

# កិច្ចព្រមព្រៀង

រវាង

រដ្ឋាភិបាលនៃតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាកាវ

នៃសមាគមអាណាដ្ឋប្រជាមានិតចិន

និង

រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ស្តីអំពីសេវាកម្មផ្លូវអាកាស



**កិច្ចព្រមព្រៀង**

**រវាង**

**រដ្ឋាភិបាលនៃតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាកាវ នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន  
និង**

**រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា**

**ស្តីអំពីសេវាកម្មផ្លូវអាកាស**

រដ្ឋាភិបាលនៃតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាកាវ នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន ដោយទទួលបានការអនុញ្ញាតពីរដ្ឋាភិបាលប្រជាជនមជ្ឈិមនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិនយ៉ាងត្រឹមត្រូវ ដើម្បីរៀបចំកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និង រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

ដើម្បីសម្រេចអោយបាននូវកិច្ចព្រមព្រៀងមួយក្នុងគោលបំណងផ្តល់គំរោងសេវាកម្មផ្លូវអាកាស រវាងតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាកាវ និង ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

បានព្រមព្រៀងដូចតទៅ ៖

**ប្រការ ១**

**និយមន័យ**

និយមន័យនេះប្រើបានតែក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះទេ លើកលែងតែក្នុងករណីខ្លះតម្រូវអោយមានន័យផ្សេងពីនេះ ៖

- ក. ពាក្យ "អាជ្ញាធរអាកាសចរ" មានន័យថា ចំពោះតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាកាវ គឺអាជ្ញាធរអាកាសចរស៊ីវិល ឬ អ្នកតំណាងរបស់ខ្លួន ហើយចំពោះព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា គឺរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល-ទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ឬ អ្នកតំណាងរបស់ខ្លួន ។

- ខ. ពាក្យ "ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើង" មានន័យថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ដែលត្រូវបានចាត់តាំងឡើង និង អនុញ្ញាតស្របតាមប្រការ ៤ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។
- គ. ពាក្យ "តំបន់" ទាក់ទងទៅនឹងតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាកាវ រួមមាន ម៉ាកាវប៉េនីស៊ីឡា កោះតៃប៉ា និង កោះកូឡុង ហើយចំពោះព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាមានអត្ថន័យដូចបានចែងនៅក្នុង "ដែនដី" មាត្រា ២ នៃអនុសញ្ញា ស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដែលបើកអោយចុះហត្ថលេខានៅ ស៊ីកាហ្គោ នៅថ្ងៃទី ០៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៤៤ (ដែលពេលនេះនៅមានឈ្មោះថា អនុសញ្ញា) ។
- ឃ. ពាក្យ "សេវាកម្មផ្លូវអាកាស" , "សេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ" , "ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ" និង "ការឈប់សំចតមិនមានន័យធ្វើពាណិជ្ជកម្ម" មានន័យយ៉ាងត្រឹមត្រូវ ដែលមានចែងនៅក្នុងមាត្រា ៩៦ នៃអនុសញ្ញា ។
- ង. ពាក្យ "ការយកថ្លៃសេវាកម្ម" មានន័យថា តម្លៃដែលបណ្តាអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចយកពីក្រុមហ៊ុនអាកាសចរក្នុងការរៀបចំសម្ភារៈ ឬ ឧបករណ៍អាកាសយានដ្ឋាន ឬ ការរៀបចំឧបករណ៍នាំផ្លូវ រួមមានសេវាកម្ម ឬ ឧបករណ៍ដែលមានការជាប់ទាក់ទងសំរាប់បំរើអោយយន្តហោះសំរាប់បំរើអោយក្រុមយានិក អ្នកដំណើរ និង ទំនិញ ។
- ច. ពាក្យ "កិច្ចព្រមព្រៀង" រួមមានឧបសម្ព័ន្ធ និង វិសោធនកម្មណាមួយដែលមានចំពោះកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។
- ឆ. ពាក្យ "ច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិ" របស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយមានន័យថា ច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិទាំងឡាយដែលចូលជាធរមាននៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យានោះនៅពេលណាមួយ ។

**ប្រការ ២**  
**បទបញ្ញត្តិនៃអនុសញ្ញា**

ក្នុងការអនុវត្តន៍កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវអនុវត្តអោយស្របទៅនឹងបទបញ្ញត្តិនៃអនុសញ្ញារួមមានឧបសម្ព័ន្ធ និង កំណែប្រែណាមួយចំពោះអនុសញ្ញា ឬ ចំពោះឧបសម្ព័ន្ធ ដែលរហូតមកដល់ពេលនេះ បទបញ្ញត្តិទាំងនេះអនុវត្តចំពោះភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ។

**ប្រការ ៣**  
**ការផ្តល់សិទ្ធិ**

១. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗផ្តល់សិទ្ធិទៅអោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ស្របទៅតាមសេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិរបស់ខ្លួនដូចតទៅ ៖

- ក. សិទ្ធិហោះហើរឆ្លងកាត់ដែនដីរបស់ខ្លួនដោយមិនចុះចត ។
- ខ. សិទ្ធិឈប់សំចតនៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួនមិនធ្វើសេវាកម្ម ។

២. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗផ្តល់សិទ្ធិទៅអោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដូចមានកំណត់នៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ក្នុងគោលបំណងធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិលើផ្លូវដែលបានកំណត់នៅក្នុងផ្នែកដ៏សមរម្យនៃឧបសម្ព័ន្ធទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។ សេវាកម្ម និង ផ្លូវហោះហើរទាំងនោះ ចាប់ពីពេលនេះតទៅ ត្រូវបានហៅថា "សេវាកម្មព្រមព្រៀង" និង "ផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់" យ៉ាងជាក់លាក់ ។ ក្នុងពេលធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលមានការព្រមព្រៀងគ្នាលើផ្លូវហោះហើរមួយដែលបានកំណត់ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ ត្រូវទទួលបានសិទ្ធិបន្ថែមទៀត ដែលមានកំណត់នៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ ១ នៃប្រការនេះ នូវសិទ្ធិធ្វើការឈប់សំចតនៅក្នុងទឹកដី នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតនៅតាមបណ្តាចំណុចដែលមានកំណត់នៅលើផ្លូវនៅក្នុងកម្មវិធីហោះហើរនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ដើម្បីធ្វើការដាក់ចុះ ឬ ផ្ទុកឡើង នូវអ្នកដំណើរ ឥវ៉ាន់ ទំនិញ រួមទាំងកញ្ចប់ប្រែសណីយ៍ ដែលនឹងត្រូវដឹកជញ្ជូនទៅ និង មកពី ៖

- ក. ទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដើម និង
- ខ. ចំណុចកណ្តាល ចំណុចឯនាយ ដែលអាចព្រមព្រៀងគ្នាដោយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ពីពេលមួយទៅពេលមួយ ។

**ប្រការ ៤**  
**ការចាត់តាំង និង សិទ្ធិរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ**

១. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ មានសិទ្ធិចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរច្រើនដោយសរសេរជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ហើយផ្ញើជូនទៅកាន់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដើម្បីធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្ម ដែលបានឯកភាពគ្នានៅលើបណ្តាផ្លូវដែលបានកំណត់ ហើយក៏មានសិទ្ធិធ្វើការដកហូត ឬ ផ្លាស់ប្តូរនូវការចាត់តាំងនេះមកវិញ ។

២. នៅពេលដែលទទួលបានការចាត់តាំងនោះហើយ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដោយស្ថិតនៅក្រោមខ្លឹមសារ នៃកថាខ័ណ្ឌ ៣ និង ៤ នៃប្រការនេះ ត្រូវផ្តល់ការអនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការអោយបានសមរម្យទៅអោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើងហើយនោះ ដោយគ្មានការពន្យារពេល ឬ ធ្វើអោយមានការយឺតយ៉ាវឡើយ ។

៣. បណ្តាអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អាចស្នើសុំក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ដែលបានចាត់តាំង ឡើងដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដើម្បីបញ្ជាក់អោយបានច្បាស់ថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះបានបំពេញលក្ខខណ្ឌ ពេញលេញស្ថិតនៅក្រោមច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិជាធម្មតា និង សមហេតុផល ដែលអាជ្ញាធរអាកាសចរទាំងនោះអនុវត្ត ចំពោះប្រតិបត្តិការនៃសេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ។

៤. ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយៗ មានសិទ្ធិមិនផ្តល់ការអនុញ្ញាតធ្វើប្រតិបត្តិការដែលមានចែងនៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ ២ នៃ ប្រការនេះ ឬ មានសិទ្ធិដាក់លក្ខខណ្ឌនៅពេលណាដែលចាំបាច់ចំពោះការអនុវត្តន៍របស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបាន ចាត់តាំងឡើងនូវសិទ្ធិដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ ២ ប្រការ ៣ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ក្នុងករណីដែលថា ក្រុម ហ៊ុនអាកាសចរនេះមិនបានបញ្ជាក់ថា ខ្លួនធ្វើសាធារណៈ ហើយមានមូលដ្ឋានពាណិជ្ជកម្មជាគោលការណ៍នៅក្នុងទឹកដីនៃ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ។

៥. នៅពេលដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយត្រូវបានចាត់តាំងឡើង និង មានការអនុញ្ញាតហើយនោះ ក្រុមហ៊ុន អាកាសចរនោះត្រូវចាប់ផ្តើមធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលឯកភាពគ្នា មានន័យថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ត្រូវប្រតិបត្តិ តាមបទបញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

**ប្រការ ៥**  
**ការអនុវត្តច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិ**

១. ច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយដែលទាក់ទងទៅនឹងការចូលមកដល់ ឬ ការចេញដំណើរ ពីទឹកដីរបស់ខ្លួន នូវយន្តហោះដែលជាប់ទាក់ទងទៅនឹងសេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ឬ ជាប់ទាក់ទងទៅនឹងប្រតិបត្តិការ និង ការនាំផ្លូវយន្តហោះនោះក្នុងអំឡុងពេលស្ថិតនៅក្នុងទឹកដីនេះ នឹងត្រូវអនុវត្តចំពោះយន្តហោះរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាស ចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលបានចាត់តាំងឡើងដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដោយគ្មានភាពខុសប្លែកគ្នានូវសញ្ជាតិ ហើយនឹងត្រូវអនុវត្តដោយយន្តហោះនោះ ដែលចូលមកដល់ ដែលចេញដំណើរពី ឬ ស្ថិតនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ច សន្យាដើម ។

២. ច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ដែលទាក់ទងនឹងការចូលមកដល់ និង ការចេញដំណើររបស់ អ្នកដំណើរ យានិក ទំនិញ និង កញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ដែលផ្ទុកនៅលើយន្តហោះ បទបញ្ញត្តិទាំងនោះ ដែលទាក់ទងនឹងការ ចូលមកដល់ ការបំពេញបែបបទ អន្តោរប្រវេសន្ត លិខិតឆ្លងដែន គយ និង ចាក់តាម្លីស័កត្រូវបានអនុវត្តដោយ ឬ ក្នុងនាមអ្នកដំណើរ យានិក ទំនិញ ឬ កញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍របស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលត្រូវបានចាត់តាំង ឡើងដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត នៅពេលដែលចូលមកដល់ ចេញដំណើរពី ឬ អំឡុងពេលស្ថិតនៅក្នុងទឹកដី របស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាដើម ។

៣. ក្នុងការអនុវត្តច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិដែលមានចែងនៅក្នុងប្រការនេះទៅលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលត្រូវបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយមិនត្រូវផ្តល់ប្រព្រឹត្តកម្មអនុគ្រោះ ចំពោះក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើនផ្ទាល់របស់ខ្លួនឡើយ ។

**ប្រការ ៦**

**ការដកហូតមកវិញ ឬ ការផ្តារបណ្តោះអាសន្ននូវសិទ្ធិប្រតិបត្តិការ**

១. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗមានសិទ្ធិដកហូតមកវិញ ឬ ផ្តារបណ្តោះអាសន្ននូវសិទ្ធិប្រតិបត្តិការ ឬ ធ្វើការផ្អាក បណ្តោះអាសន្ននូវការអនុវត្តសិទ្ធិរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយដែលមានការចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាង ទៀត ដែលមានបញ្ជាក់នៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ ២ ប្រការ ៣ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឬក៏មានសិទ្ធិដាក់លក្ខខណ្ឌទៅលើ ការអនុវត្តសិទ្ធិទាំងនោះនៅពេលដែលពិនិត្យឃើញថាចាំបាច់ដូចតទៅ ៖

- ក. ក្នុងករណីដែលមិនបានបញ្ជាក់ថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះត្រូវធ្វើសាជីវកម្ម ហើយមានទីស្នាក់ការ ពាណិជ្ជកម្មរបស់ខ្លួននៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ឬ
- ខ. ប្រសិនបើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះខកខានមិនបានគោរពតាមច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិនានានៃភាគីចុះកិច្ច សន្យាដែលផ្តល់សិទ្ធិទាំងនោះ ឬ
- គ. ម៉្យាងវិញទៀត ប្រសិនបើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះខកខានមិនធ្វើប្រតិបត្តិការអោយស្របទៅនឹងលក្ខ ខណ្ឌនានាដែលចែងនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

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

**ប្រការ ៧**

**គោលការណ៍គ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា**

១. នោះជាឱកាសដ៏ល្អប្រសើរ និង ស្មើភាពគ្នាសំរាប់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ដើម្បីធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នានៅលើបណ្តាផ្លូវដែលបានកំណត់ ។

២. ក្នុងពេលកំពុងដំណើរការសេវាកម្មទាំងឡាយ ដែលបានឯកភាពយល់ព្រម ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ ត្រូវទទួលខុសត្រូវដល់ផលប្រយោជន៍របស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលត្រូវបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតដែរ ធ្វើដូច្នោះ ដើម្បីកុំអោយមានការប៉ះពាល់មិនសមរម្យទៅលើសេវាកម្មទាំងឡាយ ដែលអ្នកក្រោយនឹងរៀបចំជាទូទៅ ឬ មួយផ្នែកនៃបណ្តាផ្លូវហោះហើរដូចគ្នា ។

៣. សេវាកម្មព្រមព្រៀងគ្នាដែលរៀបចំដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ ត្រូវរក្សាទំនាក់ទំនងទៅតាមតម្រូវការអោយបានជិតស្និទ្ធចំពោះការដឹកជញ្ជូនជាសាធារណៈនៅលើផ្លូវ ដែលបានកំណត់ និង ត្រូវមានគោលដៅជាចម្បងរបស់ខ្លួនទៅលើការរៀបចំទៅតាមកត្តាចំណុះផ្ទុកសមហេតុផលអោយបានត្រឹមត្រូវ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ទំនិញ រួមទាំងកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ទៅ ឬ មកពីទឹកដី នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យានេះ ដែលបានចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ។ ការរៀបចំដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ទំនិញ រួមទាំងកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ដែលផ្ទុកឡើង និង ដាក់ចុះនៅតាមបណ្តាចំណុចនៅលើផ្លូវ ដែលបានកំណត់ក្រៅពីបណ្តាចំណុចនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះត្រូវធ្វើឡើងអោយស្របតាមគោលការណ៍ជាទូទៅ ដែលចំណុះដឹកជញ្ជូននោះត្រូវមានការពាក់ព័ន្ធនឹង ÷

ក. តម្រូវការចរាចរទៅ និង មកពីទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាដែលបានចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចររបស់ខ្លួន ។

- ខ. តម្រូវការធានាជីកជញ្ជូនរបស់តំបន់ ដែលសេវាកម្មបានព្រមព្រៀងគ្នាត្រូវដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់បន្ទាប់ពីមានការទទួលខុសត្រូវទៅលើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗទៀត ដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនៃបណ្តារដ្ឋដែលមានតំបន់នោះ ។

**ប្រការ ៨**  
**ការឯកភាពទៅលើកម្មវិធី**

១. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវដាក់ជូនអាជ្ញាធរអាកាសចរដែលបានស្នើសុំសំរាប់សេវាកម្មដែលបានឯកភាពគ្នា និង វិសោធនកម្មដែលមាន ដើម្បីសុំការឯកភាពពីអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរមិនអោយហួសពី ៣០ ថ្ងៃ មុនកាលបរិច្ឆេទចូលជាធរមានដែលបានស្នើឡើងរបស់ពួកគេ ។

២. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់បណ្តាភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវធ្វើប្រតិបត្តិការហោះហើរពិសេសបន្ថែមទៅលើសេវាកម្មដែលព្រមព្រៀងគ្នា ។

ពាក្យស្នើសុំការឯកភាពទៅលើការហោះហើរនោះ ត្រូវធ្វើការដាក់ជូនអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរមិនអោយហួសពី ៣ ថ្ងៃ នៃថ្ងៃធ្វើការងារមុនកាលបរិច្ឆេទធ្វើប្រតិបត្តិការដែលបានស្នើឡើង ។

**ប្រការ ៩**  
**តម្លៃ**

- ១. តម្លៃសំបុត្រមានន័យថា ÷
  - ក. តម្លៃដែលយកដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយសំរាប់លើការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និង ឥវ៉ាន់របស់គេតាមសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាសក្នុងកម្មវិធី និង ការយកថ្លៃ និង ស័ក្តិសម្បទានាច់ពោះសេវាកម្មដែលអាចទ្រទ្រង់ការដឹកជញ្ជូននោះ ។
  - ខ. អត្រាតម្លៃដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយយកសំរាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ (រួមមានកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍) ទៅតាមសេវាកម្មផ្លូវអាកាស ដែលមាននៅក្នុងកម្មវិធី ។

គ. ព័ក្ខខ័ណ្ឌដែលគ្រប់គ្រងទៅលើលទ្ធភាព ឬ ការអនុវត្តន៍តម្លៃនៃអត្រាតម្លៃណាមួយ ឬ អត្រាតម្លៃទំនិញ រួមមានកម្រៃណាមួយជាប់ទាក់ទងនឹងតម្លៃនោះ ។ និង

ឃ. អត្រានៃកម្រៃជើងសារ ដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរចំណាយទៅលើទីភ្នាក់ងារមួយដែលជាអ្នកពិនិត្យ មើលរាល់សំបុត្រយន្តហោះដែលលក់ចេញ ឬ ពិនិត្យមើលលិខិតដឹកជញ្ជូនតវ៉ាន់ ធ្វើតាមយន្តហោះ ដែលទីភ្នាក់ងារនោះបានបំពេញបែបបទដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសដែលមាននៅក្នុងកម្មវិធី ។

២. តម្លៃដែលនឹងត្រូវអនុវត្តដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនទៅ និង មកពីទីកន្លែងភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ត្រូវធ្វើឡើងតាមកិច្ចសមហេតុផល ដែល តម្លៃត្រូវចំណាយទៅលើផ្នែកផ្សេងៗដែលពាក់ព័ន្ធ រួមមានផ្ទៃប្រតិបត្តិការ ផលប្រយោជន៍អ្នកប្រើប្រាស់កម្រៃសម ហេតុផល តម្លៃនៃសេវាកម្មនិមួយៗ និង តម្លៃដែលយកដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរម្ខាងទៀត ។

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

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

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

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

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

**ប្រការ ១០**  
**ពន្ធគយ**

១. យន្តហោះដែលត្រូវបានធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិដោយបណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលមាន ការចាត់តាំងឡើងនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ សម្ភារៈជាប្រចាំ ប្រេងឥន្ធនៈ ប្រេងរំអិល គ្រឿងបន្លាស់ រួមទាំងម៉ាស៊ីន និង គ្រឿងឧបករណ៍បរិភោគ (ប៉ុន្តែមិនត្រូវបានកំណត់ទៅលើរបស់របរដូចជា អាហារ ភេសជ្ជៈ និង ថ្នាំជក់) ដែល ផ្ទុកនៅលើយន្តហោះនោះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតត្រូវអោយរួចពីពន្ធទាំងអស់ មានពន្ធគយ និង ពន្ធជា ថ្លៃឈ្នួល ឬ ថ្លៃផ្សេងៗទៀតស្រដៀងគ្នានោះ ដោយមិនផ្អែកទៅលើតម្លៃសេវាកម្មដែលបានរៀបចំនៅពេលមកដល់ មានន័យថា សម្ភារៈ និង គ្រឿងផ្គត់ផ្គង់ទាំងនោះត្រូវរក្សាទុកនៅលើយន្តហោះ ។

២. ឧបករណ៍ជាប្រចាំ គ្រឿងបន្លាស់ សម្ភារៈផ្គត់ផ្គង់ ប្រេងឥន្ធនៈ និង ប្រេងរំអិល គ្រឿងឧបករណ៍បរិភោគ សំបុត្រយន្តហោះ ដែលបានបោះពុម្ពរួច លិខិតដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស សម្ភារៈដែលបោះពុម្ពដែលមានលក្ខណៈ សំគាល់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ របស់របរបោះពុម្ពធម្មតា ដែលចែកជូន

ទស្សនាដោយឥតគិតថ្លៃរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើងនោះ ត្រូវបានដឹកជញ្ជូនមកក្នុងទឹកដី នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដោយ ឬ ក្នុងនាមក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងនោះ ឬ ត្រូវផ្ទុកនៅលើ យន្តហោះ ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើង និង ប្រើប្រាស់នៅលើយន្តហោះ ប្រតិបត្តិការសេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ត្រូវភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតអោយរួចពីពន្ធគយ ពន្ធដា ថ្លៃឈ្នួល ឬ ថ្លៃផ្សេងៗទៀតស្រដៀងគ្នានោះ ដោយឈរលើមូលដ្ឋានមានទៅវិញមានមក តែមិនត្រូវផ្អែកលើតម្លៃសេវាកម្ម ដែល បានបញ្ជាក់នៅពេលមកដល់នោះទេ សូម្បីតែនៅពេលណាក៏ដោយ ដែលសម្ភារៈផ្គត់ផ្គង់ទាំងនេះត្រូវគេប្រើប្រាស់នៅ ក្នុងផ្នែកណាមួយនៃការធ្វើដំណើរ ដែលត្រូវបានធ្វើនៅលើទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងនោះ ដែលសម្ភារៈនោះរក្សាទុក លើយន្តហោះ ។

៣. របស់របរដែលមានបញ្ជាក់នៅកថាខ័ណ្ឌ ១ និង ២ នៃប្រការនេះត្រូវដាក់អោយនៅក្រោមការអង្កេត និង ការ ត្រួតពិនិត្យពីបណ្តាអាជ្ញាធរដែលពាក់ព័ន្ធ ។

៤. ប្រដាប់ប្រដាជាប្រចាំដែលដាក់តាមយន្តហោះ គ្រឿងបន្លាស់ ប្រេងឥន្ធនៈ ប្រេងអិលសំរាប់ផ្គត់ផ្គង់យន្តហោះ និង គ្រឿងឧបភោគបរិភោគដែលដាក់នៅលើយន្តហោះនៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ណាមួយអាចត្រូវបានដាក់ចុះពីលើយន្តហោះនៅក្នុងទឹកដី នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតលុះត្រាតែមានការយល់ព្រម ពីអាជ្ញាធរគយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យានោះ ដែលជាអ្នកតម្រូវថា ឧបករណ៍ទាំងនេះត្រូវបានដាក់នៅក្រោមការត្រួតពិនិត្យ របស់អាជ្ញាធរគយ រហូតដល់ពេលដែលឧបករណ៍សម្ភារៈត្រូវបាននាំចេញទៅវិញ ឬ បើមិនដូច្នោះទេត្រូវយកទៅចោល ស្របទៅតាមបទបញ្ញត្តិគយ ។

៥. ការអោយរួចពន្ធគយ ដែលត្រូវអនុវត្តដូចមានចែងនៅក្នុងប្រការនេះ ក្នុងស្ថានភាពដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើងនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ ដែលមានកិច្ចព្រមព្រៀងសម្របសម្រួលជាមួយនឹងក្រុមហ៊ុនអាកាស ចរមួយ ឬ ច្រើន ផ្សេងទៀតក្នុងការខ្ចី ឬ ការផ្ទេរក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតនូវរបស់របរដែលដាក់ ជាប្រចាំមានបញ្ជាក់នៅកថាខ័ណ្ឌ ១ និង ២ នៃប្រការនេះ មានន័យថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើនម្ខាងទៀត នោះទទួលបានយ៉ាងប្រហាក់ប្រហែលគ្នានូវការអោយរួចពន្ធគយពីបណ្តាភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ។

**ប្រការ ១១**  
**សន្តិសុខអាកាសចរ**

១. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ ត្រូវបញ្ជាក់ថាភាគព្វកិច្ចរបស់ខ្លួន ចំពោះភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដើម្បីការពារ សន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិលប្រឆាំងនឹងការជ្រៀតជ្រែកខុសច្បាប់ ដែលជាផ្នែកសំខាន់មួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗត្រូវអនុវត្តជាចាំបាច់ដោយអនុលោមទៅតាមខ្លឹមសារសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល នៃអនុសញ្ញាស្តីពី ការរំលោភបំពាន និង សកម្មភាពជាក់ស្តែងដទៃទៀត ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅលើយន្តហោះ ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខា នៅទីក្រុង តូក្យូ ថ្ងៃទី ១៤ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៦៣ ។ អនុសញ្ញាស្តីពីការគ្រប់គ្រងសង្គត់ខុសច្បាប់របបអូសយកយន្តហោះ ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុង ឡាអេ ថ្ងៃទី ១៦ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៧០ និង អនុសញ្ញា ស្តីពីអំពើ ខុសច្បាប់គ្រប់គ្រងសង្គត់ប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅ ទីក្រុង ម៉ុងត្រេអាល់ ថ្ងៃទី ២៣ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៧១ ។

២. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ នឹងត្រូវបានភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ស្នើសុំរាល់ជំនួយជាចាំបាច់ ដើម្បីទប់ស្កាត់ អំពើខុសច្បាប់របបអូសយកយន្តហោះស៊ីវិល និង អំពើខុសច្បាប់ផ្សេងៗទៀតប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពនៃយន្តហោះនោះ អ្នកដំណើរ និង ក្រុមយានិក បណ្តាអាកាសយានដ្ឋាន និង ឧបករណ៍នាំផ្លូវព្រមទាំងទប់ស្កាត់រាល់ការគំរាមកំហែងដទៃទៀត ដែលកើតមានឡើងចំពោះសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល ។

៣. ក្នុងភាពទំនាក់ទំនងទៅមករបស់ពួកគេ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវអនុវត្តទៅតាមខ្លឹមសារសន្តិសុខអាកាសចរ ស៊ីវិល ដែលបានរៀបចំឡើងដោយអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ហើយត្រូវបានកំណត់ជាឧបសម្ព័ន្ធនៅនឹង អនុសញ្ញាស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុង ស៊ីកាហ្គោ ថ្ងៃទី ០៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៤៤ ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ ត្រូវស្នើអោយអ្នកប្រតិបត្តិការយន្តហោះ ដែលបានចុះបញ្ជីយន្តហោះនៅក្នុងប្រទេសរបស់ខ្លួន ឬ ស្នើអោយអ្នកប្រតិបត្តិការយន្តហោះ ដែលមានទីតាំងពាណិជ្ជកម្មជាគោលការណ៍ ឬ អាស័យដ្ឋានអចិន្ត្រៃយ៍របស់ពួកគេ នៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួន ស្នើតម្រូវអោយអ្នកប្រតិបត្តិការបណ្តាអាកាសយានដ្ឋាននៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួនអនុវត្តទៅតាមខ្លឹម សារសន្តិសុខអាកាសចរ ។

៤. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗយល់ព្រមថា បណ្តាអ្នកប្រើប្រាស់យន្តហោះទាំងនេះ អាចត្រូវតម្រូវអោយពិនិត្យ មើលខ្លឹមសារទាំងឡាយ ស្តីពីសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល ដូចបាននិយាយយោងក្នុងកថាខ័ណ្ឌ ៣ នៃប្រការនេះ ហើយ លក្ខណៈនៃខ្លឹមសារនេះត្រូវបានស្នើឡើងដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត សំរាប់ការហោះហើរចូលមក ឬ ចាកចេញ ទៅវិញ ឬ ក្នុងរយៈពេលស្ថិតនៅក្នុងដែនដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតនោះ ក្នុងការការពារយន្តហោះ ក្នុងការ តាមដានពិនិត្យមើលអ្នកដំណើរ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ក្រុមយានិក របស់របរ ឥវ៉ាន់ មិនិញ ដែលគេដឹកជញ្ជូន និង គ្រឿងឧបភោគបរិភោគផ្ទុកនៅលើយន្តហោះមុនពេល ឬ ក្នុងអំឡុងពេលផ្ទុកក្នុង ឬ ដាក់ចេញពីយន្តហោះ ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗត្រូវតែពិនិត្យមើលដោយយកចិត្តទុកដាក់ផងដែរ ចំពោះសំណើសុំណាមួយរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ម្ខាងទៀត នូវវិធានការសន្តិសុខពិសេស ដើម្បីទប់ទល់ការគំរាមកំហែង ដែលមានលក្ខណៈពិសេសដោយឡែកៗនោះ ។

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

**ប្រការ ១២**  
**លទ្ធភាពហោះហើរ**

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

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

៣. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗរក្សាសិទ្ធិដោយអនុលោមទៅនឹងប្រការ ៦ ដើម្បីផ្អាកបណ្តោះអាសន្ន ដាក់កំរិតដកយក មកវិញ ឬ ព្យួរបណ្តោះអាសន្ន ឬ ដាក់លើក្នុងខ័ណ្ឌទៅលើសិទ្ធិប្រតិបត្តិការ ចំពោះក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់ តាំងឡើងណាមួយរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដោយហេតុថាភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតមិនចាត់វិធានការនេះ អោយបានត្រឹមត្រូវទៅតាមពេលវេលាសមរម្យទេនោះ ។

**ប្រការ ១៣**  
**ការផ្តល់ស្ថិតិ**

អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ត្រូវផ្តល់បញ្ជីស្ថិតិទៅអោយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ម្ខាងទៀត ទៅតាមសំណើ និង ពេលវេលាដែលតម្រូវឡើងសមរម្យក្នុងគោលបំណងពិនិត្យមើលឡើងវិញ ចំពោះចំណុះ ដឹកជញ្ជូន ដែលបានរៀបចំទៅលើសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នារបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើង នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយដែលមានបញ្ជាក់នៅខាងដើមនៅក្នុងប្រការនេះ ។ បញ្ជីនេះ រួមមានព័ត៌មាន ទាំងអស់ ដើម្បីកំណត់ទៅលើចំនួនចរាចរដឹកជញ្ជូន ដែលអនុវត្តដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ទាំងនោះនៅលើសេវាកម្ម ដែលបាន ព្រមព្រៀង ។

**ប្រការ ១៤**  
**ការផ្ទេរដល់បេរ**

ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងឡើងរបស់តំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាការី ត្រូវមានសិទ្ធិបង្វែរ និង ផ្ញើប្រាក់ ចំណេញនៃប្រាក់ចំណូលដែលនៅសល់ពីការចំណាយទៅអោយតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាការី ។ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែល បានចាត់តាំងឡើងរបស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាត្រូវមានសិទ្ធិបង្វែរ ឬ ផ្ញើប្រាក់ចំណេញដែលរកបាន ហើយនៅសល់ពីការ ចំណាយនៅក្នុងស្រុករួចហើយនោះទៅអោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។ ការបង្វែរ និង ផ្ញើប្រាក់ចំណេញនេះ ត្រូវបាន អនុញ្ញាតដោយគ្មានកំរិតកំណត់ទៅលើអត្រាប្តូរប្រាក់ ដែលចរាចរនៅលើទីផ្សារបច្ចុប្បន្ន ដែលប្រាក់ចំណូលត្រូវបង្វែរ និង ផ្ញើនោះកំពុងមានតម្លៃចរាចរនៅឡើយ ។

**ប្រការ ១៥**  
**តំណាងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ**

១. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ (ស្របតាមច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិរបស់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដែលទាក់ទងទៅដល់ការហោះចូល ការស្នាក់នៅអចិន្ត្រៃយ៍ និង ការប្រើប្រាស់

កំលាំងពលកម្ម) និងមានសិទ្ធិនាំចូលមក និង រក្សាទុកក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតនោះ នូវអ្នកចាត់ការ អ្នកបច្ចេកទេស អ្នកប្រតិបត្តិការ និង អ្នកឯកទេសដទៃទៀតរបស់ពួកគេ ដែលអ្នកទាំងនោះត្រូវតម្រូវអោយរៀបចំ ការងារសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ។

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

**ប្រការ ១៦**  
**តម្លៃប្រើប្រាស់សេវាកម្ម**

១. គ្មានភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយត្រូវដាក់ ឬ ត្រូវបានគេអនុញ្ញាតអោយដាក់តម្លៃប្រើប្រាស់សេវាកម្មទៅលើ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើនដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតអោយខ្ពស់ជាងតម្លៃសេវាកម្ម ដែលបានដាក់ទៅលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចររបស់ខ្លួន ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិដូចគ្នាដែរ ។

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

**ប្រការ ១៧**  
**ការពិគ្រោះយោបល់**

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយក្នុងចំណោមភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរនៅពេលណាក៏ដោយ អាចស្នើសុំអោយមានការ ពិគ្រោះពិភាក្សា រឿងការអនុវត្តន៍ ការបកស្រាយ ការប្រតិបត្តិ ឬ ការកែសំរួលនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះបាន ។

ការពិភាក្សាទាំងនោះ ដែលអាចធ្វើឡើងរវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរនឹងចាប់ផ្តើមក្នុងអំឡុងពេល ៦០ថ្ងៃ ចាប់ពីថ្ងៃដែលភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត បានទទួលការស្នើសុំនោះជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ បើពុំដូច្នោះទេ លុះត្រាតែត្រូវបានយល់ព្រមដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ។

**ប្រការ ១៨**  
**ការដោះស្រាយវិវាទ**

១. បើសិនវិវាទកើតឡើងរវាងភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ដែលទាក់ទងទៅនឹង ឬ ការអនុវត្តន៍ ការបកស្រាយ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរជាដំបូងព្យាយាមដោះស្រាយវិវាទនោះដោយការចរចា ។

២. បើសិនភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ មិនអាចដោះស្រាយវិវាទតាមការចរចានោះ ភាគីទាំងនោះអាចបញ្ជូនការ វិវាទនេះទៅបុគ្គល ឬ អង្គការណាមួយ ដែលពួកគេព្រមព្រៀងទទួលយកទៅតាមសំណើនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ ឬ បើមិនដូច្នោះទេ អាចបញ្ជូនវិវាទនេះទៅតុលាការ ដែលមានអាជ្ញាកណ្តាល ៣នាក់អោយធ្វើការសម្រេច ។ ករណីនេះ តុលាការ និង អាជ្ញាកណ្តាលត្រូវបង្កើតឡើងតាមលក្ខណៈដូចខាងក្រោម ÷

ក. ក្នុងអំឡុង ៣០ថ្ងៃ ក្រោយពីបានទទួលនូវសំណើមួយសំរាប់ធ្វើការជ្រើសរើសអាជ្ញាកណ្តាល ភាគី ចុះកិច្ចសន្យាត្រូវចាត់តាំងជ្រើសរើសអាជ្ញាកណ្តាល ១នាក់ ។ ពលរដ្ឋម្នាក់នៃរដ្ឋមួយ ដែលអាចចាត់ទុក ជាអព្យាក្រឹត្យក្នុងរឿងវិវាទនេះ ពលរដ្ឋនោះនឹងធ្វើជាប្រធាននៃសាលាកាត់ក្តីហើយនឹងត្រូវបានតែង តាំងជាអាជ្ញាកណ្តាល ទី ៣ ដោយមានការយល់ព្រមពីអាជ្ញាកណ្តាល ២រូប ក្នុងអំឡុងពេល ៦០ថ្ងៃ នៃការតែងតាំងអាជ្ញាកណ្តាលទី ២ ។

ខ. បើសិនការជ្រើសតាំងណាមួយមិនអាចធ្វើទៅបានក្នុងរយៈពេលកំណត់ដូចបានពោលខាងលើភាគីចុះកិច្ច សន្យាណាមួយអាចស្នើសុំអោយប្រធានក្រុមប្រឹក្សានៃអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិធ្វើការជ្រើស តាំងជាចាំបាច់ក្នុងរយៈពេល ៣០ថ្ងៃ ។ បើសិនប្រធាននោះយល់ថា អ្នកកាត់ក្តីមានសញ្ជាតិនៃរដ្ឋមួយ ដែលពុំអាចចាត់ទុកថា មានលក្ខណៈអព្យាក្រឹត្យដើម្បីដោះស្រាយលើជម្លោះនោះទេ អនុប្រធាន ជាន់ខ្ពស់របស់ក្រុមប្រឹក្សាអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដែលមិនអាចត្រូវគេដកសិទ្ធិទៅលើបញ្ហា នោះនឹងត្រូវធ្វើការជ្រើសតាំង ។

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

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

៥. សាលាកាត់ក្តីត្រូវព្យាយាមចេញសេចក្តីសម្រេចចិត្តជាលាយលក្ខណ៍អក្សរមួយក្នុងអំឡុងពេល ៣០ថ្ងៃក្រោយពីសវនាការបានធ្វើចប់សព្វគ្រប់ ឬ បើសិនសវនាការពុំបានធ្វើឡើងក្រោយពីថ្ងៃដែលចម្លើយឆ្លើយតបទាំង ២ បានដាក់អោយពិនិត្យនោះទេ សេចក្តីសម្រេចចិត្តនឹងធ្វើឡើងដោយការបោះឆ្នោតយកសំលេងភាគច្រើន ។

៦. ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយអាចដាក់អោយពិនិត្យនូវសំណើសុំការបញ្ជាក់សេចក្តីសម្រេចចិត្តក្នុងអំឡុងពេល ១៥ថ្ងៃ ក្រោយពីសាលាកាត់ក្តីបានទទួលនូវការស្នើសុំនោះ ហើយការបញ្ជាក់នេះនឹងត្រូវប្រកាសឡើងក្នុងអំឡុងពេល ១៥ថ្ងៃ ក្នុងអំឡុងពេលដាក់សំណើនោះ ។

៧. សេចក្តីសម្រេចចិត្តរបស់សាលាកាត់ក្តីត្រូវដាក់បង្ខំអោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរទទួលយក ។

៨. ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗត្រូវចេញថ្លៃឈ្នួលនៃអាជ្ញាកណ្តាលដែលខ្លួនជ្រើសតាំង ។ ការចំណាយផ្សេងៗទៀតចំពោះសាលាកាត់ក្តី ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរត្រូវចំណាយស្មើគ្នា រួមបញ្ចូលទាំងការចំណាយទាំងឡាយ ដែលប្រធាន ឬ អនុប្រធានក្រុមប្រឹក្សាអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិធ្វើឡើងក្នុងការអនុវត្តន៍តាមបទដ្ឋាន ដូចដែលមានក្នុងកថាខ័ណ្ឌ ២ (ខ) ក្នុងប្រការនេះ ។

**ប្រការ ១៩**  
**វិសោធនកម្ម**

ប្រសិនបើភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក្នុងចំណោមភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរពិនិត្យឃើញថា មានបំណងធ្វើការកែប្រែខ្លឹមសារណាមួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ការកែប្រែនោះ (បើសិនត្រូវបានព្រមព្រៀងរវាងភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ) អាចត្រូវបានអនុវត្តជាបណ្តោះអាសន្នគិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទ ដែលកំណែប្រែនោះត្រូវបានព្រមព្រៀងគ្នា និង ត្រូវចូលជាធរមាននៅពេលដែលមានការបញ្ជាក់ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ។

**ប្រការ ២០**  
**ការផុតកំណត់**

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយអាចចេញសេចក្តីប្រកាសជាលាយលក្ខណ៍អក្សរទៅអោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត នូវការសម្រេចរបស់ខ្លួននៅពេលណាក៏បានដែរ ដើម្បីបញ្ចប់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។ កិច្ចព្រមព្រៀងនេះត្រូវបានផុតកំណត់នៅពាក់កណ្តាលអាប្រាត្រ (នៅកន្លែងដែលទទួលសេចក្តីប្រកាសនោះ) ភ្លាមៗមុនថ្ងៃខួបទី ១ នៃថ្ងៃទទួលសេចក្តីប្រកាសនេះ ដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត បើមិនដូច្នោះទេ លុះត្រាណាសេចក្តីប្រកាសនេះ ត្រូវបានដកហូតមកវិញដោយមានការព្រមព្រៀងគ្នាមុនរយៈពេលផុតកំណត់ ។

**ប្រការ ២១**  
**ការចុះបញ្ជីនៅអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ**

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និង ការកែប្រែណាមួយដែលមាន នឹងត្រូវចុះក្នុងបញ្ជីនៅអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ។

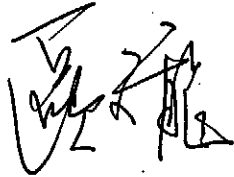
**ប្រការ ២២**  
**ការចូលជាធរមាន**

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះត្រូវចូលជាធរមានភ្លាមនៅពេលដែលភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរបានជូនដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរទៅវិញទៅមកថា នីតិវិធីសំខាន់ៗត្រូវបានបំពេញរួចរាល់ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពក្នុងពិធីនេះ បុគ្គលចុះហត្ថលេខាខាងក្រោម ត្រូវបានអនុញ្ញាតដោយស្របច្បាប់ពីរដ្ឋាភិបាល  
រៀងៗខ្លួន ដើម្បីចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។


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

**ជូសមុខអោយ**  
**រដ្ឋាភិបាលតំបន់រដ្ឋធានពិសេសម៉ាកាវ**  
**នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន**



**អោង ម៉ាន់ ឡុង**  
**លេខាធិការទទួលបន្ទុក**  
**ដឹកជញ្ជូន និង សាធារណៈការ**

**ជូសមុខអោយ**  
**រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា**



**កែត សាវ៉ា**  
**អនុរដ្ឋលេខាធិការ**  
**រដ្ឋលេខាធិការរដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល**

**ឧបសម្ព័ន្ធ**  
**កម្មវិធីផ្តួចហោះហើរ**

១. ផ្លូវហោះហើរដែលនឹងត្រូវប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលបានចាត់តាំងឡើង របស់ តំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាការ ។

ចេញពីតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាការ ឆ្ពោះទៅកាន់ភ្នំពេញ ឆ្លងកាត់តាមចំណុចកណ្តាល ហើយឆ្ពោះទៅកាន់ ចំណុចឯនាយ ។

២. ផ្លូវហោះហើរដែលនឹងត្រូវប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលបានចាត់តាំងឡើង របស់ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

ចេញពីភ្នំពេញ ឆ្ពោះមកកាន់តំបន់រដ្ឋបាលពិសេសម៉ាការ ឆ្លងកាត់ចំណុចកណ្តាល ហើយឆ្ពោះទៅកាន់ ចំណុចឯនាយ ។

៣. គ្មានចំណុចណាមួយនៅក្នុងទឹកដីរបស់ចិន តៃវ៉ាន់ និង ហុងកុងអាចរក្សាទុកបានថា ជាចំណុចកណ្តាល ឬ ចំណុចឯនាយ ។

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

៥. ការប្រើប្រាស់សិទ្ធិទី ៥ ត្រូវមានការព្រមព្រៀងគ្នាដោយឡែក ។