Entrada na Mesa
Data. 14/04/2025
Hora. 15:15:15
..O Presidente..

ANUNCIADO
O Presidente

A DiPLAN
Admito e baixa à Comissão B para, no prazo de 10 dias, elaborar o respetivo relatório e parecer. 24-25. 4

PPR. n.º 15/VII(2ª)

IX GOVERNO CONSTITUCIONAL

Proposta de Resolução do Parlamento Nacional n.º /2025

de de

Ratifica o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Democrática de Timor-Leste e o Governo do Reino do Camboja

Desejosos de aprofundar as relações de amizade e cooperação entre a República Democrática de Timor-Leste e o Reino do Camboja;

Cientes da necessidade de continuar a desenvolver o setor dos transportes aéreos como elemento essencial para a interconectividade do País e como alicerce para o crescimento económico através da facilitação de intercâmbios comerciais por via aérea e da promoção do turismo através do incremento de ligações aéreas regulares;

Tendo em conta o processo de adesão como Membro Pleno de Timor-Leste à Associação das Nações do Sudeste Asiático e à política de "Céu Aberto" da Oganização;

E, sublinhando as competências constitucionais do Parlamento Nacional para ratificar acordos internacionais;

O Governo apresenta ao Parlamento Nacional, ao abrigo da alínea a) do n.º 2 do artigo 115.º da Constituição da República, a seguinte proposta de Resolução:

Ratifica o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Democrática de Timor-Leste e o Governo do Reino do Camboja, cujas versões autênticas em lingua portuguesa, Khmer e inglesa se publicam em anexo.

Aprovada em Conselho de Ministros em 8 de janeiro de 2025.

O Primeiro-Ministro,

Kay Rala Xanana Gusmão

ANEXO I
Versão em língua portuguesa
(...)

ANEXO II
Versão em língua khmer
(...)

ANEXO III
Versão em língua chinesa

ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS

ENTRE

O GOVERNO DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR-LESTE

E

O GOVERNO DO REINO DO CAMBOJA

ACORDO DE SERVIÇOS AÉREOS

ENTRE

O GOVERNO DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR-LESTE

E

O GOVERNO DO REINO DO CAMBOJA

PREÂMBULO

O Governo da República Democrática de Timor-Leste e o Governo do Reino do Camboja (doravante designadas como "Partes Contratantes");

Sendo Partes da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago a 7 de dezembro de 1944;

Desejando promover serviços aéreos entre os seus respetivos territórios;

Reconhecendo a importância do transporte aéreo como forma de fomentar a cooperação económica e as relações comerciais assim como o contacto entre pessoas e a amizade entre estes;

Desejando garantir o mais elevado grau de segurança operacional e segurança nos serviços aéreos internacionais, assim como reafirmar a preocupação das Partes Contratantes com os actos e ameaças contra a segurança das aeronaves que coloquem em causa a segurança das pessoas e propriedade, o que afeta de maneira negativa a operação de serviços aéreos e consequentemente a confiança do público na segurança operacional do transporte aéreo; e

Desejando concluir um Acordo com o propósito de estabelecer e operar serviços aéreos civis entre os seus territórios e pontos além;

ACORDAM O SEGUINTE:

ARTIGO 1.º
DEFINIÇÕES

Para efeitos apenas do presente Acordo, excepto se as circunstâncias o exigirem de outro modo:

1. A expressão "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago a 7 de dezembro de 1944, incluindo: (i) qualquer emenda adoptada ao abrigo do artigo 94 (a) da Convenção e tenha sido ratificado por ambas as Partes, e (ii) qualquer anexo ou emenda adoptado ao abrigo do artigo 90.º da referida Convenção, desde que esses anexos e emendas tenham sido adoptados por ambas as Partes;

2. A expressão "autoridades aeronáuticas" significa, no caso do Governo da República Democrática de Timor-Leste, a Autoridade de Aviação Civil de Timor-Leste e no caso do Governo do Reino do Camboja, o Secretariado do Estado da Aviação Civil do Camboja ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções atualmente exercidas pelas respetivas autoridades ou funções semelhantes;

3. A expressão "empresa designada" significa qualquer empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do artigo 3.º (designação e autorização de empresas) deste Acordo;

4. A expressão "território" tem o significado, em relação a um estado, que lhe é atribuído de acordo com o artigo 2.º da Convenção;

5. As expressões "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional" e "empresa de transporte aéreo" têm os significados que lhes são atribuídos no artigo 96.º da Convenção;

6. A expressão "tarifa" significa qualquer preço a pagar pelo transporte de passageiros e carga e as condições em que esse preço se aplica, incluindo preços e condições para agenciamento e outros serviços auxiliares mas excluindo a remuneração e condições de transporte de correio;

7. A expressão "rotas acordadas" significa as rotas especificadas no mapa de rotas anexo ao presente Acordo;

8. O termo "serviços acordados" significa serviços aéreos regulares internacionais para o transporte de passageiros, bagagem e carga e/ou correio, separadamente ou em qualquer combinação, remunerado ou fretado nas rotas acordadas;

9. O termo "paragem não comerciais" significa a aterragem por qualquer motivo que não a recolha ou largada de passageiros, carga e/ou correio em serviços aéreos internacionais;

10. A expressão "taxas de utilizador" significa a taxa aplicada a empresas de transporte aéreo pela autoridade competente, ou autorizada por esta, destinada a suportar a manutenção da propriedade aeroportuária, serviços aeroportuários, serviços de navegação aérea ou instalações e serviços de segurança aeronáutica, incluindo todos os serviços auxiliares, quando destinados a aeronaves, as suas tripulações, passageiros e carga;

11. A expressão "Acordo" significa este acordo, o seu anexo e todas as adendas ao mesmo;

12. A expressão "OACI" significa a Organização da Aviação Civil Internacional;

ARTIGO 2.º
CONCESSÃO DE DIREITOS DE TRÁFEGO

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos relativamente aos serviços aéreos internacionais explorados pelas empresas designadas pela outra Parte Contratante:

    a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar;

    b) O direito de fazer escalas no seu território, para fins não comerciais; e

    c) Os restantes direitos especificados no presente Acordo, expressamente incluindo aqueles indicados em Anexo ao presente Acordo.

2. As empresas de cada Parte Contratante, além daquelas designadas nos termos do artigo 3.º deste Acordo (Designação e Autorização de Empresas), podem igualmente usufruir dos direitos concedidos ao abrigo das alíneas a) e b) do número 1 deste artigo. Essa empresa é obrigada a cumprir com as condições previstas nas leis, regulamentos e regras habitualmente aplicadas à operação de serviços aéreos internacionais pela outra Parte Contratante.

3. Nada no presente artigo deverá ser interpretado como conferindo à empresa ou empresas designadas por uma Parte Contratante o direito de proceder no território da outra Parte Contratante ao embarque de passageiros, bagagem, carga ou correio transportado contra remuneração ou em regime de fretamento e destinado a outro ponto no território dessa outra Parte Contratante.

ARTIGO 3.º
DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE EMPRESAS

1. Cada Parte Contratante tem o direito de designar uma ou mais empresas para explorar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas neste acordo assim como retirar

ou alterar tais designações. Essas designações deverão ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte Contratante por via diplomática.

2. Aquando da recepção dessa designação e dos pedidos apresentados por uma empresa designada, no formato estabelecido para as autorizações operacionais e permissões técnicas, cada Parte Contratante deverá, no prazo procedimental mínimo, desde que:

   a) (i) a propriedade substancial e o controle efetivo dessa empresa aérea são investidos na Parte Contratante que a designou, os nacionais dessa Parte Contratante ou a empresa aérea designada está constituída e tem seu estabelecimento principal no território da Parte que o designou; ou

   (ii) sujeito à aceitação por uma Parte Contratante que receba tal pedido, a empresa aérea designada que é constituída e tem seu principal local de negócios no território da Parte Contratante que designa a empresa aérea, é e permanece substancialmente de propriedade e efetivamente controlada pela Parte Contratante e/ ou seus nacionais, e a Parte Contratante que designa a empresa aérea tem e mantém um controle regulatório efetivo; ou

   b) A empresa designada se encontre habilitada para satisfazer as condições fixadas pelas leis e pelos regulamentos normalmente e razoavelmente aplicados à exploração de serviços aéreos internacionais pelas autoridades de acordo com a Convenção; e

   c) A Parte Contratante que designa essa empresa cumpra com o artigo 6.º (Segurança Operacional Aérea) e o Artigo 7.º (Segurança da Aviação civil) deste Acordo;

3. As Partes Contratantes concedem autorizações de operação de acordo com o número 2 do presente artigo.

4. A empresa designada por uma Parte Contratante se encontra qualificada para cumprir as restantes condições previstas nas leis e regulamentos habitualmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional aprovados pela outra Parte Contratante.

5. Aquando da recepção da autorização de operação e autorizações técnicas, uma empresa designada possa, a qualquer altura, começar a operar os serviços para os quais foi designada, desde que cumpra com os requisitos previstos neste Acordo assim como as leis e regulamentos nacionais aplicáveis relativas a autorizações de operação.

ARTIGO 4.º
RECUSA, REVOGAÇÃO, SUSPENSÃO E LIMITAÇÃO DE AUTORIZAÇÕES

1. Cada uma das Partes Contratantes tem o direito de recusar, revogar, suspender ou limitar as autorizações de exploração ou permissões técnicas atribuídas a uma empresa designada pela outra Parte Contratante nos termos do artigo 3.º (Designação e Autorização de Empresas), de forma temporária ou permanente, quando:

    a) A empresa designada não consiga demonstrar perante as Autoridades que se encontra designada nos termos do artigo 3.º, parágrafos 2 (a) (i) ou (ii) conforme aplicáveis, ou

    b) A empresa designada não cumpra com as leis, regulamentos e regras previstas no artigo 15.º (Aplicação de Leis e Regulamentos) deste Acordo; ou

    c) A outra Parte Contratante não mantém nem gere os padrões determinados de acordo com o Artigo 6.º (Segurança Operacional Aérea) do presente Acordo;

2. A menos que acção imediata seja fundamental para evitar mais violações às leis e regulamentos referidos nos parágrafos 1 (b) ou 1(c) deste Artigo, os direitos previstos no presente artigo apenas devem ser exercidos após consulta com a outra Parte nos termos do artigo 17.º deste Acordo.

3. Este artigo não limita os direitos de cada Parte Contratante de recusar, revogar, suspender limitar ou impor condições nas autorizações de exploração ou permissões técnicas de uma empresa designada de acordo com o artigo 7.º (Segurança da Aviação Civil) deste Acordo.

ARTIGO 5.º
RECONHECIMENTO DE CERTIFICADOS E LICENÇAS

1. Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de competência e as licenças emitidos ou validados, em conformidade com as regras e os procedimentos de uma das Partes Contratantes, e dentro do seu prazo de validade, deverão ser reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante, para efeitos de exploração dos serviços acordados, desde que os requisitos a que obedeceram a sua emissão ou validação sejam equivalentes ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos em conformidade com a Convenção.

2. Se os termos ou condições das licenças ou certificados referidos no parágrafo 1 deste artigo, emitidos pela Autoridade de uma Parte Contratante, a qualquer pessoa, empresa designada ou aeronave usada na realização dos serviços acordados, permitirem um desvio dos padrões mínimos estabelecidos na Convenção, e se o desvio em causa tiver sido comunicado à OACI, a outra Parte Contratante pode requerer consultas entre as Autoridades com vista a clarificar a prática.

3. No que respeita a voos sobre o seu próprio território, cada Parte Contratante reserva-se, contudo, o direito de não reconhecer os certificados de competência e as licenças concedidos ou validados aos seus nacionais pela outra Parte Contratante.

ARTIGO 6.º
SEGURANÇA OPERACIONAL AÉREA

1. Cada Parte Contratante pode, em qualquer momento, solicitar consultas sobre os padrões de segurança adotados, pela outra Parte Contratante, em qualquer área relacionadas com infraestruturas aeronáuticas, tripulação, a aeronave ou as condições da sua exploração. Tais consultas deverão realizar-se no prazo de trinta (30) dias a contar desse pedido.

2. Se, em consequência dessas consultas, uma Parte Contratante concluir que a outra Parte Contratante não mantém, nem aplica efetivamente, em nenhuma dessas áreas, padrões de segurança que sejam, pelo menos, iguais aos padrões mínimos então estabelecidos de acordo com a Convenção, a primeira Parte Contratante deverá notificar a outra Parte Contratante dessas conclusões e das medidas consideradas necessárias para a adequação a esses padrões mínimos, devendo a outra Parte Contratante tomar as necessárias medidas corretivas. O facto da outra Parte Contratante não adotar, no prazo de quinze (15) dias ou num prazo superior, conforme acordado, as medidas adequadas constituem fundamento para aplicação do artigo 3.º (Designação e Autorização de Empresas) e artigo 4.º (Recusa, Revogação, Suspensão e Limitação de Autorizações) do presente Acordo.

3. Os parágrafos 4 a 7 do presente Artigo suplementam os parágrafos 1 e 2 do presente Artigo e as obrigações das Partes Contratantes ao abrigo do Artigo 33.º da Convenção.

4. Sem prejuízo das obrigações referidas no artigo 16.º da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave das empresas designadas de uma Parte Contratante em serviços de ou para o território da outra Parte Contratante pode, enquanto permanecer no território da outra Parte Contratante, ser objeto de um exame realizado pelos representantes autorizados da outra Parte Contratante, a bordo e no exterior da aeronave, a fim de verificar não só a validade dos documentos da aeronave e da sua tripulação, mas também o estado aparente da aeronave e do seu equipamento (chamada "inspeção de placa"), desde que não acarrete atrasos desnecessários.

5. Se, em consequência desta inspeção de placa ou de uma série de inspeções de placa:
    1. a) Uma aeronave ou a exploração de uma aeronave inspirarem sérias preocupações por não cumprirem com os padrões mínimos então estabelecidos de acordo com a Convenção; ou

2. b) A ausência de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança então estabelecidos de acordo com a Convenção levantarem sérias preocupações,

a Parte Contratante que efetuou a inspeção pode, para efeitos do artigo 33.º da Convenção, concluir que os requisitos, os certificados ou as licenças emitidos ou validados para a aeronave em questão ou para a sua tripulação, ou que os requisitos de exploração da aeronave não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

6. No caso de o acesso para efeitos de uma inspeção de placa a uma aeronave operada por uma empresa designada por uma Parte Contratante, nos termos do n.º 4 *supra*, ser negado pelos representantes dessa empresa designada, a outra Parte é livre de inferir que há preocupações sérias do tipo mencionado no n.º 5 *supra* e tirar as conclusões nele referidas.

7. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender ou alterar de imediato a autorização de exploração da empresa designada pela outra Parte Contratante caso a primeira Parte Contratante conclua, quer em consequência de uma inspeção de placa, ou de uma série de inspeções de placa, de recusa de acesso para efeitos de inspeção de placa, quer após consulta, ou de qualquer outro modo, que uma ação imediata é imprescindível para a segurança da operação da empresa.

8. Qualquer ação tomada por uma Parte Contratante nos termos dos parágrafos 2 a 7 do presente artigo deixará de se aplicar assim que o seu respetivo fundamento deixar de se aplicar.

ARTIGO 7.º
SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

1. Em conformidade com os seus direitos e obrigações decorrentes do Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam a sua obrigação mútua de protegerem a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações decorrentes do Direito Internacional, as Partes Contratantes deverão, em especial, agir em conformidade com o disposto na Convenção Relativa às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, a Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de Setembro de 1970, a Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de Setembro de 1971 e no seu Protocolo Suplementar para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência nos Aeroportos servindo a Aviação Civil Internacional, assinada em Montreal em 24 de Fevereiro de 1988, na Convenção Relativa à Marcação dos Explosivos Plásticos para

Fins de Deteção, assinada em Montreal em 1 de março de 1991, e qualquer outro acordo sobre segurança da aviação que se torne vinculativo para ambas as Partes Contratantes.

2. As Partes Contratantes deverão, a pedido, prestar-se mutuamente toda a assistência necessária com vista a impedir atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, respetivos passageiros e tripulações de aeroportos, instalações e equipamentos de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes deverão agir nas suas relações mútuas em conformidade, no mínimo, com as disposições relativas à segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e os anexos à Convenção; estas deverão exigir que os operadores de aeronaves que nele se encontrem registadas e operadores que tenham o estabelecimento principal ou a sua residência permanente no seu território, e os operadores de aeroportos no seu território, ajam em conformidade com as referidas disposições relativas à segurança da aviação.

4. Ambas as Partes Contratantes observarão as normas de segurança requeridas pela outra Parte Contratante para a entrada e partida do seus respetivos territórios e tomar todas as medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações e a sua bagagem de mão, assim como a carga e provisões a bordo, antes e durante o embarque ou desembarque. Ambas as Partes Contratantes darão a consideração necessária a qualquer pedido da outra Parte Contratante quanto a medidas especiais de segurança relativas a uma ameaça específica.

5. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civil ou de outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes ajudar-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e adotando outras medidas apropriadas, tendentes a pôr termo, de forma rápida e segura, a esse incidente ou ameaça de incidente.

6. As Partes Contratantes tomam as medidas consideradas praticáveis de forma a garantir que as Aeronaves da outra Parte Contratante sujeitas a atos de captura ilícita ou outros atos de interferência ilícita que aterrem no seu território seja retida em terra a menos que a sua partida seja necessária para fins de proteção da vida humana. Quando praticável, estas medidas devem ser tomadas após consulta à outra Parte Contratante.

7. Quando uma Parte Contratante tiver motivos razoáveis para crer que a outra Parte Contratante se afastou das disposições do presente artigo, as autoridades aeronáuticas da primeira Parte Contratante podem solicitar consultas à autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante. Se, no prazo de quinze (15) dias a contar do início das consultas, não se conseguir alcançar um acordo satisfatório, esse facto constitui fundamento para retirar, revogar, suspender ou impor condições às autorizações deste

Acordo. Em casos justificados por uma emergência, uma Parte Contratante pode tomar medidas imediatas antes do final do prazo de quinze (15) dias a contar do início das consultas.

8. Qualquer das Partes Contratantes pode requerer às empresas designadas pela outra Parte Contratante que submeta o seu programa de segurança devidamente aprovado pela autoridade aeronáutica da outra Parte Contratante, para aprovação.

ARTIGO 8.º
TARIFAS

1. As tarifas relativas aos serviços acordados operados pelas empresas designadas de cada Parte Contratante são estabelecidas por cada empresa designada em valores razoáveis, tomando em consideração todos os fatores relevantes, nomeadamente, o interesse dos utilizadores, custo da operação, características do serviço, lucro razoável, tarifas de outros operadores e outras considerações comerciais do valor razoável para o mercado.

2. Não será exigida a apresentação das tarifas das empresas designadas para registo junto das autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes. Não obstante, caso exista uma lei nacional de uma Parte Contratante que requeira prévia aprovação de tarifas, a mesma será sujeita a aprovação. Em tais casos, o principio de reciprocidade pode ser aplicado pelas Partes Contratantes.

3. As Partes Contratantes dão especial atenção a tarifas que possam não ser aprovadas na medida em que se apresentem discriminatórias de forma desrazoável, excessivamente elevadas ou restritivas devido ao abuso de posição dominante, assim como tarifas artificialmente baixas em resultado de subsídios estatais fornecidos de forma direta ou indireta, ou qualquer outra prática anti-competitiva.

4. As Partes Contratantes garantem que as empresas designadas por cada Parte Contratante são obrigadas a fornecer ao público informação total e clara sobre as tarifas e preços, assim como as condições em que as mesmas são publicitadas ao público.

ARTIGO 9.º
LOCAÇÃO DE AERONAVES

1. Se uma empresa designada pretende utilizar uma aeronave que não seja sua propriedade na realização de serviços aéreos, a utilização dessa aeronave encontra-se sujeita às seguintes condições:

    a. Que não resulte no exercício de direitos de tráfego por parte de uma empresa locadora que não os possua;

b. Que o benefício financeiro a ser obtido pela empresa locadora não seja dependente do lucro ou perda da operação da empresa designada; e

c. Que a responsabilidade pela aeronavegabilidade e adequação dos padrões de manutenção e operação de qualquer aeronave locada operada pela empresa designada de uma Parte esteja em conformidade com a Convenção.

2. Uma empresa designada não está proibida de fornecer serviços com aeronaves locadas desde que o acordo de locação cumpra com os requisitos do parágrafo anterior.

ARTIGO 10.º
ATIVIDADES COMERCIAIS

1. As empresas designadas por cada Parte Contratante, nos termos das leis e regulamentos da outra Parte Contratante, têm o direito a:

a) Em relação à entrada, residente e emprego, trazer para o território da outra Parte Contratante e nele manter pessoal executivo, e outro pessoal especializado, assim como mobília de escritório e material promocional, necessário à exploração do transporte aéreo, em conformidade com as leis e os regulamentos dessa outra Parte Contratante relativos à entrada, residência e emprego;

b) Abrir escritórios no território da outra Parte Contratante para fornecer, promover e vender serviços de transporte aéreo;

c) Proceder à venda de transporte aéreo no território da outra Parte Contratante, quer através da venda direta, quer através de agentes ou outros intermediários da sua escolha, e qualquer pessoa será livre de adquirir esses serviços na moeda daquele território ou em moedas livremente convertíveis de outros países, sujeito às leis e regulamentos nacionais aplicáveis;

d) Converter e realizar remessas para o território onde foram incorporadas, todos os rendimentos locais em excesso das despesas locais. A conversão e envio será permitida sem restrições ou taxação a esse respeito e de acordo com a taxa cambial aplicável à data do envio pela empresa. A conversão e envio será realizado de acordo com as leis e regulamentos vigentes em matéria cambial; e

e) Pagar despesas locais, incluindo a compra de combustível, nos territórios da outra Parte Contratante na moeda local. Discricionariamente, as empresas de cada Parte Contratante podem pagar despesas no território da outra Parte Contratante em moedas de cambio livremente convertíveis de acordo com os regulamentos vigentes em matéria cambial.

2. Ao operar ou ao ter autorização para operar os serviços aéreos nas rotas especificadas, as empresas designadas podem, sujeitas às leis regulamentos e politicas nacionais, estabelecer acordos de cooperação como acordos de partilha de código ou acordos de reserva de lugares, com:

   a) uma empresa ou empresas da mesma Parte Contratante;

   b) Uma empresa ou empresas da outra Parte Contratante,

   desde que as empresas envolvidas no acordo tenham os direitos adequados para as rotas em questão e satisfaçam os requisitos normalmente exigidos para esses acordos.

3. A empresa que realiza a venda poderá ser obrigada a pedir aprovação da autoridade aeronáutica da Parte Contratante para qualquer acordo de cooperação nos termos do número 2 do presente artigo antes da sua entrada em vigor.

4. Na altura da venda de bilhetes, a empresa que realiza a venda informa os passageiros sobre qual a empresa com que o mesmo está a entrar numa relação contratual e que empresa opera cada sector dos serviços.

ARTIGO 11.º
TAXAS DE UTILIZAÇÃO

1. Nenhuma das Partes Contratantes deverá impor ou permitir que sejam impostas às empresas designadas pela outra Parte Contratante taxas mais elevadas que aquelas que são impostas às suas próprias empresas que explorem serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Cada Parte Contratante encoraja consultas sobre taxas de utilização entre a sua entidade competente para a fixação destas e as empresas de transporte aéreo que utilizam os serviços aos quais as taxas em questão são aplicadas. Tais consultas devem, quando praticável, ser realizadas através de organizações representativas de empresas de transporte aéreo. Antes de serem realizadas alterações às taxas de utilização deve ser dado conhecimento com antecedência suficiente para que os utilizadores possam expressar a sua opinião antes da alteração ser realizada. Cada Parte Contratante deve incentivar as entidades competentes no seu próprio território a trocar a informação em causa com os utilizadores.

ARTIGO 12.º
DIREITOS ADUANEIROS

1. Cada Parte Contratante, em reciprocidade, isentará as empresas designadas pela outra Parte Contratante até ao limite permitido pela sua leis e regulamentos, de todas os

direitos aduaneiros, emolumentos de inspeção, e outros direitos ou impostos que não sejam taxas relativas a serviços prestados à chegada, quando incidam sobre aeronaves, combustível, equipamento de assistência em escala, óleos e lubrificantes, consumíveis técnicos e peças sobressalentes de aeronaves incluindo motores, equipamento normal e provisões, tal como documentos identificados como sendo da empresa com o logótipo impresso, material publicitário da empresa para distribuição gratuita em relação à operação da empresa designada, com o objetivo de ser utilizado unicamente em conexão com a operação da aeronave da empresa designada a operar serviços aéreos.

2. As isenções previstas no presente artigo aplicam-se aos bens indicados na alínea anterior que:

    a) Sejam introduzidos no território de uma Parte Contratante, em nome de, ou pela empresa designada pela outra Parte Contratante; ou

    b) Sejam mantidos a bordo da aeronave utilizada pela empresa designada por uma Parte Contratante entre a chegada e a partida do território da outra Parte Contratante;

    c) Embarcada na aeronave utilizada por uma empresa designada por uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante destinados a ser consumidos na realização dos serviços acordados

    mesmo quando estes aprovisionamentos se destinem a ser consumidos na parte da viagem efetuada sobre o território da Parte Contratante em que são embarcadas e desde que a propriedade dos bens embarcados não seja transferida no território da Parte Contratante.

3. O equipamento aeronáutico, assim como os materiais e equipamentos habitualmente mantidos a bordo da aeronave da empresa designada pela Parte Contratante, pode ser desembarcado no território da outra Parte Contratante apenas com a aprovação das autoridades aduaneiras desse território. Em tal caso, podem ser colocadas sob a supervisão das ditas autoridades até ao momento em que são re-exportadas ou descartadas de acordo com as regras aduaneiras.

4. As isenções previstas neste artigo também deverão ser possíveis nos casos em que as empresas designadas por qualquer uma das Partes Contratantes tenham estabelecido acordos com outra ou outras empresas para o empréstimo ou transferência, no território da outra Parte Contratante, dos produtos especificados na alínea 1 deste artigo, desde que essa outra ou essas outras empresas beneficiem igualmente das mesmas isenções junto da outra Parte Contratante.

ARTIGO 13.º
CONCORRÊNCIA LEAL

As Partes Contratantes acordam que:

a) as empresas designadas terão oportunidades justas e equitativas de concorrência na operação das rotas e serviços acordados entre os seus respetivos territórios; e

b) devem providenciar no sentido de adotar na sua jurisdição medidas adequadas para eliminar práticas discriminatórias ou a concorrência desleal em prática pelas empresas designadas ou Partes Contratantes.

ARTIGO 14.º
SALVAGUARDA

1. Ambas as Partes Contratantes acordam que as seguintes práticas podem ser consideradas como possíveis práticas de concorrência desleal e devem ser investigadas:

   a) cobrar preços e tarifas em determinadas rotas em valores que são, no agregado, insuficientes para cobrir os custos que são fornecidos;

   b) a oferta de capacidade ou frequência em excesso;

   c) as práticas serem prolongadas no tempo ao invés de temporárias;

   d) as práticas referidas terem um grave impacto económico negativo ou, causarem danos significativos, a outra empresa de serviços aéreos;

   e) as práticas refletirem uma intenção, ou terem um efeito provável de, afetar, excluir ou afastar outra empresa do mercado; e

   f) comportamento que indicie a prática de abuso de posição dominante na rota em questão.

2. Auxílios estatais ou subsídios devem ser transparentes entre Partes Contratantes não podendo distorcer a competição entre empresas designadas pelas Partes Contratantes. Uma Parte Contratante deve, perante um pedido da outra Parte Contratante, fornecer toda a informação necessária sobre a prática aplicada. Essa informação é tratada como confidencial e sensível.

3. Se as Autoridades Aeronáuticas de uma Parte Contratante considerar que a operação ou operações realizadas pela empresa designada pela outra Parte Contratante pode

constitui uma prática anti-competitiva de acordo com os indicadores previstos no parágrafo 1 *supra*, ou que a Parte Contratante realiza um auxilio estatal indevido, a Parte Contratante pode requerer consultas nos termos do artigo 17.º (Consultas e Emendas) com vista a resolver o problema. O pedido tem de ser acompanhado com uma notificação das razões do pedido e as consultas iniciam-se quinze (15) dias após a recepção do pedido.

4. Caso as Partes Contratantes não alcancem uma resolução para o problema através de Consultas, qualquer Parte Contratante pode invocar o mecanismo de resolução de disputas previsto no Artigo 18.º (Resolução de Disputas).

5. Ambas as Partes Contratantes têm o direito de suspender, revogar, impor condições ou limitar as autorizações de operação a respeito de uma empresa designada pela outra Parte Contratante a título temporário quando considere, de forma razoável, existirem práticas injustas ou anti-competitivas relacionadas com os parágrafos 1 e 2 *supra* da responsabilidade da outra Parte Contratante ou as empresas designadas por si designadas que afetem gravemente a operação da empresa designada por essa Parte Contratante.

ARTIGO 15.º
APLICAÇÃO DE LEIS E REGULAMENTOS

1. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada e saída do seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tais aeronaves no seu território, aplicam-se às aeronaves da empresa designada pela outra Parte Contratante.

2. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de passageiros, tripulações, bagagem, carga e correio transportados a bordo de uma aeronave, tais como as formalidades de entrada, saída, imigração, passaportes, alfândegas e controle sanitário, deverão ser cumpridos por ou em nome desses passageiros, tripulações ou carga das empresas da outra Parte Contratante à entrada, saída ou durante a permanência no território da primeira Parte Contratante.

3. Passageiros, bagagem e carga em transito no território de uma Parte Contratante e que não abandone a área do aeroporto reservada para esse propósito não pode ser sujeita a exame excepto por razões de segurança, controlo de narcóticos, prevenção de entrada ilegal no país ou circunstâncias especiais.

ARTIGO 16.º
ESTATÍSTICAS

As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes deverão, a pedido das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, fornecer-lhes estatísticas periódicas ou outras informações que possam ser razoavelmente exigidas relativo ao tráfego transportado nos serviços acordados.

ARTIGO 17.º
CONSULTAS E EMENDAS

1. As autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes realização periodicamente consultas sobre a implementação, interpretação ou aplicação do presente Acordo ou sobre o cumprimento do presente Acordo. Excepto se acordado de forma diferente, tais consultas devem ter início o mais cedo possível mas nunca após sessenta (60) dias a contar da receção pela outra Parte Contratante do pedido escrito, através de canais diplomáticos, com a exploração do tema das consultas. Após a data para as Consultas ser acordada, a Parte Contratante que requereu as Consultas, notifica a outra Parte Contratante do tema a discutir.

ARTIGO 18.º
RESOLUÇÃO DE DIFERENDOS

1. Em caso de diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo, deverão as Partes Contratantes, em primeiro lugar, procurar resolvê-lo através de negociações, por via diplomática.

2. Se as Partes Contratantes não conseguirem resolver o diferendo por via de consultas ou canais diplomáticos, podem submetê-lo à decisão de um organismo terceiro acordado ou, a pedido de uma das Partes Contratantes, à decisão de um tribunal arbitral composto por três (3) árbitros, um (1) nomeado por cada Parte Contratante e o terceiro a ser nomeado pelos dois (2) nomeados: Cada uma das Partes Contratantes designa um árbitro no prazo de sessenta (60) dias após a receção do pedido de arbitragem pela outra Parte Contratante através de canais diplomáticos a requerer a arbitragem, e o terceiro árbitro será nomeado no prazo especificado. Se nenhuma das Partes Contratantes designar um árbitro no prazo especificado ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional pode, a pedido de qualquer uma das Partes Contratantes designar um ou mais árbitros, conforme o exija o caso. Em tais casos, o terceiro árbitro será o nacional de um Estado terceiro e actuará como presidente do tribunal arbitral.

3. O tribunal arbitral deverá fixar os limites da sua jurisdição em conformidade com o presente Acordo e estabelecer o seu próprio procedimento.

4. A decisão do Tribunal Arbitral decidida nos termos do parágrafo 2 *supra* é vinculativa. Se, e enquanto, qualquer uma das Partes Contratante não cumprir com a decisão

tomada, a outra Parte Contratante pode aplicar o artigo 4.º (Recusa, Revogação, Suspensão e Limitação de Autorizações) do presente Acordo.

5. Cada uma das Partes Contratantes deverá suportar os encargos relacionados com o árbitro por si nomeado. As outras despesas do tribunal arbitral, incluindo os encargos relacionados com o terceiro árbitro, deverão ser repartidas em partes iguais entre as Partes Contratantes.

ARTIGO 19.º
RELAÇÃO COM OUTROS ACORDOS

1. Este Acordo ou ações tomadas de acordo com este Acordo não afetam os direitos e obrigações das Partes Contratantes sob qualquer outro acordo ou convenção internacional de que sejam partes.

ARTIGO 20.º
TÉRMINO

1. Qualquer das Partes Contratantes pode, a qualquer altura, notificar por escrito a outra Parte Contratante, da sua decisão de denunciar o presente Acordo. A denuncia tem que ser comunicada simultaneamente à Organização da Aviação Civil Internacional. A denúncia produzirá efeitos à meia-noite (no local de recepção da notificação pela outra parte) do dia imediatamente antes do primeiro aniversário da data de recepção da notificação pela outra Parte Contratante, excepto se a notificação for retirada por acordo entre as Partes Contratantes antes da data em que produziria efeitos.

2. Na ausência de acusação da receção da notificação, esta deverá considerar-se como recebida catorze (14) dias após a receção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 21.º
REGISTO COM A OACI

O presente Acordo e qualquer emenda ao mesmo deverão ser registados juntos da Organização da Aviação Civil Internacional pela respetiva Autoridade Aeronáutica.

ARTIGO 22.º
ENTRADA EM VIGOR

O presente Acordo entrará em vigor trinta (30) dias após a data em que ambas as Partes Contratantes se tiverem mutuamente notificado, por via diplomática, de que foram cumpridos os respetivos requisitos de direito interno necessários para o efeito.

Em fé do que os abaixo assinados, devidamente autorizados para o efeito pelos respetivos Governos, assinaram o presente Acordo em duplicado em Khmer, Português, e Inglês, todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, o texto em Inglês prevalecerá.

Feito em Phnom Penh, no dia 20 de outubro do ano 2022.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR-LESTE

ADALJIZA ALBERTINA XAVIER REIS MAGNO
Ministra dos Negócios Estrangeiros e Cooperação

PELO GOVERNO DO REINO DO CAMBOJA

MAO HAVANNALL
Ministro-Chefe da Secretaria de Estado da Aviação Civil

ANEXO
MAPA DE ROTAS

Empresas de cada Parte Contratante designadas nos termos deste Acordo devem, de acordo com os termos da sua designação, ter direito a realizar transporte aéreo internacional regular entre pontos nas seguintes rotas:

I. Rotas a explorar pelas empresas designadas pela **República Democrática de Timor-Leste:**

PONTOS NA ORIGEM	PONTOS INTERMÉDIOS	PONTOS NO DESTINO	PONTOS ALÉM
Qualquer ponto em Timor-Leste	Qualquer ponto	Qualquer ponto em Camboja	Qualquer ponto

II. Rotas a explorar pelas empresas designadas pelo **Governo do Reino do Camboja:**

PONTOS NA ORIGEM	PONTOS INTERMÉDIOS	PONTOS NO DESTINO	PONTOS ALÉM
Qualquer ponto em Camboja	Qualquer ponto	Qualquer ponto em Timor-Leste	Qualquer ponto

NOTAS:

1. As empresas designadas de qualquer Parte Contratante podem, em qualquer voo, omitir paragens intermédias ou pontos além desde que os serviços acordados nestas rotas comecem/terminem num ponto no território da Parte Contratante responsável pela designação da empresa.

2. As empresas designadas de qualquer Parte Contratante podem servir os pontos intermédios ou além sem o exercício de direitos de tráfego entre esse ponto e o território de outra Parte Contratante desde que aprovado pelas autoridades aeronáuticas.

3. O exercício de direitos de quinta liberdade em pontos intermédios e/ou além apenas pode ser realizado com acordo e aprovação das autoridades aeronáuticas.

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC REPUBLIC OF TIMOR-LESTE

AND

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF CAMBODIA

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC REPUBLIC OF TIMOR-LESTE

AND

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF CAMBODIA

PREAMBLE

The Government of the Democratic Republic of Timor-Leste and the Government of the Kingdom of Cambodia (hereinafter referred to as "Contracting Parties");

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;

Desiring to promote international air services between their respective territories;

Acknowledging the importance of air transport as a means of fostering economic cooperation and trade relations as well as people-to-people contact and friendship between them;

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

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating civil air services between their respective territories and beyond;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1
DEFINITIONS

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

1. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes: (i) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by all the Contracting Parties to this Agreement, and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are, at any given time, effective for all the Contracting Parties to this Agreement;

2. The term "aeronautical authorities" means in the case of the Government of the Democratic Republic of Timor-Leste, the Civil Aviation Authority of Timor-Leste and in the case of the Kingdom of Cambodia, the State Secretariat of Civil Aviation of Cambodia or in either case any person or body authorised to perform any function to which this Agreement relates;

3. The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement;

4. The term "territory" has the meaning given to it under Article 2 of the Convention;

5. The terms "air service", "international air service", and "airline" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

6. The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

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

8. The term "agreed services" means scheduled air services performed for the carriage of passengers, cargo and/or mail, separately or in combination, for remuneration or hire on the specified routes;
9. The term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo and/or mail in international air services;

10. The term "user charges" means a charge imposed on airlines by the competent

facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crew, passengers and cargo;

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

12. The term "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;

ARTICLE 2
GRANT OF RIGHTS

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

   a) the right to fly across its territory without landing;

   b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

   c) the rights otherwise specified in this Agreement, including those rights stated in the Annex of this Agreement.

2. The airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1(a) and (b) of this Article. That airline shall be required to meet other conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally applied to the operation of the international air services by the Contracting Party considering the application.

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

ARTICLE 3
DESIGNATION AND AUTHORISATION OF AIRLINES

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

2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisation and technical permission, each

Contracting Party shall grant the appropriate authorisation and technical permission with minimum procedural delay, provided that:

a) (i) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party or the designated airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the designating Party; or

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

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

c) the Contracting Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security) of this Agreement.

3. The Contracting Parties granting operating authorisations in accordance with paragraph 2 of this Article.

4. The designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Contracting Party receiving the designation.

5. On receipt of the operating authorisation granted under paragraph 2, a designated airline may begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that it complies with applicable provisions of this Agreement and the Contracting Parties' applicable national laws and regulations concerning operating permits.

ARTICLE 4
WITHHOLDING, REVOCATION, SUSPENSION AND LIMITATION OF AUTHORISATION

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

to an airline designated by another Contracting Party, temporarily or permanently where:

a) the airline has failed to prove that it is qualified under Article 3 paragraphs 2 (a) (i) or (ii) as applicable; or

b) the airline has failed to comply with laws, regulations, and rules referred to in Article 15 (Application of Laws and Regulations) of this Agreement; or

c) another Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety) of this Agreement.

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

3. This Article does not limit the rights of any Contracting Party to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permission of an airline or airlines of another Contracting Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

ARTICLE 5
RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid in accordance with the rules and procedures of one Contracting Party, and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that the requirements under which such certificates and licences were issued, or rendered valid, are equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 of this Article, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with ICAO, the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or in relation to its registered aircraft by the

ARTICLE 6

SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards in any area relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft or their operation. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards and that other Contracting Party shall then take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days, or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) and Article 4 (Withholding, Revocation, Suspension and Limitation of Authorisation) of this Agreement.

3. Paragraphs 4 to 7 of this Article supplement paragraphs 1 and 2 of this Article, and be interpreted together with the obligations of the Contracting Parties under Article 33 of the Convention.

4. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that any aircraft operated by, or under a lease arrangement on behalf of, an airline or airlines of one Contracting Party, on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of a search by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft. The purpose of the examination is to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

5. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

    1. a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or

    2. b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

6. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 4 of this Article is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 5 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

7. Each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

8. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 7 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 7
AVIATION SECURITY

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to one another to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as any other convention or protocol relating to the security of civil aviation which the Contracting Parties adhere to.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to one another to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, and airports and air

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

4. Each Contracting Party shall observe the security provisions required by another Contracting Party for entry into, departure from, and while within their respective territories and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during loading or unloading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from another Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

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

6. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party which is subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference and which lands in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

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

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

ARTICLE 8
TARIFFS

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

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

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

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

ARTICLE 9
OPERATION OF LEASED AIRCRAFT

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

    a. that such arrangements will not be equivalent to allowing a lessor airline access to traffic rights not otherwise available to that airline;

    b. that the financial benefit to be obtained by the lessor airline will not be dependent on the profit or loss of the operation of the designated airline concerned; and

    c. that the responsibility for the continued airworthiness and the adequacy of operating and maintenance standards of any leased aircraft operated by an airline designated by one Contracting Party will be established in conformity with the Convention.

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

ARTICLE 10
COMMERCIAL ACTIVITIES

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

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

   b) to establish offices in the territory of another Contracting Party for the purposes of provision, promotion and sale of air services;

   c) to engage in the sale of air services in the territory of another Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents; to sell such air services, and any person shall be free to purchase such services in local currency of that territory or, subject to the national laws and regulations, in freely convertible currencies of another Contracting Party;

   d) to convert and remit to the territory of its incorporation, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance. Such conversion and remittance shall be made in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party concerned; and

   e) to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territories of another Contracting Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of another Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

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

   a) an airline or airlines of the same Contracting Party; and

b) an airline or airlines of another Contracting Parties.

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

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

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

ARTICLE 11
USER CHARGES

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

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

ARTICLE 12
CUSTOMS DUTIES

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

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

   a) introduced into the territory of the Contracting Party by or on behalf of the designated airline(s) of another Contracting Party; or

   b) retained on board aircraft of the designated airline(s) of one Contracting Party upon arrival in or leaving the territory of another Contracting Party; or

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

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

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

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

ARTICLE 13
FAIR COMPETITION

Each Contracting Party agrees:

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

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

SAFEGUARDS

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

   a) charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the air services to which they relate;

   b) the addition of excessive capacity or frequency of air services;

   c) the practices in question are sustained rather than temporary;

   d) the practices in question have a serious negative economic effect on, or cause significant damage to another airline;

   e) the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect, of crippling, excluding or driving another airline from the market; and

   f) behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.

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

3 If the aeronautical authorities of one Contracting Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of another Contracting Party may constitute unfair competitive behaviour in accordance with the indicators listed in paragraph 1, or any discrimination by means of undue state aid and/or subsidy by that another Contracting Party, they may request consultations in accordance with Article 17 (Consultations and Amendment) with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultations shall begin within fifteen (15) days of the receipt of such request.

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

5. Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations with respect to an airline designated by another Contracting Party temporarily, should there be reasonable ground to believe

committed by a Contracting Party or its designated airline seriously affect the operation of its designated airline.

ARTICLE 15
APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

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

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

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

ARTICLE 16
STATISTICS

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

ARTICLE 17
CONSULTATIONS AND AMENDMENT

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

ARTICLE 18

SETTLEMENT OF DISPUTES

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision of some person or body, if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators, one (1) to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two (2) so nominated: Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such cases the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure.

4. The Contracting Parties shall comply with any decisions given under paragraph (2) of this Article. If either Contracting Party fails to comply with such decision, another Contracting Party shall have grounds for the application of Article 4 (Withholding, Revocation, Suspension and Limitation of Authorisation) of this Agreement.

5. The expenses of the national arbitrators shall be borne by the respective Contracting Parties. All other expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the third arbitrator shall be shared equally.

ARTICLE 19
RELATIONSHIP TO OTHER AGREEMENTS

1. This Agreement or any actions taken thereto shall not affect the rights and obligations of the Contracting Parties under any existing agreements or international conventions to which they are also Contracting Parties.

ARTICLE 20
TERMINATION

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting

simultaneously to ICAO. The Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Contracting Party) immediately before the first yearly anniversary of the date of receipt of notice by the Contracting Party, unless the notice is withdrawn by mutual decision of the Contracting Parties before the end of this period.

2. In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

ARTICLE 21
REGISTRATION WITH ICAO

This Agreement and any amendments thereto, shall be registered with ICAO by the respective Aeronautical Authority.

ARTICLE 22
ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of the receipt of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties confirming that their respective constitutional requirements have been fulfilled.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the Khmer, Portuguese, and English languages, all texts being equally authentic. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

Done at Phnom Penh on this 20th day of October of the year 2022

FOR THE GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC REPUBLIC OF TIMOR-LESTE

ADALJIZA ALBERTINA XAVIER REIS MAGNO
Minister of Foreign Affairs and Cooperation

FOR THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF CAMBODIA

MAO HAVANNALL
Minister In-charge of State Secretariat of Civil Aviation

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

Airlines of each Contracting Party designated under this agreement shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

I. Routes to be operated by the designated airlines of the **Government of the Democratic Republic of Timor-Leste**

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Timor-Leste	Any points	Any Points in Cambodia	Any points

II. Routes to be operated by the designated airlines of the **Government of the Kingdom of Cambodia**

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Cambodia	Any points	Any Points in Timor-Leste	Any points

NOTES:

1. The Designated Airlines of either Contracting Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate points or beyond points provided that the agreed services on these routes begin/terminate at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.
2. The Designated Airlines of either Contracting Party may serve any intermediate or beyond points without the exercise of traffic rights between such point and the territory of another Contracting Party subject to an agreement between the Aeronautical Authorities.
3. The exercise of fifth freedom traffic rights on specified intermediate and/or beyond points shall be subject to an agreement and approval between both Aeronautical Authorities.

កិច្ចព្រមព្រៀង

រវាង

រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

និង

រដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យទីម័រខាងកើត

ពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស

អារម្ភកថា

រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យទីម័រខាងកើត) តទៅហៅថា "គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង"។

ក្នុងនាមជាគូភាគីនៃអនុសញ្ញាស្តីពីអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដែលបានបើកឱ្យចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងស៊ីកាហ្គោ នាថ្ងៃទី៧ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៤៤។

ដោយមានគោលបំណងលើកកម្ពស់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ រវាងដែនដីរៀងៗខ្លួននៃគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង។

ដោយមានការទទួលស្គាល់ពីសារៈសំខាន់នៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដែលជាមធ្យោបាយជំរុញកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ច និងទំនាក់ទំនងពាណិជ្ជកម្ម ព្រមទាំងទំនាក់ទំនងរវាងប្រជាជននិងប្រជាជន និងមិត្តភាពរវាងភាគីទាំងពីរ។

ដោយមានគោលបំណង ដើម្បីជានាបាននូវកម្រិតខ្ពស់បំផុតនៃសុវត្ថិភាពនិងសន្តិសុខក្នុងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ និងការបញ្ជាក់ឡើងវិញនូវការព្រួយបារម្ភយ៉ាងខ្លាំងរបស់គូភាគីចំពោះសកម្មភាព ឬការគំរាមកំហែងប្រឆាំងនឹងសន្តិសុខអាកាសយានដែលធ្វើឱ្យអន្តរាយដល់សុវត្ថិភាពចំពោះមនុស្ស ឬទ្រព្យសម្បត្តិ ជះឥទ្ធិពលយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរដល់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និងធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ទំនុកចិត្តសាធារណៈលើសុវត្ថិភាពនៃអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល។ និង

ដោយមានគោលបំណង ដើម្បីបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀងក្នុងន័យបង្កើត និងប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនៃអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល រវាងដែនដីរៀងៗខ្លួននៃគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង និងលើសពីនោះ។

បានព្រមព្រៀងគ្នា ដូចតទៅ៖

មាត្រា១ .. និយមន័យ

លើកលែងតែមានការបញ្ជាក់ផ្សេងពីនេះ សម្រាប់គោលបំណងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ពាក្យពេចន៍មួយចំនួន មានន័យដូចតទៅ៖

១- ពាក្យថា "អនុសញ្ញា" សំដៅដល់ អនុសញ្ញាស្តីពីអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលអន្តរជាតិដែលបានបើកឱ្យចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងស៊ីកាហ្គោ នាថ្ងៃទី៧ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៤៤ និងរួមបញ្ចូលទាំង (i) វិសោនកម្មណាមួយដែលចូលជាធរមានក្រោមមាត្រា៩៤ចំណុចកនៃអនុសញ្ញា និងបានផ្តល់សច្ចាប័នដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងអស់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និង (ii) ឧបសម្ព័ន្ធណាមួយ ឬវិសោធនកម្មណាមួយ ដែលបានអនុម័តក្រោមមាត្រា៩០នៃអនុសញ្ញា ដរាបណាឧបសម្ព័ន្ធ ឬវិសោធនកម្មនេះ មានប្រសិទ្ធភាពសម្រាប់តែភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នៅពេលវេលាសមស្របណាមួយ។

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

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

៤- ពាក្យថា "ដែនដី" មានអត្ថន័យដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា២នៃអនុសញ្ញា។

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

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

៧- ពាក្យថា "ផ្លូវហោះហើរជាក់លាក់" សំដៅដល់ ផ្លូវហោះហើរដែលកំណត់ជាក់លាក់នៅក្នុងកាលវិភាគផ្លូវហោះហើរដែលបានបញ្ជាក់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

៨- ពាក្យថា "សេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា" សំដៅដល់ សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសតាមកាលវិភាគហោះហើរដែលបានបង្កើតឡើងសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ទំនិញ និង/ឬបញ្ជើប្រៃសណីយ៍ដាច់ដោយឡែកពីគ្នាឬរួមបញ្ចូលគ្នា សម្រាប់លាភការ ឬការជួល នៅលើផ្លូវហោះហើរដាក់លាក់។

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

១០- ពាក្យថា "ការយកថ្លៃលើអ្នកប្រើប្រាស់" សំដៅដល់ ការយកថ្លៃលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ឬត្រូវបានអនុញ្ញាតដោយអាជ្ញាធរសម្រាប់ការផ្តល់គ្រឿងបរិក្ខារអាកាសយានដ្ឋាន ឬគ្រឿងបរិក្ខារនានា ឬគ្រឿងបរិក្ខារនាំផ្លូវអាកាស 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 ឬបញ្ជីប្រៃសណីយ៍ 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- កាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវមានសិទ្ធិបង្ខាំងទុក ដកហូត ផ្អាក ដាក់លក្ខខណ្ឌលើ ឬកម្រិតការអនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការ ឬការអនុញ្ញាតផ្នែកបច្ចេកទេសដែលមានចែងក្នុងមាត្រា៣(ស្តីពីការចាត់តាំងនិងការអនុញ្ញាតក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍)នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ទាក់ទងនឹងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងដោយកាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ជាបណ្តោះអាសន្ន ឬជាអចិន្ត្រៃយ ក្នុងករណីៈ

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

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

(គ) កាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតមិនបានប្រកាន់ខ្ជាប់ និងអនុវត្តតាមស្តង់ដាដូចមានចែងក្នុងមាត្រា៦(ស្តីពីសុវត្ថិភាព)នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

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

៣- មាត្រានេះ មិនកម្រិតសិទ្ធិនៃកាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ដើម្បីបង្ខាំងទុក ដកហូត ផ្អាក ដាក់លក្ខខណ្ឌលើ ឬកម្រិតលើការអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬការអនុញ្ញាតផ្នែកបច្ចេកទេសនៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយ ឬច្រើន របស់កាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ដោយអនុលោមតាមមាត្រា៧(ស្តីពីសន្តិសុខអាកាសចរណ៍)។

មាត្រា៥ .. ការទទួលស្គាល់វិញ្ញាបនបត្រ និងអាជ្ញាបណ្ណ

១- វិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់លទ្ធភាពហោះហើរ វិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាព និងអាជ្ញាបណ្ណដែលបានចេញឱ្យ ឬផ្តល់សុពលភាពដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង ដែលនៅមានប្រសិទ្ធភាពត្រូវបានទទួលស្គាល់ថា មានសុពលភាពដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតសម្រាប់គោលបំណងធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នាក្រោមលក្ខខណ្ឌថា លក្ខខណ្ឌតម្រូវដែលកំណត់ឱ្យមានការចេញនូវឬផ្តល់សុពលភាពដល់វិញ្ញាបនបត្រនិងអាជ្ញាបណ្ណទាំងនោះគឺស្មើនឹង ឬលើសពីស្តង់ដាអប្បបរមាដែលអាចត្រូវបានបង្កើតឡើងស្របតាមអនុសញ្ញា។

២- ប្រសិនបើឯកសិទ្ធិ ឬលក្ខខណ្ឌនៃអាជ្ញាបណ្ណ ឬវិញ្ញាបនបត្រ ដែលមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី១ ខាងលើ 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 និងដំហានដែលចាត់ទុកថា ចាំបាច់ ដើម្បីអនុលោមតាមស្តង់ដាអប្បបរមាទាំងនោះ ហើយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ត្រូវចាត់វិធានការកែតម្រូវដែលសមស្រប។ ការខកខានរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ក្នុងការចាត់វិធានការសមស្របក្នុងរយៈពេលដប់ប្រាំ (១៥)ថ្ងៃ ឬតាមការព្រមព្រៀងយូរដាងនេះ ត្រូវក្លាយជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ការអនុវត្តមាត្រា៣(ស្តីពីការចាត់តាំងនិងការអនុញ្ញាតក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍) និងមាត្រា៤(ស្តីពីការបង្ខាំងទុក ការដកហូត ការផ្អាក និងការកម្រិតលើការអនុញ្ញាត)នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

៣- កថាខណ្ឌទី៤ដល់កថាខណ្ឌទី៧នៃមាត្រានេះ បំពេញបន្ថែមលើកថាខណ្ឌទី១ និងកថាខណ្ឌទី២នៃមាត្រានេះ និងបានបកស្រាយរួមគ្នា ដែលជាកាតព្វកិច្ចរបស់គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ក្រោមមាត្រា ៣៣នៃអនុសញ្ញា។

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 ចំណាត់ការដាបន្ទាន់នោះ មានសារៈសំខាន់ចំពោះសុវត្ថិភាពនៃការធ្វើប្រតិបត្តិការក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍។

៨- ចំណាត់ការណាមួយ ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង ស្របតាមកថាខណ្ឌទី២ ឬកថាខណ្ឌទី៧ខាងលើ នឹងត្រូវបានបញ្ឈប់នៅពេលមូលដ្ឋានសម្រាប់ការធ្វើចំណាត់ការនោះលែងមាន។

មាត្រា៧ .. សន្តិសុខអាកាសចរណ៍

១- ស្របតាមសិទ្ធិនិងកាតព្វកិច្ចរបស់ខ្លួនក្រោមច្បាប់អន្តរជាតិ គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងអះអាងសារជាថ្មីថា កាតព្វកិច្ចរបស់ខ្លួនដែលមានចំពោះគ្នាទៅវិញទៅមក ក្នុងការការពារសន្តិសុខអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល ប្រឆាំងនឹងអំពើជ្រៀតជ្រែកខុសច្បាប់ណាមួយ ត្រូវបង្កើតបានជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ ដោយពុំមានកម្រិតលើភាពទូទៅនៃសិទ្ធិនិងកាតព្វកិច្ចនានារបស់ខ្លួនក្រោមច្បាប់អន្តរជាតិ គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវអនុវត្តជាពិសេសឱ្យស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃអនុសញ្ញាស្តីពីបទល្មើស និងអំពើផ្សេងៗទៀត នៅលើអាកាសយាន ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងតូក្យូ នាថ្ងៃទី១៤ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៦៣ អនុសញ្ញាស្តីពីការបង្ក្រាបការរឹបអូសយកអាកាសយានដោយខុសច្បាប់ ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងឡាអេ នាថ្ងៃទី១៦ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៧០ និងអនុសញ្ញាស្តីពីការបង្ក្រាបអំពើខុសច្បាប់នានាប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងម៉ុងរ៉េអាល់ នាថ្ងៃទី២៣ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ១៩៧១ ពិធីសារបន្ថែមស្តីពីការបង្ក្រាបអំពើហឹង្សាខុសច្បាប់នៅអាកាសយានដ្ឋានបម្រើសេវាកម្មអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងម៉ុងរ៉េអាល់ នាថ្ងៃទី២៤ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ ១៩៨៨ ក៏ដូចជាអនុសញ្ញានិងពិធីសារផ្សេងទៀតទាក់ទងនឹងសន្តិសុខអាកាសចរណ៍ស៊ីវិលដែលគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងប្រកាន់ខ្ជាប់។

២- តាមការស្នើសុំ គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវផ្តល់កិច្ចជួយជ្រោមជ្រែងចាំបាច់គ្រប់យ៉ាងចំពោះគ្នាទៅវិញទៅមក ដើម្បីទប់ស្កាត់អំពើរឹបអូសយកអាកាសយានស៊ីវិលដោយខុសច្បាប់ 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 ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងការគំរាមកំហែងដាក់លាក់ណាមួយ។

៥- នៅពេលកើតមាននូវឧប្បត្តិហេតុ ឬការគំរាមកំហែងនៃឧប្បត្តិហេតុពាក់ព័ន្ធនឹងការរឹបអូសយកអាកាសយានស៊ីវិលដោយខុសច្បាប់ ឬអំពើខុសច្បាប់ផ្សេងទៀតប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពអាកាសយាន អ្នកដំណើរ និងក្រុមអាកាសយានិក អាកាសយានដ្ឋាន ឬឧបករណ៍បញ្ជាចរាចរណ៍ផ្លូវអាកាស គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវផ្តល់កិច្ចជួយជ្រោមជ្រែងគ្នាទៅវិញទៅមកដោយសម្រួលឱ្យមានការប្រាស្រ័យទាក់ទងនានា និងការចាត់វិធានការសមស្របដទៃទៀត ក្នុងគោលបំណងបញ្ចប់នូវឧប្បត្តិហេតុ ឬការគំរាមកំហែងនៃឧប្បត្តិហេតុនេះឱ្យបានឆាប់ហើស និងមានសុវត្ថិភាព។

៦- ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវចាត់វិធានការដែលខ្លួនអាចអនុវត្តបាន ដើម្បីធានាថាអាកាសយាននៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ដែលរងនូវការរឹបអូសដោយខុសច្បាប់ ឬអំពើជ្រៀតជ្រែកដោយខុសច្បាប់ផ្សេងទៀត និងដែលចុះចតនៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួនត្រូវបានឃាត់ទុកនៅលើផ្ទៃដីលុះត្រាតែការចាកចេញរបស់អាកាសយាន ត្រូវតែប្រព្រឹត្តទៅដោយសុវត្ថិភាព ដើម្បីការពារអាយុជីវិត

មនុស្ស។ វិធានការបែបនេះ ត្រូវធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការពិគ្រោះយោបល់គ្នាទៅវិញទៅមក តាមដែលអាចអនុវត្តទៅបាន។

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

៨- ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវតម្រូវឱ្យក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតដែលផ្តល់សេវាកម្មដល់ខ្លួន ឱ្យសរសេរជាលាយលក្ខណ៍អក្សរនូវកម្មវិធីសន្តិសុខប្រតិបត្តិការ ដែលត្រូវបានឯកភាពដោយអាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍នោះ ដើម្បីធ្វើការទទួលស្គាល់។

មាត្រា៨ .. តម្លៃសេវាកម្ម

១- តម្លៃសេវាកម្មដែលនឹងត្រូវដាក់ឱ្យអនុវត្តដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយ ឬច្រើន ដែលបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង សម្រាប់បម្រើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសដែលគ្របដណ្តប់ដោយកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវកំណត់ក្នុងកម្រិតសមរម្យមួយ ដោយមានការគិតគូរត្រឹមត្រូវដល់រាល់បន្ទុកចំណាយលើកត្តានានា ដែលពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ រួមមានការប្រាក់នៃអ្នកប្រើប្រាស់ថ្លៃដើមសម្រាប់ប្រតិបត្តិការ ប្រកេទលក្ខណៈសេវាកម្ម ប្រាក់ចំណេញសមស្រប តម្លៃសេវាកម្មរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដទៃទៀត និងតម្លៃតបស្នងផ្នែកពាណិជ្ជកម្មដទៃទៀតនៅលើទីផ្សារ។

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

បានសមស្របតាមការគួរ។ ក្នុងករណីបែបនេះ គោលការណ៍បដិការអាចត្រូវយកមកអនុវត្តដោយគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលពាក់ព័ន្ធ ទៅតាមឆន្ទានុសិទ្ធិរបស់ខ្លួន។

៣- គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងយល់ព្រមផ្តល់ការយកចិត្តទុកដាក់ ជាពិសេសទៅលើតម្លៃសេវាកម្មនានាដែលអាចនឹងត្រូវបានដំទាស់ ដោយសារមានហេតុផលថា តម្លៃសេវាកម្មទាំងនោះ ទំនងជាមានការរើសអើងមិនសមហេតុផល មានតម្លៃខ្ពស់ហួសហេតុពេក ឬមានការតឹតត្បិតដោយសារតែការប្រព្រឹត្តបំពានក្នុងតួនាទីជាអ្នកនាំមុខលើទីផ្សារ ឬការក្លែងតម្លៃឱ្យធ្លាក់ចុះទាប តាមរយៈការឧបត្ថម្ភធន ឬកិច្ចគាំទ្រដោយផ្ទាល់ ឬដោយប្រយោលពីសំណាក់រដ្ឋាភិបាល ឬការអនុវត្តនានា ប្រឆាំងនឹងលក្ខណៈប្រកួតប្រជែងតម្លៃផ្សេងៗទៀត។

៤- គូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវធានាថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងរបស់ខ្លួន ផ្តល់ដល់សាធារណជនទូទៅនូវព័ត៌មានពេញលេញ និងពិស្តារអំពីតម្លៃសំបុត្រយន្តហោះ និងអត្រាតម្លៃនានា ព្រមទាំងលក្ខខណ្ឌទាំងឡាយដែលបានភ្ជាប់មកជាមួយ បណ្ណាផ្សព្វផ្សាយពាណិជ្ជកម្មរបស់ខ្លួនផងដែរ។

មាត្រា៩ .. ប្រតិបត្តិការអាកាសយានដ្ឋល

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 ផ្អែកតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិជាតិនៃដែនដីនោះ។

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

(ង) សិទ្ធិទូទាត់ចំណាយក្នុងស្រុក រួមមាន ការទិញប្រេងឥន្ធនៈនៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ជារូបិយបណ្ណក្នុងស្រុក។ ក្រោមឆន្ទានុសិទ្ធិរបស់ខ្លួន ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អាចធ្វើការទូទាត់ចំណាយនេះ នៅក្នុងដែនដីនៃភាគីចុះចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត តាមរយៈរូបិយបណ្ណដែលអាចប្តូរបានដោយសេរីស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិរូបិយបណ្ណក្នុងស្រុក។

២- ផ្អែកលើច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និងគោលនយោបាយជាតិនានា នៅក្នុងការធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬការបន្តការផ្តល់សេវាកម្មដែលអនុញ្ញាតនៅលើកំណាត់ផ្លូវហោះហើរ ដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំង អាចចុះកិច្ចព្រមព្រៀងធ្វើសហប្រតិបត្តិការទីផ្សាររួមគ្នា ដោយអាចរាប់បញ្ចូលនិងមិនកម្រិតផងដែរ 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 រួចផុតពីភាគព្វកិច្ចគ្រប់បែបយ៉ាងតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន 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។

ជាក់ថា 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 ហើយដែលមិនត្រូវបានចាកចេញពីតំបន់នៃអាកាសយានដ្ឋានដែលបានរក្សាទុកសម្រាប់គោងបំណងនេះ មិនត្រូវរួចផុតពីការលើកលែង ឬការត្រួតពិនិត្យណាមួយឡើយ។

មាត្រា១៦ ៖ ស្ថិតិ

អាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់ដល់ឱ្យអាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នូវស្ថិតិតាមកាលកំណត់ ឬព័ត៌មានប្រហាក់ប្រហែលផ្សេងទៀតពាក់ព័ន្ធនឹងចរាចរណ៍ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនៃសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នាតាមការស្នើសុំ។

មាត្រា១៧ ៖ កិច្ចពិគ្រោះយោបល់ និងវិសោធនកម្ម

១- អាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍នៃគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវពិគ្រោះយោបល់គ្នាទៅវិញទៅមក នៅពេលណាមួយ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីជានាបាននូវការអនុវត្ត និងការអនុលោមតាមដោយសមហេតុផលស្របនឹងខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ លុះត្រាតែមានការព្រមព្រៀងគ្នា កិច្ចពិគ្រោះយោបល់នេះ ត្រូវចាប់ផ្តើមនៅកាលបរិច្ឆេទឆាប់បំផុតតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន 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- ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវអនុវត្តតាមសេចក្តីសម្រេចទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី ២នៃមាត្រានេះ។ ប្រសិនបើភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយមិនគោរពតាមសេចក្តីសម្រេចនោះ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ត្រូវមានមូលដ្ឋានសម្រាប់ការអនុវត្តមាត្រា៤(ស្តីពីការបង្ខាំងទុក ការដកហូត ការផ្អាក និងការចាត់តាំងការអនុញ្ញាត)នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

៥- ការចំណាយរបស់មជ្ឈត្តករជាតិ ត្រូវទទួលខុសត្រូវដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងរៀងៗខ្លួន។ រាល់ការចំណាយផ្សេងទៀតរបស់សាលាក្តីមជ្ឈត្តកម្ម រួមទាំងថ្លៃសេវា និងការចំណាយរបស់មជ្ឈត្តករទី បីត្រូវចែករំលែកស្មើៗគ្នា។

មាត្រា១៩ ·· ទំនាក់ទំនងជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត

១- កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឬចំណាត់ការណាមួយដែលត្រូវបានធ្វើឡើងដោយកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ មិនត្រូវប៉ះពាល់ដល់សិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ចនានានៃគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលមានចែងក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀង ឬអនុសញ្ញាអន្តរជាតិនានាដែលមានស្រាប់ ហើយដែលខ្លួនក៏ជាគូភាគីហត្ថលេខីផងដែរនោះឡើយ។

មាត្រា២០ ·· ការបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង

១- ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អាចផ្តល់សេចក្តីជូនដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរនៅពេលណាក៏បាន ទៅកាន់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត អំពីការសម្រេចចិត្តរបស់ខ្លួនក្នុងការបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ សេចក្តីជូនដំណឹងនេះត្រូវផ្តល់ទៅ ICAO ក្នុងពេលដំណាលគ្នាផងដែរ។ កិច្ចព្រមព្រៀងនេះត្រូវបញ្ចប់នៅពាក់កណ្តាលអធ្រាត្រ (នៅពេលដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតបានទទួលសេចក្តីជូនដំណឹងនេះ) ភ្លាមៗមុនពេលគម្រប់ខួបឆ្នាំដំបូងនៃកាលបរិច្ឆេទទទួលសេចក្តីជូនដំណឹងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង លុះត្រាតែសេចក្តីជូនដំណឹងនោះ ត្រូវបានដកចេញដោយការសម្រេចចិត្តទៅវិញទៅមក ដោយគូភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមុនពេលបញ្ចប់នៃរយៈពេលនេះ។

២- ក្នុងការខកខានមិនបានទទួលស្គាល់ ការទទួលសេចក្តីជូនដំណឹងអំពីការបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត សេចក្តីជូនដំណឹងត្រូវចាត់ទុកថា បានទទួលដប់បួន(១៤)ថ្ងៃបន្ទាប់ពីកាលបរិច្ឆេទដែល ICAO បានទទួលស្គាល់នៃការទទួលសេចក្តីជូនដំណឹងនេះ។

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

អាជាល់ដីហ្សា អាល់ប៊ើឌីណា សាវៀរ
វៀស ម៉ាហ្គណូ
រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងការបរទេស
និងសហប្រតិបត្តិការ

ឧបសម្ព័ន្ធ
ការវិភាគផ្លូវហោះហើរ

ដោយអនុលោមតាមលក្ខខណ្ឌនៃការចាត់តាំងរបស់ខ្លួន ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍នានាដែលបានចាត់តាំងនៃកាតុីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ស្ថិតក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវមានសិទ្ធិធ្វើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិតាមការវិភាគហោះហើរ 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- ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងនៃកាតុីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អាចនៅលើជើងហោះហើរណាមួយ ឬទាំងអស់ លុបចោលនៅចំណុចណាមួយ ឬចំណុចឯនាយ លុះត្រាតែសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា នៅលើផ្លូវហោះហើរទាំងនោះ ចាប់ផ្តើម ឬបញ្ចប់នៅចំណុចមួយ នៅក្នុងដែនដីនៃកាតុីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍។

២- ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អាចបម្រើចំណុចកណ្តាល ឬចំណុចឯនាយណាមួយ ដោយពុំអនុវត្តសិទ្ធិហោះហើរ រវាងចំណុចនោះ និងដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ដោយយោងតាមកិច្ចព្រមព្រៀងរវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍ទាំងពីរ។

៣- ការអនុវត្តសិទ្ធិហោះហើរទីប្រាំ លើចំណុចកណ្តាល និង/ឬចំណុចឯនាយ ដែលបានបញ្ជាក់ត្រូវយោងតាមកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានការយល់ព្រម រវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍ទាំងពីរ។

PRIMEIRO-MINISTRO

N.º 068 /PM-GPM/IV/2025
Díli, 10 de abril de 2025

Assunto: Proposta de Resolução do Parlamento Nacional

Excelência,

Tenho a honra de enviar a Vossa Excelência, nos termos e ao abrigo do disposto na alínea a) do n.º 2 do artigo 115.º da Constituição da República Democrática de Timor-Leste, as seguintes Propostas da Resolução do Parlamento Nacional, aprovadas em Conselho de Ministros em 8 de janeiro de 2025, para consideração e aprovação pelo Parlamento Nacional:

1. Ratifica o Acordo entre o Governo da República Democrática de Timor-Leste e o Governo da República Democrática de Lao PDR relativo à insenção da obrigação de visto para fins turísticos para os titulares de Passaportes Comuns;
2. Ratifica o Acordo entre o Governo da República Democrática de Timor-Leste e o Governo da República Popular da China Relacionado com o Transporte Aéreo Civil;
3. Ratifica o Acordo de Serviços Aéreos entre o Governo da República Democrática de Timor-Leste e o Governo do Reino do Camboja.

Ciente da atenção de Vossa Excelência, queira aceitar, Senhora Presidente, os protestos da minha mais elevada consideração.

Kay Rala Xanana Gusmão
Primeiro-Ministro

Sua Excelência,
Maria Fernanda Lay
Presidente do Parlamento Nacional

Cc: Exmo. Senhor Agio Pereira
Ministro da Presidência do Conselho de Ministros