das receitas sobre as despesas efectuadas localmente. As empresas de transporte aéreo designadas pelo Reino do Camboja terão o direito de, a seu pedido, converter e de transferir para o Reino do Camboja o excedente das receitas sobre as despesas efectuadas localmente. A conversão e a transferência serão autorizadas sem restrições, à taxa de câmbio aplicável às transacções correntes que se verificar à data em que esses rendimentos sejam apresentados para conversão e transferência.

Artigo 15.º

Representação das Empresas de Transporte Aéreo

1. As empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes Contratantes serão autorizadas, de acordo com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante respeitantes à entrada, permanência e emprego, a introduzir e a manter na área da outra Parte Contratante o seu pessoal de gestão, técnico, operacional e outro pessoal especializado, que for necessário para a exploração de serviços aéreos.

2. As empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes Contratantes terão o direito de proceder à venda de transporte aéreo na área da outra Parte Contratante, directamente ou, se assim o entenderem, através dos seus agentes. Cada uma dessas empresas poderá proceder à venda desse transporte na moeda localmente corrente ou em qualquer moeda livremente convertível, sendo, na mesma medida, qualquer pessoa livre para adquirir esse transporte.

Artigo 16.º

Taxas de Utilização

1. Nenhuma das Partes Contratantes poderá impor ou permitir que sejam impostas às empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte Contratante quaisquer taxas de utilização mais elevadas que as impostas às suas próprias empresas de transporte aéreo que exploram serviços aéreos internacionais similares.
2. Cada uma das Partes Contratantes favorecerá a realização de consultas entre as suas competentes autoridades e as empresas de transporte aéreo utilizadoras dos serviços e instalações, quando possível através das organizações representativas dessas empresas. Será dado aos utilizadores um pré-aviso razoável de qualquer alteração nas taxas de utilização, de forma a permitir-lhes expressar a sua opinião antes de as alterações serem feitas. Cada uma das Partes Contratantes favorecerá a troca de informação apropriada sobre as taxas de utilização entre as suas competentes autoridades e as empresas de transporte aéreo.

Artigo 17.º

Consultas

Cada uma das Partes Contratantes pode, a todo o tempo, solicitar a realização de consultas sobre a implementação, interpretação, aplicação e alteração deste Acordo. Essas consultas, que podem ter lugar entre as Autoridades Aeronáuticas, iniciar-se-ão num prazo de sessenta dias a contar da data em que a outra Parte Contratante receba a solicitação escrita, salvo se for acordado diversamente entre as Partes Contratantes.

Artigo 18.º

Resolução de Diferendos

1. Se surgir algum diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou à aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes diligenciarão para o resolverem, em primeiro lugar, pela via da negociação.
2. Se as Partes Contratantes não conseguirem resolver o diferendo por via da negociação, poderão acordar em submetê-lo à decisão de uma pessoa ou organismo ou, a pedido de qualquer das Partes, submetê-lo à decisão de uma pessoa ou organismo ou, a pedido de qualquer das Partes, submetê-lo a um tribunal de três árbitros, que será constituído da seguinte forma:
 - a) No prazo de 30 dias após a recepção do pedido de arbitragem, cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro. No prazo de 60 dias após a nomeação do segundo árbitro, será nomeado, por acordo entre os dois árbitros nomeados, um terceiro árbitro, que funcionará como Presidente, e que deve ser nacional de um Estado que possa ser considerado neutral em relação ao diferendo;
 - b) Se dentro dos limites temporais acima especificados não tiver sido feita qualquer uma das nomeações, qualquer das Partes Contratantes pode solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que proceda às nomeações necessárias, no prazo de 30 dias. Se o Presidente entender que é nacional de um Estado que não deva ser considerado neutral em relação ao diferendo, a nomeação será feita pelo Vice-Presidente mais antigo sobre quem não impenda esse impedimento.
3. Salvo se diversamente estiver disposto neste Artigo ou por acordo em contrário das Partes, o tribunal determinará os limites da sua jurisdição e estabelecerá as suas regras processuais próprias. Por iniciativa do tribunal ou a pedido de qualquer das Partes Contratantes, terá lugar, no prazo máximo de 30 dias após o tribunal estar completamente constituído, uma conferência para determinar exactamente os assuntos a serem arbitrados, bem como as regras processuais específicas a serem seguidas.
4. Salvo acordo em contrário das Partes Contratantes ou se assim for determinado pelo tribunal, cada uma das Partes Contratantes elaborará um memorando, no prazo máximo de 45 dias após o tribunal estar constituído. As respostas serão dadas nos 60 dias seguintes. Por sua iniciativa ou a pedido de qualquer das Partes Contratantes, o tribunal procederá a uma audição, no prazo de 30 dias após o termo do prazo para a entrega das respostas.

5. O tribunal proferirá decisão escrita no prazo de 30 dias após o termo das audições ou, se estas não tiverem lugar, após a data da recepção da última resposta. O tribunal decidirá por maioria.
6. As Partes Contratantes podem requerer clarificação da decisão, no prazo de 15 dias após a sua recepção, devendo essas clarificações ser emitidas no prazo de 15 dias após a sua solicitação.
7. A decisão do tribunal obrigará ambas as Partes Contratantes.
8. Cada uma das Partes Contratantes suportará as despesas com o árbitro por si nomeado. As outras despesas do tribunal serão repartidas em partes iguais pelas Partes Contratantes, incluindo quaisquer despesas efectuadas pelo Presidente ou pelo Vice-Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional para a implementação dos procedimentos referidos no número 2. b) deste Artigo.

Artigo 19.º

Modificação do Acordo

Se qualquer das Partes Contratantes considerar desejável modificar qualquer disposição deste Acordo, essa modificação, se assim for acordado entre as Partes, pode ser aplicada provisoriamente desde a data em que foi acordada e entrará em vigor quando confirmada, por escrito, por ambas as Partes Contratantes.

Artigo 20.º

Denúncia

Qualquer das Partes Contratantes poderá, a todo o tempo, notificar, por escrito, a outra Parte da sua decisão de denunciar o presente Acordo. O Acordo terminará à meia-noite (do local de recepção da notificação) imediatamente anterior à data em que se complete um ano a partir da data de recepção da notificação, salvo se esta for retirada, por mútuo acordo das Partes, antes de expirar aquele prazo.

Artigo 21.º

Registo na Organização da Aviação Civil Internacional

Este Acordo e todas as suas modificações serão registados na Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 22.º

Entrada em vigor

Este Acordo entra em vigor logo que as Partes Contratantes se notificarem, por escrito, que todos os procedimentos necessários para tal foram concluídos.

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

Feito em duplicado em Phnom Penh, aos 12 de Dezembro de 2001, em Português, Chinês, Khmer e Inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação o texto inglês prevalecerá.

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

Ao Man Long
Secretário para os Transportes
e Obras Públicas

Pelo Governo do
Reino do Camboja

Keo Saphal
Sub-Secretário de Estado
Secretariado de Estado da Aviação Civil

ANEXO

QUADRO DE ROTAS

1. Rota(s) a serem exploradas pela empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela Região Administrativa Especial de Macau:

Da Região Administrativa Especial de Macau para Phnom Penh e pontos além, através de pontos intermédios.

2. Rota(s) a serem exploradas pelas empresas de transporte aéreo designadas pelo Reino do Camboja:

De Phnom Penh para a Região Administrativa Especial de Macau e pontos além, através de pontos intermédios.

3. Pontos em Hong Kong, Taiwan e no interior da China não poderão ser servidos como pontos intermédios ou pontos além.

4. As empresas de transporte aéreo designadas poderão optar por omitir pontos situados numa rota especificada, em um ou todos os voos, desde que os serviços acordados para aquela rota comecem na área da Parte Contratante que designou a empresa de transporte aéreo.

5. Os direitos de tráfego de quintas liberdades são acordados em separado.

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

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

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between the Macao Special Administrative Region and the Kingdom of Cambodia,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

- a) The term «Aeronautical Authorities» means in the case of the Macao Special Administrative Region, the Civil Aviation Authority, or its successor, and in the case of the Kingdom of Cambodia, the State Secretariat of Civil Aviation — the Office of the Council of Ministers or its successor;
- b) The term «designated airline» means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;
- c) The term «area» in relation to the Macao Special Administrative Region includes the Macao Peninsula and the Taipa and Coloane Islands and in relation to the Kingdom of Cambodia has the meaning assigned to «Territory» in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 (hereinafter referred to as the Convention);
- d) The terms «Air services», «International Air Services», «Airline» and «stop for non-traffic purposes» have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- e) The term «user charge» means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- f) The term «this Agreement» includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;
- g) The term «laws and regulations» of a Contracting Party means the laws and regulations at any time in force in the area of that Contracting Party.

Article 2**Provisions of the Convention**

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

Article 3**Grant of Rights**

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:
 - a) The right to fly across its area without landing;
 - b) The right to make stops in its area for non-traffic purposes.
2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called «the agreed services» and «the specified routes» respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule in this Agreement for the purpose of taking on board or discharging passengers, baggage and cargo, including mail, to be carried to and from:
 - a) The area of the first Contracting Party; and
 - b) Such intermediate and beyond points as may from time to time be agreed by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

Article 4**Designation and Authorization of Airlines**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party multiple airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.
2. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorizations.
3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the right specified in paragraph 2 of Article 3 of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the area of the other Contracting Party.
5. When an airline has been so designated and authorized it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 5**Application of Laws and Regulations**

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

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of passengers, crew, cargo or mail on aircraft such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail of the airline or airlines designated by the other Contracting Party upon entry into, departure from, or while within, the area of the first Contracting Party.
3. In the application to the designated airline or airlines of the other Contracting Party of the laws and regulations referred to in this Article a Contracting Party shall not grant more favorable treatment to its own airline or airlines.

Article 6

Revocation or Suspension of Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in paragraph 2 of Article 3 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:
 - a) In any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the area of the other Contracting Party; or
 - b) In case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those rights; or
 - c) If that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate revocation or suspension of operating authorization or suspension of the exercise of the rights mentioned in paragraph 1 of this Article or imposition of conditions therein is essential to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 7

Principles Governing Operation of Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.
2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail to or from the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
 - a) Traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airlines;
 - b) Traffic requirements of the region through which the agreed service passes, after taking into account of the other transport services established by the airlines of the States comprising the region.

Article 8

Approval of Schedules

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall submit their proposed schedules for the agreed services and any amendments thereto for the approval of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties no later than 30 days before their proposed effective date.
2. The designated airlines of the Contracting Parties may operate on an «ad hoc» basis flights supplementary to the agreed services. Applications for the approval of such flights shall be submitted to the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties no later than 3 working days before the proposed date of operation.

Article 9

Tariffs

1. The term «tariff» means:
 - a) The fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for the services ancillary to such carriage;
 - b) The freight rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;
 - c) The conditions governing the availability or applicability of any such fare or freight rate including any benefits attaching to it; and
 - d) The rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled services.
2. The tariffs to be applied by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, the interest of users, reasonable profit, the characteristics of each service and the tariffs charged by other airlines.
3. The tariffs referred to in paragraph 2 of this Article may be agreed by the designated airlines seeking approval of the tariff after consultation with other airlines. However, the designated airline shall not be precluded from proposing nor the Aeronautical Authorities from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route. In this context «the same route» means the route operated, not the specified route.
4. The tariffs referred to in paragraph 3 of this Article shall be submitted for approval to the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least 60 days before the proposed date of their introduction. If within 30 days, after the submission of the tariffs neither of the Aeronautical Authorities notifies to the other Aeronautical Authorities its disapproval, these tariffs shall be considered to have been approved. In special cases, this time limits may be reduced, subject to the Agreement of the said authorities.
5. If a tariff has been disapproved by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party in accordance with paragraph 4 of this Article, the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall endeavor to determine the tariff by mutual agreement. Such negotiations shall begin within 30 days from the date on which the Aeronautical Authorities of one Contracting Party have notified to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party their disapproval of the tariff. In the absence of agreement, the dispute shall be dealt with in accordance with the provisions laid down in Article 18 of this Agreement.
6. A tariff already established shall remain in force until a new tariff has been established in accordance with the provisions of this Article or Article 17 of this Agreement but not longer than 12 months from the date of disapproval by the Aeronautical Authorities of one of the Contracting Parties.
7. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall use their best endeavors to ensure that the designated airlines conform to the agreed tariffs filed with the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties, and that no airline illegally rebates any portion of such tariffs by any means, directly or indirectly.

Article 10

Customs Duties

1. Aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be relieved by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.
2. Regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores, printed ticket stock, air waybills, any printed materials which bears the insignia of a designated airline of either Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline and intended only for use on board such aircraft in the operation of international services shall be relieved by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when these supplies are to be used on any part of journey performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. The items referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.
4. Regular air borne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the area of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
5. The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided that such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

Article 11

Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports, and air navigation facilities and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residents in their area, and the operators of airports in their area, act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 12

Airworthiness

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the air services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own area and landing within its own area, certificates of competency and licenses granted to its own residents in the case of the Macao Special Administrative Region and to its own nationals in the case of the Kingdom of Cambodia or rendered valid for them by the other Contracting Party.

2. The aeronautical authorities of each Contracting Party may request consultations concerning the safety and security standards and requirements relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and the operation of the designated airlines which are maintained and administered by the other Contracting Party. If, followed such consultations, the aeronautical authorities of either Contracting Party find that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety and security standards and requirements in those areas that are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, they will notify the other Contracting Party of such findings and the steps considered necessary to bring the safety and security standards and requirements of the other Contracting Party to standards at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, and the other Contracting Party shall take appropriate steps to remedy the same.
3. Each Contracting Party reserves the right pursuant to Article 6 to withhold, limit, suspend, revoke or to impose conditions on the operating authorization with respect to any designated airline by the other Contracting Party, in the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

Article 13

Provision of Statistics

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

Article 14

Transfer of Earnings

A designated airline of the Macao Special Administrative Region shall have the right to convert and remit to the Macao Special Administrative Region on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. A designated airline of the Kingdom of Cambodia shall have the right to convert and remit to the Kingdom of Cambodia on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance.

Article 15

Airline Representation

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the area of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.
2. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in local currency or in any freely convertible currency.

Article 16

User Charges

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultation between its competent charging Authorities and airlines using the services and facilities, where practicable through the airlines representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage the competent charging Authorities and airlines to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 17

Consultation

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

Article 18

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:
 - a) Within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
 - b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.
5. The tribunal shall attempt to give written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.
6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.
7. The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.
8. Each Contracting Party shall bear the cost of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice President of the Council of the International Civil Aviation Organization implementing the procedures in paragraph 2.b of this Article.

Article 19

Amendment

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

Article 20

Termination

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

Article 21

Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 22

Entry into Force

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

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

Done in duplicate at Phnom Penh on this 12th day of December 2001 in the Chinese, Portuguese, Khmer and English languages. All texts being equally authoritative. In case of divergence in interpretation, the English text shall prevail.

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

For the Government of the
Kingdom of Cambodia

Ao Man Long

Secretary for Transports & Public Works

Keo Saphal

Under Secretary of State
State Secretariat of Civil Aviation

ANNEX**Route Schedule**

1. Route(s) to be operated by the designated airline or airlines of the Macao Special Administrative Region:
From the Macao Special Administrative Region via intermediate points to Phnom Penh and points beyond
2. Routes to be operated by the designated airlines of the Kingdom of Cambodia:
From Phnom Penh via intermediate points to the Macao Special Administrative Region and points beyond
3. No points in inland of China, Taiwan and Hong Kong may be served either as intermediate points or beyond points.
4. Any of the points on the specified routes in this Annex may at the option of the designated airline of either Contracting Party be omitted on any or all flights, provided that these flights originate or terminate in the area of the Contracting Party designating the airline.
5. Fifth freedom traffic rights are to be agreed upon separately.

កិច្ចព្រមព្រៀង

រវាង

រដ្ឋាភិបាលនៃតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាកាវ នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

និង

រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ស្តីអំពីសេវាកម្មផ្លូវអាកាស

រដ្ឋាភិបាលនៃតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាកាវ នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន ដោយទទួលបានការអនុញ្ញាតពីរដ្ឋាភិបាលប្រជាជនមជ្ឈិមនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិនយ៉ាងត្រឹមត្រូវ ដើម្បីរៀបចំកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និង រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

ដើម្បីសម្រេចអោយបាននូវកិច្ចព្រមព្រៀងមួយក្នុងគោលបំណងផ្តល់គម្រោងសេវាកម្មផ្លូវអាកាស រវាងតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាកាវ និង ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

បានព្រមព្រៀងដូចតទៅ ÷

ប្រការ ១
និយមន័យ

និយមន័យនេះប្រើបានតែក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះទេ លើកលែងតែក្នុងករណីខ្លះតម្រូវអោយមានន័យផ្សេងពីនេះ÷

- ក. ពាក្យ “អាជ្ញាធរអាកាសចរ” មានន័យថា ចំពោះតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាកាវ គឺអាជ្ញាធរអាកាសចរស៊ីវិល ឬ អ្នកតំណាងរបស់ខ្លួន ហើយចំពោះព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា គឺរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល-វិស្វកម្មការពាររដ្ឋមន្ត្រី ឬ អ្នកតំណាងរបស់ខ្លួន ។
- ខ. ពាក្យ “ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើង” មានន័យថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ដែលត្រូវបានចាត់តាំងឡើង និង អនុញ្ញាតស្របតាមប្រការ ៤ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។
- គ. ពាក្យ “តំបន់” ទាក់ទងទៅនឹងតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាកាវ រួមមាន ម៉ាកាវប៉េនីន្ស៊ីឡា កោះតៃប៉ា និង កោះកូឡុង ហើយចំពោះព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាមានអត្ថន័យដូចបានចែងនៅក្នុង “ផែនដី” មាត្រា ២

នៃអនុសញ្ញា ស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដែលបើកអោយចុះហត្ថលេខានៅ ស៊ីកាហ្គោ នៅថ្ងៃទី ០៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៤៤ (ដែលពេលនេះនៅមានឈ្មោះថា អនុសញ្ញា) ។

- ឃ. ពាក្យ “សេវាកម្មផ្លូវអាកាស” , “សេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ” , “ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ” និង “ការឈប់សំចតមិនមានន័យធ្វើពាណិជ្ជកម្ម” មានន័យយ៉ាងត្រឹមត្រូវ ដែលមានចែងនៅក្នុងមាត្រា ៩៦ នៃអនុសញ្ញា ។
- ង. ពាក្យ “ការយកថ្លៃសេវាកម្ម” មានន័យថា តម្លៃដែលបណ្តាអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចយកពីក្រុមហ៊ុនអាកាសចរក្នុងការរៀបចំសម្ភារៈ ឬ ឧបករណ៍អាកាសយានដ្ឋាន ឬ ការរៀបចំឧបករណ៍នាំផ្លូវ រួមមានសេវាកម្ម ឬ ឧបករណ៍ដែលមានការជាប់ទាក់ទងសំរាប់បំរើអោយយន្តហោះសំរាប់បំរើអោយក្រុមយានិក អ្នកដំណើរ និង ទំនិញ ។
- ច. ពាក្យ “កិច្ចព្រមព្រៀង” រួមមានឧបសម្ព័ន្ធ និង វិសោធនកម្មណាមួយដែលមានចំពោះកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។
- ឆ. ពាក្យ “ច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិ” របស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយមានន័យថា ច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិទាំងឡាយដែលចូលជាធរមាននៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យានោះនៅពេលណាមួយ ។

ប្រការ ២

បទបញ្ញត្តិនៃអនុសញ្ញា

ក្នុងការអនុវត្តន៍កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវអនុវត្តអោយស្របទៅនឹងបទបញ្ញត្តិនៃអនុសញ្ញា រួមមានឧបសម្ព័ន្ធ និង កំណែប្រែណាមួយចំពោះអនុសញ្ញា ឬ ចំពោះឧបសម្ព័ន្ធ ដែលរហូតមកដល់ពេលនេះ បទបញ្ញត្តិទាំងនេះអនុវត្តចំពោះភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ។

ប្រការ ៣

ការផ្តល់សិទ្ធិ

១. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗផ្តល់សិទ្ធិទៅអោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ស្របទៅតាមសេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិរបស់ខ្លួនដូចតទៅ ÷

- ក. សិទ្ធិហោះហើរឆ្លងកាត់ដែនដីរបស់ខ្លួនដោយមិនចុះចត ។
- ខ. សិទ្ធិឈប់សំចតនៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួនមិនធ្វើសេវាកម្ម ។

២. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗផ្តល់សិទ្ធិទៅអោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដូចមានកំណត់នៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ក្នុងគោលបំណងធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិលើផ្លូវដែលបានកំណត់នៅក្នុងផ្នែកដ៏សមរម្យនៃឧបសម្ព័ន្ធ ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។ សេវាកម្ម និង ផ្លូវហោះហើរទាំងនោះ ចាប់ពីពេលនេះតទៅ ត្រូវបានហៅថា “សេវាកម្មព្រមព្រៀង” និង “ផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់” យ៉ាងជាក់លាក់ ។ ក្នុងពេលធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្ម ដែលមានការព្រមព្រៀងគ្នាលើផ្លូវហោះហើរមួយដែលបានកំណត់ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគី ចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ ត្រូវទទួលបានសិទ្ធិបន្ថែមទៀត ដែលមានកំណត់នៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ ១ នៃប្រការនេះ នូវសិទ្ធិធ្វើ ការឈប់សំចតនៅក្នុងទឹកដី នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតនៅតាមបណ្តាចំណុចដែលមានកំណត់នៅលើផ្លូវនៅក្នុងកម្មវិធី ហោះហើរនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ដើម្បីធ្វើការដាក់ចុះ ឬ ផ្ទុកឡើង នូវអ្នកដំណើរ ឥវ៉ាន់ ទំនិញ រួមទាំងកញ្ចប់ ប្រៃសណីយ៍ ដែលនឹងត្រូវដឹកជញ្ជូនទៅ និង មកពី ៖

- ក. ទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដើម និង
- ខ. ចំណុចកណ្តាល ចំណុចឆនាយ ដែលអាចព្រមព្រៀងគ្នាដោយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទាំងពីរ ពីពេលមួយទៅពេលមួយ ។

ប្រការ ៤

ការចាត់តាំង និង សិទ្ធិរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ

- ១. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ មានសិទ្ធិចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរច្រើនដោយសរសេរជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ហើយ ធ្វើជូនទៅកាន់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដើម្បីធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្ម ដែលបានឯកភាពគ្នានៅលើបណ្តាផ្លូវដែល បានកំណត់ ហើយក៏មានសិទ្ធិធ្វើការដកហូត ឬ ផ្លាស់ប្តូរនូវការចាត់តាំងនេះមកវិញ ។
- ២. នៅពេលដែលទទួលបានការចាត់តាំងនោះហើយ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដោយស្ថិតនៅក្រោមខ្លឹមសារ នៃកថាខ័ណ្ឌ ៣ និង ៤ នៃប្រការនេះ ត្រូវផ្តល់ការអនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការអោយបានសមរម្យទៅអោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើងហើយនោះ ដោយគ្មានការពន្យារពេល ឬ ធ្វើអោយមានការយឺតយ៉ាវឡើយ ។
- ៣. បណ្តាអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អាចស្នើសុំក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ដែលបានចាត់តាំង ឡើងដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដើម្បីបញ្ជាក់អោយបានច្បាស់ថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះបានបំពេញលក្ខខ័ណ្ឌ ពេញលេញស្ថិតនៅក្រោមច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិជាធម្មតា និង សមហេតុផល ដែលអាជ្ញាធរអាកាសចរទាំងនោះអនុវត្ត ចំពោះប្រតិបត្តិការនៃសេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ។
- ៤. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ មានសិទ្ធិមិនផ្តល់ការអនុញ្ញាតធ្វើប្រតិបត្តិការដែលមានចែងនៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ ២ នៃ ប្រការនេះ ឬ មានសិទ្ធិដាក់សំក្តីខ័ណ្ឌនៅពេលណាដែលចាំបាច់ចំពោះការអនុវត្តន៍របស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបាន ចាត់តាំងឡើងនូវសិទ្ធិដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ ២ ប្រការ ៣ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ក្នុងករណីដែលថា ក្រុម ហ៊ុនអាកាសចរនេះមិនបានបញ្ជាក់ថា ខ្លួនធ្វើសាជីវកម្ម ហើយមានមូលដ្ឋានពាណិជ្ជកម្មជាគោលការណ៍នៅក្នុងទឹកដីនៃ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ។

៥. នៅពេលដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយត្រូវបានចាត់តាំងឡើង និង មានការអនុញ្ញាតហើយនោះ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះត្រូវចាប់ផ្តើមធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលឯកភាពគ្នា មានន័យថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ត្រូវប្រតិបត្តិតាមបទបញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

ប្រការ ៥

ការអនុវត្តន៍ច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិ

១. ច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយដែលទាក់ទងទៅនឹងការចូលមកដល់ ឬ ការចេញដំណើរពីទឹកដីរបស់ខ្លួន នូវយន្តហោះដែលជាប់ទាក់ទងទៅនឹងសេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ឬ ជាប់ទាក់ទងទៅនឹងប្រតិបត្តិការ និង ការនាំចូលយន្តហោះនោះក្នុងអំឡុងពេលស្ថិតនៅក្នុងទឹកដីនេះ នឹងត្រូវអនុវត្តចំពោះយន្តហោះរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលបានចាត់តាំងឡើងដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដោយគ្មានភាពខុសប្លែកគ្នានូវសញ្ញាតិហើយនឹងត្រូវអនុវត្តដោយយន្តហោះនោះ ដែលចូលមកដល់ ដែលចេញដំណើរពី ឬ ស្ថិតនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដើម ។

២. ច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ដែលទាក់ទងនឹងការចូលមកដល់ និង ការចេញដំណើររបស់អ្នកដំណើរ យានិក ទំនិញ និង កញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ដែលផ្ទុកនៅលើយន្តហោះ បទបញ្ញត្តិទាំងនោះ ដែលទាក់ទងនឹងការចូលមកដល់ ការបំពេញបែបបទ អន្តោរប្រវេសន្ត លិខិតឆ្លងដែន គយ និង ចាក់តាឡីស័កត្រូវបានអនុវត្តដោយ ឬ ក្នុងនាមអ្នកដំណើរ យានិក ទំនិញ ឬ កញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍របស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលត្រូវបានចាត់តាំងឡើងដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត នៅពេលដែលចូលមកដល់ ចេញដំណើរពី ឬ អំឡុងពេលស្ថិតនៅក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាដើម ។

៣. ក្នុងការអនុវត្តន៍ច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិដែលមានចែងនៅក្នុងប្រការនេះទៅលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលត្រូវបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយមិនត្រូវផ្តល់ប្រព្រឹត្តកម្មអនុគ្រោះចំពោះក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើនផ្ទាល់របស់ខ្លួនឡើយ ។

ប្រការ ៦

ការដកហូតមកវិញ ឬ ការផ្តាច់មធ្យោបាយសន្តិសុខសិទ្ធិប្រតិបត្តិការ

១. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗមានសិទ្ធិដកហូតមកវិញ ឬ ផ្តាច់បណ្តោះអាសន្ននូវសិទ្ធិប្រតិបត្តិការ ឬ ធ្វើការផ្តាច់បណ្តោះអាសន្ននូវការអនុវត្តន៍សិទ្ធិរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយដែលមានការចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដែលមានបញ្ជាក់នៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ ២ ប្រការ ៣ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឬ ក៏មានសិទ្ធិដាក់លក្ខខ័ណ្ឌទៅលើការអនុវត្តន៍សិទ្ធិទាំងនោះនៅពេលដែលពិនិត្យឃើញថាចាំបាច់ដូចតទៅ ៖

ក. ក្នុងករណីដែលមិនបានបញ្ជាក់ថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះត្រូវធ្វើសាជីវកម្ម ហើយមានទីស្នាក់ការពាណិជ្ជកម្មរបស់ខ្លួននៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ឬ

ខ. ប្រសិនបើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះខកខានមិនបានគោរពតាមច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិនានានៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដែលផ្តល់សិទ្ធិទាំងនោះ ឬ

គ. ម្យ៉ាងវិញទៀត ប្រសិនបើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះខកខានមិនធ្វើប្រតិបត្តិការអោយស្របទៅនឹងលក្ខខណ្ឌនានាដែលចែងនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

២. ប្រសិនបើគ្មានការដកហូតមកវិញ ឬ ការផ្អាកបណ្តោះអាសន្នភ្លាមនូវសិទ្ធិប្រតិបត្តិការ ឬ ការផ្អាកបណ្តោះអាសន្ននូវការអនុវត្តសិទ្ធិ ដែលមានចែងនៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ ១ នៃប្រការនេះ ឬ ក៏គ្មានការដាក់លក្ខខណ្ឌ ដែលចាំបាច់ដើម្បីទប់ស្កាត់ការរំលោភបំពានបន្ថែមទៅលើច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិនោះទេ សិទ្ធិនេះត្រូវអនុវត្តជាបន្ទាន់ បន្ទាប់ពីមានការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ។

ប្រការ ៧

គោលការណ៍គ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា

១. នោះជាឱកាសដ៏ល្អប្រសើរ និង ស្មើភាពគ្នាសំរាប់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ដើម្បីធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នានៅលើបណ្តាផ្លូវដែលបានកំណត់ ។

២. ក្នុងពេលកំពុងដំណើរការសេវាកម្មទាំងឡាយ ដែលបានឯកភាពយល់ព្រម ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ ត្រូវទទួលខុសត្រូវដល់ផលប្រយោជន៍របស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលត្រូវបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតដែរ ធ្វើដូច្នេះ ដើម្បីកុំអោយមានការប៉ះពាល់មិនសមរម្យទៅលើសេវាកម្មទាំងឡាយ ដែលអ្នកក្រោយនឹងរៀបចំជាទូទៅ ឬ មួយផ្នែកនៃបណ្តាផ្លូវហោះហើរដូចគ្នា ។

៣. សេវាកម្មព្រមព្រៀងគ្នាដែលរៀបចំដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ ត្រូវរក្សាទំនាក់ទំនងទៅតាមតម្រូវការអោយបានជិតស្និទ្ធចំពោះការដឹកជញ្ជូនជាសាធារណៈនៅលើផ្លូវ ដែលបានកំណត់ និង ត្រូវមានគោលដៅជាចម្បងរបស់ខ្លួនទៅលើការរៀបចំទៅតាមកត្តាចំណុះផ្ទុកសមហេតុផលអោយបានត្រឹមត្រូវ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ទំនិញ រួមទាំងកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ទៅ ឬ មកពីទីកន្លែង នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យានេះ ដែលបានចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ។ ការរៀបចំដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ទំនិញ រួមទាំងកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ ដែលផ្ទុកឡើង និង ដាក់ចុះនៅតាមបណ្តាចំណុចនៅលើផ្លូវ ដែលបានកំណត់ក្រៅពីបណ្តាចំណុចនៅក្នុងទីកន្លែងនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះត្រូវធ្វើឡើងអោយស្របតាមគោលការណ៍ជាទូទៅ ដែលចំណុះដឹកជញ្ជូននោះត្រូវមានការពាក់ព័ន្ធទៅនឹង ÷

ក. តម្រូវការចរាចរទៅ និង មកពីទីកន្លែងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាដែលបានចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចររបស់ខ្លួន ។

- ខ. តម្រូវការចរាចរដឹកជញ្ជូនរបស់តំបន់ ដែលសេវាកម្មបានព្រមព្រៀងគ្នាត្រូវដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់បន្ទាប់ ពីមានការទទួលខុសត្រូវទៅលើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗទៀត ដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយក្រុម ហ៊ុនអាកាសចរនៃបណ្តាប្រទេសដែលមានតំបន់នោះ ។

ប្រការ ៨

ការឯកភាពទៅលើកម្មវិធី

១. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវដាក់ជូនអាជ្ញាធរអាកាសចរហោះហើរ ដែលបានស្នើសុំសំរាប់សេវាកម្មដែលបានឯកភាពគ្នា និង វិសោធនកម្មដែលមាន ដើម្បីសុំការឯកភាពពីអាជ្ញាធរអាកាសចរ នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរមិនអោយហួសពី ៣០ ថ្ងៃ មុនកាលបរិច្ឆេទចូលជាធរមានដែលបានស្នើឡើងរបស់ពួកគេ ។

២. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវធ្វើប្រតិបត្តិការហោះហើរពិសេស បន្ថែមទៅលើសេវាកម្មដែលព្រមព្រៀងគ្នា ។

ពាក្យស្នើសុំការឯកភាពទៅលើការហោះហើរនោះ ត្រូវធ្វើការដាក់ជូនអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទាំងពីរមិនអោយហួសពី ៣០ ថ្ងៃ នៃថ្ងៃធ្វើការងារមុនកាលបរិច្ឆេទធ្វើប្រតិបត្តិការដែលបានស្នើឡើង ។

ប្រការ ៩

តម្លៃ

១. តម្លៃសំបុត្រមានន័យថា ÷

- ក. តម្លៃដែលយកដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយសំរាប់លើការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និង ឥវ៉ាន់របស់គេ តាមសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាសក្នុងកម្មវិធី និង ការយកថ្លៃ និង លក្ខខណ្ឌនានាចំពោះសេវាកម្ម ដែលអាចទ្រទ្រង់ការដឹកជញ្ជូននោះ ។

- ខ. អត្រាតម្លៃដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយយកសំរាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ (រួមមានកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍) ទៅតាមសេវាកម្មផ្លូវអាកាស ដែលមាននៅក្នុងកម្មវិធី ។

- គ. លក្ខខណ្ឌដែលគ្រប់គ្រងទៅលើលទ្ធភាព ឬ ការអនុវត្តតម្លៃនៃអត្រាតម្លៃណាមួយ ឬ អត្រាតម្លៃទំនិញ រួមមានកម្រៃណាមួយជាប់ទាក់ទងនឹងតម្លៃនោះ ។ និង

- ឃ. អត្រានៃកម្រៃជើងសារ ដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរចំណាយទៅលើទីភ្នាក់ងារមួយដែលជាអ្នកពិនិត្យ មើលរាល់សំបុត្រយន្តហោះដែលលក់ចេញ ឬ ពិនិត្យមើលលិខិតដឹកជញ្ជូនឥវ៉ាន់ ធ្វើតាមយន្តហោះ ដែលទីភ្នាក់ងារនោះបានបំពេញបែបបទដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសដែលមាននៅក្នុងកម្មវិធី ។

២. តម្លៃដែលនឹងត្រូវអនុវត្តដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនទៅ និង មកពីទីកន្លែងនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ត្រូវធ្វើឡើងតាមកម្រិតសមហេតុផល ដែល តម្លៃត្រូវចំណាយទៅលើផ្នែកផ្សេងៗដែលពាក់ព័ន្ធ រួមមានថ្លៃប្រតិបត្តិការ ផលប្រយោជន៍អ្នកប្រើប្រាស់កម្រៃសម ហេតុផល តម្លៃនៃសេវាកម្មទីមួយៗ និង តម្លៃដែលយកដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរម្ខាងទៀត ។

៣. តម្លៃដែលបាននិយាយក្នុងកថាខ័ណ្ឌ ២ នៃប្រការនេះអាចត្រូវបានយល់ព្រមដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែល បានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាដែលស្វែងរកការឯកភាពយល់ព្រមលើតម្លៃនោះបន្ទាប់ពីការពិគ្រោះយោបល់ជា មួយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរម្ខាងទៀត ។ ទោះបីយ៉ាងណាក៏ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងនោះមិនត្រូវ បានគេច្រានចោលពីការស្នើសុំ ឬ ពីអាជ្ញាធរអាកាសចរអោយមានការឯកភាពតម្លៃណាមួយ ប្រសិនបើក្រុមហ៊ុនអាកាស ចរនោះខកខានមិនទទួលយកការព្រមព្រៀងគ្នាពីក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើងម្ខាងទៀតចំពោះតម្លៃនោះ ឬ ហេតុថាគ្មានក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើងម្ខាងទៀតកំពុងប្រតិបត្តិការលើផ្លូវហោះហើរតែមួយ ។ នៅក្នុងបរិបទនេះ “ផ្លូវហោះហើរតែមួយ” មានន័យថា ផ្លូវដែលគេប្រតិបត្តិការមិនមែនផ្លូវបាន បញ្ជាក់នោះទេ ។

៤. បណ្តាតម្លៃដែលមាននៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ ៣ នៃប្រការនេះត្រូវដាក់ជូនអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា យ៉ាងតិច ៦០ថ្ងៃ មុនកាលបរិច្ឆេទស្នើសុំនៃការជូនដំណឹងរបស់ពួកគេ ដើម្បីទទួលបាននូវការឯកភាព ។ ប្រសិនបើ ក្នុងរយៈពេល ៣០ថ្ងៃ បន្ទាប់ពីការដាក់ជូនតម្លៃដែលអាជ្ញាធរអាកាសចរណាមួយក្នុងចំណោមអាជ្ញាធរអាកាសចរទាំង នោះមិនបានជូនដំណឹងទៅអោយអាជ្ញាធរអាកាសចរម្ខាងទៀតនូវការមិនឯកភាពរបស់ខ្លួន តម្លៃទាំងនេះត្រូវបានចាត់ទុក ថាបានឯកភាពគ្នា ។ ក្នុងករណីពិសេស ការកំណត់ពេលវេលាអាចត្រូវបានកាត់បន្ថយអាស្រ័យទៅលើការព្រមព្រៀងគ្នា របស់អាជ្ញាធរអាកាសចរខាងលើ ។

៥. ប្រសិនបើតម្លៃមួយមិនមានការឯកភាពគ្នាពីអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ដែលស្របទៅនឹង កថាខ័ណ្ឌ ៤ នៃប្រការនេះ អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរត្រូវប្រឹងប្រែងធ្វើការកំណត់តម្លៃនោះ ដោយមានការព្រមព្រៀងទៅវិញទៅមក ។ ការចរចានោះត្រូវចាប់ផ្តើមក្នុងរយៈពេល ៣០ថ្ងៃ គិតពីកាលបរិច្ឆេទ ដែលអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងបានជូនដំណឹងទៅអោយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាង ទៀត នូវការមិនឯកភាពលើតម្លៃរបស់ខ្លួន ។ បើគ្មានការព្រមព្រៀងណាមួយទេ ជម្លោះនោះត្រូវដោះស្រាយ អោយស្របតាមខ្លឹមសារដែលមានបញ្ជាក់នៅក្នុងប្រការ ១៨ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

៦. តម្លៃដែលបានបង្កើតរួចហើយត្រូវរក្សាទុកជាធរមានរហូតដល់តម្លៃថ្មីមួយបានបង្កើតឡើងស្របនឹងខ្លឹមសារ នៃ ប្រការនេះ ឬ ប្រការ ១៧ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ប៉ុន្តែមិនហួស ១២ខែ គិតពីកាលបរិច្ឆេទនៃការមិនព្រមព្រៀងគ្នា របស់អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយក្នុងចំណោមភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ។

៧. អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗត្រូវប្រឹងប្រែងអោយអស់សមត្ថភាព ដើម្បីធានាថា ក្រុមហ៊ុន អាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ខ្លួនបានអនុវត្តស្របទៅតាមតម្លៃដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា ដែលបានធ្វើឡើងជា មួយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ហើយថា គ្មានក្រុមហ៊ុនអាកាសចរធ្វើការទូទាត់សងផ្ទាល់ ឬ មិនផ្ទាល់ នូវតម្លៃណាមួយដោយមធ្យោបាយណាមួយដោយខុសច្បាប់ ។

ប្រការ ១០

ពន្ធដារ

១. យន្តហោះដែលត្រូវបានធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិដោយបណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលមានការចាត់តាំងឡើងនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ សម្ភារៈជាប្រចាំ ប្រេងឥន្ធនៈ ប្រេងរ៉ាហ្វីន គ្រឿងបន្លាស់ រួមទាំងម៉ាស៊ីន និងគ្រឿងឧបភោគបរិភោគ (ប៉ុន្តែមិនត្រូវបានកំណត់ទៅលើរបស់របរដូចជា អាហារ ភេសជ្ជៈ និង ថ្នាំជក់) ដែលផ្ទុកនៅលើយន្តហោះនោះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតត្រូវអោយរួចពីពន្ធទាំងអស់ មានពន្ធដារ និង ពន្ធដា ថ្លៃឈ្នួល ឬថ្លៃផ្សេងៗទៀតស្រដៀងគ្នានោះ ដោយមិនផ្អែកទៅលើតម្លៃសេវាកម្មដែលបានរៀបចំនៅពេលមកដល់ មានន័យថា សម្ភារៈ និង គ្រឿងផ្គត់ផ្គង់ទាំងនោះត្រូវរក្សាទុកនៅលើយន្តហោះ ។

២. ឧបករណ៍ជាប្រចាំ គ្រឿងបន្លាស់ សម្ភារៈផ្គត់ផ្គង់ ប្រេងឥន្ធនៈ និង ប្រេងរ៉ាហ្វីន គ្រឿងឧបភោគបរិភោគ សំបុត្រយន្តហោះ ដែលបានបោះពុម្ពរួច លិខិតដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស សម្ភារៈដែលបោះពុម្ពដែលមានលក្ខណៈសំគាល់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ របស់របរបោះពុម្ពធម្មតា ដែលចែកជូនទស្សនាដោយឥតគិតថ្លៃរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើងនោះ ត្រូវបានដឹកជញ្ជូនមកក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដោយ ឬ ក្នុងនាមក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងនោះ ឬ ត្រូវផ្ទុកនៅលើយន្តហោះ ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើង និង ប្រើប្រាស់នៅលើយន្តហោះប្រតិបត្តិការសេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ត្រូវភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតអោយរួចពីពន្ធដារ ពន្ធដា ថ្លៃឈ្នួល ឬថ្លៃផ្សេងៗទៀតស្រដៀងគ្នានោះ ដោយឈរលើមូលដ្ឋានមានទៅវិញមានមក តែមិនត្រូវផ្អែកលើតម្លៃសេវាកម្ម ដែលបានបញ្ជាក់នៅពេលមកដល់នោះទេ សូម្បីតែនៅពេលណាក៏ដោយ ដែលសម្ភារៈផ្គត់ផ្គង់ទាំងនេះត្រូវបានប្រើប្រាស់នៅក្នុងផ្នែកណាមួយនៃការធ្វើដំណើរ ដែលត្រូវបានធ្វើនៅលើទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងនោះ ដែលសម្ភារៈនោះរក្សាទុកលើយន្តហោះ ។

៣. របស់របរដែលមានបញ្ជាក់នៅក្នុងខ័ណ្ឌ ១ និង ២ នៃប្រការនេះត្រូវដាក់អោយនៅក្រោមការអង្កេត និង ការត្រួតពិនិត្យពីបណ្តាអាជ្ញាធរដែលពាក់ព័ន្ធ ។

៤. ប្រដាប់ប្រដាជាប្រចាំដែលដាក់តាមយន្តហោះ គ្រឿងបន្លាស់ ប្រេងឥន្ធនៈ ប្រេងរ៉ាហ្វីនសំរាប់ផ្គត់ផ្គង់យន្តហោះ និងគ្រឿងឧបភោគបរិភោគដែលដាក់នៅលើយន្តហោះនៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយអាចត្រូវបានគេដាក់ចុះពីលើយន្តហោះនៅក្នុងទឹកដី នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតលុះត្រាតែមានការយល់ព្រមពីអាជ្ញាធរគយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យានោះ ដែលជាអ្នកតម្រូវថា ឧបករណ៍ទាំងនេះត្រូវបានដាក់នៅក្រោមការត្រួតពិនិត្យរបស់អាជ្ញាធរគយ រហូតដល់ពេលដែលឧបករណ៍សម្ភារៈត្រូវបាននាំចេញទៅវិញ ឬ បើមិនដូច្នោះទេត្រូវយកទៅចោលស្របទៅតាមបទបញ្ញត្តិគយ ។

៥. ការអោយរួចពន្ធដារ ដែលត្រូវអនុវត្តដូចមានចែងនៅក្នុងប្រការនេះ ក្នុងស្ថានភាពដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ ដែលមានកិច្ចព្រមព្រៀងសម្របសម្រួលជាមួយនឹងក្រុមហ៊ុនអាកាស

ចរមួយ ឬ ច្រើន ផ្សេងទៀតក្នុងការខ្ចី ឬ ការផ្ទេរក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតនូវរបស់របរដែលដាក់ជាប្រចាំមានបញ្ជាក់នៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ ១ និង ២ នៃប្រការនេះ មានន័យថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើនម្ខាងទៀតនោះទទួលបានយ៉ាងប្រហាក់ប្រហែលគ្នានូវការអោយរួចរាល់ពីបណ្តាភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ។

ប្រការ ១១
សន្តិសុខអាកាសចរ

១. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ ត្រូវបញ្ជាក់ថាភាគីចុះកិច្ចសន្យាបស់ខ្លួន ចំពោះភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដើម្បីការពារសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិលប្រឆាំងនឹងការប្រៀបធៀបផ្នែកខុសច្បាប់ ដែលជាផ្នែកសំខាន់មួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។
ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗត្រូវអនុវត្តជាចាំបាច់ដោយអនុលោមទៅតាមខ្លឹមសារសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល នៃអនុសញ្ញាស្តីពីការរំលោភបំពាន និង សកម្មភាពជាក់ស្តែងដទៃទៀត ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅលើយន្តហោះ ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុង ពុក្យូ ថ្ងៃទី ១៤ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៦៣ ។ អនុសញ្ញាស្តីពីការតាមសង្កត់ខុសច្បាប់វិបស្សនយកយន្តហោះដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុង ឡាអេ ថ្ងៃទី ១៦ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៧០ និង អនុសញ្ញា ស្តីពីអំពើខុសច្បាប់តាមសង្កត់ប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅ ទីក្រុង ម៉ុងត្រេអាល់ ថ្ងៃទី ២៣ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៧១ ។

២. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ នឹងត្រូវបានភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ស្នើសុំរាល់ជំនួយជាចាំបាច់ ដើម្បីទប់ស្កាត់អំពើខុសច្បាប់វិបស្សនយកយន្តហោះស៊ីវិល និង អំពើខុសច្បាប់ផ្សេងៗទៀតប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពនៃយន្តហោះនោះ អ្នកដំណើរ និង ក្រុមយានិក បណ្តាអាកាសយានដ្ឋាន និង ឧបករណ៍នាំផ្លូវព្រមទាំងទប់ស្កាត់រាល់ការគំរាមកំហែងដទៃទៀតដែលកើតមានឡើងចំពោះសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល ។

៣. ក្នុងភាពទំនាក់ទំនងទៅមករបស់ពួកគេ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវអនុវត្តទៅតាមខ្លឹមសារសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល ដែលបានរៀបចំឡើងដោយអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ហើយត្រូវបានកំណត់ជាឧបសម្ព័ន្ធទៅនឹងអនុសញ្ញាស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុង ស៊ីកាហ្គោ ថ្ងៃទី ០៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៤៤ ។
ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ ត្រូវស្នើអោយអ្នកប្រតិបត្តិការយន្តហោះ ដែលបានចុះបញ្ជីយន្តហោះនៅក្នុងប្រទេសរបស់ខ្លួន ឬស្នើអោយអ្នកប្រតិបត្តិការយន្តហោះ ដែលមានទីតាំងពាណិជ្ជកម្មជាតោលការណ៍ ឬ អាស័យដ្ឋានអចិន្ត្រៃយ៍របស់ពួកគេនៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួន ស្នើតម្រូវអោយអ្នកប្រតិបត្តិការបណ្តាអាកាសយានដ្ឋាននៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួនអនុវត្តទៅតាមខ្លឹមសារសន្តិសុខអាកាសចរ ។

៤. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗយល់ព្រមថា បណ្តាអ្នកប្រើប្រាស់យន្តហោះទាំងនេះ អាចត្រូវតម្រូវអោយពិនិត្យមើលខ្លឹមសារទាំងឡាយ ស្តីពីសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល ដូចបាននិយាយយោងក្នុងកថាខ័ណ្ឌ ៣ នៃប្រការនេះ ហើយលក្ខណៈនៃខ្លឹមសារនេះត្រូវបានស្នើឡើងដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត សំរាប់ការហោះហើរចូលមក ឬ ចាកចេញទៅវិញ ឬ ក្នុងរយៈពេលស្ថិតនៅក្នុងដែនដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតនោះ ក្នុងការការពារយន្តហោះ ក្នុងការ

តាមដានពិនិត្យមើលអ្នកដំណើរ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ក្រុមយានិក របស់របរ ឥវ៉ាន់ ទំនិញ ដែលគេដឹកជញ្ជូន និង គ្រឿងឧបភោគបរិភោគផ្ទុកនៅលើយន្តហោះមុនពេល ឬ ក្នុងអំឡុងពេលផ្ទុកក្នុង ឬ ដាក់ចេញពីយន្តហោះ ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗត្រូវតែពិនិត្យមើលដោយយកចិត្តទុកដាក់ផងដែរ ចំពោះសំណើសុំណាមួយរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ម្ខាងទៀត នូវវិធានការសន្តិសុខពិសេស ដើម្បីទប់ទល់ការគំរាមកំហែង ដែលមានលក្ខណៈពិសេសដោយឡែកៗនោះ ។

៥. ពេលណាមានកើតឧប្បត្តិហេតុ ឬ ការគំរាមកំហែងនៃឧប្បត្តិហេតុក្នុងការរឹបអូសយកខុសច្បាប់ទៅលើយន្តហោះ ស៊ីវិល ឬ អំពើខុសច្បាប់ដទៃទៀតប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពរបស់យន្តហោះ អ្នកដំណើរ ក្រុមយានិក បណ្តាអាកាសយានដ្ឋាន ឬ ឧបករណ៍នាំផ្លូវផ្សេងៗទៀត ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗនឹងជួយដល់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដោយផ្តល់ព័ត៌មាន និង រាល់វិធានការសមរម្យក្នុងគោលបំណងដើម្បីបញ្ចប់ជាបន្ទាន់ និង ដោយមានសុវត្ថិភាពនូវរាល់ ឧប្បត្តិហេតុ ឬ ការគំរាម កំហែង ដែលកើតមានឡើងនោះ ។

ប្រការ ១២
លទ្ធភាពហោះហើរ

១. វិញ្ញាបនប័ត្របញ្ជាក់លទ្ធភាពហោះហើរ វិញ្ញាបនប័ត្រពេញសមត្ថភាព និង អាជ្ញាប័ណ្ណដែលចេញអោយ ឬ ផ្តល់ សុពលភាពដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងក្នុងរយៈពេលដែលនៅមានសុពលភាពត្រូវបានភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ទទួល ស្គាល់ថាមានសុពលភាពក្នុងគោលបំណងធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មផ្លូវអាកាសដែលបានរៀបចំឡើងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ មានន័យថាតម្រូវការនៃវិញ្ញាបនប័ត្រ និង អាជ្ញាប័ណ្ណដែលបានប្រកាស ឬ ផ្តល់សុពលភាព គឺត្រូវស្នើ ឬ លើសពី ស្តង់ដារអប្បបរមា ដែលបានបង្កើតឡើងស្របតាមអនុសញ្ញា ។ តែទោះបីយ៉ាងណាក៏ដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ រក្សាសិទ្ធិបដិសេធនូវការទទួលស្គាល់ចំពោះការហោះហើរខាងលើ និង ការចុះចតនៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន នូវវិញ្ញាបនប័ត្រ នានា ដែលចេញទៅអោយជនជាតិរបស់ខ្លួនផ្ទាល់ ចំពោះតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាកាវ និង ជនជាតិផ្ទាល់របស់ខ្លួន ចំពោះ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលបានផ្តល់អោយមានសុពលភាពចំពោះវិញ្ញាបនប័ត្រ ឬ អាជ្ញាប័ណ្ណទាំងនោះដោយ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ។

២. អាជ្ញាធរអាកាសចរស៊ីវិលនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗអាចធ្វើការសុំពិគ្រោះយោបល់ ដែលទាក់ទងនឹងសុវត្ថិភាព មាត្រដ្ឋានសន្តិសុខ និង សេចក្តីតម្រូវការដែលទាក់ទងទៅនឹងឧបករណ៍អាកាសចរ ក្រុមយានិក យន្តហោះ និង ប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើង ដែលត្រូវថែរក្សា និង គ្រប់គ្រងដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យា ម្ខាងទៀត ។ ប្រសិនបើការពិគ្រោះយោបល់ដែលធ្វើឡើងនោះ អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ រកឃើញថា ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតមិនប្រកាន់ខ្ជាប់ និង គ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពមាត្រដ្ឋានសន្តិសុខ និង រាល់តម្រូវ ការផ្សេងទៀតនៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួនអោយមានប្រសិទ្ធភាពស្មើនឹង ឬ ខ្ពស់ជាងកំរិតអប្បបរមា ដែលត្រូវបង្កើតឡើង ស្របទៅនឹងអនុសញ្ញា ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរត្រូវជូនដំណឹងទៅអោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត នូវការរកឃើញ កំហុស និង វិធានការនានា ដែលយល់ថា មានសារៈសំខាន់ដើម្បីរក្សាសុវត្ថិភាព ហើយសេចក្តីត្រូវការសន្តិសុខរបស់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត យ៉ាងហោចណាស់ស្មើនឹងកំរិតអប្បបរមា ដែលបានបង្កើតស្របតាមអនុសញ្ញា ហើយ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតត្រូវប្រកាន់យកវិធានការអោយបានសមរម្យដូចគ្នានេះដែរ ។

៣. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗរក្សាសិទ្ធិដោយអនុលោមទៅនឹងប្រការ ៦ ដើម្បីផ្អាកបណ្តោះអាសន្ន ដាក់កំរិតដកយកមកវិញ ឬ ព្យួរបណ្តោះអាសន្ន ឬ ដាក់លក្ខខណ្ឌទៅលើសិទ្ធិប្រតិបត្តិការ ចំពោះក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងណាមួយរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដោយហេតុថាភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតមិនបានវិធានការនេះ អោយបានត្រឹមត្រូវទៅតាមពេលវេលាសមរម្យនោះ ។

ប្រការ ១៣
ការផ្តល់ស្ថិតិ

អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ត្រូវផ្តល់បញ្ជីស្ថិតិទៅអោយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ទៅតាមសំណើ និង ពេលវេលាដែលតម្រូវឡើងសមរម្យក្នុងគោលបំណងពិនិត្យមើលឡើងវិញ ចំពោះចំណុះដឹកជញ្ជូន ដែលបានរៀបចំទៅលើសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នារបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើងនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយដែលមានបញ្ជាក់នៅខាងដើមនៅក្នុងប្រការនេះ ។ បញ្ជីនេះ រួមមានព័ត៌មាន ទាំងអស់ដើម្បីកំណត់ទៅលើចំនួនចរាចរដឹកជញ្ជូន ដែលអនុវត្តដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ទាំងនោះនៅលើសេវាកម្ម ដែលបានព្រមព្រៀង ។

ប្រការ ១៤
ការផ្តល់លេខ

ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងឡើងរបស់តំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាកាវ ត្រូវមានសិទ្ធិបង្វែ និង ធ្វើប្រាក់ចំណេញនៃប្រាក់ចំណូលដែលនៅសល់ពីការចំណាយទៅអោយតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាកាវ ។ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាត្រូវមានសិទ្ធិបង្វែ ឬ ធ្វើប្រាក់ចំណេញដែលរកបាន ហើយនៅសល់ពីការចំណាយនៅក្នុងស្រុករួចហើយនោះទៅអោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។ ការបង្វែ និង ផ្ទេរប្រាក់ចំណេញនេះ ត្រូវបានអនុញ្ញាតដោយគ្មានកំរិតកំណត់ទៅលើអត្រាប្តូរប្រាក់ ដែលចរាចរនៅលើទីផ្សារបច្ចុប្បន្ន ដែលប្រាក់ចំណូលត្រូវបង្វែ និង ផ្ទេរនោះកំពុងមានតម្លៃចរាចរនៅឡើយ ។

ប្រការ ១៥
គំនិតចិត្តក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ

១. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ (ស្របតាមច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដែលទាក់ទងទៅដល់ការហោះចូល ការស្នាក់នៅអចិន្ត្រៃយ៍ និង ការប្រើប្រាស់កំលាំងពលកម្ម) នឹងមានសិទ្ធិទាំងមូល និង រក្សាទុកក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតនោះ នូវអ្នកចាត់ការ អ្នកបច្ចេកទេស អ្នកប្រតិបត្តិការ និង អ្នកឯកទេសដទៃទៀតរបស់ពួកគេ ដែលអ្នកទាំងនោះត្រូវតម្រូវអោយរៀបចំការងារសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ។

២. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ មានសិទ្ធិរៀបចំក្នុងការលក់ដូរ សំបុត្រយន្តហោះក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតដោយខ្លួនឯង ឬ តាមរយៈទីភ្នាក់ងារទាំងឡាយ ។ ក្រុមហ៊ុន អាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗនឹងមានសិទ្ធិលក់សំបុត្រដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស គិតជា រូបិយប័ណ្ណក្នុងស្រុក ឬ គិតជាការប្តូររូបិយប័ណ្ណបរទេសដោយគិតតាមអត្រាប្តូរប្រាក់សេរី ហើយអ្នកណាក៏អាចមាន សិទ្ធិពេញលេញទិញសំបុត្រនោះបានដោយសេរី ។

ប្រការ ១៦

តម្លៃប្រើប្រាស់សេវាកម្ម

១. គ្មានភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយត្រូវដាក់ ឬ ត្រូវបានអនុញ្ញាតអោយដាក់តម្លៃប្រើប្រាស់សេវាកម្មទៅលើ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើនដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតអោយខ្ពស់ជាងតម្លៃសេវាកម្ម ដែលបានដាក់ទៅលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចររបស់ខ្លួន ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិដូចគ្នាដែរ ។

២. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗត្រូវលើកទឹកចិត្តអោយមានការពិគ្រោះយោបល់រវាងអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ផ្នែកយក តម្លៃសេវាកម្ម និង បណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង ប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ ដែលគេអាចអនុវត្ត តាមរយៈស្ថាប័នតំណាងរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ។ សេចក្តីប្រកាសជូនដំណឹងដែលយកជាការបានត្រូវប្រកាសជូនដំណឹង ប្រាប់ដល់អ្នកប្រើប្រាស់នៃសំណើណាមួយចំពោះការផ្លាស់ប្តូរការយកតម្លៃប្រើប្រាស់សេវាកម្ម ដើម្បីអាចអោយគេបញ្ចេញ ទស្សនៈមុនការផ្លាស់ប្តូរនោះក៏ត្រូវបានធ្វើឡើង ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗត្រូវជំរុញថែមទៀត អោយអាជ្ញាធរមាន សមត្ថកិច្ចផ្នែកតម្លៃសេវាកម្ម និង បណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរធ្វើការផ្លាស់ប្តូរព័ត៌មានអោយបានត្រឹមត្រូវទៅលើតម្លៃ សេវាកម្ម ។

ប្រការ ១៧

ការពិគ្រោះយោបល់

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយក្នុងចំណោមភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរនៅពេលណាក៏ដោយ អាចស្នើសុំអោយមានការ ពិគ្រោះពិភាក្សាគ្នា ស្តីពីការអនុវត្តន៍ ការបកស្រាយ ការប្រតិបត្តិ ឬ ការកែសំរួលនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះបាន។ ការពិភាក្សាទាំងនោះ ដែលអាចធ្វើឡើងរវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរនឹងចាប់ផ្តើមក្នុងអំឡុងពេល ៦០ ថ្ងៃ ចាប់ពីថ្ងៃដែលភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត បានទទួលការស្នើសុំនោះជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ បើពុំដូច្នោះទេ លុះត្រាតែត្រូវបានយល់ព្រមដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ។

ប្រការ ១៨

ការដោះស្រាយវិវាទ

១. បើសិនវិវាទកើតឡើងរវាងភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ដែលទាក់ទងទៅនឹង ឬ ការអនុវត្តន៍ ការបកស្រាយ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរជាដំបូងព្យាយាមដោះស្រាយវិវាទនោះដោយការចរចា ។

២. បើសិនភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ មិនអាចដោះស្រាយវិវាទតាមការចរចាទេនោះ ភាគីទាំងនោះអាចបញ្ជូនការវិវាទនេះទៅបុគ្គល ឬ អង្គការណាមួយ ដែលពួកគេព្រមព្រៀងទទួលយកទៅតាមសំណើនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ ឬ បើមិនដូច្នោះទេ អាចបញ្ជូនវិវាទនេះទៅតុលាការ ដែលមានអាជ្ញាកណ្តាល ពន្យារពេលធ្វើការសម្រេច ។ ករណីនេះតុលាការ និង អាជ្ញាកណ្តាលត្រូវបង្កើតឡើងតាមលក្ខណៈដូចខាងក្រោម ៖

ក. ក្នុងអំឡុង ៣០ ថ្ងៃ ក្រោយពីបានទទួលនូវសំណើមួយសំរាប់ធ្វើការជ្រើសរើសអាជ្ញាកណ្តាល ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវចាត់តាំងជ្រើសរើសអាជ្ញាកណ្តាល ១ នាក់ ។ ពលរដ្ឋម្នាក់នៃរដ្ឋមួយ ដែលអាចចាត់ទុកជារដ្ឋអព្យាក្រឹត្យក្នុងរឿងវិវាទនេះ ពលរដ្ឋនោះនឹងធ្វើជាប្រធាននៃសាលាកាត់ក្តីហើយនឹងត្រូវបានតែងតាំងជាអាជ្ញាកណ្តាល ទី ៣ ដោយមានការយល់ព្រមពីអាជ្ញាកណ្តាល ២ រូប ក្នុងអំឡុងពេល ៦០ ថ្ងៃនៃការតែងតាំងអាជ្ញាកណ្តាលទី ២ ។

ខ. បើសិនការជ្រើសតាំងណាមួយមិនអាចធ្វើទៅបានក្នុងរយៈពេលកំណត់ដូចបានពោលខាងលើភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយអាចស្នើសុំអោយប្រធានក្រុមប្រឹក្សានៃអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិធ្វើការជ្រើសតាំងជាចាំបាច់ក្នុងរយៈពេល ៣០ ថ្ងៃ ។ បើសិនប្រធាននោះយល់ថា អ្នកកាត់ក្តីមានសញ្ជាតិនៃរដ្ឋមួយដែលពុំអាចចាត់ទុកថា មានលក្ខណៈជាអព្យាក្រឹត្យដើម្បីដោះស្រាយលើឯម្លោះនោះទេ អនុប្រធានជាន់ខ្ពស់របស់ក្រុមប្រឹក្សាអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដែលមិនអាចត្រូវបានដកសិទ្ធិទៅលើបញ្ហានោះនឹងត្រូវធ្វើការជ្រើសតាំង ។

៣. ចាប់ពីពេលនេះតទៅលើកលែងតែមានចែងក្នុងប្រការនេះ បើមិនដូច្នោះទេ លុះត្រាតែមានការឯកភាពយល់ព្រមពីបណ្តាភាគីចុះកិច្ចសន្យា សាលាកាត់ក្តីត្រូវកំណត់ទៅលើយុត្តិការ និង បទដ្ឋានផ្ទាល់របស់ខ្លួន ។ ចំពោះទិសដៅនៃសាលាកាត់ក្តី ឬ តាមសំណើសុំរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ដើម្បីកំណត់បញ្ហាច្បាស់លាស់ដែលនឹងត្រូវបានវិនិច្ឆ័យ និង បណ្តាបទដ្ឋានជាក់លាក់ ដែលត្រូវបានអនុវត្តតាម ត្រូវរៀបចំឡើងមិនអោយយឺតជាង ៣០ ថ្ងៃ បន្ទាប់ពីសាលាកាត់ក្តីត្រូវបង្កើតរួចរាល់ហើយ ។

៤. លើកលែងតែបានយល់ព្រមពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ឬ មានការបញ្ជាក់ពីសាលាកាត់ក្តី ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗត្រូវដាក់អនុស្សរណៈមួយក្នុងអំឡុងពេល ៤៥ ថ្ងៃ ក្រោយពីសាលាកាត់ក្តីបានបង្កើតឡើងពេញលេញ ។ ការឆ្លើយតបត្រូវប្រព្រឹត្តទៅក្នុងរយៈពេល ៦០ ថ្ងៃក្រោយមក ។ សាលាកាត់ក្តីត្រូវរៀបចំសវនាការទៅតាមសំណើសុំរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ឬ ទៅតាមការជ្រើសរើសរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យានោះក្នុងរយៈពេល ៣០ ថ្ងៃ ក្រោយពីមានការឆ្លើយតប ។

៥. សាលាកាត់ក្តីត្រូវព្យាយាមចេញសេចក្តីសម្រេចចិត្តជាលាយលក្ខណ៍អក្សរមួយក្នុងអំឡុងពេល ៣០ ថ្ងៃក្រោយពីសវនាការបានធ្វើចប់សព្វគ្រប់ ឬ បើសិនសវនាការពុំបានធ្វើឡើងក្រោយពីថ្ងៃដែលចម្លើយឆ្លើយតបទាំង ២ បានដាក់អោយពិនិត្យនោះទេ សេចក្តីសម្រេចចិត្តនឹងធ្វើឡើងដោយការបោះឆ្នោតយកសំលេងភាគច្រើន ។

៦. ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយអាចដាក់អោយពិនិត្យនូវសំណើសុំការបញ្ជាក់សេចក្តីសម្រេចចិត្តក្នុងអំឡុងពេល ១៥ថ្ងៃ ក្រោយពីសាលាកាត់ក្តីបានទទួលនូវការស្នើសុំនោះ ហើយការបញ្ជាក់នេះនឹងត្រូវប្រកាសឡើងក្នុងអំឡុងពេល ១៥ថ្ងៃ ក្នុងអំឡុងពេលដាក់សំណើនោះ ។

៧. សេចក្តីសម្រេចចិត្តរបស់សាលាកាត់ក្តីត្រូវដាក់បង្ខំអោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរទទួលយក ។

៨. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗត្រូវចេញថ្លៃឈ្នួលនៃអាជ្ញាធរណ្តាលដែលខ្លួនជ្រើសតាំង ។ ការចំណាយផ្សេងៗទៀត ចំពោះសាលាកាត់ក្តី ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរត្រូវចំណាយស្មើគ្នា រួមបញ្ចូលទាំងការចំណាយទាំងឡាយ ដែលប្រធាន ឬ អនុប្រធានក្រុមប្រឹក្សាអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិធ្វើឡើងក្នុងការអនុវត្តន៍តាមបទដ្ឋាន ដូចដែលមានក្នុងកថាខ័ណ្ឌ ២ (២) ក្នុងប្រការនេះ ។

ប្រការ ១៩

វិសោធនកម្ម

ប្រសិនបើភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក្នុងចំណោមភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរពិនិត្យឃើញថា មានបំណងធ្វើការកែ ប្រែខ្លឹមសារណាមួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ការកែប្រែនោះ (បើសិនត្រូវបានព្រមព្រៀងរវាងភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ) អាចត្រូវបានអនុវត្តជាបណ្តោះអាសន្នតិចតាមបំរើកាលបរិច្ឆេទ ដែលកំណែប្រែនោះត្រូវបានព្រមព្រៀងគ្នា និង ត្រូវចូលជា ធរមាននៅពេលដែលមានការបញ្ជាក់ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ។

ប្រការ ២០

ការផុតកំណត់

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយអាចចេញសេចក្តីប្រកាសជាលាយលក្ខណ៍អក្សរទៅអោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត នូវការសម្រេចរបស់ខ្លួននៅពេលណាក៏បានដែរ ដើម្បីបញ្ចប់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។ កិច្ចព្រមព្រៀងនេះត្រូវបានផុត កំណត់នៅពាក់កណ្តាលអាប្រាត្រ (នៅកន្លែងដែលទទួលសេចក្តីប្រកាសនោះ) ភ្លាមៗមុនថ្ងៃខួបទី ១ នៃថ្ងៃទទួល សេចក្តីប្រកាសនេះ ដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត បើមិនដូច្នោះទេ លុះត្រាណាសេចក្តីប្រកាសនេះ ត្រូវបានដកហូត មកវិញដោយមានការព្រមព្រៀងគ្នាមុនរយៈពេលផុតកំណត់ ។

ប្រការ ២១

ការចុះបញ្ជីនៅអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និង ការកែប្រែណាមួយដែលមាន នឹងត្រូវចុះក្នុងបញ្ជីនៅអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ។

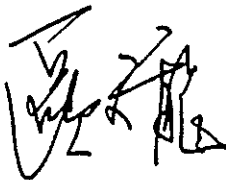
ប្រការ ២២
ការចូលជាធរមាន

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះត្រូវចូលជាធរមានភ្លាមនៅពេលដែលភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរបានជូនដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍ អក្សរទៅវិញទៅមកថា នីតិវិធីសំខាន់ៗត្រូវបានបំពេញរួចរាល់ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពក្នុងពិធីនេះ បុគ្គលចុះហត្ថលេខាខាងក្រោម ត្រូវបានអនុញ្ញាតដោយស្របច្បាប់ពីរដ្ឋាភិបាល រៀងៗខ្លួន ដើម្បីចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

បានធ្វើជាបួនច្បាប់នៅ ភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ១២ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០១ ជាភាសាចិន . ខ្មែរ . ព័រទុយហ្គីស និង អង់គ្លេស ដែលរាល់អត្ថបទទាំងបួនភាសាមានខ្លឹមសារដូចគ្នា ។ ចំពោះការខុសប្លែកគ្នាក្នុងការអនុវត្តន៍ និង ការបកប្រែនៃកិច្ច ព្រមព្រៀងនេះ គឺត្រូវយកភាសាអង់គ្លេសជាគោល ។

ជួសបុទអោយ
រដ្ឋាភិបាលសំបង់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាកាវ
នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន



អាវ ម៉ាន់ ឡុង
លេខាធិការទទួលបន្ទុក
ដឹកនាំ និង សាធារណៈការ

ជួសបុទអោយ
រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា



ត័ក ណារ៉ុន
អនុរដ្ឋលេខាធិការ
រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

ឧបសម្ព័ន្ធ
កម្មវិធីផ្ដួចផោរហើរ

១. ផ្លូវហោះហើរដែលនឹងត្រូវប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលបានចាត់តាំងឡើង របស់ តំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាកាវ ។

ចេញពីតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាកាវ ឆ្ពោះទៅកាន់ភ្នំពេញ ឆ្លងកាត់តាមចំណុចកណ្តាល ហើយឆ្ពោះទៅកាន់ ចំណុចឯនាយ ។

២. ផ្លូវហោះហើរដែលនឹងត្រូវប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលបានចាត់តាំងឡើង របស់ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

ចេញពីភ្នំពេញ ឆ្ពោះមកកាន់តំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាកាវ ឆ្លងកាត់ចំណុចកណ្តាល ហើយឆ្ពោះទៅកាន់ ចំណុចឯនាយ ។

៣. គ្មានចំណុចណាមួយនៅក្នុងទឹកដីរបស់ចិន តៃវ៉ាន់ និង ហុងកុងអាចរក្សាទុកបានថា ជាចំណុចកណ្តាល ឬ ចំណុចឯនាយ ។

៤. ចំណុចណាមួយនៅលើផ្លូវហោះហើរ ដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ (មួយផ្នែកនៃសិទ្ធិរបស់ក្រុមហ៊ុន អាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក្នុងចំណោមភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ) អាចលុបចោល នូវការហោះហើរណាមួយ ឬ ទាំងអស់ នោះមានន័យថា ការហោះហើរទាំងនេះចេញពី ឬ មកដល់ក្នុងទឹកដីរបស់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ។

៥. ការប្រើប្រាស់សិទ្ធិទី ៥ ត្រូវមានការព្រមព្រៀងគ្នាដោយឡែក ។