



ព្រះរាជក្រម

នស/រកម/០២០២ រ.ជ.ប

ថេរីង

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី ហ៊ុន សែន
សមានភូមិជាតិសាសនា រក្ខតខត្តិយា ខេមរារដ្ឋរាស្ត្រ ពុទ្ធិន្ទ្រាធរាមហាក្សត្រ
ខេមរាជនា សមុហោភាស កម្ពុជឯករាជរដ្ឋបូរណសន្តិ សុភមង្គលា សិរីវិបុលា
ខេមរាស្រីពិរាស្ត្រ ព្រះចៅក្រុងកម្ពុជាធិបតី

- បានទ្រង់យល់ រដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៩០៨/១០៩៥ ចុះថ្ងៃទី២៥ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០០៨ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រមលេខ ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៤ ដែលប្រកាសឲ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០១៩៦/២៣ ចុះថ្ងៃទី២៨ ខែមករា ឆ្នាំ១៩៩៦ ដែលប្រកាសឲ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានរដ្ឋាការសេរីវិល
- បានទ្រង់យល់ សេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ របស់សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងរដ្ឋលេខាធិការនៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានរដ្ឋាការសេរីវិល

ប្រកាសឲ្យប្រើ

ច្បាប់ ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពីសេរីភាពនិយមន័យពេញលេញនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាស រួមទាំងពិធីសារចំនួន ២ និងកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពីសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស រួមទាំងពិធីសារចំនួន ៦ ដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័ត កាលពីថ្ងៃទី២៧ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១០ នាសម័យប្រជុំរដ្ឋសភាលើកទី៥ នីតិកាលទី៤ និងដែលព្រឹទ្ធសភាបានយល់ស្របតាមទម្រង់ និងគតិនៃច្បាប់នេះទាំងស្រុង ដោយគ្មានការកែប្រែអ្វីឡើយ កាលពីថ្ងៃទី២០ ខែមករា ឆ្នាំ២០១១ នាសម័យប្រជុំពេញវង្សលើកទី៨ នីតិកាលទី២ ហើយដែលមានសេចក្តីទាំងស្រុងដូចតទៅនេះ ៖



**ច្បាប់
ស្តីពី**

**ការអនុវត្តច្បាប់ព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន
ស្តីពីសេរីភាពនៃការចរន្តមនុស្សក្នុងតំបន់អាស៊ាន
តាមផ្លូវអាកាស រួមទាំងពិធីសារចំនួន ២ និងកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគី
អាស៊ានស្តីពីសេរីភាពនៃការចរន្តមនុស្សក្នុងតំបន់អាស៊ាន
រួមទាំងពិធីសារចំនួន ៦**

មាត្រា ១.-

អនុម័តយល់ព្រមលើកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ានស្តីពីសេរីភាពនៃការចរន្តមនុស្សក្នុងតំបន់អាស៊ាន
នៃសេរីភាពនៃការចរន្តមនុស្សក្នុងតំបន់អាស៊ាន រួមទាំងពិធីសារចំនួន ២ និងកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគី
អាស៊ានស្តីពីសេរីភាពនៃការចរន្តមនុស្សក្នុងតំបន់អាស៊ាន រួមទាំងពិធីសារចំនួន ៦ ដែលបានចុះ
ហត្ថលេខានៅទីក្រុងម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន នាថ្ងៃទី២០ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០០៩ ហើយដែល
មានអត្ថបទទាំងស្រុងភ្ជាប់មកជាមួយនេះ។

មាត្រា ២.-

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវបន្តរាល់នីតិវិធី ដើម្បីអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង
និងពិធីសារនេះ។

មាត្រា ៣.-

ច្បាប់នេះ ត្រូវប្រកាសជាការប្រញាប់ ។

ធ្វើនៅព្រះបរមរាជវាំងរាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ០៩ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១១

ព្រះហស្តលេខា និងព្រះរាជលញ្ឆករ

ពស. ១១០២.១៣៨

នរោត្តម សីហមុនី

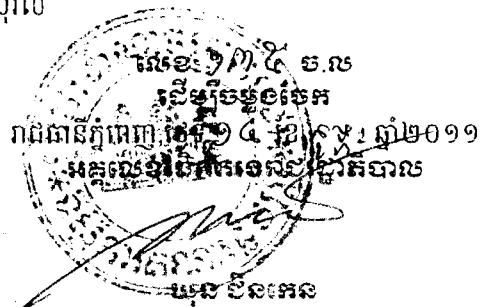
បានយកសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ
សូមឡាយព្រះហស្តលេខាព្រះមហាក្សត្រ
នាយករដ្ឋមន្ត្រី
ហត្ថលេខា

សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន

បានជម្រាបជូនសម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន
នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
រដ្ឋលេខាធិការអាកាសចរស៊ីវិល

ហត្ថលេខា

ម៉ៅ ហាណ្ណាល



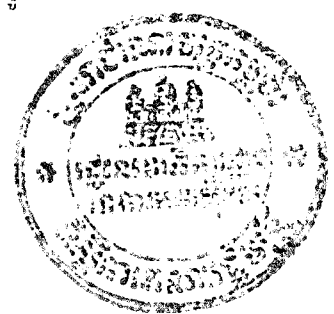
កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន
ស្តីពី
សេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញ
នៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាស

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

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

ដោយមានការអះអាងពីរបៀបវារៈគោលនយោបាយ សម្រាប់ការអនុវត្តប្រកបដោយវិជ្ជមានភាពនៃសេរីភាវូបនីយកម្ម និង សមាហរណកម្មពេញលេញនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន ដូចដែលបានគូសបញ្ជាក់នៅក្នុងផែនការសកម្មភាពសម្រាប់សមាហរណកម្ម និងសេរីភាវូបនីយកម្មការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន ដែលត្រូវបានអនុម័តនៅក្នុងកិច្ចប្រជុំរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងដឹកជញ្ជូនអាស៊ានលើកទី ១០ កាលពីថ្ងៃទី ២៣ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៤ នៅរាជធានីភ្នំពេញ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

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



ដោយរដ្ឋកិច្ចផងដែរដល់សេចក្តីសម្រេចនៃកិច្ចប្រជុំរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងដឹកជញ្ជូនអាស៊ានលើកទី ១០ នៅ រាជធានីភ្នំពេញ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា កាលពីថ្ងៃទី ២៣ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៤ ដើម្បីអនុម័តផែនទី បង្ហាញផ្លូវសម្រាប់សមាហរណកម្មវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និង ផែនការសកម្មភាពសម្រាប់ សមាហរណកម្ម និង សេរីភាវូបនីយកម្មការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអាស៊ាន ឆ្នាំ ២០០៥ ដល់ ឆ្នាំ ២០១៥ ដែលផ្តល់អោយមាននូវសកម្មភាពយុទ្ធសាស្ត្រ ដើម្បីធ្វើសេរីភាវូបនីយកម្មបន្ថែមនៃសេវាកម្មដឹក ជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន និង ដើម្បីជំរុញអោយមានបរិយាកាសដ៏ប្រសើរមួយ សម្រាប់ ទីផ្សារអាកាសចរណ៍កាតព្វកិច្ចនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន

ដោយបានសន្យាធ្វើការថែរក្សា អភិវឌ្ឍ និង ពង្រឹងចំណងទំនាក់ទំនងមិត្តភាព និង កិច្ច សហប្រតិបត្តិការបន្ថែមទៀត រវាង និង ក្នុងចំណោមបណ្តាប្រទេសរបស់ខ្លួន

ដោយទទួលស្គាល់ថា សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និង ដែលមានលក្ខណៈប្រកួតប្រជែង គឺមានសារៈសំខាន់ដើម្បីអភិវឌ្ឍពាណិជ្ជកម្ម ផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ដល់ ភាគីប្រើប្រាស់ និង ជំរុញអោយមានការរីកលូតលាស់សេដ្ឋកិច្ច

ដោយមានគោលបំណង ធានាអោយបាននូវកម្រិតខ្ពស់បំផុតនៃសុវត្ថិភាព និង សន្តិសុខក្នុងការ ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ និង ដោយមានការបញ្ជាក់អះអាងឡើងវិញអំពីការព្រួយបារម្ភយ៉ាង ខ្លាំងរបស់ខ្លួន ចំពោះសកម្មភាព ឬ ការគំរាមកំហែងនានាប្រឆាំងនឹងសន្តិសុខអាកាសយាន ដែលធ្វើអោយ អន្តរាយដល់សុវត្ថិភាពទ្រព្យសម្បត្តិ ជនរងគ្រោះមិនល្អដល់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និង ធ្វើ អោយខូចទំនុកចិត្តសាធារណជនមកលើសុវត្ថិភាពអាកាសចរស៊ីវិល

ដោយមានគោលបំណង ជួយសម្រួល និង ធ្វើអោយប្រសើរឡើងដល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញ តាមផ្លូវអាកាស និង សកម្មភាពពាក់ព័ន្ធនានា ជាកិច្ចបំពេញបន្ថែមដល់ការសម្រួលការដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗ និង កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងសេរីភាវូបនីយកម្មនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន

ដោយមានគោលបំណង ដកចេញការរឹតបន្តឹងនានា ឈរលើគោលការណ៍ជាដាច់ខាត ដើម្បីឈាន ឆ្ពោះទៅរកការសម្រេចបាននូវភាពបត់បែនបាន និង សមត្ថភាពកាន់តែប្រសើរជាងមុននៅក្នុងប្រតិបត្តិការ នៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញនានាតាមផ្លូវអាកាសក្នុងតំបន់អាស៊ាន ស្របជាមួយនឹងទស្សនៈស្ថាបនាទីផ្សារ អាកាសចរណ៍កាតព្វកិច្ចរបស់អាស៊ាន នៅឆ្នាំ ២០១៥



ក្នុងនាមជាបណ្តាភាគីនៃអនុសញ្ញាស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងស៊ីកាហ្គោ ថ្ងៃទី ០៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៤៤ និង ដោយមានគោលបំណងប្រកាន់ខ្ជាប់នូវគោលការណ៍ និង បទប្បញ្ញត្តិនានានៃអនុសញ្ញានេះ និង

ដោយមានគោលបំណង ឈានទៅដល់ការសម្រេចបាននូវកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគី ស្តីពីសេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាស

បានព្រមព្រៀងគ្នា ដូចខាងក្រោម ៖

មាត្រា ១

និយមន័យ

លើកលែងតែក្នុងករណីបរិបទតម្រូវ សម្រាប់តែគោលបំណងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ៖

១. ពាក្យ “អនុសញ្ញា” ត្រូវមានន័យថា អនុសញ្ញា ស្តីពី អាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងស៊ីកាហ្គោ កាលពីថ្ងៃទី ០៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៤៤ ហើយរួមមាន (i) វិសោធនកម្មណាមួយដែលត្រូវបានចូលជាធរមានក្រោមមាត្រា ៩៤ (ក) នៃអនុសញ្ញានេះ និង ត្រូវបានផ្តល់សច្ចៀងដោយបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និង (ii) ឧបសម្ព័ន្ធណាមួយ ឬ វិសោធនកម្មណាមួយនៃឧបសម្ព័ន្ធនោះ ដែលត្រូវបានអនុម័តក្រោមមាត្រា ៩០ នៃអនុសញ្ញានេះ ក្នុងកម្រិតមួយដែលឧបសម្ព័ន្ធ ឬ វិសោធនកម្មនៃឧបសម្ព័ន្ធទាំងនោះ នៅក្នុងពេលវេលាជាក់លាក់ណាមួយ មានប្រសិទ្ធភាពចំពោះគ្រប់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។
២. ពាក្យ “អាជ្ញាធរអាកាសចរ” ត្រូវមានន័យថា រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកអាកាសចរស៊ីវិល បុគ្គល ឬ អង្គភាពណាមួយ ដែលត្រូវបានអនុញ្ញាតអោយបំពេញតួនាទីណាមួយនាពេលបច្ចុប្បន្ន ឬ តួនាទីប្រហាក់ប្រហែល ។
៣. ពាក្យ “ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង” ត្រូវមានន័យថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយដែលត្រូវបានចាត់តាំង និង អនុញ្ញាតអោយប្រតិបត្តិការ ស្របតាមមាត្រា ៣ (ស្តីពី ការចាត់តាំង និង ការផ្តល់ច្បាប់អនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។



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

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

៦. ពាក្យ “សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ” ត្រូវមានន័យថា រាល់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសទាំងអស់ ដែលឆ្លងកាត់ដែនអាកាសលើទឹកដីរដ្ឋជាសមាជិកអាស៊ានលើសពីមួយ ។

៧. ពាក្យ “តម្លៃសេវាកម្ម” ត្រូវមានន័យថា ថ្លៃឈ្នួល អត្រាតម្លៃ ឬ កម្រៃណាមួយ សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ (លើកលែងកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍) តាមផ្លូវអាកាស ដែលកំណត់យកដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ រួមទាំងភ្នាក់ងាររបស់ខ្លួន និង លក្ខខណ្ឌនានាដែលគ្រប់គ្រងលើថ្លៃឈ្នួល អត្រាតម្លៃ ឬ កម្រៃនោះ ។

៨. ពាក្យ “សេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀង” ត្រូវមានន័យថា សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសតាមកាលវិភាគកំណត់ ដើម្បីដឹកជញ្ជូនទំនិញ ឬ កញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ ជាផ្លូវនឹងការយកផលកម្រៃ ឬ ការជួល នៅលើកំណត់ផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់ជាក់លាក់ ។

៩. ពាក្យ “ការឈប់សំចតមិនធ្វើពាណិជ្ជកម្ម” ត្រូវមានន័យថា ការចុះចតក្នុងគោលបំណងណាមួយ ក្រៅពីការលើកដាក់បញ្ចូល ឬ ការបញ្ចេញទំនិញ និង/ឬ កញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ នៅក្នុងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ។

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

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

១២. ពាក្យ “ទីស្នាក់ការតម្កល់ឯកសារ” ត្រូវមានន័យថា អគ្គលេខាធិការដ្ឋានអាស៊ាន ។ និង



១៣. រាល់សេចក្តីយោងទាំងអស់ចំពោះពាក្យឯកវចនៈ ត្រូវរួមបញ្ចូលទាំងន័យពហុវចនៈ ហើយដូចគ្នា នេះដែរ រាល់សេចក្តីយោងទាំងអស់ចំពោះពាក្យពហុវចនៈ ក៏ត្រូវរួមបញ្ចូលទាំងន័យឯកវចនៈផងដែរ ។

មាត្រា ២

ការផ្តល់សិទ្ធិ

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់ដល់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត នូវសិទ្ធិដូចខាងក្រោម ដើម្បីបម្រើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀតនោះ ៖

- ក. សិទ្ធិហោះហើរឆ្លងកាត់ទឹកដីរបស់ខ្លួនដោយមិនចុះចត
- ខ. សិទ្ធិធ្វើការឈប់សំចតនៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួនដោយមិនធ្វើពាណិជ្ជកម្ម
- គ. សិទ្ធិនានាដែលមានកំណត់នៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ រួមទាំងសិទ្ធិទាំងឡាយដែលមានចែងនៅក្នុងពិធីសារអនុវត្ត ទី ១ និង ទី ២ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

២. គ្មានបទប្បញ្ញត្តិណាមួយនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវបានចាត់ទុកថា ជាការផ្តល់អោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណាមួយ ឬ បណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ នូវសិទ្ធិផ្ទុកក្នុងអាកាសយាន នៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត នូវទំនិញ ឬ កញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ដែលត្រូវបានដឹកជញ្ជូនជាផ្លូវនឹងការយកផលកម្រៃ ហើយដឹកជញ្ជូនឆ្ពោះទៅកាន់ចំណុចដទៃផ្សេងទៀតនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ដែលបានពោលខាងក្រោយនោះឡើយ ។

មាត្រា ៣

ការចាត់តាំង និង ការផ្តល់ច្បាប់អនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវមានសិទ្ធិចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរចំនួនច្រើនតាមដែលខ្លួនប្រាថ្នា ក្នុងគោលបំណងធ្វើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ស្របតាមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និង មានសិទ្ធិដកហូត ឬ កែប្រែការចាត់តាំងនេះ។ ការចាត់តាំងនេះ ត្រូវបញ្ជូនជាលាយលក្ខណ៍អក្សរតាមរយៈការទូត ទៅកាន់ទីស្នាក់ការកម្ពុជាសហរដ្ឋអាមេរិក ដែលត្រូវជូនដំណឹងទៅគ្រប់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ជាបន្តបន្ទាប់ ។



២. នៅពេលទទួលបានការចាត់តាំង និង ពាក្យស្នើសុំពីក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង ក្នុង ទម្រង់ និង លក្ខណៈដូចដែលមានបញ្ជាក់ ដើម្បីស្នើសុំច្បាប់អនុញ្ញាតធ្វើប្រតិបត្តិការ និង លិខិតអនុញ្ញាត បច្ចេកទេស ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗត្រូវផ្តល់ច្បាប់អនុញ្ញាតសមស្រប និង លិខិតអនុញ្ញាតបច្ចេក- ទេស ដោយពុំមានការពន្យារពេលបែបបទនីតិវិធីណាមួយឡើយ ដរាបណា ៖

ក. (i) ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ឬ ពលរដ្ឋនៃភាគីចុះ កិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ឬ ករណីទាំងពីរនេះ មានកម្មសិទ្ធិត្រឹមត្រូវ និង មានការគ្រប់គ្រង ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ឬ

(ii) ស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃការទទួលយកពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលទទួល ពាក្យស្នើសុំនេះ រដ្ឋជាសមាជិកអាស៊ានចំនួនមួយ ឬ ច្រើន និង/ឬ ពលរដ្ឋរបស់ខ្លួន ជាម្ចាស់ កម្មសិទ្ធិ និង នៅតែមានភាពជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិត្រឹមត្រូវ ហើយមានការគ្រប់គ្រងប្រកប ដោយប្រសិទ្ធភាពលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង ដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនេះ ត្រូវបានបង្កើតឡើង និង មានទីស្នាក់ការអាជីវកម្មចម្បង នៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ច ព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនេះ ហើយថា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែល ចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនេះ មាន និង បន្តរក្សាការគ្រប់គ្រងតាមផ្លូវច្បាប់ប្រកប ដោយប្រសិទ្ធភាព។ ឬ

(iii) ស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃការទទួលយកពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលទទួល ពាក្យស្នើសុំនេះ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង ត្រូវបានបង្កើតឡើង និង មាន ទីស្នាក់ការអាជីវកម្មចម្បងរបស់ខ្លួន នៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលចាត់តាំង ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនេះ និង ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ មាន និង នៅតែរក្សាការគ្រប់គ្រងតាមផ្លូវច្បាប់យ៉ាងមានប្រសិទ្ធភាពលើក្រុមហ៊ុន អាកាសចរនោះ ដរាបណាការព្រមព្រៀងទាំងនេះ នឹងមិនមានន័យស្មើនឹងការអនុញ្ញាត អោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ឬ ក្រុមហ៊ុនបុត្រសម្ព័ន្ធរបស់ខ្លួន មានលទ្ធភាពទទួលបាននូវ សិទ្ធិធ្វើចរាចរដែលខ្លួនពុំធ្លាប់មាននោះឡើយ ។ និង

ខ. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង មានគុណវុឌ្ឍិក្នុងការបំពេញលក្ខខណ្ឌផ្សេងៗ ដូច ដែលមានចែងនៅក្នុងច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និង វិធាននានា ដែលតាមធម្មតាត្រូវបានយកមកអនុវត្ត



ចំពោះការធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលធ្វើការពិចារណាលើពាក្យស្នើសុំមួយ ឬ ច្រើននោះ ។ និង

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

៣. បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលផ្តល់ច្បាប់អនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការស្របតាមកថាខណ្ឌទី ២ នៃមាត្រានេះ ត្រូវជូនដំណឹងអំពីការផ្តល់ជូននេះទៅទីស្នាក់ការកណ្តាលកសារ ដែលត្រូវជូនដំណឹងទៅគ្រប់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ជាបន្តបន្ទាប់ ។

មាត្រា ៤

ការដកហូត ការលុបចោល ការផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្ន និង ការកម្រិតច្បាប់អនុញ្ញាត

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

- ក. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ខកខានមិនបានបង្ហាញថា ខ្លួនមានគុណវុឌ្ឍិគ្រប់គ្រាន់ ក្រោមមាត្រា ៣ កថាខណ្ឌទី ២ (ក) (i) ឬ (ii) ឬ (iii) ដែលពាក់ព័ន្ធ ឬ
- ខ. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ខកខានមិនបានបំពេញតាមច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និង វិធាននានា ដូចដែលបានពោលក្នុងមាត្រា ១៥ (ស្តីពី ការអនុវត្តច្បាប់ និង បទប្បញ្ញត្តិនានា) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឬ
- គ. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត មិនបានថែរក្សា និង គោរពតាមបទដ្ឋាននានា ដូចដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៥ (ស្តីពី សុវត្ថិភាព) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។



២. លុះត្រាតែមានការចាំបាច់ក្នុងការធ្វើចំណាត់ការបន្ទាន់ ដើម្បីទប់ស្កាត់បន្ថែមចំពោះការមិនអនុវត្តតាមកថាខណ្ឌទី ១ (ខ) ឬ ១ (គ) នៃមាត្រានេះ សិទ្ធិទាំងឡាយដែលបង្កើតឡើងដោយមាត្រានេះ ត្រូវយកមកអនុវត្តបាន តែក្នុងករណីក្រោយពីមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នានាជាមួយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ស្របតាមខ្លឹមសារដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ១៧ (ស្តីពី កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ និង វិសោធនកម្ម) ។

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

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

មាត្រា ៥
សុវត្ថិភាព

១. សម្រាប់គោលបំណងនៃការធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាស ដែលមានចែងនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវទទួលស្គាល់សុពលភាពនៃវិញ្ញាបនបត្រសុវត្ថិភាពហោះហើរ វិញ្ញាបនបត្រសម្បទា និង អាជ្ញាប័ណ្ណក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងដែលត្រូវបានចេញជូន ឬ ចុះបញ្ជីដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ និងដែលនៅចូលជាធរមាននៅឡើយ ក្រោមលក្ខខណ្ឌដែលថា លក្ខខណ្ឌតម្រូវនានាចំពោះវិញ្ញាបនបត្រ ឬ អាជ្ញាប័ណ្ណទាំងនោះ យ៉ាងហោចណាស់មានតម្លៃស្មើនឹងបទដ្ឋានអប្បបរមា ដែលអាចត្រូវបានបញ្ជាក់ស្របតាមអនុសញ្ញា ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ សម្រាប់គោលបំណងនៃការហោះហើរលើទឹកដីរបស់ខ្លួន ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ សូមរក្សាសិទ្ធិបដិសេធមិនទទួលស្គាល់សុពលភាពនៃវិញ្ញាបនបត្រសម្បទា និង អាជ្ញាប័ណ្ណទាំងឡាយណាដែលត្រូវបានផ្តល់ ឬ បញ្ជាក់ជូនពលរដ្ឋរបស់ខ្លួនដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត ។



២. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អាចស្នើសុំពិគ្រោះយោបល់អំពីបទដ្ឋានសុវត្ថិភាព និង សន្តិសុខ ដែលកំពុងអនុវត្តដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ពាក់ព័ន្ធនឹងគ្រឿងបរិក្ខារអាកាសចរ ក្រុម អាកាសយានិក អាកាសយាន និង ការធ្វើប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងដោយ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតដែលបានពេលនោះ។ ក្រោយពីកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះ ប្រសិនបើភាគី ចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានផ្ដើមអោយមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នោះ រកឃើញថា ភាគីចុះកិច្ចព្រម- ព្រៀងម្ខាងទៀត មិនបានអនុវត្ត និង គ្រប់គ្រងបទដ្ឋានសុវត្ថិភាព និង សន្តិសុខ ព្រមទាំងលក្ខខណ្ឌតម្រូវ នានានៅក្នុងផ្នែកទាំងនេះប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនោះទេ ពេលគឺយ៉ាងហោចណាស់អោយបានស្មើនឹង បទដ្ឋានអប្បបរមាដែលអាចត្រូវបានបញ្ជាក់ស្របតាមអនុសញ្ញា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតនោះនឹង ត្រូវបានជូនដំណឹងអំពីរបកគំហើញនេះ និង ជំហាននានាដែលគិតថាចាំបាច់ដើម្បីអនុវត្តអោយសមស្រប តាមបទដ្ឋានអប្បបរមាទាំងនេះ ហើយថា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតនោះ ត្រូវតែចាត់វិធានការ កែតម្រូវអោយបានសមស្រប។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ សូមរក្សាសិទ្ធិក្នុងការដកហូត សុបចោល ផ្អាក ដាក់លក្ខខណ្ឌនានា ឬ ដាក់កម្រិត លើច្បាប់អនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬ លិខិតអនុញ្ញាត បច្ចេកទេស របស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលត្រូវបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ម្ខាងទៀត ក្នុងករណីដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតនោះ មិនបានចាត់វិធានការកែតម្រូវសមស្រប ណាមួយក្នុងរយៈពេលសមរម្យមួយនោះទេ។

មាត្រា ៦
សន្តិសុខអាកាសចរ

១. ស្របតាមសិទ្ធិ និង កាតព្វកិច្ចនានារបស់ខ្លួនក្រោមច្បាប់អន្តរជាតិ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង អះអាងសាជាថ្មីថា កាតព្វកិច្ចរបស់ខ្លួនដែលមានចំពោះគ្នាទៅវិញទៅមក ក្នុងការការពារសន្តិសុខ អាកាសចរស៊ីវិលប្រឆាំងនឹងអំពើជ្រៀតជ្រែកខុសច្បាប់ណាមួយ ត្រូវបង្កើតជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់នៃ កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ ដោយពុំមានកម្រិតលើភាពទូទៅនៃសិទ្ធិ និង កាតព្វកិច្ចនានារបស់ខ្លួនក្រោមច្បាប់ អន្តរជាតិ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវអនុវត្តជាពិសេសអោយស្របតាមខ្លឹមសារនៃអនុសញ្ញា ស្តីពី បទល្មើស និង អំពើល្មើសផ្សេងៗទៀតដែលប្រព្រឹត្តនៅលើអាកាសយាន ចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុង តូក្យូ ថ្ងៃទី ១៤ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៦៣ អនុសញ្ញា ស្តីពី ការបង្ក្រាបការរឹបអូសយកអាកាសយានដោយ ខុសច្បាប់ ចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងឡាអេ ថ្ងៃទី ១៦ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៧០ និង អនុសញ្ញា ស្តីពីការបង្ក្រាប អំពើខុសច្បាប់នានាប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពអាកាសចរស៊ីវិល ចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងម៉ុងត្រេអាល់ ថ្ងៃទី



២៣ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៧១ ព្រមទាំងអនុសញ្ញា ឬ ពិធីសារផ្សេងទៀតណាមួយ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង សន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល និង ដែលគ្រប់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់គោរពតាម ។

២. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់កិច្ចជួយជ្រោមជ្រែងចាំបាច់គ្រប់យ៉ាងចំពោះគ្នាទៅវិញទៅមក តាមការស្នើសុំពីបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត ដើម្បីទប់ស្កាត់អំពើរឹបអូសយកអាកាសយាន ស៊ីវិលដោយខុសច្បាប់ និង អំពើខុសច្បាប់ផ្សេងៗទៀតប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពអាកាសយាន អាកាសយានិក និង អាកាសយានដ្ឋាន ព្រមទាំងគ្រឿងបរិក្ខារបញ្ជាចរាចរដែនអាកាស និង ដើម្បីទប់ទល់នឹងអំពើគំរាម កំហែងណាមួយផ្សេងៗទៀតដល់សន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល ។

៣. នៅក្នុងកិច្ចទំនាក់ទំនងគ្នាទៅវិញទៅមករបស់ខ្លួន បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវអនុវត្តស្រប តាមបទប្បញ្ញត្តិសន្តិសុខអាកាសចរ ដែលកំណត់ដោយអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ និង មានបញ្ជាក់ ជាឧបសម្ព័ន្ធនៃអនុសញ្ញានេះ ។ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវតម្រូវថា អ្នកប្រតិបត្តិការអាកាសយាន ដែលបានចុះបញ្ជីនៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន អ្នកប្រតិបត្តិការអាកាសយានដែលមាន ទីស្នាក់ការអាជីវកម្មចម្បង របស់ខ្លួន ឬ និវេសនដ្ឋានអចិន្ត្រៃយ៍ នៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន និង អ្នកប្រតិបត្តិការអាកាសយានដ្ឋាននៅក្នុង ទឹកដីរបស់ខ្លួន ត្រូវអនុវត្តស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិសន្តិសុខអាកាសចរនេះ ។

៤. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវប្រកាន់ខ្ជាប់បទប្បញ្ញត្តិសន្តិសុខ ដែលតម្រូវដោយបណ្តាភាគី ចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត សម្រាប់ការធ្វើដំណើរចូលមកដល់ ការធ្វើដំណើរចាកចេញ និង ខណៈស្ថិត នៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ហើយត្រូវចាត់វិធានការសមស្របនានាដើម្បីការពារអាកាសយាន និង ដើម្បី ត្រួតពិនិត្យក្រុមអាកាសយានិក និង សម្ភារៈយកតាមខ្លួនរបស់ពួកគេ រួមទាំងទំនិញ និង គ្រឿងឧបភោគ បរិភោគ មុន និង អំឡុងពេលផ្ទុកឡើង ឬ ដាក់ចុះ ផងដែរ ។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់ការ ពិចារណាជាវិជ្ជមានផងដែរ ចំពោះការស្នើសុំណាមួយពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត អោយ ធ្វើការចាត់វិធានការសន្តិសុខពិសេសទប់ស្កាត់នឹងអំពើគំរាមកំហែងណាមួយ ។

៥. នៅពេលកើតមានឡើងនូវឧប្បត្តិហេតុ ឬ ការគំរាមកំហែងនៃឧប្បត្តិហេតុ ពាក់ព័ន្ធនឹងការ រឹបអូសយកអាកាសយានស៊ីវិលដោយខុសច្បាប់ ឬ អំពើខុសច្បាប់ផ្សេងទៀតប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពក្រុម អាកាសយានិក អាកាសយាន អាកាសយានដ្ឋាន ឬ គ្រឿងបរិក្ខារបញ្ជាចរាចរដែនអាកាស បណ្តាភាគីចុះ កិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវផ្តល់កិច្ចជួយជ្រោមជ្រែងគ្នាទៅវិញទៅមក ដោយសម្រួលអោយមានការប្រាស្រ័យ ទាក់ទងនានា និង ការចាត់វិធានការសមស្របដទៃទៀត ក្នុងគោលបំណងបញ្ចប់នូវឧប្បត្តិហេតុ ឬ ការ គំរាមកំហែងនៃឧប្បត្តិហេតុនេះ អោយបានឆាប់រហ័ស និង មានសុវត្ថិភាព ។



៦. នៅពេលដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយមានមូលហេតុសមហេតុផល ដែលជឿថា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតបានអនុវត្តឃ្លាតចាកពីខ្លឹមសារសន្តិសុខអាកាសចរនៃមាត្រានេះ អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ អាចស្នើសុំពិគ្រោះយោបល់ជាបន្ទាន់មួយជាមួយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតដែលបានពោលនោះ។ ករណីខកខានមិនបានឈានដល់ការព្រមព្រៀង ដែលអាចទទួលយកបានមួយក្នុងរយៈពេលដប់ប្រាំ (១៥) ថ្ងៃគិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទនៃការទទួលបានសំណើនេះ ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ត្រូវបង្កើតជាមូលហេតុក្នុងការដកហូត លុបចោល ផ្អាក ដាក់លក្ខខណ្ឌនានា ឬ ដាក់កម្រិត លើច្បាប់អនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការ និង លិខិតអនុញ្ញាតបច្ចេកទេស របស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនានានៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ។ នៅពេលតម្រូវដោយសារតែភាពមានអសន្ត ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ អាចចាត់វិធានការបណ្តោះអាសន្ននៅមុនកាលបរិច្ឆេទផុតកំណត់ដប់ប្រាំ (១៥) ថ្ងៃនេះ។

៧. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវតម្រូវអោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតដែលផ្តល់សេវាកម្មដល់ខ្លួន អោយដាក់ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរនូវកម្មវិធីសន្តិសុខ អ្នកប្រតិបត្តិការដែលត្រូវបានឯកភាពដោយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ដើម្បីធ្វើការទទួលស្គាល់។

មាត្រា ៧

តម្លៃសេវាកម្ម

១. តម្លៃសេវាកម្មដែលនឹងត្រូវដាក់អោយអនុវត្តដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ សម្រាប់បម្រើសេវាកម្មផ្លូវអាកាសដែលគ្របដណ្តប់ដោយកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវកំណត់ក្នុងកម្រិតសមរម្យមួយ ដោយមានការគិតគូរត្រឹមត្រូវដល់រាល់បន្ទុកចំណាយលើកត្តានានាដែលពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ រួមមានការប្រាក់នៃអ្នកប្រើប្រាស់ ថ្លៃដើមសម្រាប់ប្រតិបត្តិការប្រភេទណាមួយសេវាកម្ម ប្រាក់ចំណេញសមស្រប តម្លៃសេវាកម្មរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដទៃទៀត និង តម្លៃតបស្នងផ្នែកពាណិជ្ជកម្មដទៃទៀតនៅលើទីផ្សារ។

២. តម្លៃសេវាកម្មដែលកំណត់យកដោយបណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ មិនចាំបាច់តម្រូវអោយតម្កល់ ឬ មានការឯកភាពពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយឡើយ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក្នុងករណីដែល ច្បាប់ជាតិនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ តម្រូវអោយមានការឯកភាពជាមុនទៅលើតម្លៃសេវាកម្មនេះ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលពាក់ព័ន្ធ ត្រូវធ្វើការព្រមព្រៀងលើពាក្យស្នើសុំកំណត់តម្លៃសេវាកម្ម



នេះ អោយបានសមស្របតាមការគួរ ។ ក្នុងករណីបែបនេះ គោលការណ៍បដិការ អាចត្រូវយកមកអនុវត្ត ដោយបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលពាក់ព័ន្ធ ទៅតាមឆន្ទានុសិទ្ធិរបស់ខ្លួន ។

៣. បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង យល់ព្រមផ្តល់ការយកចិត្តទុកដាក់ជាពិសេសទៅលើតម្លៃសេវាកម្ម នានាដែលអាចនឹងត្រូវបានជំទាស់ ដោយសារមានហេតុផលថា តម្លៃសេវាកម្មទាំងនោះ ទំនងជាមានការ រើសអើងមិនសមហេតុផល មានតម្លៃខ្ពស់ហួសហេតុពេក ឬ មានការរឹតត្បិតដោយសារតែការប្រព្រឹត្តិ បំពានក្នុងតួនាទីជាអ្នកនាំមុខលើទីផ្សារ ឬ ការក្លែងតម្លៃអោយធ្លាក់ចុះទាបតាមរយៈឧបត្ថម្ភធន ឬ កិច្ច គាំទ្រដោយផ្ទាល់ ឬ ដោយប្រយោលពីសំណាក់រដ្ឋាភិបាល ឬ ការអនុវត្តនានាប្រឆាំងនឹងលក្ខណៈប្រកួត ប្រជែងតម្លៃផ្សេងទៀត ។

៤. បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវធានាថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង ផ្តល់ដល់ សាធារណជនទូទៅនូវព័ត៌មានពេញលេញ និង ពិស្តារអំពីតម្លៃសំបុត្រយន្តហោះ និង អត្រាតម្លៃនានា ព្រមទាំងលក្ខខណ្ឌទាំងឡាយដែលភ្ជាប់មកជាមួយប័ណ្ណផ្សព្វផ្សាយពាណិជ្ជកម្មរបស់ខ្លួនផងដែរ ។

មាត្រា ៨

ប្រតិបត្តិការអាកាសយានជួល

១. នៅពេលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង ស្នើសុំប្រើប្រាស់អាកាសយានក្រៅពីអាកាសយាន ដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់ខ្លួនផ្ទាល់ ដើម្បីបម្រើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដែលមាន ចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ករណីបែបនេះអាចត្រូវបានធ្វើឡើងក្រោមលក្ខខណ្ឌ ដែលថា៖

ក. ការព្រមព្រៀងបែបនេះ នឹងមិនមានតម្លៃស្មើនឹងការអនុញ្ញាតអោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលជាភាគីអោយជួល មានលទ្ធភាពទទួលបាននូវសិទ្ធិធ្វើចរាចរដែលខ្លួនពុំទាន់មាននោះ ឡើយ ។

ខ. អត្ថប្រយោជន៍ហិរញ្ញវត្ថុ ដែលនឹងត្រូវទទួលបានដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលជាភាគី អោយជួល នឹងមិនផ្អែកលើផលចំណេញ ឬ កំហាតនៃប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុន អាកាសចរពាក់ព័ន្ធដែលបានចាត់តាំងនោះទេ ។ និង

គ. ការទទួលខុសត្រូវចំពោះសុវត្ថិភាពលទ្ធភាពហោះហើរ និង ភាពគ្រប់គ្រាន់នៃបទដ្ឋាន ប្រតិបត្តិការ និង ការថែទាំអាកាសយានជួលណាមួយ ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុន



អាកាសចរដែលបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ និងត្រូវបង្កើតឡើងដោយ
អនុលោមតាមអនុសញ្ញា ។

២. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង មិនត្រូវបានហាមឃាត់ពីការផ្តល់សេវាកម្មតាមផ្លូវអាកាស
ដោយប្រើប្រាស់អាកាសយានជួលឡើយ ដរាបណាការព្រមព្រៀងជួលអាកាសយានណាមួយនោះ ត្រូវបាន
ធ្វើឡើងស្របតាមលក្ខខណ្ឌនានាដូចមានរាយក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះ ។

មាត្រា ៩

សកម្មភាពពាណិជ្ជកម្ម

១. អនុលោមតាមច្បាប់ និង បទប្បញ្ញត្តិនានា នៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ក្រុមហ៊ុន
អាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ត្រូវមាន ៖

- ក. សិទ្ធិនាំចូល និង រក្សានៅក្នុងទឹកដីនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ពាក់ព័ន្ធនឹង
ការចូលមកដល់ ការស្នាក់នៅ និង ការផ្តល់ការងារ នូវបុគ្គលិកគ្រប់គ្រង និង បុគ្គលិក
ជំនាញផ្សេងទៀត ត្រៀមបរិក្ខារការិយាល័យ និង សម្ភារៈពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗ ព្រមទាំង
សម្ភារៈផ្សព្វផ្សាយពាណិជ្ជកម្មនានា ដែលត្រូវការសម្រាប់ការធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្ម
ដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ។
- ខ. សិទ្ធិបង្កើតការិយាល័យនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ក្នុងគោល
បំណងធ្វើការផ្តល់ ផ្សព្វផ្សាយពាណិជ្ជកម្ម និង សេវាកម្មផ្លូវអាកាស ។
- គ. សិទ្ធិធ្វើអាជីវកម្មលក់ដូរសេវាកម្មផ្លូវអាកាសនៅក្នុងទឹកដី នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេង
ទៀតដោយខ្លួនឯងផ្ទាល់ និង តាមរយៈភ្នាក់ងារក្រោមឆ្មារសិទ្ធិរបស់ខ្លួនអោយលក់ដូរ
សេវាកម្មផ្លូវអាកាសនេះ ហើយថា បុគ្គលគ្រប់រូបត្រូវមានសិទ្ធិដោយសេរីក្នុងការទិញ
សេវាកម្មនេះ ដោយប្រើរូបិយប័ណ្ណក្នុងស្រុកនៃទឹកដីនោះ ឬ រូបិយប័ណ្ណនៃប្រទេសផ្សេង
ទៀតដែលអាចប្តូរបានដោយសេរី ផ្អែកតាមច្បាប់ និង បទប្បញ្ញត្តិជាតិនៃទឹកដីនោះ ។
- ឃ. សិទ្ធិបង្វែរ និង ផ្ទេរ ទៅកាន់ទឹកដីនៃសាធារណរដ្ឋរបស់ខ្លួន តាមតម្រូវការ នូវប្រាក់ចំណូល
ក្នុងស្រុក ដែលសល់ពីការចំណាយក្នុងស្រុកសរុបរបស់ខ្លួន។ ការបង្វែរ និង ផ្ទេរប្រាក់
នេះ ត្រូវទទួលបានការអនុញ្ញាតភ្លាមៗដោយគ្មានការរឹតបន្តឹង ឬ ការយកពន្ធនាមួយ



ឡើយ ក្រោមអត្រាប្តូរប្រាក់ដែលកំពុងអនុវត្តចំពោះប្រតិបត្តិការសាច់ប្រាក់ចរន្ត និង ការផ្ទេរប្រាក់ នៅកាលបរិច្ឆេទដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដាក់ពាក្យស្នើសុំធ្វើការផ្ទេរប្រាក់ជាលើកដំបូង។ ការបង្វែរ និង ការផ្ទេរប្រាក់នេះ ត្រូវធ្វើឡើងស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិប្តូររូបិយប័ណ្ណបរទេសនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលពាក់ព័ន្ធ។

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

២. ផ្នែកលើច្បាប់ និង បទប្បញ្ញត្តិជាតិនានា នៅក្នុងការធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬ ការបន្តផ្តល់សេវាកម្មដែលអនុញ្ញាត នៅលើកំណត់ផ្លូវហោះហើរដែលបានឯកភាពគ្នា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង អាចចុះការព្រមព្រៀងធ្វើម៉ាយីតធីងរួមគ្នា ដោយរាប់បញ្ចូល និង មិនកម្រិតផងដែរចំពោះការរកស៊ីចូលភាគហ៊ុន (code-sharing) ការរក្សាកៅអីទុក (block-space) ជាមួយ៖

- ក. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើននៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដូចគ្នា
- ខ. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើននៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតនិង
- គ. ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក និង ផ្លូវទឹក នៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ

ក្រោមលក្ខខណ្ឌដែលថា រាល់ភាគីចូលរួមនៅក្នុងការព្រមព្រៀងនេះ មានច្បាប់អនុញ្ញាតសមស្រប និង បំពេញតាមលក្ខខណ្ឌតម្រូវនានាដែលអនុវត្តចំពោះការព្រមព្រៀងនេះ។

៣. ផ្នែកលើច្បាប់ជាតិ បទប្បញ្ញត្តិ និង វិធាននានា នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងណាមួយ និង ក្រុមហ៊ុនបម្រើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញដោយប្រយោលនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវបានអនុញ្ញាតដោយពុំមានការរឹតបន្តឹង ពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ អោយធ្វើការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវគោក និង ផ្លូវទឹក ទៅកាន់ ឬ មកពីចំណុចណាមួយនៅក្នុង ឬ នៅក្រៅទឹកដីនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង រួមទាំងការដឹកជញ្ជូនទៅកាន់ និង មកពីគ្រប់អាកាសយានដ្ឋានទាំងអស់ផងដែរ ដោយឆ្លងកាត់សេវាត្រួតពិនិត្យពន្ធដារ និងថា តាមការ



អនុវត្តជាក់ស្តែង ត្រូវរួមមានទាំងសិទ្ធិដឹកជញ្ជូនទំនិញជាខ្សែសង្វាក់ ស្របតាមច្បាប់ និង បទប្បញ្ញត្តិដែលពាក់ព័ន្ធនានា។ ទោះជាទំនិញនេះ ត្រូវបានដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក និង ផ្លូវគោក ឬ ផ្លូវអាកាសក្តី ទំនិញទាំងនេះ ត្រូវតែឆ្លងកាត់ដំណើរការ និង សេវាត្រួតពិនិត្យពន្ធគយប្រចាំនៅអាកាសយានដ្ឋាន។ ស្ថិតក្រោមច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និង វិធានជាតិនានានៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង អាចជ្រើសរើសយកការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវគោក និង ផ្លូវទឹកដោយខ្លួនឯងផ្ទាល់ ឬ ផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូននេះ តាមរយៈការព្រមព្រៀងជាមួយបណ្តាក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក និង ផ្លូវទឹកផ្សេងទៀត ដោយរួមទាំងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក និង ផ្លូវទឹក ដែលប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរផ្សេងទៀត និង ក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញដោយប្រយោលផងដែរ។ សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញជាលក្ខណៈអន្តរមធ្យោបាយនេះ អាចត្រូវបានធ្វើឡើងដោយក្រុមហ៊ុនតែមួយ តាមរយៈការរួមបញ្ចូលគ្នានៃតម្លៃដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក ផ្លូវទឹក និង ផ្លូវអាកាស ក្រោមលក្ខខណ្ឌដែលថា ភាគីដឹកជញ្ជូនទំនិញនេះ មិនត្រូវបានបោកបញ្ឆោតអំពីការពិតពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនទំនិញនេះឡើយ ។

មាត្រា ១០

ការផ្លាស់ប្តូរអាកាសយាន

១. សម្រាប់ជើងហោះហើរណាមួយ ឬ រាល់ជើងហោះហើរទាំងអស់ ចំពោះសេវាកម្មដែលបានឯកភាព និង តាមជម្រើសរបស់ខ្លួន ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនីមួយៗ អាចធ្វើការផ្លាស់ប្តូរអាកាសយាននៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ឬ នៅតាមចំណុចណាមួយលើកំណាត់ផ្លូវហោះហើរដែលបានបញ្ជាក់ ក្រោមលក្ខខណ្ឌ ដែលថា ៖

ក. អាកាសយានដែលនឹងត្រូវប្រើបន្ទាប់ពីចំណុចនៃការផ្លាស់ប្តូរអាកាសយាន ត្រូវបានកំណត់កាលវិភាគហោះហើរដំណាលគ្នានឹងអាកាសយានដែលចូលមកដល់ ឬ ចេញដំណើរ តាមករណីជាក់ស្តែង ។ និង

ខ. ក្នុងករណីផ្លាស់ប្តូរអាកាសយានក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត ហើយដែលចំនួនអាកាសយានច្រើនជាងមួយគ្រឿង ត្រូវបានអនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការបន្ទាប់ពីចំណុចនៃការផ្លាស់ប្តូរអាកាសយាននេះ មិនអនុញ្ញាតអោយមានទំហំស្មើគ្នាចំនួនលើសពីមួយគ្រឿងទេ ហើយគ្មានអាកាសយានណាមួយត្រូវមានទំហំធំជាងអាកាសយានដែលប្រើប្រាស់នៅក្នុងកំណាត់ផ្លូវសិទ្ធិចរាចរទី ៣ និង ទី ៤ ឡើយ ក្រោមលក្ខខណ្ឌដែលថា នៅពេលបូករួមបញ្ចូលគ្នាចំណុះអនុញ្ញាតសរុបនៃរាល់អាកាសយាន ដែលចេញដំណើរបន្ត



ទាំងអស់ មិនត្រូវលើសចំណុះសរុបនៃអាកាសយានដើមដែលចូលមកដល់ចំណុចផ្លាស់ប្តូរ ឡើយ ។

២. ក្រោមច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និង វិធានជាតិនានា សម្រាប់គោលបំណងនៃការផ្លាស់ប្តូរប្រតិបត្តិការ អាកាសយាន ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងមួយ អាចប្រើប្រាស់គ្រឿងបរិក្ខារផ្ទាល់ខ្លួន ឬ គ្រឿង បរិក្ខារជួល ហើយអាចប្រតិបត្តិការតាមការព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មនានាជាមួយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដទៃ ទៀត ។

៣. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងមួយ អាចប្រើប្រាស់លេខជើងហោះហើរដូចគ្នា ឬ ផ្សេងគ្នា សម្រាប់កំណត់ផ្លូវនៃការប្រតិបត្តិការផ្លាស់ប្តូរអាកាសយានរបស់ខ្លួន ។

មាត្រា ១១

បន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង គ្រឿងបរិក្ខារនានា

១. គ្មានភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ត្រូវកំណត់ ឬ អនុញ្ញាតអោយកំណត់ទៅលើក្រុមហ៊ុន អាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត នូវបន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់ សេវាកម្ម និង គ្រឿងបរិក្ខារ ក្នុងតម្លៃខ្ពស់ជាងតម្លៃដែលខ្លួនបានកំណត់យកពីក្រុមហ៊ុនអាកាសចររបស់ខ្លួន ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិដូចគ្នានេះឡើយ ។

២. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវជំរុញអោយមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ ស្តីពី ការកំណត់បន្ទុក ចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង គ្រឿងបរិក្ខារនានា រវាងអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចកំណត់តម្លៃ និង បណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង គ្រឿងបរិក្ខារនានាដែលផ្តល់ដោយអាជ្ញាធរ កំណត់តម្លៃទាំងនោះ តាមករណីជាក់ស្តែង តាមរយៈស្ថាប័នតំណាងរបស់បណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ទាំងនេះ ។ ការជូនដំណឹងសមហេតុផល ស្តីពី សំណើសុំកែប្រែបន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង គ្រឿងបរិក្ខារនានា គួរត្រូវផ្តល់អោយភាគីប្រើប្រាស់ទាំងនេះ ដើម្បីអនុញ្ញាតអោយពួកគេអាច បញ្ចេញយោបល់មុននឹងមានការកែប្រែណាមួយ ។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវជំរុញបន្ថែមដល់ អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចកំណត់តម្លៃរបស់ខ្លួន និង ភាគីប្រើប្រាស់ទាំងនោះ អោយធ្វើការផ្លាស់ប្តូរព័ត៌មាន អោយបានសមស្រប ពាក់ព័ន្ធនឹងបន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង គ្រឿងបរិក្ខារនេះ ។



មាត្រា ១២

ពន្ធគម្ម

១. ដោយឈរលើគោលការណ៍បដិការ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវអនុញ្ញាតអោយក្រុមហ៊ុន អាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតណាមួយ រួចផុតពីកាតព្វកិច្ចគ្រប់បែប យ៉ាងតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន ដែលមានកំណត់ក្រោមច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និង វិធានជាតិនានារបស់ខ្លួន រាប់ចាប់ពីពន្ធគម្មនាំចូល ពន្ធអាករ ថ្លៃអធិការកិច្ច ព្រមទាំងកម្រៃ និង អាករជាតិផ្សេងៗ ចំពោះអាកាសយាន ប្រេងឥន្ធនៈ គ្រឿងបរិក្ខារផ្ទាល់ដី ប្រេងរំអិល ឧបករណ៍ផ្គត់ផ្គង់បច្ចេកទេសសម្រាប់ប្រើប្រាស់ គ្រឿងបន្លាស់នានា ដែលរួមមានម៉ាស៊ីន គ្រឿងបរិក្ខារប្រចាំអាកាសយាន គ្រឿងឧបភោគបរិភោគ និង សម្ភារៈផ្សេងទៀតនៅលើអាកាសយាន ដូចជា ប័ណ្ណដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាស សម្ភារៈបោះពុម្ពណាមួយដែល មានសញ្ញាសម្គាល់ក្រុមហ៊ុន និង សម្ភារៈបោះពុម្ពផ្សាយទូទៅ ដែលត្រូវបានចែកជូនដោយឥតគិតថ្លៃ ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនោះ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីប្រើប្រាស់ ឬ ត្រូវបានប្រើប្រាស់ ផ្តាច់មុខសម្រាប់ការធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬ បម្រើដល់សេវាកម្មអាកាសយាននៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបាន ចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតនោះ ដែលកំពុងធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានឯកភាពគ្នា នេះ ។

២. ការលើកលែងពន្ធនានាដែលត្រូវបានអនុញ្ញាតដោយមាត្រានេះ ត្រូវអនុវត្តទៅលើមុខទំនិញដែល មានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ ៖

- ក. ដែលត្រូវបាននាំចូលមកក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដោយ ឬ ក្នុងនាមក្រុមហ៊ុន អាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត
- ខ. ដែលត្រូវបានរក្សាទុក នៅលើអាកាសយានរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំង នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ខណៈពេលចូលមកដល់ ឬ ចាកចេញពីទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ច ព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ឬ
- គ. ដែលត្រូវបានយកតាមអាកាសយាននៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំង នៃភាគីចុះ កិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ចូលមកក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ក្នុងគោល បំណងដើម្បីប្រើប្រាស់ធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានឯកភាពគ្នា



ទោះជាមុខទំនិញទាំងនេះ ត្រូវបានប្រើប្រាស់ ឬ មិនត្រូវបានប្រើប្រាស់ទាំងស្រុងនៅក្នុងទឹកដីនៃ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលផ្តល់ការអនុញ្ញាតអោយរួចរាល់នោះក៏ដោយ ដរាបណាកម្មសិទ្ធិលើមុខទំនិញ ទាំងនេះមិនត្រូវបានផ្ទេរនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានពោលក្រោយនោះ ។

៣. គ្រឿងបរិក្ខារដាក់តាមអាកាសយានជាប្រចាំ រួមទាំងសម្ភារៈ និង ឧបករណ៍ផ្គត់ផ្គង់នានា ដែលជា ធម្មតាត្រូវបានរក្សាទុកនៅលើអាកាសយាននៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងមួយ នៃភាគីចុះកិច្ច ព្រមព្រៀងណាមួយ អាចត្រូវបានដាក់ចុះនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតបាន លុះត្រាតែ មានការអនុញ្ញាតពីអាជ្ញាធរគយនៃទឹកដីនោះ ។ ក្នុងករណីបែបនេះ មុខទំនិញទាំងនេះអាចត្រូវដាក់អោយ ស្ថិតក្រោមការត្រួតពិនិត្យរបស់អាជ្ញាធរគយដែលបានពោលនេះ រហូតដល់ពេលដែលមុខទំនិញទាំងនេះ ត្រូវបាននាំចេញទៅវិញ ឬ បើមិនដូច្នោះទេ ត្រូវបានចាត់ចែងដោះស្រាយតាមបទប្បញ្ញត្តិគយ ។

៤. ការអនុញ្ញាតអោយរួចផុតពីកាតព្វកិច្ចនានាដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងមាត្រានេះ ក៏ត្រូវយកមកអនុវត្ត ផងដែរ ចំពោះករណីដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ បានចុះ កិច្ចសន្យាជាមួយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងផ្សេងទៀត ហើយដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ក្រោយនេះ ក៏ទទួលបានការអនុញ្ញាតអោយរួចផុតពីកាតព្វកិច្ចនានាដូចគ្នានេះដែរ ពីភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ផ្សេងទៀត ឬ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនានា ចំពោះប្រាក់កម្ចី ឬ ការផ្ទេរមុខទំនិញ ដូចមានចែងក្នុង កថាខណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះ នៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ឬ បណ្តាភាគីចុះកិច្ច ព្រមព្រៀងនានា ។

មាត្រា ១៣
ការប្រកួតប្រជែងស្មោះត្រង់

ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ យល់ព្រម ៖

- ក. ថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនីមួយៗ ត្រូវមានឱកាសសមរម្យ និង ស្មើភាពគ្នា ក្នុង ការប្រកួតប្រជែងដើម្បីផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដែលគ្រប់គ្រងដោយកិច្ច ព្រមព្រៀងនេះ ។ និង
- ខ. ចាត់វិធានការបញ្ចប់រាល់ទម្រង់រើសអើងគ្រប់បែបយ៉ាង និង/ឬ ការអនុវត្តប្រឆាំងនឹងការប្រកួត ប្រជែងនានាពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ និង/ឬ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងរបស់



របស់ខ្លួន ដែលខ្លួនយល់ថា ជះឥទ្ធិពលមិនល្អទៅលើតួនាទីប្រកួតប្រជែងរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតណាមួយ ។

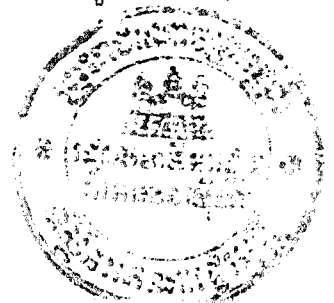
មាត្រា ១៤

កិច្ចគាំពារ

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ឯកភាពគ្នាថា ការអនុវត្តរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដូចខាងក្រោមនេះ អាចត្រូវបានចាត់ទុកថា ជាលទ្ធភាពនៃការអនុវត្តប្រឆាំងនឹងការប្រកួតប្រជែង ដែលសមល្មមនឹងតម្រូវអោយ មានការត្រួតពិនិត្យច្បាស់លាស់ ៖

- ក. ការយកតម្លៃសំបុត្រ និង អត្រាថ្លៃដឹកជញ្ជូនលើកំណត់ផ្លូវហោះហើរ ក្នុងកម្រិតមួយ ដែលបូកសរុបទៅឃើញថា មិនគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីចំណាយលើថ្លៃដើមនានានៃការផ្តល់ សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ។
- ខ. ការបន្ថែមលើសចំណុះដឹកជញ្ជូន ឬ ចំនួនជើងហោះហើរនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាម ផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ។
- គ. ការអនុវត្តន៍ដែលបានពោលនេះ មានលក្ខណៈជានិច្ចនិរន្តរ៍ ជាជាងបណ្តោះអាសន្ន ។
- ឃ. ការអនុវត្តដែលបានពោលនេះ ជះឥទ្ធិពលជាអវិជ្ជមានធ្ងន់ធ្ងរផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច ឬ បង្កអោយ មានការខូចខាតធ្ងន់ធ្ងរដល់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដទៃទៀត ។
- ង. ការអនុវត្តដែលបានពោលនេះ ឆ្លុះអោយឃើញពីចេតនាជាក់ស្តែង ឬ អាចមានឥទ្ធិពល ដើម្បីកំចាត់ បដិសេធ ឬ បណ្តេញ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដទៃទៀតចេញពីទីផ្សារ និង
- ច. ឥរិយាបថដែលបញ្ជាក់ពីការរំលោភបំពាននៃតួនាទីផ្តាច់មុខលើកំណត់ផ្លូវហោះហើរ ។

២. ប្រសិនបើអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ យល់ឃើញថា ការធ្វើប្រតិបត្តិការ មួយ ឬ ច្រើន ដែលមានចេតនា ឬ ដែលត្រូវបានធ្វើឡើងដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត អាចបង្កើតបានជាឥរិយាបថប្រកួតប្រជែងមិនស្មោះត្រង់ ស្របតាម សូចនាករដូចមានរាយក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ ឬ ការរើសអើងណាមួយក្រោមរូបភាពជាកិច្ចជួយទំនុកបម្រុង និង/ឬ ឧបត្ថម្ភធនមិនត្រឹមត្រូវរបស់រដ្ឋ ពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតនេះ ខ្លួនអាចស្នើសុំ



អោយមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ស្របតាមមាត្រា ១៧ (ស្តីពី កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ និង វិសោធនកម្ម) ក្នុង គោលបំណងដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហានេះ។ សំណើណាមួយបែបនេះ ត្រូវធ្វើឡើងដោយមានភ្ជាប់មកជាមួយ នូវសេចក្តីជូនដំណឹងអំពីហេតុផលនៃការស្នើសុំនោះ ហើយកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ ត្រូវចាប់ផ្តើមក្នុងរយៈពេល ដប់ប្រាំ (១៥) ថ្ងៃ ក្រោយពីទទួលបានសំណើនេះ។

៣. ប្រសិនបើបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ខកខានមិនបានឈានដល់ការរកដំណោះស្រាយណាមួយ ចំពោះបញ្ហានេះតាមរយៈកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នោះទេ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អាចស្នើអោយ ប្រើប្រាស់យន្តការដោះស្រាយវិវាទ តាមមាត្រា ១៨ (ស្តីពី ដំណោះស្រាយវិវាទ) ដើម្បីដោះស្រាយ វិវាទនោះ។

៤. ការផ្តល់កិច្ចជួយទំនុកបម្រុង និង/ឬ ឧបត្ថម្ភធនរបស់រដ្ឋ ត្រូវធ្វើឡើងក្នុងលក្ខណៈប្រកបដោយ តម្លាភាពក្នុងចំណោមបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ហើយមិនត្រូវធ្វើអោយខូចដល់ការប្រកួតប្រជែងក្នុង ចំណោមក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងនានានៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនេះឡើយ។ បណ្តា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងពាក់ព័ន្ធ ត្រូវផ្តល់អោយបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត ដែលមានចំណាប់ អារម្មណ៍ ក្រោយពីមានសំណើរបស់ភាគីដែលបានពោលខាងក្រោយនេះ នូវព័ត៌មានពេញលេញ ស្តីពី ការផ្តល់កិច្ចជួយទំនុកបម្រុង និង/ឬ ឧបត្ថម្ភធននេះ ព្រមទាំងព័ត៌មាននៃការកែសម្រួលណាមួយ ឬ ការពន្យារពេលនៃការផ្តល់កិច្ចជួយទំនុកបម្រុង និង/ឬ ឧបត្ថម្ភធននេះ ផងដែរ។ ព័ត៌មានបែបនេះ ត្រូវចាត់ ទុកថា ជាព័ត៌មានដែលមានភាពរសើប និង សម្ងាត់បំផុត។

មាត្រា ១៥

ការអនុវត្តច្បាប់ និង បទប្បញ្ញត្តិ

១. ខណៈពេលចូលមកដល់ ស្ថិតនៅក្នុង ឬ ចាកចេញពី ទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និង វិធាននានានៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការធ្វើប្រតិបត្តិការ និង ការបញ្ជាផ្លូវអាកាសយាន ត្រូវយកមកអនុវត្តដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះ កិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត។

២. ខណៈពេលចូលមកដល់ ស្ថិតនៅក្នុង ឬ ចាកចេញពី ទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និង វិធាននានានៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការអនុញ្ញាតអោយចូល ឬ ការចាកចេញពីទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ របស់ក្រុមអាកាសយានិក ឬទំនិញនៅលើអាកាសយាន



(រួមទាំងបទប្បញ្ញត្តិនានាពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការចូលមកដល់ អធិការកិច្ច សន្តិសុខអាកាសចរ អន្តោប្រវេសន៍ លិខិតឆ្លងដែន គយ និង ចត្តាឡីសក្តី ឬ បទប្បញ្ញត្តិប្រៃសណីយ៍) ត្រូវយកមកអនុវត្តដោយ ឬ ក្នុងនាម អាកាសយានិក ឬ ទំនិញរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ។

៣. ក្រោមហេតុផលសន្តិសុខអាកាសចរ ការត្រួតពិនិត្យជាតិណាគូទិក ការបង្ការការនាំចូលមកដោយ ខុសច្បាប់ ឬ នៅក្នុងកាលៈទេសៈពិសេសនានា ទំនិញស្ថិតក្នុងការឈប់សំចតឆ្លងកាត់តាមរយៈទឹកដីនៃ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ហើយដែលមិនត្រូវបានយកចេញពីតំបន់នៃអាកាសយានដ្ឋានដែលបាន រក្សាទុកសម្រាប់គោលបំណងនេះ មិនត្រូវរួចផុតពីការលើកលែងការត្រួតពិនិត្យណាមួយឡើយ ។

មាត្រា ១៦

ស្ថិតិ

អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់ដល់អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃបណ្តា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត នូវស្ថិតិតាមកាលកំណត់ ឬ ព័ត៌មានប្រហាក់ប្រហែលផ្សេងទៀត ពាក់ព័ន្ធនឹងចរាចរដឹកជញ្ជូននៃសេវាកម្មដែលបានឯកភាពគ្នា តាមការស្នើសុំ ។

មាត្រា ១៧

កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ និង វិសោធនកម្ម

១. អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវពិគ្រោះយោបល់គ្នាទៅវិញទៅមក នៅ ពេលណាមួយ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីធានាបាននូវការអនុវត្ត និង ការគោរពដោយសមហេតុផលតាមខ្លឹម សារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។ សុំត្រាតែមានការឯកភាពគ្នា កិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះ ត្រូវចាប់ផ្តើមនៅ កាលបរិច្ឆេទឆាប់បំផុតតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន ប៉ុន្តែមិនត្រូវយឺតជាងហុកសិប (៦០) ថ្ងៃ គិតចាប់ពី កាលបរិច្ឆេទដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ឬ ផ្សេងទៀត បានទទួលតាមរយៈការទូត ឬ មធ្យោបាយសមស្របដទៃទៀត នូវសំណើសុំជាលាយលក្ខណ៍អក្សរដែលរួមមានការបកស្រាយអំពីបញ្ហា នានាដែលនឹងត្រូវលើកយកមកពិគ្រោះគ្នានេះផងដែរ ។ នៅពេលដែលកាលបរិច្ឆេទកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ ត្រូវបានឯកភាពគ្នា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលស្នើសុំអោយមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ ត្រូវជូនដំណឹងផង ដែរ ដល់គ្រប់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតទាំងអស់ អំពីកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះ និងបញ្ហានានា ដែលនឹងត្រូវលើកយកមកធ្វើការពិគ្រោះយោបល់ ។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អាចចូលរួមនៅក្នុង កិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះបាន ។ នៅពេលបិទបញ្ចប់កិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះ ត្រូវជូនដំណឹងដល់រាល់បណ្តា



ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ព្រមទាំងទីស្នាក់ការកណ្តាលឯកសារផងដែរ អំពីលទ្ធផលនៃកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះ ។

២. ប្រសិនបើ ១ ភាគី ៣ នៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង យល់ថាមានការចាំបាច់ត្រូវធ្វើវិសោធនកម្មលើបទប្បញ្ញត្តិណាមួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងនោះ ដោយធ្វើសំណើដាក់ជូនអគ្គលេខាធិការអាស៊ានមិនអោយហួសពីដប់ពីរ (១២) ខែ ក្រោយពីកិច្ចព្រមព្រៀងនេះចូលជាធរមាន ត្រូវមានសិទ្ធិស្នើសុំអោយមានការកោះប្រជុំនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ដើម្បីពិចារណាធ្វើវិសោធនកម្មណាមួយ ដែលខ្លួនអាចស្នើសុំឡើងចំពោះកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ វិសោធនកម្មនេះប្រសិនបើមានការឯកភាពក្នុងចំណោមបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ និង ប្រសិនបើមានការចាំបាច់ក្រោយពីមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ស្របតាមកថាខណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះ ត្រូវចូលជាធរមាននៅពេលដែលបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងចំនួនលើសពីពាក់កណ្តាល បានតម្កល់ទុកលិខិតុបករណ៍របស់ខ្លួន ស្តីពី ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់វិសោធនកម្មនេះ ។

៣. ក្នុងករណីដែលមានការសម្រេចរៀបចំអោយមាននូវអនុសញ្ញាពហុភាគីទូទៅណាមួយ ពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដែលបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ត្រូវជាប់កាតព្វកិច្ច កិច្ចព្រមព្រៀងនេះក៏នឹងត្រូវធ្វើការកែសម្រួលអោយស្របតាមអនុសញ្ញានោះផងដែរ ។

មាត្រា ១៨

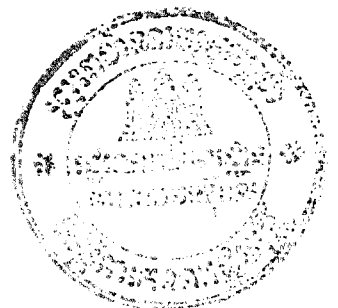
ដំណោះស្រាយវិវាទ

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

មាត្រា ១៩

ទំនាក់ទំនងជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត

១. កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឬ ចំណាត់ការណាមួយដែលត្រូវបានធ្វើឡើងដោយកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ មិនត្រូវប៉ះពាល់ដល់សិទ្ធិ និង កាតព្វកិច្ចនានានៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលមានចែងក្រោមកិច្ច



ព្រមព្រៀង ឬ អនុសញ្ញាអន្តរជាតិនានាដែលមានស្រាប់ ហើយដែលខ្លួនក៏ជាបណ្តាភាគីហត្ថលេខីផងដែរ នោះឡើយ លើកលែងតែមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី ៣ នៃមាត្រានេះ ។

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

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

មាត្រា ២០

អវសានបញ្ញត្តិ

១. កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវតម្កល់ទុកនៅទីស្នាក់ការកណ្តាល ដែលត្រូវផ្តល់ឯកសារច្បាប់ចម្លង ផ្លូវការភ្លាមៗ ជូនភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ។

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



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

៤. ស្ថិតក្រោមកថាខណ្ឌទី ៣ នៃមាត្រានេះ ពិធីសារអនុវត្តនានានៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវចូលជា ធរមាន ក្រោយពេលដែលមានការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ដូចដែលមានចែងនៅក្នុងផ្នែក “អវសានបញ្ញត្តិ” នៃពិធីសារអនុវត្តនីមួយៗ ។ ខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវយកមកអនុវត្តតែចំពោះ ពិធីសារអនុវត្តទាំងឡាយណាដែលចូលជាធរមានក្នុងចំណោមបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានផ្តល់ សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់ពិធីសារនោះប៉ុណ្ណោះ ។

៥. ទីស្នាក់ការតម្កល់ឯកសារ ត្រូវរក្សាទុកបញ្ជីការមជ្ឈការមួយ ស្តីពី ការចាត់តាំង និង ការផ្តល់ច្បាប់ អនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការក្រុមហ៊ុនអាកាសធរ ស្របតាមមាត្រា ៣ (ស្តីពី ការចាត់តាំង និង ការផ្តល់ច្បាប់ អនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការក្រុមហ៊ុនអាកាសធរ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

៦. នៅពេលដែលកិច្ចព្រមព្រៀងនេះចូលជាធរមានចំពោះគ្រប់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ អនុស្សរណៈយោគយល់អាស៊ានឆ្នាំ ២០០២ ស្តីពីសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាស ត្រូវទុកជា និរាករណ៍ ។

៧. នៅពេលដែលកិច្ចព្រមព្រៀងនេះចូលជាធរមាន ទីស្នាក់ការតម្កល់ឯកសារ ត្រូវចុះបញ្ជីកិច្ចព្រម- ព្រៀងនេះអោយបានឆាប់រហ័សតាមដែលអាចធ្វើទៅបានជាមួយអង្គការអាកាសធរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព ភាគីហត្ថលេខីដែលបានទទួលសិទ្ធិអនុញ្ញាតចុះហត្ថលេខាពីរដ្ឋាភិបាលរបស់ខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពីសេវាកម្មនិយកម្មពេញលេញនៃសេវាកម្ម ដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាស ។

ធ្វើនៅរដ្ឋធានីម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន ថ្ងៃទី ២០ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៩ ជាអត្ថបទភាសា អង់គ្លេសច្បាប់ដើមចំនួនមួយច្បាប់ ។



ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសប្រ៊ុយណេដាស្ការូ

បេឡីន ជាតូ អាប៉ូ ធាកា អាប៉ូ

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងកមនាគមន៍

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ម៉ៅ ហាតឡាវ

រដ្ឋលេខាធិការ រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋឥណ្ឌូនេស៊ី

ហ្សាសម៉ាន់ ស៊ីយ៉ាហ្វី ជ្យាម៉ាវ

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ

សូមហ៊ាត់ ផូលសេនា

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសម៉ាឡេស៊ី

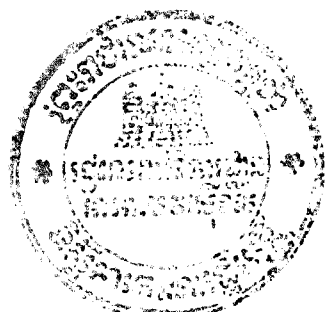
ជាតូ ស្រី អុន ធី គាត

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

ឧត្តមសេនីយ៍ទេវ ចៀន ស៊ី

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន



ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតកម្ពុជា

.....

លោកជំទាវ អោយ មេនដូហ្សា

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងដឹកជញ្ជូននិង គមនាគមន៍

ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី

.....

លោក លីម

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

.....

សុផុន សារ៉ាម

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមប្រជាធិបតេយ្យកម្ពុជា

.....

ហូ ថាយ ឌុន

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងដឹកជញ្ជូន





ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON THE FULL LIBERALISATION OF AIR FREIGHT SERVICES

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

RECALLING the Declaration of ASEAN Concord II (Bali Concord II) issued in Bali, Indonesia on 7 October 2003, pursuant to which ASEAN is committed to deepen and broaden its internal economic integration and linkages with the world economy to realise an ASEAN Economic Community;

AFFIRMING the policy agenda for progressive implementation of full liberalisation and integration of air services in ASEAN as laid down in the Action Plan for ASEAN Air Transport Integration and Liberalisation adopted at the Tenth (10th) ASEAN Transport Ministers' (ATM) Meeting on 23 November 2004 in Phnom Penh, Cambodia;

RECALLING the Vientiane Action Programme adopted at the Tenth (10th) ASEAN Summit on 29 November 2004 in Vientiane, Lao PDR, which calls for accelerating open sky arrangements and advancing liberalisation in air transport services, especially air freight services;



RECALLING also the decision of the Tenth (10th) ATM Meeting in Phnom Penh, Cambodia, on 23 November 2004 to adopt the Roadmap for Integration of Air Travel Sector and the Action Plan for ASEAN Air Transport Integration and Liberalisation 2005-2015, which provides strategic actions to further liberalise air services in ASEAN and promotes an enabling environment for a single and unified aviation market in ASEAN;

BEING committed to maintain, further develop and strengthen friendly relations and cooperation between and among their countries;

RECOGNISING that efficient and competitive international air freight services are important to develop trade, benefit consumers, and promote economic growth;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirm their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

DESIRING to facilitate and enhance air freight services and their related activities, to complement the other transport facilitation and liberalisation efforts in ASEAN;

DESIRING to remove restrictions, on a gradual basis, so as to achieve greater flexibility and capacity in the operation of air freight services in ASEAN with a view to build a single unified aviation market of ASEAN by 2015;

BEING Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and desiring to adhere to the principles and provisions of the aforesaid Convention; and



DESIRING to conclude a Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

**ARTICLE 1
DEFINITIONS**

For the purpose of this Agreement only, unless the context otherwise requires:

1. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes: (i) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by all the Contracting Parties to this Agreement, and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are, at any given time, effective for all the Contracting Parties to this Agreement;
2. The term "aeronautical authority" means the Minister responsible for Civil Aviation, or any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by him or similar functions;
3. The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement;
4. The term "territory" means the land territory, internal waters, territorial sea, archipelagic waters, the seabed and the sub-soil thereof and the airspace above them;
5. The terms "air service", "international air service", and "airline", have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;



6. The term "international air freight services" means all cargo air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one ASEAN Member State ;

7. The term "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

8. The term "agreed services" means scheduled air freight services performed for the carriage of cargo and/or mail for remuneration or hire on the specified routes;

9. The term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging cargo and/or mail in international air freight services;

10. The term "user charges" means a charge imposed on airlines by the competent authorities, or permitted by them to be imposed, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crew and cargo;

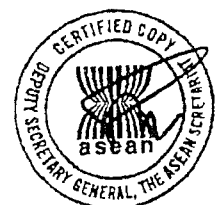
11. The term "Agreement" means this Agreement, and its Implementing Protocols and any amendments thereto;

12. The term "Depository" means the Secretary-General of ASEAN; and

13. All references to the singular shall include the plural, and all references to the plural shall include the singular.

ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Parties the following rights for the conduct of international air freight services by the designated airlines of the other Contracting Parties:



- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c) the rights otherwise specified in this Agreement, including those rights stated in the Implementing Protocols 1 and 2 of this Agreement.

2. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of another Contracting Party, cargo or mail carried for remuneration and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION OF AIRLINES

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes for the purpose of conducting international air freight services in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designation. Such designation shall be transmitted in writing through diplomatic channels to the Depository who shall subsequently inform all the Contracting Parties.

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

- a) (i) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both; or



(ii) subject to acceptance by a Contracting Party receiving such application, the designated airline which is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Contracting Party that designates the airline, is and remains substantially owned and effectively controlled by one or more ASEAN Member States and/or its nationals, and the Contracting Party designating the airline has and maintains effective regulatory control; or

(iii) subject to acceptance by a Contracting Party receiving such application, the designated airline is incorporated in and has its principal place of business in the territory of the Contracting Party that designates the airline and the Contracting Party designating the airline has and maintains effective regulatory control of that airline, provided that such arrangements will not be equivalent to allowing airline(s) or its subsidiaries access to traffic rights not otherwise available to that airline(s); and

b) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally applied to the operation of international air freight services by the Contracting Party considering the application or applications; and

c) the Contracting Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 5 (Safety) and Article 6 (Aviation Security) of this Agreement.

3. The Contracting Parties granting operating authorisations in accordance with paragraph 2 of this Article shall notify such action to the Depository who shall subsequently inform all the Contracting Parties.



ARTICLE 4
WITHHOLDING, REVOCATION, SUSPENSION AND
LIMITATION OF AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permission referred to in Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement with respect to an airline designated by another Contracting Party, temporarily or permanently where:

- a) the airline has failed to prove that it is qualified under Article 3 paragraphs 2 (a) (i) or (ii) or (iii) as applicable; or
- b) the airline has failed to comply with laws, regulations, and rules referred to in Article 15 (Application of Laws and Regulations) of this Agreement; or
- c) the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 5 (Safety) of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraphs 1(b) or 1(c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultations with the Contracting Party designating the airline, in accordance with the provisions set forth in Article 17 (Consultations and Amendment).

3. A Contracting Party that has exercised its right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permission of an airline or airlines in accordance with paragraph 1 of this Article shall notify its action to the Depository and the Depository shall subsequently inform all the Contracting Parties.



4. This Article does not limit the rights of any Contracting Party to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Parties in accordance with the provisions of Article 6 (Aviation Security).

ARTICLE 5 SAFETY

1. Each Contracting Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the air freight services provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences of a designated airline issued, or validated by the Contracting Party that designates that said airline, and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by another Contracting Party.

2. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety and security standards maintained by another Contracting Party relating to aeronautical facilities, air crew, aircraft, and operation of that other Contracting Party's designated airline(s). If, following such consultations, the first Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety and security standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation or technical



permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

ARTICLE 6 AVIATION SECURITY

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to one another to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, as well as any other convention or protocol relating to the security of civil aviation which all the Contracting Parties adhere to.

2. Each Contracting Party shall provide upon request from the other Contracting Parties all necessary assistance to one another to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their crew, airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of



airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party shall observe the security provisions required by the other Contracting Parties for entry into, departure from, and while within their respective territories and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect crew, and their carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during loading or unloading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from another Contracting Party for 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 crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist one another by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that another Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of receipt by the other Contracting Party of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation and technical permission of an airline or airlines of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

7. Each Contracting Party shall require the airline(s) of another Contracting Party providing service to that Contracting Party to submit a written operator security programme which has been approved by the aeronautical



authority of the Contracting Party of that airline for acceptance.

ARTICLE 7 TARIFFS

1. The tariffs to be applied by the designated airline or airlines of a Contracting Party for air services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit, tariffs of other airlines, and other commercial considerations in the market-place.

2. Tariffs charged by airlines shall not be required to be filed with, or approved, by either Contracting Party. However, in the event the national law of a Contracting Party requires prior approval of a tariff, the tariff application shall be dealt with accordingly. In such cases, the principle of reciprocity may be applied by the Contracting Parties concerned at their discretion.

3. The Contracting Parties agree to give particular attention to tariffs that may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support or other anti-competitive practices.

4. The Contracting Parties shall ensure that the designated airlines provide the general public with full and comprehensive information on their air fares and rates and the conditions attached in advertisements to the public concerning their fares.

ARTICLE 8 OPERATION OF LEASED AIRCRAFT

1. When a designated airline proposes to use an aircraft other than one owned by it on the international air freight



services provided in this Agreement, this would only be done subject to the following conditions:

- a) that such arrangements will not be equivalent to allowing a lessor airline access to traffic rights not otherwise available to that airline;
- b) that the financial benefit to be obtained by the lessor airline will not be dependent on the profit or loss of the operation of the designated airline concerned, and
- c) that the responsibility for the continued airworthiness and the adequacy of operating and maintenance standards of any leased aircraft operated by an airline designated by one Contracting Party will be established in conformity with the Convention.

2. A designated airline is not otherwise prohibited from providing air services using leased aircraft provided that any lease arrangement entered into satisfies the conditions listed in paragraph 1 of this Article.

ARTICLE 9 COMMERCIAL ACTIVITIES

1. In accordance with the laws and regulations of the other Contracting Parties, the designated airline of ~~one~~ a Contracting Party shall have the right:

- a) in relation to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Parties managerial and other specialist staff, office equipment and other related equipment and promotional materials required for the operation of international air freight services;



- b) to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the purposes of provision, promotion and sale of air services;
- c) to engage in the sale of air services in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents; to sell such air services, and any person shall be free to purchase such services in local currency of that territory or, subject to the national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries;
- d) to convert and remit to the territory of its incorporation, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance. Such conversion and remittance shall be made in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party concerned;
- e) to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territories of the other Contracting Parties in local currency. At their discretion, the airline(s) of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Parties in freely convertible currencies according to local currency regulation.

2. In operating or holding out the authorised services on the agreed routes, the designated airline(s) may, subject to national laws and regulations, enter into cooperative marketing arrangements which may include but are not limited to code-sharing, block-space with:



- a) an airline or airlines of the same Contracting Party;
- b) an airline or airlines of the other Contracting Parties; and
- c) a surface transportation provider of any Contracting Parties

provided that all participants in such arrangements hold the appropriate authorisation and meet the requirements applied to such arrangements.

3. Subject to the national laws, rules and regulations of each Contracting Party, any designated airline(s) and indirect providers of cargo transportation of each Contracting Party shall be permitted without restriction to employ in connection with international air freight services any surface transportation for cargo to or from any points within or outside the territories of the Contracting Parties, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Subject to the national laws, rules and regulations of each Contracting Party, the designated airline(s) may elect to perform their own surface transportation or to provide its through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

ARTICLE 10 CHANGE OF GAUGE

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the



territory of another Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:

- a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be; and
- b) in the case of a change of aircraft in the territory of another Contracting Party and where more than one aircraft is allowed to operate beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector, provided that the total authorised capacity of all the outbound aircraft, when combined together, shall not be more than the total capacity of the aircraft arriving at the point of change of gauge.

2. For the purpose of change of gauge operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national laws, rules and regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

ARTICLE 11 USER CHARGES

1. No Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of another Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air freight services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities



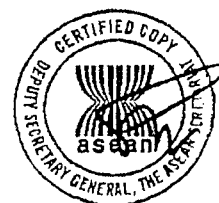
and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes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

ARTICLE 12 CUSTOMS DUTIES

1. Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of any other Contracting Party to the fullest extent possible under its national laws, rules and regulations from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, ground equipment, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items, such as printed air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline, intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1:

- a) introduced into the territory of the Contracting Party by or on behalf of the designated airline of another Contracting Party;
 - b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arrival in or leaving the territory of another Contracting Party;
- or



- c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of another Contracting Party and intended for use in operating the agreed services

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.

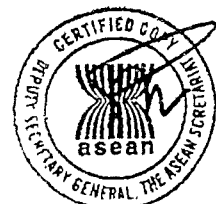
3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of any Contracting Party, may be unloaded in the territory of another Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airline(s) of one Contracting Party has contracted with another designated airline, which similarly enjoys such exemptions from another Contracting Party or Contracting Parties, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party or Contracting Parties of the items specified in paragraph 1 of this Article.

ARTICLE 13 FAIR COMPETITION

Each Contracting Party agrees:

- a) that each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air freight services governed by this Agreement, and



b) to take action to eliminate all forms of discrimination and/or anti-competitive practices by that Contracting Party and/or its designated airlines that it deems to adversely affect the competitive position of a designated airline of any other Contracting Party.

ARTICLE 14 SAFEGUARDS

1. The Contracting Parties agree that the following airline practices may be regarded as possible anti-competitive practices that may merit closer examination:

- a) charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the international air freight services to which they relate;
- b) the addition of excessive capacity or frequency of international air freight services;
- c) the practices in question are sustained rather than temporary;
- d) the practices in question have a serious negative economic effect on, or cause significant damage to another airline;
- e) the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect, of crippling, excluding or driving another airline from the market; and
- f) behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.

2. If the aeronautical authorities of one Contracting Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of another Contracting



Party may constitute unfair competitive behaviour in accordance with the indicators listed in paragraph 1, or any discrimination by means of undue state aid and/or subsidy by that other Contracting Party, they may request consultations in accordance with Article 17 (Consultations and Amendment) with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultations shall begin within fifteen (15) days of the receipt of such request.

3. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, any Contracting Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 18 (Settlement of Disputes) to resolve the dispute.

4. The grant of state aid and/or subsidy shall be transparent among the Contracting Parties, and shall not distort competition among the designated airlines of the Contracting Parties. The Contracting Parties concerned shall furnish other interested Contracting Parties, upon their requests, with complete information on such grant and any revision to or extension of such grant. Such information shall be treated with the utmost sensitivity and confidentiality.

ARTICLE 15

APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the airlines designated by any other Contracting Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations)



shall be complied with by, or on behalf of, such crew or cargo of the airlines of any other Contracting Party.

3. Cargo in transit through the territory of any Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances.

ARTICLE 16 STATISTICS

The aeronautical authority of each Contracting Party shall provide the aeronautical authorities of the other Contracting Parties, upon request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

ARTICLE 17 CONSULTATIONS AND AMENDMENT

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult with one another from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement. Unless otherwise agreed, such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than sixty (60) days from the date the other Contracting Party or Parties receive, through diplomatic or other appropriate channels, a written request, including an explanation of the issues to be raised. When the date for consultations has been agreed, the requesting Contracting Party shall also notify all the other Contracting Parties of the consultations and the issues to be raised. Any Contracting Party may attend. Once the consultations have been concluded, all the Contracting Parties as well as the Depository shall be notified of the results.



2. If one third of the Contracting Parties consider it desirable to amend any provision of this Agreement, they shall be entitled, by request addressed to the Secretary-General of ASEAN, given not earlier than twelve (12) months after the entry into force of this Agreement, to call a meeting of all the Contracting Parties in order to consider any amendments which they may propose to this Agreement. Such amendment, if agreed among all the Contracting Parties and if necessary after consultations in accordance with paragraph 1 of this Article, shall come into effect when more than half of the Contracting Parties have deposited their Instruments of Ratification or Acceptance of such amendment.

3. In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning international air freight services by which all the Contracting Parties become bound, this Agreement shall be so modified as to conform with the provisions of such convention.

ARTICLE 18 SETTLEMENT OF DISPUTES

The provisions of the ASEAN Protocol on Enhanced Dispute Settlement Mechanism, done at Vientiane, Lao PDR, on 29 November 2004 and any amendment thereto, shall apply to disputes arising under this Agreement.

ARTICLE 19 RELATIONSHIP TO OTHER AGREEMENTS

1. This Agreement or any actions taken thereto shall not affect the rights and obligations of the Contracting Parties under any existing agreements or international conventions to which they are also Contracting Parties, except as provided in paragraph 3 of this Article.

2. Nothing in this Agreement shall prejudice the rights or the exercise of these rights by any Contracting Party under



the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982, in particular with regard to freedom of the high seas, rights of innocent passage, archipelagic sea lanes passage or transit passage of ships and aircraft, and consistent with the Charter of the United Nations.

3. In the event of any inconsistency between a provision of this Agreement and a provision of any existing bilateral or multilateral air services agreement(s) (including any amendments thereto), by which two or more of the ASEAN Member States are bound or which is not covered by this Agreement, the provision which is less restrictive or more liberal or which is not covered by this Agreement, shall prevail between the said Contracting Parties. If the inconsistency concerns provisions relating to safety or aviation security, the provisions prescribing a higher or more stringent standard of safety or aviation security shall prevail to the extent of the inconsistency.

ARTICLE 20 FINAL PROVISIONS

1. This Agreement shall be deposited with the Depository who shall promptly furnish a certified true copy thereof to each Contracting Party.

2. This Agreement is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be deposited with Depository who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.

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

4. Subject to paragraph 3 of this Article, the Implementing Protocols of this Agreement shall enter into force upon



ratification or acceptance as set out in the "Final Provisions" of each of the respective Implementing Protocol(s). The provisions of this Agreement shall only apply in respect of the Implementing Protocol that has entered into force among the Contracting Parties that have ratified or accepted it.

5. The Depository shall maintain a centralised register of airline designations and operating authorisation in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement.

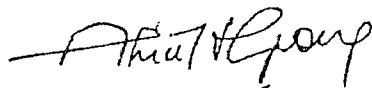
6. When this Agreement has entered into force for all the Contracting Parties, the 2002 ASEAN Memorandum of Understanding on Air Freight Services shall cease to have effect.

7. The Depository shall register this Agreement with the International Civil Aviation Organisation as soon as it enters into force.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised to sign by their respective Governments, have signed this ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services.

DONE at **Manila, Philippines**, this **20th** day of **May**,
in the Year **Two Thousand and Nine**, in a single original copy in the English language.

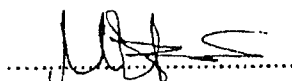
For Brunei Darussalam:



PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications



For the Kingdom of Cambodia:



MAO HAVANNALL
Secretary of State
State Secretariat of Civil Aviation

For the Republic of Indonesia:



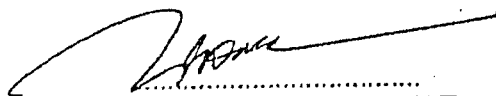
JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:



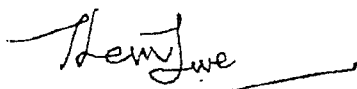
SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works and Transport

For Malaysia:



DATO' SRI ONG TEE KEAT
Minister of Transport

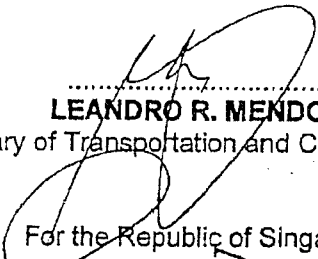
For the Union of Myanmar:



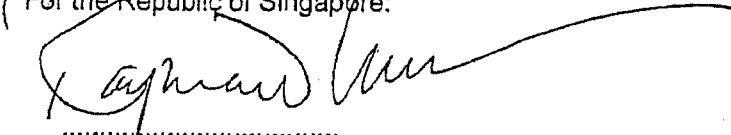
MAJOR GENERAL THEIN SWE
Minister for Transport



For the Republic of the Philippines:


.....
LEANDRO R. MENDOZA
Secretary of Transportation and Communications

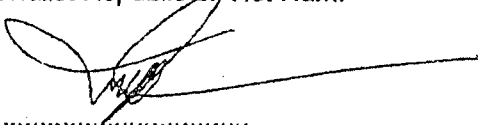
For the Republic of Singapore:


.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:


.....
SOPHON ZARAM
Minister of Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:


.....
HO NGHIA DZUNG
Minister of Transport



ពិធីសារទី ១

ស្តីពី

ការមិនកំណត់សិទ្ធិបរាចរណ៍ ៣ ទី ៤ និង ទី ៥

រោងចំណុចដែលបានកំណត់នៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន

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

ដោយម្នីកដល់កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពី សេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាស ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅថ្ងៃទី ២០ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៩ នៅរដ្ឋធានីម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន (តទៅនេះហៅកាត់ថា “កិច្ចព្រមព្រៀង”)

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

ដោយមានគោលបំណង ដកចេញការរឹតបន្តឹងនានា លើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសសំដៅសម្រេចបានសេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន នៅឆ្នាំ ២០០៨ ។

បានព្រមព្រៀងគ្នា ដូចខាងក្រោម៖



មាត្រា ១

និយមន័យ

សម្រាប់គោលបំណងនៃពិធីសារនេះ ពាក្យ “សិទ្ធិចរាចរទី៥” ត្រូវមានន័យថា សិទ្ធិធ្វើចរាចរនៅក្នុង ចំណុចត្រង់ និង ចំណុចបន្ទាប់ ដែលនឹងត្រូវធ្វើប្រតិបត្តិការនៅក្នុងទូទាំងតំបន់អាស៊ាន ។

មាត្រា ២

ដូចហោះហើរ និង សិទ្ធិធ្វើចរាចរ

១. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវបានអនុញ្ញាតអោយ ធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ រវាងចំណុចនានាដែលបានកំណត់ជាមួយ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ដោយមានសិទ្ធិចរាចរទី ៣ ទី ៤ និង ទី ៥ ពេញលេញ ។

២. ទោះបីជាមានបញ្ញត្តិចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះក៏ដោយ ក៏សិទ្ធិដើម្បីផ្ទុកឡើង និង ដាក់ ចុះទំនិញ ឬ កញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ នៅក្នុងទីកន្លែងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយផ្សេងទៀត ដែលត្រូវបានដឹក ជញ្ជូនជាផ្លូវនឹងការយកផលកម្រៃ ហើយធ្វើដំណើរឆ្ពោះទៅចំណុចគោលដៅ ឬ មកពីចំណុចប្រភពដើមនានា នៅក្នុងទីកន្លែងនៃភាគីក្រៅកិច្ចព្រមព្រៀង ឬ រដ្ឋមិនមែនជាសមាជិកអាស៊ាន ត្រូវស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃកិច្ច ព្រមព្រៀង រវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលពាក់ព័ន្ធ ។

មាត្រា ៣

ចំណុះដឹកជញ្ជូន និង ចំនួនជើងហោះហើរ

ដូចដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ២ មិនត្រូវមានការកម្រិតណាមួយទៅលើចំណុះដឹកជញ្ជូន ចំនួនជើង ហោះហើរ និង ប្រភេទអាកាសយានឡើយ ពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសដែលត្រូវ បានធ្វើប្រតិបត្តិការក្រោមពិធីសារនេះ ។

មាត្រា ៤

ការបញ្ជាក់ចំណុចជាក់លាក់

១. ចំណុចដែលបានកំណត់នៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដូចបានពោលក្នុងមាត្រា ២ មានរាយ ដូចខាងក្រោម ៖

ប្រិយណេដារូសាឡាម ៖ បាត់ដាសារីបេហ្គាវ៉ាន់



កម្ពុជា	៖	ភ្នំពេញ
ឥណ្ឌូនេស៊ី	៖	បាត់ បាស៊ីកប៉ាប៉ាន់ ប៊ីយ៉ាក់ ម៉ាកាសារ ម៉ាណាដូ ប៉ាស៊ីមបាំង ប៉ុនទីយ៉ាណាក់
ឡាវ	៖	វៀងចន្ទនី លួងហ្វាបាង ប៉ាក់សេ
ម៉ាឡេស៊ី	៖	កូឡាឡាំពួរ
មីយ៉ាន់ម៉ា	៖	យ៉ាងហ្គោន ម៉ាន់ដាឡេ
ហ្វីលីពីន	៖	ក្លាក ស៊ូប៊ិច សេប៊ូ ដាវ៉ៅ អាយឡាយឡូ ឡាវអាក់
សិង្ហបុរី	៖	សិង្ហបុរី
ថៃឡង់ដ៍	៖	បាងកក ឆៀងម៉ៃ ហាតយ៉ៃ ខុនខៀន ភូកេត អ៊ុយតាប៉ាវ អ៊ុយបុនរ៉ាតចាថានី
វៀតណាម	៖	ហាណូយ ដាណាំង ហូជីមិញស៊ីតធី ដូឡាយ

២. ឈរលើមូលដ្ឋានស្ម័គ្រចិត្ត បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងអាចចាត់តាំងចំណុចបន្ថែមនានាបាន។ ការចាត់តាំងនេះ ត្រូវបញ្ជូនជាលាយលក្ខណ៍អក្សរតាមរយៈការទូត ទៅកាន់ទីស្នាក់ការតម្កល់ឯកសារ ដែលត្រូវជូនដំណឹងទៅគ្រប់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត។

មាត្រា ៥

កាតបតំបែនធាននៃប្រតិបត្តិការ

តាមជម្រើសរបស់ខ្លួន និង ចំពោះការហោះហើរណាមួយ ឬ ទាំងអស់ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងនីមួយៗ អាច៖

- ក. ប្រតិបត្តិការហោះហើរក្នុងទិសដៅតែម្ខាង ឬ ទាំងសងខាង
- ខ. រួមបញ្ចូលគ្នាចំនួនជើងហោះហើរផ្សេងៗ ដោយធ្វើប្រតិបត្តិការអាកាសយានតែមួយ
- គ. ធ្វើសេវាកម្មនៅក្នុងចំណុចត្រង់ និង ចំណុចបន្ទាប់ និង ចំណុចនានានៅក្នុងទឹកដីនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង នៅលើកំណត់ផ្លូវហោះហើរក្នុងលក្ខណៈជាការហោះហើររួមបញ្ចូលគ្នា ឬ តាមសំដាប់ដោយណាមួយ
- ឃ. លប់ចោលការឈប់នៅចំណុចណាមួយ ឬ ចំណុចផ្សេងៗ និង
- ង. ផ្ទេរការធ្វើចរាចរពីអាកាសយានណាមួយរបស់ខ្លួន ទៅកាន់អាកាសយានណាមួយផ្សេងទៀតរបស់ខ្លួននៅចំណុចណាមួយនៅលើកំណត់ផ្លូវហោះហើរ



ដោយមិនមានការកម្រិតលើទិសដៅ ឬ ភូមិសាស្ត្រ និង មិនមានការបាត់បង់សិទ្ធិធ្វើចរាចរដឹកជញ្ជូន
ណាមួយ ដែលអនុញ្ញាតក្រោមច្បាប់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ដរាបណាសេវាកម្មនេះធ្វើឡើងពិច័យមួយនៅ
ក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ។

មាត្រា ៦

ការឯកភាពការវិភាគហោះហើរ និង ថ្លៃហោះហើរបំពេញបន្ថែម

១. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អាចត្រូវបានតម្រូវអោយ
ដាក់កាលវិភាគហោះហើររំពឹងទុករបស់ខ្លួន ជូនអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត
ដើម្បីសុំការឯកភាព យ៉ាងហោចណាស់អោយបានសាមសិប (៣០) ថ្ងៃ មុនពេលប្រតិបត្តិការសេវាកម្ម
ដែលបានឯកភាព។ ការកែតម្រូវណាមួយលើកាលវិភាគហោះហើរនេះ ត្រូវដាក់ជូនដើម្បីធ្វើការពិចារណា
យ៉ាងហោចណាស់អោយបានដប់ប្រាំ (១៥) ថ្ងៃ មុនពេលធ្វើប្រតិបត្តិការ ។

២. សម្រាប់ជើងហោះហើរបំពេញបន្ថែម ដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ច
ព្រមព្រៀងមួយ មានបំណងធ្វើប្រតិបត្តិការលើសេវាកម្ម ដែលបានឯកភាពគ្នា ក្រៅពីកាលវិភាគហោះហើរ
ដែលបានព្រមព្រៀង ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ត្រូវស្នើសុំការអនុញ្ញាតជាមុនពីអាជ្ញាធរអាកាសចរ នៃភាគី
ចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត។ សំណើសុំនេះ ជាធម្មតា ត្រូវដាក់ជូនយ៉ាងហោចណាស់ អោយបានបួន (៤)
ថ្ងៃធ្វើការ មុនពេលធ្វើប្រតិបត្តិការហោះហើរនេះ ។

មាត្រា ៧

អវសានបញ្ញត្តិ

១. ពិធីសារនេះត្រូវតម្កល់ទុកនៅទីស្នាក់ការកណ្តាលរដ្ឋបាល ដែលត្រូវផ្តល់ឯកសារច្បាប់ចម្លងផ្លូវការ
ភ្លាមៗ ជូនភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ។

២. ពិធីសារនេះ ត្រូវស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ពីសំណាក់បណ្តាភាគីចុះ
កិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័នលើកិច្ចព្រមព្រៀង ។ លិខិតុបករណ៍នៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួល
ស្គាល់ ត្រូវតម្កល់ទុកនៅទីស្នាក់ការកណ្តាលរដ្ឋបាល ដែលត្រូវជូនដំណឹងភ្លាមៗទៅភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង
នីមួយៗ អំពីការតម្កល់ទុកនេះ ។

៣. ពិធីសារនេះ ត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទនៃការតម្កល់ទុកលិខិតុបករណ៍ទី ៣ ស្តីពីការ
ផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ នៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ហើយត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពតែក្នុងចំណោម



បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់ពិធីសារនេះតែប៉ុណ្ណោះ ។ ចំពោះភាគីចុះ
កិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់ពិធីសារនេះក្រោយការតម្កល់លិខិតុបករណ៍ទី
៣ ស្តីពីការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ពិធីសារនេះត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទនៃការតម្កល់
លិខិតុបករណ៍ ស្តីពី ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ។

៤. វិសោធនកម្មណាមួយចំពោះខ្លឹមសារនៃពិធីសារនេះ ត្រូវចូលជាធរមានដោយមានការយល់ព្រមពី
សំណាក់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងមាត្រា ១៧ (ស្តីពី កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ និង
វិសោធនកម្ម) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព ភាគីហត្ថលេខីដែលបានទទួលសិទ្ធិអនុញ្ញាតចុះហត្ថលេខាពីរដ្ឋាភិបាលរបស់ខ្លួន
បានចុះហត្ថលេខាលើពិធីសារទី ១ ស្តីពី ការមិនកំណត់សិទ្ធិធារទី ៣ ទី ៤ និង ទី ៥ រវាងចំណុច ដែលបាន
កំណត់នៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន ។

ធ្វើនៅរដ្ឋធានីម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន ថ្ងៃទី ២០ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៩ ជាអត្ថបទភាសាអង់គ្លេស
ច្បាប់ដើមចំនួនមួយច្បាប់ ។

ជូសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម

.....
ប៉េហ៊ិន ជាតូ អាហ្វិ ធាកា អាហ្វិច
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងគមនាគមន៍

ជូសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

.....
ម៉ៅ ហាវឡារ៉ាង
រដ្ឋលេខាធិការ នៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល

ជូសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋឥណ្ឌូនេស៊ី

.....
ហ្សាសម៉ាន់ ស៊ីយ៉ាហ្វី ដ្យាម៉ាន់
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន



ជូនមុខមោឃៈរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតកម្ពុជា

.....
សូមម៉ាត់ ផលសេនា
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
ជូនមុខមោឃៈរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសម៉ាឡេស៊ី

.....
ជាតូ ស្រី អុន ធី គាត
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន
ជូនមុខមោឃៈរដ្ឋាភិបាល នៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

.....
ឧត្តមសេនីយ៍ឆោ ធឿន ស្មៅ
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន
ជូនមុខមោឃៈរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋហ្វីលីពីន

.....
លានជ្រូ អា. មេនជូហ្សា
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួង ដឹកជញ្ជូន និង គមនាគមន៍
ជូនមុខមោឃៈរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី

.....
អ៊ែម៉ុង លីម
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន
ជូនមុខមោឃៈរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

.....
សុផុន សារ៉ាម
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន
ជូនមុខមោឃៈរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋឥណ្ឌូនេស៊ី

.....
ហូ ថា ឌុន
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន





**PROTOCOL 1
ON UNLIMITED THIRD, FOURTH AND FIFTH FREEDOM
TRAFFIC RIGHTS AMONG DESIGNATED POINTS
IN ASEAN**

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

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on Full Liberalisation of Air Freight Services signed on 20 May 2009 in Manila, Philippines (hereinafter referred to as "the Agreement");

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

DESIRING to remove restrictions on air freight services with a view of achieving full liberalisation in ASEAN by 2008,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:



Article 1 – Definitions

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

Article 2 – Routing & Traffic Rights

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate international air freight services among designated points with international airports with full third (3rd), fourth (4th) and fifth (5th) freedom traffic rights.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the right to take on board or put down, in the territory of any other Contracting Party cargo or mail carried for remuneration and destined for or coming from points in the territory of any non-Contracting Party or non-ASEAN Member States, shall be subject to the agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties concerned.

Article 3 – Capacity and Frequency

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

Article 4 – Specification of Points

1. The designated points of the Contracting Parties as mentioned in Article 2 are listed below:

Brunei Darussalam	:	Bandar Seri Begawan
Cambodia	:	Phnom Penh



Indonesia	:	Batam, Balikpapan, Biak, Makassar, Manado, Palembang, Pontianak
Lao PDR	:	Vientiane, Luang Phabang, Pakse
Malaysia	:	Kuala Lumpur
Myanmar	:	Yangon, Mandalay
Philippines	:	Clark, Subic, Cebu, Davao, Iloilo, Laoag
Singapore	:	Singapore
Thailand	:	Bangkok, Chiang Mai, Hat Yai, Khon Kaen, Phuket, U-Tapao, Ubon Ratchathani
Viet Nam	:	Ha Noi, Da Nang, Ho Chi Minh City, Chu Lai

2. The Contracting Parties may designate additional points on a voluntary basis. Such designation shall be transmitted in writing through diplomatic channels to the Depository and the Depository shall notify all the other Contracting Parties.

Article 5 - Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

- a. operate flights in either or both directions;
- b. combine different flight numbers within one aircraft operation;



- c. serve intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
- d. omit stops at any point or points; and
- e. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that the service serves from a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

Article 6 - Timetable Approval and Supplementary Flights

1. The designated airline(s) of each Contracting Party may be required to submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. Any modification thereof shall be submitted for consideration at least fifteen (15) days prior to the operation.

2. For supplementary flights which the designated airline(s) of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests shall usually be submitted at least four (4) working days prior to the operation of such flights.

Article 7 - Final Provisions

1. This Protocol shall be deposited with the Depository who shall promptly furnish a certified copy thereof to each Contracting Party.



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

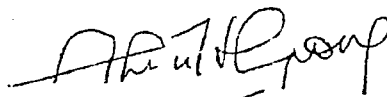
3. This Protocol shall enter into force on the date of the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance with the Secretary-General of ASEAN and shall become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. For each Contracting Party ratifying or accepting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

4. Any amendment to the provisions of this Protocol shall be effected by consent of all the Contracting Parties, as provided for under Article 17 (Consultations and Amendment) of the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed Protocol 1 on Unlimited Third, Fourth and Fifth Freedom Traffic Rights among Designated Points in ASEAN.

DONE at **Manila, Philippines**, this 20th day of May.....
in the Year **Two Thousand and Nine**...., in a single original copy in the English language.

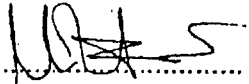
For Brunei Darussalam:



PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications

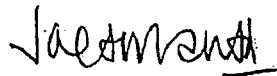


For the Kingdom of Cambodia:



MAO HAVANNALL
Secretary of State
State Secretariat of Civil Aviation

For the Republic of Indonesia:



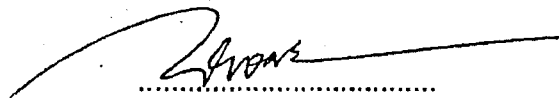
JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:



SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works and Transport

For Malaysia:



DATO' SRI ONG TEE KEAT
Minister of Transport



For the Union of Myanmar:



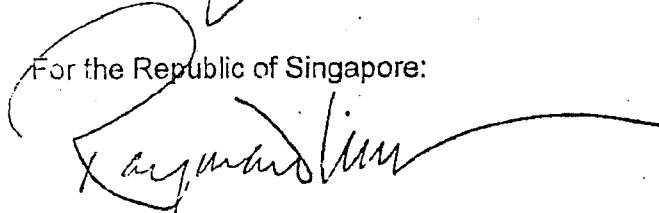
.....
MAJOR GENERAL THEIN SWE
Minister for Transport

For the Republic of the Philippines:



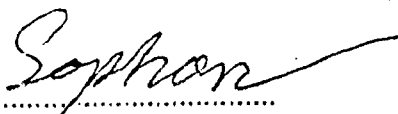
.....
LEANDRO R. MENDOZA
Secretary of Transportation and Communications

For the Republic of Singapore:



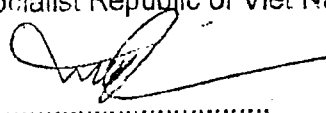
.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:



.....
SOPHON ZARAM
Minister of Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:



.....
HO NGHIA DZUNG
Minister of Transport



ពិធីសារទី ២

ស្តីពី

ការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៣ ទី ៤ និង ទី ៥

រវាងក្រុមបំណុលរំលស់ ជាមួយអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ នៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន

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

ដោយរដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋឥណ្ឌូនេស៊ី សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ម៉ាឡេស៊ី សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា សាធារណរដ្ឋហ្វីលីពីន សាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ដែលជារដ្ឋសមាជិកនៃសមាគមប្រជាជាតិអាស៊ីអាគ្នេយ៍(ហៅកាត់ថា “អាស៊ាន”)(តទៅនេះហៅកាត់ជាមួយថា “បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង” ឬ ហៅកាត់ដោយឡែកថា “ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង”)

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

ដោយមានគោលបំណង ដកចេញការរឹតបន្តឹងនានា លើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាស សំដៅសម្រេចបានសេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន នៅឆ្នាំ ២០០៨ ។

បានព្រមព្រៀងគ្នា ដូចខាងក្រោម៖



មាត្រា ១

និយមន័យ

សម្រាប់គោលបំណងនៃពិធីសារនេះ ពាក្យ “សិទ្ធិចរាចរទី៥” ត្រូវមានន័យថា សិទ្ធិធ្វើចរាចរនៅក្នុង ចំណុចត្រង់ និង ចំណុចបន្ទាប់ ដែលនឹងត្រូវធ្វើប្រតិបត្តិការនៅក្នុងទូទាំងតំបន់អាស៊ាន។

មាត្រា ២

ផ្លូវហោះហើរ និង សិទ្ធិធ្វើចរាចរ

១. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវបានអនុញ្ញាតអោយ ធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ រវាងគ្រប់ចំណុចទាំងអស់ជាមួយអាកាស យានដ្ឋានអន្តរជាតិ ដោយមានសិទ្ធិចរាចរទី ៣ ទី ៤ និងទី ៥ ពេញលេញ នៅថ្ងៃទី ៣១ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៨។
២. ទោះបីជាមានបញ្ញត្តិចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះក៏ដោយ ក៏សិទ្ធិដើម្បីផ្គុំឡើង និង ដាក់ចុះទំនិញ ឬ កញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ នៅក្នុងទីកន្លែងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយផ្សេងទៀត ដែលត្រូវ បានដឹកជញ្ជូនជាផ្លូវនឹងការយកផលកម្រៃ ហើយធ្វើដំណើរឆ្ពោះទៅចំណុចគោលដៅ ឬ មកពីចំណុចប្រភព ដើមនានានៅក្នុងទីកន្លែងនៃភាគីក្រៅកិច្ចព្រមព្រៀង ឬ រដ្ឋមិនមែនជាសមាជិកអាស៊ាន ត្រូវស្ថិតក្រោម លក្ខខណ្ឌនៃកិច្ចព្រមព្រៀង រវាង អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលពាក់ព័ន្ធ។

មាត្រា ៣

ចំណុះដឹកជញ្ជូន និង ចំនួនជើងហោះហើរ

មិនត្រូវមានការកម្រិតណាមួយទៅលើចំណុះដឹកជញ្ជូន ចំនួនជើងហោះហើរ និង ប្រភេទអាកាស យានឡើយ ពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាស ដែលត្រូវបានធ្វើប្រតិបត្តិការក្រោម ពិធីសារនេះ។

មាត្រា ៤

ភាពបត់បែនបាននៃប្រតិបត្តិការ

តាមជម្រើសរបស់ខ្លួន និង ចំពោះការហោះហើរណាមួយ ឬ ទាំងអស់ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែល បានចាត់តាំងនីមួយៗ អាច៖



- ក. ប្រតិបត្តិការហោះហើរក្នុងទិសដៅតែម្ខាង ឬ ទាំងសងខាង
- ខ. រួមបញ្ចូលគ្នាចំនួនជើងហោះហើរផ្សេងៗ ដោយធ្វើប្រតិបត្តិការអាកាសយានតែមួយ
- គ. ធ្វើសេវាកម្មនៅក្នុងចំណុចត្រង់ និង ចំណុចបន្ទាប់ និង ចំណុចនានានៅក្នុងទឹកដីនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង នៅលើកំណត់ផ្លូវហោះហើរ ក្នុងលក្ខណៈជាការហោះហើររួមបញ្ចូលគ្នា ឬ តាមលំដាប់លំដោយណាមួយ
- ឃ. លប់ចោលការឈប់សំចតនៅចំណុចណាមួយ ឬ ចំណុចផ្សេងៗ និង
- ង. ផ្ទេរការធ្វើចរាចរពីអាកាសយានណាមួយរបស់ខ្លួន ទៅកាន់អាកាសយានណាមួយផ្សេងទៀតរបស់ខ្លួននៅចំណុចណាមួយនៅលើកំណត់ផ្លូវហោះហើរ

ដោយមិនមានការកម្រិតលើទិសដៅ ឬ ភូមិសាស្ត្រ និង មិនមានការបាត់បង់សិទ្ធិធ្វើចរាចរដឹកជញ្ជូនណាមួយដែលអនុញ្ញាតក្រោមច្បាប់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ដរាបណាសេវាកម្មនេះធ្វើឡើងពីចំណុចមួយនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ។

មាត្រា ៥

ការឯកភាពកាលវិភាគហោះហើរ និង ជើងហោះហើរបំពេញបន្ថែម

- ១. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អាចត្រូវបានតម្រូវអោយដាក់កាលវិភាគហោះហើររំពឹងទុករបស់ខ្លួន ជូនអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀតដើម្បីសុំការឯកភាព យ៉ាងហោចណាស់អោយបានសាមសិប (៣០) ថ្ងៃ មុនពេលប្រតិបត្តិការសេវាកម្ម ដែលបានឯកភាព។ ការកែតម្រូវណាមួយលើកាលវិភាគហោះហើរនេះ ត្រូវដាក់ជូនដើម្បីធ្វើការពិចារណា យ៉ាងហោចណាស់អោយបានដប់ប្រាំ (១៥) ថ្ងៃ មុនពេលធ្វើប្រតិបត្តិការ ។
- ២. សម្រាប់ជើងហោះហើរបំពេញបន្ថែម ដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ មានចំណងធ្វើប្រតិបត្តិការលើសេវាកម្ម ដែលបានឯកភាពគ្នា ក្រៅពីកាលវិភាគហោះហើរដែលបានព្រមព្រៀង ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ត្រូវស្នើសុំការអនុញ្ញាតជាមុនពីអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត។ សំណើសុំនេះ ជាធម្មតា ត្រូវដាក់ជូនយ៉ាងហោចណាស់អោយបានបួន (៤) ថ្ងៃធ្វើការ មុនពេលធ្វើប្រតិបត្តិការហោះហើរនេះ ។



មាត្រា ៦
អវសានបញ្ញត្តិ

១. ពិធីសារនេះត្រូវតម្កល់ទុកនៅទីស្នាក់ការកណ្តាលរដ្ឋបាលខេត្តកំពង់ចាម ដែលត្រូវផ្តល់ឯកសារច្បាប់ចម្លងផ្លូវការ ភ្លាមៗជូនភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ។
២. ពិធីសារនេះ ត្រូវស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ពីសំណាក់បណ្តាភាគីចុះ កិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័នលើកិច្ចព្រមព្រៀង ។ លិខិតុបករណ៍នៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួល ស្គាល់ ត្រូវតម្កល់ទុកនៅទីស្នាក់ការកណ្តាលរដ្ឋបាលខេត្តកំពង់ចាម ដែលត្រូវជូនដំណឹងភ្លាមៗទៅភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង នីមួយៗ អំពីការតម្កល់ទុកនេះ ។
៣. ពិធីសារនេះ ត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទនៃការតម្កល់ទុកលិខិតុបករណ៍ទី ៣ ស្តីពីការ ផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ នៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ហើយត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពតែក្នុងចំណោម បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់ពិធីសារនេះតែប៉ុណ្ណោះ ។ ចំពោះភាគីចុះ កិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់ពិធីសារនេះក្រោយការតម្កល់លិខិតុបករណ៍ទី ៣ ស្តីពី ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ពិធីសារនេះត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទនៃការតម្កល់ លិខិតុបករណ៍ ស្តីពី ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ។
៤. វិសោធនកម្មណាមួយចំពោះខ្លឹមសារនៃពិធីសារនេះ ត្រូវចូលជាធរមានដោយមានការយល់ព្រមពី សំណាក់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងមាត្រា ១៧ (ស្តីពី កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ និង វិសោធនកម្ម) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព ភាគីហត្ថលេខីដែលបានទទួលសិទ្ធិអនុញ្ញាតចុះហត្ថលេខាពីរដ្ឋាភិបាលរបស់ខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើពិធីសារទី ១ ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៣ ទី ៤ និង ទី ៥ រវាងគ្រប់ចំណុច ទាំងអស់ ជាមួយអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ នៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន ។

ធ្វើនៅរដ្ឋធានីម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន ថ្ងៃទី ២០ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៩ ជាអត្ថបទភាសាអង់គ្លេស ច្បាប់ដើមចំនួនមួយច្បាប់ ។



ជូនមុខមោឃៈរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម

.....
ប៉េហ្គីន ជាតូ អាហ្វី ធាកា អាហ្វីន
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងកម្មនាកមន៍

ជូនមុខមោឃៈរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

.....
ម៉ៅ ហាតឡាវ
រដ្ឋលេខាធិការ នៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល

ជូនមុខមោឃៈរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋឥណ្ឌូនេស៊ី

.....
ហ្សាសម៉ាន់ ស៊ីយ៉ាហ្វី ជ្យាម៉ាន់
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខមោឃៈរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ

.....
សូមម៉ាត់ ផុលសេនា
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខមោឃៈរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសម៉ាឡេស៊ី

.....
ជាតូ ស្រី អុន ធី គាត
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខមោឃៈរដ្ឋាភិបាល នៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

.....
ឧត្តមសេនីយ៍នេា ចេវៀន ស្ទើ
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន



ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតកម្ពុជា

.....
លោកជំទាវ អ. មេនដូហ្សា
រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងដឹកជញ្ជូននិង តមនាគមន៍

ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី

.....
លោក លីម
រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

.....
សុផន សារ៉ាម
រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមភ្នំពេញ

.....
ហុ ថា ឌុន
រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងដឹកជញ្ជូន





**PROTOCOL 2
ON UNLIMITED THIRD, FOURTH AND FIFTH FREEDOM
TRAFFIC RIGHTS AMONG ALL POINTS WITH
INTERNATIONAL AIRPORTS IN ASEAN**

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

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on Full Liberalisation of Air Freight Services signed on 20 May 2009 in Manila, Philippines (hereinafter referred to as "the Agreement");

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

DESIRING to remove restrictions on air freight services with a view of achieving full liberalisation in ASEAN by 2008;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Definitions

For the purposes of this Protocol, the term "fifth (5th) freedom traffic rights" means intermediate and beyond fifth (5th)



freedom traffic rights which are to be operated wholly within ASEAN.

Article 2 – Routing and Traffic Rights

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate international air freight services among all points with international airports with full third (3rd), fourth (4th) and fifth (5th) freedom traffic rights by 31 December 2008.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the right to take on board or put down, in the territory of any other Contracting Party cargo or mail carried for remuneration and destined for or coming from points in the territory of any non-Contracting Party or non-ASEAN Member States, shall be subject to the agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties concerned.

Article 3 – Capacity and Frequency

There shall be no limitation on capacity, frequency and aircraft type with regard to air freight services operated under this Protocol.

Article 4 – Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

- a. operate flights in either or both directions;
- b. combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c. serve intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;



- d. omit stops at any point or points; and
- e. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that the service serves from a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

Article 5 – Timetable Approval and Supplementary Flights

1. The designated airline(s) of each Contracting Party may be required to submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. Any modification thereof shall be submitted for consideration at least fifteen (15) days prior to the operation.
2. For supplementary flights which the designated airline(s) of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests shall usually be submitted at least four (4) working days prior to the operation of such flights.

Article 6 – Final Provisions

1. This Protocol shall be deposited with the Depository who shall promptly furnish a certified copy thereof to each Contracting Party.
2. This Protocol is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties who have ratified the Agreement. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be



deposited with the Depository who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.

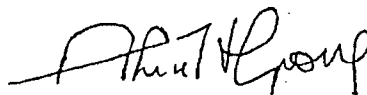
3. This Protocol shall enter into force on the date of the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance with the Secretary-General of ASEAN and shall become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. For each Contracting Party ratifying or accepting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

4. Any amendment to the provisions of this Protocol shall be effected by consent of all the Contracting Parties, as provided for under Article 17 (Consultations and Amendment) of the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed Protocol 2 on Unlimited Third, Fourth and Fifth Freedom Traffic Rights among All Points with International Airports in ASEAN.

DONE at Manila, Philippines, this ~~20th~~ day of ~~May~~.....
in the Year **Two Thousand and ~~Nine~~**, in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam:



PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications

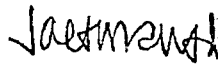


For the Kingdom of Cambodia:


.....
MAO HAVANNALL

Secretary of State
State Secretariat of Civil Aviation

For the Republic of Indonesia:


.....

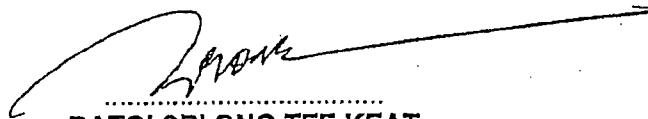
JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:


.....

SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works and Transport

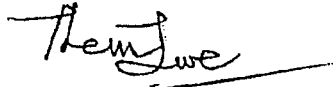
For Malaysia:


.....

DATO' SRI ONG TEE KEAT
Minister of Transport

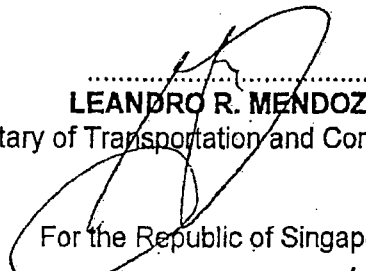


For the Union of Myanmar:



MAJOR GENERAL THEIN SWE
Minister for Transport

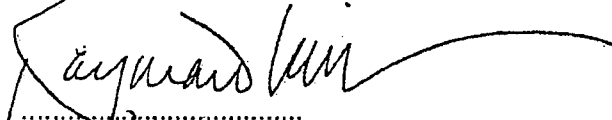
For the Republic of the Philippines:



LEANDRO R. MENDOZA

Secretary of Transportation and Communications

For the Republic of Singapore:



RAYMOND LIM

Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:



SOPHON ZARAM
Minister of Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:



HO NGHIA DZUNG
Minister of Transport



**កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន
ស្តីពី**

សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស

រដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋឥណ្ឌូនេស៊ី សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ម៉ាឡេស៊ី សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា សាធារណរដ្ឋហ្វីលីពីន សាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ដែលជា រដ្ឋសមាជិកនៃសហគមន៍ប្រជាជាតិអាស៊ីអាគ្នេយ៍ (ហៅកាត់ថា “អាស៊ាន”) (តទៅនេះហៅកាត់ជាមួយថា “បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង” ឬ ហៅកាត់ដោយឡែកថា “ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង”)

ដោយរដ្ឋាភិបាលនៃសេចក្តីថ្លែងការណ៍នៃកិច្ចស្រុះស្រួលលើកទី ២ របស់អាស៊ាន (កិច្ចស្រុះស្រួល បាលី លើកទី ២) ធ្វើនៅកោះបាលី ប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី កាលពីថ្ងៃទី ០៧ ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០០៣ ដែល អនុលោមតាមកិច្ចស្រុះស្រួលនេះ អាស៊ានបានសន្យាធ្វើអោយកាន់តែស៊ីជម្រៅ និង ទូលំទូលាយនៃ សមាហរណកម្ម និង ការផ្សព្វផ្សាយសេដ្ឋកិច្ចផ្ទៃក្នុងរបស់ខ្លួនជាមួយសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក ដើម្បីសម្រេចបាន សហគមន៍សេដ្ឋកិច្ចអាស៊ានមួយ

ដោយមានការអះអាងពីរបៀបវារៈគោលនយោបាយ សម្រាប់ការអនុវត្តប្រកបដោយវឌ្ឍនភាព នៃសេរីភាវូបនីយកម្ម និង សមាហរណកម្មពេញលេញនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនៅក្នុងតំបន់ អាស៊ាន ដូចដែលបានគូសបញ្ជាក់នៅក្នុងផែនការសកម្មភាពសម្រាប់សមាហរណកម្ម និង សេរីភាវូបនីយ- កម្ម ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន ដែលត្រូវបានអនុម័តនៅក្នុងកិច្ចប្រជុំរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួង ដឹកជញ្ជូនអាស៊ានលើកទី ១០ កាលពីថ្ងៃទី ២៣ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៤ នៅរាជធានីភ្នំពេញ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ដោយរដ្ឋាភិបាលនៃកម្ពុជាបានរៀបចំច្បាប់ និង ត្រូវបានអនុម័តនៅក្នុងកិច្ចប្រជុំកំពូលអាស៊ាន លើកទី ១០ កាលពីថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៤ នៅរាជធានីភ្នំពេញ ប្រទេសឡាវ ដែល ត្រូវបានអនុម័តដោយមានការពង្រឹងការរៀបចំបើកចំហដើមមេឃ និង ការធ្វើអោយមានភាពជឿនលឿននៃ សេរីភាវូបនីយកម្ម នៅក្នុងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស



ដោយរក្សាផងដែរ ដល់សេចក្តីសម្រេចនៃកិច្ចប្រជុំរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងដឹកជញ្ជូនអាស៊ានលើកទី ១០ នៅរាជធានីភ្នំពេញ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា កាលពីថ្ងៃទី ២៣ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៤ ដើម្បីអនុម័តផែនទី បង្ហាញផ្លូវសម្រាប់សមាហរណកម្មវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និង ផែនការសកម្មភាពសម្រាប់ សមាហរណកម្ម និង សេរីភាវូបនីយកម្មការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអាស៊ាន ឆ្នាំ ២០០៥ ដល់ ឆ្នាំ ២០១៥ ដែលផ្តល់អោយមាននូវសកម្មភាពយុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីធ្វើសេរីភាវូបនីយកម្មបន្ថែមនៃសេវាកម្មដឹក ជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន និង ដើម្បីជំរុញអោយមានបរិយាកាសដ៏ប្រសើរមួយសម្រាប់ ទីផ្សារអាកាសចរណ៍កាតព្វកិច្ចនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន

ដោយបានសន្យាធ្វើការថែរក្សា អភិវឌ្ឍ និង ពង្រឹងចំណងទំនាក់ទំនងមិត្តភាព និង កិច្ច សហប្រតិបត្តិការបន្ថែមទៀត រវាង និង ក្នុងចំណោមបណ្តាប្រទេសរបស់ខ្លួន

ដោយទទួលស្គាល់ថា សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ប្រកបដោយ ប្រសិទ្ធភាព និង មានលក្ខណៈប្រកួតប្រជែង គឺមានសារៈសំខាន់ដើម្បីអភិវឌ្ឍពាណិជ្ជកម្ម ផ្តល់ អត្ថប្រយោជន៍ដល់ភាគីប្រើប្រាស់ និង ជំរុញអោយមានការវិវត្តលាស់សេដ្ឋកិច្ច

ដោយមានគោលបំណង ធានាអោយបាននូវកម្រិតខ្ពស់បំផុតនៃសុវត្ថិភាព និង សន្តិសុខក្នុងការ ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ និង ដោយមានការបញ្ជាក់អះអាងឡើងវិញ អំពីការព្រួយបារម្ភ យ៉ាងខ្លាំងរបស់ខ្លួនចំពោះសកម្មភាព ឬ ការគំរាមកំហែងនានាប្រឆាំងនឹងសន្តិសុខអាកាសយាន ដែលធ្វើ អោយអន្តរាយដល់សុវត្ថិភាពបុគ្គល ឬ ទ្រព្យសម្បត្តិ ជះឥទ្ធិពលមិនល្អដល់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនតាម ផ្លូវអាកាស និង ធ្វើអោយខូចទំនុកចិត្តសាធារណជនមកលើសុវត្ថិភាពអាកាសចរស៊ីវិល

ដោយមានគោលបំណង ជួយសម្រួល និង ធ្វើអោយប្រសើរឡើងដល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ តាមផ្លូវអាកាស និង សកម្មភាពពាក់ព័ន្ធនានា ជាកិច្ចបំពេញបន្ថែមដល់ការសម្រួលការដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗ និង កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងសេរីភាវូបនីយកម្មនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន

ដោយមានគោលបំណង ដកចេញការរឹតបន្តឹងនានា ឈរលើគោលការណ៍ជាជំហានៗ ដើម្បីឈាន ឆ្ពោះទៅរកការសម្រេចបាននូវភាពបត់បែនបាន និង សមត្ថភាពកាន់តែប្រសើរជាងមុននៅក្នុងប្រតិបត្តិការ នៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរនានាតាមផ្លូវអាកាសក្នុងតំបន់អាស៊ាន ស្របជាមួយនឹងទស្សនៈស្ថាបនា ទីផ្សារអាកាសចរណ៍កាតព្វកិច្ចរបស់អាស៊ាន នៅឆ្នាំ ២០១៥



ក្នុងនាមជា បណ្តាភាគីនៃអនុសញ្ញា ស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅ ទីក្រុងស៊ីកាហ្គោ ថ្ងៃទី ០៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៤៤ និង ដោយមានគោលបំណងប្រកាន់ខ្ជាប់នូវគោលការណ៍ និង បទប្បញ្ញត្តិនានានៃអនុសញ្ញានេះ និង

ដោយមានគោលបំណង ឈានទៅដល់ការសម្រេចបាននូវកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពី សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស

បានព្រមព្រៀងគ្នា ដូចខាងក្រោម ៖

មាត្រា ១

និយមន័យ

លើកលែងតែក្នុងករណីបរិបទតម្រូវ សម្រាប់តែគោលបំណងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ៖

១. ពាក្យ “អនុសញ្ញា” ត្រូវមានន័យថា អនុសញ្ញា ស្តីពី អាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងស៊ីកាហ្គោ កាលពីថ្ងៃទី ០៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៤៤ ហើយរួមមាន (i) វិសោធនកម្មណាមួយដែលត្រូវបានចូលជាធរមានក្រោមមាត្រា ៩៤ (ក) នៃអនុសញ្ញានេះ និង ត្រូវបានផ្តល់សេចក្តីប៉ាន់ដោយបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និង (ii) ឧបសម្ព័ន្ធណាមួយ ឬ វិសោធនកម្មណាមួយនៃឧបសម្ព័ន្ធនោះ ដែលត្រូវបានអនុម័តក្រោមមាត្រា ៩០ នៃអនុសញ្ញានេះ ក្នុងកម្រិតមួយដែលឧបសម្ព័ន្ធ ឬ វិសោធនកម្មនៃឧបសម្ព័ន្ធទាំងនោះ នៅក្នុងពេលវេលាជាក់លាក់ណាមួយ មានប្រសិទ្ធភាពចំពោះគ្រប់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។
២. ពាក្យ “អាជ្ញាធរអាកាសចរ” ត្រូវមានន័យថា រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកអាកាសចរស៊ីវិល បុគ្គល ឬ អង្គភាពណាមួយ ដែលត្រូវបានអនុញ្ញាតអោយបំពេញតួនាទីណាមួយនាពេលបច្ចុប្បន្ន ឬ តួនាទីប្រហាក់ប្រហែល ។
៣. ពាក្យ “ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង” ត្រូវមានន័យថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយដែលត្រូវបានចាត់តាំង និង អនុញ្ញាតអោយប្រតិបត្តិការ ស្របតាមមាត្រា ៣ (ស្តីពី ការចាត់តាំង និង ការផ្តល់ច្បាប់អនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។



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

៥. ពាក្យ “សេវាកម្មផ្លូវអាកាស” “សេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ” និង “ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ” ត្រូវមានន័យដោយឡែកៗពីគ្នាដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៩៦ នៃអនុសញ្ញា ។

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

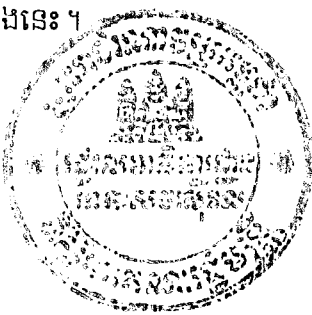
៧. ពាក្យ “កំណត់ផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់” ត្រូវមានន័យថា កំណត់ផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់នៅក្នុងកាលវិភាគហោះហើរ ដែលមាននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

៨. ពាក្យ “សេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀង” ត្រូវមានន័យថា សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស តាមកាលវិភាគកំណត់ ដើម្បីដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ទំនិញ និង/ឬ កញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ ដាច់ដោយឡែក ឬ រួមបញ្ចូលគ្នា ជាផ្លូវនឹងការយកផលកម្រៃ ឬ ការជួលនៅលើកំណត់ផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់ជាក់លាក់ ។

៩. ពាក្យ “ការឈប់សំចតមិនធ្វើពាណិជ្ជកម្ម” ត្រូវមានន័យថា ការចុះចតក្នុងគោលបំណងណាមួយ ក្រៅពីការដាក់បញ្ចូល ឬ ការបញ្ចេញអ្នកដំណើរ ទំនិញ និង/ឬ កញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ នៅក្នុងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ។

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

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



១២. ពាក្យ “ទីស្នាក់ការកណ្តាល” ត្រូវមានន័យថា អគ្គលេខាធិការដ្ឋានអាស៊ាន ។ និង

១៣. រាល់សេចក្តីយោងទាំងអស់ចំពោះពាក្យឯកវចនៈ ត្រូវរួមបញ្ចូលទាំងន័យពហុវចនៈ ហើយដូចគ្នា នេះដែរ រាល់សេចក្តីយោងទាំងអស់ចំពោះពាក្យពហុវចនៈ ក៏ត្រូវរួមបញ្ចូលទាំងន័យឯកវចនៈផងដែរ ។

មាត្រា ២
ការផ្តល់សិទ្ធិ

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់ដល់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត នូវសិទ្ធិដូចខាងក្រោម ដើម្បីបម្រើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀតនោះ ៖

- ក. សិទ្ធិហោះហើរឆ្លងកាត់ទឹកដីរបស់ខ្លួនដោយមិនចុះចត
- ខ. សិទ្ធិធ្វើការឈប់សំចតនៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួនដោយមិនធ្វើពាណិជ្ជកម្ម និង
- គ. សិទ្ធិនានាដែលមានកំណត់នៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ រួមទាំងសិទ្ធិទាំងឡាយដែលមានចែងនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ១ (ស្តីពី សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសតាមកាលវិភាគកំណត់) និង តាមករណីជាក់ស្តែង ឧបសម្ព័ន្ធ ២ (ស្តីពី ពិធីសារអនុវត្ត ទី ១ ដល់ ទី ៦ ដូចដែល មានភ្ជាប់ជាមួយ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

២. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ក្រៅពីក្រុមហ៊ុនអាកាសចរទាំងឡាយណាដែលបានចាត់តាំងក្រោមមាត្រា ៣ (ស្តីពី ការចាត់តាំង និង ការផ្តល់ច្បាប់អនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ក៏ត្រូវមានសិទ្ធិដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ (ក) និង (ខ) នៃមាត្រានេះផងដែរ។ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនេះ ត្រូវតែប្រូវអោយបំពេញតាមលក្ខខណ្ឌផ្សេងៗ ដែលមានកំណត់ក្រោមច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និង វិធាននានា ដែលជាទូទៅត្រូវបែកមកអនុវត្តចំពោះប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលគោរពតាមការអនុវត្តនេះ ។



៣. គ្មានបទប្បញ្ញត្តិណាមួយនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវបានចាត់ទុកថា ជាការផ្តល់អោយក្រុមហ៊ុន អាកាសចរណាមួយ ឬ បណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ នូវសិទ្ធិផ្ទុកក្នុងអាកាស យាន នៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត នូវអ្នកដំណើរ អីវ៉ាន់អ្នកដំណើរ ទំនិញ ឬ កញ្ចប់ ប្រៃសណីយ៍ ដែលត្រូវបានដឹកជញ្ជូនជាផ្លូវនិងការយកផលកម្រៃ ហើយដឹកជញ្ជូនឆ្ពោះទៅកាន់ចំណុច ដទៃផ្សេងទៀតនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ដែលបានពោលខាងក្រោយនោះឡើយ ។

មាត្រា ៣

ការចាត់តាំង និង ការផ្តល់ច្បាប់អនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវមានសិទ្ធិចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរចំនួនច្រើនតាមដែលខ្លួន ប្រាថ្នា ក្នុងគោលបំណងធ្វើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ស្របតាមកិច្ចព្រម ព្រៀងនេះនិង មានសិទ្ធិដកហូត ឬ កែប្រែការចាត់តាំងនេះ។ ការចាត់តាំងនេះ ត្រូវបញ្ជូនជាលាយលក្ខណ៍ អក្សរ តាមរយៈការទូត ទៅកាន់ទីស្នាក់ការកណ្តាល ដែលត្រូវជូនដំណឹងទៅគ្រប់បណ្តាភាគីចុះកិច្ច ព្រមព្រៀងទាំងអស់ ជាបន្តបន្ទាប់ ។

២. នៅពេលទទួលបានការចាត់តាំង និង ពាក្យស្នើសុំពីក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង ក្នុង ទម្រង់ និង លក្ខណៈដូចដែលមានបញ្ជាក់ ដើម្បីស្នើសុំច្បាប់អនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការ និង សិខិតអនុញ្ញាត បច្ចេកទេស ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់ច្បាប់អនុញ្ញាតសមស្រប និង សិខិតអនុញ្ញាត បច្ចេកទេស ដោយពុំមានការពន្យារពេលបែបបទនីតិវិធីណាមួយឡើយ ដរាបណា ៖

ក. (i) ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ឬ ពលរដ្ឋនៃភាគីចុះ កិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ឬ ករណីទាំងពីរនេះ មានកម្មសិទ្ធិត្រឹមត្រូវ និង មានការគ្រប់គ្រង ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ឬ

(ii) ស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃការទទួលយកពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលទទួល ពាក្យស្នើសុំនេះ រដ្ឋជាសមាជិកអាស៊ានចំនួនមួយ ឬ ច្រើន និង/ឬ ពលរដ្ឋរបស់ខ្លួន ជាម្ចាស់ កម្មសិទ្ធិ និង នៅតែមានភាពជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិត្រឹមត្រូវ ហើយមានការគ្រប់គ្រងប្រកប ដោយប្រសិទ្ធភាព លើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង ដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ នេះ ត្រូវបានបង្កើតឡើង និង មានទីស្នាក់ការកណ្តាលកម្មចម្បង នៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ច ព្រមព្រៀង ដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនេះ ហើយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់



តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនេះ មាន និង បន្តរក្សាការគ្រប់គ្រងតាមផ្លូវច្បាប់ប្រកបដោយ
ប្រសិទ្ធភាព ។ ឬ

(iii) ស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃការទទួលយកពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលទទួល
ពាក្យស្នើសុំនេះ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង ត្រូវបានបង្កើតឡើង និង មាន
ទីស្នាក់ការអាជីវកម្មចម្បងរបស់ខ្លួន នៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំង
ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនេះ និង ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ
មាន និង នៅតែរក្សាការគ្រប់គ្រងតាមផ្លូវច្បាប់យ៉ាងមានប្រសិទ្ធភាពទៅលើក្រុមហ៊ុន
អាកាសចរនោះ ដរាបណាការព្រមព្រៀងទាំងនេះ នឹងមិនមានន័យស្មើនឹងការអនុញ្ញាត
អោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ឬ ក្រុមហ៊ុនបុត្រសម្ព័ន្ធរបស់ខ្លួន មានលទ្ធភាពទទួលបាននូវ
សិទ្ធិធ្វើបរាចរដែលខ្លួនពុំធ្លាប់មាននោះឡើយ ។ និង

ខ. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង មានគុណវុឌ្ឍិក្នុងការបំពេញលក្ខខណ្ឌផ្សេងៗ ដូច
ដែលមានចែងនៅក្នុងច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និង វិធាននានា ដែលតាមធម្មតាត្រូវបានយកមកអនុវត្ត
ចំពោះការធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង
ដែលធ្វើការពិចារណាលើពាក្យស្នើសុំមួយ ឬ ច្រើននោះ ។ និង

គ. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ គោរពតាមខ្លឹមសារដែលមាន
ចែងក្នុងមាត្រា ៥ (ស្តីពី សុវត្ថិភាព) និង មាត្រា ៦ (ស្តីពី សន្តិសុខអាកាសចរ) នៃកិច្ចព្រម
ព្រៀងនេះ ។

៣. បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលផ្តល់ច្បាប់អនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការស្របតាមកថាខណ្ឌទី
២ នៃមាត្រានេះ ត្រូវជូនដំណឹងអំពីការផ្តល់ជូននេះទៅទីស្នាក់ការកម្ពុជឯកសារ ដែលត្រូវជូនដំណឹងទៅ
គ្រប់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ជាបន្តបន្ទាប់ ។

មាត្រា ៤

ការដកហូត ការលុបចោល ការផ្តាច់ជាបណ្តោះអាសន្ន និង ការកម្រិតច្បាប់អនុញ្ញាត

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ មានសិទ្ធិដកហូត លុបចោល ផ្អាក ដាក់លក្ខខណ្ឌនានា ឬ ដាក់
កម្រិតជាបណ្តោះអាសន្ន ឬ អចិន្ត្រៃយ៍ លើច្បាប់អនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬ លិខិតអនុញ្ញាត



បច្ចេកទេសដែលមានពេលក្នុងមាត្រា ៣ (ស្តីពី ការចាត់តាំង និង ការផ្តល់ច្បាប់អនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ពាក់ព័ន្ធនឹងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងដោយភាគី ចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត ក្នុងករណីដែល ៖

- ក. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ខកខានមិនបានបង្ហាញថា ខ្លួនមានគុណវុឌ្ឍិគ្រប់គ្រាន់ ក្រោមមាត្រា ៣ កថាខណ្ឌទី ២ (ក) (i) ឬ (ii) ឬ (iii) ដែលពាក់ព័ន្ធ ឬ
- ខ. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ខកខានមិនបានបំពេញតាមច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និង វិធាននានា ដូច ដែលបានពេលក្នុងមាត្រា ១៤ (ស្តីពី ការអនុវត្តច្បាប់ និង បទប្បញ្ញត្តិនានា) នៃកិច្ច ព្រមព្រៀងនេះ ឬ
- គ. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត មិនបានថែរក្សា និង គោរពតាមបទដ្ឋាននានា ដូច ដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៥ (ស្តីពី សុវត្ថិភាព) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

២. លុះត្រាតែមានការចាំបាច់ក្នុងការធ្វើចំណាត់ការបន្ទាន់ ដើម្បីទប់ស្កាត់បន្ថែមចំពោះការមិនអនុវត្ត តាមកថាខណ្ឌទី ១ (ខ) ឬ ១ (គ) នៃមាត្រានេះ សិទ្ធិទាំងឡាយដែលបង្កើតឡើងដោយមាត្រានេះ ត្រូវ យកមកអនុវត្តបាន តែក្នុងករណីក្រោយពីមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នានាជាមួយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ស្របតាមខ្លឹមសារដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ១៦ (ស្តីពី កិច្ចពិគ្រោះ យោបល់ និង វិសោធនកម្ម) ។

៣. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានអនុវត្តសិទ្ធិរបស់ខ្លួន ក្នុងការដកហូត លុបចោល ផ្អាកជាបណ្តោះ អាសន្ន ដាក់លក្ខខណ្ឌនានា ឬ ដាក់កម្រិត លើច្បាប់អនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬ លិខិតអនុញ្ញាត បច្ចេកទេស នៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ស្របតាមកថាខណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះ ត្រូវជូនដំណឹង អំពីចំណាត់ការរបស់ខ្លួនបែបនេះ ទៅទីស្នាក់ការកណ្តាលឯកសារ ហើយទីស្នាក់ការកណ្តាលនេះ ត្រូវ ជូនដំណឹងទៅគ្រប់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ជាបន្តបន្ទាប់ ។

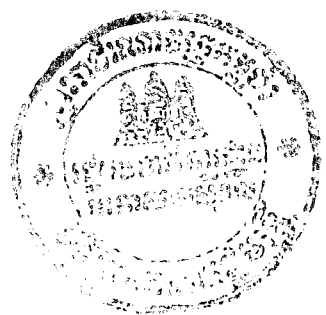
៤. ស្របតាមខ្លឹមសារនៃមាត្រា ៦ (ស្តីពី សន្តិសុខអាកាសចរ) មាត្រានេះ មិនកម្រិតសិទ្ធិរបស់ភាគីចុះ កិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ក្នុងការដកហូត លុបចោល ផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្ន ដាក់លក្ខខណ្ឌ ឬ ដាក់កម្រិត លើច្បាប់អនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬ លិខិតអនុញ្ញាតបច្ចេកទេស នៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតឡើយ ។



មាត្រា ៥
សុវត្ថិភាព

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

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



មាត្រា ៦
សន្តិសុខអាកាសចរ

១. ស្របតាមសិទ្ធិ និង កាតព្វកិច្ចនានារបស់ខ្លួនក្រោមច្បាប់អន្តរជាតិ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង អះអាងសាជាថ្មីថា កាតព្វកិច្ចរបស់ខ្លួនដែលមានចំពោះគ្នាទៅវិញទៅមក ក្នុងការការពារសន្តិសុខ អាកាសចរស៊ីវិលប្រឆាំងនឹងអំពើជ្រៀតជ្រែកខុសច្បាប់ណាមួយ ត្រូវបង្កើតបានជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់នៃ កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ ដោយពុំមានកម្រិតលើភាពទូទៅនៃសិទ្ធិ និង កាតព្វកិច្ចនានារបស់ខ្លួនក្រោមច្បាប់ អន្តរជាតិ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវអនុវត្តជាពិសេសអោយស្របតាមខ្លឹមសារនៃអនុសញ្ញា ស្តីពី បទល្មើស និង អំពើល្មើសផ្សេងៗទៀតដែលប្រព្រឹត្តនៅលើអាកាសយាន ចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុង ឥក្ស ថ្ងៃទី ១៤ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៦៣ អនុសញ្ញា ស្តីពី ការបង្ក្រាបការរឹបអូសយកអាកាសយានដោយ ខុសច្បាប់ ចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងឡាអេ ថ្ងៃទី ១៦ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៧០ និង អនុសញ្ញា ស្តីពីការបង្ក្រាប អំពើខុសច្បាប់នានាប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពអាកាសចរស៊ីវិល ចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងម៉ុងត្រេអាល់ ថ្ងៃទី ២៣ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៧១ ព្រមទាំងអនុសញ្ញា ឬ ពិធីសារផ្សេងទៀតណាមួយ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង សន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល និង ដែលគ្រប់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់គោរពតាម។

២. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់កិច្ចជួយជ្រោមជ្រែងចាំបាច់គ្រប់យ៉ាងចំពោះគ្នាទៅវិញទៅ មក តាមការស្នើសុំពីបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត ដើម្បីទប់ស្កាត់អំពើរឹបអូសយកអាកាសយាន ស៊ីវិលដោយខុសច្បាប់ និង អំពើខុសច្បាប់ផ្សេងៗទៀតប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពអាកាសយាន អ្នកដំណើរ និង អាកាសយានិករបស់ខ្លួន និង អាកាសយានដ្ឋាន ព្រមទាំងគ្រឿងបរិក្ខារបញ្ជាចរាចរដែនអាកាស និង ដើម្បីទប់ទល់នឹងអំពើគំរាមកំហែងណាមួយផ្សេងៗទៀតដល់សន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល។

៣. នៅក្នុងកិច្ចទំនាក់ទំនងគ្នាទៅវិញទៅមករបស់ខ្លួន បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវអនុវត្តស្រប តាមបទប្បញ្ញត្តិសន្តិសុខអាកាសចរ ដែលកំណត់ដោយអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ និងមានបញ្ជាក់ ជាឧបសម្ព័ន្ធនៃអនុសញ្ញានេះ។ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវតម្រូវថា អ្នកប្រតិបត្តិការអាកាសយាន ដែលបានចុះបញ្ជីនៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន អ្នកប្រតិបត្តិការអាកាសយានដែលមាន ទីស្នាក់ការអាជីវកម្មចម្បង របស់ខ្លួន ឬ និវេសនដ្ឋានអចិន្ត្រៃយ៍នៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន និង អ្នកប្រតិបត្តិការអាកាសយានដ្ឋាននៅក្នុង ទឹកដីរបស់ខ្លួន ត្រូវអនុវត្តស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិសន្តិសុខអាកាសចរនេះ។

៤. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវប្រកាន់ខ្ជាប់បទប្បញ្ញត្តិសន្តិសុខ ដែលតម្រូវដោយបណ្តាភាគី ចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត សម្រាប់ការធ្វើដំណើរចូលមកដល់ ការធ្វើដំណើរចាកចេញ និង ខណៈស្ថិត



នៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ហើយត្រូវចាត់វិធានការសមស្របនានាដើម្បីការពារអាកាសយាន និង ដើម្បីត្រួតពិនិត្យអ្នកដំណើរ ក្រុមអាកាសយានិក និង សម្ភារៈយកតាមខ្លួនរបស់ពួកគេ រួមទាំងទំនិញ និង គ្រឿងឧបភោគបរិភោគ មុន និង អំឡុងពេលផ្ទុកឡើង ឬ ដាក់ចុះ ផងដែរ។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់ការពិចារណាជាវិជ្ជមានផងដែរ ចំពោះការស្នើសុំណាមួយពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត អោយធ្វើការចាត់វិធានការសន្តិសុខពិសេសទប់ស្កាត់នឹងអំពើពុករលួយកំហែងណាមួយ។

៥. នៅពេលកើតមានឡើងនូវឧប្បត្តិហេតុ ឬ ការគំរាមកំហែងនៃឧប្បត្តិហេតុ ពាក់ព័ន្ធនឹងការរឹបអូសយកអាកាសយានស៊ីវិលដោយខុសច្បាប់ ឬ អំពើខុសច្បាប់ផ្សេងទៀតប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពអាកាសយាន អ្នកដំណើរ និង ក្រុមអាកាសយានិក អាកាសយានដ្ឋាន ឬ គ្រឿងបរិក្ខារបញ្ជាចរាចរនៃអាកាស បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវផ្តល់កិច្ចជួយជ្រោមជ្រែងគ្នាទៅវិញទៅមក ដោយសម្រួលអោយមានការប្រាស្រ័យទាក់ទងនានា និង ការចាត់វិធានការសមស្របដទៃទៀត ក្នុងគោលបំណងបញ្ចប់នូវឧប្បត្តិហេតុ ឬ ការគំរាមកំហែងនៃឧប្បត្តិហេតុនេះ អោយបានឆាប់រហ័ស និង មានសុវត្ថិភាព។

៦. នៅពេលដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយមានមូលហេតុសមហេតុផល ដែលជឿថា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតបានអនុវត្តប្លង់ចាកពីខ្លឹមសារសន្តិសុខអាកាសចរនៃមាត្រានេះ អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ អាចស្នើសុំពិគ្រោះយោបល់ជាបន្ទាន់មួយជាមួយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតដែលបានពោលនោះ។ ករណីខកខានមិនបានឈានដល់ការព្រមព្រៀងដែលអាចទទួលយកបានមួយក្នុងរយៈពេលដប់ប្រាំ (១៥) ថ្ងៃគិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទនៃការទទួលបានសំណើនេះ ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ត្រូវបង្កើតបានជាមូលហេតុក្នុងការដកហូត សុបចោល ផ្អាក ដាក់លក្ខខណ្ឌនានា ឬ ដាក់កម្រិត លើច្បាប់អនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការ និង លិខិតអនុញ្ញាតបច្ចេកទេសរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ ឬ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនានានៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ។ នៅពេលតម្រូវដោយសារតែភាពមានអសន្ត ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ អាចចាត់វិធានការបណ្តោះអាសន្ននៅមុនកាលបរិច្ឆេទផុតកំណត់ដប់ប្រាំ (១៥) ថ្ងៃនេះ។

៧. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវតម្រូវអោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតដែលផ្តល់សេវាកម្មដល់ខ្លួន អោយដាក់ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរនូវកម្មវិធីសន្តិសុខ ឬកប្រតិបត្តិការដែលត្រូវបានឯកភាពដោយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ដើម្បីធ្វើការទទួលស្គាល់។



មាត្រា ៧
តម្លៃសេវាកម្ម

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

២. តម្លៃសេវាកម្មដែលកំណត់យកដោយបណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ មិនចាំបាច់តម្រូវអោយតម្កល់ ឬ មានការឯកភាពពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយឡើយ ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក្នុងករណីដែលច្បាប់ជាតិនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ តម្រូវអោយមានការឯកភាពជាមុនទៅលើតម្លៃសេវាកម្មនេះ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលពាក់ព័ន្ធ ត្រូវធ្វើការព្រមព្រៀងលើពាក្យសុំកំណត់តម្លៃសេវាកម្មនេះអោយបានសមស្របតាមការគួរ ។ ក្នុងករណីបែបនេះ គោលការណ៍បដិការ អាចត្រូវយកមកអនុវត្តដោយបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលពាក់ព័ន្ធ ទៅតាមឆន្ទានុសិទ្ធិរបស់ខ្លួន ។

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

៤. បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវធានាថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង ផ្តល់ដល់សាធារណជនទូទៅនូវព័ត៌មានពេញលេញ និង ពិស្តារអំពីតម្លៃសំបុត្រយន្តហោះ និង អត្រាតម្លៃនានាព្រមទាំងលក្ខខណ្ឌទាំងឡាយដែលភ្ជាប់មកជាមួយប័ណ្ណផ្សព្វផ្សាយពាណិជ្ជកម្មរបស់ខ្លួនផងដែរ ។



មាត្រា ៨
ប្រតិបត្តិការអាកាសយានជួល

១. នៅពេលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង ស្នើសុំប្រើប្រាស់អាកាសយានក្រៅពីអាកាសយានដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់ខ្លួនផ្ទាល់ ដើម្បីបម្រើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ករណីបែបនេះអាចត្រូវបានធ្វើឡើងក្រោមលក្ខខណ្ឌដែលថា ៖

- ក. ការព្រមព្រៀងបែបនេះ នឹងមិនមានតម្លៃស្មើនឹងការអនុញ្ញាតអោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលជាភាគីអោយជួល មានលទ្ធភាពទទួលបាននូវសិទ្ធិធ្វើចរាចរដែលខ្លួនពុំទាន់មាននោះឡើយ ។
- ខ. អត្ថប្រយោជន៍ហិរញ្ញវត្ថុ ដែលនឹងត្រូវទទួលបានដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលជាភាគីអោយជួល នឹងមិនផ្អែកលើផលចំណេញ ឬ កំហាត់នៃប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរពាក់ព័ន្ធដែលបានចាត់តាំងនោះទេ ។ និង
- គ. ការទទួលខុសត្រូវចំពោះសុវត្ថិភាពលទ្ធភាពហោះហើរ និង ភាពគ្រប់គ្រាន់នៃបទដ្ឋានប្រតិបត្តិការ និង ការថែទាំអាកាសយានជួលណាមួយ ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ នឹងត្រូវបង្កើតឡើងដោយអនុលោមតាមអនុសញ្ញា ។

២. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង មិនត្រូវបានហាមឃាត់ពីការផ្តល់សេវាកម្មនានា ដោយប្រើប្រាស់អាកាសយានជួលឡើយ ដរាបណាការព្រមព្រៀងជួលអាកាសយានណាមួយនោះ ត្រូវបានធ្វើឡើងស្របតាមលក្ខខណ្ឌនានាដូចមានរាយក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះ ។

មាត្រា ៩
អនុលោមតាមច្បាប់ និង បទប្បញ្ញត្តិនានា

១. អនុលោមតាមច្បាប់ និង បទប្បញ្ញត្តិនានា នៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ត្រូវមាន ៖



- ក. សិទ្ធិនាំចូល និង រក្សានៅក្នុងទឹកដីនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ពាក់ព័ន្ធនឹង ការចូលមកដល់ ការស្នាក់នៅ និង ការផ្តល់ការងារ នូវបុគ្គលិកគ្រប់គ្រង និង បុគ្គលិក ជំនាញផ្សេងទៀត គ្រឿងបរិក្ខារការិយាល័យ និង សម្ភារៈពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗ ព្រមទាំង សម្ភារៈផ្សព្វផ្សាយពាណិជ្ជកម្មនានា ដែលត្រូវការសម្រាប់ការធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្ម ដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ។
- ខ. សិទ្ធិបង្កើតការិយាល័យនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ក្នុងគោល បំណងធ្វើការផ្តល់ ផ្សព្វផ្សាយពាណិជ្ជកម្ម និង សេវាកម្មផ្លូវអាកាសនានា ។
- គ. សិទ្ធិធ្វើអាជីវកម្មលក់ដូរសេវាកម្មផ្លូវអាកាសនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេង ទៀតដោយខ្លួនឯងផ្ទាល់ និង តាមរយៈភ្នាក់ងារក្រោមឆន្ទានុសិទ្ធិរបស់ខ្លួនអោយលក់ដូរ សេវាកម្មផ្លូវអាកាសនេះ ហើយថា បុគ្គលគ្រប់រូបត្រូវមានសិទ្ធិដោយសេរីក្នុងការទិញ សេវាកម្មនេះ ដោយប្រើរូបិយប័ណ្ណក្នុងស្រុកនៃទឹកដីនោះ ឬ រូបិយប័ណ្ណនៃប្រទេសផ្សេង ទៀតដែលអាចប្តូរបានដោយសេរី ផ្អែកតាមច្បាប់ និង បទប្បញ្ញត្តិជាតិនៃទឹកដីនោះ ។
- ឃ. សិទ្ធិបង្វែរ និង ផ្ទេរ ទៅកាន់ទឹកដីនៃសាជីវកម្មរបស់ខ្លួន តាមតម្រូវការ នូវប្រាក់ចំណូល ក្នុងស្រុក ដែលសល់ពីការចំណាយក្នុងស្រុកសរុបរបស់ខ្លួន។ ការបង្វែរ និង ផ្ទេរប្រាក់ នេះ ត្រូវទទួលបានការអនុញ្ញាតភ្លាមៗដោយគ្មានការរឹតបន្តឹង ឬ ការយកពន្ធណាមួយ ឡើយ ក្រោមអត្រាប្តូរប្រាក់ដែលកំពុងអនុវត្តចំពោះប្រតិបត្តិការសាច់ប្រាក់បច្ចុប្បន្ន និង ការផ្ទេរប្រាក់ នៅកាលបរិច្ឆេទដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដាក់ពាក្យសុំធ្វើការផ្ទេរប្រាក់ជា លើកដំបូង។ ការបង្វែរ និង ការផ្ទេរប្រាក់នេះ ត្រូវធ្វើឡើងស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិប្តូរ រូបិយប័ណ្ណបរទេសនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលពាក់ព័ន្ធ ។
- ង. សិទ្ធិទូទាត់ចំណាយក្នុងស្រុករួមមាន ការទិញប្រេងឥន្ធនៈនៅក្នុងទឹកដីនៃបណ្តាភាគីចុះ កិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ជារូបិយប័ណ្ណក្នុងស្រុក។ ក្រោមឆន្ទានុសិទ្ធិរបស់ខ្លួន ក្រុមហ៊ុន អាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អាចធ្វើការទូទាត់ចំណាយនេះ នៅក្នុងទឹកដី នៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត តាមរយៈរូបិយប័ណ្ណដែលអាចប្តូរបានដោយ សេរី ស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិរូបិយប័ណ្ណក្នុងស្រុក ។



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

ក. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើននៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដូចគ្នា និង

ខ. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើននៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត

ក្រោមលក្ខខណ្ឌដែលថា រាល់ភាគីចូលរួមទាំងអស់នៅក្នុងការព្រមព្រៀងនេះ មានសិទ្ធិធ្វើចរាចរជាមូលដ្ឋាន និង ច្បាប់អនុញ្ញាតសមស្រប ព្រមទាំងបំពេញតាមលក្ខខណ្ឌតម្រូវនានាដែលអនុវត្តចំពោះការព្រមព្រៀងនេះ ។

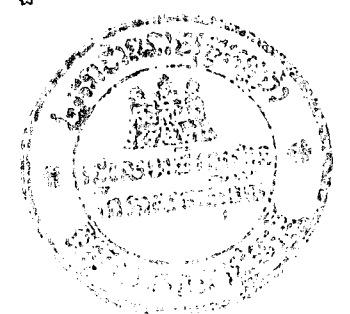
៣. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរធ្វើម៉ាឃីតធីង អាចតម្រូវអោយលើសពីការឯកភាពពីអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ចំពោះការព្រមព្រៀងធ្វើម៉ាឃីតធីងរួមគ្នាណាមួយ ជាមួយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរធ្វើប្រតិបត្តិការ ស្របតាមកថាខណ្ឌទី ២ មុននឹងចាប់ផ្តើមអនុវត្តការព្រមព្រៀងដែលបានស្នើសុំនោះ ។

៤. នៅពេលបន្តអនុវត្តការលក់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលធ្វើម៉ាឃីតធីង ត្រូវជម្រាបអោយបានច្បាស់លាស់ដល់ភាគីអ្នកទិញសំបុត្រយន្តពោះចំពោះសេវាកម្មនេះ នៅពេលបត់សំបុត្រ ថាតើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណាមួយ នឹងក្លាយជាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរធ្វើប្រតិបត្តិការនៅលើផ្នែកនីមួយៗនៃសេវាកម្មនេះ និងថាតើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណាមួយ ឬ ច្រើន ដែលភាគីអ្នកទិញសំបុត្រយន្តពោះត្រូវមានទំនាក់ទំនងកិច្ចសន្យាជាមួយ ។

មាត្រា ១០

បន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង គ្រឿងបរិក្ខារនានា

១. គ្មានភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ត្រូវកំណត់ ឬ អនុញ្ញាតអោយកំណត់ទៅលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត នូវបន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង គ្រឿងបរិក្ខារ ក្នុងតម្លៃខ្ពស់ជាងតម្លៃដែលខ្លួនបានកំណត់យកពីក្រុមហ៊ុនអាកាសចររបស់ខ្លួន ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសរន្ធដាតិដូចគ្នានេះឡើយ ។



២. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវជំរុញអោយមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ ស្តីពី ការកំណត់បន្ទុក ចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង គ្រឿងបរិក្ខារនានា រវាងអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចកំណត់តម្លៃ និង បណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង គ្រឿងបរិក្ខារនានាដែលផ្តល់ដោយអាជ្ញាធរ កំណត់តម្លៃទាំងនោះ តាមករណីជាក់ស្តែង តាមរយៈស្ថាប័នតំណាងរបស់បណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ទាំងនេះ។ ការជូនដំណឹងសមហេតុផល ស្តីពី សំណើសុំកែប្រែបន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង គ្រឿងបរិក្ខារនានា គួរត្រូវផ្តល់អោយភាគីប្រើប្រាស់ទាំងនេះ ដើម្បីអនុញ្ញាតអោយពួកគេអាច បញ្ចេញយោបល់មុននឹងមានការកែប្រែណាមួយ។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវជំរុញបន្ថែមដល់ អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចកំណត់តម្លៃរបស់ខ្លួន និង ភាគីប្រើប្រាស់ទាំងនោះ អោយធ្វើការផ្លាស់ប្តូរព័ត៌មាន អោយបានសមស្រប ពាក់ព័ន្ធនឹងបន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង គ្រឿងបរិក្ខារនេះ ។

មាត្រា ១១
ពន្ធគយ

១. ដោយឈរលើគោលការណ៍បដិការ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវអនុញ្ញាតអោយក្រុមហ៊ុន អាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតណាមួយ រួចផុតពីកាតព្វកិច្ចគ្រប់បែប យ៉ាងតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន ដែលមានកំណត់ក្រោមច្បាប់ជាតិរបស់ខ្លួន រាប់ចាប់ពីពន្ធគយនាំចូល ពន្ធអាករ ថ្លៃអធិការកិច្ច ព្រមទាំងកម្រៃ និង អាករជាតិផ្សេងៗ ចំពោះអាកាសយាន ប្រេងឥន្ធនៈ គ្រឿងបរិក្ខារផ្ទាល់ដី ប្រេងរំអិល ឧបករណ៍ផ្គត់ផ្គង់បច្ចេកទេសសម្រាប់ប្រើប្រាស់ គ្រឿងបន្លាស់នានា ដែលរួមមានម៉ាស៊ីន គ្រឿងបរិក្ខារប្រចាំអាកាសយាន គ្រឿងឧបភោគបរិភោគ និង សម្ភារៈផ្សេងទៀត នៅលើអាកាសយាន ដូចជា ប័ណ្ណដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាស សម្ភារៈបោះពុម្ពណាមួយដែលមានសញ្ញាសម្គាល់ ក្រុមហ៊ុន និង សម្ភារៈបោះពុម្ពផ្សាយទូទៅដែលត្រូវបានចែកជូនដោយពេតព្វិតផ្ទៃដោយក្រុមហ៊ុនអាកាស ចរដែលបានចាត់តាំងនោះ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីប្រើប្រាស់ ឬ ត្រូវបានប្រើប្រាស់ផ្តាច់មុខ សម្រាប់ការធ្វើ ប្រតិបត្តិការ ឬ បម្រើដល់សេវាកម្មអាកាសយាននៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង នៃភាគីចុះកិច្ច ព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតនោះ ដែលកំពុងធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានឯកភាពគ្នានេះ ។

២. ការលើកលែងពន្ធនានាដែលត្រូវបានអនុញ្ញាតដោយមាត្រានេះ ត្រូវអនុវត្តទៅលើមុខទំនិញដែល មានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ ៖

ក. ដែលត្រូវបាននាំចូលមកក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដោយ ឬ ក្នុងនាមក្រុមហ៊ុន អាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត



- ខ. ដែលត្រូវបានរក្សាទុក នៅលើអាកាសយានរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ខណៈពេលចូលមកដល់ ឬ ចាកចេញពីទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ឬ
- គ. ដែលត្រូវបានយកតាមអាកាសយាននៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ចូលមកក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ក្នុងគោលបំណងដើម្បីប្រើប្រាស់ធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានឯកភាពគ្នា

ទោះជាមុខទំនិញទាំងនេះ ត្រូវបានប្រើប្រាស់ ឬ មិនត្រូវបានប្រើប្រាស់ទាំងស្រុងនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលផ្តល់ការអនុញ្ញាតអោយរួចផុតនោះក៏ដោយ ដរាបណាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិលើមុខទំនិញទាំងនេះ មិនត្រូវបានផ្ទេរនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានពោលក្រោយនោះ ។

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

៤. ការអនុញ្ញាតអោយរួចផុតពីកាតព្វកិច្ចនានាដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងមាត្រានេះ ក៏ត្រូវយកមកអនុវត្តផងដែរ ចំពោះករណីដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ បានចុះកិច្ចសន្យាជាមួយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងផ្សេងទៀត ហើយដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរក្រោយនេះ ក៏ទទួលបានការអនុញ្ញាតអោយរួចផុតពីកាតព្វកិច្ចនានាដូចគ្នានេះដែរ ពីភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ឬ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនានា ចំពោះប្រាក់កម្ចី ឬ ការផ្ទេរមុខទំនិញ ដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះ នៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ឬ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនានា ។



មាត្រា ១២
ការប្រកួតប្រជែងស្មោះត្រង់

ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ យល់ព្រម ៖

- ក. ថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនីមួយៗ ត្រូវមានឱកាសសមរម្យ និង ស្មើភាពគ្នា ក្នុងការប្រកួតប្រជែងដើម្បីផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដែលគ្រប់គ្រងដោយកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។ និង
- ខ. ចាត់វិធានការបញ្ចប់រាល់ទម្រង់រើសអើងគ្រប់បែបយ៉ាង និង/ឬ ការអនុវត្តប្រឆាំងនឹងការប្រកួតប្រជែងនានាពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ និង/ឬ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងរបស់ខ្លួន ដែលខ្លួនយល់ថា ជះឥទ្ធិពលមិនល្អទៅលើតួនាទីប្រកួតប្រជែងរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតណាមួយ ។

មាត្រា ១៣
កិច្ចគាំពារ

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ឯកភាពគ្នាថា ការអនុវត្តរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដូចខាងក្រោមនេះ អាចត្រូវបានចាត់ទុកថា ជាលទ្ធភាពនៃការអនុវត្តប្រឆាំងនឹងការប្រកួតប្រជែង ដែលសមល្មមនឹងតម្រូវអោយមានការត្រួតពិនិត្យច្បាស់លាស់ ៖

- ក. ការយកតម្លៃសំបុត្រ និង អត្រាថ្លៃដឹកជញ្ជូនលើកំណត់ផ្លូវហោះហើរ ក្នុងកម្រិតមួយដែលបូកសរុបទៅឃើញថា មិនគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីចំណាយលើថ្លៃដើមនានានៃការផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ។
- ខ. ការបន្ថែមលើសចំណុះដឹកជញ្ជូន ឬ ចំនួនជើងហោះហើរនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ។
- គ. ការអនុវត្តដែលបានពោលនេះ មានលក្ខណៈជានិច្ចនិរន្តរ៍ ជាជាងបណ្តោះអាសន្ន ។
- ឃ. ការអនុវត្តដែលបានពោលនេះ ជះឥទ្ធិពលជាអវិជ្ជមានធ្ងន់ធ្ងរផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច ឬ បង្កអោយមានការខូចខាតធ្ងន់ធ្ងរដល់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដទៃទៀត ។



៥. ការអនុវត្តដែលបានពោលនេះ ឆ្លុះអោយឃើញពីចេតនាជាក់ស្តែង ឬ អាចមានឥទ្ធិពល ដើម្បីកំចាត់ បដិសេធ ឬ បណ្តេញក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដទៃទៀតចេញពីទីផ្សារ និង

៦. ឥរិយាបថដែលបញ្ជាក់ពីការរំលោភបំពាននៃតួនាទីផ្តាច់មុខលើកំណត់ផ្លូវហោះហើរ ។

២. ការផ្តល់កិច្ចជួយទំនុកបម្រុង និង/ឬ ឧបត្ថម្ភធនរបស់រដ្ឋ ត្រូវធ្វើឡើងក្នុងលក្ខណៈប្រកបដោយ តម្លាភាពក្នុងចំណោមបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ហើយមិនត្រូវធ្វើអោយខូចដល់ការប្រកួតប្រជែងក្នុង ចំណោមក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនានានៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនេះឡើយ ។ បណ្តា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងពាក់ព័ន្ធ ត្រូវផ្តល់អោយបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត ដែលមានចំណាប់ អារម្មណ៍ ក្រោយពីមានសំណើសុំរបស់ភាគីដែលបានពោលខាងក្រោយនេះ នូវព័ត៌មានពេញលេញ ស្តីពី ការផ្តល់កិច្ចជួយទំនុកបម្រុង និង/ឬ ឧបត្ថម្ភធននេះ ព្រមទាំងព័ត៌មាននៃការកែសម្រួលណាមួយ ឬ ការ ពន្យារពេលនៃការផ្តល់កិច្ចជួយទំនុកបម្រុង និង/ឬ ឧបត្ថម្ភធននេះ ផងដែរ ។ ព័ត៌មានបែបនេះ ត្រូវចាត់ទុក ថា ជាព័ត៌មានដែលមានភាពរសើប និង សម្ងាត់បំផុត ។

៣. ប្រសិនបើអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ យល់ឃើញថា ការធ្វើប្រតិបត្តិការ មួយ ឬ ច្រើន ដែលមានចេតនា ឬ ដែលត្រូវបានធ្វើឡើងដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត អាចបង្កើតបានជាឥរិយាបថប្រកួតប្រជែងមិនស្មោះត្រង់ ស្របតាម សូចនាករដូចមានរាយក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ ឬ ការរើសអើងណាមួយក្រោមរូបភាពជាកិច្ចជួយទំនុកបម្រុង និង/ឬ ឧបត្ថម្ភធនមិនត្រឹមត្រូវរបស់រដ្ឋ ពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតនេះ ខ្លួនអាចស្នើសុំ អោយមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ស្របតាមមាត្រា ១៦ (ស្តីពី កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ និង វិសោធនកម្ម) ក្នុង គោលបំណងដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហានេះ ។ សំណើសុំណាមួយបែបនេះ ត្រូវធ្វើឡើងដោយមានភ្ជាប់មកជា មួយនូវសេចក្តីជូនដំណឹងអំពីហេតុផលនៃការស្នើសុំនោះ ហើយកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ ត្រូវចាប់ផ្តើមក្នុងរយៈ ពេលដប់ប្រាំ (១៥) ថ្ងៃ ក្រោយពីទទួលបានសំណើនេះ ។

៤. ប្រសិនបើបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ខកខានមិនបានឈានដល់ការរកដំណោះស្រាយណាមួយ ចំពោះបញ្ហានេះតាមរយៈកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នោះទេ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អាចស្នើសុំអោយ ប្រើប្រាស់យន្តការដោះស្រាយវិវាទ តាមមាត្រា ១៧ (ស្តីពី ដំណោះស្រាយវិវាទ) ដើម្បីដោះស្រាយ វិវាទនោះ ។



៥. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវមានសិទ្ធិដកហូត លុបចោល ផ្អាក ដាក់លក្ខខណ្ឌនានា ឬ ដាក់កម្រិត ជាបណ្តោះអាសន្នលើច្បាប់អនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការ ចំពោះក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបាន ចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ប្រសិនបើមានមូលហេតុសមហេតុផលដែលជឿជាក់ថា ការអនុវត្តការប្រកួតប្រជែងមិនស្មោះត្រង់ ឬ ប្រឆាំងនឹងការប្រកួតប្រជែងនានា ដូចមានចែងក្នុង កថាខណ្ឌទី ១ និង ទី ២ នៃមាត្រានេះ ដែលត្រូវបានប្រព្រឹត្តដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ឬ ដោយ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីនោះ ប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរទៅលើប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុម ហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងរបស់ខ្លួន ។

មាត្រា ១៤

ការអនុវត្តច្បាប់ និង បទប្បញ្ញត្តិ

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

២. ខណៈពេលចូលមកដល់ ស្ថិតនៅក្នុង ឬ ចាកចេញពីទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និង វិធាននានានៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការអនុញ្ញាតអោយចូល ឬ ការចាកចេញពីទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ របស់អ្នកដំណើរ ក្រុមអាកាសយានិក ឬ ទំនិញនៅលើ អាកាសយាន (រួមទាំងបទប្បញ្ញត្តិនានាពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការចូលមកដល់ ការត្រួតពិនិត្យរបស់គយ សន្តិសុខ អាកាសចរ អន្តោប្រវេសន៍ លិខិតឆ្លងដែន គយ និង ចត្តាឡីស័ក ឬ បទប្បញ្ញត្តិប្រៃសណីយ៍) ត្រូវយក មកអនុវត្តដោយ ឬ ក្នុងនាមអ្នកដំណើរ ក្រុមអាកាសយានិក ឬ ទំនិញរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនៃភាគី ចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ។

៣. ក្រោមហេតុផលសន្តិសុខអាកាសចរ ការត្រួតពិនិត្យជាតិណាមួយ ការបង្ការការនាំចូលមកដោយ ខុសច្បាប់ ឬ នៅក្នុងកាលៈទេសៈពិសេសនានា អ្នកដំណើរ អីវ៉ាន់អ្នកដំណើរ និង ទំនិញ ដែលស្ថិតក្នុង ការឈប់សំចតឆ្លងកាត់តាមរយៈទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ហើយដែលមិនត្រូវបានចាកចេញ ពីតំបន់នៃអាកាសយានដ្ឋានដែលបានរក្សាទុកសម្រាប់គោលបំណងនេះ មិនត្រូវរួចផុតពីការលើកលែង ការត្រួតពិនិត្យណាមួយឡើយ ។



មាត្រា ១៥

ស្ថិតិ

អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់ដល់អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃបណ្តា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត នូវស្ថិតិតាមកាលកំណត់ ឬ ព័ត៌មានប្រហាក់ប្រហែលផ្សេងទៀត ពាក់ព័ន្ធនឹងចរាចរដឹកជញ្ជូននៃសេវាកម្មដែលបានឯកភាពគ្នា តាមការស្នើសុំ ។

មាត្រា ១៦

កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ និង វិសោធនកម្ម

១. អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវពិគ្រោះយោបល់គ្នាទៅវិញទៅមក នៅ ពេលណាមួយ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីធានាបាននូវការអនុវត្ត និង ការគោរពដោយសមហេតុផលតាមខ្លឹម សារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។ លុះត្រាតែមានការឯកភាពគ្នា កិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះ ត្រូវចាប់ផ្តើមនៅ កាលបរិច្ឆេទឆាប់បំផុតតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន ប៉ុន្តែមិនត្រូវយឺតជាងហុកសិប (៦០) ថ្ងៃ គិតចាប់ពី កាលបរិច្ឆេទដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ឬ ផ្សេងទៀត បានទទួលតាមរយៈការទូត ឬ មធ្យោបាយសមស្របដទៃទៀត នូវសំណើសុំជាលាយលក្ខណ៍អក្សរដែលរួមមានការបកស្រាយអំពីបញ្ហា នានាដែលនឹងត្រូវលើកយកមកពិគ្រោះគ្នានេះផងដែរ ។ នៅពេលដែលកាលបរិច្ឆេទកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ ត្រូវបានឯកភាពគ្នា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលស្នើសុំអោយមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ ត្រូវជូនដំណឹងផង ដែរ ដល់គ្រប់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតទាំងអស់ អំពីកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះ និងបញ្ហានានា ដែលនឹងត្រូវលើកយកមកធ្វើការពិគ្រោះយោបល់ ។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អាចចូលរួមនៅក្នុង កិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះបាន ។ នៅពេលបិទបញ្ចប់កិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះ ត្រូវជូនដំណឹងដល់រាល់បណ្តា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ព្រមទាំងទីស្នាក់ការកណ្តាលឯកសារផងដែរ អំពីលទ្ធផលនៃកិច្ចពិគ្រោះ យោបល់នេះ ។

២. ប្រសិនបើ ១ ភាគី ៣ នៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង យល់ថាមានការចាំបាច់ត្រូវធ្វើ វិសោធនកម្មលើបទប្បញ្ញត្តិណាមួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងនោះ ដោយធ្វើ សំណើសុំដាក់ជូនអគ្គលេខាធិការអាស៊ានមិនអោយហួសពីដប់ពីរ (១២) ខែ ក្រោយពីកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ចូលជាធរមាន ត្រូវមានសិទ្ធិស្នើសុំអោយមានការកោះប្រជុំនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ដើម្បី ពិចារណាធ្វើវិសោធនកម្មណាមួយដែលខ្លួនអាចស្នើឡើងចំពោះកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។ វិសោធនកម្មនេះ ប្រសិនបើមានការឯកភាពក្នុងចំណោមបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ និង ប្រសិនបើមានការចាំបាច់



ក្រោយពីមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ស្របតាមកថាខណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះ ត្រូវចូលជាធរមាននៅពេលដែល បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងចំនួនលើសពីពាក់កណ្តាល បានតម្កល់ទុកលិខិតុបករណ៍របស់ខ្លួន ស្តីពី ការផ្តល់ សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់វិសោធនកម្មនេះ ។

៣. ក្នុងករណីដែលមានការសម្រេចរៀបចំអោយមាននូវអនុសញ្ញាពហុភាគីទូទៅណាមួយ ពាក់ព័ន្ធនឹង សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដែលបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ត្រូវ ជាប់កាតព្វកិច្ច កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ក៏នឹងត្រូវធ្វើការកែសម្រួលអោយស្របតាមខ្លឹមសារនៃអនុសញ្ញានោះ ផងដែរ ។

មាត្រា ១៧

ដំណោះស្រាយវិវាទ

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

មាត្រា ១៨

ទំនាក់ទំនងជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត

១. កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឬ ចំណាត់ការណាមួយដែលត្រូវបានធ្វើឡើងដោយកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ មិន ត្រូវប៉ះពាល់ដល់សិទ្ធិ និង កាតព្វកិច្ចនានានៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលមានចែងក្រោមកិច្ច ព្រមព្រៀងឬ អនុសញ្ញាអន្តរជាតិនានាដែលមានស្រាប់ ហើយដែលខ្លួនក៏ជាបណ្តាសមាជិកភាគីហត្ថលេខីផង ដែរនោះឡើយ លើកលែងតែមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី ៣ នៃមាត្រានេះ ។

២. គ្មានអ្វីនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ បង្កើតបានជាបុរេនិច្ចយចំពោះសិទ្ធិ ឬ ការអនុវត្តសិទ្ធិទាំងនេះ ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ក្រោមបទប្បញ្ញត្តិនៃអនុសញ្ញាអង្គការសហប្រជាជាតិ ស្តីពី នីតិ សមុទ្រ ឆ្នាំ ១៩៨២ ជាពិសេសទាក់ទងនឹងសេរីភាពនៃសមុទ្រអន្តរជាតិ ដែលរួមមាន សិទ្ធិឆ្លងកាត់ ដោយ មិនបំពាន សិទ្ធិឆ្លងកាត់ច្រកសមុទ្រតាមប្រជុំកោះ ឬ សិទ្ធិឈប់សំចត នៃនាវា និង អាកាសយាន ហើយ ដែលស្របតាមធម្មនុញ្ញរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិឡើយ ។



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

មាត្រា ១៩

អវសានបញ្ញត្តិ

១. កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវតម្កល់ទុកនៅទីស្នាក់ការកណ្តាលឯកសារ ដែលត្រូវផ្តល់ឯកសារច្បាប់ចម្លង ផ្លូវការភ្លាមៗ ជូនភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ។
២. កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ពីសំណាក់ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង។ លិខិតុបករណ៍នៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ត្រូវតម្កល់ទុកនៅ ទីស្នាក់ការកណ្តាលឯកសារ ដែលត្រូវជូនដំណឹងភ្លាមៗទៅភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អំពីការតម្កល់ទុក ឯកសារនេះ ។
៣. កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទនៃការតម្កល់ទុកលិខិតុបករណ៍ទី ៣ ស្តីពី ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ នៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ហើយត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពតែក្នុង ចំណោមបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់កិច្ចព្រមព្រៀងនេះតែ ប៉ុណ្ណោះ ។
៤. ស្ថិតក្រោមកថាខណ្ឌទី ៣ នៃមាត្រានេះ ពិធីសារអនុវត្តនានាដូចមានរាយក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ២ នៃ កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវចូលជាធរមាន ក្រោយពេលដែលមានការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ដូច ដែលមានចែងនៅក្នុងផ្នែក “អវសានបញ្ញត្តិ” នៃពិធីសារអនុវត្តនីមួយៗ ។ ខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ



ត្រូវយកមកអនុវត្តតែចំពោះពិធីសារអនុវត្តទាំងឡាយណាដែលចូលជាធរមានក្នុងចំណោមបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានផ្តល់សច្ចប័ន ឬ ទទួលស្គាល់ពិធីសារនោះប៉ុណ្ណោះ ។

៥. ទីស្នាក់ការតម្កល់ឯកសារ ត្រូវរក្សាទុកបញ្ជីការមជ្ឈការមួយ ស្តីពី ការចាត់តាំង និង ការផ្តល់ច្បាប់អនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ស្របតាមមាត្រា ៣ (ស្តីពី ការចាត់តាំង និង ការផ្តល់ច្បាប់អនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

៦. នៅពេលដែលកិច្ចព្រមព្រៀងនេះចូលជាធរមាន ទីស្នាក់ការតម្កល់ឯកសារ ត្រូវចុះបញ្ជីកិច្ចព្រមព្រៀងនេះអោយបានឆាប់រហ័សតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន ជាមួយអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព ភាគីហត្ថលេខីដែលបានទទួលសិទ្ធិអនុញ្ញាតចុះហត្ថលេខាពីរដ្ឋាភិបាលរបស់ខ្លួនបានចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពី សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ។

ធ្វើនៅរដ្ឋធានីម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន ថ្ងៃទី ២០ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៩ ជាអត្ថបទភាសាអង់គ្លេសច្បាប់ដើមចំនួនមួយច្បាប់ ។

ជូសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាប

.....
ប៉េហ៊ីន ជិត អាហ្វី ធារា អាហ្វីច

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងគមនាគមន៍

ជូសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

.....
ហ៊ែរី ហាវណ្ណាល

រដ្ឋលេខាធិការ រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល



ជួសបុរេអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋកម្ពុជា

ហ្វាសម៉ាន់ ស៊ីយ៉ាហ្វី ជ្យាហ្វាន់

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជួសបុរេអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតកម្ពុជា

សូមម៉ាត់ ផ្សារសេនា

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ជួសបុរេអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសម៉ាឡេស៊ី

ជាកូ ហ្វ្រី អូង ធី ភាត

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជួសបុរេអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

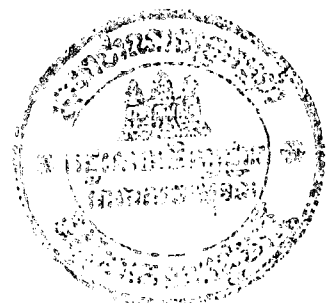
ឧត្តមសេនីយ៍លោ ធឿន ស្រី

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជួសបុរេអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋហ្វីលីពីន

លានឡូ អេ. មេនឡូហ្វា

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន និង កម្មនាករ



ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី

.....

អ៊ែមីល លីម

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

.....

សុផុន សារ៉ាម

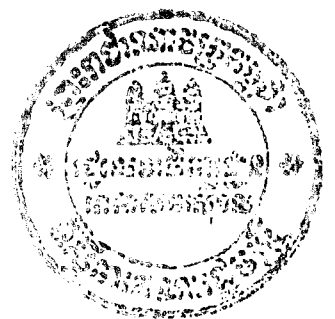
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរីនិយមច្បាប់

.....

ហុ ច័យ ឌុន

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន



ឧបសម្ព័ន្ធ ១

សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសតាមការលើកកម្ពស់

ផ្នែកទី ១

កំណត់ត្រាបោះហោះ

១. អនុលោមតាម ឧបញ្ញត្តិដែលបានចែងនានា នៃការចាត់តាំងរបស់ខ្លួន ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវបានអនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការពិច័ណ្ឌចណាមួយនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ កាត់តាមចំណុចត្រង់ណាមួយ ទៅចំណុចណាមួយនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយផ្សេងទៀត និង ឆ្ពោះទៅកាន់ចំណុចបន្ទាប់ណាមួយលើកំណត់ផ្លូវហោះហើររួមណាមួយ ឬ តាមលំដាប់ផ្លូវហោះហើរណាមួយ ដរាបណាគ្រប់ចំណុចទាំងអស់គឺជាអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ។

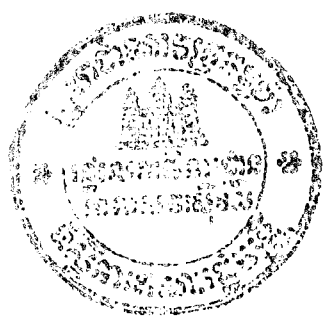
២. ទោះបីជាមានបទប្បញ្ញត្តិដូចមានចែងខាងលើក៏ដោយ ក៏សិទ្ធិដើម្បីផ្ទុកឡើង និង ដាក់ចុះ អ្នកដំណើរអីវ៉ាន់អ្នកដំណើរ ទំនិញ ឬ កញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ នៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយផ្សេងទៀតដែលត្រូវបានដឹកជញ្ជូនជាផ្លូវនឹងការយកផលកម្រៃ ហើយធ្វើដំណើរឆ្ពោះទៅចំណុចគោលដៅ ឬ មកពីចំណុចប្រភពដើមនានា នៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីក្រៅកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃកិច្ចព្រមព្រៀងរវាងរាជរដ្ឋាភិបាលអាកាសចរ នៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលពាក់ព័ន្ធ ។

ផ្នែកទី ២

ភាពបត់បែនបាននៃប្រតិបត្តិការ

តាមជម្រើសរបស់ខ្លួន និង ចំពោះការហោះហើរណាមួយ ឬ ទាំងអស់ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនីមួយៗ អាច៖

- ក. ប្រតិបត្តិការហោះហើរក្នុងទិសដៅតែម្ខាង ឬ ទាំងសងខាង
- ខ. រួមបញ្ចូលក្តារចំនួនជើងហោះហើរផ្សេងៗ ដោយធ្វើប្រតិបត្តិការអាកាសយានតែមួយ
- គ. ធ្វើសេវាកម្មនៅចំណុចដំបូង ចំណុចត្រង់ និង ចំណុចបន្ទាប់ និង ចំណុចនានានៅក្នុងទឹកដីនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង នៅលើកំណត់ផ្លូវហោះហើរ ក្នុងលក្ខណៈជាការហោះហើររួមបញ្ចូលគ្នា ឬ តាមលំដាប់ដោយណាមួយ
- ឃ. លប់ចោលការឈប់សំចតនៅចំណុចណាមួយ ឬ ចំណុចផ្សេងៗ



- ង. ផ្ទេរការធ្វើចរាចរពីអាកាសយានណាមួយរបស់ខ្លួន ទៅកាន់អាកាសយានណាមួយផ្សេងទៀតរបស់ខ្លួននៅចំណុចណាមួយនៅលើកំណាត់ផ្លូវហោះហើរ និង
- ច. ធ្វើសេវាកម្មនៅតាមចំណុចនានាបន្ទាប់ពីចំណុចណាមួយនៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ដោយផ្លាស់ប្តូរ ឬ មិនផ្លាស់ប្តូរអាកាសយាន ឬ ចំនួនជើងហោះហើរ និង អាចបន្តបម្រើ និង ផ្សព្វផ្សាយសេវាកម្មបែបនេះ ដល់សាធារណជនតាមរយៈសេវាកម្មនានា

ដោយមិនមានការកម្រិតលើទិសដៅ ឬ ភូមិសាស្ត្រ និង មិនមានការបាត់បង់សិទ្ធិធ្វើចរាចរដឹកជញ្ជូនណាមួយដែលអនុញ្ញាតក្រោមច្បាប់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ដរាបណាសេវាកម្មនេះធ្វើឡើងពីចំណុចមួយនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ។

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

៣. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អាចត្រូវបានតម្រូវអោយដាក់កាលវិភាគហោះហើររំពឹងទុករបស់ខ្លួន ជូនអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត ដើម្បីសុំការឯកភាព យ៉ាងហោចណាស់អោយបានសាមសិប (៣០) ថ្ងៃ មុនពេលប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានឯកភាព ។ ការកែតម្រូវណាមួយលើកាលវិភាគហោះហើរនេះ ត្រូវដាក់ជូនដើម្បីធ្វើការពិចារណាយ៉ាងហោចណាស់អោយបានដប់ប្រាំ (១៥) ថ្ងៃ មុនពេលធ្វើប្រតិបត្តិការ ។

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



ឧបសម្ព័ន្ធ ២

ពិធីសារអនុវត្ត

បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវសម្រេចរៀបចំអោយមាននូវពិធីសារអនុវត្តនានាដូចខាងក្រោម ដែលត្រូវបង្កើតបានជាផ្នែកដ៏សំខាន់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ៖

- ក. ពិធីសារទី ១ ស្តីពី ការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៣ និង ទី ៤ នៅក្នុងអនុតំបន់អាស៊ាន
- ខ. ពិធីសារទី ២ ស្តីពី ការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៥ នៅក្នុងអនុតំបន់អាស៊ាន
- គ. ពិធីសារទី ៣ ស្តីពី ការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៣ និង ទី ៤ រវាងអនុតំបន់អាស៊ាន
- ឃ. ពិធីសារទី ៤ ស្តីពី ការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៥ រវាងអនុតំបន់អាស៊ាន
- ង. ពិធីសារទី ៥ ស្តីពី ការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៣ និង ទី ៤ រវាង រាជធានី ឬ រដ្ឋធានី នៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន
- ច. ពិធីសារទី ៦ ស្តីពី ការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៥ រវាង រាជធានី ឬ រដ្ឋធានី នៅក្នុង តំបន់អាស៊ាន ។





ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR SERVICES

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

RECALLING the Declaration of ASEAN Concord II (Bali Concord II) issued in Bali, Indonesia on 7 October 2003, pursuant to which ASEAN is committed to deepen and broaden its internal economic integration and linkages with the world economy to realise an ASEAN Economic Community;

AFFIRMING the policy agenda for progressive implementation of full liberalisation and integration of air services in ASEAN as laid down in the Action Plan for ASEAN Air Transport Integration and Liberalisation adopted at the Tenth (10th) ASEAN Transport Ministers' (ATM) Meeting on 23 November 2004 in Phnom Penh, Cambodia;

RECALLING the Vientiane Action Programme adopted at the Tenth (10th) ASEAN Summit on 29 November 2004 in Vientiane, Lao PDR, which calls for accelerating open sky arrangements and advancing liberalisation in air transport services;

RECALLING also the decision of the Tenth (10th) ATM Meeting in Phnom Penh, Cambodia, on 23 November 2004 to adopt the Roadmap for Integration of Air Travel Sector



and the Action Plan for ASEAN Air Transport Integration and Liberalisation 2005-2015, which provides strategic actions to further liberalise air services in ASEAN and promotes an enabling environment for a single and unified aviation market in ASEAN;

BEING committed to maintain, further develop and strengthen friendly relations and cooperation between and among their countries;

RECOGNISING that efficient and competitive international air services are important to develop trade, benefit consumers, and promote economic growth;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirm their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

DESIRING to facilitate and enhance air services and their related activities, to complement the other transport facilitation and liberalisation efforts in ASEAN;

DESIRING to remove restrictions, on a gradual basis, so as to achieve greater flexibility and capacity in the operation of air services in ASEAN with a view to build a single unified aviation market of ASEAN by 2015;

BEING Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and desiring to adhere to the principles and provisions of the aforesaid Convention; and

DESIRING to conclude a Multilateral Agreement on Air Services

HAVE AGREED AS FOLLOWS:



ARTICLE 1 DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement only, unless the context otherwise requires:

1. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes: (i) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by all the Contracting Parties to this Agreement, and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are, at any given time, effective for all the Contracting Parties to this Agreement;
2. The term "aeronautical authority" means the Minister responsible for Civil Aviation, or any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by him or similar functions;
3. The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement;
4. The term "territory" means the land territory, internal waters, territorial sea, archipelagic waters, the seabed and the sub-soil thereof and the airspace above them;
5. The terms "air service", "international air service", and "airline" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
6. The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;



7. The term "specified routes" means the routes specified in the route schedule annexed to this Agreement;

8. The term "agreed services" means scheduled air services performed for the carriage of passengers, cargo and/or mail, separately or in combination, for remuneration or hire on the specified routes;

9. The term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo and/or mail in international air services;

10. The term "user charges" means a charge imposed on airlines by the competent authorities, or permitted by them to be imposed, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crew, passengers and cargo;

11. The term "Agreement" means this Agreement, its Annexes and its Implementing Protocols and any amendments thereto;

12. The term "Depository" means the Secretary-General of ASEAN; and

13. All references to the singular shall include the plural, and all references to the plural shall include the singular.

ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Parties the following rights for the conduct of international air services by the designated airlines of the other Contracting Parties:

- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and



- c) the rights otherwise specified in this Agreement, including those rights stated in the Annex I (Scheduled Air Transportation) and, where applicable, Annex II (the Implementing Protocols 1-6 listed) of this Agreement.
2. The airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1(a) and (b) of this Article. That airline shall be required to meet other conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally applied to the operation of the international air services by the Contracting Party considering the application.
3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of another Contracting Party, passengers, baggage, cargo, or mail carried for remuneration and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

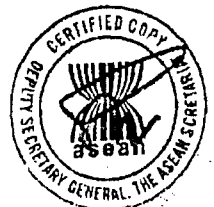
ARTICLE 3

DESIGNATION AND AUTHORISATION OF AIRLINES

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes for the purpose of conducting international air services in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designation. Such designation shall be transmitted in writing through diplomatic channels to the Depository who shall subsequently inform all the Contracting Parties.
2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisation and technical permission, each Contracting Party shall grant the appropriate authorisation and technical permission with minimum procedural delay, provided that:



- a) (i) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both; or
- (ii) subject to acceptance by a Contracting Party receiving such application, the designated airline which is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Contracting Party that designates the airline, is and remains substantially owned and effectively controlled by one or more ASEAN Member States and/or its nationals, and the Contracting Party designating the airline has and maintains effective regulatory control; or
- (iii) subject to acceptance by a Contracting Party receiving such application, the designated airline is incorporated in and has its principal place of business in the territory of the Contracting Party that designates the airline in which the Contracting Party designating the airline, has and maintains effective regulatory control of that airline, provided that such arrangements will not be equivalent to allowing airline(s) or its subsidiaries access to traffic rights not otherwise available to that airline(s); and
- b) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications; and
- c) the Contracting Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 5 (Safety) and Article 6 (Aviation Security) of this Agreement.



3. The Contracting Parties granting operating authorisations in accordance with paragraph 2 of this Article shall notify such action to the Depository who will subsequently inform all the Contracting Parties.

ARTICLE 4

WITHHOLDING, REVOCATION, SUSPENSION AND LIMITATION OF AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permission referred to in Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement with respect to an airline designated by another Contracting Party, temporarily or permanently where:

- a) the airline has failed to prove that it is qualified under Article 3 paragraphs 2 (a) (i) or (ii) or (iii) as applicable; or
- b) the airline has failed to comply with laws, regulations, and rules referred to in Article 14 (Application of Laws and Regulations) of this Agreement; or
- c) the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 5 (Safety) of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraphs 1(b) or 1(c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultations with the Contracting Party designating the airline, in accordance with the provisions set forth in Article 16 (Consultations and Amendment).

3. A Contracting Party that has exercised its right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permission of an airline



or airlines in accordance with paragraph 1 of this Article shall notify its action to the Depository and the Depository shall subsequently inform all the Contracting Parties.

4. This Article does not limit the rights of any Contracting Party to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Parties in accordance with the provisions of Article 6 (Aviation Security).

ARTICLE 5 SAFETY

1. Each Contracting Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the air services provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued, or validated by the Contracting Party that designates that said airline and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by another Contracting Party.

2. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety and security standards maintained by another Contracting Party relating to aeronautical facilities, air crew, aircraft, and operation of that other Contracting Party's designated airline(s). If, following such consultations, the first Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety and security standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the



steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

ARTICLE 6 AVIATION SECURITY

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to one another to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, as well as any other convention or protocol relating to the security of civil aviation which all the Contracting Parties adhere to.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to one another to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, and airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions



established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party shall observe the security provisions required by the other Contracting Parties for entry into, departure from, and while within their respective territories and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during loading or unloading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from another Contracting Party for 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 aircraft, passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist one another by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that another Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of receipt of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation and technical permission of an airline or airlines of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.



7. Each Contracting Party shall require the airline(s) of another Contracting Party providing service to that Contracting Party to submit a written operator security programme which has been approved by the aeronautical authority of the Contracting Party of that airline for acceptance.

ARTICLE 7 TARIFFS

1. The tariffs to be applied by the designated airline or airlines of a Contracting Party for air services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit, tariffs of other airlines, and other commercial considerations in the market-place.

2. Tariffs charged by airlines shall not be required to be filed with, or approved, by either Contracting Party. However, in the event the national law of a Contracting Party requires prior approval of a tariff, the tariff application shall be dealt with accordingly. In such cases, the principle of reciprocity may be applied by the Contracting Parties concerned at their discretion.

3. The Contracting Parties agree to give particular attention to tariffs that may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support or other anti-competitive practices.

4. The Contracting Parties shall ensure that the designated airlines provide the general public with full and comprehensive information on their air fares and rates and the conditions attached in advertisements to the public concerning their fares.



ARTICLE 8 OPERATION OF LEASED AIRCRAFT

1. When a designated airline proposes to use an aircraft other than one owned by it on the air services provided hereunder, this would only be done subject to the following conditions:

- a) that such arrangements will not be equivalent to allowing a lessor airline access to traffic rights not otherwise available to that airline;
- b) that the financial benefit to be obtained by the lessor airline will not be dependent on the profit or loss of the operation of the designated airline concerned; and
- c) that the responsibility for the continued airworthiness and the adequacy of operating and maintenance standards of any leased aircraft operated by an airline designated by one Contracting Party will be established in conformity with the Convention.

2. A designated airline is not otherwise prohibited from providing services using leased aircraft provided that any lease arrangement entered into satisfies the conditions listed in paragraph 1 of this Article.

ARTICLE 9 COMMERCIAL ACTIVITIES

1. In accordance with the laws and regulations of the other Contracting Parties, the designated airline of a Contracting Party shall have the right:

- a) in relation to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Parties managerial and other



specialist staff, office equipment and other related equipment and promotional materials required for the operation of international air services;

- b) to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the purposes of provision, promotion and sale of air services;
- c) to engage in the sale of air services in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents; to sell such air services, and any person shall be free to purchase such services in local currency of that territory or, subject to the national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries;
- d) to convert and remit to the territory of its incorporation, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance. Such conversion and remittance shall be made in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party concerned; and
- e) to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territories of the other Contracting Parties in local currency. At their discretion, the airlines of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Parties in freely convertible currencies according to local currency regulation.



2. In operating or holding out the authorised services on the agreed routes, the designated airline(s) may, subject to national laws and regulations and policies, enter into cooperative marketing arrangements which may include but are not limited to code-sharing or block-space with:

- a) an airline or airlines of the same Contracting Party; and
- b) an airline or airlines of the other Contracting Parties.

provided that all participants in such arrangements hold the underlying traffic rights and appropriate authorisation and meet the requirements applied to such arrangements.

3. The marketing airline may be required to file for approval to the aeronautical authority of each Contracting Party of any cooperative marketing arrangements entered into with an operating airline, in accordance with paragraph 2 of this Article, before its proposed introduction.

4. When holding out air services for sale, the marketing airline will make it clear to the purchaser of tickets for such services, at the point of sale, which airline will be the operating airline on each sector of the services and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

ARTICLE 10 USER CHARGES

1. No Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of another Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities



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

ARTICLE 11 CUSTOMS DUTIES

1. Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of another Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, ground equipment, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items, such as printed air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline, intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1:

- a) introduced into the territory of the Contracting Party by or on behalf of the designated airline of another Contracting Party;
- b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arrival in or leaving the territory of another Contracting Party;
or



- c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of another Contracting Party and intended for use in operating the agreed services

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.

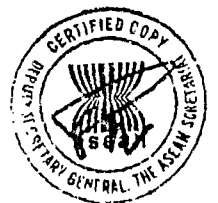
3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of any Contracting Party, may be unloaded in the territory of another Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airline(s) of one Contracting Party has contracted with another designated airline, which similarly enjoys such exemptions from another Contracting Party or Contracting Parties, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party or Contracting Parties of the items specified in paragraph 1 of this Article.

ARTICLE 12 FAIR COMPETITION

Each Contracting Party agrees:

- a) that each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air services governed by this Agreement; and



- b) to take action to eliminate all forms of discrimination and/or anti-competitive practices by that Contracting Party and/or its designated airline(s) that it deems to adversely affect the competitive position of a designated airline of any other Contracting Party.

ARTICLE 13 SAFEGUARDS

1. The Contracting Parties agree that the following airline practices may be regarded as possible anti-competitive practices that may merit closer examination:

- a) charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the air services to which they relate;
- b) the addition of excessive capacity or frequency of air services;
- c) the practices in question are sustained rather than temporary;
- d) the practices in question have a serious negative economic effect on, or cause significant damage to another airline;
- e) the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect, of crippling, excluding or driving another airline from the market; and
- f) behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.

2. The grant of state aid and/or subsidy shall be transparent among the Contracting Parties, and shall not distort competition among the designated airlines of the



Contracting Parties. The Contracting Parties concerned shall furnish other interested Contracting Parties, upon their requests, with complete information on such grant and any revision to or extension of such grant. Such information shall be treated with the utmost sensitivity and confidentiality.

3. If the aeronautical authorities of one Contracting Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of another Contracting Party may constitute unfair competitive behaviour in accordance with the indicators listed in paragraph 1, or any discrimination by means of undue state aid and/or subsidy by that other Contracting Party, they may request consultations in accordance with Article 16 (Consultations and Amendment) with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultations shall begin within fifteen (15) days of the receipt of such request.

4. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, any Contracting Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 17 (Settlement of Disputes) to resolve the dispute.

5. Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations with respect to an airline designated by another Contracting Party temporarily, should there be reasonable ground to believe that unfair or anti-competitive practices related to paragraphs 1 and 2 of this Article committed by a Contracting Party or its designated airline seriously affect the operation of its designated airline.

ARTICLE 14

APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied



with by the airlines designated by any other Contracting Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the airlines of any other Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in transit through the territory of any Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances.

ARTICLE 15 STATISTICS

The aeronautical authority of each Contracting Party shall provide the aeronautical authorities of the other Contracting Parties, upon request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

ARTICLE 16 CONSULTATIONS AND AMENDMENT

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult with one another from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement. Unless otherwise agreed, such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than sixty (60) days from the date the other Contracting Party or Parties receive,



through diplomatic or other appropriate channels, a written request, including an explanation of the issues to be raised. When the date for consultations has been agreed, the requesting Contracting Party shall also notify all the other Contracting Parties of the consultations and the issues to be raised. Any Contracting Party may attend. Once the consultations have been concluded, all the Contracting Parties as well as the Depository shall be notified of the results.

2. If one third of the Contracting Parties consider it desirable to amend any provision of this Agreement they shall be entitled, by request addressed to the Secretary-General of ASEAN, given not earlier than twelve (12) months after the entry into force of this Agreement, to call a meeting of all the Contracting Parties in order to consider any amendments which they may propose to this Agreement. Such amendment, if agreed among all the Contracting Parties and if necessary after consultations in accordance with paragraph 1 of this Article, shall come into effect when more than half of the Contracting Parties have deposited their Instruments of Ratification or Acceptance of such amendment.

3. In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning international air services by which all the Contracting Parties become bound, this Agreement shall be so modified as to conform with the provisions of such convention.

ARTICLE 17 SETTLEMENT OF DISPUTES

The provisions of the ASEAN Protocol on Enhanced Dispute Settlement Mechanism, done at Vientiane, Lao PDR, on 29 November 2004 and any amendment thereto, shall apply to disputes arising under this Agreement.



ARTICLE 18

RELATIONSHIP TO OTHER AGREEMENTS

1. This Agreement or any actions taken thereto shall not affect the rights and obligations of the Contracting Parties under any existing agreements or international conventions to which they are also Contracting Parties, except as provided in paragraph 3 of this Article.
2. Nothing in this Agreement shall prejudice the rights or the exercise of these rights by any Contracting Party under the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982, in particular with regard to freedom of the high seas, rights of innocent passage, archipelagic sea lanes passage or transit passage of ships and aircraft, and consistent with the Charter of the United Nations.
3. In the event of any inconsistency between a provision of this Agreement and a provision of any existing bilateral or multilateral air services agreement(s) (including any amendments thereto), by which two or more of the ASEAN Member States are bound or which is not covered by this Agreement, the provision which is less restrictive or more liberal or which is not covered by this Agreement, shall prevail. If the inconsistency concerns provisions relating to safety or aviation security, the provisions prescribing a higher or more stringent standard of safety or aviation security shall prevail to the extent of the inconsistency.

ARTICLE 19

FINAL PROVISIONS

1. This Agreement shall be deposited with the Depository who shall promptly furnish a certified true copy thereof to each Contracting Party.
2. This Agreement is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be deposited with the Depository and the



Depository shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.

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

4. Subject to paragraph 3 of this Article, the Implementing Protocols as listed in Annex II of this Agreement shall enter into force upon ratification or acceptance as set out in the "Final Provisions" of each of the respective Implementing Protocol(s). The provisions of this Agreement shall only apply in respect of the Implementing Protocol that has entered into force among the Contracting Parties that have ratified or accepted it.

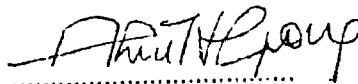
5. The Depository shall maintain a centralised register of airline designations and operating authorisation in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement.

6. The Depository shall register this Agreement with the International Civil Aviation Organisation as soon as it enters into force.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this ASEAN Multilateral Agreement on Air Services.

DONE at Manila, Philippines, this 20th day of May.....
in the Year **Two Thousand and Nine**., in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam:



PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications



For the Kingdom of Cambodia:



MAO HAVANNALL
Secretary of State
State Secretariat of Civil Aviation

For the Republic of Indonesia:



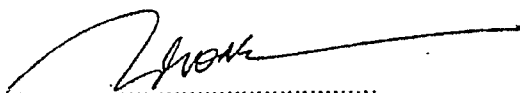
JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:



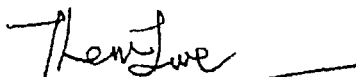
SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works and Transport

For Malaysia:



DATO' SRI ONG TEE KEAT
Minister of Transport

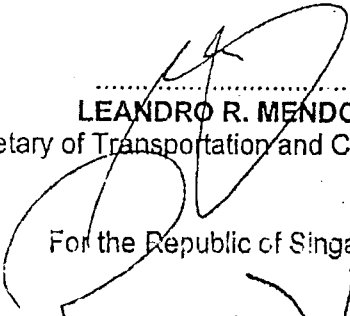
For the Union of Myanmar:



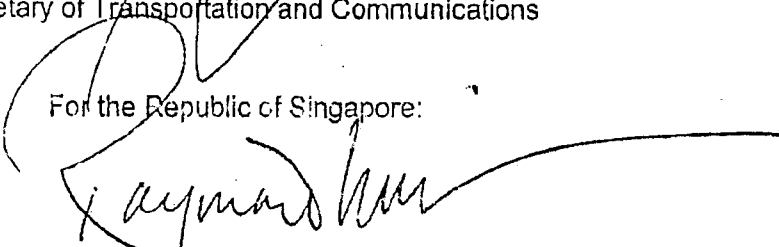
MAJOR GENERAL THEIN SWE
Minister for Transport



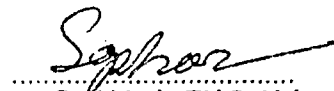
For the Republic of the Philippines:


.....
LEANDRO R. MENDOZA
Secretary of Transportation and Communications

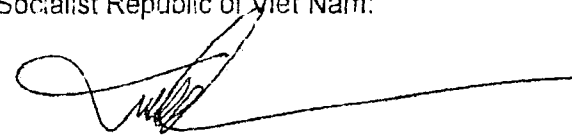
For the Republic of Singapore:


.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:


.....
SOPHON ZARAM
Minister of Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:


.....
HO NGHIA DZUNG
Minister of Transport



ANNEX I

Scheduled Air Services

Section 1

Routing

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall, in accordance with the terms of their designation, be allowed to operate from any points in the territory of the Contracting Party designating the airline via any intermediate points to any points in the territory of any other Contracting Party and to any points beyond in any combination or order, provided that all the points are international airports.

2. Notwithstanding the above provisions, the right to take on board or put down, in the territory of any other Contracting Party, passengers, baggage, cargo, or mail carried for remuneration and destined for or coming from points in the territory of any non-Contracting Party, shall be subject to the agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties concerned.

Section 2

Operational Flexibility

1. Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

- a) operate flights in either or both directions;
- b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c) serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
- d) omit stops at any point or points;
- e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
- f) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold



out and advertise such services to the public as through services

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

2. On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air services without any limitation as to change, at any point on the route, on an one-on-one basis (with the exception of code-sharing) provided that, in the outbound direction, the air services beyond such point is a continuation of the air services from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the air services to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the air services from beyond such point.

3. The designated airline(s) of each Contracting Party may be required to submit its envisaged flight-schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. Any modification thereof shall be submitted for consideration at least fifteen (15) days prior to the operation.

4. For supplementary flights which the designated airline(s) of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests shall usually be submitted at least four (4) working days prior to the operation of such flights.



ANNEX II

IMPLEMENTING PROTOCOLS

The Contracting Parties shall conclude the following Implementing Protocols which shall form integral parts of this Agreement:

- a) Protocol 1 Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights within ASEAN Sub-Region;
- b) Protocol 2 Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights within ASEAN Sub-Region;
- c) Protocol 3 Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights between ASEAN Sub-Regions;
- d) Protocol 4 Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights between ASEAN Sub-Regions;
- e) Protocol 5 Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights between ASEAN Capital Cities; and
- f) Protocol 6 Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights between ASEAN Capital Cities.



ពិធីសារទី ១

ស្តីពីការបិទកំណត់សិទ្ធិបរាចរទី ៣ និង ទី ៤

នៅក្នុងអនុតំបន់អាស៊ាន

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

ដោយរក្សាដល់កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពី សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅថ្ងៃទី ២០ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៩ នៅរដ្ឋធានីម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន (តទៅនេះហៅកាត់ថា “កិច្ចព្រមព្រៀង”)

ដោយទទួលស្គាល់ថា ឧបសម្ព័ន្ធ II នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ផ្តល់អោយមានការសម្រេចរៀបចំអោយមាននូវពិធីសារអនុវត្តនានា ដែលត្រូវបង្កើតបានជាផ្នែកសំខាន់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ

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

ដោយមានគោលបំណង ដកចេញការរឹតបន្តឹងនានា លើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស សំដៅសម្រេចបានសេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន នៅឆ្នាំ ២០១៥

បានព្រមព្រៀងគ្នា ដូចខាងក្រោម៖



មាត្រា ១

និយមន័យ

សម្រាប់គោលបំណងនៃពិធីសារនេះ ពាក្យ “អនុតំបន់អាស៊ាន” ត្រូវមានន័យថា៖

- ក. តំបន់វិភាគលូតលាស់អាស៊ានបូព៌ា រួមមានប្រទេស ប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម ឥណ្ឌូនេស៊ី ម៉ាឡេស៊ី និង ហ្វីលីពីន (BIMP-EAGA)
- ខ. កិច្ចសហប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអនុតំបន់ ក្នុងចំណោមប្រទេស កម្ពុជា ឡាវ មីយ៉ាន់ម៉ា និង វៀតណាម (CLMV)
- គ. តំបន់ត្រីកោណវិភាគលូតលាស់រួមមានប្រទេស ឥណ្ឌូនេស៊ី ម៉ាឡេស៊ី និង សិង្ហបុរី (IMS-GT)
- ឃ. តំបន់ត្រីកោណវិភាគលូតលាស់រួមមានប្រទេស ឥណ្ឌូនេស៊ី ម៉ាឡេស៊ី និង ថៃឡង់ដ៍ (IMT-GT) ឬ
- ង. ការពង្រីកអនុតំបន់ដែលមានស្រាប់ ឬ អនុតំបន់ថ្មីណាមួយផ្សេងទៀត តាមករណីដែល អាចធ្វើទៅបាន ។

មាត្រា ២

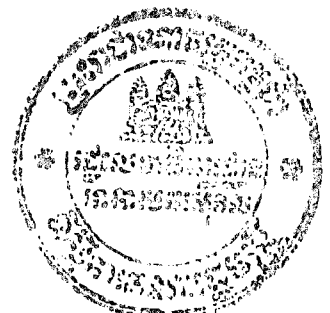
ដូចហោះហើរ និង សិទ្ធិចរាចរ

ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវបានអនុញ្ញាតអោយ ធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ពីចំណុចប្រភពដើមដែលបានកំណត់ណាមួយ (ដូចមានរាយក្នុងមាត្រា ៤ នៃពិធីសារនេះ) ស្ថិតក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ឆ្ពោះទៅកាន់ចំណុចគោលដៅដែលបាន កំណត់ណាមួយនៅក្នុងអនុតំបន់អាស៊ានដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះជាសមាជិក ហើយព្រមជាមួយគ្នា នេះដែរ លក្ខខណ្ឌដូចគ្នានេះ ក៏ត្រូវយកមកអនុវត្តចំពោះភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗនៃចំណុចគោលដៅ ត្រលប់មកកាន់ចំណុចប្រភពដើមវិញផងដែរ ដោយមានសិទ្ធិចរាចរទី ៣ និង ទី ៤ ពេញលេញ ។

មាត្រា ៣

ចំណុះដឹកជញ្ជូន និង ចំណុះហោះហើរ

ដូចដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ២ មិនត្រូវមានការកម្រិតណាមួយទៅលើចំណុះដឹកជញ្ជូន ចំនួនជើង ហោះហើរ និង ប្រភេទអាកាសយានឡើយ ពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ដែល ត្រូវបានធ្វើប្រតិបត្តិការក្រោមពិធីសារនេះ ។



មាត្រា ៤
ការបញ្ជាក់ចំណុចប្រភពដើម ឬគោលដៅជាក់លាក់

ចំណុចប្រភពដើម ឬ គោលដៅដែលបានកំណត់ ដែលមិនទាន់រាប់បញ្ចូលគ្រប់ទីកន្លែងនៅឡើយ ដូចមានពោលក្នុងមាត្រា ២ មានរាយដូចខាងក្រោម៖

តំបន់វិកលូតលាស់អាស៊ានបូព៌ា BIMP-EAGA:

- ប្រិយណេដារូសាឡាម ៖ បាង់ដាសារីបេហ្គាវ៉ាន់
- ឥណ្ឌូនេស៊ី ៖ បាលីកប៉ាប៉ាន់, ម៉ាណាឌូ, ប៉ូនធឿនណាក និង តារាកាន់
- ម៉ាឡេស៊ី ៖ កូតាគីណាបាសូ, ឡាហោន, កូឆីង និង មីរី
- ហ្វីលីពីន ៖ ដាវ៉ោ, លេននើរលេសាន់តុល, ពូរីកី, តូរីនស៊ីសានិង សាប៊ូងហ្គេ

កិច្ចសហប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអនុតំបន់ CLMV:

- កម្ពុជា ៖ ភ្នំពេញ
- ឡាវ ៖ វៀងចន្ទី, ហុងហ្គាហង និង ជ៉ាកសេ
- មីយ៉ាន់ម៉ា ៖ យ៉ាងហ្គោន និង ម៉ាន់ដាឡេ
- វៀតណាម ៖ ហាណូយ, ហូជីមិញ, ដាណាំង, ដេនឡេនកូ, ភូលែ, ខេតប៊ី និង ឈេនកុង

តំបន់ត្រីកោណវិកលូតលាស់ IMS-GT:

- ឥណ្ឌូនេស៊ី ៖ គ្មាន
- ម៉ាឡេស៊ី ៖ គ្មាន
- សិង្ហបុរី ៖ គ្មាន

តំបន់ត្រីកោណវិកលូតលាស់ IMT-GT:

- ឥណ្ឌូនេស៊ី ៖ ម៉េដង់, ប៉ាដាំង, បាង់ដាអាសេ និង នេរៀស
- ម៉ាឡេស៊ី ៖ ឡាំងកាវី, ប៉េណាំង, អាស័រស្តារ, អាយប៉ូ និង កូតាបារូ
- ថៃឡង់ដ៍ ៖ ហាតយ៉ៃ, ណាវ៉ាធីវ៉ាត់, ប៉ាពានី, ត្រាង និង ណាគុនស៊ីថាមម៉ាវ៉ាត់



មាត្រា ៥
អវសានបញ្ញត្តិ

១. ពិធីសារនេះត្រូវតម្កល់ទុកនៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ដែលជាអ្នកត្រូវផ្តល់ឯកសារច្បាប់ចម្លងផ្លូវការភ្លាមៗ ជូនភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ។

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

៣. វិសោធនកម្មណាមួយចំពោះខ្លឹមសារនៃពិធីសារនេះ សើកលែងតែការរាប់បញ្ចូលបន្ថែមចំណុចប្រភពដើម ឬ គោលដៅកំណត់ ត្រូវចូលជាធរមានដោយមានការយល់ព្រមពីសំណាក់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងមាត្រា ១៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព ភាគីហត្ថលេខីដែលបានទទួលសិទ្ធិអនុញ្ញាតចុះហត្ថលេខាពីរដ្ឋាភិបាលរបស់ខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើពិធីសារទី ១ ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៣ និង ទី ៤ នៅក្នុងអនុតំបន់អាស៊ាន ។

ធ្វើនៅរដ្ឋធានីម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន ថ្ងៃទី ២០ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៩ ជាអត្ថបទភាសាអង់គ្លេស ច្បាប់ដើមចំនួនមួយច្បាប់ ។

ជូសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសម្រ៊ុយណេដារូសាឡាម

.....
យ៉េហ៊ីន ជាតូ អាហ៊ូ ធាតា អាហ៊ូខ
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងគមនាគមន៍

ជូសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

.....
ម៉ៅ ហាវណ្ណាល់
រដ្ឋលេខាធិការ នៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល



ជួសបុរេអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋកម្ពុជា

ហ្វាសម៉ាត់ ស៊ីហ្វាហ្វី ជ្យាហ្វាត់

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជួសបុរេអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតកម្ពុជា

សុមម៉ាត់ ផុលសេនា

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ជួសបុរេអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសម៉ាឡេស៊ី

ជាតូ ស្រី អុច ធី គាត

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជួសបុរេអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

ឧត្តមសេនីយ៍ឆោ ធួន ស្មៅ

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជួសបុរេអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋហ្វីលីពីន

លានជ្រូ អា. មេនជ្យាហ្វា

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន និង គមនាគមន៍



ជួសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី

.....
វេម៉ុង លីម
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជួសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

.....
សុផុន សារ៉ាម
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជួសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមច្បែកឆ្មារ

.....
ហូ ថា ឌុន
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន





PROTOCOL 1
ON UNLIMITED THIRD AND FOURTH FREEDOM TRAFFIC
RIGHTS WITHIN THE ASEAN SUB-REGION

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

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on Air Services signed on 20 May 2009 in Manila, Philippines (hereinafter referred to as "the Agreement");

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

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

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



HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Definitions

For the purposes of this Protocol, the term "ASEAN Sub-region" means:

- a) The Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia, Philippines-East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA);
- b) The Sub-regional Cooperation in Air Transport among Cambodia, Lao PDR, Myanmar and Viet Nam (CLMV);
- c) The Indonesia, Malaysia, Singapore-Growth Triangle (IMS-GT);
- d) The Indonesia, Malaysia, Thailand-Growth Triangle (IMT-GT); or
- e) Expansion there-from or any other new sub-regions as the case may be.

Article 2 – Routing and Traffic Rights

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate air passenger services from any designated points (as listed in Article 4 of this Protocol) in its territory to any designated points in the ASEAN Sub-region to which that Contracting Party belongs and vice versa with full third (3rd) and fourth (4th) freedom traffic rights.



Article 3 – Capacity and Frequency

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

Article 4 – Specification of Points

The designated points, which are non-exhaustive, as mentioned in Article 2 are listed below:

BIMP-EAGA :

- | | |
|---------------------|--|
| - Brunei Darussalam | Bandar Seri Begawan |
| - Indonesia | Balikpapan, Manado, Pontianak and Tarakan |
| - Malaysia | Kota Kinabalu, Labuan, Kuching and Miri |
| - The Philippines | Davao, General Santos, Puerto Princesa and Zamboanga; |

CLMV :

- | | |
|------------|--|
| - Cambodia | Phnom Penh |
| - Lao PDR | Vientiane, Luang Phabang and Pakse |
| - Myanmar | Yangon and Mandalay |
| - Viet Nam | Ha Noi, Ho Chi Minh City, Da Nang, Dien Bien Phu, Phu Bai, Cat Bi and Lien Khuong |

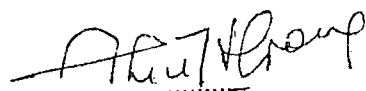
IMS-GT :

- | | |
|-------------|----------------|
| - Indonesia | Not Applicable |
| - Malaysia | Not Applicable |
| - Singapore | Not Applicable |



DONE at Manila, Philippines, this 20th day of
..... May in the Year Two Thousand and Nine....., in
a single original copy in the English language.

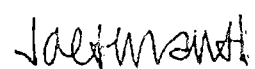
For Brunei Darussalam:


PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications

For the Kingdom of Cambodia:


MAO HAVANNALL
Secretary of State
State Secretariat of Civil Aviation

For the Republic of Indonesia:

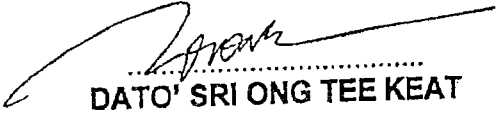

JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:

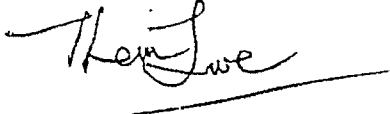

SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works and Transport



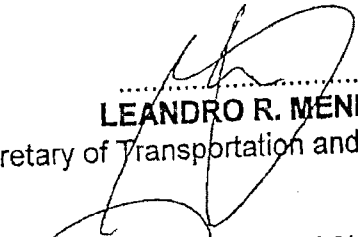
For Malaysia:


.....
DATO' SRI ONG TEE KEAT
Minister of Transport

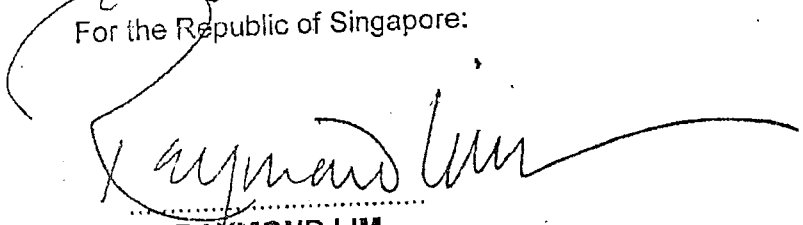
For the Union of Myanmar:


.....
MAJOR GENERAL THEIN SWE
Minister for Transport

For the Republic of the Philippines:

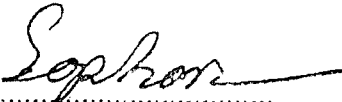

.....
LEANDRO R. MENDOZA
Secretary of Transportation and Communications

For the Republic of Singapore:


.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport



For the Kingdom of Thailand:


.....
SOPHON ZARAM
Minister of Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:


.....
HO NGHIA DZUNG
Minister of Transport



ពិធីសារទី ២

ស្តីពីការបិទកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៥

នៅតុលាការសំណុំរឿង

រដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសកម្ពុជាប្រយោជន៍សាធារណៈ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋឥណ្ឌូនេស៊ី សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ម៉ាឡេស៊ី សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា សាធារណរដ្ឋហ្វីលីពីន សាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់វី និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ដែលជារដ្ឋសមាជិកនៃសមាគមប្រជាជាតិអាស៊ីអាគ្នេយ៍ (ហៅកាត់ថា “អាស៊ាន”) (តទៅនេះហៅកាត់ជាមួយថា “បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង” ឬ ហៅកាត់ដោយឡែកថា “ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង”)

ដោយរដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសកម្ពុជាប្រយោជន៍សាធារណៈ ស្តីពី សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅថ្ងៃទី ២០ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៩ នៅរដ្ឋធានីម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន (តទៅនេះហៅកាត់ថា “កិច្ចព្រមព្រៀង”)

ដោយទទួលស្គាល់ថា ឧបសម្ព័ន្ធ II នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ផ្តល់អោយមានការសម្រេចរៀបចំអោយមាននូវពិធីសារអនុវត្តនានា ដែលត្រូវបង្កើតបានជាផ្នែកដ៏សំខាន់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ

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

ដោយមានគោលបំណង ដកចេញការរឹតបន្តឹងនានា លើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស សំដៅសម្រេចបានសេរីការបំបែកកម្មពេញលេញនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន នៅឆ្នាំ ២០១៥ ។

បានព្រមព្រៀងគ្នា ដូចខាងក្រោម៖



មាត្រា ១

និយមន័យ

សម្រាប់គោលបំណងនៃពិធីសារនេះ

១. ពាក្យ “អនុតំបន់អាស៊ាន” ត្រូវមានន័យថា៖

- ក. តំបន់វិភាគលូតលាស់អាស៊ានបូព៌ា រួមមានប្រទេស ប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម ឥណ្ឌូនេស៊ី ម៉ាឡេស៊ី និង ហ្វីលីពីន (BIMP-EAGA)
- ខ. កិច្ចសហប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអនុតំបន់ ក្នុងចំណោមប្រទេស កម្ពុជា ឡាវ មីយ៉ាន់ម៉ា និង វៀតណាម (CLMV)
- គ. តំបន់ត្រីកោណវិភាគលូតលាស់រួមមានប្រទេស ឥណ្ឌូនេស៊ី ម៉ាឡេស៊ី និង សិង្ហបុរី (IMS-GT)
- ឃ. តំបន់ត្រីកោណវិភាគលូតលាស់រួមមានប្រទេស ឥណ្ឌូនេស៊ី ម៉ាឡេស៊ី និង ថៃឡង់ដ៍ (IMT-GT) ឬ
- ង. ការពង្រីកអនុតំបន់ដែលមានស្រាប់ ឬ អនុតំបន់ថ្មីណាមួយផ្សេងទៀត តាមករណី ដែលអាចធ្វើទៅបាន ។

២. ពាក្យ “សិទ្ធិរាជរដ្ឋាភិបាល ៥ អនុតំបន់” ត្រូវមានន័យថា សិទ្ធិរាជរដ្ឋាភិបាល ៥ នៅក្នុងចំណុចត្រង់ និង ចំណុចបន្ទាប់ ដែលនឹងត្រូវធ្វើប្រតិបត្តិការនៅក្នុងទូទាំងអនុតំបន់អាស៊ាន ។

មាត្រា ២

ផ្លូវហោះហើរ និង សិទ្ធិរាជរដ្ឋាភិបាល

១. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវបានអនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ពីចំណុចប្រភពដើមដែលបានកំណត់ណាមួយក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ឆ្ពោះទៅកាន់ចំណុចគោលដៅដែលបានកំណត់ណាមួយនៅក្នុងអនុតំបន់អាស៊ាន ដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះជាសមាជិក ហើយព្រមជាមួយគ្នានេះដែរ លក្ខខណ្ឌដូចគ្នានេះ ក៏ត្រូវយកមកអនុវត្តចំពោះភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗនៃចំណុចគោលដៅ ត្រលប់មកកាន់ចំណុចប្រភពដើមវិញផងដែរដោយមានសិទ្ធិរាជរដ្ឋាភិបាល ៥ ពេញលេញ ។

២. ទោះបីជាមានបញ្ញត្តិចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះក៏ដោយ ក៏សិទ្ធិដើម្បីផ្ទុកឡើង និង ដាក់ចុះអ្នកដំណើរ អីវ៉ាន់អ្នកដំណើរ ទំនិញ ឬ កញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍នៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណា



តំបន់ត្រីកោណវិកល្យតលាស់ IMT-GT:

- ឥណ្ឌូនេស៊ី ៖ ម៉េដាន់, ប៉ាដាំង, បាងដាអាសេ និង នឿស
- ម៉ាឡេស៊ី ៖ ប៉េណាំង, ឡាំងការី, អាស័រស្តារ, អាយប៉ូ និង កូតាបារូ
- ថៃឡង់ដ៍ ៖ ហាតយ៉ៃ, ណាវ៉ាធីរ៉ាត់, ប៉ាតានី, ត្រាង និង
ណាកុនស៊ីថាមម៉ារ៉ាត់

មាត្រា ៥

អវសានបញ្ញត្តិ

១. ពិធីសារនេះត្រូវតម្កល់ទុកនៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ដែលជាអ្នកត្រូវផ្តល់ឯកសារច្បាប់ចម្លងផ្លូវការភ្លាមៗជូនភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ។

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

៣. វិសោធនកម្មណាមួយចំពោះខ្លឹមសារនៃពិធីសារនេះ លើកលែងតែការរាប់បញ្ចូលបន្ថែមចំណុចប្រភពដើម ឬ គោលដៅកំណត់ ត្រូវចូលជាធរមានដោយមានការយល់ព្រមពីសំណាក់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងមាត្រា ១៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព ភាគីហត្ថលេខីដែលបានទទួលសិទ្ធិអនុញ្ញាតចុះហត្ថលេខាពីរដ្ឋាភិបាលរបស់ខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើពិធីសារទី២ ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៥ នៅក្នុងអនុតំបន់អាស៊ាន ។

ធ្វើនៅរដ្ឋធានីម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន ថ្ងៃទី ២០ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៩ ជាអត្ថបទភាសាអង់គ្លេស ច្បាប់ដើមចំនួនមួយច្បាប់។

ជូសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម

.....
ប៉េហ៊ិន ជាតូ អាប៊ូ ឆាក អាប៊ូ

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងកម្មនាគមន៍



ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

.....
ម៉ៅ ហាតន្ត្តារាត់
រដ្ឋលេខាធិការ នៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានរក្សាសម្បទានស្ថាប័ន

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសភាពនរដ្ឋឥស្លាមស្រី

.....
ហ្សាសម៉ាត់ ស៊ីហ្គាញ៉ូ ឡាម៉ាត់
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន
ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសភាពនរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតកម្ពុជា

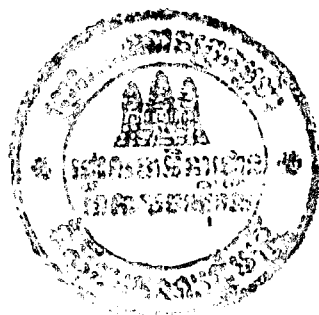
.....
សូមម៉ាត់ ជូនសេនា
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រធានសមាធិប្បវេណី

.....
ជាតុ ស្រី រុខ ធី គាត
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសហគមន៍យ៉ាងម៉ា

.....
ឧត្តមសេនីយ៍ឧត្តម ចៀន ស្រី
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន



ជូនបុរេរោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិត

.....
លោកជំទាវ អ. មេនឌុប្យា
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួង ដឹកជញ្ជូន និង គមនាគមន៍

ជូនបុរេរោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី

.....
លោក លីម
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួង ដឹកជញ្ជូន

ជូនបុរេរោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

.....
លោក សាវ៉ា
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួង ដឹកជញ្ជូន

ជូនបុរេរោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមច្បែកឆ្មារ

.....
លោក ហ៊ុន ឌុន
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួង ដឹកជញ្ជូន





PROTOCOL 2
ON UNLIMITED FIFTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS WITHIN
THE ASEAN SUB-REGION

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

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on Air Services signed on 20 May 2009 in Manila, Philippines (hereinafter referred to as "the Agreement");

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

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

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



HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Definitions

For the purposes of this Protocol:

1. The term "ASEAN Sub-region" means:
 - a) The Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia, Philippines-East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA);
 - b) The Sub-regional Cooperation in Air Transport among Cambodia, Lao PDR, Myanmar and Viet Nam (CLMV);
 - c) The Indonesia, Malaysia, Singapore-Growth Triangle (IMS-GT);
 - d) The Indonesia, Malaysia, Thailand-Growth Triangle (IMT-GT); or
 - e) Expansion there-from or any other new sub-regions as the case may be.
2. The term "Sub-region fifth (5th) freedom traffic rights" means intermediate and beyond fifth (5th) freedom traffic rights which are to be operated wholly within an ASEAN Sub-region.

Article 2 – Routing and Traffic Rights

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate air passenger services from any designated points in its territory to any designated points in the ASEAN Sub-region to which that Contracting Party belongs and vice versa with full Sub-region fifth (5th) freedom traffic rights.



2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the right to take on board or put down, in the territory of any other Contracting Party, passengers, baggage, cargo or mail carried for remuneration and destined for or coming from any other points, shall be subject to the agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties concerned.

Article 3 – Capacity and Frequency

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

Article 4 – Specification of Points

The designated points as mentioned in Article 2 are listed below:

BIMP-EAGA

:

- | | |
|---------------------|--|
| - Brunei Darussalam | Bandar Seri Begawan |
| - Indonesia | Balikpapan, Manado, Pontianak and Tarakan |
| - Malaysia | Kota Kinabalu, Labuan, Kuching and Miri |
| - The Philippines | Davao, General Santos, Puerto Princesa and Zamboanga; |

CLMV

:

- | | |
|------------|-------------------------------------|
| - Cambodia | Phnom Penh |
| - Lao PDR | Vientiane, Luang Phabang and |
| - Myanmar | Pakse, Yangon and Mandalay |



- Viet Nam

**Ha Noi, Ho Chi Minh City, Da
Nang Dien Bien Phu, Phu Bai,
Cat Bi and Lien Khuong**

IMS-GT

:

- Indonesia
- Malaysia
- Singapore

Not Applicable
Not Applicable
Not Applicable

IMT-GT

:

- Indonesia
- Malaysia
- Thailand

**Medan, Padang, Banda Aceh, and
Nias
Penang, Langkawi, Alor Star,
Ipoh and Kota Bharu
Hat Yai, Narathiwat, Pattani,
Trang and Nakon Si Thammarat**

Article 5 – Final Provisions

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

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

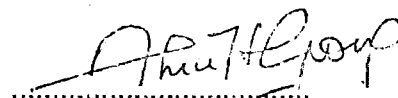


3. Any amendment to the provisions of this Protocol, except the inclusion of additional designated points, shall be effected by consent of all the Contracting Parties, as provided for under Article 16 in the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised to sign by their respective Governments, have signed Protocol 2 on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights within the ASEAN Sub-Region.

DONE at **Manila, Philippines**, this **20th** day of **May**..... in the Year **Two Thousand and Nine**....., in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam:



PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications

For the Kingdom of Cambodia:



MAO CHAVANNALL
Secretary of State
State Secretariat of Civil Aviation



For the Republic of Indonesia:



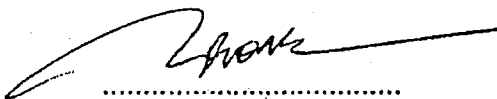
.....
JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:



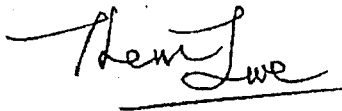
.....
SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works and Transport

For Malaysia:



.....
DATO' SRI ONG TEE KEAT
Minister of Transport

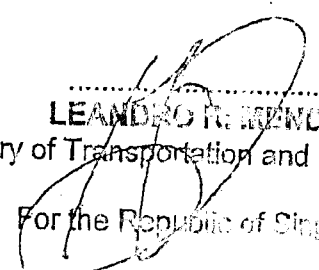
For the Union of Myanmar:



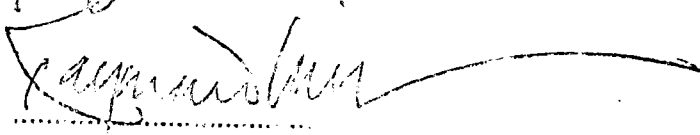
.....
MAJOR GENERAL THEIN SWE
Minister for Transport



For the Republic of the Philippines:


LEANDRO R. MENDOZA
Secretary of Transportation and Communications

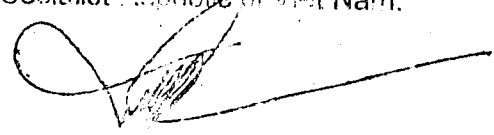
For the Republic of Singapore:


RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:


SOPHON SAKAM
Minister of Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:


HO NGHIA DUNG
Minister of Transport



ពិធីសារទី ៣

ស្តីពីការបិទកំណត់សិទ្ធិបាចទី ៣ និង ទី ៤

រោងអនុតំបន់អាស៊ាន

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

ដោយរដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម ស្តីពី សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅថ្ងៃទី ២០ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៩ នៅរដ្ឋធានីម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន (តទៅនេះហៅកាត់ថា “កិច្ចព្រមព្រៀង”)

ដោយទទួលស្គាល់ថា ឧបសម្ព័ន្ធ II នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ផ្តល់អោយមានការសម្រេចរៀបចំអោយមាននូវពិធីសារអនុវត្តនានាដែលត្រូវបង្កើតបានជាផ្នែកដ៏សំខាន់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ

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

ដោយមានគោលបំណង ដកចេញការរឹតបន្តឹងនានា លើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស សំដៅសម្រេចបានសេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន នៅឆ្នាំ ២០១៥ ។

បានព្រមព្រៀងគ្នា ដូចខាងក្រោម៖



មាត្រា ១

និយមន័យ

សម្រាប់គោលបំណងនៃពិធីសារនេះ ពាក្យ “អនុតំបន់អាស៊ាន” ត្រូវមានន័យថា៖

- ក. តំបន់វិកលូតលាស់អាស៊ានបូព៌ា រួមមានប្រទេស ប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម ឥណ្ឌូនេស៊ី ម៉ាឡេស៊ី និង ហ្វីលីពីន (BIMP-EAGA)
- ខ. កិច្ចសហប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអនុតំបន់ ក្នុងចំណោមប្រទេស កម្ពុជា ឡាវ មីយ៉ាន់ម៉ា និង វៀតណាម (CLMV)
- គ. តំបន់ត្រីកោណវិកលូតលាស់រួមមានប្រទេស ឥណ្ឌូនេស៊ី ម៉ាឡេស៊ី និង សិង្ហបុរី (IMS-GT)
- ឃ. តំបន់ត្រីកោណវិកលូតលាស់រួមមានប្រទេស ឥណ្ឌូនេស៊ី ម៉ាឡេស៊ី និង ថៃឡង់ដ៍ (IMT-GT) ឬ
- ង. ការពង្រីកអនុតំបន់ដែលមានស្រាប់ ឬ អនុតំបន់ថ្មីណាមួយផ្សេងទៀត តាមករណី ដែលអាចធ្វើទៅបាន។

មាត្រា ២

ផ្លូវហោះហើរ និង សិទ្ធិរាចរ

ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវបានអនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ពីចំណុចប្រភពដើមដែលបានកំណត់ណាមួយក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ឆ្ពោះទៅកាន់ចំណុចគោលដៅ ដែលបានកំណត់ណាមួយនៅក្នុងទឹកដីរបស់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត ក្រៅពីចំណុចគោលដៅដែលបានកំណត់ក្នុងអនុតំបន់អាស៊ាន និង ដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះជាសមាជិក ហើយព្រមជាមួយគ្នានេះដែរ លក្ខខណ្ឌដូចគ្នានេះ ក៏ត្រូវយកមកអនុវត្តចំពោះភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗនៃចំណុចគោលដៅ ត្រលប់មកកាន់ចំណុចប្រភពដើមវិញផងដែរ ដោយមានសិទ្ធិរាចរទី ៣ និង ទី ៤ ពេញលេញ។

មាត្រា ៣

ចំណុះដឹកជញ្ជូន និង ចំណុះខ្សែហោះហើរ

ដូចដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ២ មិនត្រូវមានការកម្រិតណាមួយទៅលើចំណុះដឹកជញ្ជូន ចំនួនជើងហោះហើរ និង ប្រភេទអាកាសយានឡើយ ពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ដែលត្រូវបានធ្វើប្រតិបត្តិការក្រោមពិធីសារនេះ។



មាត្រា ៤
ការបញ្ជាក់ចំណុចប្រភពដើម ឬគោលដៅជាក់លាក់

ចំណុចប្រភពដើម ឬគោលដៅដែលបានកំណត់ដូចមានពោលក្នុងមាត្រា២ មានរាយដូចខាងក្រោម៖

តំបន់វិកលូតលាស់អាស៊ានឬពិBIMP-EAGA:

- ប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម ៖ បានដាសារីបេហ្គាន់
- ឥណ្ឌូនេស៊ី ៖ បាលីកប៉ាប៉ាន់ និង ម៉ាណាឌូ
- ម៉ាឡេស៊ី ៖ ឡាហោននិង មីរី
- ហ្វីលីពីន ៖ ដាវ៉ោ, ជេននើរលសាន់តូស, ពូអ៊ីនីតូព្រីនស៊ីសា និង សាំប៊ូងហ្គា

កិច្ចសហប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអនុតំបន់ CLMV:

- កម្ពុជា ៖ ភ្នំពេញ
- ឡាវ ៖ វៀងចន្ទន៍, ហ្គួងហ្វាបាង និង ប៉ាកសេ
- មីយ៉ាន់ម៉ា ៖ យ៉ាងហ្គោន និង ម៉ាន់ដាឡេ
- វៀតណាម ៖ ហាណូយ, ដាណាំង, ដេនៀនហៀនភូ, ភូបៃ, ខេតប៊ី និង លៀនកុង

តំបន់ត្រីកោណវិកលូតលាស់ IMS-GT:

- ឥណ្ឌូនេស៊ី ៖ គ្មាន
- ម៉ាឡេស៊ី ៖ គ្មាន
- សិង្ហបុរី ៖ គ្មាន

តំបន់ត្រីកោណវិកលូតលាស់ IMT-GT:

- ឥណ្ឌូនេស៊ី ៖ ម៉េដាន់ និង ប៉ាដាំង
- ម៉ាឡេស៊ី ៖ អាស៊ីរស្តារ និង អាយរ៉ូ
- ថៃឡង់ដ៍ ៖ ហាតយ៉ៃ, ណាវ៉ាធីវ៉ាត់, ប៉ាតានី, ត្រាង និង ណាគុនស៊ីថាមម៉ាវ៉ាត់



មាត្រា ៥
អវសានបញ្ញត្តិ

១. ពិធីសារនេះត្រូវតម្កល់ទុកនៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ដែលជាអ្នកត្រូវផ្តល់ឯកសារច្បាប់ចម្លងផ្លូវការភ្លាមៗ ជូនភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ។
២. ពិធីសារនេះ ត្រូវស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ពីសំណាក់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់កិច្ចព្រមព្រៀង ។ លិខិតុបករណ៍នៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ត្រូវតម្កល់ទុកនៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ដែលជាអ្នកត្រូវជូនដំណឹងភ្លាមៗទៅភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អំពីការតម្កល់ទុកនេះ ។
៣. ពិធីសារនេះ ត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទនៃការតម្កល់លិខិតុបករណ៍ទី ៣ ស្តីពីការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ នៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន យ៉ាងហោចណាស់ពីអនុតំបន់អាស៊ានចំនួនពីរផ្សេងគ្នា ហើយត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពតែក្នុងចំណោមបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់ពិធីសារនេះតែប៉ុណ្ណោះ ។ ចំពោះភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់ពិធីសារនេះក្រោយការតម្កល់លិខិតុបករណ៍ទី ៣ ស្តីពីការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ពិធីសារនេះត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទនៃការតម្កល់លិខិតុបករណ៍ ស្តីពី ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ។
៤. វិសោធនកម្មណាមួយចំពោះខ្លឹមសារនៃពិធីសារនេះ លើកលែងតែការរាប់បញ្ចូលបន្ថែមចំណុចប្រភពដើម ឬ គោលដៅកំណត់ ត្រូវចូលជាធរមានដោយមានការយល់ព្រមពីសំណាក់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងមាត្រា ១៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព ភាគីហត្ថលេខីដែលបានទទួលសិទ្ធិអនុញ្ញាតចុះហត្ថលេខាពីរដ្ឋាភិបាលរបស់ខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើពិធីសារទី ៣ ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៣ និង ទី ៤ រវាងអនុតំបន់អាស៊ាន ។

ធ្វើនៅរដ្ឋធានីម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន ថ្ងៃទី ២០ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៩ ជាអត្ថបទភាសាអង់គ្លេស ច្បាប់ដើមចំនួនមួយច្បាប់ ។



ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម

.....
ប៉េហ៊ីន ជាតូ អាប៊ូ ធាកា អាប៊ូខ
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងគមនាគមន៍

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

.....
ម៉ៅ ហាវឡាវ
រដ្ឋលេខាធិការ នៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋឥណ្ឌូនេស៊ី

.....
ហ្សាសម៉ាន់ ស៊ីយ៉ាហ្វី ជ្យាម៉ាន់
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ

.....
សូមម៉ាត់ ផូលសេនា
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសម៉ាឡេស៊ី

.....
ជាតូ ស្រី អុច ធី គាត
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន



ជូនមុខមេឃុំភូមិបាទ ឃុំសំបោកភូមិបាទ

ឧត្តមសេនីយ៍ឧត្តម ឆេង ស៊ី

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខមេឃុំភូមិបាទ ឃុំសំបោកភូមិបាទ

លោក អ្នក មេឃុំបាទ

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន និង គមនាគមន៍

ជូនមុខមេឃុំភូមិបាទ ឃុំសំបោកភូមិបាទ

ម៉ែប៉ូង លីម

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខមេឃុំភូមិបាទ ឃុំសំបោកភូមិបាទ

សុផុន សារ៉ាម

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខមេឃុំភូមិបាទ ឃុំសំបោកភូមិបាទ

ហ៊ុ ថា ឌុន

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន





PROTOCOL 3
ON UNLIMITED THIRD AND FOURTH FREEDOM TRAFFIC
RIGHTS BETWEEN THE ASEAN SUB-REGIONS

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

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on Air Services signed on 20 May 2009 in Manila, Philippines (hereinafter referred to as "the Agreement");

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

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

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



HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Definitions

For the purposes of this Protocol, the term "ASEAN Sub-region" means:

- a) The Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia, Philippines-East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA);
- b) The Sub-regional Cooperation in Air Transport among Cambodia, Lao PDR, Myanmar and Viet Nam (CLMV);
- c) The Indonesia, Malaysia, Singapore-Growth Triangle (IMS-GT);
- d) The Indonesia, Malaysia, Thailand-Growth Triangle (IMT-GT); or
- e) Expansion there-from or any other new sub-regions as the case may be.

Article 2 – Routing and Traffic Rights

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate air passenger services from any designated point(s) in its territory to any designated point(s) in the territory of the other Contracting Parties other than those of the ASEAN Sub-region to which that Contracting Party belongs and vice versa with full third (3rd) and fourth (4th) freedom traffic rights.



Article 3 – Capacity and Frequency

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

Article 4 – Specification of Points

The designated points as mentioned in Article 2 are listed below:

BIMP-EAGA :

- | | |
|---------------------|--|
| - Brunei Darussalam | Bandar Seri Begawan |
| - Indonesia | Balikpapan and Manado |
| - Malaysia | Labuan and Miri |
| - The Philippines | Davao, General Santos, Puerto Princesa and Zamboanga; |

CLMV :

- | | |
|------------|--|
| - Cambodia | Phnom Penh |
| - Lao PDR | Vientiane, Luang Phabang and Pakse |
| - Myanmar | Yangon and Mandalay |
| - Viet Nam | Ha Noi, Da Nang, Dien Bien Phu, Phu Bai, Cat Bi and Lien Khuong |

IMS-GT :

- | | |
|-------------|-----------------------|
| - Indonesia | Not Applicable |
| - Malaysia | Not Applicable |
| - Singapore | Not Applicable |



IMT-GT

:

- Indonesia
- Malaysia
- Thailand

**Medan and Padang
Alor Star and Ipoh
Hat Yai, Narathiwat, Pattani,
Trang and Nakon Si Thammarat**

Article 5 – Final Provisions

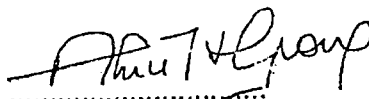
1. This Protocol shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly furnish a certified copy thereof to each Contracting Party.
2. This Protocol is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties who have ratified or accepted the Agreement. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.
3. This Protocol shall enter into force on the date of the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance from at least two (2) different ASEAN Sub-regions with the Secretary-General of ASEAN and shall become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. For each Contracting Party ratifying or accepting the Protocol after the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance, the Protocol shall enter into force on date of the deposit of such Contracting Party of its Instrument of Ratification or Acceptance.
4. Any amendment to the provisions of this Protocol, except the inclusion of additional designated points, shall be effected by consent of all the Contracting Parties, as provided for under Article 16 of the Agreement.



IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised to sign by their respective Governments, have signed Protocol 3 on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights between the ASEAN Sub-Regions.

DONE at **Manila, Philippines**, this **20th** day of **May**.....
in the Year **Two Thousand and Nine**...., in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam:



PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications

For the Kingdom of Cambodia:



MAO HAVANNALL
Secretary of State
State Secretariat of Civil Aviation

For the Republic of Indonesia:



JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation



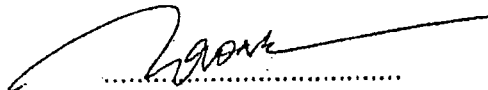
For the Lao People's Democratic Republic:



SOMMAD PHOLSENA

Minister of Public Works and Transport

For Malaysia:



DATO' SRI ONG TEE KEAT

Minister of Transport

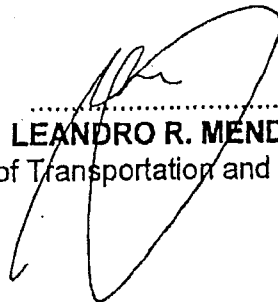
For the Union of Myanmar:



MAJOR GENERAL THEIN SWE

Minister for Transport

For the Republic of the Philippines:



LEANDRO R. MENDOZA

Secretary of Transportation and Communications



For the Republic of Singapore:



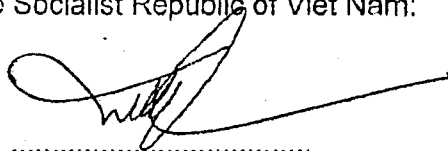
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:



SOPHON ZARAM
Minister of Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:



HO NGHIA DZUNG
Minister of Transport



ពិធីសារទី ៤

ស្តីពីការបិទកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៥

រចនាសម្ព័ន្ធគំបង់អាស៊ាន

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

ដោយប្តីកដល់កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពី សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅថ្ងៃទី ២០ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៩ នៅរដ្ឋធានីម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន (តទៅនេះហៅកាត់ថា “កិច្ចព្រមព្រៀង”)

ដោយទទួលស្គាល់ថា ឧបសម្ព័ន្ធ II នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ផ្តល់អោយមានការសម្រេចរៀបចំអោយមាននូវពិធីសារអនុវត្តនានាដែលត្រូវបង្កើតបានជាផ្នែកដ៏សំខាន់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ

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

ដោយមានគោលបំណង ដកចេញការរឹតបន្តឹងនានា លើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស សំដៅសម្រេចបានសេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន នៅឆ្នាំ ២០១៥ ។

បានព្រមព្រៀងគ្នា ដូចខាងក្រោម៖



មាត្រា ១

និយមន័យ

សម្រាប់គោលបំណងនៃពិធីសារនេះ

១. ពាក្យ “អនុតំបន់អាស៊ាន” ត្រូវមានន័យថា៖

- ក. តំបន់វិកលូតលាស់អាស៊ានបូព៌ា រួមមានប្រទេស ប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម ឥណ្ឌូនេស៊ី ម៉ាឡេស៊ី និង ហ្វីលីពីន (BIMP-EAGA)
- ខ. កិច្ចសហប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអនុតំបន់ ក្នុងចំណោមប្រទេស កម្ពុជា ឡាវ មីយ៉ាន់ម៉ា និង វៀតណាម (CLMV)
- គ. តំបន់ត្រីកោណវិកលូតលាស់ រួមមានប្រទេស ឥណ្ឌូនេស៊ី ម៉ាឡេស៊ី និង សិង្ហបុរី (IMS-GT)
- ឃ. តំបន់ត្រីកោណវិកលូតលាស់ រួមមានប្រទេស ឥណ្ឌូនេស៊ី ម៉ាឡេស៊ី និង ថៃឡង់ដ៍ (IMT-GT) ឬ
- ង. ការពង្រីកអនុតំបន់ដែលមានស្រាប់ ឬ អនុតំបន់ថ្មីណាមួយផ្សេងទៀត តាមករណី ដែលអាចធ្វើទៅបាន ។

២. ពាក្យ “សិទ្ធិចរាចរទី ៥ អនុតំបន់” ត្រូវមានន័យថា សិទ្ធិចរាចរទី ៥ នៅក្នុងចំណុចត្រង់ និង ចំណុចបន្ទាប់ ដែលនឹងត្រូវធ្វើប្រតិបត្តិការនៅក្នុងទូទាំងអនុតំបន់អាស៊ាន ។

មាត្រា ២

ដូចហោះហើរ និង សិទ្ធិចរាចរ

អនុលោមតាម ឧបញ្ញត្តិនៃការចាត់តាំងរបស់ខ្លួន ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវបានអនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ពីចំណុចប្រភពដើម ដែលបានកំណត់ណាមួយក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ឆ្ពោះទៅកាន់ចំណុចគោលដៅដែលបានកំណត់ណាមួយនៅក្នុងទឹកដីរបស់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត តាមរយៈចំណុចត្រង់ដែលបានកំណត់ណាមួយ ទៅចំណុចដែលបានកំណត់ណាមួយនៅក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀតណាមួយ រួចភ្ជាប់ទៅកាន់ចំណុចបន្ទាប់ ដែលបានកំណត់ណាមួយ ក្នុងលក្ខណៈជាការរួមបញ្ចូលគ្នា ឬ តាមលំដាប់លំដោយណាមួយ ក្រោមលក្ខខណ្ឌដែលថា ចំណុចទាំងអស់នោះស្ថិតនៅក្នុងអនុតំបន់អាស៊ាន (ដូចដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៤) ហើយព្រមជាមួយគ្នានេះដែរ លក្ខខណ្ឌដូចគ្នានេះ ក៏ត្រូវយកមកអនុវត្ត



ចំពោះភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗនៃចំណុចគោលដៅ ត្រលប់មកកាន់ចំណុចប្រភពដើមវិញផងដែរ ដោយមានសិទ្ធិចរាចរទី ៣ ទី ៤ និងទី ៥ ពេញលេញ ។

មាត្រា ៣

ចំណុះដឹកជញ្ជូន និង ចំនួនដើមហោះហើរ

ដូចដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ២ មិនត្រូវមានការកម្រិតណាមួយទៅលើចំណុះដឹកជញ្ជូន ចំនួនដើម ហោះហើរ និង ប្រភេទអាកាសយានឡើយ ពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ដែល ត្រូវបានធ្វើប្រតិបត្តិការក្រោមពិធីសារនេះ ។

មាត្រា ៤

ការបញ្ជាក់ចំណុចប្រភពដើម ឬគោលដៅជាក់លាក់

ចំណុចប្រភពដើម ឬគោលដៅដែលបានកំណត់ ដូចមានពោលក្នុងមាត្រា ២ មានរាយដូចខាងក្រោម ៖

តំបន់វិកលូតលាស់អាស៊ានឬ BIMF-EAGA:

- ប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម ៖ បាត់ដាសារីបេហ្គាវ៉ាន់
- ឥណ្ឌូនេស៊ី ៖ កាស៊ីកប៉ាប៉ាន់ និង ម៉ាណាឌូ
- ម៉ាឡេស៊ី ៖ ឡាហ្គោននិង មីរី
- ហ្វីលីពីន ៖ ដាវ៉ោនិង សាប៊ូងហ្គា

កិច្ចសហប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអនុតំបន់ CLMV:

- កម្ពុជា ៖ ភ្នំពេញ
- ឡាវ ៖ វៀងចន្ទន៍, ហ្គួងហ្គាបាង និង ពាំកសេ
- មីយ៉ាន់ម៉ា ៖ ប៉ាងហ្គោន និង ម៉ាន់ដាឡេ
- វៀតណាម ៖ ហាណូយ, ដាណាំង, ដៀនយៀនភូ, ភូបៃ, ខេតប៊ី និង លៀនគួង

តំបន់ត្រីកោណវិកលូតលាស់ IMS-GT:

- ឥណ្ឌូនេស៊ី ៖ គ្មាន
- ម៉ាឡេស៊ី ៖ គ្មាន
- សិង្ហបុរី ៖ គ្មាន



តំបន់ត្រីកោណវិកល្មតណាស់ IMT-GT:

- ឥណ្ឌូនេស៊ី ៖ ម៉េដាន់ និង ប៉ាដាំង
- ម៉ាឡេស៊ី ៖ អាយប៉ូនិងអាល់ស្តារ
- ថៃឡង់ដ៍ ៖ ហាតយ៉ៃ, ណាវ៉ាធីវ៉ាត់, ប៉ាតានី, ត្រាងនិង
ណាកុនស៊ីថាមម៉ាវ៉ាត់

មាត្រា ៥

អវសានបញ្ញត្តិ

១. ពិធីសារនេះត្រូវតម្កល់ទុកនៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ដែលជាអ្នកត្រូវផ្តល់ឯកសារច្បាប់ចម្លង ផ្លូវការភ្លាមៗ ជូនភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ។
២. ពិធីសារនេះ ត្រូវស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ពីសំណាក់បណ្តាភាគីចុះ កិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់កិច្ចព្រមព្រៀង ។ លិខិតុបករណ៍នៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ត្រូវតម្កល់ទុកនៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ដែលជាអ្នកត្រូវជូនដំណឹងភ្លាមៗទៅភាគីចុះ កិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អំពីការតម្កល់ទុកនេះ ។
៣. ពិធីសារនេះ ត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទនៃការតម្កល់ទុកលិខិតុបករណ៍ទី ៣ ស្តីពីការផ្តល់ សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ នៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន យ៉ាងហោចណាស់ពីអនុតំបន់អាស៊ានចំនួនពីរ ផ្សេងគ្នា ហើយត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពតែក្នុងចំណោមបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់ពិធីសារនេះតែប៉ុណ្ណោះ ។ ចំពោះភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់ពិធីសារនេះក្រោយការតម្កល់លិខិតុបករណ៍ទី ៣ ស្តីពីការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ពិធីសារនេះត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទនៃការតម្កល់លិខិតុបករណ៍ ស្តីពី ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ។
៤. វិសោធនកម្មណាមួយចំពោះខ្លឹមសារនៃពិធីសារនេះ លើកលែងតែការរាប់បញ្ចូលបន្ថែមចំណុច ប្រភពដើម ឬ គោលដៅកំណត់ ត្រូវចូលជាធរមានដោយមានការយល់ព្រមពីសំណាក់បណ្តាភាគីចុះកិច្ច ព្រមព្រៀងទាំងអស់ ដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងមាត្រា ១៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។



ដើម្បីជាសក្ខីភាព ភាគីហត្ថលេខីដែលបានទទួលសិទ្ធិអនុញ្ញាតចុះហត្ថលេខាពីរដ្ឋាភិបាលរបស់ខ្លួន
បានចុះហត្ថលេខាលើពិធីសារទី ៤ ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៥ រវាងអនុតំបន់អាស៊ាន ។

ធ្វើនៅរដ្ឋធានីម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន ថ្ងៃទី ២០ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៩ ជាអត្ថបទភាសាអង់គ្លេស
ច្បាប់ដើមចំនួនមួយច្បាប់ ។

ជូសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសហ្វីលីពីនសាធារណរដ្ឋ

.....
ប៉េហ្គីន ជាកូ អាហ្វី ធាកា អាហ្វីន

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងកម្មនាគមន៍

ជូសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

.....
ម៉ៅ ហាន់ឡាន់

រដ្ឋលេខាធិការ នៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល

ជូសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋឥណ្ឌូនេស៊ី

.....
ហ្សាសម៉ាន់ ស៊ីយ៉ាហ្វី ជ័រាម៉ាន់

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ

.....
សូមម៉ាន់ ផ៊ុលសេនា

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន



ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសម៉ាឡេស៊ី

.....
ជាតុ ស្រី អុច ធី គាត
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន
ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

.....
ឧត្តមសេនីយ៍ឧត្តម ឃៀន ស្មៅ
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន
ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

.....
លានស្រី អា. មេនជូហ្សា
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន និង គមនាគមន៍
ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី

.....
វេម៉ុង លីម
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន
ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

.....
សុផុន សារ៉ាម
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន
ជូនសម្តេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

.....
ហុ ថា ឌុន
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន





**PROTOCOL 4
ON UNLIMITED FIFTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS
BETWEEN THE ASEAN SUB-REGIONS**

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

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on Air Services signed on 20 May 2009 in Manila, Philippines (hereinafter referred to as "the Agreement");

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

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

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



HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Definitions

For the purposes of this Protocol:

1. The term "ASEAN Sub-region" means:
 - a) The Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia, Philippines-East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA);
 - b) The Sub-regional Cooperation in Air Transport among Cambodia, Lao PDR, Myanmar and Viet Nam (CLMV);
 - c) The Indonesia, Malaysia, Singapore-Growth Triangle (IMS-GT);
 - d) The Indonesia, Malaysia, Thailand-Growth Triangle (IMT-GT); or
 - e) Expansion there-from or any other new sub-regions as the case may be.
2. The term "fifth (5th) freedom traffic rights" means intermediate and beyond fifth (5th) freedom traffic rights which are to be operated wholly within ASEAN.

Article 2 – Routing and Traffic Rights

The designated airline(s) of each Contracting Party shall, in accordance with the terms of its designation, be allowed to operate air passenger services from any designated point(s) in its territory to any designated point(s) in the territory of the other Contracting Parties via any designated intermediate point(s) to



any designated point(s) in the territory of any other Contracting Party to any designated beyond point(s) in any combination or order provided that the points are in ASEAN Sub-regions (as provided in Article 4) and vice versa with full third (3rd), fourth (4th) and fifth (5th) freedom traffic rights.

Article 3 – Capacity and Frequency

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

Article 4 – Specification of Points

The designated points as mentioned in Article 2 are listed below:

BIMP-EAGA

- Brunei Darussalam
- Indonesia
- Malaysia
- The Philippines

**Bandar Seri Begawan
Balikpapan and Manado
Labuan and Miri
Davao and Zamboanga**

CLMV

- Cambodia
- Lao PDR
- Myanmar
- Viet Nam

**Phnom Penh
Vientiane, Luang Phabang and
Pakse
Yangon and Mandalay
Ha Noi, Da Nang, Dien Bien
Phu, Phu Bai, Cat Bi and Lien
Khuong**

IMS-GT

- Indonesia
- Malaysia
- Singapore

**Not Applicable
Not Applicable
Not Applicable**



IMT-GT

- Indonesia
- Malaysia
- Thailand

Medan and Padang
Ipoh and Alor Star
Hat Yai, Narathiwat, Pattani,
Trang and Nakon Si Thammarat

Article 5 – Final Provisions

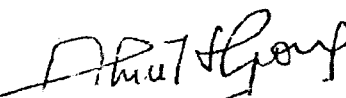
1. This Protocol shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly furnish a certified copy thereof to each Contracting Party.
2. This Protocol is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties who have ratified or accepted the Agreement. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.
3. This Protocol shall enter into force on the date of the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance from at least two (2) different ASEAN Sub-regions with the Secretary-General of ASEAN and shall become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. For each Contracting Party ratifying or accepting the Protocol after the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance, the Protocol shall enter into force on the date of the deposit of such Contracting Party of its Instrument of Ratification or Acceptance.
4. Any amendment to the provisions of this Protocol, except the inclusion of additional designated points, shall be effected by consent of all the Contracting Parties, as provided for under Article 16 of the Agreement.



IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised to sign by their respective Governments, have signed Protocol 4 on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights between the ASEAN Sub-Regions.

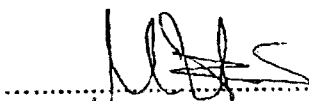
DONE at Manila, Philippines, this 20th day of May.....
in the Year **Two Thousand and Nine**....., in a single original copy
in the English language.

For Brunei Darussalam:



PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications

For the Kingdom of Cambodia:



MAO CHAVANNALL
Secretary of State
State Secretariat of Civil Aviation

For the Republic of Indonesia:



JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation



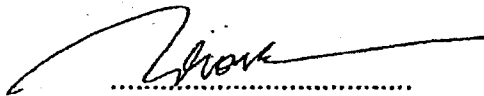
For the Lao People's Democratic Republic:



SOMMAD PHOLSENA

Minister of Public Works and Transport

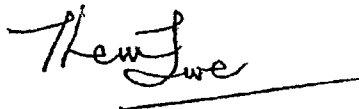
For Malaysia:



DATO' SRI ONG TEE KEAT

Minister of Transport

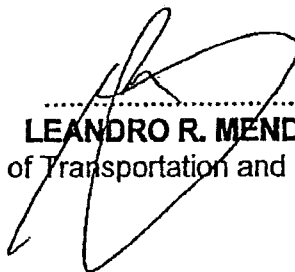
For the Union of Myanmar:



MAJOR GENERAL THEIN SWE

Minister for Transport

For the Republic of the Philippines:



LEANDRO R. MENDOZA

Secretary of Transportation and Communications

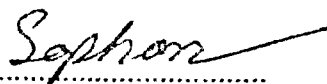


For the Republic of Singapore:



RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:



SOPHON ZARAM
Minister of Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:



HO NGHIA DZUNG
Minister of Transport



ពិធីសារទី ៥

ស្តីពី

ការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៣ និង ទី ៤

រវាង រាជធានី ឬ រដ្ឋធានីនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន

រដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសប្រុយណេដារូសាឡាម ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋឥណ្ឌូនេស៊ី សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ម៉ាឡេស៊ី សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា សាធារណរដ្ឋហ្វីលីពីន សាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ដែលជារដ្ឋសមាជិកនៃសមាគមប្រជាជាតិអាស៊ីអាគ្នេយ៍(ហៅកាត់ថា “អាស៊ាន”)(តទៅនេះហៅកាត់ជាមួយថា “បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង” ឬ ហៅកាត់ដោយឡែកថា “ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង”)

ដោយរដ្ឋីកដល់កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពី សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅថ្ងៃទី ២០ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៩ នៅរដ្ឋធានីម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន (តទៅនេះហៅកាត់ថា “កិច្ចព្រមព្រៀង”)

ដោយទទួលស្គាល់ថា ឧបសម្ព័ន្ធ II នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ផ្តល់អោយមានការសម្រេចរៀបចំអោយមាននូវពិធីសារអនុវត្តនានាដែលត្រូវបង្កើតជាផ្នែកដ៏សំខាន់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ

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

ដោយមានគោលបំណង ដកចេញការរឹតបន្តឹងនានា លើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស សំដៅសម្រេចបានសេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន នៅឆ្នាំ ២០១៥ ។

បានឯកភាពគ្នាដូចខាងក្រោម៖



មាត្រា ១

ដូចហោះហើរ និង សិទ្ធិចរាចរ

ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវបានអនុញ្ញាតអោយធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសពីរាជធានី ឬ រដ្ឋធានីប្រភពដើមរបស់ខ្លួន ឆ្ពោះទៅកាន់រាជធានី ឬ រដ្ឋធានីគោលដៅនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត ហើយព្រមជាមួយគ្នានេះដែរ លក្ខខណ្ឌដូចគ្នានេះ ក៏ត្រូវយកមកអនុវត្តចំពោះភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗនៃរាជធានី ឬ រដ្ឋធានីគោលដៅ ត្រលប់មកកាន់រាជធានី ឬ រដ្ឋធានី ប្រភពដើមវិញផងដែរ ដោយមានសិទ្ធិចរាចរទី ៣ និង ទី ៤ ពេញលេញ នៅថ្ងៃទី ៣១ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៨ ។

មាត្រា ២

ចំណុះដឹកជញ្ជូន និង ចំនួនស៊ីតហោះហើរ

ដូចដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ១ មិនត្រូវមានការកម្រិតណាមួយទៅលើចំណុះដឹកជញ្ជូន ចំនួនជើងហោះហើរ និង ប្រភេទអាកាសយានឡើយ ពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ដែលត្រូវបានធ្វើប្រតិបត្តិការក្រោមពិធីសារនេះ ។

មាត្រា ៣

ការបញ្ជាក់រាជធានី ឬ រដ្ឋធានី ប្រភពដើម ឬគោលដៅជាក់លាក់

រាជធានី ឬ រដ្ឋធានី ប្រភពដើម ឬ គោលដៅនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដូចមានពោលក្នុងមាត្រា ១ មានរាយដូចខាងក្រោម ៖

- | | | |
|---------------------|---|---------------------|
| - ប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម | ៖ | បានដាសារីបេហ្គវ៉ាន់ |
| - កម្ពុជា | ៖ | ភ្នំពេញ |
| - ឥណ្ឌូនេស៊ី | ៖ | ហ្សាការតា |
| - ឡាវ | ៖ | វៀងចន្ទន៍ |
| - ម៉ាឡេស៊ី | ៖ | កូឡាឡាំពួរ |
| - មីយ៉ាន់ម៉ា | ៖ | យ៉ាងហ្គោន |
| - ហ្វីលីពីន | ៖ | ម៉ានីល |



- | | | |
|-------------|---|-----------|
| - សិង្ហបុរី | ៖ | សិង្ហបុរី |
| - ថៃឡង់ដ៍ | ៖ | បាងកក |
| - វៀតណាម | ៖ | ហាណូយ |

មាត្រា ៤

អវសានបញ្ញត្តិ

១. ពិធីសារនេះត្រូវតម្កល់ទុកនៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ដែលជាអ្នកត្រូវផ្តល់ឯកសារច្បាប់ចម្លង ផ្លូវការភ្លាមៗ ជូនភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ។
២. ពិធីសារនេះ ត្រូវស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ពីសំណាក់បណ្តាភាគីចុះ កិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់កិច្ចព្រមព្រៀង ។ លិខិតុបករណ៍នៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ត្រូវតម្កល់ទុកនៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ដែលជាអ្នកត្រូវជូនដំណឹងភ្លាមៗទៅភាគីចុះ កិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អំពីការតម្កល់ទុកនេះ ។
៣. ពិធីសារនេះ ត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទនៃការតម្កល់ទុកលិខិតុបករណ៍ទី ៣ ស្តីពីការ ផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ នៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ហើយត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពតែក្នុងចំណោម បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់ពិធីសារនេះតែប៉ុណ្ណោះ ។ ចំពោះភាគីចុះ កិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់ពិធីសារនេះ ក្រោយការតម្កល់លិខិតុបករណ៍ទី ៣ ស្តីពីការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ពិធីសារនេះត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទនៃការតម្កល់ លិខិតុបករណ៍ ស្តីពីការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ។
៤. វិសោធនកម្មណាមួយចំពោះខ្លឹមសារនៃពិធីសារនេះ ត្រូវចូលជាធរមានដោយមានការយល់ព្រមពី សំណាក់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងមាត្រា ១៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព ភាគីហត្ថលេខីដែលបានទទួលសិទ្ធិអនុញ្ញាតចុះហត្ថលេខាពីរដ្ឋាភិបាលរបស់ខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើពិធីសារទី ៥ ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិធរមានទី ៣ និង ទី ៤ រវាង រាជធានី ឬ រដ្ឋធានី នៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន ។

ធ្វើនៅរដ្ឋធានីម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន ថ្ងៃទី ២០ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៩ ជាអត្ថបទភាសាអង់គ្លេស ច្បាប់ដើមចំនួនមួយច្បាប់ ។



ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម

.....

ប៊េហ្វីន ជាតូ អាយ៉ូ ធាកា អាយ៉ូ
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងគមនាគមន៍

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

.....

ម៉ៅ ហាតឡាវ
រដ្ឋលេខាធិការ នៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋឥណ្ឌូនេស៊ី

.....

ហ្សាសម៉ាន់ ស៊ីហ្វាហ្វី ដូហ្វាវ៉ា
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ

.....

សូមម៉ាត់ ផ្លូវសេនា
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន

ជូនមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសម៉ាឡេស៊ី

.....

ជាតូ ស្រី អុន ធី គាត
រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន



ជួសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

ឧត្តមសេនីយ៍ឆោ ធើរ ឆេន

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជួសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋហ្វីលីពីន

លានជ្រូ អា. មេនជូហ្សា

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងដឹកជញ្ជូន និង គមនាគមន៍

ជួសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី

វេម៉ុង លីម

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជួសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

សុផុន សារ៉ាម

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជួសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ហូ ថា ឌុន

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងដឹកជញ្ជូន





PROTOCOL 5
ON UNLIMITED THIRD AND FOURTH FREEDOM TRAFFIC
RIGHTS BETWEEN ASEAN CAPITAL CITIES

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

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on Air Services signed on 20 May 2009 in Manila, Philippines (hereinafter referred to as "the Agreement");

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

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

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



HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Routing and Traffic Rights

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate air passenger services from its capital city to the capital cities of the other Contracting Parties and vice versa with full third (3rd) and fourth (4th) freedom traffic rights by 31 December 2008.

Article 2 – Capacity and Frequency

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

Article 3 – Specification of Points

The capital cities of the Contracting Parties as mentioned in Article 1 are listed below:

Brunei	:	Bandar Seri Begawan
Darussalam	:	
Cambodia	:	Phnom Penh
Indonesia	:	Jakarta
Lao PDR	:	Vientiane
Malaysia	:	Kuala Lumpur
Myanmar	:	Yangon
Philippines	:	Manila
Singapore	:	Singapore
Thailand	:	Bangkok
Viet Nam	:	Hà Noi



Article 4 – Final Provisions

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

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

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

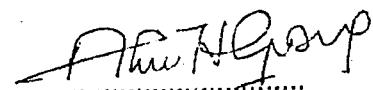
4. Any amendment to the provisions of this Protocol shall be effected by consent of all the Contracting Parties, as provided for under Article 16 in the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised to sign by their respective Governments, have signed Protocol 5 on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights between ASEAN Capital Cities.



DONE at Manila, Philippines, this 20th day of May.....
in the Year **Two Thousand and ..Nine**.., in a single original
copy in the English language.

For Brunei Darussalam:



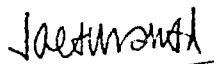
PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications

For the Kingdom of Cambodia:



MAO HAVANNAL
Secretary of State
State Secretariat of Civil Aviation

For the Republic of Indonesia:



JUSMAN SYAFII DIALMAL
Minister for Transportation



For the Lao People's Democratic Republic:



SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works and Transport

For Malaysia:



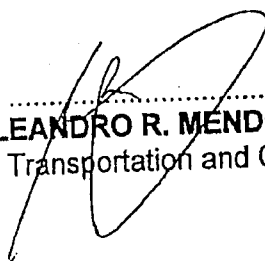
DATO' SRI ONG TEE KEAT
Minister of Transport

For the Union of Myanmar:



MAJOR GENERAL THEIN SWE
Minister for Transport

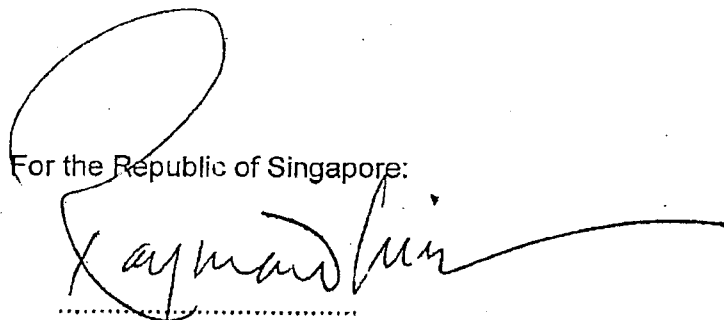
For the Republic of the Philippines:



LEANDRO R. MENDOZA
Secretary of Transportation and Communications

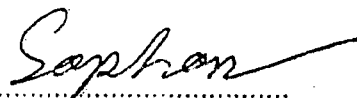


For the Republic of Singapore:



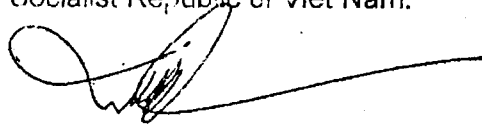
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:



SOPHON ZARAM
Minister of Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:



HO NGHIA DZUNG
Minister of Transport



ពិធីសារទី ៦

ស្តីពី

ការបិទគំណត់សិទ្ធិបរាចរណ៍ ៥

រវាង រាជធានី ឬ រដ្ឋធានី នៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន

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

ដោយរក្សាដល់កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពី សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅថ្ងៃទី ២០ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៩ នៅរដ្ឋធានីម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន (តទៅនេះហៅកាត់ថា “កិច្ចព្រមព្រៀង”)

ដោយទទួលស្គាល់ថា ឧបសម្ព័ន្ធ II នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ផ្តល់អោយមានការសម្រេចរៀបចំអោយមាននូវពិធីសារនានាដែលត្រូវបង្កើតបានជាផ្នែកដ៏សំខាន់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ

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

ដោយមានគោលបំណង ដកចេញការរឹតត្បឹងនានា លើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស សំដៅសម្រេចបានសេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន នៅឆ្នាំ ២០១៥ ។

បានព្រមព្រៀងគ្នា ដូចខាងក្រោម៖



មាត្រា ១

និយមន័យ

សម្រាប់គោលបំណងនៃពិធីសារនេះ ពាក្យ “សិទ្ធិចរាចរទី ៥” ត្រូវមានន័យថា សិទ្ធិធ្វើចរាចរនៅក្នុង ចំណុចត្រង់ និង ចំណុចបន្ទាប់ ដែលនឹងត្រូវធ្វើប្រតិបត្តិការនៅក្នុងទូទាំងតំបន់អាស៊ាន ។

មាត្រា ២

ដូចហោះហើរ និង សិទ្ធិចរាចរ

ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវបានអនុញ្ញាតអោយ ធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសពីរាជធានី ឬ រដ្ឋធានីប្រភពដើមរបស់ខ្លួន ឆ្ពោះទៅកាន់រាជធានី ឬ រដ្ឋធានីគោលដៅនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដទៃទៀត ហើយព្រមជាមួយគ្នា នេះដែរ លក្ខខណ្ឌដូចគ្នានេះ ក៏ត្រូវយកមកអនុវត្តចំពោះភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗនៃរាជធានី ឬ រដ្ឋធានីគោលដៅ ត្រលប់មកកាន់រាជធានី ឬ រដ្ឋធានី ប្រភពដើមវិញផងដែរ ដោយមានសិទ្ធិចរាចរទី ៣ ទី ៤ និង ទី ៥ ពេញលេញនៅថ្ងៃទី៣១ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១០ ។

មាត្រា ៣

ចំណុះដឹកជញ្ជូន និង ចំនួនជើងហោះហើរ

ដូចដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ២ មិនត្រូវមានការកម្រិតណាមួយទៅលើចំណុះដឹកជញ្ជូន ចំនួនជើង ហោះហើរ និង ប្រភេទអាកាសយានឡើយ ពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ដែល ត្រូវបានធ្វើប្រតិបត្តិការក្រោមពិធីសារនេះ ។

មាត្រា ៤

ការបញ្ជាក់រាជធានី ឬ រដ្ឋធានី ប្រភពដើម ឬគោលដៅជាក់លាក់

រាជធានី ឬ រដ្ឋធានី ប្រភពដើម ឬ គោលដៅនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង មានរាយដូចខាង ក្រោម៖

- | | | |
|---------------------|---|-----------------------|
| - ប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម | ៖ | បាត់ដាសារីបេហ្គាវ៉ាន់ |
| - កម្ពុជា | ៖ | ភ្នំពេញ |



- ឥណ្ឌូនេស៊ី	៖	ហ្សាការតា
- ឡាវ	៖	វៀងចន្ទន៍
- ម៉ាឡេស៊ី	៖	កូឡាឡាំពួរ
- មីយ៉ាន់ម៉ា	៖	យ៉ាងហ្គោន
- ហ្វីលីពីន	៖	ម៉ានីល
- សិង្ហបុរី	៖	សិង្ហបុរី
- ថៃឡង់ដ៍	៖	បាងកក
- វៀតណាម	៖	ហាណូយ

មាត្រា ៥
អវសានបញ្ញត្តិ

១. ពិធីសារនេះត្រូវតម្កល់ទុកនៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ដែលជាអ្នកត្រូវផ្តល់ឯកសារច្បាប់ចម្លងផ្លូវការភ្លាមៗ ជូនភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ។
២. ពិធីសារនេះ ត្រូវស្ថិតក្រោមលក្ខខណ្ឌនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ពីសំណាក់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់កិច្ចព្រមព្រៀង។ លិខិតុបករណ៍នៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ត្រូវតម្កល់ទុកនៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ដែលជាអ្នកត្រូវជូនដំណឹងភ្លាមៗទៅភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អំពីការតម្កល់ទុកនេះ ។
៣. ពិធីសារនេះ ត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទនៃការតម្កល់ទុកលិខិតុបករណ៍ទី ៣ ស្តីពីការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ នៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ាន ហើយត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពតែក្នុងចំណោមបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់ពិធីសារនេះតែប៉ុណ្ណោះ ។ ចំពោះភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលស្គាល់ពិធីសារនេះក្រោយការតម្កល់លិខិតុបករណ៍ទី ៣ ស្តីពីការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់ ពិធីសារនេះត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទនៃការតម្កល់លិខិតុបករណ៍ ស្តីពីការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលស្គាល់របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ។
៤. វិសោធនកម្មណាមួយចំពោះខ្លឹមសារនៃពិធីសារនេះ ត្រូវចូលជាធរមានដោយមានការយល់ព្រមពីសំណាក់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់ ដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងមាត្រា ១៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។



ដើម្បីជាសក្ខីភាព ភាគីហត្ថលេខីដែលបានទទួលសិទ្ធិអនុញ្ញាតចុះហត្ថលេខាពីរដ្ឋាភិបាលរបស់ខ្លួន
បានចុះហត្ថលេខាលើពិធីសារទី ៦ ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៥ រវាងរាជធានី ឬ រដ្ឋធានី អាស៊ាន ។

ធ្វើនៅរដ្ឋធានីម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន ថ្ងៃទី ២០ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៩ ជាអត្ថបទភាសាអង់គ្លេស
ច្បាប់ដើមចំនួនមួយច្បាប់ ។

ជួសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសប្រ៊ុយណេដារូសាឡាប

.....
ប៉េហ៊ិន ជាតូ អាហ៊ូ ធាកា អាហ៊ូខ

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងគមនាគមន៍

ជួសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

.....
ម៉ៅ ហាវឌ្ឍាន់

រដ្ឋលេខាធិការ នៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល

ជួសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋឥណ្ឌូនេស៊ី

.....
ហ្សូសម៉ាន់ ស៊ីយ៉ាហ្វី ឌ្យាម៉ាន់

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជួសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ

.....
សូមម៉ាក់ ផ្សលសេនា

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ជួសមុខអោយរដ្ឋាភិបាល នៃប្រទេសម៉ាឡេស៊ី

.....
ជាតូ ស្រី អុខ ធី គាត

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន



ជូនសម្រេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

ឧត្តមសេនីយ៍ឧត្តម ឆេង ស៊ី

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនសម្រេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋហ្វីលីពីន

លោកជំទាវ អា. មេនដូហ្សា

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន និង តមនាគមន៍

ជូនសម្រេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី

លោក លីម

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនសម្រេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

សុផុន សារ៉ាម

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

ជូនសម្រេចអោយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ហូ ថា ឌុន

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន





**PROTOCOL 6
ON UNLIMITED FIFTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS
BETWEEN ASEAN CAPITAL CITIES**

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

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on Air Services signed on 20 May 2009 in Manila, Philippines (hereinafter referred to as "the Agreement");

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

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

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



HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Definitions

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

Article 2 – Routing and Traffic Rights

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate air passenger services from its capital city to the capital cities of the other Contracting Parties and vice versa with full third (3rd), fourth (4th) and fifth (5th) freedom traffic rights by 31 December 2010.

Article 3 – Capacity and Frequency

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

Article 4 -- Specification of Points.

The capital cities of the Contracting Parties are listed below:

Brunei Darussalam	:	Bandar Seri Begawan
Cambodia	:	Phnom Penh
Indonesia	:	Jakarta
Lao PDR	:	Vientiane
Malaysia	:	Kuala Lumpur
Myanmar	:	Yangon
Philippines	:	Manila
Singapore	:	Singapore
Thailand	:	Bangkok
Viet Nam	:	Ha Noi



Article 5 – Final Provisions

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

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

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

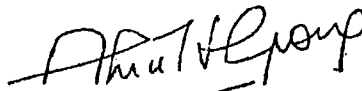
4. Any amendment to the provisions of this Protocol shall be effected by consent of all the Contracting Parties as provided for under Article 16 of the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised to sign by their respective Governments, have signed Protocol 6 on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights between ASEAN Capital Cities.



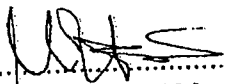
DONE at **Manila, Philippines**, this **20th** day of **May**.....
in the Year **Two Thousand and Nine**, in a single original copy in
the English language.

For Brunei Darussalam:



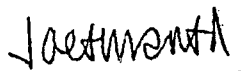
PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications

For the Kingdom of Cambodia:



MAO HAVANNALL
Secretary of State
State Secretariat of Civil Aviation

For the Republic of Indonesia:



JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

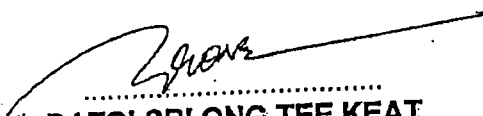
For the Lao People's Democratic Republic:



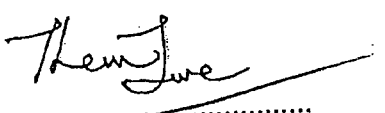
SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works and Transport



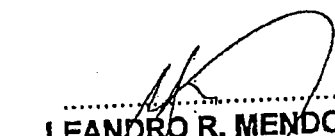
For Malaysia:


.....
DATO' SRI ONG TEE KEAT
Minister of Transport

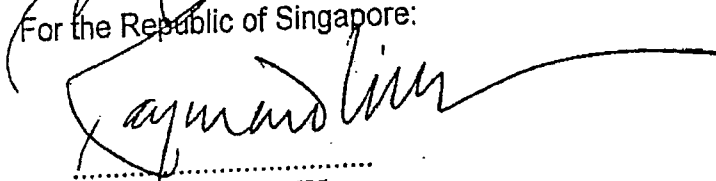
For the Union of Myanmar:


.....
MAJOR GENERAL THEIN SWE
Minister for Transport

For the Republic of the Philippines:


.....
LEANDRO R. MENDOZA
Secretary of Transportation and Communications

For the Republic of Singapore:


.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport



For the Kingdom of Thailand:


.....
SOPHON ZARAM
Minister of Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:


.....
HO NGHIA DZUNG
Minister of Transport





ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

លេខ : ៥៥...ន.ជ.ណ. ៩៧៥

សេចក្តីថ្លែងបោក
នៃសេចក្តីព្រាងច្បាប់
ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើ

១. កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ានស្តីពីសេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញ នៃសេវាកម្ម
ដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាស រួមទាំងពិធីសារចំនួន ០២

២. កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពីសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស
រួមទាំងពិធីសារចំនួន ០៦

កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពីសេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញ នៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាស ភ្ជាប់ដោយពិធីសារចំនួន ២ និងកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពីសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ភ្ជាប់ដោយពិធីសារចំនួន ៦ ត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងម៉ានីឡា ប្រទេសហ្វីលីពីន នាថ្ងៃទី២០ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០០៩ ដោយរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូនអាស៊ាន ជាតំណាងស្របច្បាប់នៃរដ្ឋភាគីទាំងអស់ ដែលបានទទួលសិទ្ធិអំណាចគ្រប់គ្រាន់ ពីរដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសរៀងៗខ្លួន ក្នុងនោះភាគីកម្ពុជា គឺឯកឧត្តម ម៉ៅ ហាវណ្ណាល់ រដ្ឋលេខាធិការ នៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ។

កិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរនេះ មានគោលបំណងដើម្បីបង្កើតឱ្យមានការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ដែលមានលក្ខណៈសេរី តម្លាភាព និងភាពប្រកួតប្រជែង សំដៅឆ្ពោះទៅសម្រេចឱ្យបាននូវប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសលើផ្នែកសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល រវាងបណ្តាប្រទេសជាសមាជិកអាស៊ាន ។ កិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរនេះ នឹងជួយរួមចំណែកក្នុងការបង្កើតទីផ្សារអាកាសចរណ៍រួមអាស៊ាននៅឆ្នាំ ២០១៥ ដើម្បីអនុវត្តការដឹកជញ្ជូនដោយផ្អែកលើគោលការណ៍រើកចំហជើងមេឃ និងមិនកំណត់ការប្រើប្រាស់សិទ្ធិចរាចរណ៍ហោះហើរ មិនកំណត់ចំណុះដឹកជញ្ជូនចំនួនជើងហោះហើរ និងប្រភេទអាកាសយាន នៅទូទាំងតំបន់អាស៊ាន ។

កិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរនេះ នឹងរួមចំណែកក្នុងការអនុវត្តចក្ខុវិស័យ នៃចម្បងកម្មអាស៊ាន និងសហគមន៍សេដ្ឋកិច្ចអាស៊ាន ដែលបានចុះហត្ថលេខាដោយប្រមុខរដ្ឋ នៃសមាជិកអាស៊ាន នាថ្ងៃទី២០ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០៧ នៅប្រទេសសឹង្ហបុរី ក្នុងគោល

បំណងដើម្បីពង្រឹងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ សន្តិភាព សន្តិសុខ ស្ថិរភាព នយោបាយ សេដ្ឋកិច្ច ពាណិជ្ជកម្ម ទេសចរណ៍ ព័ត៌មានវិទ្យា បច្ចេកវិទ្យា វប្បធម៌សង្គម និងការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្សនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន។ មិនតែប៉ុណ្ណោះ កិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរនេះ ក៏ចូលរួមចំណែកធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង នូវលំហូរចូលដោយសេរីនៃទំនិញ អ្នកដំណើរ សេវាកម្ម និងបច្ចេកវិទ្យា ព្រមទាំងកិច្ចអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និងរួមចំណែកក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមទាំងមូល នៅក្នុងរដ្ឋជាភាគីនៃកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរនេះ។ កិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ក៏បានបង្ហាញផងដែរនូវការប្តេជ្ញាបស់រដ្ឋជាភាគី ក្នុងការពង្រឹងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន តាមផ្លូវអាកាសឱ្យកាន់តែប្រសើរ និងកាន់តែរឹងមាំឡើងថែមទៀត។

កិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរនេះ ក៏ដើម្បីផ្សារភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងយ៉ាងជិតស្និទ្ធ ជាមួយនឹងបណ្តាប្រទេសនៅក្នុងតំបន់ ធ្វើឱ្យមានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការល្អ លើវិស័យការទូត ពាណិជ្ជកម្ម សេដ្ឋកិច្ច កសិកម្ម ទេសចរណ៍ ឧស្សាហកម្ម ទូរគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន និងវិស័យផ្សេងៗទៀត ដែលកំពុងតែរួមចំណែកក្នុងការអភិវឌ្ឍសង្គមជាតិ ជាពិសេស មានគោលបំណងស្របតាមគោលដៅយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ របស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ក្នុងការអភិបាលកិច្ចល្អ សម្រាប់ការលើកស្ទួយវិស័យកសិកម្ម ការបន្តស្តារ និងកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត ការអភិវឌ្ឍផ្នែកឯកជននិងការងារ និងការកសាងសមត្ថភាពនិងការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្ស ដើម្បីឈានឆ្ពោះទៅរកការសម្រេចឱ្យបាននូវការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ ការអភិវឌ្ឍ វឌ្ឍនភាព និងវិបុលភាព ព្រមទាំងភាពសុខដុមរមនា និងសុភមង្គលជូនប្រជាជនកម្ពុជា។

កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពីសេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាស រួមមាន ២០ មាត្រា និង ២ ពិធីសារ ហើយកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពីសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស រួមមាន ១៩ មាត្រា និង ៦ ពិធីសារ កិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរនេះ គឺមានខ្លឹមសារស្ទើរតែដូចគ្នា។ រីឯចំណុចដែលខុសគ្នានោះ គឺនៅមាត្រា ១០ (ការផ្លាស់ប្តូរអាកាសយាន) មានចែងនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពីសេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញ នៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាស ហើយកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពីសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសវិញ គឺពុំមានចែងឡើយ អំពីការផ្លាស់ប្តូរអាកាសយាននេះ។

កិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរនេះ បានបញ្ជាក់នូវចំណុចសំខាន់ៗ ដែលទាក់ទងទៅនឹងការកំណត់និយមន័យ សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស បុរណភាពដែនដី ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំង ការឈប់សំចត មិនធ្វើពាណិជ្ជកម្ម និងអត្រាតម្លៃជាដើម។ ខ្លឹមសាររួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ានទាំងពីរ បានបញ្ជាក់នូវការចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ច្រើននៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ហើយក៏មានការដកហូត ការរំសាយ ការផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្ន ចំពោះក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ដែលមិនតម្រូវតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត។ កិច្ចព្រមព្រៀងក៏បានបញ្ជាក់ច្បាស់អំពីសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល ត្រូវអនុវត្តទៅតាមច្បាប់ជាតិ និងច្បាប់អន្តរជាតិ ជាពិសេសស្របតាមស្តង់ដារអង្គការអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលអន្តរជាតិ និងឧបសម្ព័ន្ធនានា រីឯការកំណត់តម្លៃសំបុត្រយន្តហោះវិញ ត្រូវអនុវត្តដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំង ឬក៏តម្រូវទៅតាមច្បាប់

នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។ កិច្ចព្រមព្រៀងក៏បានចែងផងដែរ អំពីការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម គឺឱ្យមានការហោះហើរ ដោយសេរី តែតម្រូវឱ្យស្របតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត រីឯការយកពន្ធគយ គឺត្រូវ អនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិអាជ្ញាធរគយនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង។ មិនតែប៉ុណ្ណោះកិច្ចព្រមព្រៀងបានបញ្ជាក់ពីការប្រកួតប្រជែង គឺធ្វើឡើងដោយសេរី និងយុត្តិធម៌ ស្មើភាព ដោយមិនមានការរើសអើង ហើយកិច្ចព្រមព្រៀងក៏មានវិធានការដោះស្រាយ វិវាទផងដែរ ដោយត្រូវអនុវត្តតាមពិធីសារអាស៊ាន ស្តីពីយន្តការដោះស្រាយវិវាទ។

ពិធីសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងក៏បានបញ្ជាក់ ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរហោះហើរទី៣ ទី៤ និងទី៥ ក្នុងការដឹកជញ្ជូន ទំនិញ និងអ្នកដំណើរ តាមផ្លូវអាកាស រវាងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ទាំងទីក្រុង និងរដ្ឋធានី ដែលបានចាត់តាំង នៅក្នុង អនុតំបន់ និងតំបន់អាស៊ាន ដោយមិនមានការកំណត់ចំណុះដឹកជញ្ជូន ចំនួនជើងហោះហើរ និងប្រភេទអាកាសយាន។

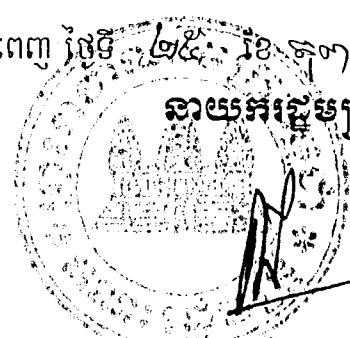
ជារួម ខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ានទាំងពីរនេះ មានលំនាំប្រហាក់ប្រហែលទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងទ្វេភាគី ដែលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាយើង ធ្លាប់បានចុះហត្ថលេខានិងមក ជាមួយប្រទេសជាសមាជិកអាស៊ាននានា និងបណ្តា ប្រទេសផ្សេងៗទៀត សម្រាប់វិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស។

ជាការសន្និដ្ឋាន រាជរដ្ឋាភិបាលមានក្តីសង្ឃឹមថា តាមរយៈកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរនេះ កម្ពុជាពិតជាបានបោះជំហាន ថ្មីមួយទៀតក្នុងការទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរ និងការវិនិយោគតាមរយៈការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ពីប្រទេសជាមិត្ត ក្នុងតំបន់ និងនៅលើពិភពលោក ហើយក៏បានរួមចំណែកដល់ការបង្កើនជំនឿទុកចិត្តជាបន្ថែមទៀតពីសំណាក់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ បរទេស ជាពិសេសក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍នៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន។

សេចក្តីដូចបានជម្រាបជូនខាងលើនេះ សូមរដ្ឋសភាមេត្តាពិនិត្យ និងអនុម័តសេចក្តីព្រាងច្បាប់ ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រម លើកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពីសេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញ នៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាស រួមទាំង ពិធីសារចំនួន ០២ និងកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពីសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ជាការប្រញាប់ ដោយអនុគ្រោះ។

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ២៥ ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០១០

នាយករដ្ឋមន្ត្រី



សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន



ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

លេខ...១០២...ស/បទ

ភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ១០ ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០០៨

សិទ្ធិប្រទាន

- បានឃើញរដ្ឋធម្មនុញ្ញ នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៩០៨/១០៥៥ ចុះថ្ងៃទី ២៥ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៨ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី ២០ ខែ កក្កដា ឆ្នាំ ១៩៩៤ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- យោងតាមតម្រូវការចាំបាច់របស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

រាជរដ្ឋាភិបាល

ប្រទានសិទ្ធិជូនឯកឧត្តម **ម៉ៅ ហាវឡាវ** រដ្ឋលេខាធិការ នៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ដើម្បីចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងចំនួន ០២ ដែលមានពិធីសារចំនួន ០៨ ដូចខាងក្រោម នាឱកាសនៃកិច្ចប្រជុំផ្ទៃក្នុងរដ្ឋមន្ត្រីដឹកនាំដ្ឋានអាកាសចរលើកទី ១៤ ដែលនឹងប្រព្រឹត្តទៅនៅដើមខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៨ នៅទីក្រុងម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន :

១- កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាកាស ស្តីពីសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដឹកជញ្ជូនទំនិញ តាមផ្លូវអាកាស រួមទាំងពិធីសារចំនួន ០២ :

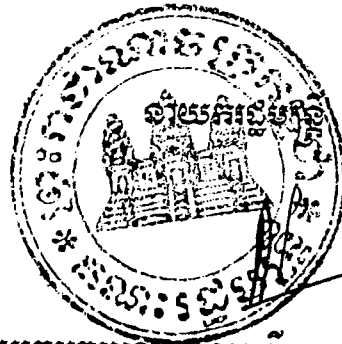
- ពិធីសារទី ១ : ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៣ ទី ៤ និងទី ៥ រវាងចំណុចដែលបានកំណត់នៅក្នុងតំបន់អាកាស
- ពិធីសារទី ២ : ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៣ ទី ៤ និងទី ៥ រវាងគ្រប់ចំណុចទាំងអស់ជាអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ នៅក្នុងតំបន់អាកាស

២- កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាកាស ស្តីពីសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស រួមទាំងពិធីសារចំនួន ០៦ :

- ពិធីសារទី ១ : ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៣ និងទី ៤ នៅក្នុងអនុតំបន់អាកាស

- ពិធីសារទី ២ : ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៥ នៅក្នុងអនុតំបន់អាស៊ាន
- ពិធីសារទី ៣ : ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៣ និងទី ៤ រវាងអនុតំបន់អាស៊ាន
- ពិធីសារទី ៤ : ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៥ រវាងអនុតំបន់អាស៊ាន
- ពិធីសារទី ៥ : ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៣ និងទី ៤ រវាងទីក្រុងនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន
- ពិធីសារទី ៦ : ស្តីពីការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរទី ៥ រវាងទីក្រុងនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន

ដើម្បីជាសក្ខីភាព នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដោយមានសិទ្ធិពេញលេញតាមអំណាចច្បាប់
បានចុះហត្ថលេខាខាងក្រោម លើសិទ្ធិប្រទាននេះ ។



សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន



ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
Kingdom of Cambodia

រាជរដ្ឋាភិបាល
Royal Government

No. 10 ៩ ១.៧០០០

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ
Nation Religion King

Phnom Penh, October 10, 2008

DELEGATION OF FULL POWER

- Considering the Constitution of the Kingdom of Cambodia;
- Considering the Royal Decree NS/RKT/0908/1055 dated 25 September 2008 on the Nomination of the Royal Government of Cambodia;
- Considering the Royal Kram 02/NS94 dated 20 July 1994 promulgating the Law on the Organization and the Functioning of the Council of Ministers;
- Pursuant to the necessity of the Royal Government of Cambodia

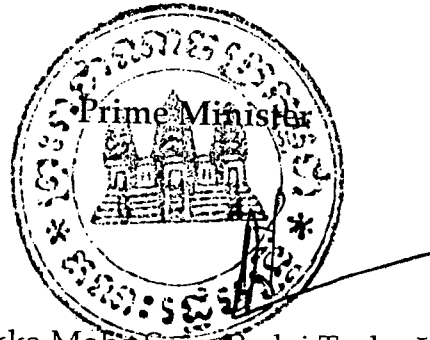
THE ROYAL GOVERNMENT

Delegates herewith full power to H.E. Mr. MAO HAVANNALL, Secretary of State for Civil Aviation, to sign the following two ASEAN Agreements, which include eight implementing Protocols, on the occasion of the 14th ASEAN Transport Ministers Meeting to be held in November 2008 in Manila, the Philippines:

- (1) *ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Air Freight Services including its implementing protocols:*
 - *Protocol 1: on Unlimited Third, Fourth and Fifth Freedom Traffic Rights among Designated Points in ASEAN*
 - *Protocol 2: on Unlimited Third, Fourth and Fifth Freedom Traffic Rights among All Points with International Airports in ASEAN*
- (2) *ASEAN Multilateral Agreement on Air Services including its implementing protocols:*
 - *Protocol 1: on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights within the ASEAN Sub-Regions*
 - *Protocol 2: on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights within the ASEAN Sub-Region*
 - *Protocol 3: on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights between the ASEAN Sub-Regions*

- *Protocol 4: on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights between the ASEAN Sub-Regions*
- *Protocol 5: on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights between ASEAN Capital Cities*
- *Protocol 6: on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights between ASEAN Capital Cities*

In witness whereof the undersigned, the Prime Minister of the Royal Government of Cambodia, with full power duly entrusted to him, has signed this delegation of full power.



Samdech Akka Moha Sena Padei Techo HUN SEN

អគ្គលេខាធិការដ្ឋានព្រឹទ្ធសភា

អគ្គនាយកដ្ឋានសេវាច្បាប់ និងសមូហភាពជនជំនឿ

នាយកដ្ឋានស្រាវជ្រាវច្បាប់

របាយការណ៍

សិក្សាស្រាវជ្រាវ វិភាគ និងជូនយោបល់លើសេចក្តីព្រាងច្បាប់

ស្តីពី

ការអនុម័តយល់ព្រមលើកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពីសេវាការបង្កើនកម្មពេញលេញ

នៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាស រួមទាំងពិធីសារចំនួន ០២

និង

កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ាន ស្តីពីសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាម ផ្លូវអាកាសរួមទាំងពិធីសារចំនួន០៦

I- ទិន្នន័យទូទៅ

១-ប្រវត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀង

នៅថ្ងៃទី ២០ ខែឧសភា ឆ្នាំ ២០០៩ ថ្នាក់ដឹកនាំនៃបណ្តាប្រទេសអាស៊ានទាំង ១០ បានចុះកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីស្តីពី សេវាការបង្កើនកម្មពេញលេញ នៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាស ដោយមានភ្ជាប់ពិធីសារចំនួន២ និងកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីស្តីពីសេវាដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ភ្ជាប់ដោយពិធីសារចំនួន៦ ត្រូវចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងម៉ានីល ប្រទេសហ្វីលីពីន ដោយរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូនអាស៊ាន ជាតំណាងស្របច្បាប់នៃរដ្ឋភាគីទាំងអស់ដែលបានទទួលសិទ្ធិអំណាចគ្រប់គ្រាន់ពីរដ្ឋាភិបាលនៃប្រទេសរៀងៗខ្លួន ក្នុងនោះភាគីកម្ពុជា គឺឯកឧត្តម ម៉ៅ ហារ៉ុនរិទ្ធ រដ្ឋលេខាធិការ នៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល ។

២- ទម្រង់នៃកិច្ចព្រមព្រៀង

កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ានស្តីពី សេវាការបង្កើនកម្មពេញលេញ នៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសរួមមាន ២០ មាត្រា និង២ពិធីសារ ហើយកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ានស្តីពី សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសរួមមាន ១៩ មាត្រា និង៦ពិធីសារ។ កិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរនេះ មានខ្លឹមសារស្ទើរតែដូចគ្នាទាំងស្រុង។ រីឯចំណុចដែលខុសគ្នានោះគឺ នៅត្រង់មាត្រា ១០ (ការផ្លាស់ប្តូរអាកាសយាន) មានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ានស្តីពី សេវាការបង្កើនកម្មពេញលេញនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាស ហើយកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ានស្តីពី សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសវិញ គឺពុំបានចែងអំពីការផ្លាស់ប្តូរអាកាសយាននេះទេ ។

៣-គោលបំណងនៃកិច្ចព្រមព្រៀង

កិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរនេះ មានគោលបំណងដើម្បីបង្កើតឱ្យមានការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស ដែលមានលក្ខណៈសេរី តម្លាភាព និងភាពប្រកួតប្រជែងសំដៅឆ្ពោះទៅសម្រេច ឱ្យបាននូវប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស លើផ្នែកសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល រវាងបណ្តាប្រទេសជាសមាជិកអាស៊ាន ។ លើសពីនេះទៅទៀតកិច្ចព្រមព្រៀងនេះមានគោលបំណងរួមចំណែកក្នុងការអនុវត្តន៍ចក្ខុវិស័យនៃចម្បង្សអាស៊ាន ។

៤-ខ្លឹមសាររួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង

កិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរនេះ បានបញ្ជាក់នូវចំណុចសំខាន់ៗ ដែលទាក់ទងទៅនឹងការកំណត់និយមន័យសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស បូរណភាពដែនដី ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងការឈប់សំចតមិនធ្វើពាណិជ្ជកម្ម និងអត្រាតម្លៃជាដើម ។ កិច្ចព្រមព្រៀងបានបញ្ជាក់ច្បាស់អំពីសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលត្រូវអនុវត្តតាមច្បាប់ជាតិ និងច្បាប់អន្តរជាតិជាពិសេសស្របតាមស្តង់ដារអង្គការអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលអន្តរជាតិ និងឧបសម្ព័ន្ធនានា រីឯការកំណត់តម្លៃសំបុត្រយន្តហោះវិញត្រូវអនុវត្តដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំង ឬក៏តម្រូវទៅតាមច្បាប់នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ។ កិច្ចព្រមព្រៀងក៏បានចែងអំពីការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម គឺឱ្យមានការហោះហើរដោយសេរីតែតម្រូវឱ្យស្របតាមច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត ចំណែកឯការយកពន្ធគយ គឺត្រូវអនុលោមតាមបទបញ្ញត្តិអាជ្ញាធរគយនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ពិធីសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងក៏បានបញ្ជាក់ស្តីពី ការមិនកំណត់សិទ្ធិចរាចរហោះហើរទី៣ ទី៤ និងទី៥ ក្នុងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស រវាងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិទាំងទីក្រុង និងរដ្ឋធានីដែលបានចាត់តាំងនៅក្នុងអនុតំបន់ និងតំបន់អាស៊ាន ដោយមិនមានការកំណត់ចំណុះដឹកជញ្ជូន ចំនួនជើងហោះហើរ និងប្រភេទអាកាសយាន ។

៥-វិសាលភាពនៃកិច្ចព្រមព្រៀង

កិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរនេះ មានវិសាលភាពចំពោះភាគីហត្ថលេខីទាំងអស់ និងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់បានធ្វើការចាត់តាំងក្នុងគោលបំណងធ្វើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ហើយក៏មានការដាក់ទណ្ឌកម្មដោយការដកហូត ការរំលាយ ការផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្នចំពោះក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយដែលមិនអនុវត្តតាមច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ។

II ការអនុវត្តការណ៍កិច្ចប្រជុំអនុម័តលើសេចក្តីព្រាងច្បាប់របស់រដ្ឋសភា

- កិច្ចប្រជុំប្រព្រឹត្តទៅនៅថ្ងៃទី២៧ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១០
- សម័យប្រជុំលើកទី៥ នីតិកាលទី៤
- ក្រោមអធិបតីភាពដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់របស់ **សម្តេចអគ្គមហាពញ្ញាចក្រី ហេងសំរិន** ប្រធានរដ្ឋសភា
- អ្នកការពារសេចក្តីព្រាងច្បាប់ **ឯកឧត្តម ម៉ៅ ហាវឡាវ** រដ្ឋលេខាធិការ នៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល

១-ការអនុម័តរបស់រដ្ឋសភាលើអត្ថបទច្បាប់

- កូរ៉េមានចំនួន ១០០ រូប
- សំលេងអនុម័តយល់ព្រមលើខ្លឹមសាររួមមាន ១០១ លើ ១០១ សំលេង
- មាត្រា១: សំលេងអនុម័តយល់ព្រមមានចំនួន ១០០ លើ ១០០ សំលេង
- មាត្រា២: សំលេងអនុម័តយល់ព្រមមានចំនួន ៩៩ លើ ១០០ សំលេង
- មាត្រា៣: សំលេងអនុម័តយល់ព្រមមានចំនួន ៩៩ លើ ១០០ សំលេង
- សំលេងអនុម័តយល់ព្រមលើអត្ថបទច្បាប់ទាំងមូលមានចំនួន៩៩ លើ ១០០ សំលេង

២- មតិរបស់តំណាងរាស្ត្រ

ពាក់ព័ន្ធនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ យើងតែងសង្កេតឃើញមានបញ្ហាខ្លះៗកន្លងមកដែលកិច្ចព្រមព្រៀងមិនឃើញមានលក្ខណៈពិសេសសំរាប់ប្រទេសកម្ពុជាទេ ដោយមិនបានផ្តល់លទ្ធភាពឱ្យប្រទេសកម្ពុជាដែលជាប្រទេសក្រីក្រ និងផលប្រយោជន៍ឱ្យបានសមរម្យទេ។ ចំណែកឯតម្លៃសំបុត្រយន្តហោះតែងតែមានការឡើងថ្លៃ ដែលធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់វិស័យទេសចរណ៍យ៉ាងខ្លាំង នេះក៏ព្រោះតែក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មានតែមួយ គ្មានលក្ខណៈប្រកួតប្រជែង។ តើខាងក្រសួងមានគម្រោងការណ៍ដើម្បីបង្កើតក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ឬទេ? បើបង្កើតតើបង្កើតនៅពេលណា ? ប្រសិនបើមានក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ នោះប្រទេសកម្ពុជាយើងនឹងមានមោទនៈភាពហើយ ក៏ជួយបង្កើតការងារជូនប្រជាពលរដ្ឋ និងអាចមានប្រាក់ចំណូលចូលប្រទេសកម្ពុជាយើងផងដែរ។

៣-ការបកស្រាយរបស់តំណាងរដ្ឋាភិបាល

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ មានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការជុំរុញ ឱ្យទូលំទូលាយលើផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក កិច្ចសហប្រតិបត្តិការ យ៉ាងជិតស្និទ្ធរវាងបណ្តាប្រទេសជាសមាជិកអាស៊ាន និងសម្រេចឱ្យបាននូវការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសលើផ្នែកសន្តិសុខសុវត្ថិភាពអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល។ ឆ្លើយតបនឹងសំណួរខាងលើ ចំពោះគម្រោងបង្កើតក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ យើងក៏កំពុងសិក្សាដែរ តែគម្រោងនេះត្រូវចំណាយពេលយ៉ាងហោចណាស់ពី ៦ខែ ទៅមួយឆ្នាំទើបរួចរាល់។ ទាក់ទងនឹងតម្លៃសំបុត្រក្រុមហ៊ុនមិនបានធ្វើការតម្លើងថ្លៃទេ។ តម្លៃសំបុត្រគឺបានធ្វើការកំណត់តម្លៃខុសគ្នាទៅតាមរយៈពេលនៃការទិញភ្លាម ហោះហើរភ្លាមនិងទៅតាមពេលវេលា ។

III ការវិភាគរបស់នាយកដ្ឋានស្រាវជ្រាវច្បាប់

នាយកដ្ឋានស្រាវជ្រាវច្បាប់សូមចូលរួមផ្តល់យោបល់ និងធ្វើការវិភាគលើកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ានស្តីពីសេរីភាវូបនីយកម្មពេញលេញនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាស រួមទាំងពិធីសារចំនួន២ និងកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីអាស៊ានស្តីពី សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាសរួមទាំងពិធីសារចំនួន៦ (ដែលតទៅនេះកំណត់ហៅថា “សេចក្តីព្រាងច្បាប់”) ដូចខាងក្រោម :

១-ធម្មនុញ្ញភាព

សេចក្តីព្រាងច្បាប់នេះ ឆ្លើយតបទៅនឹងរដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាដូចខាងក្រោម :

- មាត្រា ២៦ “ព្រះមហាក្សត្រ ទ្រង់ឡាយព្រះហស្តលេខាលើសន្ធិសញ្ញា និងអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ហើយទ្រង់ប្រទានសច្ចាប័នលើសន្ធិសញ្ញា និងអនុសញ្ញាទាំងនោះក្រោយបានទទួលការអនុម័តយល់ព្រមពីរដ្ឋសភា និងព្រឹទ្ធសភា” ។

- មាត្រា ៩០ ថ្មី (២) វាក្យខ័ណ្ឌទី៥ នៃរដ្ឋធម្មនុញ្ញ “រដ្ឋសភាអនុម័តយល់ព្រម ឬលុបចោលសន្ធិសញ្ញា ឬអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ” ។

២-បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធ

២.១ បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធនឹងច្បាប់ជាតិ :

- ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៦០០/០០១ ច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងគុណភាពសុវត្ថិភាពលើផលិតផលទំនិញ និងសេវា
- ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០១០៨/០០៣ ច្បាប់ស្តីពីអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៦០៩/០០៧ ច្បាប់ស្តីពីទេសចរណ៍
- ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៧០៧/០១៧ ច្បាប់ស្តីពីតយ ។

២.២ បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធនឹងច្បាប់អន្តរជាតិ :

- ច្បាប់ស្តីពីធម្មនុញ្ញនៃសមាគមប្រជាជាតិអាស៊ីអាគ្នេយ៍ (ធម្មនុញ្ញអាស៊ាន) ដែលប្រកាសអោយប្រើដោយព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៣០៨ ចុះថ្ងៃទី ៣១ ខែ មិថុនា ឆ្នាំ ២០០៨ ។ ធម្មនុញ្ញអាស៊ាន គឺជារដ្ឋធម្មនុញ្ញរបស់សមាគមប្រជាជាតិអាស៊ីអាគ្នេយ៍ ដែលត្រូវអនុម័តយល់ព្រមនៅក្នុងការប្រជុំកំពូលអាស៊ានលើកទី ១៣ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០៧ ហើយដែលបានចូលជាធរមាននៅខែធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៨ ហើយដែលសមាជិកអាស៊ានទាំងអស់ត្រូវអនុវត្តតាម ដើម្បីធានានូវគោលបំណង និងកម្មវត្ថុរបស់អាស៊ាន ។
- ច្បាប់ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើពិធីសារនៃការចូលរបស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាក្នុងអង្គការពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក WTO ដែលប្រកាសអោយប្រើដោយព្រះរាជក្រម លេខ នស/រកម/០៩០៤/០០២ ចុះថ្ងៃទី ០៩ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៤ ។
- ច្បាប់ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើពិធីសារនៃការធ្វើកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌស្តីពីតំបន់វិនិយោគអាស៊ាន ដែលប្រកាសអោយ ប្រើដោយព្រះរាជក្រម លេខ នស/រកម/១០០៥/០៣៣ ចុះថ្ងៃទី ២៤ ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០០៥ ។
- ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៧០០/០០៣ ច្បាប់ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើពិធីសារ និងអនុស្សារណៈនៃសហគមន៍ប្រជាជាតិអាស៊ីអាគ្នេយ៍ហៅកាត់ថា “អាស៊ាន” ។
- ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៦០១/០០៨ ច្បាប់ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើកិច្ចព្រមព្រៀងលើអនុសញ្ញាស្តីពីដំណោះស្រាយវិវាទពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការវិនិយោគរវាងបណ្តារដ្ឋហើយ និងបុគ្គលនៃរដ្ឋដទៃ ។
- ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៩០៤/០០២ ច្បាប់ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើពិធីសារស្តីពី ការចូលរួមរបស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ក្នុងអង្គការពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក ។
- ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០១០៣/០០៤ ច្បាប់ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមឱ្យព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាចូលរួមក្នុងអនុសញ្ញាស្តីពី ការបង្កើតក្រុមប្រឹក្សាសហប្រតិបត្តិការតយ ។

៣-ទម្រង់នៃសេចក្តីព្រាងច្បាប់

សេចក្តីព្រាងច្បាប់នេះ ត្រូវបានរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបញ្ជូនមកព្រឹទ្ធសភា នាថ្ងៃទី២៨ ខែតុលា ឆ្នាំ២០១០ ដោយអមមកជាមួយសេចក្តីថ្លែងហេតុលេខ៥៥ សជណ.កបច. ចុះថ្ងៃទី២៥ ខែតុលា ឆ្នាំ២០១០ និងភ្ជាប់មកជាមួយនូវកិច្ចព្រមព្រៀងនិងពិធីសារជាភាសារខ្មែរ និងភាសាអង់គ្លេស ។

សេចក្តីព្រាងច្បាប់នេះទុកជាការប្រញាប់ ។

៤-ការចូលជាធរមាននៃកិច្ចព្រមព្រៀង

• កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទនៃការដកល់ទុកឯកសារលិខិតតុលាការណ៍ផ្តល់សច្ចាប័ន ឬលិខិតទទួលស្គាល់ទី៣ និងត្រូវចូលជាធរមាននៅពេលដែលគ្រប់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬលិខិតទទួលស្គាល់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

• ក៏ប៉ុន្តែការអនុវត្តន៍ពិធីសារដែលមាននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ II នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវចូលជាធរមាននៅពេលដែលការ ផ្តល់សច្ចាប័នឬការទទួលស្គាល់ដែលមានចែងនៅក្នុងអវសានបញ្ញត្តិនៃពិធីសារនេះ ។ ខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះត្រូវអនុវត្តតែលើពិធីសារអនុវត្តដែលចូលជាធរមានក្នុងចំណោមភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងផ្តល់សច្ចាប័ន ឬលិខិតទទួលស្គាល់ ។

៥-ចំណាប់អារម្មណ៍

កិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរនេះ មានសារៈសំខាន់ណាស់ដើម្បីអភិវឌ្ឍពាណិជ្ជកម្ម ផលប្រយោជន៍អ្នកប្រើប្រាស់ និងជំរុញការរីកលូតលាស់នៃសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់អាស៊ាន ដោយធ្វើការដកចេញនូវការរឹតបន្តឹង ឈរលើមូលដ្ឋានជាជំហានៗ ដើម្បីសម្រេចគោលបំណងចំពោះភាពប្រែប្រួលនៃកំណើន និងចំណុះដឹកជញ្ជូន ក្នុងប្រតិបត្តិការនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសអាស៊ាន ។ ទោះបីជាកិច្ចព្រមព្រៀងបានចែងយ៉ាងច្បាស់អំពីការធ្វើពាណិជ្ជកម្មដោយមិនកំរិតលើចំណុះដឹកជញ្ជូន និងចំនួនជើងហោះហើរក៏ដោយ តែកិច្ចព្រមព្រៀងបានធ្វើការពង្រឹងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខក្នុងការធ្វើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ និងបានបញ្ជាក់បន្ថែមទាក់ទងអំពីសកម្មភាព ឬការគំរាមកំហែងប្រឆាំងសន្តិសុខអាកាសយានដែលធ្វើអោយអន្តរាយសុវត្ថិភាពទ្រពសម្បត្តិ មានឥទ្ធិពលដោយផ្ទុយពីការធ្វើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និងការមានទំនុកចិត្តដល់សាធារណៈជននៅក្នុងសុវត្ថិភាពអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល ។

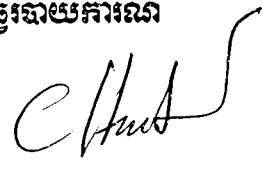
សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

កិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរនេះ មានសារៈសំខាន់ និងអត្ថប្រយោជន៍ចំពោះបណ្តាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងក្នុងការរៀបចំទំនាក់ទំនងយ៉ាងជិតស្និទ្ធ ជាមួយនឹងបណ្តាប្រទេសក្នុងតំបន់ធ្វើឱ្យមានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការល្អ លើវិស័យការទូត ពាណិជ្ជកម្ម សេដ្ឋកិច្ច កសិកម្ម ទេសចរណ៍ ឧស្សាហកម្ម ទូរគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន និងវិស័យផ្សេងទៀតដែលកំពុងតែរួមចំណែកក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍សង្គមជាតិ ជាពិសេសមានគោលបំណងស្របតាមគោលដៅយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណរបស់រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ក្នុងការអភិវឌ្ឍកិច្ចល្អ សម្រាប់លើកស្ទួយវិស័យ

កសិកម្ម ការបន្តស្ដារ និងកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត ការអភិវឌ្ឍន៍ផ្នែកឯកជន ផ្នែកការងារ ការកសាងសមត្ថភាព និងការកែវឌ្ឍន៍
ធនធានមនុស្ស ដើម្បីឈានឆ្ពោះទៅរកការសម្រេចឱ្យបាននូវការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ ។

បានឃើញ និងឯកភាព
ប្រធាននាយកដ្ឋានស្តីទី

ឧត្តម គុជ

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី 27 ខែ 12 ឆ្នាំ 2020
អគ្គនាយក

ទូ លឿន