

No. 37419

**Hong Kong Special Administrative Region (under
authorization by the Government of China)
and
Cambodia**

**Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative
Region of the People's Republic of China and the Government of the Kingdom of
Cambodia concerning air services (with annex). Phnom Penh, 17 January 2000**

Entry into force: *17 January 2000 by signature, in accordance with article 19*

Authentic texts: *English and Khmer*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 24 April 2001*

**Région administrative spéciale de Hong-Kong (par
autorisation du Gouvernement chinois)
et
Cambodge**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Région
administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine et le
Gouvernement du Royaume du Cambodge (avec annexe). Phnom Penh, 17
janvier 2000**

Entrée en vigueur : *17 janvier 2000 par signature, conformément à l'article 19*

Textes authentiques : *anglais et khmer*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 24 avril 2001*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

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

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region") and the Government of the Kingdom of Cambodia,

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(a) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Director of Civil Aviation, and in the case of the Kingdom of Cambodia, State Secretariat of Civil Aviation -- the Office of the Council of Ministers, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(b) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(c) The term "area" in relation to the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to the Kingdom of Cambodia has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

(d) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;

(e) The term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

Article 2. Provisions of the Chicago Convention

Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Conven-

tion or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

Article 3. Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

- (a) The right to fly across its area without landing;
- (b) The right to make stops in its area for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

Article 4. Designation of and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

(3) (a) The Government of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the Kingdom of Cambodia or its nationals.

(b) The Government of the Kingdom of Cambodia shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region.

(4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) (i) In the case of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the Kingdom of Cambodia or its nationals;

(ii) In the case of the Government of the Kingdom of Cambodia, in any case where it is not satisfied that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region; or

(b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or

(c) If that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6. Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

(2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) Traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) Traffic requirements of the region through which the agreed service passes, taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and

(c) The requirements of through airline operation.

(4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties.

Article 7. Tariffs

(1) The term "tariff" means one or more of the following :

(a) The fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

(b) The rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;

(c) The conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attaching to it; and

(d) The rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and the Kingdom of Cambodia shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because

no other designated airline is operating on the same route. References in this and the preceding paragraph to "the same route" are to the route operated, not the specified route.

(4) Any proposed tariff for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and the Kingdom of Cambodia shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline or airlines seeking its approval in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(5) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (4) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(6) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

(7) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (5) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine the tariff in accordance with

paragraph (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

(8) Subject to paragraph (9) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain valid until a replacement tariff has been established.

(9) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, the validity of a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (8) of this Article:

(a) Where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;

(b) Where a tariff has no terminal date, for more than 12 months after the date on which a replacement tariff is filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by a designated airline of a Contracting Party.

(10) (a) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region for carriage between the Kingdom of Cambodia and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Kingdom of Cambodia and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Kingdom of Cambodia for carriage between the Hong Kong Special Adminis-

trative Region and a State other than the Kingdom of Cambodia shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Hong Kong Special Administrative Region and, where appropriate, of the other State.

(b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. It shall be filed in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article and not less than 90 days (or such shorter period as they may decide) prior to the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(c) Such tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom it has been filed and shall be deemed to have been approved by them unless, within 30 days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of disapproval.

(d) The aeronautical authorities of a Contracting Party may withdraw approval of any such tariff approved or deemed to be approved by them on giving 90 days' notice to the designated airline charging such tariff. That airline shall cease to charge such tariff at the end of that period.

(11) Notwithstanding the provisions of paragraphs (5) and (10)(c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not disapprove any proposed tariff filed with them by a designated airline which corresponds (e.g. in price level, conditions and date of expiry but not necessarily the routeing being used) to the tariff charged by an airline of that Contracting Party for comparable services between the same points or is more restrictive or higher than that tariff.

Article 8. Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.

(2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of one Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other

items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

(3) The regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party.

(4) The regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.

(5) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.

(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

Article 9. Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security 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 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

(2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 10. Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 11. Conversion and Remittance of Revenue

(1) The designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to convert and remit to the Hong Kong Special Administrative Region from the Kingdom of Cambodia on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of the Kingdom of Cambodia shall have the right to convert and remit to the Kingdom of Cambodia from the Hong Kong Special Administrative Region on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 12. Airline Representation and Sales

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

Article 13. User Charges

(1) The term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

(2) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(3) Each Contracting Party shall encourage consultation 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 14. Consultation

One Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within 60 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 15. Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of a Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) Within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbi-

trator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure.

At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

Article 16. Amendment

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall enter into force when confirmed in writing by the Contracting Parties.

Article 17. Termination

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

Article 18. Registration with the International

Civil Aviation Organization

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

Article 19. Entry into Force

The Agreement shall enter into force on the date of signature.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done, in duplicate at Phnom Penh this 17th day of January 2000 in the English and Khmer languages, both texts being equally authoritative. In the case of divergence of interpretation of this Agreement, the English language text shall prevail.

For the Government of the Hong Kong Special Administrative

Region of the People Republic of China:

STEPHEN IP SHU KWAN

For the Government of the Kingdom of Cambodia:

H. E. POK SAM ELL

ANNEX

Route Schedule

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region:

Hong Kong Special Administrative Region -- intermediate points -- points in the Kingdom of Cambodia -- points beyond.

NOTES

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, and points in the Kingdom of Cambodia in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at the Hong Kong Special Administrative Region.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in the Kingdom of Cambodia or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

SECTION 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Kingdom of Cambodia:

Points in the Kingdom of Cambodia -- intermediate points -- Hong Kong Special Administrative Region -- points beyond.

NOTES

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of the Kingdom of Cambodia may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in the Kingdom of Cambodia in any order, and intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in the Kingdom of Cambodia.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at the Hong Kong Special Administrative Region or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

[KHMER TEXT — TEXTE KHMER]

កិច្ចព្រមព្រៀង

រវាង

**រដ្ឋាភិបាលនៃគំបន់រដ្ឋបាលពិសេសហុងកុង
នៃ សាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិន**

និង

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ស្តីអំពីសេវាកម្មអាគារសមរ

រដ្ឋាភិបាលនៃគំបន់រដ្ឋបាលពិសេសហុងកុង នៃ សាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិន (គំបន់រដ្ឋបាលពិសេសហុងកុង) និង រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

មានគោលបំណងសំរេចរក្សាកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង គំបន់រដ្ឋបាលពិសេសហុងកុង និង ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ក្នុងគោលបំណងផ្តល់នូវតំរូវការសេវាកម្មអាគារសមរ ។

ភាគីទាំងពីរបានយល់ព្រមដូចតទៅនេះ ៖

ប្រការ ១

និយមន័យ

និយមន័យខាងក្រោមនេះ គឺ ប្រើក្នុងគោលដៅនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ តែវាអាចមានអត្ថន័យផ្សេងទៀត ដែលត្រូវខ្លឹមសារនៃអត្ថបទ ÷

ក- ពាក្យថា “ អាជ្ញាធរអាកាសចរ ” មានន័យថា ក្នុងករណី នៅតំបន់រដ្ឋបាលពិសេស ហុងកុង ហៅថា នាយកអាកាសចរស៊ីវិល និង នៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ហៅថា រដ្ឋលេខាធិការ ដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល-ទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ឬ ក្នុងករណីទាំងពីរខាងលើនេះ គឺជាបុគ្គល ឬ អង្គការណាមួយ ដែលត្រូវបានផ្តល់សិទ្ធិអំណាចអោយបំពេញតួនាទីរបស់ខ្លួន និង មុខងារប្រហាក់ប្រហែលគ្នានៅពេលបច្ចុប្បន្ន ដែលអាចអនុវត្តទៅបានដោយអាជ្ញាធរដូចបានពោលខាងលើ ។

ខ- ពាក្យថា “ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំង ” គឺសំដៅយកក្រុមហ៊ុន អាកាសចរ ដែលត្រូវបានចាត់តាំង ហើយបានអនុញ្ញាតដោយស្របទៅនឹងមាត្រាទី ៤ នៃកិច្ចព្រម ព្រៀងនេះ ។

គ- ពាក្យថា “ តំបន់ ” បើនិយាយពីតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសហុងកុង គឺរួមបញ្ចូលទាំង កោះហុងកុង , កូរលូន និង ដែនដីផ្សេងៗទៀត បើនិយាយពីព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា គឺមានន័យ ដល់ < ទឹកដី ឬ កំដែនដី > ដូចមានក្នុងមាត្រាទី ២ នៃអនុសញ្ញា ស្តីពីច្បាប់អាកាសចរស៊ីវិល អន្តរជាតិ ដែលបានបើក ហើយត្រូវបានចុះហត្ថលេខា នាថ្ងៃទី ០៧ ខែ ធ្នូ ១៩៤៤ នៅទីក្រុង ស៊ីកាហ្គោ ។

ឃ- ពាក្យថា “ សេវាកម្មផ្លូវអាកាស ” , “ សេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ” , “ ក្រុម ហ៊ុនអាកាសចរ ” និង “ ការឈប់សំចតមិនមានន័យពាណិជ្ជកម្ម ” គឺមានន័យន័យរៀងៗខ្លួន ដាច់ដោយឡែករបស់វា ដូចមានក្នុងប្រការ ៩៦ នៃអនុសញ្ញាខាងលើ ។

ម- ពាក្យថា “ កិច្ចព្រមព្រៀង ” គឺរួមបញ្ចូលទាំងឧបសម្ព័ន្ធរបស់វា និង ការកែសំរួល
(វិសោធនកម្ម) របស់ឧបសម្ព័ន្ធ និង របស់កិច្ចព្រមព្រៀងទោះ ។

ប្រការ ២

ខ្លឹមសារ ៥៥អនុសញ្ញាស៊ីការេង្កា អនុម័តិពោះសេចក្តីកម្មភាពសមរម្យជាតិ

ដើម្បីអនុវត្តភាពបានតាមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ នឹងត្រូវប្រតិបត្តិតាមខ្លឹមសារដែលមានចែងនៅក្នុងអនុសញ្ញា ស៊ីការេង្កាសេវាកម្មអាកាសចរអន្តរជាតិ ដែលបានបើកធ្វើឡើង ហើយចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុង ស៊ីការេង្កា នៅថ្ងៃទី ០៧ ខែ ធ្នូ ១៩៤៤ រួមបញ្ចូលទាំងឧបសម្ព័ន្ធ និង ការកែសម្រួលទាំងអស់របស់អនុសញ្ញានេះ ឬ ឧបសម្ព័ន្ធរបស់វា ដែលភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងសងខាងអាចប្រើប្រាស់អនុសញ្ញានេះ ហើយរហូតមកដល់ពេលនេះ ខ្លឹមសារទាំងនេះ ត្រូវបានអនុវត្តចំពោះសេវាកម្មអាកាសចរអន្តរជាតិ ។

ប្រការ ៣

ការប្រគល់សិទ្ធិ

១)- ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ ប្រគល់អោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត នូវ សិទ្ធិទាំងឡាយ ដូចខាងក្រោមនេះ សំរាប់អនុវត្តសេវាកម្មអាកាសចរអន្តរជាតិ ÷

- ក- សិទ្ធិក្នុងការហោះហើរឆ្លងកាត់ទឹកដី ឬ តំបន់របស់ខ្លួនដោយគ្មានការចុះចត .
- ខ- សិទ្ធិក្នុងការឈប់សំចតនៅក្នុងតំបន់ ឬ ទឹកដីរបស់ខ្លួនក្នុងគោលបំណងមិនដាក់ ភ្លៀវចុះ ឬ ឡើង ។

២)- ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ ប្រគល់អោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយទៀត នូវ សិទ្ធិដែលបាន បញ្ជាក់ចាប់ពី ពេលនេះតទៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ក្នុងគោលបំណងដំណើរការសេវាកម្មអាកាស ចរអន្តរជាតិនៅលើផ្លូវហោះហើរ ដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុងផ្នែកមួយសមរម្យក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនៃកិច្ច ព្រមព្រៀងនេះ ។ សេវាកម្ម និង ផ្លូវហោះហើរទាំងនេះចាប់ពីពេលនេះតទៅត្រូវបានគេហៅដាច់ ដោយឡែកពីគ្នាថា " សេវាកម្មដែលបានយល់ព្រម " និង " ផ្លូវហោះហើរ ដែលបានកំណត់ដាក់ ណាត់ " ។ នៅពេលដែលកំពុងដំណើរការសេវាកម្ម ដែលបានយល់ព្រមលើផ្លូវហោះហើរ ដូចបាន កំណត់ទុកក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗបន្ថែមលើសិទ្ធិ ដែលបានបញ្ជាក់ក្នុងកថាខ័ណ្ឌ (១) នៃប្រការនេះនឹងទទួលបាននូវសិទ្ធិធ្វើ ការឈប់សំចត ក្នុងតំបន់ ឬ ដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតលើចំណុចដែលបានកំណត់លើផ្លូវហោះហើរនេះ ស្របទៅ តាមឧបសម្ព័ន្ធនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ក្នុងគោលបំណងផ្អាកភ្លៀវឡើង និង ចុះ . ទំនិញ ឥវ៉ាន់ រួមមានកញ្ចប់ប្រែសណ្តិយ៍ ដែលដាក់ដោយឡែកពីគ្នា ឬ បញ្ចូលគ្នា ។

៣)- នៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ (២) នៃប្រការនេះ គ្មានអ្វីមួយនឹងចាត់ទុកថា និង ផ្តល់អោយក្រុមហ៊ុន អាកាសចរត្រូវបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយនូវសិទ្ធិដឹកជញ្ជូនភ្លៀវ . ទំនិញ រួមមាន កញ្ចប់ប្រែសណ្តិយ៍ទៅតាមចំណុចមួយ នៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតក្នុងការ ដឹក ជញ្ជូនសំរាប់ដូល ឬ ជាសំណង ហើយនិងត្រូវបានដឹកជញ្ជូនឆ្ពោះទៅកាន់ចំណុចផ្សេងៗទៀត ក្នុង

ដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតបានទេ ។

៤- បើសិនជាមានជំនោះប្រដាប់អាវុធ ប្រទូស្តរាយនយោបាយ ឬ ការអភិវឌ្ឍន៍ ឬ ក្នុងកាលៈទេសៈពិសេសហើយមិនទម្ងន់ ក្រុមហ៊ុនអាគាសចរទាត់តាំងមួយរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា មួយមិនអាចដំណើរការសេវាកម្មលើផ្លូវជាធម្មតារបស់ខ្លួនបាន ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតនោះ រឹងត្រូវប្រឹងប្រែងបង្កលក្ខណៈងាយស្រួលដល់ដំណើរការដែលត្រូវបន្តនៃសេវាកម្មនេះ តាមរយៈ ការរៀបចំសំរុះសំរួលបណ្តោះអាសន្ន ហើយសម្របចំពោះផ្លូវសេវាកម្មនោះ ។

ប្រការ ៤

ការចាត់តាំង និង ការអនុញ្ញាតក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ

១) - ភាគីចុះកិច្ចសន្យាអិមយូ១ និងត្រូវចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ក៏ច្រើនដោយសរសេរជាលាយលក្ខណ៍អក្សរធ្វើដូចភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ក្នុងគោលបំណងដំណើរការសេវាកម្ម ដែលបានឯកភាពយល់ព្រមលើផ្លូវបានកំណត់ ហើយក៏មានសិទ្ធិដកហូតមកវិញ ទ្វេ ការចាត់តាំងនោះ វិញដែរ ។

២) - ដោយបានទទួលនូវការចាត់តាំងបែបនោះហើយ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត និង មិនត្រូវមានការយឺតយ៉ាវក្នុងការផ្តល់សិទ្ធិប្រតិបត្តិការសេវាកម្មទៅអោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលត្រូវបានគេចាត់តាំង យោងទៅតាមខ្លឹមសារកថាខ័ណ្ឌ (៣) និង (៤) នៃប្រការនេះ ។

៣) - ក-រដ្ឋាភិបាលនៃតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសហុងកុងនៃសាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិន និង មានសិទ្ធិក្នុងការបដិសេធមិនផ្តល់ ទ្វេ សិទ្ធិប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដោយយោងទៅតាមកថាខ័ណ្ឌ (២) នៃប្រការនេះ ឬ បើមិនដូច្នោះទេ ក៏មានសិទ្ធិដាក់លក្ខខ័ណ្ឌខ្លះ បើសិនជាយល់ឃើញថាសំខាន់ក្នុងការអនុវត្តន៍របស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលត្រូវបានចាត់តាំងឡើង ទ្វេ សិទ្ធិដែលមានបញ្ជាក់ក្នុងប្រការ ៣ (២) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និង ក្នុងករណីដែលវាពុំបានបញ្ជាក់ថា គេជាម្ចាស់ពេញលេញ និង ការគ្រប់គ្រងដ៏មានប្រសិទ្ធិភាពនៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ត្រូវផ្តល់អោយតាមរយៈរាជរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ឬ តាមសញ្ជាតិរសៀវ ។

ខ-រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជានឹងមានសិទ្ធិបដិសេធក្នុងការផ្តល់អោយ ទ្វេ សិទ្ធិប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដោយយោងលើកថាខ័ណ្ឌ (២) នៃប្រការនេះ ឬ ក៏មានសិទ្ធិដាក់លក្ខខ័ណ្ឌខ្លះ បើសិនជាយល់ឃើញថា ចាំបាច់ចំពោះការអនុវត្តន៍របស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើងទ្វេសិទ្ធិដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុងប្រការ ៣ (២) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និង ក្នុងករណីដែលវាពុំបានបញ្ជាក់ថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរជា

ក្រុមហ៊ុនសាកម្ម និង មានទីតាំងពាណិជ្ជកម្មជាគោលការណ៍របស់ខ្លួននៅក្នុងតំបន់
រដ្ឋបាលពិសេសបាងកក ។

- ៤) - បណ្តាអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីទុះកិច្ចសន្យាមួយអាចតម្រូវអោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ
ដែលត្រូវ បានចាត់តាំងដោយភាគីទុះហេតុលេខាម្ខាងទៀតអោយបញ្ជាក់ថា វាជានប់ពេញលំអ្នកខ័ណ្ឌ
ដូចបានរៀបរាប់ក្រោមច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិដែលត្រូវបានអាជ្ញាធរទាំងពីរយកទៅប្រើប្រាស់ជា
ធម្មតា និង សមស្របចំពោះកិច្ចប្រតិបត្តិការសេវាកម្មអាកាសចរអន្តរជាតិ ។
- ៥) - ពេលណាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណាមួយ ត្រូវបានចាត់តាំងនិងត្រូវបានគេអនុញ្ញាតហើយ
នោះ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនេះអាចចាប់ផ្តើមដំណើរការសេវាកម្ម ដែលត្រូវបានឯកភាពយល់ព្រម
មានន័យថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះត្រូវអនុវត្តទៅតាមខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

ប្រការ ៥

**ការដកហូតមកវិញ ឬ ការផ្អាកបណ្តោះអាសន្ន
នូវសិទ្ធិវេទនាប្រតិបត្តិការសេវាកម្ម**

១) - ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ និងមានសិទ្ធិដកហូតមកវិញ ឬ ក៏ផ្អាកបណ្តោះអាសន្ននូវសិទ្ធិប្រតិបត្តិការសេវាកម្មចំពោះក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ចំពោះការអនុវត្តសិទ្ធិ ដូចមានបញ្ជាក់នៅក្នុងប្រការ ៣ (២) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឬ មានសិទ្ធិដាក់លក្ខខណ្ឌខ្លះ បើគេយល់ថា ចាំបាច់លើការអនុវត្តសិទ្ធិទាំងនោះ ៖

ក) - (i) - ចំពោះរដ្ឋាភិបាលនៃតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសហុងកុង ក្នុងករណីណាមួយ ដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរពុំបានបញ្ជាក់ច្បាស់លាស់ភាពជាម្ចាស់ដីពេញលេញ និង ការត្រួតពិនិត្យដ៏មានប្រសិទ្ធិភាពរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ត្រូវបានផ្តល់អោយ តាមរយៈរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ឬ សញ្ជាតិរបស់វា ។

(ii) - ចំពោះរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ក្នុងករណីណាមួយដែលក្រុមហ៊ុននេះ ពុំបានបញ្ជាក់ថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះជាក្រុមហ៊ុនសាធិវិកម្ម ហើយមានទីតាំងពាណិជ្ជកម្មជាមូលដ្ឋាននៅតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសហុងកុង ឬ

ខ) - ក្នុងករណីដែលក្រុមហ៊ុននោះ ខកខានពុំបានអនុវត្តទៅតាមច្បាប់ ឬ បទបញ្ញត្តិរបស់ភាគីចុះហត្ថលេខាដែលជាអ្នកផ្តល់សិទ្ធិទាំងនោះ ។

គ) - ម្យ៉ាងទៀត បើសិនក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ខកខានអនុវត្តទៅតាមបណ្តាលកិច្ចខ័ណ្ឌទាំងឡាយ ដូចបានរៀបរាប់ក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

២) - បើគ្មានការដកហូតមកវិញ ឬ ការផ្អាកបណ្តោះអាសន្នតាមទៅលើសិទ្ធិវេទនាប្រតិបត្តិសេវាកម្ម ដូចមានបញ្ជាក់នៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ (១) នៃប្រការនេះទេ ឬ គ្មានការដាក់លក្ខខណ្ឌណា

បានសំរាប់ទប់ស្កាត់ការរំលោភបំពានបន្ថែមទៅលើម្យាង ឬ បទបញ្ញត្តិទេនោះ សិទ្ធិទាំងនោះ និង
ត្រូវអនុវត្តភ្លាមក្រោយពីមានការពិភាក្សាចូរយោបល់ជាមួយភាគីពាក់ព័ន្ធស្រាម្តងទៀតរួច ។

ប្រការ ៦

គោលការណ៍គ្រប់គ្រងកិច្ចប្រតិបត្តិការសេវាកម្ម ដែលបានឯកភាពយល់ព្រម

១- ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលត្រូវចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យានឹងត្រូវមានឱកាសដ៏សមរម្យ និង ស្មើភាពគ្នាក្នុងការអនុវត្តន៍សេវាកម្ម ដែលត្រូវឯកភាពយល់ព្រមលើផ្លូវដូចបានកំណត់ ។

២- ក្នុងពេលកំពុងដំណើរការសេវាកម្មទាំងឡាយ ដែលបានឯកភាពយល់ព្រម ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ ត្រូវទទួលខុសត្រូវដល់ផលប្រយោជន៍របស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលត្រូវបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតដែរ ធ្វើដូច្នោះដើម្បីកុំអោយមានការប៉ះពាល់មិនសមរម្យទៅលើសេវាកម្មទាំងឡាយ ដែលក្រោយមកនឹងរៀបចំជាទូទៅ ឬ មួយផ្នែកនៃបណ្តាផ្លូវហោះហើរដូចគ្នា ។

៣- សេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀង ត្រូវបានរៀបចំដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ត្រូវរក្សាទុកខ្លួនឱ្យទំនាក់ទំនងជិតស្និទ្ធទៅនឹងតំរូវការជាសាធារណៈជន ក្នុងការដឹកជញ្ជូនលើផ្លូវហោះហើរ ដែលបានកំណត់ និង ត្រូវមានគោលដៅចំបងចំពោះការរៀបចំកត្តាចំណុះដឹកជញ្ជូនសមល្មម ដើម្បីដោះស្រាយតំរូវការក្នុងបច្ចុប្បន្ន និង ពេលអនាគតដែលព្យាករណ៍ក្នុងការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ទំនិញ រួមមានកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ក្នុងទឹកដី ឬ តំបន់នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យានោះ ដែលបានចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ។ ការរៀបចំដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ទំនិញ រួមមានកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ និង ការដាក់ចុះ និង ឡើងនូវអ្នកដំណើរ នៅចំណុចលើផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់ ក្រៅពីចំណុចទាំងឡាយនៅក្នុងតំបន់ ឬ ដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានកំណត់ទុក ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ និង ត្រូវអនុវត្តស្របទៅតាមគោលការណ៍ទូទៅនៃចំណុះកៅអី និងត្រូវជាប់ទាក់ទងទៅនឹង ÷

ក- តំរូវការចរាចរទៅ និង មកពីតំបន់នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ដែលបានចាត់តាំង ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ។

ខ - តំរូវការចរាចររបស់តំបន់ដែលសេវាកម្មបានព្រមព្រៀងធ្វើការឆ្លងកាត់ និង ការ

មន្ទីរសុខាភិបាលនៃសេវាកម្មអាកាសចរដទៃទៀត ដែលបង្កើតឡើងដោយក្រុមហ៊ុន
អាកាសចររបស់រដ្ឋទាំងឡាយ ដែលមាននៅក្នុងតំបន់ ។

គ- តំរូវការទាំងឡាយតាមរយៈដំណើរការរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ។

៤- ចំណុះសេវាកម្មនីមួយៗត្រូវបានរៀបចំឡើងតាមផ្លូវហោះហើរ ដូចបានកំណត់តាមពេលវេលា
ហើយត្រូវធ្វើការសំរេចរួមមួយដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។

ប្រការ ៧

តំលៃ

១) - ពាក្យ "តំលៃ" មានន័យមួយ ឬ ច្រើនដូចខាងក្រោម ÷

- ក- តំលៃដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរបានយកសំរាប់ដឹកជញ្ជូនភ្ញៀវ និង ឥវ៉ាន់តាមកម្មវិធីសេវាកម្មផ្លូវអាកាស ហើយការយកតំលៃ និង លក្ខខណ្ឌខ្លះចំពោះសេវាកម្មដែលអាចទ្រទ្រង់ការដឹកជញ្ជូននោះ ។
- ខ- អត្រាតំលៃដែលក្រុមហ៊ុនយកសំរាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ (រួមមានកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍) ទៅតាមកម្មវិធីសេវាកម្មផ្លូវអាកាស ។
- គ- លក្ខខណ្ឌដែលគ្រប់គ្រងទៅលើលទ្ធភាព ឬ ការអនុវត្តតំលៃ ឬអត្រាតំលៃណាមួយនោះ រួមមានទាំងប្រាក់ចំណេញនោះផងដែរ ។
- ឃ- អត្រានៃកំរៃជើងសារ ដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរចំណាយទៅលើទិដ្ឋភាពកម្មវិធីដែលជាអ្នកពិនិត្យមើលរាល់សំបុត្រយន្តហោះដែលត្រូវលក់ចេញ ឬ ពិនិត្យមើលលិខិតដឹកជញ្ជូនឥវ៉ាន់តាមយន្តហោះ ដែលទិដ្ឋភាពកម្មវិធីនោះបានបំពេញបែបបទសំរាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសដែលមាននៅក្នុងកម្មវិធី ។

២) - តំលៃដែលនឹងត្រូវយកសំរាប់ការដឹកជញ្ជូន រវាង តំបន់រដ្ឋបាលពិសេសហុងកុង និង ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាដោយបណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលត្រូវបានចាត់តាំងភាគីចុះកិច្ចសន្យា និងត្រូវមានការឯកភាពយល់ព្រមពីអាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ហើយតំលៃនោះ នឹងត្រូវបង្កើតឡើងតាមកំរិតសមហេតុសមផលតាមកត្តាដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធនៅនឹងការដឹកជញ្ជូនរួមមានតំលៃអនុវត្តសេវាកម្ម ដែលបានឯកភាពយល់ព្រម ផលប្រយោជន៍អ្នកប្រើប្រាស់សេវាកម្មប្រាក់ចំណេញសមហេតុសមផល និង តំលៃរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលជាអ្នកធ្វើ

សេវាកម្មលើផ្លូវទាំងមូល ឬ មួយផ្នែកនៃផ្លូវដូចគ្នា ។

៣)- តំលៃដែលបាននិយាយក្នុងកថាខ័ណ្ឌ (២) នៃប្រការនេះអាចត្រូវបានយល់ព្រមដោយ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលត្រូវបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលចង់បានការឯកភាពយល់ ព្រមលើតំលៃនោះ ដែលអាចពិគ្រោះជាមួយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដទៃទៀត ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការ លើផ្លូវហោះហើរទាំងមូល ឬ មួយផ្នែកនៃផ្លូវនោះ មុននឹងដាក់ស្នើសុំអោយពិនិត្យលើតំលៃនេះ ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងឡើង មិនត្រូវបានច្រាន ចោលជាមុនទេ នូវការដាក់ស្នើសុំនោះ ហើយអាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ក៏មិនត្រូវច្រានចោលជាមុននូវការយល់ព្រមដែរ (តំលៃណាក៏ដោយ) បើសិនក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ នោះ ពុំទទួលបាននូវការឯកភាពយល់ព្រមលើតំលៃនោះពីក្រុមហ៊ុនអាកាសចរម្ខាងទៀត ដែលគេ បានចាត់តាំង ឬ ពុំបានធ្វើសេវាកម្មលើផ្លូវហោះហើរដូចគ្នានោះ ។ យោងតាមន័យនេះ និង កថាខ័ណ្ឌខាងដើម ដែលមានចំពោះ " ផ្លូវហោះហើរដូចគ្នា " គឺ ផ្លូវដែលគេធ្វើប្រតិបត្តិការ មិនមែន ផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់នោះទេ ។

៤)- តំលៃណាមួយដែលគេបានស្នើសុំសំរាប់ការដឹកជញ្ជូនរវាងតំបន់រដ្ឋពេលពិសេសហុងកុង និង ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នឹងរៀបចំឡើងជាមួយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលត្រូវបានចាត់តាំង ស្នើសុំយល់ព្រមក្នុងខណៈ ដែល អាជ្ញាធរអាកាសចរអាចរុំបញ្ជាក់អោយដឹងលក្ខណៈដោយឡែកៗ ដែលមាននៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ (១) នៃប្រការនេះ ។ តំលៃនេះត្រូវចែងក្របមិនលើសពី ៦០ ថ្ងៃ (ឬ ក៏អាចជាងនេះក៏បាន ស្រេច តែអាជ្ញាធរអាកាសចរយល់ព្រម) មុននឹងកាលបរិច្ឆេទដែលបានស្នើសុំ ចូលជាធរមាន ។ តំលៃដែលបានស្នើឡើង ចាត់ទុកដូចជាត្រូវបានបំពេញគ្រប់គ្រាន់ជាមួយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគី ចុះកិច្ចសន្យានៅថ្ងៃដែលស្នើសុំនោះត្រូវបានទទួលដោយអាជ្ញាធរអាកាសចរទាំងនោះ ។

៥)- តំលៃណាមួយដែលត្រូវបានស្នើសុំ អាចត្រូវបានឯកភាពដោយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគី ចុះកិច្ចសន្យាមួយនៅពេលណាក៏បាន មានន័យថា តំលៃនោះត្រូវបានចងក្រងឡើងស្របទៅតាម កថាខ័ណ្ឌទី (៤) នៃប្រការនេះ ហើយនឹងមានន័យថា ត្រូវបានឯកភាពយល់ព្រមពីអាជ្ញាធរ អាកាសចររបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យានោះ ក្នុងរយៈពេល ៣០ ថ្ងៃ (ឬ ក៏អាចជាងនេះតាមរំលែក អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចសន្យា អាចធ្វើទៅបាន) បន្ទាប់ពីថ្ងៃដែលបានចងក្រង

ហើយអាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយត្រូវជូនដំណឹងដោយសរសេរជាលាយលក្ខណ៍ អក្សររបបច្បាប់ទៅអាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ម្តងសេចក្តីប្រកាស មិនឯកភាពយល់ព្រមទៅលើតំលៃ ដែលបានស្នើសុំ ។

៦)- បើសិនសេចក្តីប្រកាសស្តីពីការមិនឯកភាពយល់ព្រម ត្រូវបានគេបញ្ជូនមកស្របតាមខ្លឹមសារក្នុងកថាខ័ណ្ឌ (៥) នៃប្រការនេះ បណ្តាអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងសងខាង អាចកំណត់តំលៃទោររួមគ្នា ។ ក្នុងគោលបំណងនេះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាង (ក្នុងរយៈពេល ៣០ ថ្ងៃ នៃការទទួលបាននូវសេចក្តីប្រកាសមិនឯកភាពគ្នា) អាចស្នើសុំធ្វើការពិភាក្សាប្តូរយោបល់រវាងបណ្តាអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលនឹងប្រព្រឹត្តទៅក្នុងរយៈពេល ៣០ ថ្ងៃ ចាប់ពីថ្ងៃដែលភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត បានទទួលនូវសំណើសុំដោយមានសរសេរជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ។

៧)- បើសិនតំលៃមួយមិនត្រូវបានឯកភាពពីអាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ស្របទៅតាមកថាខ័ណ្ឌ (៥) នៃប្រការនេះ ហើយបើសិនមណ្ឌលអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃបណ្តាភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ មិនអាចរួមគ្នាសំរេចលើតំលៃនោះស្របតាមកថាខ័ណ្ឌ (៦) នៃប្រការនេះទេ វិវាទនេះនឹងត្រូវដោះស្រាយដោយវិធីកម្មទៅលើខ្លឹមសារនៃប្រការទី ១៥ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

៨)- ក្រោមកថាខ័ណ្ឌ (៥) ក្នុងប្រការនេះ តំលៃដែលបានបង្កើតឡើងយោងទៅតាមខ្លឹមសារក្នុងប្រការនេះ នឹងរក្សាទុកថា មានប្រសិទ្ធិភាពរហូតដល់មានការផ្លាស់ប្តូរតំលៃក្រោយៗទៀត ដែលត្រូវបានបង្កើតឡើង ។

៩)- លើកលែងតែមានការយល់ព្រមពីអាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ហើយសំរាប់រយៈពេលកំណត់នេះដែលគេអាចយល់ព្រម សុពលភាពនៃតំលៃដឹកជញ្ជូននេះ នឹងមិនអាចពន្យារស្របតាមខ្លឹមសារកថាខ័ណ្ឌ (៨) ក្នុងប្រការនេះបានទេ ÷

ក- ចំពោះតំលៃដែលមានរយៈពេលកំណត់ សំរាប់រយៈពេលលើសពី ១២ ខែ បន្ទាប់ពី កាលបរិច្ឆេទ ដែលបានកំណត់ ។

ខ- ចំពោះតំលៃដែលគ្មានរយៈពេលកំណត់ សំរាប់រយៈពេលលើសពី ១២ ខែ បន្ទាប់ពីកាលបរិច្ឆេទមានការផ្លាស់ប្តូរនៃតំលៃនេះ ត្រូវបានចងក្រងជាមួយអាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ។

១០) - ក- តំលៃដឹកជញ្ជូនដែលនឹងត្រូវបានប្រើប្រាស់ដោយបណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់តំបន់រដ្ឋបាលពិសេសហុងកុង សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនរវាងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និង បណ្តារដ្ឋផ្សេងៗទៀតនោះ នឹងត្រូវអោយមានការឯកភាពយល់ព្រមពីអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និង នៃបណ្តារដ្ឋដទៃទៀតនោះ តាមដែលអាចមានលក្ខណៈសមរម្យ ។ តំលៃដឹកជញ្ជូនដែលនឹងត្រូវបានប្រើប្រាស់ដោយបណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលត្រូវបានចាត់តាំងឡើងរបស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនរវាងតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសហុងកុង និង រដ្ឋមួយផ្សេងទៀតនោះ ក្រៅពីព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជានឹងត្រូវស្ថិតនៅក្រោមការឯកភាពពីបណ្តាអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសហុងកុង និង របស់រដ្ឋផ្សេងៗទៀតនោះ តាមដែលអាចមានលក្ខណៈសមស្រប ។

ខ- តំលៃណាមួយដែលបានស្នើឡើងសំរាប់ការដឹកជញ្ជូន នឹងត្រូវបានរៀបចំដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ដើម្បីស្នើសុំការឯកភាពយល់ព្រមលើតំលៃនោះជាមួយនិងអាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ។ តំលៃនេះត្រូវបានចងក្រងឡើងតាមបែបបទ ដើម្បីអោយអាជ្ញាធរអាកាសចរទាំងសងខាងតំរូវអោយធ្វើតាមលក្ខណៈពិសេស ស្របតាមកថាខ័ណ្ឌ (១) នៃប្រការនេះ ហើយមិនតិចជាង ៩០ ថ្ងៃ (ឬ ក៏រាប់ជាងនេះ តាមដែលគេសំរេច) មុនកាលបរិច្ឆេទនៃការស្នើសុំចូលជាធរមាន ។ តំលៃដឹកជញ្ជូនដែលបានស្នើឡើង នឹងត្រូវចាត់ទុកដូចជាបានចងក្រងឡើងនៅថ្ងៃដែលការស្នើតំលៃត្រូវបានទទួលដោយអាជ្ញាធរអាកាសចរទាំងសងខាង ។

គ- តំលៃដឹកជញ្ជូននោះអាចមានការយល់ព្រមនៅពេលណាមួយក៏បាន ដោយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ដែលតំលៃនោះត្រូវបានចងក្រងឡើង និងត្រូវ

ចាត់ទុកថា ត្រូវបានឯកភាពយល់ព្រមដោយអាជ្ញាធរអាកាសចរទាំងសងខាង ហើយយ៉ាងហោចណាស់ ក្នុងរយៈពេល ៣០ ថ្ងៃ ក្រោយពីថ្ងៃបរិច្ឆេទ នៃការ ចងក្រងតំលៃនោះ ។ អាជ្ញាធរអាកាសចរទាំងសងខាងអាចរក្សាសិទ្ធិចំពោះ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលស្នើសុំប្រើប្រាស់តំលៃនោះ ដើម្បីប្រកាសមិនឯកភាព យល់ព្រមជាលាយលក្ខណ៍អក្សររបស់ខ្លួនទៅអោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលគេបាន ចាត់តាំង កំពុងត្រូវការអោយមានការឯកភាពគ្នាលើតំលៃនោះ ។

ឃ- អាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អាចដកហូតមកវិញលើការឯក ភាពគ្នានូវការឯកភាពយល់ព្រមរបស់ខ្លួនចំពោះតំលៃណាមួយ ដែលត្រូវបានព្រម ព្រៀងគ្នាដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរតាមសេចក្តីប្រកាសរយៈពេល ៥០ ថ្ងៃ ចំពោះក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលប្រើប្រាស់តំលៃនោះ ។ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនឹង បញ្ឈប់នូវការប្រើប្រាស់តំលៃនោះនៅចុងបញ្ចប់នៃរយៈពេល ។

១១) - ថ្វីបើមានខ្លឹមសារក្នុងកថាខ័ណ្ឌ (៥) និង (១០) (គ) នៃប្រការនេះក៏ដោយ ក៏អាជ្ញាធរ អាកាសចរ នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយនឹងមិនអាចជំទាស់បានឡើយ ចំពោះតំលៃណាមួយដែលគេ បានស្នើសុំហើយ ហើយបានចងក្រងជាមួយអាជ្ញាធរអាកាសចរដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែល បានចាត់តាំងមួយ ដែលទទួលខុសត្រូវ (ឧ : កំរិតតំលៃ , លក្ខខ័ណ្ឌ , ថ្ងៃបរិច្ឆេទដុតកំណត់ , ប៉ុន្តែពុំចាំបាច់និយាយអំពីផ្លូវហោះហើរ ដែលគេប្រើប្រាស់នោះទេ) ទៅនឹងតំលៃដែលប្រើប្រាស់ ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចររបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យានោះ សំរាប់សេវាកម្មដែលអាចប្រៀបធៀបបាន រវាងចំណុចតែមួយ ឬ តំលៃកំរិតកំណត់ ឬ ក៏តំលៃខ្ពស់ជាងតំលៃនោះ ។

ប្រការ ៨

ពន្ធគយ

១)- យន្តហោះដែលដំណើរការហោះហើរជាសេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ឧបករណ៍ជាប្រចាំរបស់យន្តហោះ ប្រេងឥន្ធនៈ . ប្រេងរំអិល . ឧបករណ៍បច្ចេកទេសដែលអាចប្រើប្រាស់បាន . គ្រឿងបន្លាស់ រួមបញ្ចូលទាំងម៉ាស៊ីន . គ្រឿងឧបភោគបរិភោគផ្ទុកក្នុងយន្តហោះ (រួមមានតែមិនដាក់កំណត់ទៅលើរបស់របរខ្លះ ដូចជាម្ហូបអាហារ . ភេសជ្ជៈ . ថ្នាំជក់) ដែលស្ថិតនៅលើយន្តហោះ និងត្រូវបានលើកលែងដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដោយផ្អែកលើមូលដ្ឋានមានទៅមានមក អោយរួចពីការបង់ពន្ធគយ . ការបង់ពន្ធដារ និង ការបង់ថ្លៃឈ្នួល ឬ ថ្លៃផ្សេងៗទៀត ស្រដៀងគ្នាដោយមិនផ្អែកលើតំលៃសេវាកម្ម ដែលត្រូវបានផ្តល់អោយនៅពេលមកដល់ ហើយឧបករណ៍ជាប្រចាំដែលបញ្ជាក់នោះ និង របស់របរផ្សេងៗទៀត ត្រូវគេរក្សាស្ថិតនៅលើយន្តហោះ ។

២)- ឧបករណ៍ជាប្រចាំ ប្រេងឥន្ធនៈ . ប្រេងរំអិល . គ្រឿងផ្គត់ផ្គង់បច្ចេកទេសដែលអាចប្រើប្រាស់ គ្រឿងបន្លាស់រួមមាន ម៉ាស៊ីន . គ្រឿងឧបភោគបរិភោគផ្ទុកលើយន្តហោះ (រួមមានប៉ុន្តែមិនដាក់កំណត់ទៅលើរបស់របរ ដូចជា ម្ហូបអាហារ ភេសជ្ជៈ និង ថ្នាំជក់) ការផ្ទុកសំបុត្រយន្តហោះ ដែលបានបោះពុម្ពរួច លិខិតដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស សំភារៈដែលបោះពុម្ពដែលមានលក្ខណៈសំគាល់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ និង មន្ត្រីផ្សាយសារព័ត៌មាន ដែលចែកជូនដោយឥតគិតថ្លៃពីក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ត្រូវគេលើកដាក់លើយន្តហោះ ដែលត្រូវបានធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ និងត្រូវភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតអោយរួចពីពន្ធគយ ពន្ធដារ ថ្លៃឈ្នួល ឬ ថ្លៃផ្សេងៗទៀតស្រដៀងគ្នានោះ ដោយឈរលើមូលដ្ឋានករពមានទៅវិញទៅមក តែមិនត្រូវផ្អែកលើតំលៃសេវាកម្ម ដែលបានបញ្ជាក់នៅពេលមកដល់នោះទេ សូម្បីតែនៅពេលណាក៏ដោយ ដែលឧបករណ៍ជាប្រចាំទាំងនោះ និង របស់របរផ្សេងទៀត និងត្រូវប្រើប្រាស់ក្នុងផ្នែកណាមួយនៃការធ្វើដំណើរដែលត្រូវបានអនុវត្តលើទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងនោះ ។

៣)- ឧបករណ៍ជាប្រចាំដែលដាក់តាម និង សំភារៈផ្សេងៗទៀត ដែលបាននិយាយក្នុងកថាខ័ណ្ឌ (១) និង (២) នៃប្រការនេះ និងត្រូវតម្រូវអោយរក្សាទុកក្រោមការត្រួតពិនិត្យ ឬ គ្រប់គ្រងរបស់ អាជ្ញាធរគយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ។

៤)- ប្រដាប់ប្រដាជាប្រចាំដែលដាក់តាម និង សំភារៈផ្សេងៗទៀត ដែលបាននិយាយក្នុង កថាខ័ណ្ឌ (១) នៃប្រការនេះ អាចត្រូវបានដាក់ចុះពីយន្តហោះក្នុងទឹកដី ឬ តំបន់នៃភាគីចុះ កិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដោយមានការយល់ព្រមពីអាជ្ញាធរគយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតនោះ ។ ក្នុងកាលៈទេសៈបែបនេះ ប្រដាប់ប្រដាដែលដាក់តាម និង សំភារៈផ្សេងៗទៀតទាំងនោះ (ដោយ ឈរលើភាពមានទៅមានមក) និងត្រូវបានទទួលការលើកលែងទាំងអស់ ដែលផ្តល់អោយដូច មានក្នុងកថាខ័ណ្ឌ (១) នៃប្រការនេះ រហូតដល់របស់ទាំងនោះ ត្រូវបាននាំយកទៅវិញតាមយន្ត ហោះ ឬ បើមិនដូច្នោះទេ ត្រូវបានយកទៅចោលស្របតាមបទបញ្ជារបស់ពន្ធគយ ។ ទោះជា យ៉ាងណាក៏ដោយ អាជ្ញាធរគយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត អាចតម្រូវអោយប្រដាប់ប្រដាដែល ដាក់តាម និង សំភារៈផ្សេងៗទៀត ត្រូវស្ថិតនៅក្រោមការគ្រប់គ្រងត្រួតពិនិត្យរបស់គយរហូតដល់ ពេលដឹកជញ្ជូនយកទៅវិញ ។

៥)- ការលើកលែងទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងប្រការនេះ និងត្រូវអនុវត្តផងដែរ ក្នុងស្ថានភាព ដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតយល់ព្រមជាមួយនឹង ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើនផ្សេងទៀត ក្នុងការរៀបចំសំរាប់ការខ្ចី ឬ ការផ្ទេរក្នុងតំបន់ នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ស្របប្រដាប់ប្រដាជាប្រចាំដែលដាក់តាម និង សំភារៈផ្សេងៗទៀត ដែលនិយាយក្នុងកថាខ័ណ្ឌ (១) និង (២) នៃប្រការនេះ បើសិនជាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើននោះ បានទទួលនូវការលើកលែងស្រដៀងគ្នាពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ។

៦)- តវ៉ាន់ និង ទំនិញ ដែលគ្រាន់តែឆ្លងកាត់ផ្ទាល់លើទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ និង ត្រូវបានលើកលែងអោយរួចពីពន្ធគយ . ពន្ធដារ និង ថ្លៃឈ្នួល ឬ ថ្លៃផ្សេងៗទៀតស្រដៀងគ្នានោះ ហើយការយកពន្ធទាំងនេះ មិនត្រូវផ្អែកទៅលើតំលៃនៃសេវាកម្មដែលបានបញ្ជាក់ទៅពេលមកដល់ នោះទេ ។

ប្រការ ៩

សន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល

១) - ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ ត្រូវធានាការត្រួតពិនិត្យរបស់ខ្លួន ចំពោះភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដើម្បីការពារសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល ប្រឆាំងនឹងការច្រៀងច្រាបដែលជាផ្នែកសំខាន់ មួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗត្រូវអនុវត្តជាម៉ាដាច់ ដោយអនុលោមទៅ តាមខ្លឹមសារសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល នៃអនុសញ្ញាស្តីពីការរំលោភបំពាន និង សកម្មភាពជាក់ ល្អែងដទៃទៀត ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅលើយន្តហោះ ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុង តូក្យូ ថ្ងៃទី ១៤ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៦៣ ។ អនុសញ្ញាស្តីពីការគ្រប់គ្រងស្តុកស្តុចរបស់យន្ត ហោះ ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុង ឡាអេ ថ្ងៃទី ១៦ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៧០ និង អនុសញ្ញា ស្តីពីអំពើខុសច្បាប់គ្រប់គ្រងស្តុកស្តុចប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅ ទីក្រុង ម៉ុងត្រេអាល់ ថ្ងៃទី ២៣ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៧១ ។

២) - ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ និងត្រូវបានភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ស្នើសុំរាល់ជំនួយជាចាំ បាច់ ដើម្បីទប់ស្កាត់អំពើខុសច្បាប់ របស់យន្តហោះស៊ីវិល និង អំពើខុសច្បាប់ផ្សេងៗទៀត ប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពនៃយន្តហោះនោះ ភ្ញៀវ និង ក្រុមយានិក បណ្តាអាកាសយានដ្ឋាន និង ឧបករណ៍នាំផ្លូវព្រមទាំងទប់ស្កាត់រាល់ការគំរាមកំហែងដទៃទៀត ដែលរឹតតែមានឡើងចំពោះសន្តិ សុខអាកាសចរស៊ីវិល ។

៣) - ក្នុងភាពខ្លាចខ្លាចនៃទៅវិញទៅមករបស់ពួកគេ បណ្តាភាគីចុះកិច្ចសន្យា និងត្រូវអនុវត្តទៅ តាមខ្លឹមសារសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល ដែលបានរៀបចំឡើងដោយអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរ ជាតិ ហើយត្រូវបានកំណត់ជាឧបសម្ព័ន្ធទៅនឹងអនុសញ្ញា ស្តីអំពីអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ត្រូវបាន គេចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុង ស៊ីកាហ្គោ ថ្ងៃទី ០៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៤៤ ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ និងតំរូវអោយអ្នកប្រតិបត្តិការយន្តហោះ ដែលបានចុះបញ្ជីយន្តហោះនៅក្នុងប្រទេសរបស់ខ្លួន ឬ តំរូវអោយអ្នកប្រតិបត្តិការយន្តហោះ ដែលមានទីតាំងពាណិជ្ជកម្មជាតេសការណ៍ ឬ អាស័យដ្ឋាន អចិន្ត្រៃយ៍របស់ពួកគេនៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួន ហើយតំរូវអោយអ្នកប្រតិបត្តិការបណ្តាអាកាសយាន

ដ្ឋាននៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួន អនុវត្តទៅតាមខ្លឹមសារសន្តិសុខអាកាសចរ ។

៤)- ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗយល់ព្រមថា បណ្តាអ្នកប្រើប្រាស់យន្តហោះទាំងនេះ អាចត្រូវបាន
តម្រូវអោយពិនិត្យមើលខ្លឹមសារទាំងឡាយ ស្តីពីសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល ដូចនិយាយយោងក្នុង
កថាខ័ណ្ឌ (៣) នៃ ប្រការនេះ ហើយលក្ខណៈនៃខ្លឹមសារនេះត្រូវបានស្នើឡើងដោយភាគីចុះ
កិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត សំរាប់ការហោះហើរចូលមក ឬ ចាកចេញទៅវិញ ឬ ក្នុងរយៈពេលស្ថិតនៅ
ក្នុងដែនដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតនោះ ក្នុងការការពារយន្តហោះ ក្នុងការតាមដានពិនិត្យ
មើលភ្ញៀវ . ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ . ក្រុមយានិក . របស់របរ . ឥវ៉ាន់ . ទំនិញ ដែលគេដឹកជញ្ជូន និង
គ្រឿងឧបភោគបរិភោគផ្ទុកនៅលើយន្តហោះមុនពេល ឬ ក្នុងកំឡុងពេលផ្ទុកក្នុង ឬ ដាក់
ចេញពីយន្តហោះ ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗត្រូវតែពិនិត្យមើលដោយយកចិត្តទុកដាក់ផងដែរ
ចំពោះសំណើសុំណាមួយរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត នូវវិធានការសន្តិសុខពិសេស ដើម្បីទប់
ទុលការគំរាមកំហែង ដែលមានលក្ខណៈពិសេសដោយខ្សែក្រវាត់នោះ ។

៥)- ពេលណាមានកើតឧប្បត្តិហេតុ ឬ ការគំរាមកំហែងនៃឧប្បត្តិហេតុក្នុងការរឹបអូសយក
ខុសច្បាប់ទៅលើយន្តហោះស៊ីវិល ឬ អំពើខុសច្បាប់ដទៃទៀតប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពរបស់យន្ត
ហោះនោះ ភ្ញៀវ ក្រុមយានិក បណ្តាអាកាសយានដ្ឋាន ឬ ឧបករណ៍នាំផ្លូវផ្សេងៗទៀត
ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗនិងជួយដល់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដោយផ្តល់ព័ត៌មាន និង រាល់
វិធានការសមរម្យដទៃទៀត ក្នុងគោលបំណងដើម្បីបញ្ចប់ជាបន្ទាន់ និង ដោយមានសុវត្ថិភាព
នូវរាល់ឧប្បត្តិហេតុ ឬ ការគំរាមកំហែង ដែលកើតមានឡើងនោះ ។

ប្រការ ១០

ការផ្តល់ស្ថិតិ

អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ ផ្អែកទៅតាមសំណូមពរ ត្រូវផ្តល់របាយការណ៍តាមរយៈពេលកំណត់មួយ ដែលរបាយការណ៍នោះអាចបានគេស្នើឡើងសមស្រប ដើម្បីពិនិត្យមើលឡើងវិញនូវចំណុះដឹកជញ្ជូនដែលបានរៀបចំឡើងនៅក្នុងសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យានោះទៅអោយអាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ។ របាយការណ៍នោះរួមមានព័ត៌មានចាំបាច់ ដើម្បីបញ្ជាក់មើលចំនួនចរាចរ ដែលអនុវត្តដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ចំពោះសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀង ហើយនិងចំណុចចេញដំណើរ និង ចំណុចទិសដៅទៅដល់របស់ចរាចរ ។

ប្រការ ១១

ការប្តូររូបិយប័ណ្ណ និង ការបញ្ជូនប្រាក់ចំណូល

១)- ក្រុមហ៊ុនអាកាសដែលបានចាត់តាំងរបស់តំបន់រដ្ឋបាលពិសេសហុងកុង និងមានសិទ្ធិក្នុងការប្តូររូបិយប័ណ្ណ និង បញ្ជូនទៅតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសហុងកុង ពីព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ទៅតាមផលរបរដែលរកបាន ហើយនៅសល់ពីការចំណាយនៅក្នុងតំបន់ ។ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងមានសិទ្ធិក្នុងការប្តូររូបិយប័ណ្ណ និង ធ្វើទៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ពីតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសហុងកុងទៅតាមផលរបរដែលរកបាន ហើយនៅសល់ពីការចំណាយក្នុងតំបន់ ។

២)- ការប្តូររូបិយប័ណ្ណ និង ការបញ្ជូនផលរបរទាំងនោះ នឹងត្រូវបានអនុញ្ញាតដោយគ្មានការដាក់កំរិតលើអត្រាប្តូរប្រាក់កំពុងអនុវត្តទៅតាមទីផ្សារ ដែលកំពុងមានប្រសិទ្ធិភាពនៅពេលដែលផលរបរទាំងនោះត្រូវបានគេប្តូរ ហើយក៏មិនស្ថិតនៅក្រោមការបង់ពន្ធដារទេ លើកលែងតែការចំណាយធម្មតា ដែលធ្វើឡើងដោយធនាគារសំរាប់ការប្តូរសាច់ប្រាក់ និង បញ្ជូនសាច់ប្រាក់ ។

ប្រការ ១២

ឥណទាន និង ទិញកំណែលក់សំបុត្ររបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ

១) - ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ (ស្របតាមច្បាប់ និង បទបញ្ញត្តិរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត ដែលទាក់ទងទៅដល់ការហោះចូល ការស្នាក់នៅ អចិន្ត្រៃយ៍ និង ការប្រើប្រាស់កំណាំងពលកម្ម) និងមានសិទ្ធិទាំងមូល និង រក្សាទុកក្នុងទឹកដី របស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតនោះ ទ្រវែងការងារ អ្នកបច្ចេកទេស អ្នកប្រតិបត្តិការ និង អ្នកឯកទេសដទៃទៀតរបស់ពួកគេ ដែលអ្នកទាំងនោះត្រូវតែរៀបចំការងារដឹកជញ្ជូន តាមផ្លូវអាកាស ។

២) - ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ និងមានសិទ្ធិ រៀបចំក្នុងការលក់ដូរសំបុត្រឈ្នះហោះក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតដោយខ្លួនឯង ឬ តាមរយៈទិញកំណែលក់ឡាយ ។ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ច សន្យានិមួយៗ និងមានសិទ្ធិលក់សំបុត្រដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសតិចជាបីដំណាច់ស្រុក ឬ តិចជាបីដំណាច់ប្រទេសដោយគិតតាមអត្រាប្តូរប្រាក់សេរី ហើយអ្នកណាក៏អាចមានសិទ្ធិ ពេញលេញទិញសំបុត្រនោះបានដោយសេរី ។

ប្រការ ១៣

កំរែប្រើប្រាស់សេវាកម្ម

១)- ពាក្យថា " កំរែប្រើប្រាស់សេវាកម្ម " មានន័យថា ជាកំរែដែលយកចំពោះក្រុមហ៊ុន អាកាសចរដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ឬ ត្រូវបានការអនុញ្ញាតពីអាជ្ញាធរនោះ ក្នុងការរៀបចំ ទ្រព្យសម្បត្តិ និង ឧបករណ៍សំរាប់មធ្យោបាយទាំងឡាយរបស់ចំណតយន្តហោះ ឬ ឧបករណ៍វិទ្យុ ដាំផ្លូវរួមមានសេវាកម្ម និង ឧបករណ៍ដែលត្រូវជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងយន្តហោះ ក្រុម យានិក ភ្ញៀវ និង ទំនិញ ។

២)- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយនិងមិនត្រូវដាក់កំរិត ឬ នឹងត្រូវអនុញ្ញាតអោយដាក់កំរិតលើក្រុម ហ៊ុនអាកាសចរ ដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត នូវតំលៃប្រើប្រាស់សេវា កម្មអោយខ្ពស់ជាងតំលៃដែលដាក់ចំពោះក្រុមហ៊ុនអាកាសចររបស់ខ្លួនផ្ទាល់ ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការ សេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិដូចគ្នា ។

៣)- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយៗ ត្រូវជំរុញអោយមានការពិគ្រោះពិភាក្សាស្តីអំពីកំរែប្រើប្រាស់ សេវាកម្មរវាងអាជ្ញាធរដែលដាក់កំរិតតំលៃ និង ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរទាំងឡាយ ដែលប្រើប្រាស់ សេវាកម្ម និង ឧបករណ៍ដែលបានផ្តល់អោយដោយអាជ្ញាធរទាំងនោះ បើសិនជាអាចធ្វើទៅបាន តាមរយៈស្ថាប័នគំណាងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរទាំងនោះ ។ សេចក្តីប្រកាសសមស្របចំពោះការ ស្នើសុំផ្លាស់ប្តូរតំលៃប្រើប្រាស់សេវាកម្ម នឹងត្រូវផ្តល់ទៅអោយអ្នកប្រើប្រាស់ទាំងនោះ អោយពួកគេ មានលទ្ធភាពផ្តល់យោបល់ មុននឹងមានការផ្លាស់ប្តូរ ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយៗនិងបង្កអោយ មានបន្ថែមផងដែរ ចំពោះអ្នកប្រើប្រាស់សេវាកម្មទាំងនោះ ដើម្បីផ្លាស់ប្តូរព័ត៌មានសមស្រប ដែលមានការជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងកំរែសេវាកម្ម ។

ប្រការ ១៤

ការពិភាក្សាប្តូរយោបល់

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទោះជាពេលណាក៏ដោយ អាចស្នើសុំអោយមានការពិគ្រោះពិភាក្សាគ្នា ស្តីពីការអនុវត្តន៍ ការបកស្រាយ ការប្រតិបត្តិ ឬ ការកែសំរួលនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះបាន ។ ការ ពិភាក្សាទាំងនោះ ដែលអាចធ្វើបានរវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ នឹងចាប់ ផ្តើមក្នុងកំឡុងពេល ៦០ ថ្ងៃ ចាប់ពីថ្ងៃដែលភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត បានទទួលការស្នើសុំនោះ ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ បើមិនដូច្នោះទេ មានន័យថា ត្រូវបានយល់ព្រមដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទាំងពីរ ។

ប្រការ ១៥

ការដោះស្រាយវិវាទ

១) - បើសិនវិវាទមានការកើតឡើងរវាងភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ដែលទាក់ទងទៅនឹងការអនុវត្តន៍ ឬ ទៅនឹងការបកស្រាយនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរជាដំបូងព្យាយាមដោះស្រាយវិវាទនោះ ដោយការចរចា ។

២) - បើសិនភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ មិនអាចដោះស្រាយវិវាទតាមការចរចានោះ ភាគីទាំងនោះអាចបញ្ជូនរឿងនេះទៅបុគ្គល ឬ អង្គការណាមួយ ដែលពួកគេព្រមព្រៀងទទួលយកទៅតាមសំណើនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ឬ បើមិនដូច្នោះទេ អាចបញ្ជូនរឿងនេះទៅក្រុមការ ដែលមានអាជ្ញាកណ្តាល ៣ នាក់អោយធ្វើការសម្រេច ។ ករណីនេះអាចធ្វើឡើងតាមលក្ខណៈដូចខាងក្រោម ÷

ក- ក្នុងកំឡុង ៣០ ថ្ងៃ ក្រោយពីបានទទួលនូវសំណើមួយសំរាប់ធ្វើការជ្រើសរើសអាជ្ញាកណ្តាល ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវចាត់តាំងជ្រើសរើសអាជ្ញាកណ្តាល ១ នាក់ ។ ពេលរដ្ឋម្នាក់នៃរដ្ឋមួយ ដែលអាចគាត់ទុកជារដ្ឋអព្យាក្រឹត្យក្នុងរឿងវិវាទនេះ ពេលរដ្ឋនោះមិនធ្វើជាប្រធាននៃសាលាកាត់ក្តី និង ត្រូវបានតែងតាំងជាអាជ្ញាកណ្តាល ទី ៣ ដោយមានការយល់ព្រមពីអាជ្ញាកណ្តាល ២ រួច ក្នុងកំឡុង ៦០ ថ្ងៃ នៃការតែងតាំងអាជ្ញាកណ្តាលទី ២ ។

ខ- បើសិនការជ្រើសតាំងណាមួយមិនអាចធ្វើទៅបានក្នុងរយៈពេលកំណត់ដូចបានពោលខាងលើ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយអាចស្នើសុំអោយប្រធានក្រុមប្រឹក្សា នៃអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិធ្វើការជ្រើសតាំងជាចាំបាច់ក្នុងរយៈពេល ៣០ ថ្ងៃ ។ បើសិនប្រធាននោះយល់ថា អ្នកកាត់ក្តីមានសញ្ជាតិនៃរដ្ឋមួយដែលពួកគេទុកចោល មានលក្ខណៈជាអព្យាក្រឹត្យដើម្បីដោះស្រាយលើជំនឿនោះទេ អនុប្រធានជាតិខ្ពស់របស់ក្រុមប្រឹក្សាអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដែលមិនអាចត្រូវបាន

ដកសិទ្ធិទៅលើបញ្ហានោះ និងត្រូវធ្វើការជ្រើសតាំង ។

៣)- ចាប់ពីពេលនេះតទៅ លើកលែងតែមានចែងក្នុងប្រការនេះ បើមិនដូច្នោះទេ លុះត្រាតែ មានការឯកភាពយល់ព្រមពីភាគីចុះកិច្ចសន្យា សាលាកាត់ក្តី និងកំណត់ទៅលើយុត្តិការ និង បទដ្ឋានផ្ទាល់របស់ខ្លួន ។ ចំពោះទិសដៅនៃសាលាកាត់ក្តី ឬ តាមសំណើសុំរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា មួយ ដើម្បីកំណត់បញ្ហាច្បាស់លាស់ដែលនឹងត្រូវបានវិនិច្ឆ័យ និង បណ្តាបទដ្ឋានជាក់លាក់ ដែលត្រូវ បានអនុវត្តតាម និងត្រូវរៀបចំឡើងមិនអោយយឺតជាង ៣០ ថ្ងៃ បន្ទាប់ពីសាលាកាត់ក្តីត្រូវបាន តែងតាំងរួច ។

៤)- លើកលែងតែបានយល់ព្រមពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរ ឬ ចេញដីកាសាលាកាត់ក្តី ភាគីចុះ កិច្ចសន្យានីមួយៗត្រូវដាក់អនុស្សរណៈមួយក្នុងកំឡុងពេល ៤៥ ថ្ងៃ ក្រោយពីសាលាកាត់ក្តីបាន បង្កើតឡើងពេញលេញ ។ ការឆ្លើយតប និងប្រព្រឹត្តទៅក្នុងរយៈពេល ៦០ ថ្ងៃក្រោយមក ។ សាលាកាត់ក្តី និងរៀបចំសវនាការទៅតាមសំណើសុំរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ឬ ទៅតាមការ ជ្រើសរើសរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យានោះក្នុងរយៈពេល ៣០ ថ្ងៃ ក្រោយពីមានការឆ្លើយតប ។

៥)- សាលាកាត់ក្តីត្រូវព្យាយាមអោយមានសេចក្តីសំរេចចិត្តជាលាយលក្ខណ៍អក្សរមួយក្នុងកំឡុង ពេល ៣០ ថ្ងៃ ក្រោយពីសវនាការបានធ្វើចប់សព្វគ្រប់ ឬ បើសិនសវនាការពុំបានធ្វើឡើងក្រោយ ពីថ្ងៃដែលចំណើយឆ្លើយតបទាំង ២ បានដាក់អោយពិនិត្យនោះទេ សេចក្តីសំរេចចិត្តនឹងធ្វើឡើង ដោយការបោះឆ្នោតយកសំលេងភាគច្រើន ។

៦)- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយអាចដាក់អោយពិនិត្យនូវសំណើសុំការបញ្ជាក់សេចក្តីសំរេចចិត្តក្នុង កំឡុងពេល ១៥ ថ្ងៃ ក្រោយពីសាលាកាត់ក្តីនោះបានទទួលនូវការស្នើសុំនោះ ហើយការបញ្ជាក់នោះ នឹងត្រូវប្រកាសឡើងក្នុងកំឡុងពេល ១៥ ថ្ងៃ ក្នុងកំឡុងពេលដាក់សំណើនោះ ។

៧)- សេចក្តីសំរេចចិត្តរបស់សាលាកាត់ក្តីត្រូវដាក់បង្ខំអោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរទទួលយក ។

៨)- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរត្រូវធានាចំពោះថ្លៃឈ្នួលនៃអាជ្ញាធរកណ្តាល ដែលខ្លួនជ្រើសតាំង ។ ការចំណាយផ្សេងៗទៀតចំពោះសាលាកាត់ក្តី ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងពីរត្រូវចំណាយស្មើគ្នា រួម

បញ្ចូលទាំងការចំណាយទាំងឡាយ ដែលប្រធាន ឬ អនុប្រធានក្រុមប្រឹក្សាអង្គការអាកាសចរអន្តរជាតិធ្វើឡើងក្នុងការអនុវត្តន៍តាមបទដ្ឋាន ដូចដែលមានក្នុងកថាខ័ណ្ឌ (២) . (ខ) ក្នុងប្រការនេះ ។

ប្រការ ១៦

ការកែប្រែ (វិសោធនកម្ម)

ការកែប្រែណាមួយមានចំពោះកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ដែលយល់ព្រមដោយភាគីមុនកិច្ចសន្យា
ទាំងពីរត្រូវចូលជាធរមានចាប់តាំងពីមានការបញ្ជាក់ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរដោយភាគីមុនកិច្ចសន្យា
ទាំងពីរ ។

ប្រការ ១៧

ការផុតកំណត់

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយអាចចេញសេចក្តីប្រកាសជាលាយលក្ខណ៍អក្សរទៅអោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀតនូវការសំរេចរបស់ខ្លួននៅពេលណាក៏បានដែរ ដើម្បីបញ្ចប់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។ កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវបានផុតកំណត់នៅពាក់កណ្តាលអាធ្រាត្រ (ទៅកន្លែងដែលទទួលសេចក្តីប្រកាសនោះ) ភ្លាមៗមុនថ្ងៃខួបទី ១ នៃថ្ងៃទទួលសេចក្តីប្រកាសនេះ ដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាម្ខាងទៀត បើមិនដូច្នោះទេ លុះត្រាណាសេចក្តីប្រកាសនេះ ត្រូវបានដកហូតមកវិញដោយមានការព្រមព្រៀងគ្នា មុនរយៈពេលផុតកំណត់ ។

ប្រការ ១៨

អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និង ការកែប្រែណាមួយដែលមាននៅក្នុងនោះ នឹងត្រូវចុះក្នុងបញ្ជីនៃ
អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ។

ប្រការ ១៩

ការមុខជំនាញ

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះនឹងចាប់មានប្រសិទ្ធិភាពពីថ្ងៃចុះហត្ថលេខា ÷

ដើម្បីជាសក្ខីភាពក្នុងពិធីនេះ បុគ្គលចុះហត្ថលេខាខាងក្រោម ត្រូវបានអនុញ្ញាតស្របច្បាប់ ពីរដ្ឋាភិបាលរៀងៗខ្លួន ដើម្បីចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

បានធ្វើជាពីរច្បាប់នៅ ភ្នំពេញ, ថ្ងៃទី ១៧ ខែ មករា ឆ្នាំ ២០០០ ជាភាសាអង់គ្លេស និង ជាភាសាខ្មែរ ដែលរាល់អត្ថបទទាំងពីរមានខ្លឹមសារដូចគ្នា ។ ចំពោះការខុសប្លែកគ្នាក្នុងការ អនុវត្តន៍ និង ការបកប្រែនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ គឺត្រូវយកភាសាអង់គ្លេសជាគោល ។

ជួសមុខអោយ
រដ្ឋាភិបាលតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសប្រុងកុង
នៃសាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតកម្ពុជា

ជួសមុខអោយ
រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

លោក ស៊ីហ្វុង អៀម សុភ័ក្តិ

លោក ហ៊ុន សែន

ឧបសម្ព័ន្ធ

ដួងហោះហើរ

ផ្នែកទី ១

បណ្តាផ្លូវហោះហើរដែលបានប្រើប្រាស់ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់តំបន់រដ្ឋបាលពិសេសហុងកុង ÷

តំបន់រដ្ឋបាលពិសេសហុងកុង - ចំណុចកណ្តាល - ចំណុចក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា - ចំណុចឯនាយ

កតិកា

១)- បណ្តាចំណុចដែលត្រូវប្រើប្រាស់លើផ្លូវហោះហើរដូចបានបញ្ជាក់ពីខាងលើ គឺត្រូវបានកំណត់រួមគ្នាដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។

២)- បណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់តំបន់រដ្ឋបាលពិសេសហុងកុងអាច (រាល់ការហោះហើរណាមួយ ឬ ទាំងអស់) លុបចោលនូវចំណុចណាមួយលើផ្លូវហោះហើរដូចបានកំណត់ពីខាងលើ ហើយអាចប្រើប្រាស់ចំណុចកណ្តាល ចំណុចក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និង ចំណុចឯនាយ ដែលមានន័យថា សេវាកម្មដែលបានឯកភាពគ្នាលើផ្លូវហោះហើរទាំងនេះ ត្រូវចាប់ផ្តើមពីតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសហុងកុង ។

៣)- ពីពេលមួយទៅពេលមួយ គ្មានចរាចរណាអាចផ្ទុកភ្លៀងចុះ និង ឡើង ទៅតាមចំណុចកណ្តាល ឬ ចំណុចឯនាយ ចំណុចនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និង ត្រឡប់មកវិញបានទេ លើកលែងចំណុចផ្ទុកភ្លៀងចុះ និង ឡើង ទាំងនោះត្រូវកំណត់រួមគ្នាដោយបណ្តាភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។

៤)- គ្មានចំណុចណាមួយនៅក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសចិន អាចត្រូវប្រើប្រាស់ជាចំណុចកណ្តាល ឬ ចំណុចឯនាយបានទេ ។

ផ្នែកទី ២

បណ្តាផ្លូវហោះហើរដែលបានប្រើប្រាស់ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន ដែលបាន
ចាត់តាំងឡើងរបស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

ចំណុចក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា - ចំណុចកណ្តាល - តំបន់រដ្ឋបាលពិសេសប្រុងកុងតឺន័រ -
ចំណុចឯនាយ

កងសំគារង់

១- បណ្តាចំណុចដែលបានប្រើប្រាស់លើផ្លូវហោះហើរដូចបានបញ្ជាក់ពីខាងលើត្រូវបានកំណត់រួម
គ្នាដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។

២- ក្រុមហ៊ុនអាកាសមួយ ឬ ច្រើន ដែលបានចាត់តាំងឡើងរបស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាអាច
(រាល់ការហោះហើរ ឬ ការហោះហើរណាមួយ) លុបចោលនូវចំណុចលើផ្លូវហោះហើរដូចបាន
បញ្ជាក់ខាងលើ ហើយអាចប្រើប្រាស់ចំណុចក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ចំណុចកណ្តាល
ចំណុចឯនាយ មានន័យថា សេវាកម្មដែលបានឯកភាពគ្នាលើបណ្តាផ្លូវហោះហើរទាំងនេះ ត្រូវចាប់
ផ្តើមពីចំណុចក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

៣- ពិសេសមួយទៅពេលមួយ គ្មានចរាចរណ៍អាចផ្ទុកភ្លៀវចុះ ឬ ឡើង នៅតាមចំណុច
កណ្តាល ឬ ចំណុចឯនាយ ហើយនៅតំបន់រដ្ឋបាលពិសេសប្រុងកុងតឺន័រ និង ត្រឡប់មកវិញបានទេ
លើកលែងតែការផ្ទុកភ្លៀវចុះ និង ឡើង នៅតាមចំណុចខាងលើនេះ ត្រូវបានកំណត់រួមគ្នាដោយ
បណ្តាភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។

៤- គ្មានចំណុចណាមួយនៅក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសចិន អាចត្រូវប្រើប្រាស់ជាចំណុចកណ្តាល ឬ
ចំណុចឯនាយបានទេ ។

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE HONG-KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU CAMBODGE

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine ("Région administrative spéciale de Hong-Kong") et le Gouvernement du Royaume du Cambodge,

Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre la Région administrative spéciale de Hong-Kong et le Royaume du Cambodge,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong-Kong, le Directeur de l'aviation civile et, dans le cas du Royaume du Cambodge, du Secrétariat d'État de l'aviation civile -- le Bureau du Conseil des Ministres ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord;

c) Le terme "zone", en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Hong-Kong, désigne l'île de Hong-Kong, Kowloon et les Nouveaux Territoires et, en ce qui concerne le Royaume du Cambodge, a la signification attribuée au terme "territoire" dans l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

d) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention de Chicago;

e) L'expression "le présent Accord" désigne l'annexe au présent Accord et tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'au présent Accord.

Article 2. Dispositions de la Convention de Chicago applicables aux services aériens internationaux

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, y compris à celles de ses annexes et de tout amendement qui serait apporté à la Convention ou à ses annexes, et qui s'appliqueraient aux deux

Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler sa zone sans y atterrir;
- b) Le droit de faire des escales dans sa zone à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits ci-après spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante de l'annexe au présent Accord. Lesdits services et lesdites routes sont ci-après appelés "les services convenus" et "les routes indiquées" respectivement. Pour l'exploitation des services convenus sur une route indiquée, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante bénéficient, outre les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie contractante en des points fixés pour ladite route, conformément à l'annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier, séparément ou conjointement.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer aux entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, en un point de la zone de l'autre Partie contractante, des passagers et du fret, y compris du courrier, acheminés moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d'un autre point de la zone de l'autre Partie contractante.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques, ou encore de circonstances particulières et exceptionnelles, une entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes ne se trouve pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire normal, l'autre Partie contractante fait tout ce qui est en son pouvoir pour faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réaménageant temporairement les routes de façon appropriée.

Article 4. Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que d'annuler ou de modifier ces désignations.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans retard à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées les autorisations d'exploitation voulues.

3. a) Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, s'il n'a pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et du contrôle effectif de

ladite entreprise sont entre les mains du Gouvernement du Royaume du Cambodge ou de ses ressortissants;

b) Le Gouvernement du Royaume du Cambodge a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, dans tous les cas où il n'est pas certain que ladite entreprise de transport aérien est bien immatriculée dans la Région administrative spéciale de Hong-Kong et qu'elle y a son lieu principal d'activités.

4. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de respecter les conditions prescrites par les lois et règlements que ses autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit d'annuler ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) i) Dans le cas du Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong, si ce dernier n'a pas la preuve qu'une partie importante de la propriété et du contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement du Royaume du Cambodge ou de ses ressortissants;

ii) Dans le cas du Gouvernement du Royaume du Cambodge, si celui-ci n'a pas la preuve que cette entreprise de transport aérien a été constituée et a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong-Kong; ou

b) Si l'entreprise en question manque à se conformer aux lois et aux règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) Si cette entreprise de transport aérien manque d'une autre façon à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit immédiatement indispensable d'annuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer les conditions dont il est fait mention dans ce paragraphe afin d'empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité.

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent, dans l'exploitation des services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées de l'autre Partie de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus, assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes, doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des autres services assurés par des entreprises de transport aérien des États de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long courrier.

4. Les Parties contractantes déterminent conjointement de temps à autre la capacité à fournir sur les routes indiquées.

Article 7. Tarifs

1. Le terme "tarif" s'entend indifféremment :

a) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers et de leurs bagages par des services aériens réguliers, ainsi que des frais et conditions relatifs aux prestations accessoires à ce transport;

b) Du taux de fret appliqué par une entreprise pour le transport de marchandises (à l'exception du courrier) par des services aériens réguliers;

c) Des conditions qui régissent la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou dudit taux de fret, y compris les avantages qui s'y rattachent; et

d) De la commission versée par une entreprise à un agent sur les billets vendus ou sur les lettres de transport aérien établies par lui pour le transport par des services aériens réguliers.

2. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong-Kong et le

Royaume du Cambodge sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, y compris l'exploitation des services convenus, l'intérêt des usagers, un bénéfice raisonnable et des tarifs des autres entreprises de transport aérien qui exploitent tout ou partie de la même route.

3. Les tarifs mentionnés au paragraphe 2 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes qui sollicitent l'agrément du tarif, après consultation avec d'autres entreprises désignées exploitant tout ou partie de la même route. Toutefois, on ne peut empêcher une entreprise de transport aérien désignée de proposer, et les autorités aéronautiques d'approuver, un tarif, si cette entreprise n'a pas obtenu pour ce tarif l'accord des autres entreprises de transport aérien désignées, ou parce qu'aucune autre entreprise désignée n'exploite la même route. Aux fins du présent paragraphe et du paragraphe précédent, les références à la "même route" visent la route exploitée et non la route indiquée.

4. Le tarif proposé pour le transport entre la Région administrative spéciale de Hong-Kong et le Royaume du Cambodge doit être déposé auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus au paragraphe 1 du présent article. Il est déposé 60 jours au moins (ou un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est considéré comme ayant été déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par lesdites autorités aéronautiques.

5. Tout tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment et, à condition qu'il ait été déposé conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, il est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, sauf si dans les 30 jours (ou dans un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes), après la date du dépôt, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont notifié par écrit leur désapprobation du tarif proposé aux autorités de l'autre Partie contractante.

6. Si une notification de désapprobation est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent fixer conjointement le tarif. À cette fin, l'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours de la notification de désapprobation, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui doivent débiter dans les 30 jours à compter de la date de réception d'une telle demande écrite par l'autre Partie contractante.

7. Si un tarif est rejeté par l'une des autorités aéronautiques conformément au paragraphe 5 du présent article, et si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à fixer le tarif par accord mutuel, conformément au paragraphe 6 du présent article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

8. Sous réserve du paragraphe 9 du présent article, un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé.

9. Sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et pour la période dont elles peuvent convenir, un tarif n'est pas prorogé en vertu du paragraphe 8 du présent article :

a) Au-delà de 12 mois après la date d'expiration, quand ce tarif comprend une telle date;

b) Quand il n'en comporte pas, au-delà de 12 mois après la date du dépôt d'un nouveau tarif auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes.

10. a) Les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong-Kong pour le transport entre le Royaume du Cambodge et un autre État doivent être agréés par les autorités aéronautiques du Royaume du Cambodge et, le cas échéant, par celles de l'autre État. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées du Royaume du Cambodge pour le transport entre la Région administrative spéciale de Hong-Kong et un État autre que le Royaume du Cambodge doivent être agréés par les autorités aéronautiques de la Région administrative spéciale de Hong-Kong et, le cas échéant, par celles de l'autre État;

b) Tout tarif proposé pour un transport de cette nature est déposé par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes qui en sollicite l'agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités afin de divulguer les éléments spécifiés au paragraphe 1 du présent article, 90 jours au moins (ou dans un délai plus court si lesdites autorités y consentent) avant la date projetée de son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé déposé à la date à laquelle ces autorités aéronautiques l'ont reçu;

c) Tout tarif ainsi proposé peut être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auprès de laquelle il a été déposé et il est réputé tel par ces autorités, à moins que, dans les 30 jours suivant la date de son dépôt, elles ne fassent tenir à l'entreprise désignée qui en sollicite l'agrément une notification écrite signifiant leur refus;

d) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent retirer leur agrément à tout tarif de cette nature déjà agréé ou réputé être agréé par elles, moyennant l'envoi d'un préavis de 90 jours à l'entreprise de transport aérien désignée qui applique ce tarif. L'entreprise en question cesse d'appliquer le tarif à la fin de cette période.

11. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5 et de l'alinéa c) du paragraphe 10 du présent article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne rejettent pas un tarif proposé qui a été déposé auprès d'elles par une entreprise de transport aérien désignée et qui correspond (par exemple par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration, mais pas nécessairement l'itinéraire utilisé) au tarif appliqué par une entreprise de transport aérien de cette Partie contractante pour l'exploitation de services aériens comparables entre les mêmes points ou qui est plus élevé ou assorti de conditions plus restrictives que ledit tarif.

Article 8. Droits de douane

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifi-

ants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement les denrées alimentaires, boissons et tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires, non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, à condition que ces équipements normaux et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac), billets imprimés, feuilles de route, documents à en-tête de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes et documents publicitaires usuels distribués gratuitement par ladite entreprise), introduits dans la région de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport aérien, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de l'autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières de l'autre Partie contractante.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent article peuvent être déchargés dans la région de l'autre Partie contractante avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils bénéficient, sur la base de la réciprocité, des exemptions prévues au paragraphe 1 du présent article jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuées conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette Partie contractante peuvent cependant exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment.

5. Les exemptions prévues dans le présent article s'appliquent également lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes a conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans la région de l'autre Partie contractante, de l'équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct dans la zone d'une Partie contractante sont exonérés des droits de douane, droits d'accise et frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée.

Article 9. Sécurité aérienne

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a de protéger la sûreté de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chaque Partie contractante agit en particulier, conformément aux dispositions sur la sûreté de l'aviation de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Chaque Partie contractante accorde sur demande à l'autre Partie contractante toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chaque Partie contractante exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur son propre registre, ou qui ont leur lieu principal d'activités ou leur résidence permanente dans sa zone, et des exploitants d'aéroports de sa zone, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que lesdits exploitants d'aéronefs peuvent être requis de se conformer aux dispositions sur la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent article, et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée dans sa zone, la sortie de sa zone ou le séjour dans sa zone. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sans danger à cet incident ou à cette menace d'incident.

Article 10. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie, sur leur demande, des relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte, sur les services convenus par

les entreprises de transport aérien désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiennent tous les renseignements nécessaires pour permettre de déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises désignées sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 11. Conversion et transfert des recettes

1. Les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong-Kong ont le droit de convertir et de transférer, du Royaume du Cambodge vers la Région administrative spéciale de Hong-Kong, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales. Les entreprises de transport aérien désignées du Royaume du Cambodge ont le droit de convertir et de transférer, de la Région administrative spéciale de Hong-Kong vers le Royaume du Cambodge, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

2. La conversion et le transfert de ces recettes sont autorisés sans restriction au taux de change applicable aux transactions internationales en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappés d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

Article 12. Représentation et ventes des entreprises de transport aérien

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et d'employer dans la région de cette autre Partie contractante leur personnel de direction, leurs cadres techniques, les agents d'exploitation et autre personnel spécialisé nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre des prestations de transport aérien dans la région de ladite Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de leurs agents. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre et toute personne a la faculté d'acheter ces prestations en monnaie locale ou dans toute autre monnaie librement convertible.

Article 13. Redevances d'usage

1. L'expression "redevances d'usage" s'entend des paiements demandés aux entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques compétentes, ou qu'elles permettent de demander à ces entreprises, pour l'utilisation des terrains ou des installations d'aéroports ou encore d'installations de navigation aérienne, y compris les prestations et facilités qui y sont associées, par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportés.

2. Une Partie contractante n'impose pas ou ne permet pas que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises de transport aérien exploitant des services aériens internationaux similaires.

3. Chaque Partie contractante encourage la concertation sur les redevances d'usage entre ses autorités responsables de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ces autorités, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entreprise des organisations représentatives de ces entreprises. Toutes propositions de modification des redevances d'usage sont communiquées aux usagers avec un préavis raisonnable pour leur permettre d'exprimer leur opinion avant que les modifications entrent en vigueur. Chaque Partie contractante encourage en outre ses autorités compétentes en matière de redevances et les usagers à échanger tous renseignements utiles sur les redevances d'usage.

Article 14. Consultations

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations concernant la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations, qui peuvent se dérouler entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes débutent dans les 60 jours suivant la date de la réception par l'autre Partie contractante de leur demande écrite, à moins que les Parties contractantes en soient convenues autrement.

Article 15. Règlement des différends

1. Si un différend surgit entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes tentent en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. Si elles n'y parviennent pas, les Parties contractantes peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme choisi par elles d'un commun accord; sinon, le différend est, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres constitué de la manière suivante :

a) Dans les 30 jours suivant la réception de la demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désigne un arbitre. Dans les 60 jours suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres désignent d'un commun accord un troisième arbitre, ressortissant d'un État qui peut être considéré comme neutre dans le différend et qui agit en qualité de président du tribunal;

b) Si l'une ou l'autre des désignations n'a pas été effectuée dans les délais indiqués ci-dessus, l'une ou l'autre Partie contractante peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder dans les 30 jours à la désignation nécessaire. Si le Président estime être ressortissant d'un État qui ne saurait être considéré comme neutre dans le différend, le Vice-Président ayant le plus d'ancienneté, et qui ne peut être récusé à ce titre, procède à la désignation.

3. Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, ou à moins que les Parties contractantes en soient convenues autrement, le tribunal arbitral détermine l'étendue de sa compétence et arrête lui-même sa procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence est réunie dans les 30 jours à

compter de la constitution du tribunal afin de déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et les procédures précises à suivre.

4. À moins que les Parties en soient convenues autrement, ou que le tribunal ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante dépose un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la date de la constitution du tribunal. Les répliques devront avoir été déposées 60 jours plus tard. À la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tient audience dans les 30 jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les 30 jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, après la date du dépôt de la deuxième réplique. La décision du tribunal est prise à la majorité.

6. Chaque Partie contractante peut présenter une demande d'éclaircissement en ce qui concerne la sentence dans un délai de 15 jours à compter de la date de sa réception, et les éclaircissements seront fournis dans les 15 jours à compter de la demande à cet effet.

7. La sentence du tribunal a force obligatoire pour les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres dépenses du tribunal sont divisées en parts égales entre les Parties contractantes, y compris toute dépense encourue par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour l'exécution des démarches prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article.

Article 16. Amendement

Les amendements éventuels au présent Accord entrent en vigueur une fois confirmés par écrit par les Parties contractantes.

Article 17. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord, qui prend alors fin à minuit (heure locale du lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par ladite autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

Article 18. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et tous les amendements qui y seraient apportés sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date de sa signature.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Phnom Penh, le 17 janvier 2000, en langues anglaise et khmère, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation du présent Accord, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong de la
République populaire de Chine :

STEPHEN IP SHU KWAN

Pour le Gouvernement du Royaume du Cambodge :

POK SAM ELL

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

PREMIÈRE SECTION

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong-Kong :

Région administrative spéciale de Hong-Kong -- points intermédiaires -- points au Cambodge -- points au-delà.

NOTES.

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong-Kong peuvent, lors de tout vol, omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires au Cambodge et les points au-delà, pourvu que les services convenus sur ces routes aient la Région administrative spéciale de Hong-Kong comme point d'origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué à des points au Cambodge, ou vice versa, sauf sur décision que peuvent prendre conjointement les Parties contractantes de temps à autre.

4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

SECTION 2

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Royaume du Cambodge

Points au Cambodge -- points intermédiaires -- Région administrative spéciale de Hong-Kong -- points au-delà.

NOTES.

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Cambodge peuvent, lors de tout vol, omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points au Cambodge, les points intermédiaires et les points au-delà, pourvu que les services convenus sur ces routes aient le Cambodge comme point d'origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué à des points dans la Région administrative spéciale de Hong-Kong, ou vice versa, sauf sur décision que peuvent prendre conjointement les Parties contractantes de temps à autre.

4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

