កិច្ចព្រមព្រៀង

រវាង

រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

និង

រដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យទីម័រខាងកើត

ពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស

អារម្ភកថា

រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យទីម័រខាងកើត) តទៅហៅថា "គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង"។

ក្នុងនាមជាគូភាគីនៃអនុសញ្ញាស្តីពីអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដែលបានបើកឱ្យចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងស៊ីកាហ្គោ នាថ្ងៃទី៧ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៤៤។

ដោយមានគោលបំណងលើកកម្ពស់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ រវាងដែនដីរៀងៗខ្លួននៃគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង។

ដោយមានការទទួលស្គាល់ពីសារៈសំខាន់នៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដែលជាមធ្យោបាយជំរុញកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ច និងទំនាក់ទំនងពាណិជ្ជកម្ម ព្រមទាំងទំនាក់ទំនងរវាងប្រជាជននិងប្រជាជន និងមិត្តភាពរវាងភាគីទាំងពីរ។

ដោយមានគោលបំណង ដើម្បីធានាបាននូវកម្រិតខ្ពស់បំផុតនៃសុវត្ថិភាពនិងសន្តិសុខក្នុងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ និងការបញ្ជាក់ឡើងវិញនូវការព្រួយបារម្ភយ៉ាងខ្លាំងរបស់គូភាគីចំពោះសកម្មភាព ឬការគំរាមកំហែងប្រឆាំងនឹងសន្តិសុខអាកាសយានដែលធ្វើឱ្យអន្តរាយដល់សុវត្ថិភាពចំពោះមនុស្ស ឬទ្រព្យសម្បត្តិ ជះឥទ្ធិពលយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរដល់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និងធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ទំនុកចិត្តសាធារណៈលើសុវត្ថិភាពនៃអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល។ និង

ដោយមានគោលបំណង ដើម្បីបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀងក្នុងន័យបង្កើត និងប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនៃអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល រវាងដែនដីរៀងៗខ្លួននៃគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង និងលើសពីនោះ។

បានព្រមព្រៀងគ្នា ដូចតទៅ៖

មាត្រា១ ._ និយមន័យ

លើកលែងតែមានការបញ្ជាក់ផ្សេងពីនេះ សម្រាប់គោលបំណងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ពាក្យពេចន៍មួយចំនួន មានន័យដូចតទៅៈ

១- ពាក្យថា "អនុសញ្ញា" សំដៅដល់ អនុសញ្ញាស្ដីពីអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលអន្តរជាតិដែលបានបើកឱ្យចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងស៊ីកាហ្គោ នាថ្ងៃទី៧ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៤៤ និងរួមបញ្ចូលទាំង (i) វិសោធនកម្មណាមួយដែលចូលជាធរមានក្រោមមាត្រា៩៤ចំណុចកនៃអនុសញ្ញា និងបានផ្ដល់សច្ចាប័នដោយគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និង (ii) ឧបសម្ព័ន្ធណាមួយ ឬវិសោធនកម្មណាមួយ ដែលបានអនុម័តក្រោមមាត្រា៩០នៃអនុសញ្ញា ដរាបណាឧបសម្ព័ន្ធ ឬវិសោធនកម្មនេះ មានប្រសិទ្ធភាពសម្រាប់តែគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នៅពេលវេលាសមស្របណាមួយ។

២- ពាក្យថា "អាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍" សំដៅដល់ ក្នុងករណីរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា គឺរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលកម្ពុជា និងក្នុងករណីរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យទីម័រខាងកើត គឺអាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលទីម័រខាងកើត ឬក្នុងករណីណាក៏ដោយ បុគ្គលឬស្ថាប័នមានសិទ្ធិអនុវត្តមុខងារណាមួយដែលពាក់ព័ន្ធនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

៣- ពាក្យថា "ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំង" សំដៅដល់ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយដែលត្រូវបានចាត់តាំង និងអនុញ្ញាតអនុលោមតាមមាត្រា៣ (ស្ដីពីការចាត់តាំងនិងការអនុញ្ញាតក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

៤- ពាក្យថា "ដែនដី" មានអត្ថន័យដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា២នៃអនុសញ្ញា។

៥- ពាក្យថា "សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស" "សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ" និង "ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍" មានអត្ថន័យរៀងៗខ្លួនដូចមានចែងក្នុងមាត្រា៩៦នៃអនុសញ្ញា។

៦- ពាក្យថា "តម្លៃសេវាកម្ម" សំដៅដល់ តម្លៃដែលត្រូវបង់សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរនិងទំនិញ និងលក្ខខណ្ឌនានាដែលតម្លៃទាំងនោះត្រូវបានអនុវត្ត រួមទាំងតម្លៃនិងលក្ខខណ្ឌនានាសម្រាប់ភ្នាក់ងារ និងសេវាកម្មជំនួយផ្សេងទៀត ដោយមិនរាប់បញ្ចូលលាភការ និងលក្ខខណ្ឌនានាសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនបញ្ញើប្រៃសណីយ៍។

៧- ពាក្យថា "ផ្លូវហោះហើរដាក់លាក់" សំដៅដល់ ផ្លូវហោះហើរដែលកំណត់ដាក់លាក់នៅក្នុងតារាងផ្លូវហោះហើរដែលបានបញ្ជាក់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

៨- ពាក្យថា "សេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា" សំដៅដល់ សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសតាមកាលវិភាគហោះហើរដែលបានបង្កើតឡើងសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ទំនិញ និង/ឬបញ្ញើប្រៃសណីយ៍ដាច់ដោយឡែកពីគ្នាឬរួមបញ្ចូលគ្នា សម្រាប់លាភការ ឬការជួល នៅលើផ្លូវហោះហើរជាក់លាក់។

៩- ពាក្យថា "ឈប់សំចតមិនធ្វើពាណិជ្ជកម្ម" សំដៅដល់ ការចុះចតសម្រាប់គោលបំណងណាមួយក្រៅពីការទទួល ឬការដាក់ចុះ នូវ អ្នកដំណើរ ទំនិញ និង/ឬបញ្ញើប្រៃសណីយ៍ ក្នុងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ។

១០- ពាក្យថា "ការយកថ្លៃលើអ្នកប្រើប្រាស់" សំដៅដល់ ការយកថ្លៃលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ឬត្រូវបានអនុញ្ញាតដោយអាជ្ញាធរសម្រាប់ការផ្តល់គ្រឿងបរិក្ខារអាកាសយានដ្ឋាន ឬគ្រឿងបរិក្ខារនានា ឬគ្រឿងបរិក្ខានាំផ្លូវអាកាស រួមទាំងសេវាកម្មនានាដែលពាក់ព័ន្ធ និងគ្រឿងបរិក្ខារសម្រាប់អាកាសយាន ក្រុមអាកាសយានិករបស់ខ្លួន អ្នកដំណើរ និងទំនិញ។

១១- ពាក្យថា "កិច្ចព្រមព្រៀង" សំដៅដល់ កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឧបសម្ព័ន្ធនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងការធ្វើវិសោធនកម្មណាមួយ។

១២- ពាក្យថា "ICAO" សំដៅដល់ អង្គការអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលអន្តរជាតិ។

មាត្រា២ .. ការផ្តល់សិទ្ធិ

១- ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ផ្តល់សិទ្ធិដល់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត សម្រាប់ដំណើរការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នូវសិទ្ធិដូចខាងក្រោម៖

(ក) សិទ្ធិហោះហើរឆ្លងកាត់ដែនដីរបស់ខ្លួនដោយគ្មានការចុះចត

(ខ) សិទ្ធិក្នុងការចុះចតនៅលើដែនដីរបស់ខ្លួនសម្រាប់គោលបំណងឈប់សំចតមិនធ្វើពាណិជ្ជកម្ម។

(គ) សិទ្ធិដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះរួមទាំងសិទ្ធិដែលមានចែងក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

២- ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ក្រៅពីក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងក្រោមមាត្រា៣(ស្តីពីការចាត់តាំងនិងការអនុញ្ញាតនៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវទទួលបាននូវសិទ្ធិដែលបានបញ្ជាក់ក្នុងកថាខណ្ឌទី១ចំណុចក និងចំណុចខ នៃមាត្រានេះ។ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍នោះ ត្រូវបានតម្រូវឱ្យបំពេញលក្ខខណ្ឌនានាដែលបានកំណត់ក្រោមច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និងវិធានផ្សេងទៀតដែលបានអនុវត្តជាធម្មតា ចំពោះប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលធ្វើការពិចារណាលើពាក្យស្នើសុំ។

៣- គ្មានអ្វីនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវបានចាត់ទុកថា ជាការផ្តល់ដល់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយឬច្រើននៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង នូវសិទ្ធិក្នុងការទទួល នៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នូវអ្នកដំណើរ អីវ៉ាន់ ទំនិញ ឬបញ្ញើប្រៃសណីយ៍ ដែលបានដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ជាលាភការ និងចំណុចគោលដៅផ្សេងទៀតនៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតឡើយ។

មាត្រា៣ ._ ការចាត់តាំង និងការអនុញ្ញាតក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍

១- ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវមានសិទ្ធិចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ច្រើនតាមដែលខ្លួនចង់បាន សម្រាប់គោលបំណងនៃការធ្វើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិអនុលោមតាមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និងដើម្បីដកហូត ឬផ្លាស់ប្តូរការចាត់តាំងនោះ។ ការចាត់តាំងបែបនេះ ត្រូវបានបញ្ជូនដោយសរសេរជាលាយលក្ខណ៍អក្សរតាមរយៈការទូត។

២- នៅពេលបានទទួលការចាត់តាំង និងពាក្យស្នើសុំពីក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងតាមទម្រង់និងលក្ខណៈដែលបានកំណត់សម្រាប់ការអនុញ្ញាតធ្វើប្រតិបត្តិការ និងការអនុញ្ញាតផ្នែកបច្ចេកទេស ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់ការអនុញ្ញាតសមស្រប និងការអនុញ្ញាតផ្នែកបច្ចេកទេស ដោយមាននីតិវិធីនៃការពន្យារពេលជាអប្បបរមា លុះត្រាតែ៖

(ក) (i) ភាពជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិពេញលេញ និងការគ្រប់គ្រងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍នោះ ត្រូវបានផ្ទេរនិងស្ថិតនៅក្នុងដែនគ្រប់គ្រងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ មានសញ្ជាតិជាជនជាតិដើមនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ឬក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលត្រូវបានចាត់តាំង បានចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្ម និងមានទីតាំងអាជីវកម្មចម្បងរបស់ខ្លួន នៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍។ ឬ

(ii) អាស្រ័យលើការទទួលយកដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលទទួលពាក្យស្នើសុំបែបនេះ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំង បានចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្ម និងទី

តាំងអាជីវកម្មចម្បងរបស់ខ្លួន នៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍នោះ និងនៅតែជាកម្មសិទ្ធិពេញលេញ និងការគ្រប់គ្រងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង និង/ឬសញ្ជាតិជាជនជាតិដើមរបស់ខ្លួន និងភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ មាន និងបន្តរក្សាការគ្រប់គ្រងតាមផ្លូវច្បាប់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។ ឬ

(ខ) ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំង មានគុណវុឌ្ឍិក្នុងការបំពេញលក្ខខណ្ឌផ្សេងៗ ដូចដែលមានចែងនៅក្នុងច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និងវិធាននានា ដែលតាមធម្មតាត្រូវបានយកមកអនុវត្តចំពោះការធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលធ្វើការពិចារណាលើពាក្យស្នើសុំ ឬពាក្យស្នើសុំផ្សេងៗ ដោយអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃអនុសញ្ញា។ និង

(គ) ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ គោរពតាមខ្លឹមសារដែលមានចែងក្នុងមាត្រា៦(ស្តីពីសុវត្ថិភាព) និងមាត្រា៧(ស្តីពីសន្តិសុខអាកាសចរណ៍)នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

៣- គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលផ្តល់ច្បាប់អនុញ្ញាតឱ្យធ្វើប្រតិបត្តិការ ដោយអនុលោមតាមកថាខណ្ឌទី២នៃមាត្រានេះ។

៤- ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងមានគុណវុឌ្ឍិគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីបំពេញលក្ខខណ្ឌនានាដែលបានបញ្ញត្តិក្រោមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិដែលបានអនុវត្តជាធម្មតា ទៅលើប្រតិបត្តិការនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានទទួលការចាត់តាំង។

៥- នៅពេលទទួលការអនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការដែលមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី២ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងអាចចាប់ផ្តើមធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា ចំពោះតែក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលត្រូវបានចាត់តាំង លុះត្រាតែ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍នោះ អនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិជាធរមាននៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និងច្បាប់ជាតិនិងបទប្បញ្ញត្តិជាធរមានរបស់គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការអនុញ្ញាតធ្វើប្រតិបត្តិការ។

មាត្រា៤ .. ការបង្ខាំងទុក ការដកហូត ការផ្អាក និងការដាក់កម្រិតលើការអនុញ្ញាត

១- ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវមានសិទ្ធិបង្ខាំងទុក ដកហូត ផ្អាក ដាក់លក្ខខណ្ឌលើ ឬកម្រិតការអនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការ ឬការអនុញ្ញាតផ្នែកបច្ចេកទេសដែលមានចែងក្នុងមាត្រា៣(ស្តីពីការចាត់តាំងនិងការអនុញ្ញាតក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍)នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ទាក់ទងនឹងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ជាបណ្ដោះអាសន្ន ឬជាអចិន្ត្រៃយ ក្នុងករណីៈ

(ក) ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ខកខានមិនបានបង្ហាញថា ខ្លួនមានគុណវុឌ្ឍិគ្រប់គ្រាន់ក្រោមមាត្រា៣កថាខណ្ឌទី២ចំណុចក (i) ឬ (ii) តាមដែលអាចអនុវត្តបាន។ ឬ

(ខ) ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ខកខានមិនបានអនុលោមតាមច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និងវិធាននានាដែលមានចែងក្នុងមាត្រា១៥(ស្តីពីការអនុវត្តច្បាប់និងបទប្បញ្ញត្តិ)នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ ឬ

(គ) ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតមិនបានប្រកាន់ខ្ជាប់ និងអនុវត្តតាមស្តង់ដាដូចមានចែងក្នុងមាត្រា៦(ស្តីពីសុវត្ថិភាព)នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

២- លុះត្រាតែមានការចាំបាច់ក្នុងការធ្វើចំណាត់ការបន្ទាន់ ដើម្បីទប់ស្កាត់បន្ថែមចំពោះការមិនអនុវត្តតាមកថាខណ្ឌទី១ចំណុចខ ឬកថាខណ្ឌទី១ចំណុចគនៃមាត្រានេះ សិទ្ធិទាំងឡាយដែលបង្កើតឡើងដោយមាត្រានេះ ត្រូវយកមកអនុវត្តបានតែក្នុងករណីក្រោយពីមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នានាជាមួយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ ស្របតាមខ្លឹមសារដែលមានចែងក្នុងមាត្រា១៧ (ស្តីពីការពិគ្រោះយោបល់និងវិសោធនកម្ម)។

៣- មាត្រានេះ មិនកម្រិតសិទ្ធិនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ដើម្បីបង្ខាំងទុក ដកហូត ផ្អាក ដាក់លក្ខខណ្ឌលើ ឬកម្រិតលើការអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬការអនុញ្ញាតផ្នែកបច្ចេកទេសនៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយ ឬច្រើន របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ដោយអនុលោមតាមមាត្រា៧(ស្តីពីសន្តិសុខអាកាសចរណ៍)។

មាត្រា៥ ._ ការទទួលស្គាល់វិញ្ញាបនបត្រ និងអាជ្ញាបណ្ណ

១- វិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់លទ្ធភាពហោះហើរ វិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាព និងអាជ្ញាបណ្ណដែលបានចេញឱ្យ ឬផ្តល់សុពលភាពដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង ដែលនៅមានប្រសិទ្ធភាពត្រូវបានទទួលស្គាល់ថា មានសុពលភាពដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតសម្រាប់គោលបំណងធ្វើប្រតិប-ត្តិការសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នាក្រោមលក្ខខណ្ឌថា លក្ខខណ្ឌតម្រូវដែលកំណត់ឱ្យមានការចេញនូវឬផ្តល់សុពលភាពដល់វិញ្ញាបនបត្រនិងអាជ្ញាបណ្ណទាំងនោះគឺស្មើនឹង ឬលើសពីស្តង់ដាអប្បបរមាដែលអាចត្រូវបានបង្កើតឡើងស្របតាមអនុសញ្ញា។

២- ប្រសិនបើឯកសិទ្ធិ ឬលក្ខខណ្ឌនៃអាជ្ញាបណ្ណ ឬវិញ្ញាបនបត្រ ដែលមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើ ដែលបានចេញឱ្យដោយអាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង ដល់បុគ្គល ឬក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងណាមួយ ឬទាក់ទងនឹងអាកាសយានដែលបានប្រើប្រាស់នៅក្នុងការធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា គួរតែអនុញ្ញាតឱ្យមានចំពោះភាពលម្អៀងពីស្តង់ដាអប្បបរមាដែលបានបង្កើតឡើងក្រោមអនុសញ្ញា ហើយចំពោះភាពខុសគ្នានោះត្រូវបានដាក់ជូនICAO នោះភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត អាចស្នើសុំការពិគ្រោះយោបល់រវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍ ក្នុងទស្សនៈបញ្ជាក់ពីការអនុវត្តដែលស្ថិតនៅក្នុងមន្ទិលសង្ស័យនេះ។

៣- ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗរក្សាសិទ្ធិ ដើម្បីបដិសេធមិនទទួលស្គាល់ សម្រាប់គោលបំណងនៃការហោះហើរខាងលើ ឬការចុះចតនៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួន នូវវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាព និងអាជ្ញាបណ្ណដែលផ្តល់ឱ្យជនជាតិរបស់ខ្លួន ឬទាក់ទងនឹងអាកាសយានដែលបានចុះបញ្ជីដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។

មាត្រា៦ ._ សុវត្ថិភាព

១- ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អាចស្នើសុំការពិគ្រោះយោបល់បានគ្រប់ពេលទាក់ទងនឹងស្តង់ដាសុវត្ថិភាពនៅក្នុងផ្នែកណាមួយដែលទាក់ទងនឹងកន្លែងហោះហើរ ក្រុមអាកាសយានិក អាកាសយាន ឬប្រតិបត្តិការរបស់ខ្លួន។ ការពិគ្រោះយោបល់បែបនេះ ត្រូវប្រព្រឹត្តទៅក្នុងរយៈពេលសាមសិប(៣០) ថ្ងៃ ក្រោយពីការស្នើសុំនោះ។

២- ប្រសិនបើបន្ទាប់ពីការពិគ្រោះយោបល់នោះ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងរកឃើញថា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត មិនបានប្រកាន់ខ្ជាប់ និងអនុវត្តប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព នូវស្តង់ដាសុវត្ថិភាពនៅក្នុងផ្នែកណាមួយ ដែលយ៉ាងហោចណាស់ត្រូវស្មើនឹងស្តង់ដាអប្បបរមា ដែលបានបង្កើតឡើងនៅពេលនោះអនុលោមតាមអនុសញ្ញា នោះភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទីមួយ ត្រូវជូនដំណឹងដល់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង

ម្ខាងទៀត អំពីការរកឃើញទាំងនោះ និងជំហានដែលចាត់ទុកថា ចាំបាច់ ដើម្បីអនុលោមតាមស្តង់ដាអប្បបរមាទាំងនោះ ហើយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ត្រូវចាត់វិធានការកែតម្រូវដែលសមស្រប។ ការខកខានរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ក្នុងការចាត់វិធានការសមស្របក្នុងរយៈពេលដប់ប្រាំ(១៥)ថ្ងៃ ឬតាមការព្រមព្រៀងយូរជាងនេះ ត្រូវក្លាយជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ការអនុវត្តមាត្រា៣(ស្តីពីការចាត់តាំងនិងការអនុញ្ញាតក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍) និងមាត្រា៤(ស្តីពីការបង្ខាំងទុក ការដកហូត ការផ្អាក និងការកម្រិតលើការអនុញ្ញាត)នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

៣- កថាខណ្ឌទី៤ដល់កថាខណ្ឌទី៧នៃមាត្រានេះ បំពេញបន្ថែមលើកថាខណ្ឌទី១ និងកថាខណ្ឌទី២នៃមាត្រានេះ និងបានបកស្រាយរួមគ្នា ដែលជាកាតព្វកិច្ចរបស់គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ក្រោមមាត្រា៣៣នៃអនុសញ្ញា។

៤- អនុលោមតាមមាត្រា១៦នៃអនុសញ្ញា ត្រូវបានព្រមព្រៀងគ្នាបន្ថែមទៀតថា អាកាសយានណាមួយ ដែលត្រូវបានធ្វើប្រតិបត្តិការដោយ ឬស្ថិតក្រោមការជួល ក្នុងនាមក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយ ឬច្រើននៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង លើសេវាកម្មឆ្ពោះទៅ ឬមកពីដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត អាចខណៈពេលស្ថិតនៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ក្លាយជាកម្មវត្ថុនៃការត្រួតពិនិត្យនៅក្នុងនិងជុំវិញអាកាសយាន ដោយអ្នកតំណាងដែលមានការអនុញ្ញាតរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ។ គោលបំណងនៃការត្រួតពិនិត្យនេះ គឺដើម្បីពិនិត្យមើលទាំងសុពលភាពនៃឯកសារអាកាសយាន និងឯកសាររបស់អាកាសយានិក និងស្ថានភាពជាក់ស្តែងនៃអាកាសយាន និងឧបករណ៍អាកាសយាន (ក្នុងមាត្រានេះតទៅ ហៅថា "ការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនៅលើផ្ទៃដី") ក្រោមលក្ខខណ្ឌថា ការធ្វើបែបនេះមិននាំឱ្យមានការពន្យារពេលមិនសមហេតុផលនោះទេ។

៥- ប្រសិនបើ ការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនៅលើផ្ទៃដីណាមួយ ឬការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនៅលើផ្ទៃដីជាបន្តបន្ទាប់ បណ្តាលឱ្យមាន៖

ក) ការព្រួយបារម្ភខ្លាំងថា អាកាសយានមួយ ឬប្រតិបត្តិការនៃអាកាសយានមួយមិនគោរពតាមស្តង់ដាអប្បបរមាដែលមាននៅពេលនោះ ដោយស្របតាមអនុសញ្ញា។ ឬ

ខ) ការព្រួយបារម្ភខ្លាំងថា មានកង្វះខាតការប្រកាន់ខ្ជាប់ និងអនុវត្តប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនូវស្តង់ដាសុវត្ថិភាពដែលមាននៅពេលនោះ ដោយស្របតាមអនុសញ្ញា។

ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងធ្វើការត្រួតពិនិត្យ ក្នុងគោលបំណងនៃមាត្រា៣៣នៃអនុសញ្ញា មានសេរីភាពសន្និដ្ឋានថា លក្ខខណ្ឌតម្រូវដែលស្ថិតក្រោមវិញ្ញាបនបត្រ ឬអាជ្ញាបណ្ណជាប់ទាក់ទងនឹងអាកាសយាន ឬជាប់ទាក់ទងនឹងអាកាសយានិកនៃអាកាសយាននោះ ត្រូវបានផ្តល់ឱ្យ ឬនៅមានសុពលភាពពិតមែន ឬមានសេរីភាពក្នុងការសន្និដ្ឋានថា លក្ខខណ្ឌតម្រូវដែលស្ថិតក្រោមអាកាសយាននោះ ត្រូវបានធ្វើប្រតិបត្តិការមិនស្មើ ឬលើសស្តង់ដាអប្បបរមាដែលមាន ស្របតាមអនុសញ្ញា។

៦- ក្នុងករណីដែលឈានដល់ មានគោលបំណងធ្វើការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនៅលើផ្ទៃដី ទៅលើអាកាសយាន ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការដោយ ឬជួសមុខឱ្យក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង ស្របតាមកថាខណ្ឌទី៤ខាងលើ ត្រូវបានបដិសេធដោយអ្នកតំណាងនៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយ ឬច្រើន នោះភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត មានសេរីភាពក្នុងការសន្និដ្ឋានថា ការព្រួយបារម្ភខ្លាំងដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី៥ខាងលើ គឺកើតមាន ហើយទាញសេចក្តីសន្និដ្ឋានដូចដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុងកថាខណ្ឌនោះ។

៧- ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗរក្សាសិទ្ធិ ក្នុងការផ្អាកភ្លាមៗ ឬផ្លាស់ប្តូរការអនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការនៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយ ឬច្រើន របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ក្នុងករណីដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទីមួយ តាមរយៈលទ្ធផលនៃការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនៅលើផ្ទៃដីមួយ ឬបន្តបន្ទាប់ ការបដិសេធការចេញចូលសម្រាប់ការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនៅលើផ្ទៃដី ការពិគ្រោះយោបល់ ឬអ្វីផ្សេងពីនេះ សន្និដ្ឋានថា ចំណាត់ការដោយបន្ទាន់នោះ មានសារៈសំខាន់ចំពោះសុវត្ថិភាពនៃការធ្វើប្រតិបត្តិការក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍។

៨- ចំណាត់ការណាមួយ ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង ស្របតាមកថាខណ្ឌទី២ ឬកថាខណ្ឌទី៧ខាងលើ នឹងត្រូវបានបញ្ឈប់នៅពេលមូលដ្ឋានសម្រាប់ការធ្វើចំណាត់ការនោះលែងមាន។

មាត្រា៧ .. សន្តិសុខអាកាសចរណ៍

១- ស្របតាមសិទ្ធិនិងកាតព្វកិច្ចរបស់ខ្លួនក្រោមច្បាប់អន្តរជាតិ គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងអះអាងសារជាថ្មីថា កាតព្វកិច្ចរបស់ខ្លួនដែលមានចំពោះគ្នាទៅវិញទៅមក ក្នុងការការពារសន្តិសុខអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល ប្រឆាំងនឹងអំពើជ្រៀតជ្រែកខុសច្បាប់ណាមួយ ត្រូវបង្កើតបានជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ ដោយពុំមានកម្រិតលើភាពទូទៅនៃសិទ្ធិនិងកាតព្វកិច្ចនានារបស់ខ្លួនក្រោមច្បាប់អន្តរជាតិ គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវអនុវត្តជាពិសេសឱ្យស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃអនុសញ្ញាស្តីពីបទល្មើស និងអំពើផ្សេងៗទៀត នៅលើអាកាសយាន ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងតូក្យូ នាថ្ងៃទី១៤ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ១៩៦៣ អនុសញ្ញាស្តីពីការបង្ក្រាបការរឹបអូសយកអាកាសយានដោយខុសច្បាប់ ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងឡាអេ នាថ្ងៃទី១៦ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៧០ និងអនុសញ្ញាស្តីពីការបង្ក្រាបអំពើខុសច្បាប់នានាប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងម៉ុងរ៉េអាល់ នាថ្ងៃទី២៣ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ១៩៧១ ពិធីសារបន្ថែមស្តីពីការបង្ក្រាបអំពើហឹង្សាខុសច្បាប់នៅអាកាសយានដ្ឋានបម្រើសេវាកម្មអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងម៉ុងរ៉េអាល់ នាថ្ងៃទី២៤ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ១៩៨៨ ក៏ដូចជាអនុសញ្ញានិងពិធីសារផ្សេងទៀតទាក់ទងនឹងសន្តិសុខអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលដែលគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងប្រកាន់ខ្ជាប់។

២- តាមការស្នើសុំ គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវផ្តល់កិច្ចជួយជ្រោមជ្រែងចាំបាច់គ្រប់យ៉ាងចំពោះគ្នាទៅវិញទៅមក ដើម្បីទប់ស្កាត់អំពើបើបអូសយកអាកាសយានស៊ីវិលដោយខុសច្បាប់ និងអំពើខុសច្បាប់ផ្សេងៗទៀតប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពអាកាសយាន អ្នកដំណើរ និងអាកាសយានិក អាកាសយានដ្ឋាន និងព្រមទាំងឧបករណ៍បញ្ជាចរាចរណ៍ផ្លូវអាកាស និងអំពើគំរាមកំហែងណាមួយផ្សេងទៀតដល់សន្តិសុខអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល។

៣- នៅក្នុងទំនាក់ទំនងគ្នាទៅវិញទៅមករវាងគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវអនុវត្តស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិសន្តិសុខអាកាសចរណ៍ ដែលបានបង្កើតឡើងដោយអង្គការអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល និងមានបញ្ជាក់ជាឧបសម្ព័ន្ធនៃអនុសញ្ញា។ គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវតម្រូវថា ប្រតិបត្តិករអាកាសយាននៃទីតាំងចុះបញ្ជីរបស់ខ្លួន ប្រតិបត្តិករអាកាសយានដែលមានទីតាំងអាជីវកម្មចម្បង ឬលំនៅឋានអចិន្ត្រៃយ៍នៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួន និងប្រតិបត្តិករអាកាសយានដ្ឋាននៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួនអនុវត្តស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិសន្តិសុខអាកាសចរណ៍។

៤- ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗត្រូវគោរពតាមបទប្បញ្ញត្តិសន្តិសុខដែលតម្រូវដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតសម្រាប់ការចូលមកដល់ ការចេញដំណើរពី និងខណៈពេលដែលនៅក្នុងដែនដីរៀងៗខ្លួន និងចាត់វិធានការគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីការពារអាកាសយាន និងត្រួតពិនិត្យអ្នកដំណើរ ក្រុមអាកាសយានិក និងសម្ភារៈយកតាមខ្លួន ដូចជា ទំនិញ និងគ្រឿងឧបភោគបរិភោគ មុន និងអំឡុងពេលផ្ទុកឡើង ឬដាក់ចុះ។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗក៏ត្រូវផ្តល់ការពិនិត្យពិចារណាជាវិជ្ជមាន ចំពោះសំណើណាមួយពីភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងការគំរាមកំហែងជាក់លាក់ណាមួយ។

៥- នៅពេលកើតមាននូវឧប្បត្តិហេតុ ឬការគំរាមកំហែងនៃឧប្បត្តិហេតុពាក់ព័ន្ធនឹងការរើបអូសយកអាកាសយានស៊ីវិលដោយខុសច្បាប់ ឬអំពើខុសច្បាប់ផ្សេងទៀតប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពអាកាសយាន អ្នកដំណើរ និងក្រុមអាកាសយានិក អាកាសយានដ្ឋាន ឬឧបករណ៍បញ្ជាចរាចរណ៍ផ្លូវអាកាស គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវផ្តល់កិច្ចជួយជ្រោមជ្រែងគ្នាទៅវិញទៅមកដោយសម្រួលឱ្យមានការប្រាស្រ័យទាក់ទងនានា និងការចាត់វិធានការសមស្របដទៃទៀត ក្នុងគោលបំណងបញ្ចប់នូវឧប្បត្តិហេតុ ឬការគំរាមកំហែងនៃឧប្បត្តិហេតុនេះឱ្យបានឆាប់រហ័ស និងមានសុវត្ថិភាព។

៦- ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវចាត់វិធានការដែលខ្លួនអាចអនុវត្តបាន ដើម្បីធានាថាអាកាសយាននៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ដែលរងនូវការរើបអូសដោយខុសច្បាប់ ឬអំពើជ្រៀតជ្រែកដោយខុសច្បាប់ផ្សេងទៀត និងដែលចុះចតនៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួនត្រូវបានឃាត់ទុកនៅលើផ្ទៃដីលុះត្រាតែការចាកចេញរបស់អាកាសយាន ត្រូវតែប្រព្រឹត្តទៅដោយសុវត្ថិភាព ដើម្បីការពារអាយុជីវិត

មនុស្ស។ វិធានការបែបនេះ ត្រូវធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការពិគ្រោះយោបល់គ្នាទៅវិញទៅមក តាមដែលអាចអនុវត្តទៅបាន។

៧- នៅពេលដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង មានមូលហេតុសមហេតុផលដែលជឿជាក់ថា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត បានអនុវត្តឃ្លាតចាកពីបទប្បញ្ញត្តិសន្តិសុខអាកាសចរណ៍នៃមាត្រានេះ អាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ អាចស្នើសុំការពិគ្រោះជាបន្ទាន់មួយ ជាមួយអាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍នៃគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង។ ករណីខកខានមិនបានឈានដល់ការព្រមព្រៀងដែលអាចទទួលយកបានមួយ ក្នុងរយៈពេលដប់ប្រាំ(១៥)ថ្ងៃ គិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទនៃការទទួលបានសំណើនេះ ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ត្រូវបង្កើតបានជាមូលហេតុក្នុងការបង្ខាំងទុក ដកហូត ផ្អាក ដាក់លក្ខខណ្ឌលើ ឬកម្រិតការអនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការ និងការអនុញ្ញាតផ្នែកបច្ចេកទេសរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ។ ក្នុងករណីមានតម្រូវការនៅពេលមានអាសន្ន ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងអាចចាត់វិធានការបណ្ដោះអាសន្ន នៅមុនកាលបរិច្ឆេទផុតកំណត់រយៈពេលដប់ប្រាំ(១៥)ថ្ងៃនេះ។

៨- ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវតម្រូវឱ្យក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតដែលផ្ដល់សេវាកម្មដល់ខ្លួន ឱ្យសរសេរជាលាយលក្ខណ៍អក្សរនូវកម្មវិធីសន្តិសុខប្រតិបត្តិករ ដែលត្រូវបានឯកភាពដោយអាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍នោះ ដើម្បីធ្វើការទទួលស្គាល់។

មាត្រា៨ .. តម្លៃសេវាកម្ម

១- តម្លៃសេវាកម្មដែលនឹងត្រូវដាក់ឱ្យអនុវត្តដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយ ឬច្រើន ដែលបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង សម្រាប់បម្រើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសដែលគ្របដណ្ដប់ដោយកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវកំណត់ក្នុងកម្រិតសមរម្យមួយ ដោយមានការគិតគូរត្រឹមត្រូវដល់រាល់បន្ទុកចំណាយលើកត្តានានា ដែលពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ រួមមានការប្រាក់នៃអ្នកប្រើប្រាស់ ថ្លៃដើមសម្រាប់ប្រតិបត្តិការ ប្រភេទលក្ខណៈសេវាកម្ម ប្រាក់ចំណេញសមស្រប តម្លៃសេវាកម្មរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដទៃទៀត និងតម្លៃតបស្នងផ្នែកពាណិជ្ជកម្មដទៃទៀតនៅលើទីផ្សារ។

២- តម្លៃសេវាកម្មដែលកំណត់យកដោយបណ្ដាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ មិនតម្រូវឱ្យតម្កល់ ឬមានការឯកភាពពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយឡើយ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក្នុងករណីដែលច្បាប់ជាតិនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង តម្រូវឱ្យមានការឯកភាពជាមុនទៅលើតម្លៃសេវាកម្មនេះ គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលពាក់ព័ន្ធ ត្រូវធ្វើការព្រមព្រៀងលើពាក្យសុំកំណត់តម្លៃសេវាកម្មនេះ ឱ្យ

បានសមស្របតាមការគួរ។ ក្នុងករណីបែបនេះ គោលការណ៍បដិការអាចត្រូវយកមកអនុវត្តដោយគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលពាក់ព័ន្ធ ទៅតាមឆន្ទានុសិទ្ធិរបស់ខ្លួន។

៣- គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងយល់ព្រមផ្តល់ការយកចិត្តទុកដាក់ ជាពិសេសទៅលើតម្លៃសេវាកម្មនានាដែលអាចនឹងត្រូវបានជំទាស់ ដោយសារមានហេតុផលថា តម្លៃសេវាកម្មទាំងនោះ ទំនងជាមានការរើសអើងមិនសមហេតុផល មានតម្លៃខ្ពស់ហួសហេតុពេក ឬមានការរឹតត្បិតដោយសារតែការប្រព្រឹត្តបំពានក្នុងតួនាទីជាអ្នកនាំមុខលើទីផ្សារ ឬការក្លែងតម្លៃឱ្យធ្លាក់ចុះទាប តាមរយៈការឧបត្ថម្ភធន ឬកិច្ចគាំទ្រដោយផ្ទាល់ ឬដោយប្រយោលពីសំណាក់រដ្ឋាភិបាល ឬការអនុវត្តនានា ប្រឆាំងនឹងលក្ខណៈប្រកួតប្រជែងតម្លៃផ្សេងៗទៀត។

៤- គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវធានាថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងរបស់ខ្លួន ផ្តល់ដល់សាធារណជនទូទៅនូវព័ត៌មានពេញលេញ និងពិស្តារអំពីតម្លៃសំបុត្រយន្តហោះ និងអត្រាតម្លៃនានា ព្រមទាំងលក្ខខណ្ឌទាំងឡាយដែលបានភ្ជាប់មកជាមួយ បណ្តផ្សព្វផ្សាយពាណិជ្ជកម្មរបស់ខ្លួនផងដែរ។

មាត្រា៩ .- ប្រតិបត្តិការអាកាសយានជួល

១- នៅពេលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងស្នើសុំប្រើប្រាស់អាកាសយាន ក្រៅពីអាកាសយានដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់ខ្លួនផ្ទាល់ ដើម្បីបម្រើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ករណីបែបនេះ អាចត្រូវបានធ្វើឡើងក្រោមលក្ខខណ្ឌដែលថា៖

(ក) ការព្រមព្រៀងបែបនេះ នឹងមិនមានតម្លៃស្មើនឹងការអនុញ្ញាតឱ្យក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលជាភាគីឱ្យជួល មានលទ្ធភាពទទួលបាននូវសិទ្ធិធ្វើចរាចរណ៍ដែលខ្លួនពុំទាន់មាននោះឡើយ។

(ខ) អត្ថប្រយោជន៍ហិរញ្ញវត្ថុដែលនឹងទទួលបានដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ ដែលជាភាគីឱ្យជួល នឹងមិនផ្អែកលើផលចំណេញ ឬកំហាតនៃប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ពាក់ព័ន្ធដែលបានចាត់តាំងនោះទេ។ និង

(គ) ការទទួលខុសត្រូវចំពោះសុវត្ថិភាពលទ្ធភាពហោះហើរ និងភាពគ្រប់គ្រាន់នៃស្តង់ដាប្រតិបត្តិការ និងការថែទាំអាកាសយានជួលណាមួយធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង នឹងត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយអនុលោមតាមអនុសញ្ញា។

២-	ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងមិនត្រូវបានហាមឃាត់ពីការផ្តល់សេវាកម្មនានា ដោយប្រើប្រាស់អាកាសយានជួលឡើយ ដរាបណា ការព្រមព្រៀងជួលអាកាសយានណាមួយនោះ ត្រូវបានធ្វើឡើងស្របតាមលក្ខខណ្ឌនានា ដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី១នៃមាត្រានេះ។

មាត្រា១០ .- សកម្មភាពពាណិជ្ជកម្ម

១-	អនុលោមតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិនានានៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង ត្រូវមាន៖

(ក) សិទ្ធិនាំចូល និងរក្សានៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ពាក់ព័ន្ធនឹងការចូលមកដល់ ការស្នាក់នៅ និងការផ្តល់ការងារ នូវបុគ្គលិកគ្រប់គ្រងនិងបុគ្គលជំនាញផ្សេងទៀត គ្រឿងបរិក្ខារការិយាល័យនិងសម្ភារៈពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗ ព្រមទាំងសម្ភារៈផ្សព្វផ្សាយនានា ដែលត្រូវការសម្រាប់ការធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ។

(ខ) សិទ្ធិបង្កើតការិយាល័យនៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ក្នុងគោលបំណងធ្វើការផ្តល់ ផ្សព្វផ្សាយពាណិជ្ជកម្ម និងលក់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនានា។

(គ) សិទ្ធិធ្វើអាជីវកម្មលក់ដូរសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតដោយខ្លួនឯងផ្ទាល់ និងតាមរយៈភ្នាក់ងារក្រោមឆន្ទានុសិទ្ធិរបស់ខ្លួនឱ្យលក់ដូរសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនេះ ហើយថា បុគ្គលគ្រប់រូបត្រូវមានសិទ្ធិដោយសេរីភាពក្នុងការទិញសេវាកម្មនេះ ដោយប្រើរូបិយបណ្ណក្នុងស្រុកនៃដែនដីនោះ ឬរូបិយបណ្ណនៃប្រទេសផ្សេងទៀត ដែលអាចប្តូរបានដោយសេរី ផ្អែកតាមច្បាប់និងបទប្បញ្ញត្តិជាតិនៃដែនដីនោះ។

(ឃ) សិទ្ធិបង្វែរ និងផ្ទេរទៅកាន់ដែនដីនៃសាជីវកម្មរបស់ខ្លួន តាមតម្រូវការនូវប្រាក់ចំណូលក្នុងស្រុក ដែលសល់ពីការចំណាយក្នុងស្រុកសរុបរបស់ខ្លួន។ ការបង្វែរ និងផ្ទេរប្រាក់នេះ ត្រូវទទួលបានការអនុញ្ញាតភ្លាមៗ ដោយគ្មានការរឹតបណ្តឹង ឬការយកពន្ធណាមួយឡើយ ក្រោមអត្រាប្តូរប្រាក់ ដែលកំពុងអនុវត្តចំពោះប្រតិបត្តិការសាច់ប្រាក់បច្ចុប្បន្ន និងការផ្ទេរប្រាក់នៅកាលបរិច្ឆេទដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដាក់ពាក្យសុំធ្វើការផ្ទេរប្រាក់ជាលើកដំបូង។ ការវង្វែរ និងការផ្ទេរប្រាក់នេះ ត្រូវធ្វើឡើងស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិប្តូររូបិយបណ្ណបរទេសនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលពាក់ព័ន្ធ។

(ង) សិទ្ធិទូទាត់ចំណាយក្នុងស្រុក រួមមាន ការទិញប្រេងឥន្ធនៈ នៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ជារូបិយបណ្ណក្នុងស្រុក។ ក្រោមធន្ទានុសិទ្ធិរបស់ខ្លួន ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អាចធ្វើការទូទាត់ចំណាយនេះ នៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត តាមរយៈរូបិយបណ្ណដែលអាចប្តូរបានដោយសេរីស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិរូបិយបណ្ណក្នុងស្រុក។

២- ផ្អែកលើច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និងគោលនយោបាយជាតិនានា នៅក្នុងការធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬការបន្តការផ្តល់សេវាកម្មដែលអនុញ្ញាតនៅលើកំណាត់ផ្លូវហោះហើរ ដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំង អាចចុះកិច្ចព្រមព្រៀងធ្វើសហប្រតិបត្តិការទីផ្សាររួមគ្នា ដោយអាចរាប់បញ្ចូល និងមិនកម្រិតផងដែរ ចំពោះការសហការជើងហោះហើរ ឬការរក្សាកៅអីទុក ជាមួយ៖

(ក) ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដូចគ្នា

(ខ) ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។

ក្រោមលក្ខខណ្ឌដែលថា រាល់ភាគីចូលរួមទាំងអស់នៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ មានសិទ្ធិធ្វើចរាចរណ៍ជាមូលដ្ឋាន និងច្បាប់អនុញ្ញាតសមស្រប ព្រមទាំងបំពេញតាមលក្ខខណ្ឌតម្រូវនានា ដែលអាចអនុវត្តចំពោះកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

៣- ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការទីផ្សាររួមគ្នា អាចតម្រូវឱ្យស្នើសុំការឯកភាពពីអាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ចំពោះកិច្ចព្រមព្រៀងធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការទីផ្សាររួមគ្នាណាមួយ ជាមួយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ធ្វើប្រតិបត្តិការ ស្របតាមកថាខណ្ឌទី២នៃមាត្រានេះ មុននឹងចាប់ផ្តើមអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានស្នើសុំនោះ។

៤- នៅពេលបន្តអនុវត្តការលក់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ទីផ្សារត្រូវជម្រាបឱ្យបានច្បាស់លាស់ដល់ភាគីអ្នកទិញសំបុត្រយន្តហោះចំពោះសេវាកម្មនេះ នៅពេលលក់សំបុត្រ តើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយណា នឹងក្លាយជាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ធ្វើប្រតិបត្តិការនៅលើផ្នែកនីមួយៗនៃសេវាកម្មនេះ និងថាតើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយ ឬច្រើន ដែលភាគីអ្នកទិញសំបុត្រយន្តហោះ ត្រូវមានទំនាក់ទំនងកិច្ចសន្យាជាមួយ។

មាត្រា១១ .- ការយកថ្លៃលើអ្នកប្រើប្រាស់

១- គ្មានភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ត្រូវកំណត់ ឬអនុញ្ញាតឱ្យកំណត់ទៅលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នូវការយកថ្លៃលើអ្នកប្រើប្រាស់ក្នុងតម្លៃខ្ពស់ជាងតម្លៃដែលខ្លួនបានកំណត់យកពីក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍របស់ខ្លួន ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិដូចគ្នានេះឡើយ។

២- ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវជំរុញឱ្យមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ស្តីពីការយកថ្លៃលើអ្នកប្រើប្រាស់រវាងអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចកំណត់តម្លៃ និងបណ្តាក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និងគ្រឿងបរិក្ខារនានាដែលផ្តល់ដោយអាជ្ញាធរកំណត់តម្លៃទាំងនោះ តាមករណីជាក់ស្តែង តាមរយៈស្ថាប័នតំណាងរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ទាំងនេះ។ ការជូនដំណឹងសមហេតុផលស្តីពីសំណើកែប្រែការយកថ្លៃលើអ្នកប្រើប្រាស់ គួរត្រូវផ្តល់ឱ្យភាគីប្រើប្រាស់ទាំងនេះ ដើម្បីអនុញ្ញាតឱ្យពួកគេអាចបញ្ចេញយោបល់ មុននឹងមានការកែប្រែណាមួយ។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវជំរុញបន្ថែមដល់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចកំណត់តម្លៃរបស់ខ្លួន និងភាគីប្រើប្រាស់ទាំងនោះ ឱ្យធ្វើការផ្លាស់ប្តូរព័ត៌មានឱ្យបានសមស្របពាក់ព័ន្ធនឹងការយកថ្លៃលើអ្នកប្រើប្រាស់នេះ។

មាត្រា១២ .- ពន្ធគយ

១- ដោយឈរលើគោលការណ៍បដិការ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវអនុញ្ញាតឱ្យក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត រួចផុតពីកាតព្វកិច្ចគ្រប់បែបយ៉ាងតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន ដែលមានកំណត់ក្រោមច្បាប់ជាតិរបស់ខ្លួន រាប់ចាប់ពីពន្ធគយនាំចូល ពន្ធអាករ ថ្លៃអធិការកិច្ច ព្រមទាំងកម្រៃ និងអាករជាតិផ្សេងៗ ចំពោះអាកាសយាន ប្រេងឥន្ធនៈ គ្រឿងបរិក្ខារផ្ទាល់ដី ប្រេងរំអិល ឧបករណ៍ផ្គត់ផ្គង់បច្ចេកទេសសម្រាប់ប្រើប្រាស់ គ្រឿងបន្លាស់នានា ដែលរួមមានម៉ាស៊ីន គ្រឿងបរិក្ខារប្រចាំអាកាសយាន គ្រឿងឧបភោគបរិភោគ និងសម្ភារៈផ្សេងៗទៀតនៅលើអាកាសយាន ដូចជា អញ្ញត្តិបណ្ណដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស សម្ភារៈបោះពុម្ពណាមួយ ដែលមានសញ្ញាសម្គាល់ក្រុមហ៊ុន និងសម្ភារៈបោះពុម្ពផ្សព្វផ្សាយទូទៅ ដែលត្រូវបានចែកជូនឥតគិតថ្លៃដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងនោះ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីប្រើប្រាស់ ឬត្រូវបានប្រើប្រាស់ផ្តាច់មុខសម្រាប់ការធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬបម្រើដល់សេវាកម្មអាកាសយាននៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងនោះ កំពុងធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នានេះ។

២- ការលើកលែងពន្ធនានាដែលត្រូវបានអនុញ្ញាតដោយមាត្រានេះ ត្រូវអនុវត្តទៅលើមុខទំនិញដែលមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី១៖

(ក) ដែលត្រូវបាននាំចូលមកក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដោយ ឬក្នុងនាមក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។ ឬ

(ខ) ដែលត្រូវបានរក្សាទុកនៅលើអាកាសយានរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង ខណៈពេលចូលមកដល់ ឬចាកចេញពីដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។ ឬ

(គ) ដែលត្រូវបានយកតាមអាកាសយាននៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង ចូលមកក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ក្នុងគោលបំណងដើម្បីប្រើប្រាស់ធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា។

ទោះជាមុខទំនិញទាំងនេះ ត្រូវបានប្រើប្រាស់ ឬមិនត្រូវបានប្រើប្រាស់ទាំងស្រុងនៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលផ្តល់ការអនុញ្ញាតឱ្យរួចពន្ធនោះក៏ដោយ ដរាបណាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិលើមុខទំនិញទាំងនេះ មិនត្រូវបានផ្ទេរនៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងខាងលើ។

៣- គ្រឿងបរិក្ខារដាក់តាមអាកាសយានជាប្រចាំ រួមទាំងសម្ភារៈ និងឧបករណ៍ផ្គត់ផ្គង់នានា ដែលជាធម្មតា ត្រូវរក្សាទុកនៅលើអាកាសយាននៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងមួយនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អាចត្រូវបានដាក់ចុះនៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតបាន លុះត្រាតែមានការអនុញ្ញាតពីអាជ្ញាធរគយនៃដែនដីនោះ។ ក្នុងករណីបែបនេះ មុខទំនិញទាំងនេះអាចត្រូវដាក់ឱ្យស្ថិតក្រោមការត្រួតពិនិត្យរបស់អាជ្ញាធរគយខាងលើនេះ រហូតដល់ពេលដែលមុខទំនិញទាំងនេះត្រូវបាននាំចេញទៅវិញ ឬបើមិនដូច្នោះទេ ត្រូវបានចាត់ចែងដោះស្រាយតាមបទប្បញ្ញត្តិគយ។

៤- ការអនុញ្ញាតឱ្យរួចផុតពីកាតព្វកិច្ចនានាដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងមាត្រានេះ ក៏ត្រូវយកមកអនុវត្តផងដែរ ចំពោះករណីក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង បានចុះកិច្ចសន្យាជាមួយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងផ្សេងទៀត ហើយដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ក្រោយនេះ ក៏ទទួលបានការអនុញ្ញាតឱ្យរួចផុតពីកាតព្វកិច្ចនានាដូចគ្នានេះដែរ ពីភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ឬគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ចំពោះប្រាក់កម្ចី ឬការផ្ទេរមុខទំនិញ នៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ឬគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី១នៃមាត្រានេះ។

ដាក់ថា ការអនុវត្តការប្រកួតប្រជែងមិនស្មើភាព ឬប្រឆាំងនឹងការប្រកួតប្រជែងនានា ដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី១និងកថាខណ្ឌទី២នៃមាត្រានេះ ដែលត្រូវបានប្រព្រឹត្តដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ឬដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីនោះ ប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរទៅលើប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងរបស់ខ្លួន។

មាត្រា១៥ -- ការអនុវត្តច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិ

១- ខណៈពេលចូលមកដល់ ស្ថិតនៅក្នុង ឬចាកចេញពីដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង ច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និងវិធាននានានៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងប្រតិបត្តិការ និងការបញ្ជានាំផ្លូវអាកាសយាន ត្រូវយកមកអនុវត្តដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។

២- ខណៈពេលចូលមកដល់ ស្ថិតនៅក្នុង ឬចាកចេញពីដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង ច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និងវិធាននានានៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះពាក់ព័ន្ធនឹងការអនុញ្ញាតឱ្យចូល ឬការចាកចេញពីដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ របស់អ្នកដំណើរ ក្រុមអាកាសយានិក ឬទំនិញនៅលើអាកាសយាន (រួមទាំងបទប្បញ្ញត្តិនានាពាក់ព័ន្ធនឹងការចូលមកដល់ ការត្រួតពិនិត្យរបស់គយ សន្តិសុខអាកាសចរណ៍ អន្តោប្រវេសន៍ លិខិតឆ្លងដែន គយ និងចត្តាឡីស័ក ឬបទប្បញ្ញត្តិប្រៃសណីយ៍) ត្រូវយកមកអនុវត្តដោយ ឬក្នុងនាមអ្នកដំណើរ ក្រុមអាកាសយានិក ឬទំនិញរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។

៣- ក្រោមហេតុផលសន្តិសុខអាកាសចរណ៍ ការត្រួតពិនិត្យជាតិណាកូទិក ការបង្ការការនាំចូលមកដោយខុសច្បាប់ ឬនៅកាលៈទេសៈពិសេសនានា អ្នកដំណើរ អីវ៉ាន់ និងទំនិញ ដែលស្ថិតក្នុងការឈប់សំចតឆ្លងកាត់តាមរយៈដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ហើយដែលមិនត្រូវបានចាកចេញពីតំបន់នៃអាកាសយានដ្ឋានដែលបានរក្សាទុកសម្រាប់គោលបំណងនេះ មិនត្រូវរួចផុតពីការលើកលែង ឬការត្រួតពិនិត្យណាមួយឡើយ។

មាត្រា១៦ -- ស្ថិតិ

អាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់ដល់ឱ្យអាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នូវស្ថិតិតាមកាលកំណត់ ឬព័ត៌មានប្រហាក់ប្រហែលផ្សេងទៀតពាក់ព័ន្ធនឹងចរាចរណ៍ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនៃសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នាតាមការស្នើសុំ។

មាត្រា១៧ -- កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ និងវិសោធនកម្ម

១- អាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍នៃគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវពិគ្រោះយោបល់គ្នាទៅវិញទៅមក នៅពេលណាមួយ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីធានាបាននូវការអនុវត្ត និងការអនុលោមតាមដោយសមហេតុផលស្របនឹងខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ លុះត្រាតែមានការព្រមព្រៀងគ្នា កិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះត្រូវចាប់ផ្តើមនៅកាលបរិច្ឆេទឆាប់បំផុតតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន ប៉ុន្តែមិនត្រូវយឺតជាងហុកសិប(៦០)ថ្ងៃ គិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត បានទទួលតាមរយៈការទូត ឬមធ្យោបាយសមស្របដទៃទៀត នូវសំណើសុំជាលាយលក្ខណ៍អក្សរដែលរួមមានការបកស្រាយអំពីបញ្ហានានាដែលត្រូវលើកយកមកពិគ្រោះយោបល់គ្នានេះផងដែរ។ នៅពេលដែលកាលបរិច្ឆេទកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ត្រូវបានព្រមព្រៀងគ្នា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលស្នើសុំឱ្យមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ ត្រូវជូនដំណឹងផងដែរ ដល់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត អំពីកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះ និងបញ្ហានានាដែលត្រូវលើកយកមកធ្វើការពិគ្រោះយោបល់។

មាត្រា១៨ -- ដំណោះស្រាយវិវាទ

១- ប្រសិនបើវិវាទណាមួយកើតឡើងរវាងគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាក់ទងនឹងការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវព្យាយាមដោះស្រាយដោយការចរចាជាមុនសិន។

២- ប្រសិនបើគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងបរាជ័យក្នុងការដោះស្រាយដោយការចរចា ពួកគេអាចយល់ព្រមក្នុងការបញ្ជូនវិវាទសម្រាប់ការសម្រេចចិត្តរបស់បុគ្គល ឬស្ថាប័នណាមួយ ប្រសិនបើពួកគេមិនយល់ព្រមនោះ តាមសំណើរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ វិវាទនឹងត្រូវបានបញ្ជូនទៅកាន់សាលាក្តីមជ្ឈត្តការដែលមានមជ្ឈត្តករបី(៣)រូប ដែលមួយ(១)រូប ត្រូវបានតែងតាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ និងមជ្ឈត្តករទីបី ត្រូវបានតែងតាំងដោយមជ្ឈត្តករពីរ(២)រូប ដែលត្រូវបានតែងតាំងនោះ៖ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវតែងតាំងមជ្ឈត្តករក្នុងរយៈពេលហុកសិប(៦០)ថ្ងៃ គិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទទទួលបានដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយពីភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតនូវសេចក្តីជូនដំណឹងតាមរយៈការទូត ដែលស្នើសុំមជ្ឈត្តការនៃវិវាទដោយសាលាក្តីនោះ ហើយមជ្ឈត្តករទីបីនឹងត្រូវតែងតាំងក្នុងរយៈពេលដែលបានបញ្ជាក់ ឬប្រសិនបើមជ្ឈត្តករទីបី មិនត្រូវបានតែងតាំងក្នុងរយៈពេលដែលបានបញ្ជាក់ នោះប្រធានក្រុមប្រឹក្សានៃអង្គការអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលអន្តរជាតិអាចតាមសំណើរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ តែងតាំងមជ្ឈត្តករមួយ ឬច្រើន តាមករណីចាំបាច់។ ក្នុងករណីបែបនេះ មជ្ឈត្តករទីបី ត្រូវជាជនជាតិនៃរដ្ឋទីបី ហើយធ្វើជាប្រធានសាលាក្តីមជ្ឈត្តកម្ម។

៣- សាលាក្តីមជ្ឈត្តការត្រូវកំណត់កម្រិតនៃយុត្តាធិការរបស់ខ្លួនដោយអនុលោមតាមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ហើយត្រូវបង្កើតនីតិវិធីរបស់ខ្លួន។

៤- ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវអនុវត្តតាមសេចក្ដីសម្រេចទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី២នៃមាត្រានេះ។ ប្រសិនបើភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយមិនគោរពតាមសេចក្ដីសម្រេចនោះ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ត្រូវមានមូលដ្ឋានសម្រាប់ការអនុវត្តមាត្រា៤(ស្ដីពីការបង្ខាំងទុក ការដកហូត ការផ្អាក និងការចាត់តាំងការអនុញ្ញាត)នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

៥- ការចំណាយរបស់មជ្ឈត្តករជាតិ ត្រូវទទួលខុសត្រូវដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងរៀងៗខ្លួន។ រាល់ការចំណាយផ្សេងទៀតរបស់សាលាក្ដីមជ្ឈត្តកម្ម រួមទាំងថ្លៃសេវា និងការចំណាយរបស់មជ្ឈត្តករទីបីត្រូវចែករំលែកស្មើៗគ្នា។

មាត្រា១៩ ៈ ទំនាក់ទំនងជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត

១- កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឬចំណាត់ការណាមួយដែលត្រូវបានធ្វើឡើងដោយកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ មិនត្រូវប៉ះពាល់ដល់សិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ចនានានៃគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលមានចែងក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀង ឬអនុសញ្ញាអន្តរជាតិនានាដែលមានស្រាប់ ហើយដែលខ្លួនក៏ជាគូភាគីហត្ថលេខីផងដែរនោះឡើយ។

មាត្រា២០ ៈ ការបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង

១- ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អាចផ្ដល់សេចក្ដីជូនដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរនៅពេលណាក៏បាន ទៅកាន់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត អំពីការសម្រេចចិត្តរបស់ខ្លួនក្នុងការបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ សេចក្ដីជូនដំណឹងនេះត្រូវផ្ដល់ទៅ ICAO ក្នុងពេលដំណាលគ្នាផងដែរ។ កិច្ចព្រមព្រៀងនេះត្រូវបញ្ចប់នៅពាក់កណ្ដាលអធ្រាត្រ (នៅពេលដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតបានទទួលសេចក្ដីជូនដំណឹងនេះ) ភ្លាមៗមុនពេលគម្រប់ខួបឆ្នាំដំបូងនៃកាលបរិច្ឆេទទទួលសេចក្ដីជូនដំណឹងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង លុះត្រាតែសេចក្ដីជូនដំណឹងនោះ ត្រូវបានដកចេញដោយការសម្រេចចិត្តទៅវិញទៅមក ដោយគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមុនពេលបញ្ចប់នៃរយៈពេលនេះ។

២- ក្នុងការខកខានមិនបានទទួលស្គាល់ ការទទួលសេចក្ដីជូនដំណឹងអំពីការបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត សេចក្ដីជូនដំណឹងត្រូវចាត់ទុកថា បានទទួលដប់បួន(១៤)ថ្ងៃបន្ទាប់ពីកាលបរិច្ឆេទដែល ICAO បានទទួលស្គាល់នៃការទទួលសេចក្ដីជូនដំណឹងនេះ។

មាត្រា២១ ៈ ការចុះបញ្ជីនៅអង្គការអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលអន្តរជាតិ

១- កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និងការធ្វើវិសោធនកម្មណាមួយ ត្រូវចុះបញ្ជីនៅ ICAO ដោយអាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍រៀងៗខ្លួននៃគូភាគីនីមួយៗ។

មាត្រា២២.- ការចូលជាធរមាន

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវចូលជាធរមានសាមសិប(៣០)ថ្ងៃ បន្ទាប់ពីកាលបរិច្ឆេទនៃការទទួលលិខិតចុងក្រោយក្នុងការផ្លាស់ប្តូរកំណត់ទូត រវាងគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបញ្ជាក់ថា បានបំពេញលក្ខខណ្ឌតាមរដ្ឋធម្មនុញ្ញរៀងៗខ្លួន។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព ភាគីហត្ថលេខី ដែលបានទទួលសិទ្ធិអនុញ្ញាតពីរដ្ឋាភិបាលរៀងៗខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ជាភាសាខ្មែរ ព័រទុយហ្គាល់ និងភាសាអង់គ្លេស ដែលអត្ថបទច្បាប់នីមួយៗ គឺជាច្បាប់ដែលត្រឹមត្រូវដូចគ្នា។ ក្នុងករណីដែលមានការខ្វែងគំនិតគ្នា អំពីការបកស្រាយ នោះអត្ថបទជាភាសាអង់គ្លេសនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវយកជាគោល ដើម្បីអនុវត្ត។

ធ្វើនៅរាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី២០ ខែតុលា ឆ្នាំ២០២២។

តំណាងរដ្ឋាភិបាល
នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ម៉ៅ ហាវណ្ណាល់
រដ្ឋមន្ត្រី ទទួលបន្ទុក
រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល

តំណាងរដ្ឋាភិបាល
នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យ
ទីម័រខាងកើត

អាដាល់ជីហ្សា អាល់បើទីណា សាវៀរ
រៀស ម៉ាហ្គាណូ
រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងការបរទេស
និងសហប្រតិបត្តិការ

ឧបសម្ព័ន្ធ
កាលវិភាគផ្លូវហោះហើរ

ដោយអនុលោមតាមលក្ខខណ្ឌនៃការចាត់តាំងរបស់ខ្លួន ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍នានាដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ស្ថិតក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវមានសិទ្ធិធ្វើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិតាមកាលវិភាគហោះហើរ រវាងចំណុចនានានៅលើផ្លូវហោះហើរ ដូចខាងក្រោម៖

១- ផ្លូវហោះហើរដែលបានធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍បានចាត់តាំងរបស់ **រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា៖**

ពី	ចំណុចកណ្តាល	ទៅ	ចំណុចឯនាយ
ចំណុចណាមួយនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា	ចំណុចណាមួយ	ចំណុចណាមួយនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យទីម័រខាងកើត	ចំណុចណាមួយ

២- ផ្លូវហោះហើរដែលបានធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍បានចាត់តាំងរបស់ **រដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យទីម័រខាងកើត៖**

ពី	ចំណុចកណ្តាល	ទៅ	ចំណុចឯនាយ
ចំណុចណាមួយនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យទីម័រខាងកើត	ចំណុចណាមួយ	ចំណុចណាមួយនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា	ចំណុចណាមួយ

កំណត់សំគាល់

១- ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អាចនៅលើជើងហោះហើរណាមួយ ឬទាំងអស់ លុបចោលនៅចំណុចណាមួយ ឬចំណុចឯនាយ លុះត្រាតែសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា នៅលើផ្លូវហោះហើរទាំងនោះ ចាប់ផ្តើម ឬបញ្ចប់នៅចំណុចមួយ នៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍។

២-	ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អាចបម្រើចំណុចកណ្តាល ឬចំណុចឯនាយណាមួយ ដោយពុំអនុវត្តសិទ្ធិហោះហើរ រវាងចំណុចនោះ និងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ដោយយោងតាមកិច្ចព្រមព្រៀងរវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍ទាំងពីរ។

៣-	ការអនុវត្តសិទ្ធិហោះហើរទីប្រាំ លើចំណុចកណ្តាល និង/ឬចំណុចឯនាយ ដែលបានបញ្ជាក់ត្រូវយោងតាមកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានការយល់ព្រម រវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍ទាំងពីរ។