



**ព្រះរាជក្រម**

នស/រកម/០៣០៥/០១៣

**យើង**

**ព្រះករុណាព្រះបាទសម្តេចព្រះបរមនាថ នរោត្តម សីហមុនី**  
**សមានភូមិជាតិសាសនា រក្ខតខត្តិយា ខេមរារដ្ឋរាស្ត្រ ពុទ្ធិន្ទ្រាធរាមហាក្សត្រ**  
**ខេមរាជនា សមូហោភាស កម្ពុជឯករាជរដ្ឋបូរណសន្តិ សុភមង្គលា សិរីវិបុលា**  
**ខេមរាស្រីពិរាស្ត្រ ព្រះចៅក្រុងកម្ពុជាធិបតី**

- បានទ្រង់យល់ រដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៧០៤/១២៤ ចុះថ្ងៃទី១៥ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០៤ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រមលេខ ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៤ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០១៩៦/០៤ ចុះថ្ងៃទី ២៤ ខែ មករា ឆ្នាំ ១៩៩៦ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
- បានទ្រង់យល់ សេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ របស់សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួង សាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

**ប្រកាសឱ្យប្រើ**

ច្បាប់ ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធទី៦ ទី៨ ទី១៤ និងពិធីសារទី៣ សម្រាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យ ប្រជាមានិតឡាវ សហភាព



មីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពី  
ការសម្រួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័ត  
កាលពីថ្ងៃទី ២៧ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០០៨ នាសម័យប្រជុំរដ្ឋសភា លើកទី ៧ នីតិកាល  
ទី ៣ និងដែលព្រឹទ្ធសភា បានយល់ស្របតាមទម្រង់ និងគតិនៃច្បាប់នេះទាំងស្រុង  
ដោយគ្មានការកែប្រែឡើយ កាលពីថ្ងៃទី ១៨ ខែ មីនា ឆ្នាំ ២០០៨ នាសម័យប្រជុំ  
ពេញអង្គព្រឹទ្ធសភា លើកទី ៤ នីតិកាលទី ២ ហើយដែលមានសេចក្តីទាំងស្រុង  
ដូចតទៅនេះ ៖

**ច្បាប់**

**ស្តីពី**

**ការអនុម័តយល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធទី ៦ ទី ៨ ទី ១៤ និងពិធីសារទី ៣**

**សម្រាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងរវាងនិងក្នុងរដ្ឋាភិបាលនៃ**

**ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន**

**សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ**

**សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់**

**និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម**

**ស្តីពីការសម្រួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ**

**និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន**

**មាត្រា ១.-**

អនុម័តយល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធទី ៦ ទី ៨ ទី ១៤ និងពិធីសារទី ៣ សម្រាប់អនុវត្តកិច្ច  
ព្រមព្រៀងរវាងនិងក្នុងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិត  
ចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណា-

ចក្រកម្ពុជា និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសម្រួលការដឹកជញ្ជូន  
ទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលធ្វើនៅទីក្រុងប៉េកាំង សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន  
នាថ្ងៃទី ២៧ ខែ មីនា ឆ្នាំ ២០០៧ ហើយដែលមានអត្ថបទទាំងស្រុងភ្ជាប់មកជាមួយនេះ ។



**មាត្រា ២.\_**

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវបន្តរាល់នីតិវិធី ដើម្បីអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

ធ្វើនៅព្រះបរមរាជវាំងរាជធានីភ្នំពេញថ្ងៃទី ៣១ ខែ ៥ ឆ្នាំ ២០០៨

**ព្រះហស្តលេខា និងព្រះរាជលញ្ឆករ  
នរោត្តម សីហមុនី**

ព.រ. ០៨០៣.៣៦២

បានយកសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ  
សូមឡាយព្រះហស្តលេខាព្រះមហាក្សត្រ  
នាយករដ្ឋមន្ត្រី  
**ហត្ថលេខា**

**សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន**

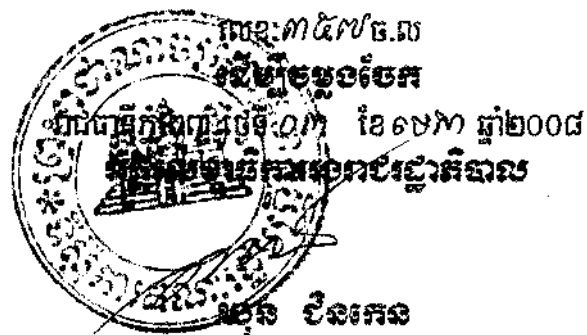
បានជម្រាបជូនសម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន

នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

**ហត្ថលេខា**

**ស៊ុន ចាន់ថុល**



**ឧបសម្ព័ន្ធទី៦**

**នីតិវិធីនៃរបបបទប្បញ្ញត្តិកាត់ និង ចូលក្នុងប្រទេស**

**ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន  
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និង**

**សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម**

**ស្តីពីការសុំរួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន**

**(តទៅហៅកាត់ថា "ឧបសម្ព័ន្ធ")**

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ  
សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា "ភាគីចុះកិច្ចសន្យា")

យោងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន  
សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសុំរួល  
ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាដំបូងនៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅរៀងចិន  
ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មនៅថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គូន និងបានយល់ព្រមចូលដោយ ព្រះរាជាណាចក្រ  
កម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គូននៅថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ ដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ  
២០០២ នៅភ្នំពេញ និងដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាស៊ី និងបានធ្វើ  
វិសោធនកម្មកាលពីថ្ងៃទី ៣០ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៤ នៅភ្នំពេញ តទៅហៅកាត់ថា "កិច្ចព្រមព្រៀង"

យោងមាត្រា ៣ (ប) និង (អន) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង បានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយមានលំអិតពី  
លក្ខណៈបច្ចេកទេស ឬ ពេលវេលា និង/ឬ កត្តាពិសេសជាក់លាក់ទៅតាមទីកន្លែងផ្សេងៗគ្នា ហើយដែលឧបសម្ព័ន្ធ  
និងពិធីសារទាំងអស់បង្កើតជាផ្នែកនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះនឹង មានតម្លៃគតិយុត្តិស្មើគ្នា

យោងមាត្រា ៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលចែងថា កិច្ចព្រមព្រៀងអាច  
ត្រូវបានចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមានដាច់ដោយឡែកពីឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ

យោងកិច្ចប្រជុំផ្ទាំងរដ្ឋមន្ត្រី GMS លើកទី ៩ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅ នៅទីក្រុងម៉ានីល ខែ មករា ឆ្នាំ ២០០០ កិច្ច  
ប្រជុំលើកទី ៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនអនុតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ ខែ សីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំ  
ផ្ទាំងរដ្ឋមន្ត្រី GMS លើកទី ១១ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅ នៅទីក្រុងភ្នំពេញ នាខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ហើយដែលរដ្ឋាភិបាល  
GMS ទាំងអស់ បានឯកភាពលើផែនការការងារមួយ ដើម្បីបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀង  
នេះនៅឆ្នាំ ២០០៥

យោងសេចក្តីសម្រេចលេខ ៤៨/១១ របស់គណៈកម្មាធិការសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ចរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិសំរាប់ តំបន់អាស៊ី-ប៉ាស៊ីហ្វិក (ESCAP) ស្តីអំពីម៉ូដដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវដែក ដោយពាក់ព័ន្ធនឹងវិធានការសម្រួលការដឹក ជញ្ជូន ដែលអំពាវនាវឱ្យមានការចូលជាសមាជិកនៃអនុសញ្ញាគយស្តីពីការដឹកជញ្ជូនទំនិញជាអន្តរជាតិស្ថិតនៅក្រោមវិញ្ញា ប័នប័ត្រគយឆ្លងកាត់ព្រំដែន (TIR Carnet) (ហ្សឺណែវ, ១៩៧៥) ។

យោងមាត្រា៧ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យមានឧបសម្ព័ន្ធនេះ ចែងលំអិតពីផ្នែកបច្ចេកទេស

**ធានព្រមព្រៀងឆ្លាបច្បាប់ក្រោម :**

**មាត្រា ១.- បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ**

**ក-និយមន័យ**

- ១- ការឆ្លងកាត់ជាអន្តរជាតិ មានន័យថា ជាផ្នែកនៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន នៅចន្លោះចំណុចឆ្លងកាត់ព្រំដែនអន្តរ ជាតិចំនួនពីរកន្លែង ដែលទំនិញឆ្លងចូល និងបន្ទាប់មកឆ្លងចេញពីទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ។
- ២- ការឆ្លងកាត់ចូលក្នុងប្រទេស (ឬការឆ្លងកាត់ជាតិ) មានន័យថា : (ក)-ជាផ្នែកនៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនរវាង ចំណុចជម្រកបែបបទគយខាងក្នុងប្រទេស និងចំណុចឆ្លងកាត់ព្រំដែនអន្តរជាតិ ដែលទំនិញឆ្លងចេញពីទឹកដីនៃ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ឬ (ខ)-ជាផ្នែកមួយនៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន រវាងចំណុចឆ្លងកាត់ព្រំដែនអន្តរជាតិ ដែលទំនិញឆ្លងចូលទៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ និងចំណុចជម្រកបែបបទគយ ខាងក្នុងប្រទេស ។
- ៣- ករណីប្រធានស្តីក្តី មានន័យថា ព្រឹត្តិការណ៍ទាំងឡាយ ដែលមិនអាចដឹងបានជាមុន ឬមិនអាចចៀសវាងបាន និងជាបច្ច័យ ដែលមិនអាចការពារ ឬ ត្រួតត្រាបាន ។
- ៤- សិទ្ធិគណនាពិសេស Special Drawing Right (SDR) មានន័យថា ឯកតាវាស់តំលៃ ដែលកំណត់ដោយ អង្គការមូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ (International Monetary Fund-IMF) ។ ការប្តូរប្រាក់ប័ណ្ណ ទៅជាប្រាក់ប័ណ្ណជាតិត្រូវគណនាដោយអនុលោមទៅតាមវិធីប្រមាណតំលៃ ដែលអនុវត្តដោយអង្គការ មូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ ។

**ខ-វិសាលភាពនៃការអនុវត្ត**

- ៥- នីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ នឹងត្រូវអនុវត្តសំរាប់តែការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ជាអន្តរជាតិ និងចូលក្នុងប្រទេស ដែល ជាប្រតិបត្តិការ ដឹកជញ្ជូនជាអន្តរជាតិ (មានន័យថាឆ្លងកាត់ព្រំដែន) និងដែលធ្វើសកម្មភាពនៅតាមផ្លូវថ្នល់ឈើ និងនៅតាមចំណុចចេញ-ចូលទាំងឡាយ ដែលបានកំណត់នៅក្នុងពិធីសារទី១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងតែប៉ុណ្ណោះ ។
- ៦- នីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះអនុវត្តត្រឹមតែប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនសំរាប់រថវិកាដល់កំរៃតែប៉ុណ្ណោះ ។

៧- នីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនអនុវត្តចំពោះបន្ទុកទំនិញដែលស្ថិតនៅក្រោមការបិទត្រាគយដូចគ្នា ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា ៣(បេ)(១) នៃឧបសម្ព័ន្ធ និងដែលមានឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងឆ្លងចូលតែមួយដូចមាន ចែងនៅក្នុងមាត្រា ៤ នៃឧបសម្ព័ន្ធទេ ប្រសិនបើបន្ទុកទំនិញនោះ ជាបន្ទុកចម្រុះ ដោយមានទឹកកកក្នុងចេញដំណើរ ឬ ចំណុចគោលដៅច្រើនចម្រុះ ដែលចាំបាច់ត្រូវជំរះមួយចំណែកម្តងៗនូវឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេសនៅតាមផ្លូវច្រើនដំណើរ ។

៨- នីតិវិធីទាំងឡាយដែលបានដាក់ចេញនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ជាជំរើសសំរាប់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ដែលជាអ្នកមានសិទ្ធិចំពោះការជំរះបែបបទគយ និងការឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ដូចមានចែងនៅក្នុងបទប្បញ្ញត្តិនៃឧបសម្ព័ន្ធ ឬ មានសិទ្ធិប្រតិបត្តិទៅតាមនីតិវិធី និងបទបញ្ជាជំរះបែបបទគយផ្សេងៗទៀតសំរាប់ការឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេសនៃប្រទេសសាមី ប្រសិនបើមាន ។

៩- ឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនបដិសេធនូវការអនុវត្តច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិជាតិ ស្តីពីទំនិញហាមឃាត់ និង ទំនិញមានការកំណត់សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ឡើយ ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវផ្សព្វផ្សាយនូវបញ្ជីនៃទំនិញហាមឃាត់ និង/ឬ ទំនិញមានការកំណត់ក្នុងការឆ្លងកាត់ ។

១០- ឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនបដិសេធនូវការអនុវត្តច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិរបស់ជាតិស្តីពីសុខភាព ឬ ចត្តាឡីស័ក ដែលស្របទៅនឹងមាត្រា ៩ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

១១- នីតិវិធីជំរះបែបបទគយនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ នឹងត្រូវជំនួសនីតិវិធីជាតិជំរះបែបបទគយសំរាប់ទំនិញឆ្លងកាត់ (ទាំងការឆ្លងកាត់ជាអន្តរជាតិ និងការឆ្លងចូលក្នុងប្រទេស) នៅពេលណាដែលកិច្ចព្រមព្រៀងនេះចាប់អនុវត្ត ។

១២- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវអនុវត្តវិធានការសមស្របនានា ដើម្បីសំរួលឱ្យប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនអាចអនុវត្តទៅតាមនីតិវិធីអឡិចត្រូនិក នៅពេលដែលមានការអនុវត្តនីតិវិធីជំរះបែបបទគយដោយអេឡិចត្រូនិក ដោយអនុលោមទៅតាម មាត្រា ៤ (ដេ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង មាត្រា៨ នៃឧបសម្ព័ន្ធទី ៤ និងមាត្រា ៧ នៃឧបសម្ព័ន្ធទី១២ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

**មាត្រា ២.- បែបបទគយលើការឆ្លងកាត់**

ក- ការលើកលែងការត្រួតពិនិត្យរូបវន្ត ការតំកល់ទុកប្រាក់កក់ និងការអមដំណើរ

យោងតាមស័ក្តិខ័ណ្ឌដូចមានចែងខាងក្រោម និងតាមគោលការណ៍រួម ទំនិញទាំងឡាយ ដែលដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ព្រំដែនដោយអនុវត្តទៅតាមនីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ត្រូវលើកលែងចេញពីការត្រួតពិនិត្យរូបវន្ត ដែលធ្វើឡើងជាប្រចាំនៅតាមផ្លូវច្រើនដំណើរ ការអមដំណើរដោយគយនៅក្នុងទឹកដីជាតិ និងការតំកល់ទុកប្រាក់កក់ដែលជាប្រាក់ធានាពន្ធគយ ។

ខ- ការពិនិត្យឯកសារ និងការត្រួតពិនិត្យផ្នែកខាងក្រៅ

យានយន្ត រួមជាមួយនិងទំនិញ និងឯកសារជំរះបែបបទតុលាការ និងចូលក្នុងប្រទេស ត្រូវបង្ហាញដល់អាជ្ញាធរ គយនៅតាមផ្លូវ ដើម្បីពិនិត្យផ្ទៀងផ្ទាត់ឯកសារ និងត្រួតពិនិត្យទំនិញផ្នែកខាងក្រៅតែប៉ុណ្ណោះ ។

**ក-ការលើកលែងនូវការត្រួតពិនិត្យរូបវន្ត**

ទោះជាមានការលើកលែងដោយ និងជាពិសេស នៅពេលដែលអាជ្ញាធរគយសង្ស័យពីភាពមិនប្រក្រតីនោះ អាជ្ញាធរគយអាចឃាត់ទំនិញ ដើម្បីធ្វើការត្រួតពិនិត្យរូបវន្តនៅតាមផ្លូវបាន ។

**ប-ការតាមដានយានយន្តវិទ្យុទិន្នន័យ**

អាជ្ញាធរគយអាចអនុវត្តវិធានការសមស្របទាំងឡាយ (ឧ. មធ្យោបាយអេឡិចត្រូនិក ប្រព័ន្ធកំណត់ទីកន្លែងលើ ផែនទី- GPS ប្រព័ន្ធបច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាន និងទូរគមនាគមន៍- ICT) ដើម្បីតាមដានមើលចលនាបំណាស់ទីទំនិញ ដោយ មិនមានការបង្អាក់ ធ្វើឱ្យយឺតយ៉ាវ ឬលក្ខខណ្ឌតម្រូវបន្ថែមផ្សេងៗទៀត សំរាប់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ។

**មាត្រា ៣.- បទប្បញ្ញត្តិទូទៅស្តីពីការដឹកជញ្ជូន**

**ក- បទដ្ឋាន (ស្តង់ដារ) បច្ចេកទេស និងការយល់ព្រម**

១- យានយន្ត និងកុងតឺន័រទាំងឡាយ ដែលគេប្រើសំរាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញដែលស្ថិតនៅក្រោមនីតិវិធីនៃ ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ត្រូវបានសាងសង់ឡើង និងបំពាក់ឧបករណ៍ តាមរបៀបដូចខាងក្រោម ៖

- អំពើតំពន្ធទំនិញតាមរូបភាពការដាក់ ឬ លាក់ទំនិញបន្ថែមដោយស្ងាត់កំបាំងការរើចេញ ឬ ការដាក់បញ្ចូល ទំនិញទៅក្នុងយុប ដោយមិនបន្សល់ដាននៃការរុះរើ ឬ ដោយមិនធ្វើឱ្យខូចត្រាគយត្រូវបានហាមឃាត់
- អនុញ្ញាតឱ្យមានការបិទត្រាគយដោយងាយស្រួល និងមានប្រសិទ្ធភាព និងបំពាក់ឧបករណ៍តាមដានការ ធ្វើដំណើរ
- មិនត្រូវមានកន្លែងបិទបាំង សំរាប់ដាក់ទំនិញលួចលាក់
- គ្រប់កន្លែងដែលអាចដាក់ទំនិញបាន ត្រូវផ្តល់ភាពងាយស្រួលសំរាប់អោយគយធ្វើការត្រួតពិនិត្យ

២- អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីអាចបដិសេធទូទៅចលនាយានយន្ត ដែលស្ថិតនៅក្រោមនីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះបាន ប្រសិនបើទំរង់ និងការតម្លើងរបស់យានយន្តនោះផ្តល់នូវការធានាមិនគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការទប់ស្កាត់អំពើតំពន្ធ ទំនិញ ។

៣- អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីមិនមានសិទ្ធិបដិសេធចំពោះយានយន្តណាមួយ ដែលបានទទួលសិទ្ធិដឹកជញ្ជូនដោយ គោរពលក្ខខណ្ឌនៃនីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះបានទេ បើទោះជាយានយន្តនោះ ជាយានយន្តទោល ឬ តាមប្រភេទ រចនាសាងសង់ (សើរីយានយន្ត) ដោយត្រូវអនុលោមទៅតាមបទដ្ឋានបច្ចេកទេសយានយន្ត ដូចមានចែងក្នុង

ឯកសារភ្ជាប់ទី១អនុបសម្ព័ន្ធ និងដែលកំណត់ឡើងតាមវិញ្ញាបនប័ត្រ ដែលចេញឱ្យដោយអាជ្ញាធរត្រួតពិនិត្យ  
បច្ចេកទេសនៃប្រទេសដើមស្របទៅតាមគំរូដូចមានចែងក្នុងឯកសារភ្ជាប់ទី ១ បេ នៃឧបសម្ព័ន្ធ ។

៤- អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីមិនមានសិទ្ធិបដិសេធចំពោះកុងតឺន័រណាមួយ ដែលបានទទួលសិទ្ធិសម្រាប់ផ្ទុក  
ទំនិញដោយគោរពលក្ខខណ្ឌនៃទីតាំងនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះបានទេ បើទោះជាកុងតឺន័រនោះ ជាកុងតឺន័រទោល ឬ  
តាមប្រភេទចនា សាងសង់ (សើរកុងតឺន័រ) ដោយអនុលោមទៅតាមទីតាំងដូចមានចែងនៅក្នុងឯកសារ  
ភ្ជាប់ទី ២ អនុបសម្ព័ន្ធ និងដែលកំណត់ឡើងតាមវិញ្ញាបនប័ត្រ ដែលចេញឱ្យដោយអាជ្ញាធរត្រួតពិនិត្យ  
បច្ចេកទេសនៃប្រទេសដើម ដែលស្របទៅតាមគំរូដូចមានចែងក្នុងឯកសារភ្ជាប់ទី២បេនៃឧបសម្ព័ន្ធ ។

**៨- ត្រាគយ**

១- ឃ្លប់ទំនិញនៃយានយន្ត ឬកុងតឺន័រ ត្រូវមានប័ត្រាគយរបស់ការិយាល័យអាជ្ញាធរគយ នៃការចេញដំណើរ  
ប្រតិបត្តិការ ដឹកជញ្ជូន ។

២- អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី ត្រូវទទួលស្គាល់ត្រាគយ ដែលបិទដោយអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសចុះកិច្ចសន្យា  
ផ្សេងទៀត ដោយធ្វើយ៉ាងណាក្សានានូវទំរង់ដើម ប៉ុន្តែប្រសិនបើមានការក្នុងការត្រួតពិនិត្យ  
អាជ្ញាធរគយ នៃប្រទេសសាមីមានសិទ្ធិបិទត្រាគយរបស់ខ្លួនបន្ថែម មុននឹងឱ្យចូលទៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ។

៣- ប្រសិនបើអាជ្ញាធរគយត្រូវការបើក ឬ កាត់ត្រាគយ ដើម្បីត្រួតពិនិត្យទំនិញនៅតាមផ្លូវច្រើនណើរ ឬ ក្នុងករណី  
មានការផ្លាស់ប្តូរយានយន្ត ស្របទៅតាមមាត្រា ៨(បេ) អាជ្ញាធរគយនោះ ត្រូវបិទត្រាគយថ្មី និង  
កាត់ត្រាទុកសកម្មភាពនេះ នៅក្នុងឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងជំរះបែបបទចូលក្នុងប្រទេស  
ដោយគ្មានការបង់ថ្លៃ ។

៤- ចំពោះទំនិញច្រវាក់ ឬ ទំនិញសំពត់សំពោង ដែលដោយសារតែទំងន់ ទំហំ ឬចម្ងាយពីរបស់ទំនិញ ដែលធម្មតា  
ជាប្រភេទទំនិញមិនអាចដឹកបាននៅក្នុង ឃ្លប់បិទជិត អាចត្រូវដឹកតាមយានយន្តដែលមិនមានបិទត្រាគយ  
តែគេអាចកំណត់អត្តសញ្ញាណនៃទំនិញទាំង នោះបានយ៉ាងងាយស្រួលតាមការបរិយាយទំនិញ (ឧទាហរណ៍៖  
នៅក្នុងបញ្ជីកញ្ចប់ទំនិញ រូបថត តំនូរ) ដើម្បី ទប់ស្កាត់ការដាក់ជំនួស ការបើចេញ និងការដាក់បន្ថែមទំនិញ ។  
អាជ្ញាធរគយអាចអនុវត្តវិធានការត្រួតពិនិត្យ សមស្រប ដើម្បីទប់ស្កាត់ការដាក់ជំនួស ការដកចេញ ឬ  
ដាក់បន្ថែមទំនិញ ។

**មាត្រា ៤.- ឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស**

ក- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ត្រូវកាន់យកតាមជាប់ជាមួយខ្លួន នូវឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុង  
ប្រទេស ។



ខ- ឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ត្រូវចេញដោយអង្គការ/ស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ច ឬ មានការទទួលខុសត្រូវក្នុងការចេញឯកសារនេះ ។

គ- តាមរយៈឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស អង្គការ/ស្ថាប័ន មានសមត្ថកិច្ច ឬ មានការទទួលខុសត្រូវក្នុងការចេញឯកសារនេះ ត្រូវធានាខុសត្រូវក្នុងការបង្កើតឯកសារ អាករ និងការប្រាក់ ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ១០(អា) នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

ឃ- ឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ត្រូវមានច្បាប់ដើមមួយចំនួនសម្រាប់ផ្តល់ឱ្យ :

- ១- អង្គការ/ស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ច ឬ មានការទទួលខុសត្រូវក្នុងការចេញឯកសារ ចំនួន ១ ច្បាប់
- ២- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ចំនួន ១ ច្បាប់
- ៣- ការិយាល័យអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសចេញដំណើរ ចំនួន ២ ច្បាប់
- ៤- អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសឆ្លងកាត់នីមួយៗ ដែលការដឹកជញ្ជូនប្រព្រឹត្តទៅកាត់តាមទីកន្លែងនៃប្រទេសនោះចំនួន ២ ច្បាប់
- ៥- ការិយាល័យអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសគោលដៅ ចំនួន ២ ច្បាប់

ង- ឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ត្រូវសរសេរជា ២ ភាសាគឺ ភាសាអង់គ្លេស និង ភាសាជាតិ សម្រាប់ចំណុចសំខាន់ៗ ដូចខាងក្រោម:

- ១- ចំណងជើងឯកសារ: ឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ។
- ២- សេចក្តីយោងដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៧ និងឧបសម្ព័ន្ធទី៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។
- ៣- ឈ្មោះស្ថាប័នចេញឯកសារ និងប្រឡោះសំរាប់ចុះហត្ថលេខា និង/ឬ ប្រថាប់ត្រា ។
- ៤- ឈ្មោះ និងអាស័យដ្ឋានរបស់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន និងប្រឡោះសំរាប់ចុះហត្ថលេខា និង/ឬប្រថាប់ត្រា ។
- ៥- សុពលភាព :

- ប្រទេសចេញដំណើរ ប្រទេសឆ្លងកាត់ និងប្រទេសគោលដៅ
- ចំណុចចូល និងចំណុចចេញនីមួយៗ
- រយៈពេលនៃសុពលភាព និងការពន្យារពេល ។

៦- លក្ខណៈបច្ចេកទេសនៃយានយន្ត ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ។

៧- ត្រាគយ ឬ កំណត់សំគាល់អត្តសញ្ញាណ ដែលបានប្រើប្រាស់ ។

៨- ប្រឡោះសំរាប់កត់ត្រាការខូចខាតត្រាគយ និងការបិទត្រាគយថ្មី ដោយអាជ្ញាធរគយនៅតាមផ្លូវធ្វើដំណើរ ។

៩- ប្រឡោះសំរាប់កត់ត្រាការផ្លាស់ប្តូរយានយន្តនៅតាមផ្លូវធ្វើដំណើរ ។

១០- ប្រឡោះចំនួន ៨ : ២ប្រឡោះសំរាប់ការចេញដំណើរពីខាងក្នុងប្រទេស ៤ ប្រឡោះ សំរាប់ការឆ្លងកាត់ និង ២ ប្រឡោះទៀតសំរាប់គោលដៅចូលក្នុងប្រទេស :

- ប្រឡោះទី១ គឺជាកន្លែងដែលចុះទឹកកន្លែង និងកាលបរិច្ឆេទនៃការបិទត្រាគយនាំចេញ ដោយការិយាល័យ អាជ្ញាធរគយចេញដំណើរ
- ប្រឡោះទី២ គឺជាកន្លែងសំរាប់ចុះ បដិលេខចេញរបស់ប្រទេសដើមនៃទំនិញ
- ប្រឡោះទី៣ ដល់ ទី៦ គឺជាកន្លែងសំរាប់ចុះបដិលេខចូល និងចេញរបស់នៃប្រទេសឆ្លងកាត់នីមួយៗ
- ប្រឡោះ ទី៧ គឺជាកន្លែងសំរាប់ចុះបដិលេខចូលនៃប្រទេសគោលដៅ
- ប្រឡោះ ទី៨ គឺជាកន្លែងសំរាប់ចុះទឹកកន្លែង កាលបរិច្ឆេទនៃការបើកត្រាគយ នៅចំណុចគោលដៅសំរាប់ ជំរះបែបបទ ប្រើប្រាស់ក្នុងប្រទេស ឬ សំរាប់ការចរាចរទំនិញ នៅក្រោម នីតិវិធី និងបទប្បញ្ញត្តិគយ ផ្សេងទៀត ដោយការិយាល័យអាជ្ញាធរគយ នៃចំណុចគោលដៅ

១១- ប្រឡោះកត់ត្រាបញ្ជីទំនិញមួយ ដែលមាន :

- ចំនួន និងប្រភេទនៃកញ្ចប់
- ការបរិយាយទំនិញ
- ទំងន់សរុបនៃទំនិញ ជាតិទ្យក្រាម ។ល។
- តំលៃតាមបែបបទគយ

គណៈកម្មាធិការរួម អាចកែប្រែចំណុចពិសេសនានា ដែលត្រូវបញ្ចូលទៅក្នុងឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស តាមការចាំបាច់ ។

ច- គណៈកម្មាធិការរួម នឹងកំណត់នូវទំរង់ រាងសណ្ឋាន តំនូសព្រាង និងការកំណត់បោះពុម្ពទំរង់ពិតប្រាកដ នៃឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ។

ឆ- ឯកសារនេះ ត្រូវចេញសម្រាប់ឃ្លប់ទំនិញនីមួយៗ ក្រោមត្រាគយដូចគ្នា ។

ជ- ឯកសារនេះ ត្រូវបានផ្តល់សុពលភាពសំរាប់តែការធ្វើដំណើរមួយដឹងប៉ុណ្ណោះ និងត្រូវបញ្ជាក់អំពីវិសាលភាពខាងភូមិសាស្ត្រ និងចំណុចចូល-ចេញ ដោយអនុលោមទៅតាមពិធីសារទី១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងរយៈពេលនៃសុពលភាពនៃឯកសារនេះ ។

ឈ- សំរាប់ទំនិញ ដែលមានជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងប្រតិបត្តិការពាណិជ្ជកម្ម ត្រូវមានភ្ជាប់មកជាមួយនូវវិក័យប័ត្រទំនិញ មួយសន្លឹកជាមួយនឹងរាល់ឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេសនីមួយៗ ។

មាត្រា ៥.- តម្កល់ក្នុងការដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់ នាំចូល និងនាំចេញត្រូវឃ្លប់ទំនិញ

ក- ភស្តុតាងសំរាប់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូននៅក្រោមនីតិវិធីជំរះបែបបទឥយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេសនៃឧបសម្ព័ន្ធ ត្រូវគិតចាប់ពីពេលទទួលសិទ្ធិកាន់កាប់ច្បាប់ដើមនៃឯកសារជំរះបែបបទឥយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ដែលបានចុះហត្ថលេខាដោយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន និងបានបញ្ជាក់យល់ព្រមដោយអាជ្ញាធរគយជាបន្តបន្ទាប់គ្នា ។

ខ- ភស្តុតាងសំរាប់ការចូលនៃទំនិញ ទៅក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសសាមី ត្រូវគិតចាប់ពីពេលទទួលសិទ្ធិកាន់កាប់ច្បាប់ដើមនៃឯកសារជំរះបែបបទឥយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ដែលបានចុះហត្ថលេខាដោយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន និងបានបញ្ជាក់យល់ព្រមដោយអាជ្ញាធរគយសំរាប់ការចូលជាបន្តបន្ទាប់គ្នា ។

គ- ភស្តុតាងសំរាប់ការចេញនៃទំនិញចេញពីក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសសាមី ត្រូវគិតចាប់ពីពេលទទួលសិទ្ធិកាន់កាប់ច្បាប់ដើមនៃឯកសារជំរះបែបបទឥយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ដែលបានចុះហត្ថលេខា ដោយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន និងបានបញ្ជាក់យល់ព្រម ដោយអាជ្ញាធរគយសំរាប់ការចេញ ។

ឃ- នៅពេលណាដែលពុំមានច្បាប់ដើមនៃឯកសារជំរះបែបបទឥយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ដែលមានបញ្ជាក់បង្វិលខេត្តនោះប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនអាចផ្តល់ជាជំរើសនូវភស្តុតាងផ្សេងទៀតបានដើម្បីបញ្ជាក់ទៅអាជ្ញាធរគយថា ទំនិញពិតជាបានចេញពីត្រួតពិនិត្យ ។

**មាត្រា ៦.- ការដោះចេញនៃឯកសារជំរះបែបបទឥយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស**  
ឯកសារជំរះបែបបទឥយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ត្រូវបានគេជំរះដោយអនុលោមទៅតាមចំណុចណាមួយខាងក្រោម :

- ក- ការអនុម័តឱ្យនូវបង្វិលខេត្ត ដែលបានកត់ត្រាចូលទៅក្នុងឯកសារជំរះបែបបទឥយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ដោយអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសឆ្លងកាត់ នៅពេលចេញនូវទំនិញឆ្លងកាត់ពីទឹកដីរបស់គេ
- ខ- ការជំរះបែបបទសំរាប់ការប្រើប្រាស់ក្នុងប្រទេស ឬការទុកដាក់ទំនិញស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិគយផ្សេងទៀតនៅពេលទំនិញមកដល់ ការិយាល័យគយនៃចំណុចគោលដៅ ។

**មាត្រា ៧.- កាតព្វកិច្ច**

ក- ឯកសារជំរះបែបបទឥយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ត្រូវមានបញ្ជាក់អំពីរយៈពេលសុពលភាពរបស់វាដែលមានរយៈពេលអប្បបរមា ៦ខែ គិតចាប់ផ្តើមកាលបរិច្ឆេទនៃការចេញ ។ ដោយហេតុថា ឯកសារជំរះបែបបទឥយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស មានការបញ្ជាក់យល់ព្រមជាលើកដំបូង ដោយការិយាល័យគយនៃចំណុចចេញដំណើរ នៅមុនពេលអស់រយៈពេលសុពលភាពនោះ ឯកសារនេះ ត្រូវនៅមានសុពលភាពប្រើប្រាស់រហូតដល់ពេលបញ្ចប់នៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន សំរាប់រយៈពេលចេញឯកសារនេះ ។

- ខ- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនដែលស្ថិតនៅក្រោមនីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ត្រូវបញ្ចប់ដោយការចាកចេញរបស់យានយន្តក្នុងតេឡីទីកម្មនៃប្រទេសសាមី ក្នុងរយៈពេល៣០ថ្ងៃ ដោយគិតចាប់ផ្តើមពីថ្ងៃនៃការឆ្លងចូលទៅក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសសាមី ។
- គ- ដើម្បីឱ្យមានពេលវេលាកំណត់ ឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ត្រូវធ្វើការជំរះចេញក្នុងរយៈពេលកំណត់មួយ មិនឱ្យលើសពីរយៈពេល ៣ខែ ដោយគិតចាប់ផ្តើមពីថ្ងៃនៃការឆ្លងចូល ទៅក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសសាមី ។

**មាត្រា ៨.- ឧបសម្ព័ន្ធនៅតាមផ្លូវធ្វើដំណើរ**

**ក-ការបាត់បង់ ការបែកបាក់ ការរលោះបាត់ទំនិញនៅតាមផ្លូវធ្វើដំណើរ**

- ១- ក្នុងករណីបាត់បង់ ឬបែកបាក់ទំនិញ ឬខូចខាតត្រាគយ ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ត្រូវផ្តល់ព័ត៌មានយ៉ាងរហ័ស ទៅអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី ។
- ២- ត្រូវបានលើកលែងការបង់ប្រាក់សំរាប់ពន្ធគយនិងអាករដែលត្រូវបង់ជាធម្មតាសំរាប់ទំនិញទាំងឡាយដែលមានបញ្ជាក់នៅក្នុងឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់និងចូលក្នុងប្រទេស ដែលត្រូវបានធ្វើការបញ្ជាក់ច្បាស់លាស់ចំពោះអាជ្ញាធរគយ ថាទំនិញនោះ ពិតជាបានបែកបាក់ ឬ បាត់បង់ មិនអាចរកឃើញមកវិញបាន ដោយករណីប្រធានស័ក្តិនៅតាមផ្លូវធ្វើដំណើរ ឬបានរលោះចុះដោយមូលហេតុធម្មជាតិរបស់វា ។

**ខ-ការផ្លាស់ប្តូរយានយន្ត**

នៅក្នុងករណីដែលប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ត្រូវបានបង្ខំឱ្យធ្វើដំណើរ ប្រតិបត្តិការនោះ ត្រូវផ្តល់ព័ត៌មានជាបន្ទាន់ទៅអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី ដែលជាអ្នកត្រួតត្រាមើល លើការផ្ទេរទំនិញ ការផ្លាស់ប្តូរ ត្រាគយ ដែលបែកបាក់ និងកត់ត្រាទុកសកម្មភាពទាំងនេះ នៅក្នុងឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ។ យានយន្តជំនួសត្រូវគោរពតាមបទដ្ឋានបច្ចេកទេស ដែលមានចែងក្នុងមាត្រា៣ នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

**គ-ការផ្លាស់ប្តូរកម្មវិធីគោល**

នៅក្នុងករណីដែលប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ត្រូវបានបង្ខំឱ្យបោះបង់ ផ្លូវធ្វើដំណើរដែលបានកំណត់ ដោយសារតែមានព្រឹត្តិការណ៍កើតឡើងនៅក្រៅពីគោលបំណងរបស់ខ្លួន ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូននោះ ត្រូវផ្តល់ព័ត៌មានភ្លាមៗ ជូនទៅអាជ្ញាធរគយប្រទេសសាមី ដែលជាអ្នកផ្តល់ព័ត៌មានបន្តជូនទៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចផ្សេងៗទៀត សំរាប់គោលបំណងកំណត់រកផ្លូវធ្វើដំណើរផ្សេងណាមួយទៀត ។

**ឃ- ការពន្យារពេលនៃពេលវេលាកំណត់**

ប្រសិនបើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ពុំអាចបំពេញប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូននៅលើទឹកដីនៃប្រទេសសាមី ទាន់ពេលវេលា ដូចមានចែងនៅក្នុងនីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះទេ ឬមិនអាចជម្រកសារបែបបទគយឆ្លងកាត់ បានទាន់ពេលវេលា ដោយ មូលហេតុនៃករណីប្រធានស័ក្តិ ឬ ដោយមូលហេតុសមស្របផ្សេងៗទៀត ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូននោះ ត្រូវស្នើសុំការពន្យារ ពេលទៅអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី នៅមុនពេលផុតកំណត់កាលបរិច្ឆេទ។ អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី ត្រូវផ្តល់ការ ពន្យារពេលនោះ ប្រសិនបើមានការអះអាងបញ្ជាក់ថា ការខកខានបំពេញប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ឬ ការជម្រកសារបែបបទ គយឆ្លងកាត់តាមកាលកំណត់ដូចនោះ បានកើតឡើងដោយករណីប្រធានស័ក្តិ ឬ មូលហេតុសមស្របផ្សេងៗទៀត ពិតប្រាកដមែន។

**មាត្រា ៩.- អន្តការ/ស្ថាប័នចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង**

- ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ ត្រូវផ្តល់សិទ្ធិអនុញ្ញាតដល់ស្ថាប័ន ឬអង្គភាពជាតិមួយ ដើម្បីចេញឯកសារជម្រក សារបែបបទគយ ឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស និងដើម្បីធានារ៉ាប់រងចំពោះមុខអាជ្ញាធរគយប្រទេសសាមី ក្នុងការបង់ថ្លៃលើការបង់ពន្ធ និងអាករនាំចូល-នាំចេញ (រួមបញ្ចូលទាំងការប្រាក់ផងដែរ) នៅក្នុងករណី ដែលឯកសារនោះ មិនត្រូវបានគេជម្រកទាន់ពេលវេលាកំណត់ ឬនៅក្នុងករណីមិនប្រក្រតីផ្សេងទៀត។
- ខ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវទទួលស្គាល់គ្នាទៅវិញទៅមក នូវអង្គភាព-ស្ថាប័នទាំងឡាយ ដែលបានអនុញ្ញាតឱ្យ ចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង។
- គ- សំរាប់គោលបំណងក្នុងការបង់ថ្លៃចំណាយដែលស្នើឡើងដោយអាជ្ញាធរគយរបស់ខ្លួន ប្រទេសសាមីត្រូវផ្តល់ ដល់អង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនោះនូវសម្បទាសំរាប់ការផ្សេងៗប្រការ។

**មាត្រា ១០.- ការទទួលខុសត្រូវរបស់អន្តការ/ស្ថាប័នចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង**

- ក- អង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ត្រូវទទួលខុសត្រូវរួមគ្នា និង ម៉ឺងម៉ាត់ ទៅលើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ដែលអង្គភាព ឬ ស្ថាប័ននោះគឺជាអ្នកបង់ថ្លៃដោយផ្ទាល់លើពន្ធនាំចេញនាំចូល អាករផ្សេងៗ និងការប្រាក់ ដោយស្របទៅតាមច្បាប់និងបទប្បញ្ញត្តិគយនៃប្រទេសសាមី ពីបទមិនប្រក្រតីភាព (ឧទាហរណ៍៖ ការប្រព្រឹត្តបទល្មើសទៅលើច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិគយ ការពុំទទួលខុសត្រូវ ការមិនបានជម្រក សារបែបបទ គយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេសទាន់ពេលកំណត់) ពាក់ព័ន្ធនឹងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ព្រំដែន តាមនីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ។
- ខ- ការធានាខុសត្រូវរបស់អង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង មិនត្រូវគ្របដណ្តប់ ត្រឹមតែទំនិញណា ដែលបានរៀបរាប់នៅក្នុងឯកសារជម្រកសារបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេសប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែថែមទាំងគ្របដណ្តប់លើទំនិញទាំងឡាយ ដែលមាននៅក្នុងឃ្លប់ទំនិញនៃយានយន្តផ្លូវគោក ឬ ដែលមាន

នៅទីលានជុំកំពង់ ឬដែលមាននៅក្នុងចំណោមទំនិញមានបង់លេខ ក្នុងករណីទំនិញច្រើន និងទំនិញ  
សំពីសំពោង បើទោះបីជាទំនិញទាំងនោះ មិនមានឈ្មោះនៅក្នុងឯកសារនោះក៏ដោយ ។

គ- តាមការយល់ឃើញរបស់គេ អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី អាចទាមទារពន្ធនាំចូល អាករ ប្រាក់ពិន័យ និង  
ការប្រាក់ពីប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ដែលជាអ្នកទទួលខុសត្រូវដោយផ្ទាល់ចំពោះអាជ្ញាធរគយ ។

ឃ-បន្ទាប់ពីអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី បានរកឃើញនូវការវិនិច្ឆ័យប្រក្រតីណាមួយមក អង្គភាព-ស្ថាប័នដែល  
បានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនៃប្រទេសដើម ត្រូវកំណត់ទុកប្រាក់កក់ ឬបង់ពន្ធគយ អាករ និង  
ប្រាក់ការទៅឱ្យអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី មិនឱ្យយឺតជាង ៣០ថ្ងៃ នៃថ្ងៃប្រក្រតីទិន្នន័យ គិតចាប់ពី  
ថ្ងៃជូនដំណឹង ។

ង- អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីត្រូវបង្វិលសងប្រាក់ក្លាយៗដោយមិនមានការពន្យារពេលទៅអង្គភាព-ស្ថាប័ន  
ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង នូវចំនួនទឹកប្រាក់ដែលបានទទួលនៅពេលដែលគេរកឃើញ  
ថាមិនមានភាពមិនប្រក្រតីណាមួយបានកើតឡើងទេ ប៉ុន្តែអង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញ  
ឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ត្រូវប្តឹងទាមទារការបង្វិលប្រាក់ត្រឡប់មកវិញនោះ នៅក្នុងរយៈពេលមួយ ដូចមាន  
ចែងនៅក្នុងច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិជាតិ ។

ច- អង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងរបស់ប្រទេសដើម ត្រូវបានផ្តល់សិទ្ធិឱ្យ  
ទទួលយកប្រាក់ត្រឡប់ទៅវិញ និងប្តឹងទាមទារដកប្រាក់ពន្ធគយ អាករ និង ការប្រាក់ ដែលបានបង់រួច ដើម្បីបាន  
សិទ្ធិជាអ្នកធានារ៉ាប់រង ចំពោះអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី ពីប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពីអ្នកណាម្នាក់តាម  
ចំនួនដែលបានបង់រួចហើយ ។

ឆ- ការទទួលខុសត្រូវនៃអង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ត្រូវកំណត់ត្រឹមតែ  
៣៥.០០០ SDR សំរាប់ការចេញឯកសារជះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេសមួយច្បាប់ ។

មាត្រា ១១.- ប្រតិភោគសំរាប់អ្នកធានារ៉ាប់រងអាជ្ញាធរគយ

ក- បញ្ញត្តិទូទៅ

ដើម្បីបំពេញនូវភារកិច្ចធានារ៉ាប់រងរបស់ខ្លួន ចំពោះមុខអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី នោះ អង្គភាព-ស្ថាប័ន  
ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ត្រូវផ្តល់អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី នូវប្រតិភោគដែលជាបែបបទ  
និងចំនួនរូបិយប័ណ្ណ ដូចមានបញ្ជាក់នៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ (ខ) និង (គ) ។

ខ- បែបបទ

ក្នុងចំណោមបែបបទផ្សេងៗ អង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ត្រូវ :

១- រក្សាទុកទ្រព្យសម្បត្តិទាំងឡាយ នៅក្នុងប្រទេសសាមី

២- គំរូលទ្ធការធានាជាសាច់ប្រាក់

៣- គំរូលទ្ធការប័ណ្ណធានាជារួម និងជាបន្តបន្ទាប់គ្នា នៅអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី :

- ដោយការរៀបចំជាសំបុត្រធានារបស់ធានាការមួយ ដែលចេញដោយធនាគារ ឬស្ថាប័នហិរញ្ញវត្ថុណាមួយ ដែលបង្កើតឡើងនៅក្នុងប្រទេសសាមី
- ដោយធ្វើជាភិច្ចសន្យា ក្នុងការធ្វើការធានារ៉ាប់រងមួយ ជាមួយនឹងក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងមួយ ដែលបង្កើតឡើងនៅក្នុងប្រទេសសាមី

៤- មានកំណាង ជាអង្គការដៃគូរបស់ខ្លួន នៅក្នុងប្រទេសសាមី

៥- ដោយការបញ្ចូលរួមគ្នា ជាពីរ ឬច្រើនគំរូបែបបទដូចខាងលើ ។

បែបបទទាំងអស់នេះ ត្រូវមានការឯកភាពពីប្រទេសសាមី ។

៣-បរិមាណទឹកប្រាក់

ចំនួនទឹកប្រាក់សំរាប់ការធានាដែលត្រូវផ្តល់ឱ្យដោយអនុលោមទៅតាមមាត្រានេះត្រូវមានចំនួនអតិបរិមាមួយ ៧០០០០ SDR ។ ប្រសិនបើបរិមាណទឹកប្រាក់នៃការធានា ដែលបានផ្តល់ឱ្យ ត្រូវបានគេប្រើប្រាស់អស់មួយផ្នែក ឬអស់ទាំងស្រុងដោយសារការទទួលខុសត្រូវទៅលើករណីមិនសមស្របណាមួយ នោះគេត្រូវបង់បំពេញសំណងនោះឡើងវិញ ឱ្យឡើងដល់បរិមាណទឹកប្រាក់ ចំនួន ៧០ ០០០ SDR ។

**មាត្រា ១២.- ការប្រទានចោលលើសជន**

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យា មានសិទ្ធិបដិសេធជាបណ្តោះអាសន្ន ឬជាអចិន្ត្រៃយ៍ លើការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធចំពោះបុគ្គល/អង្គភាព ដែលបានប្រព្រឹត្តបទល្មើសធ្ងន់ធ្ងរទៅនឹងច្បាប់ ឬបទប្បញ្ញត្តិគយពាក់ព័ន្ធ ដែលកំពុងអនុវត្ត ចំពោះការដឹកជញ្ជូនទំនិញជាអន្តរជាតិ ។

ខ- អាជ្ញាធរគយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាពាក់ព័ន្ធ ត្រូវប្រកាសជូនដំណឹងអំពីការបដិសេធនេះ ជាបន្ទាន់ទៅអាជ្ញាធរគយ នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ និងទៅអង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងរបស់ប្រទេសដើម។

**មាត្រា ១៣.- វិសោធនកម្ម**

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្ម លើឧបសម្ព័ន្ធនេះ តាមរយៈគណកម្មាធិការរួម។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនោះ ត្រូវតែជាគម្រិត្យនៃការឯកភាពជាឯកច្ឆ័ន្ទពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់។

**មាត្រា ១៤.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម**

ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម នៃភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងឡាយដែលជាភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។  
ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ប្រសិនបើមាន ។

**មាត្រា ១៥.- ការចូលជាធរមាន**

ឧបសម្ព័ន្ធនេះ នឹងចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែល ២ភាគីចុះកិច្ចសន្យាយ៉ាងតិច បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ យល់ព្រម  
លើឧបសម្ព័ន្ធនេះ និងមានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តត្រឹមត្រូវក្នុងរង្វង់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ យល់ព្រមលើ  
ឧបសម្ព័ន្ធនេះប៉ុណ្ណោះ ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ប្រសិន  
បើមាន ។

**មាត្រា ១៦.- ការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិ**

ក្នុងករណីចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវបានធ្វើការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្របទៅតាម ខ្លឹមសារនៃ  
ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

**មាត្រា ១៧.- ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ**

ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឡើយ ។

**មាត្រា ១៨.- ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ**

ក- ការខកខានក្នុងការកំណត់ទុក ឬការបង់ពន្ធគយ អាករ និងការប្រាក់ ជូនទៅអាជ្ញាធរគយប្រទេសសាមី  
ដោយអង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង នៃប្រទេសដើម តាមកាល  
កំណត់ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា ១០ (ដេ) នៃឧបសម្ព័ន្ធ ក្នុងករណីមានកើតឡើងនូវភាពមិនប្រក្រតី  
អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីមានសិទ្ធិព្យួរការអនុវត្តបែបបទជំរះបញ្ជីគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស  
បច្ចុប្បន្ននេះ និង ដោយស្របតាមនីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធ ចំពោះប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនបានខកខាន  
ដែលជាអ្នកទទួលកំហុសពីអង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនៃប្រទេស  
ដើម ។

ខ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗអាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធទាំងស្រុង ឬក៏មួយ  
ចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរីករវាងគ្រោះអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់  
សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនព័ត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀតភ្លាម  
តាមតែអាចធ្វើទៅបានអំពីការព្យួរទុក និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះឱ្យបានរាប់បំផុតនៅពេលណា  
ដែលសភាពការណ៍ត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ ។



**មាត្រា ១៩ : ទំនាក់ទំនង ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង**

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយ ក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ដូច្នេះ ឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនអាចផ្តាច់ចេញពី ឬ ផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះឡើយ ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត្តរវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះ កិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវយកជាធានាការ ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត្តរវាងឧបសម្ព័ន្ធនេះ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬ ពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសមិត្តភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយដោយផ្អែកលើកិច្ចព្រមព្រៀង ។

**មាត្រា ២០. ទំនាក់ទំនងជាមួយឯកសារ (ឧបទាន) ដែលបង្គាប់ដោយឧបសម្ព័ន្ធ**

ឯកសារភ្ជាប់ (ឧបទាន) បង្កើតជាផ្នែកមួយបញ្ចូលគ្នានៃឧបសម្ព័ន្ធ និងត្រូវមានតំលៃ គតិយុត្តិស្មើគ្នា ។

**មាត្រា ២១. ការដោះស្រាយវិវាទ**

វិវាទរវាង និងក្នុងចំណោមភាគី២ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធ នេះ ត្រូវដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចាតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី នៅក្នុងគណៈកម្មាធិការរួម ។

**មាត្រា ២២. ការប្រកាសបដិសេធ**

នៅពេលចូលជាធរមាន ឧបសម្ព័ន្ធមិនអាចប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែកចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ ។

ឯកសារភ្ជាប់ទី ១អា ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី១ : បទដ្ឋានបច្ចេកទេសនៃយានយន្ត សំរាប់គោលបំណងនៃនីតិវិធី គយឆ្លងកាត់ ។

ឯកសារភ្ជាប់ទី ១បេ ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី១ : វិញ្ញាបនប័ត្រត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសនៃយានយន្ត សំរាប់គោល បំណងនៃនីតិវិធីគយឆ្លងកាត់ ។

ឯកសារភ្ជាប់ទី ២អា ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី១ : បទដ្ឋានបច្ចេកទេសសំរាប់កុងតឺន័រ សំរាប់គោលបំណងនៃនីតិវិធី គយឆ្លងកាត់ ។

ឯកសារភ្ជាប់ទី ២បេ ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី១ : វិញ្ញាបនប័ត្រត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសនៃកុងតឺន័រ សំរាប់គោល បំណងនៃនីតិវិធីគយឆ្លងកាត់ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលសិទ្ធិប្រទានពេញលេញពីអាជ្ញាធររៀងខ្លួន បានចុះ ហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

ធ្វើនៅប៉េកាំង ថ្ងៃទី ២០ ខែមីនា ឆ្នាំ ២០០៧ ជា ០៦ ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ឯកឧត្តម ត្រាំ អ៊ុំវីតីត រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

ឯកឧត្តម ហ៊ុន ម៉េងឃ្មុំ អនុរដ្ឋមន្ត្រីតមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ

ឯកឧត្តម សូម៉ាដ ផុលសេនា រដ្ឋមន្ត្រីតមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ូស្ត និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

ឯកឧត្តម ឆូរ៉ា ច័ន្ទវិទ អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃ

ឯកឧត្តម សនស័ន ច័ន្ទបាធី អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមភូមិសាសន៍

ឯកឧត្តម ចាញ៉ា ជ័នជី អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

**ឧបសម្ព័ន្ធទី ៨**

**ការនាំចូលម៉ាស៊ីនយន្តជំរុញដោយអគ្គិសនី**

**ក្លាយទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន**

**សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍**

**និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម**

**ស្តីអំពីការសុំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន**

**(តទៅហៅកាត់ថា "ឧបសម្ព័ន្ធ")**

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា "ភាគីចុះកិច្ច សន្យា")

យោងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសុំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅរៀងចិន និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គូន ដែលបានយល់ព្រមចូល ដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គូន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ បានយល់ព្រមចូលដោយសាធារណរដ្ឋ ប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូលដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាស៊ី និងបានធ្វើវិសោធនកម្មនៅភ្នំពេញ កាលពីថ្ងៃទី ៣០ ខែ កញ្ញាឆ្នាំ២០០៤ តទៅហៅកាត់ ថា "កិច្ចព្រមព្រៀង" ។

យោងមាត្រា ៣(បេ) និង ៣(អន) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ ដែលមានលក្ខណៈបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬធាតុផ្សេងៗ ដែលមានលក្ខណៈពិសេសទៅតាមទីកន្លែង ហើយដែលពិធីសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកសំខាន់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនឹងមានតំលៃគតិយុត្តិស្មើគ្នា ។

យោងមាត្រា ៣៦នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ឧបសម្ព័ន្ធដែលចែងថាកិច្ចព្រមព្រៀងអាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខាផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមានដោយឡែកៗពីឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ ។

យោងកិច្ចប្រជុំផ្ទៃក្នុងរដ្ឋមន្ត្រី GMS លើកទី ៩ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានីលឡា នាខែ មករា ឆ្នាំ ២០០០ កិច្ចប្រជុំលើកទី៧នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនអន្តរតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ នាខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំផ្ទៃក្នុងរដ្ឋមន្ត្រី GMS លើកទី ១១ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ហើយដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS

ទាំងអស់បានឯកភាពលើផែនការការងារមួយ ក្នុងការបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធពិធីសារ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះនៅឆ្នាំ ២០០៥ ។

យោងមាត្រា ១៨ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យឧបសម្ព័ន្ធនេះ ចែងលំអិតខាងផ្នែកបច្ចេកទេស ។

យោងអនុស្សរណៈនៃការយោគយល់គ្នា ស្តីពីការបញ្ជាក់នៃទំនាក់ទំនងរវាងកិច្ចព្រមព្រៀង ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ នានានៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងសុន្ទរៈក្នុងការកែសម្រួលមាត្រា ១៧ (លិខិតអនុញ្ញាតបើកបរ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចុះ- ហត្ថលេខា នៅទីក្រុងភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ០៣ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ ។

ឆត្រច្រៀងគ្នាបួនខាងក្រោម ៖

**មាត្រា ១ .- បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ**

**ក- និយមន័យ**

- ១- ករណីប្រធានស័ក្តិមានន័យថា ជាព្រឹត្តិការណ៍ទាំងឡាយ ដែលមិនអាចដឹងមុន ឬច្រើនជាងបាន ហើយជា បច្ច័យ ដែលមិនអាចការពារ ឬគ្រប់គ្រងបាន ។
- ២- យានយន្តសំរាប់ប្រើប្រាស់ជាលក្ខណៈពាណិជ្ជកម្ម មានន័យថា ជាយានយន្ត ដែលបានចុះបញ្ជីនៅក្នុងប្រទេស ដើម ហើយត្រូវបានប្រើប្រាស់សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនមនុស្សដោយយកកំរៃ ឬប្រាក់ផ្ទៃក្នុងផ្សេងទៀត ឬក៏ ប្រើប្រាស់សំរាប់ការដឹកទំនិញឧស្សាហកម្ម ឬពាណិជ្ជកម្ម ដោយយកកំរៃ ឬមិនយកកំរៃ ។
- ៣- សិទ្ធិគណនាពិសេស Special Drawing Right (SDR) មានន័យថា ឯកតាវាស់តំលៃ ដែលកំណត់ដោយអង្គការមូលនិធិ រូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ (International Monetary Fund-IMF) - ការប្តូរ រូបិយវត្ថុមួយចំនួនទៅជារូបិយវត្ថុ ជាតិត្រូវបានគេគណនាដោយអនុលោមទៅតាមនីតិវិធីក្នុងការប៉ាន់ ប្រមាណតំលៃ ដែលអនុវត្តដោយមូលនិធិ រូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ ។

**ខ- វិសាលភាពនៃការអនុវត្ត**

- ១- បទប្បញ្ញត្តិនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះនឹងអនុវត្តទៅលើយានយន្តទាំងឡាយ ដែលមានបញ្ជាក់នៅក្នុងមាត្រា១ នៃ ឧបសម្ព័ន្ធទី ២ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។
- ២- ចំពោះចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែនរបស់យានយន្ត ដូចមានកំណត់ក្នុងចំណុច (១) ខាងលើ រវាងដែនដីនៃសាធារណរដ្ឋ ប្រជាមានិតចិន/សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា និងដែនដីនៃគ្រប់ភាគីជាប់កិច្ចសន្យាទាំងអស់ បទប្បញ្ញត្តិនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ត្រូវអនុវត្តទៅតាមលំដាប់លំដោយជាពីរដំណាក់កាលគឺ៖
  - ក្នុងដំណាក់កាលទី ១ ត្រូវអនុវត្តភ្លាមៗក្នុងពេល ដែលឧបសម្ព័ន្ធនេះចូលជាធរមានចំពោះយាន យន្តទាំងឡាយ ដែលប្រើប្រាស់សំរាប់ក្នុងផ្នែកពាណិជ្ជកម្មតែប៉ុណ្ណោះ

- ក្នុងដំណាក់កាលទី ២ ក្នុងពេល ២ឆ្នាំ បន្ទាប់ពីពេល ដែលឧបសម្ព័ន្ធនេះចូលជាធរមានត្រូវ អនុវត្តលើយានយន្តផ្សេងៗទៀតទាំងអស់នៅក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀង ។

៣- នីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនច្រានចោលនូវការអនុវត្តច្បាប់/បទប្បញ្ញត្តិរបស់ជាតិ ខាងសុខភាព/ចក្ខុឡើងវិញទៅ លើយានយន្ត ស្របទៅនឹងមាត្រា ៩ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងឡើយ ។

៤- នីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនហាមឃាត់ភាគីជាប់កិច្ចសន្យា ពីការផ្តល់សម្បទានបន្ថែមទៀត ទៅតាមចំណាត់ការ ជាតិជាឯកតោភាគីឡើយ ។

៥- នីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនច្រានចោលនូវការអនុវត្តច្បាប់/បទប្បញ្ញត្តិរបស់ជាតិទាំងឡាយ ដោយអនុលោម ទៅតាមមាត្រា១២ ដល់ ១៧ នៅក្នុងផ្នែកទី ៥ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងឡើយ ។

៦- នីតិវិធីដូចមានចែងនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនេះទុកជាជំរើសសំរាប់ប្រតិបត្តិការយានយន្ត ដែលត្រូវបានប្រគល់សិទ្ធិដើម្បី ប្រើប្រាស់នូវប្រព័ន្ធអនុញ្ញាតចូលយានយន្តបណ្តោះអាសន្នដែលមានបច្ចុប្បន្ន ឬដើម្បីអនុវត្តទៅតាមនីតិវិធីតែមួយ ដែលមានស្រាប់របស់ប្រទេសសាមី ។

**មាត្រា ២.- អយ័តិកម្មចេញពីពន្ធដារ និងពន្ធអាករ :**

ស្ថិតក្រោមកម្មវត្ថុនៃការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ និងលក្ខខណ្ឌដទៃទៀត ដូចមានចែងនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនេះ :

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗត្រូវផ្តល់ការអនុញ្ញាតឱ្យមានការនាំចូលបណ្តោះអាសន្នទៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួននូវយានយន្ត ដែលបានចុះ បញ្ជីនៅក្នុងភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត ដោយគ្មានការបង់ថ្លៃសំរាប់ពន្ធនាំចូល អាករ និងត្រូវរួចចេញ អំពីអយ័តិកម្ម និង លក្ខខណ្ឌតិរចក្តកំណត់ដទៃផ្សេងទៀតឡើយ

ខ- សំភារៈឧបករណ៍តុបតែងយានយន្ត គ្រឿងឧបករណ៍ការងារ និងគ្រឿងបំណែកបន្សំដទៃទៀត ដែលបង្កើតបាន ជាគ្រឿង យន្ត/គ្រឿងម៉ាស៊ីនធម្មតានៃយានយន្ត និងប្រេងឥន្ធនៈនៅក្នុងចុងផ្គត់ផ្គង់ធម្មតា ឬ ចុងកំណើត និងប្រេងរំអិល គ្រឿងសំភារៈ ផ្គត់ផ្គង់សំរាប់ថែទាំយានយន្ត និងគ្រឿងបន្លាស់ក្នុងចំនួនសមហេតុផល ដែលចាំបាច់សំរាប់ជួសជុលយានយន្ត នឹងត្រូវបានលើកលែងចេញពីពន្ធនាំចូល និងអាករ (សំភារៈ/គ្រឿងទាំងអស់ នេះពុំតម្រូវអោយមានការបញ្ជាក់ដាច់ដោយឡែក នៅក្នុងឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ននោះ ឡើយ) ។

**មាត្រា ៣.- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលជាបណ្តោះអាសន្ន**

ក- យានយន្តទាំងឡាយ ដែលបាននាំចូលបណ្តោះអាសន្នទៅក្នុងដែនដីប្រទេសសាមី ត្រូវតែមានជាប់ជាមួយនូវឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន ។

ខ- រ៉ឺម៉កពាក់កណ្តាលសណ្តោង (Semi-Trailer) ត្រូវមានបញ្ជាក់នៅក្នុងឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្នមួយដោយឡែក ឬត្រូវមានបញ្ជាក់ដាច់ដោយឡែកនៅក្នុងឯកសារអនុញ្ញាតចូលជាបណ្តោះអាសន្នសំរាប់ក្បាលសណ្តោង ។

គ- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្នត្រូវបានចេញឱ្យដោយអង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនៃប្រទេសដើម ។

ឃ- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលជាបណ្តោះអាសន្នអាចមានប្រើប្រាស់ក្នុងការអនុញ្ញាតអោយនាំចូលបណ្តោះអាសន្នមួយដង ឬច្រើនដង ចូលទៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងឡាយ ។

ង- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្នត្រូវមានច្បាប់ដើមមួយចំនួន ដូចខាងក្រោម ៖

- ១- ច្បាប់ដើមមួយច្បាប់សំរាប់អង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង
- ២- ច្បាប់ដើមមួយច្បាប់សំរាប់ប្រតិបត្តិករយានយន្ត
- ៣- ច្បាប់ដើមពីរច្បាប់សំរាប់អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីនីមួយៗ ដែលយានយន្តចូលក្នុងទឹកដីបស់ខ្លួន ។

ច- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្នត្រូវរាប់បញ្ចូលចំណុចពិសេសទាំងឡាយដូចខាងក្រោមជាភាសាអង់គ្លេស និងដោយមិនបដិសេធឱ្យមានការប្រើប្រាស់ភាសាជាតិ នៅស្របពេលជាមួយគ្នាឡើយ ៖

- ១- ចំណងជើង ៖ ឯកសារអនុញ្ញាតចូលយានយន្តបណ្តោះអាសន្ន ។
- ២- អត្ថបទយោងទៅនឹងមាត្រា ១៨ និងឧបសម្ព័ន្ធទី៨ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។
- ៣- ឈ្មោះអង្គការ ដែលបានអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ និងប្រឡោះសំរាប់ការចុះហត្ថលេខា និងប្រថាប់ត្រា ។
- ៤- ឈ្មោះ និងអាស័យដ្ឋានអ្នកកាន់ឯកសារ និងប្រឡោះសំរាប់ការចុះហត្ថលេខា និងប្រថាប់ត្រា ។
- ៥- រយៈពេលនៃសុពលភាព និងការពន្យារពេល ។
- ៦- វិសាលភាពភូមិសាស្ត្រ ដែលមានសុពលភាព ។
- ៧- ចំណុចចូល និងចំណុចចេញ ។
- ៨- លក្ខណៈបច្ចេកទេស និងការពណ៌នាយានយន្ត ( សំរាប់ក្បាលសណ្តោង និងសំរាប់រ៉ឺម៉កពាក់កណ្តាលសណ្តោង) ៖

- ឈ្មោះប្រទេសចុះបញ្ជី
- លេខចុះបញ្ជី
- កាលបរិច្ឆេទនៃការចុះបញ្ជីលើកទី១/ឆ្នាំផលិត
- ទំងន់ទទេរ ( តារា)

- ទំងន់សរុប
- ជំនួនកៅអី និង/ឬសមត្ថភាពជុក
- ជំនួនភ្លៅ
- ម៉ាក ( ផ្ទាំងសញ្ញា ឈ្មោះ ឬផ្ទាំងយីហោ ឬផ្ទាំងសញ្ញាពាណិជ្ជកម្មរបស់រោងចក្រ)
- ម៉ូដែល/ ប្រភេទ/កូដ
- លេខសាកស៊ី ឬលេខផលិត ឬលេខសេរី
- ផ្ទាំងសញ្ញាក្រុមហ៊ុនលើម៉ាស៊ីន ( ប្រសិនបើផ្សេងខុសពីតួឯកយានយន្ត)
- ប្រភេទប្រេងឥន្ធនៈសំរាប់ម៉ាស៊ីន ( សាំង/ម៉ាហ្សូត/ផ្សេងទៀត)
- លេខសេរីម៉ាស៊ីន
- សមត្ថភាពម៉ាស៊ីន
- ចំនួនស៊ីឡាំង( ពិសេស)
- អានុភាព( កំលាំងជាសេស)
- ប្រភេទការងាររបស់យានយន្ត ( ឧ. រថយន្តទេសចរណ៍ កាំម៉ិញ ប៊ីស រ៉ឺម៉ក )
- ពណ៌ ( កូដ RAL)
- ១. ស្រោមពូក ឬកៅអី
- ចំនួនកៅអី និង/ឬសមត្ថភាពជុក
- គ្រឿងសំភារៈ វិទ្យុ( ម៉ាក)
- ចំនួនកៅស៊ូកង់បំប៉ុង ( ម៉ាក) និង
- ចំនុចពិសេសផ្សេងៗទៀត...

៩- កាលបរិច្ឆេទ និងទីកន្លែងចូល ហត្ថលេខា និង/ឬត្រារបស់អាជ្ញាធរគយ ( បដិលេខចូល) សំរាប់ការអនុញ្ញាតនាំចូល  
ជាបណ្តោះអាសន្ននីមួយៗ ។

១០- កាលបរិច្ឆេទ និងទីកន្លែងចេញ ហត្ថលេខា និង/ឬត្រារបស់អាជ្ញាធរគយ ( បដិលេខចេញ) សំរាប់ការអនុញ្ញាតនាំ  
ចូលបណ្តោះអាសន្ននីមួយៗ ។

១១- ប្រឡោះដើម្បីកត់ត្រារយៈពេលពន្យាល ដែលបានផ្តល់ជូនសំរាប់ការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ ។

គណៈកម្មាធិការរួមអាចនិងកែប្រែនូវចំណុចពិសេសខាងលើបាន ដើម្បីបញ្ចូលនៅក្នុងឯកសារអនុញ្ញាតបណ្តោះអាសន្ន  
តាមការចាំបាច់ ។

ឆ- គណៈកម្មាធិការរួមនិងកំណត់នូវទំរង់បែបបទ រូបរាងទ្រង់ទ្រាយ សណ្ឋាន ទំហំ និងការបោះពុម្ពទំរង់ពិតប្រាកដនៃឯកសារ អនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន ។

**មាត្រា ៤.- ការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ (Re-Exportation)**

យានយន្ត ដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុងឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្នត្រូវតែនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ នៅក្នុងស្ថានភាពរួមដូចដើមដែល លើកលែងតែវាស៊ីក្លិចរិល និងបែកបាក់ និងការប្រើប្រាស់ប្រេង និងប្រេងរ៉ាស៊ីន ក្នុងកំរិតធម្មតា នៅក្នុងរយៈពេលសុពលភាពនៃឯកសារនោះ ។

**មាត្រា ៥.- ភ័ស្តុតាងនៃការចូលបណ្តោះអាសន្ន និងការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ (Re-Exportation)**

ក- ភ័ស្តុតាងនៃការចូលបណ្តោះអាសន្ននៃយានយន្តត្រូវចាប់ផ្តើមពីពេលទទួលសិទ្ធិកាន់កាប់ច្បាប់ពាក់ព័ន្ធនៃឯកសារ

អនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន ដោយអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី និងមានបង្វិលខ្សែចូល ដែលបានចារទុកនៅលើ ច្បាប់ពាក់ព័ន្ធនៃឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ននោះ ។

ខ- ភ័ស្តុតាងនៃការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញនៃយានយន្តត្រូវចាប់ផ្តើមវត្តមាននៃបង្វិលខ្សែចេញ ដែលបានចារទុកនៅលើច្បាប់ ពាក់ព័ន្ធនៃឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន ដោយអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី ។

គ- ក្នុងករណី ដែលពុំមានច្បាប់ដើមនៃឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន ដែលមានបង្វិលខ្សែចេញទេ នោះប្រតិបត្តិការ យានយន្តអាចផ្តល់ភ័ស្តុតាងជាជំរើសផ្សេងទៀត ដើម្បីបញ្ជាក់ដល់អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសជាសាមីថាបានយំផ្គុំទាំងនេះ ពិតជាត្រូវ បាននាំចេញទៅវិញយ៉ាងពិតប្រាកដ ។

**មាត្រា ៦.- ការជិះ ឬបញ្ចប់ឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន**

បង្វិលខ្សែចេញ ដែលបានចារនៅក្នុងឯកសារចូលបណ្តោះអាសន្នក្នុងថិរៈវេលា ដែលបានអនុញ្ញាតត្រូវមានអានុភាព គតិយុត្តិក្នុងការជិះចេញ ឬបញ្ចប់ឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ននោះ ។ ភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់ជាជំរើសផ្សេងទៀតនៃការនាំ ចេញត្រឡប់ទៅវិញ ត្រូវមានអានុភាពគតិយុត្តិដូចគ្នា ។

**មាត្រា ៧.- ការសគំណត់**

ក- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្នត្រូវមានបញ្ជាក់អំពីរយៈពេលសុពលភាព ដែលមានថិរៈវេលាអប្បបរមា ៦ ខែ គិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទនៃការចេញឯកសារនេះ ។ ដោយហេតុថាឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ននេះត្រូវបានគេ ប្រើប្រាស់ជាលើកដំបូង នៅមុនពេលអស់សុពលភាពរបស់វា តាមរយៈការបង្ហាញវាទៅកាន់ការិយាល័យគយនៃចំណុចចូល



នោះ ឯកសារនេះត្រូវនៅមានសុពលភាពប្រើប្រាស់រហូតដល់ពេលការវិលត្រឡប់ទៅវិញនៃយានយន្តទៅកាន់ប្រទេសដើមវិញ ។

ខ- យានយន្តទាំងឡាយ ដែលបានអនុញ្ញាតឱ្យចូល ស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះត្រូវចាកចេញពីទឹកដីនៃប្រទេសសាមី ក្នុងរយៈពេល ៣០ ថ្ងៃ ដោយគិតចាប់ពីថ្ងៃចូលទៅក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសសាមី ។

គ- ដើម្បីអោយមានពេលវេលាកំណត់ ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្នត្រូវជំរះក្នុងរយៈពេលកំណត់មួយមិនឱ្យលើសពី ៣ ខែ ដោយគិតចាប់ពីថ្ងៃចូលទៅក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសសាមី ។

**មាត្រា ៨.- ឧបប្បត្តិរបស់រដ្ឋនៃការធ្វើដំណើរ :**

ក-ការបាត់បង់ ឬការបាត់បែកយានយន្តនៅតាមផ្លូវធ្វើដំណើរ

យានយន្ត ដែលបានអនុញ្ញាតឱ្យចូលជាបណ្តោះអាសន្ន ដែលទទួលរងនូវការខូចខាតយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរក្នុងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ត្រូវលើកលែងចេញពីកាតព្វកិច្ចនៃការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញបាន លុះត្រាតែ :

- ១- បានបង់ពន្ធនាំចូល និងអាករទៅឱ្យអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី
- ២- យានយន្តនោះត្រូវបានបោះបង់ចោល ហើយអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីព្រមទទួលយក
- ៣- យានយន្តនោះត្រូវកំទេចចោលនៅក្រោមការត្រួតត្រាមើលជាផ្លូវការពីប្រទេសសាមី ក្រោមបន្ទុកចំណាយរបស់ បុគ្គល ឬអង្គភាព ដែលជាអ្នកបាននាំចូលយានយន្ត ជាបណ្តោះអាសន្នហើយត្រៀមដែលនៅសេសសល់ត្រូវនាំចេញ ទៅវិញ ឬបង់ពន្ធនាំចូល និងអាករ ។

ខ- ការផ្លាស់ប្តូរកម្មវិធីចោល

នៅក្នុងករណី ដែលប្រតិបត្តិករយានយន្តត្រូវបង់ឱ្យបោះបង់ផ្លូវធ្វើដំណើរដូចដែលបានកំណត់ ដោយសារមាន ព្រឹត្តិការណ៍កើតឡើង នៅក្រៅពីគោលបំណងរបស់ខ្លួននោះប្រតិបត្តិករត្រូវផ្តល់ព័ត៌មានជាបន្ទាន់ជូនទៅអាជ្ញាធរគយប្រទេស សាមី ដែលជាអ្នកផ្តល់ព័ត៌មានបន្តជូនទៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចផ្សេងៗទៀត សំរាប់គោលបំណងកំណត់រកផ្លូវធ្វើដំណើរ ផ្សេងទៀត ។

គ- ការពន្យាការលក់កំណត់

១- ប្រសិនបើបុគ្គល ឬអង្គភាពណា ដែលបាននាំចូលយានយន្តជាបណ្តោះអាសន្នមិនអាចនាំយានយន្តត្រឡប់ទៅវិញឱ្យ ទាន់កាលកំណត់បាន ឬមិនអាចជំរះឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្នបានទេ ដោយសារតែករណីប្រធានស័ក្តិ ឬករណីសមស្របផ្សេងទៀត បុគ្គល ឬអង្គភាពនោះត្រូវដាក់ពាក្យស្នើសុំការពន្យារពេលសំរាប់ការនាំចេញយាន យន្តត្រឡប់ទៅវិញ នៅអាជ្ញាធរគយប្រទេសសាមីឱ្យបានមុនកាលបរិច្ឆេទផុតកំណត់ ។

២- អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីត្រូវផ្តល់ការពន្យារពេលបែបនេះ ប្រសិនបើយល់ឃើញថា ការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ តាមកាលកំណត់ ឬការជំរះឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន ត្រូវបានវិនិច្ឆ័យដោយករណី ប្រធានស័ក្តិ ឬមូល ហេតុសមស្របដទៃទៀត។

**មាត្រា ៩.- អង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង**

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗត្រូវផ្តល់សិទ្ធិអនុញ្ញាតដល់អង្គការ/ស្ថាប័ន ចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនៃជាតិមួយ ដើម្បីចេញ ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន និងដើម្បីធានារ៉ាប់រងចំពោះមុខអាជ្ញាធរគយប្រទេសសាមី ដោយការបង់ថ្លៃលើ ពន្ធនាំចូល និងអាករ (រួមបញ្ចូលទាំងការប្រាក់) ក្នុងករណី ដែលឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន មិនត្រូវបានគេជំរះ ចេញដោយត្រឹមត្រូវតាមកាលកំណត់ ឬនៅក្នុងករណីមិនប្រក្រតីផ្សេងទៀត ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាអាចអនុញ្ញាតឱ្យមាន អង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងចំនួនពីរបស់ខ្លួន ដែលមួយសំរាប់យានយន្ត ដែលប្រើប្រាស់ ក្នុងការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម និងមួយទៀតសំរាប់យានយន្ត ដែលប្រើប្រាស់ក្រៅពីការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម ។

ខ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវទទួលស្គាល់គ្នាទៅវិញទៅមកនូវអង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ។

គ- ចំពោះការបង់ថ្លៃចំណាយនានា ដែលទាមទារដោយអាជ្ញាធរគយរបស់ខ្លួន ប្រទេសសាមីត្រូវផ្តល់ដល់អង្គការ/ស្ថាប័នដេប អនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនូវការសំរេចសំរួលទាំងឡាយសំរាប់ការផ្ទេរប្រាក់ ។

**មាត្រា ១០.- ការទទួលខុសត្រូវរបស់អង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង**

ក- អង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងត្រូវទទួលខុសត្រូវរួមគ្នា និងម៉ឺងម៉ាត់ទៅលើប្រតិបត្តិការ យានយន្ត ដែលអង្គភាព ឬស្ថាប័ននេះជាអ្នកបង់ថ្លៃដោយផ្ទាល់លើពន្ធនាំចូល និងអាករ និងការប្រាក់ ដោយស្របទៅតាម ច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិគយនៃប្រទេសសាមី ករណីមានភាពមិនប្រក្រតី (ឧទាហរណ៍ : ការប្រព្រឹត្តបទល្មើសទៅលើច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិគយ ការមិនទទួលខុសត្រូវ ការមិនបានជំរះឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្នតាមកាលកំណត់) ពាក់ព័ន្ធនឹងការអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្នយាន- យន្ត ដោយអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

ខ- តាមការយល់ឃើញរបស់ខ្លួន អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីអាចទាមទារផងដែរ នូវការបង់ពន្ធនាំចូល និងអាករ ការថតពិន័យ និងការប្រាក់ពីបុគ្គល ឬអង្គភាព ដែលទទួលខុសត្រូវដោយផ្ទាល់ចំពោះអាជ្ញាធរគយ ។

គ- បន្ទាប់ពីអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីបានរកឃើញនូវអប្បប្រតិភាព អង្គភាព/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ ធានារ៉ាប់រងនៃប្រទេសដើមត្រូវតែកាត់ទុកប្រាក់កក់ ឬបង់ពន្ធគយ អាករ និងការប្រាក់ទៅឱ្យអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី មិនឱ្យយឺតជាង ៣០ ថ្ងៃ នៃថ្ងៃប្រតិទិនធម្មតា ចាប់ពីថ្ងៃជូនដំណឹង ។

ឃ- អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីត្រូវបង្វិលសងប្រាក់ដោយមិនមានការពន្យារពេល ទៅអង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញ ឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនូវចំនួនទឹកប្រាក់ ដែលខ្លួនបានទទួលហើយនោះ នៅពេលដែលគេរកឃើញថា មិនមានភាពមិន

ប្រក្រតីណាមួយ បានកើតឡើងទេ ប៉ុន្តែអង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនោះត្រូវប្តឹងទាមទារ ការបង្វិលប្រាក់ត្រឡប់មកវិញនៅក្នុងរយៈពេលមួយ ដែលមានកំណត់ដោយច្បាប់ និង បទប្បញ្ញត្តិជាតិ ។

ង- អង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងរបស់ប្រទេសដើមមានសិទ្ធិទទួលយកត្រឡប់មកវិញ និងប្តឹង ទាមទារប្រាក់ពន្ធដារ អាករ និងការប្រាក់ ដែលត្រូវបានបង់សំរាប់ទុកជាការធានាចំពោះអាជ្ញាធរតុល្យនៃប្រទេសសាមីនោះ ពីអ្នកកាន់ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន និង/ឬ បុគ្គល ឬអង្គភាព ដែលខ្លួនបានធានា ។

ច- ការទទួលខុសត្រូវនៃអង្គការ/ស្ថាប័ន អនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងត្រូវកំណត់ត្រឹមតែ ២០.០០០ SDR សំរាប់ ការចេញឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្នមួយច្បាប់ ។

**មាត្រា ១១.- ប្រតិភោគសំរាប់ការធានាចំពោះអង្គការ**

ក- បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

ដើម្បីបំពេញនូវកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងរបស់ខ្លួន ចំពោះមុខអាជ្ញាធរតុល្យនៃប្រទេសសាមី អង្គការ/ស្ថាប័ន ដែល អនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងត្រូវផ្តល់អាជ្ញាធរតុល្យនៃប្រទេសសាមីនូវប្រតិភោគជាបែបបទ និងជារូបិយវត្ថុ និងចំនួន រូបិយវត្ថុដូចមានបញ្ជាក់នៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ (ខ) និង (គ) ។

ខ- បែបបទ

ក្នុងរង្វង់បែបបទផ្សេងៗ អង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងត្រូវ :

១- រក្សា ឬបញ្ជាក់ទុកទ្រព្យសម្បត្តិទាំងឡាយនៅក្នុងប្រទេសសាមី

២- តំកល់ទុកការធានាជាសាច់ប្រាក់

៣- តំកល់ទុកប័ណ្ណធានាជារួម នៅអាជ្ញាធរតុល្យនៃប្រទេសសាមី :

- ដោយការរៀបចំសំបុត្រធានារបស់ធានាគារមួយ ដែលចេញដោយធានាគារ ឬស្ថាប័នហិរញ្ញវត្ថុណា មួយ ដែលបង្កើតឡើងនៅក្នុងប្រទេសសាមី
- ដោយធ្វើជាភិច្ចសន្យា ក្នុងការធ្វើការធានារ៉ាប់រងមួយជាមួយក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង ដែលបង្កើតឡើង នៅក្នុងប្រទេសសាមី

៤- មានគំណងជាអង្គការដៃគូរបស់ខ្លួននៅក្នុងប្រទេសសាមី

៥- ដោយការបញ្ចូលរួមគ្នាជាពីរ ឬច្រើនគំរូបែបបទដូចខាងលើ ។

បែបបទទាំងអស់នេះត្រូវមានការឯកភាពពីប្រទេសសាមី ។

គ- បរិមាណទឹកប្រាក់

ដោយអនុលោមទៅតាមមាត្រានេះ ត្រូវមានចំនួនទឹកប្រាក់សំរាប់ជាការធានា ដែលត្រូវផ្តល់ឱ្យចំនួនអតិបរិមា ៤០០០០ SDR ។ ប្រសិនបើបរិមាណទឹកប្រាក់នៃការធានា ដែលបានផ្តល់ឱ្យត្រូវបានគេប្រើប្រាស់អស់មួយផ្នែក ឬ អស់ទាំងស្រុង ដោយសារការទទួលខុសត្រូវលើករណីមិនសមស្របណាមួយនោះ គេត្រូវបង់បំពេញសំណងនោះឡើងវិញឱ្យឡើងដល់ បរិមាណទឹកប្រាក់ចំនួន ៤០ ០០០ SDR ។

មាត្រា ១២.- ការច្រានចោលលើសជំន

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវមានសិទ្ធិក្នុងការច្រានចោលជាបណ្តោះអាសន្ន ឬជាអចិន្ត្រៃយ៍ ក្នុងការអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធនេះ ទៅលើ បុគ្គល/អង្គភាព ដែលបានប្រព្រឹត្តល្មើសធ្ងន់ធ្ងរទៅនឹងច្បាប់ ឬ បទប្បញ្ញត្តិគ្រប់ពាក់ព័ន្ធ ដែលកំពុងអនុវត្តចំពោះចរាចរ យានយន្តជាអន្តរជាតិ ។

ខ- អាជ្ញាធរគយ នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាពាក់ព័ន្ធត្រូវជូនដំណឹងអំពីការច្រានចោលនេះ ជាបន្ទាន់ទៅអាជ្ញាធរគយនៃភាគីចុះ កិច្ចសន្យាទាំងអស់ និងអង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនៃប្រទេសដើម ។

មាត្រា ១៣.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយអាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម។ ការធ្វើ វិសោធនកម្មនេះត្រូវតែជាកម្មវត្ថុនៃការឯកភាពគ្នាជាឯកច័ន្ទពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

មាត្រា ១៤.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម

ឧបសម្ព័ន្ធនេះជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមនៃរដ្ឋាភិបាលដែលជាភាគីចុះកិច្ចសន្យា។ ការអនុវត្តដូច គ្នានេះត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ១៥.- ការចូលជាធរមាន

ឧបសម្ព័ន្ធនេះនឹងត្រូវចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែលភាគីនៃកិច្ចសន្យាយ៉ាងតិចបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ យល់ព្រមលើ ឧបសម្ព័ន្ធនេះនឹងត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តត្រឹមតែក្នុងរង្វង់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ យល់ព្រមលើ ឧបសម្ព័ន្ធនេះប៉ុណ្ណោះ ។ ការអនុវត្តដូចគ្នានេះត្រូវបានគេយកមកប្រើក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ១៦.- ការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិ

ក្នុងករណីចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវធានាធ្វើការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិ ដែលពាក់ព័ន្ធឱ្យស្របទៅតាមខ្លឹមសារនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

**មាត្រា ១៧ .- ការដាក់លក្ខខណ្ឌ**

ការដាក់លក្ខខណ្ឌទៅលើឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

**មាត្រា ១៨.- ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ**

- ក- ការខកខានក្នុងការតំកល់ទុក ឬការបង់ពន្ធអាករនាំចូលទៅអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី ដោយអង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនៃប្រទេសដើម តាមកាលកំណត់ដូចមានចែង នៅក្នុងមាត្រា ១០ (សេ) នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ នៅក្នុងករណីផុតកំណត់ និងពុំបានដោះឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ននោះ ឬមានភាពមិនប្រក្រតីផ្សេងទៀត អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី មានសិទ្ធិព្យួរទុកការអនុវត្តប្រព័ន្ធអនុញ្ញាតចូលយានយន្តបណ្តោះអាសន្នបច្ចុប្បន្ននេះទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះបាន ចំពោះប្រតិបត្តិការយានយន្តទាំងឡាយណាដែលអង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងដែលធ្វើខុស ។
- ខ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗអាចព្យួរទុកជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធនេះទាំងស្រុង ឬក៏មួយណែកដែលមានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរីករាយជាគ្រោះអាសន្នដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យានឹងផ្តន្ទតាមទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀតជាបន្ទាន់តាមតែអាចធ្វើទៅបានអំពីការព្យួរទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះឱ្យបានឆាប់បំផុតនៅពេលណា ដែលសភាពការណ៍វិលត្រឡប់ទៅរក ស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ ។

**មាត្រា ១៩ .- ទំនាក់ទំនងជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង**

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយ ក្នុងការអនុវត្តគោលការណ៍ទាំងឡាយ ដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះឡើយ ។ នៅក្នុងករណី ដែលវិសមិតរវាងឧបសម្ព័ន្ធនេះ និងកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ កិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាបានការ ។

**មាត្រា ២០.- ការដោះស្រាយវិវាទ**

វិវាទរវាង និងក្នុងចំណោមភាគី២ ឬច្រើននៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធនេះ ត្រូវដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចាតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី នៅក្នុងគណៈកម្មាធិការរួម ។

**មាត្រា ២១.- ការរួមគ្នាសម្រេចសេចក្តី**

នៅពេលចូលជាធរមាន ឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចឱ្យគេប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែកចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនោះទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលសិទ្ធិប្រទានពេញលេញពីអង្គការរៀង  
ខ្លួនបានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

ធ្វើនៅប៉េកាំង ថ្ងៃទី ២០ ខែមីនា ឆ្នាំ ២០០៧ ជា ០៦ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ឯកឧត្តម ត្រាំ វ៉ិចត័រ រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

ឯកឧត្តម ហ៊េង ហ៊ីង អនុរដ្ឋមន្ត្រីតមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ

ឯកឧត្តម សូម៉ាជី ផុលសេនា រដ្ឋមន្ត្រីតមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ូស្ត និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពវ័យ៉ាងម៉ា

ឯកឧត្តម ធួវ៉ា ថងវ៉ាន អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ឯកឧត្តម សនស័ន ចង់ចារី អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមច្បើនឡាវ

ឯកឧត្តម ចាញ៉ា ជិនឌី អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

**ឧបសម្ព័ន្ធទី ១៤**  
**នីតិវិធីគយសំរាប់កូនចេតនៈ**

**ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន**  
**សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃ**  
**និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម**  
**ស្តីពីការស៊ើបអង្កេតករណីកំពុងកើតឡើង និងពលរដ្ឋរងគ្រោះកាត់ព្រំដែន**  
**(តទៅហៅថា "ឧបសម្ព័ន្ធ")**

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ  
សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅថា "ភាគីចុះកិច្ចសន្យា")

យោងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋ  
ប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការស៊ើបអង្កេតករណីកំពុងកើតឡើង  
និងពលរដ្ឋរងគ្រោះកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាជាលើកដំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅទីក្រុងរៀងចិន  
និងធ្វើសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅទីក្រុងយ៉ាងហ្គូន ដែលបានចូលជាសមាជិកដោយព្រះរាជាណាចក្រ  
កម្ពុជា នៅទីក្រុងយ៉ាងហ្គូន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ  
២០០២ នៅទីក្រុងភ្នំពេញ និងសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី និងបានធ្វើសោធនកម្ម  
នៅទីក្រុងភ្នំពេញ នៅថ្ងៃទី ៣០ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៤ តទៅហៅថា "កិច្ចព្រមព្រៀង" ។

យោងមាត្រា ៣(៦) និង ៣(៣) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយដែលចែងលំអិតអំពី  
បច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ ធាតុផ្សេងៗទៀតទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេសទៅតាមទីកន្លែង ហើយដែលឧបសម្ព័ន្ធ  
និងពិធីសារទាំងនេះ បង្កើតជាផ្នែកបំពេញបន្ថែមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានតំលៃគតិយុត្តិស្មើគ្នា

យោងមាត្រា ៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើសោធនកម្មរួចហើយ ដែលចែងថាកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវបានចុះ  
ហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមានដោយឡែកៗដាច់ចេញពីឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ

យោងកិច្ចប្រជុំផ្ទាល់មាត់រដ្ឋមន្ត្រី GMS លើកទី៩ ដែលប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានីល នាខែ មករា ឆ្នាំ ២០០០ កិច្ចប្រជុំ  
លើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនអនុតំបន់ ដែលប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ នាខែ សីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំផ្ទាល់មាត់រដ្ឋមន្ត្រី  
GMS លើកទី១១ ដែលប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ នាខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់ បានឯកភាពយល់  
ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយក្នុងការបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង នាឆ្នាំ ២០០៥

យោងមាត្រា ៣៤ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលតម្រូវឱ្យឧបសម្ព័ន្ធនេះ ចែងលំអិតអំពីផ្នែកបច្ចេកទេស

**ធានាប្រព្រឹត្តិការណ៍ក្នុងតំបន់ក្រុង :**

**មាត្រា ១.- បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ**

**ក- និយមន័យ**

១- ក្នុងករណី មានន័យថា គ្រឿងឧបករណ៍ដឹកជញ្ជូន ដែល :

- បិទជិតទាំងស្រុង ឬបិទជិតដោយផ្នែក ដើម្បីបង្កើតជាបន្ទប់/ឃ្លប់មួយ សំរាប់ដាក់ដុកទំនិញ
- ជាឧបករណ៍អចិន្ត្រៃយ៍មួយ និងមានភាពរឹងមាំគ្រប់គ្រាន់ សម្រាប់ការប្រើប្រាស់ម្តងហើយម្តងទៀតបាន
- ផលិតឡើងជាពិសេស ដើម្បីជួយសំរួលដល់ការដឹកទំនិញតាមប្រភេទមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនមួយ ឬ ច្រើន ដោយពុំបាច់ប្រើប្រាស់មធ្យោបាយទ្រទ្រង់ក្នុងការផ្ទេរទំនិញចុះ/ដុកទំនិញឡើងនោះឡើយ
- រចនាឡើងសំរាប់លើកដាក់បាន ជាពិសេស នៅពេលដែលផ្ទៃប្រភេទមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនមួយទៅ មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនមួយទៀត
- រចនាឡើងសំរាប់ងាយដាក់ទំនិញចូល និងលើកទំនិញចេញ
- មានទំហំដុកខាងក្នុងយ៉ាងហោចណាស់មួយម៉ែត្រគូប ។

២- ករណីប្រធានស័ក្តិ មានន័យថា ជាព្រឹត្តិការណ៍ទាំងឡាយដែលមិនអាចដឹងមុន ឬច្រៀតវាងបាន ហើយដែល ផលវិបាករបស់វាមិនអាចត្រូវបានគេការពារ និងគ្រប់គ្រងបាន ។

៣- សិទ្ធិគណនាពិសេស (Special Drawing Right - SDR) មានន័យថា ជាឯកតាគណនីដែលកំណត់ដោយអង្គការ មូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ (International Monetary Fund - IMF) - ការប្តូររូបិយប័ណ្ណមួយចំនួនឱ្យទៅជា រូបិយវត្ថុជាតិ ត្រូវបានគេគណនាដោយអនុលោមទៅតាមតម្លៃរ៉ាយត៍ដែលអនុវត្តដោយមូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ ។

**ខ- វិសាលភាពនៃការអនុវត្ត**

- ១- បទបញ្ញត្តិនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ នឹងត្រូវបានអនុវត្តតែចំពោះក្នុងតំបន់ក្រុងទាំងឡាយ ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា ១(ក) (១) នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។
- ២- នីតិវិធីដូចមានចែងនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនេះ អាចជ្រើសរើសបានដោយប្រតិបត្តិករក្នុងតំបន់ដែលត្រូវបានប្រគល់សិទ្ធិឱ្យ នូវជម្រើសក្នុងការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធនាំចូលក្នុងតំបន់បណ្តោះអាសន្នដែលមានពេលបច្ចុប្បន្ន ឬមួយក៏អនុវត្តទៅតាម នីតិវិធីគយ ដែលមានស្រាប់របស់ប្រទេសសាមី ។



- ៣- នីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនហាមឃាត់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាក្នុងការផ្តល់សម្បទានចំពោះបន្ថែមទៀតទៅតាមដំណាក់កាលជាតិជាឯកតាភាគីនោះឡើយ ។
- ៤- ទំនិញដែលដឹកជញ្ជូនតាមកុងតឺន័រ ត្រូវគោរពតាមបទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយ នៃឧបសម្ព័ន្ធទី៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។
- ៥- នីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនបដិសេធនូវការអនុវត្តច្បាប់/បទប្បញ្ញត្តិរបស់ជាតិខាងសុខភាព/ច្បាញស័ក ដែលស្របទៅនឹងមាត្រា ៩ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងលើកុងតឺន័រ ។

**មាត្រា ២.- អយ័តកម្មចេញពីពន្ធគយ និងអាករ**

ស្ថិតនៅក្រោមកម្មវត្ថុនៃការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ និងលក្ខខណ្ឌដទៃទៀត ដូចមានចែងនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនេះ ៖

- ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ ត្រូវផ្តល់ការអនុញ្ញាតឱ្យចូលជាបណ្តោះអាសន្នមកក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន នូវកុងតឺន័រទាំងឡាយរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ដែលកុងតឺន័រទាំងនោះជាម្ចាស់ទី ឬប្រើប្រាស់ដោយជនទាំងឡាយដែលបានចុះបញ្ជីជាមួយភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងនោះ ដោយមិនមានបង់ពន្ធនាំចូល និងអាករ និងត្រូវរួចចេញពីនិយ័តកម្ម និងលក្ខខណ្ឌកំណត់ដទៃផ្សេងទៀតឡើយ ។
- ខ- គ្រឿងបន្ទាប់បន្សំ ឧបករណ៍ជួសជុល និងគ្រឿងបន្លាស់ក្នុងបរិមាណសមស្របមួយសំរាប់ជួសជុលកុងតឺន័រ និងត្រូវបានលើកលែងចេញពីពន្ធគយ និងពន្ធដារ (សំភារៈ-គ្រឿងឧបករណ៍ទាំងនេះ ពុំតម្រូវអោយបញ្ជាក់ដាច់ដោយឡែក នៅក្នុងឯកសារអនុញ្ញាតបណ្តោះអាសន្ននោះឡើយ) ។

**មាត្រា ៣.- ការដាក់សញ្ញាគូចតេង**

ដើម្បីទទួលបាននូវផលប្រយោជន៍ពីការស៊ីវិលទាំងឡាយដូចមានចែងនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនេះ កុងតឺន័រត្រូវមានផ្ទាំងសញ្ញាតាមសភាពលក្ខណៈដូចដែលមានអធិប្បាយនៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

**មាត្រា ៤.- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន**

- ក- កុងតឺន័រទាំងឡាយដែលបាននាំចូលជាបណ្តោះអាសន្នទៅក្នុងដែនដីប្រទេសសាមី ត្រូវតែមានជាប់ជាមួយនូវឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន ។
- ខ- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន ត្រូវបានចេញដោយអង្គការ/ស្ថាប័នដែលមានសិទ្ធិចេញឯកសារនេះ ។
- គ- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន អាចមានការអនុញ្ញាតឱ្យចូលជាបណ្តោះអាសន្នមួយដង ឬច្រើនដងចូលទៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងឡាយ ។
- ឃ- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន ត្រូវមានច្បាប់ដើមមួយចំនួនដូចខាងក្រោម ៖

- ១- ច្បាប់ដើមមួយច្បាប់ សំរាប់អង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងក្នុងតេន័រ
- ២- ច្បាប់ដើមមួយច្បាប់ សំរាប់ប្រតិបត្តិករក្នុងតេន័រ
- ៣- ច្បាប់ដើមពីរច្បាប់ សំរាប់អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីនីមួយៗដែលក្នុងតេន័រចូលក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ។
- ៥- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្នត្រូវតែបញ្ចូលនូវចំណុចពិសេសទាំងឡាយដូចខាងក្រោម ជាភាសាអង់គ្លេស និង ដោយមិនបដិសេធឱ្យមានការប្រើប្រាស់ភាសាជាតិ នៅស្របពេលជាមួយគ្នាឡើយ :
  - ១- ចំណងជើង: ឯកសារនាំចូលក្នុងតេន័របណ្តោះអាសន្ន ។
  - ២- អត្ថបទយោងទៅនឹងមាត្រា ៣៤ និងឧបសម្ព័ន្ធទី១៤ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។
  - ៣- ឈ្មោះអង្គការដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ និងប្រឡោះសំរាប់ការចុះហត្ថលេខា និងប្រថាប់ត្រា ។
  - ៤- ឈ្មោះ និងអាសយដ្ឋានអ្នកកាន់ឯកសារ និងប្រឡោះសំរាប់ការចុះហត្ថលេខា និងប្រថាប់ត្រា ។
  - ៥- រយៈពេលសុពលភាព និងការពន្យារពេល ។
  - ៦- វិសាលភាពភូមិសាស្ត្រដែលមានសុពលភាព ។
  - ៧- ចំណុចចូល និងចេញ ។
  - ៨- លក្ខណៈបច្ចេកទេស និងការពណ៌នាក្នុងតេន័រ :
    - ឈ្មោះប្រទេសចុះបញ្ជី
    - លេខចុះបញ្ជី
    - កាលបរិច្ឆេទនៃការចុះបញ្ជីលើកទី១
    - ឆ្នាំផលិត
    - ទំងន់សុទ្ធ
    - លេខផលិតផល ឬលេខស៊េរី
    - ម៉ាក ( ផ្ទាំងសញ្ញា ឈ្មោះ ឬផ្ទាំងយីហោ ឬផ្ទាំងសញ្ញាពាណិជ្ជកម្មរបស់រោងចក្រ )
    - ពណ៌ ( កូដ RAL )
    - សមត្ថភាពផ្ទុក
    - គ្រឿងសំភារៈបំពាក់ ( ឧ. ស៊ីនេន ម៉ាស៊ីនត្រជាក់ )
    - ប្រភេទសំភារៈសំណង់ ( ឧ. ដែក សំណោល )
    - ចំណុចពិសេសផ្សេងៗទៀត ។

៩- កាលបរិច្ឆេទ និងទីកន្លែងចូល ហត្ថលេខា និង/ឬត្រារបស់អាជ្ញាធរគយ (បដិលេខចូល) សំរាប់ការអនុញ្ញាត អោយនាំចូលជា បណ្តោះអាសន្ននីមួយៗ។

១០- កាលបរិច្ឆេទ និងទីកន្លែងចេញ ហត្ថលេខា និង/ឬត្រារបស់អាជ្ញាធរគយ (បដិលេខចេញ) សំរាប់ការ អនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ននីមួយៗ។

១១- ប្រឡោះដើម្បីកត់ត្រារយៈពេលពន្យារដែលបានផ្តល់ជូន សំរាប់ការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ។

គណៈកម្មាធិការរួមអាចកែលំអដើម្បីដាក់បញ្ចូលចំណុចពិសេសៗ ទៅក្នុងឯកសារអនុញ្ញាតចូលក្នុងតេន័របណ្តោះអាសន្ន តាមការចាំបាច់។

ច- គណៈកម្មាធិការរួម នឹងត្រូវកំណត់នូវទំរង់បែបបទ រូបរាងទ្រង់ទ្រាយ សណ្ឋាន ទំហំ និងការបោះពុម្ពទំរង់ពិតប្រាកដ នៃឯកសារអនុញ្ញាតចូលក្នុងតេន័របណ្តោះអាសន្ន ។

**មាត្រា ៥.- ការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ**

ក្នុងតេន័ដែលមានបញ្ជាក់នៅក្នុងឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន ត្រូវតែនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញនៅក្នុងស្ថានភាព រួមដូចដើមដែល លើកលែងតែវាស្ថិតនៅក្នុងរយៈពេលសុពលភាពនៃឯកសារនោះ។

**មាត្រា ៦.- កំណត់តាំងនៃការនាំចូល និងការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ**

ក- កំណត់តាំងនៃការនាំចូលជាបណ្តោះអាសន្ននៃក្នុងតេន័ ត្រូវចាប់ផ្តើមបានទទួលសិទ្ធិកាន់កាប់ច្បាប់ពាក់ព័ន្ធនៃឯកសារ កត់ត្រាអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្នដោយអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី និងមានបដិលេខចូល ដែលបានចារទុក នៅលើច្បាប់ពាក់ព័ន្ធនៃឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ននោះ។

ខ- កំណត់តាំងនៃការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញនៃក្នុងតេន័ ត្រូវចាប់ផ្តើមពីវគ្គមាននៃការផ្តល់បដិលេខចេញដែលបានកត់ត្រា នៅលើច្បាប់ពាក់ព័ន្ធនៃឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន ដោយអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី។

គ- ក្នុងករណីពុំមានច្បាប់ដើមនៃឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្នដែលមានចារបដិលេខចេញទេ នោះប្រតិបត្តិករ ក្នុងតេន័អាចផ្តល់កំណត់តាំងជាជំរើសផ្សេងទៀត ដើម្បីបញ្ជាក់ដល់អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីថា ក្នុងតេន័ទាំងនេះ ពិតជាត្រូវបាននាំចេញទៅវិញយ៉ាងពិតប្រាកដ។

**មាត្រា ៧.- ការជំរះ ឬបញ្ឈប់ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន**

បដិលេខចេញដែលបានចារនៅលើឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន ក្នុងថេរវេលានៃការអនុញ្ញាតដោយអាជ្ញាធរ

គយប្រទេស មើមួយ ត្រូវមានអានុភាពគតិយុត្តិក្នុងការជំរះ ឬបញ្ចប់ឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ននោះ។ ភ័ស្តុតាង បញ្ជាក់ជាជំរើសផ្សេងទៀតនៃការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ ត្រូវមានអានុភាពគតិយុត្តិដូចគ្នា។

**មាត្រា ៨.- កាលកំណត់**

- ក- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន ត្រូវមានបញ្ជាក់អំពីរយៈពេលសុពលភាពដែលមានផ្ទៃក្រឡាអប្បបរមា ៦ខែ គិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទនៃការចេញឯកសារនេះ។ ដោយហេតុថា ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ននេះ ត្រូវបានគេប្រើប្រាស់ជាលើកដំបូងនៅមុនពេលអស់សុពលភាពរបស់វា តាមរយៈការបង្ហាញទៅកាន់ការិយាល័យ គយនៃចំណុចចូល នោះឯកសារនេះត្រូវតែមានសុពលភាពប្រើប្រាស់រហូតដល់ពេលវិលត្រឡប់ទៅវិញនៃកុងតឺន័រ ទៅកាន់ប្រទេសដើម។
- ខ- កុងតឺន័រទាំងឡាយដែលត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យចូល ដោយអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ត្រូវចាកចេញ ពីទឹកដីនៃប្រទេសសាមីក្នុងរយៈពេល ៣០ថ្ងៃ ដោយគិតចាប់ពីថ្ងៃដែលបានចូលទៅក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសសាមី។
- គ- ដើម្បីអោយមានពេលវេលាកំណត់ ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ននេះ ត្រូវតែរឹតក្នុងរយៈពេលកំណត់មួយ មិនឱ្យលើសពី ៣ខែ ដោយគិតចាប់ពីថ្ងៃដែលបានចូលទៅក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសសាមី។

**មាត្រា ៩.- ឧប្បត្តិហេតុនៅតាមដងផ្លូវធ្វើដំណើរ**

ក- ការបាត់បង់ ឬការកំទេចចោល នៃកុងតឺន័រនៅតាមដងផ្លូវធ្វើដំណើរ

កុងតឺន័រដែលអនុញ្ញាតឱ្យនាំចូលជាបណ្តោះអាសន្ន ដែលបានទទួលរងនូវការខូចខាតយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរក្នុងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ត្រូវលើកលែងចេញពីកាតព្វកិច្ចនៃការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ លុះត្រា៖

- ១- បានបង់ពន្ធនាំចូល និងអាករ ទៅឱ្យអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី
- ២- កុងតឺន័រនោះត្រូវបានបោះបង់ចោល ហើយត្រូវបានទទួលយកដោយអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី
- ៣- កុងតឺន័រនោះត្រូវបានកំទេចចោលនៅក្រោមការត្រួតពិនិត្យជាផ្លូវការពីប្រទេសសាមី ក្រោមបន្ទុកចំណាយរបស់ បុគ្គល ឬអង្គភាពដែលបាននាំកុងតឺន័រចូលជាបណ្តោះអាសន្ន ហើយគ្រឿងដែលនៅសេសសល់ត្រូវនាំចេញទៅវិញ ឬបង់ពន្ធនាំចូល និងអាករ។

**ខ- ការពន្យារកាលកំណត់**

- ១- ប្រសិនបើបុគ្គល ឬអង្គភាពដែលបាននាំកុងតឺន័រចូលជាបណ្តោះអាសន្ន មិនអាចនាំកុងតឺន័រត្រឡប់ទៅវិញឱ្យទាន់ កាលកំណត់ ឬមិនអាចជំរះឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្នបាន ដោយសារតែករណីប្រធានស័ក្តិ ឬករណី

សមស្របផ្សេងទៀត ប្រតិបត្តិករក្នុងតេន័រនោះត្រូវដាក់ពាក្យស្នើសុំការពន្យារពេលសំរាប់ការនាំចេញក្នុងតេន័រត្រឡប់ទៅវិញ នៅអាជ្ញាធរគយប្រទេសសាមីឱ្យបានមុនកាលបរិច្ឆេទផុតកំណត់ ។

២- អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីត្រូវផ្តល់ការពន្យារពេលបែបនេះ ប្រសិនបើយល់ឃើញថា ការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញតាមកាលកំណត់ ឬការជំរះឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន ត្រូវបានរំខានដោយករណី ប្រធានស័ក្តិ ឬមូលហេតុសមស្របផ្សេងៗទៀត ។

៣-ការផ្លាស់ប្តូរកម្មវិធីនេះ ។

នៅក្នុងករណីដែលប្រតិបត្តិករក្នុងតេន័រត្រូវបានបង្ខំឱ្យបោះបង់ចោលផ្ទៃដីឈើដែលបានកំណត់ ដោយសារមានឧប្បត្តិហេតុកើតឡើងដោយមិនបានដឹងជាមុន នោះប្រតិបត្តិករត្រូវផ្តល់ព័ត៌មានជាបន្ទាន់ទៅអាជ្ញាធរគយប្រទេសសាមី ដែលជាអ្នកផ្តល់ព័ត៌មានបន្តជូនទៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចផ្សេងៗទៀត ក្នុងគោលបំណងកំណត់រកផ្ទៃដីឈើផ្សេងទៀត ។

មាត្រា ១០.- អង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ

ត្រូវផ្តល់សិទ្ធិឱ្យអង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនៃជាតិរបស់ខ្លួនមួយ ដើម្បីការចេញឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន និងក្នុងការដាក់រ៉ាប់រងចំពោះមុខអាជ្ញាធរគយប្រទេសសាមី ដោយការបង់ថ្លៃលើពន្ធនាំចូល និងអាករ (រួមបញ្ចូលទាំងការប្រាក់) ក្នុងករណីដែលឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្នមិនត្រូវបានគេជំរះចេញដោយត្រឹមត្រូវតាមកាលកំណត់ ឬនៅក្នុងករណីមិនប្រក្រតីផ្សេងទៀត ។

ខ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលស្គាល់តាមទៅវិញទៅមកនូវអង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ។

គ- ចំពោះការបង់ថ្លៃចំណាយនានាដែលទាមទារដោយអាជ្ញាធរគយរបស់ខ្លួន ប្រទេសសាមីត្រូវផ្តល់ដល់អង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង នូវសម្បទាទាំងឡាយសំរាប់ការផ្ទេររូបិយវត្ថុ ។

មាត្រា ១១.- ការទទួលខុសត្រូវរបស់អង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង

ក- អង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ត្រូវទទួលខុសត្រូវរួមគ្នា និងម្តងម្កាត់ទៅលើប្រតិបត្តិករក្នុងតេន័រដែលបានបង់ថ្លៃដោយផ្ទាល់លើពន្ធនាំចូល ពន្ធដារ និងការប្រាក់ ស្របទៅតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិគយនៃប្រទេសសាមី ស្តីពីករណីមានបទមិនប្រក្រតីដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការអនុញ្ញាតឱ្យនាំចូលបណ្តោះអាសន្ននៃក្នុងតេន័រ ដោយអនុលោមតាមនីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ (ឧទាហរណ៍: ការប្រព្រឹត្តល្មើសចំពោះ ច្បាប់

និងបទប្បញ្ញត្តិគយ ការពុំទទួលខុសត្រូវ ការមិនបានជំរះឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្នតាមកាលកំណត់  
។ល។ ។

- ខ- តាមការយល់ឃើញរបស់ខ្លួន អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីអាចទាមទារផងដែរ នូវការបង់ពន្ធនាំចូល និងអាករ  
ការផាកពិន័យ និងការប្រាក់ ពីបុគ្គល ឬអង្គភាព ដែលទទួលខុសត្រូវដោយផ្ទាល់ចំពោះអាជ្ញាធរគយ ។
- គ- បន្ទាប់ពីអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីបានរកឃើញនូវអប្បប្រតិភាព អង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញ  
ឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនៃប្រទេសដើម ត្រូវតែកាត់ទុកប្រាក់កក់ ឬបង់ពន្ធនាំចូល និងពន្ធដារ និងការប្រាក់  
ទៅឱ្យអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី មិនឱ្យយឺតជាង ៤ ថ្ងៃនៃថ្ងៃប្រតិទិនធម្មតា បន្ទាប់ពីថ្ងៃជូនដំណឹង ។
- ឃ- នៅពេលដែលរកឃើញថាគ្មានករណីអប្បប្រតិភាពកើ ឡើងពិតប្រាកដទេ អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីត្រូវ  
បង្វិលសងដោយមិនមានការពន្យារពេល ទៅអង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង នូវ  
ចំនួនទឹកប្រាក់ដែលខ្លួនបានទទួល ដោយផ្តល់ឱ្យអង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនោះ  
អាចប្តឹងទាមទារការបង្វិលប្រាក់ត្រឡប់មកវិញ នៅក្នុងរយៈពេលមួយដែលមានកំណត់ដោយច្បាប់ និង បទ  
ប្បញ្ញត្តិជាតិ ។
- ង- អង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងរបស់ប្រទេសដើម មានសិទ្ធិទទួលយកត្រឡប់មក  
វិញនូវប្រាក់ពន្ធនាំចូល និងអាករ និងការប្រាក់ ដែលបានបង់ក្នុងនាមជាអ្នកធានា ចំពោះអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេស  
សាមីនោះ ពីអ្នកកាន់ឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន និង/ឬបុគ្គល ឬអង្គភាពដែលខ្លួនបានធានា ។
- ច- ការទទួលខុសត្រូវនៃអង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ត្រូវកំណត់ត្រឹមតែ ៣០០  
SDR សំរាប់ការចេញឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្នមួយច្បាប់ ។

**មាត្រា ១២.- ប្រតិភោគរបស់អ្នកធានាចំពោះអាជ្ញាធរគយ**

**ក- បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ**

ដើម្បីបំពេញនូវកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងរបស់ខ្លួនចំពោះទុខអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី អង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាត  
ឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ត្រូវផ្តល់អោយអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី នូវប្រតិភោគជាបែបបទជាប្រយោជន៍ ដូចមានបញ្ជាក់  
នៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ (ខ) និង (គ) ។

**ខ- បែបបទ**

ក្នុងរង្វង់បែបបទផ្សេងៗ អង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ត្រូវ :

- ១- រក្សា ឬបញ្ជាក់ទុកទ្រព្យសម្បត្តិទាំងឡាយនៅក្នុងប្រទេសសាមី
- ២- ឬ តម្កល់ទុកសាច់ប្រាក់ធានារ៉ាប់រង

៣- ឬ តម្កល់ទុកប័ណ្ណធានាជាប្រភេទ និងជាបន្តបន្ទាប់គ្នា នៅអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី :

- ដោយការរៀបចំសំបុត្រធានារបស់ធនាគារមួយ ដែលចេញដោយធនាគារ ឬស្ថាប័នហិរញ្ញវត្ថុណាមួយ ដែលបង្កើតឡើងនៅក្នុងប្រទេសសាមី
- ដោយធ្វើជាកិច្ចសន្យាក្នុងការធានារ៉ាប់រងមួយ ជាមួយក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងដែលបង្កើតឡើងនៅក្នុងប្រទេសសាមី

៤- ឬ មានតំណាងជាអង្គការដៃគូរបស់ខ្លួន នៅក្នុងប្រទេសសាមី

៥- ឬ អាចផ្តល់គំរូបែបបទពីរ ឬច្រើនព្រមគ្នាដូចដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ បែបបទទាំងអស់នេះ ត្រូវមានការឯកភាពពីប្រទេសសាមី ។

**៥- បរិមាណទឹកប្រាក់**

យោងតាមមាត្រានេះ ចំនួនទឹកប្រាក់ដែលត្រូវបង់ ត្រូវមានចំនួនអតិបរមា ៦០០ SDR ។ ប្រសិនបើបរិមាណទឹកប្រាក់នៃការធានាដែលត្រូវបង់ ត្រូវបានទូទាត់អស់មួយផ្នែក ឬទាំងស្រុងដោយសារការទទួលខុសត្រូវទៅលើករណីមិនសមស្របណាមួយនោះ នោះគេត្រូវបង់បំពេញបន្ថែមទឹកប្រាក់នេះឡើងវិញ ឱ្យឡើងដល់បរិមាណទឹកប្រាក់ចំនួន ៦០០ SDR ។

**មាត្រា ១៣.- ការច្រានចោលលើសជំន**

- ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យា មានសិទ្ធិក្នុងការច្រានចោលជាបណ្តោះអាសន្ន ឬជាអចិន្ត្រៃយ៍ នូវការអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធនេះ ទៅលើបុគ្គល/អង្គភាពដែលបានប្រព្រឹត្តល្មើសធ្ងន់ធ្ងរនឹងច្បាប់ ឬបទប្បញ្ញត្តិគយពាក់ព័ន្ធ ដែលកំពុងអនុវត្តចំពោះការចរាចររបស់កុងតឺន័រជាអន្តរជាតិ ។
- ខ- អាជ្ញាធរគយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាពាក់ព័ន្ធ ត្រូវជូនដំណឹងអំពីការច្រានចោលនេះជាបន្ទាន់ទៅអាជ្ញាធរគយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ និងអង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនៃប្រទេសដើម ។

**មាត្រា ១៤.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម**

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធនេះតាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនេះ ត្រូវតែទទួលបានការឯកភាពគ្នាជាឯកច្ឆ័ន្ទពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

**មាត្រា ១៥.- ការផ្តល់សម្ភារៈ និងការយល់ព្រម**

ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ត្រូវមានការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម ពីរដ្ឋាភិបាលដែលជាភាគីចុះកិច្ចសន្យា។ ប្រសិនបើមានការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ នោះឧបសម្ព័ន្ធដែលទើបតែធ្វើវិសោធនកម្មត្រូវតែមានការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមពីរដ្ឋាភិបាលដែលជាភាគីចុះកិច្ចសន្យាផងដែរ។

**មាត្រា ១៦.- ការចូលជាធរមាន**

ឧបសម្ព័ន្ធនេះ នឹងត្រូវចូលជាធរមាននៅថ្ងៃដែលពីរភាគីចុះកិច្ចសន្យាយ៉ាងតិច បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬយល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ហើយនឹងត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តត្រឹមតែក្នុងរង្វង់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬយល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធនេះប៉ុណ្ណោះ។ ប្រសិនបើមានការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ នោះការចូលជាធរមានរបស់ឧបសម្ព័ន្ធដែលត្រូវបានធ្វើវិសោធនកម្ម គឺមានដូចចែងក្នុងមាត្រា ១៦ នេះ។

**មាត្រា ១៧.- ការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិ**

ក្នុងករណីចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវកែប្រែឱ្យមានភាពសមស្របគ្នា រវាងច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ជាមួយនឹងខ្លឹមសាររបស់ឧបសម្ព័ន្ធនេះ។

**មាត្រា ១៨.- ការដាក់លក្ខខណ្ឌ**

ការដាក់លក្ខខណ្ឌទៅលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឡើយ។

**មាត្រា ១៩.- ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ**

ក- ការខកខានក្នុងការតម្កល់ទុក ឬការបង់ពន្ធនាំចូល និងពន្ធដារ ទៅអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី ដោយអង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនៃប្រទេសដើម ស្របតាមពេលវេលាដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា ១២ (គ) នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ និងនៅក្នុងករណីផុតកំណត់ និងពុំបានជំរះឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន ឬមានភាពមិនប្រក្រតីផ្សេងទៀត នោះអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី មានសិទ្ធិព្យួរទុកការអនុវត្តប្រព័ន្ធអនុញ្ញាតនាំចូលក្នុងតេន័របណ្តោះអាសន្នដែលគេកំពុងប្រើប្រាស់នៅក្រោមរបបនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ពីសំណាក់ប្រតិបត្តិករក្នុងតេន័រទាំងឡាយណាដែលអង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ដែលធ្វើខុស។

ខ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ អាចព្យួរទុកជាបណ្តោះអាសន្ននូវការអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធនេះទាំងស្រុង ឬដោយផ្នែក ដែលការព្យួរទុកនេះមានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តភ្លាម នៅក្នុងករណីមានការប្តឹងបណ្តឹងដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិរបស់



ខ្លួន។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវជូនព័ត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀតជាបន្ទាន់តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពី ការព្យួរទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះ នៅពេលណាដែលសភាពការណ៍វិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាព ជាធម្មតាឡើងវិញ។

**មាត្រា ២០.- ទំនាក់ទំនងជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង**

ឧបសម្ព័ន្ធនេះ គឺជាវិធានការណ៍មួយដើម្បីអនុវត្តគោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ហើយដែល ឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនេះឡើយ។ នៅក្នុងករណីមានភាពមិនស្របគ្នារវាងឧបសម្ព័ន្ធ នេះ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាធានាការ។ នៅក្នុងករណីដែលមានភាពមិនស្របគ្នារវាងឧបសម្ព័ន្ធនេះ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬពិធីសារផ្សេងទៀត នោះភាពមិនស្របគ្នានេះត្រូវយកទៅបកស្រាយដោយផ្នែកលើកិច្ចព្រមព្រៀង។

**មាត្រា ២១.- ទំនាក់ទំនងរបស់ឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធ**

ឯកសារភ្ជាប់ត្រូវតែជាផ្នែកសំខាន់ដើម្បីបង្កើតបានឧបសម្ព័ន្ធទាំងមូល និងត្រូវមានគំរោងគតិយុត្តិស្នើៗគ្នា។

**មាត្រា ២២.- ការដោះស្រាយវិវាទ**

វិវាទរវាង ឬក្នុងចំណោមភាគីពីរ ឬច្រើននៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធនេះ ត្រូវដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចាជាមិត្តភាពនៅចំពោះមុខគណៈកម្មាធិការរួម។

**មាត្រា ២៣.- ការប្រកាសបដិសេធ**

នៅពេលចូលជាធរមាន ឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចត្រូវបានប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែកចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ។

**ឧបទាននៃឧបសម្ព័ន្ធទី១៤: ការដាក់សញ្ញាក្នុងតេឡិ**

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនៅទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោមដែលបានទទួលសិទ្ធិប្រទានពេញលេញពីអាជ្ញាធររៀងៗ ខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

ធ្វើនៅប៉េកាំង ថ្ងៃទី ២០ ខែមីនា ឆ្នាំ ២០០៧ ជា ០៦ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

បាត់លេខ ៖

តំណាងរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ឯកឧត្តម ត្រាំ ឥ្រីតីត រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសភារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

ឯកឧត្តម ហ៊ីន ហ៊ីន អនុរដ្ឋមន្ត្រីតុលាការ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសភារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យក្រហម

ឯកឧត្តម សូម៉ាជ ឌុលសេនា រដ្ឋមន្ត្រីតុលាការ ដឹកជញ្ជូន ប៉ូស្ត និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពប៊ីហ្វាន់ហ្វា

ឯកឧត្តម ហ្វូ ថ័ន អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ឯកឧត្តម សនស័ន ច័ន់ចារី អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសភារណរដ្ឋសង្គមនិយមទ្រៀតណាម

ឯកឧត្តម ចាញ៉ា ជ័នជី អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

**ពិធីសារទី ៣**

**ចំនួនដើមឡើងវិញ និងសមត្ថភាពសេវា និងការចេញច្បាប់អំណត់ចំនួនគូស និងលិខិតអនុញ្ញាត**

**ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន**

**សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃ**

**និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម**

**ស្តីពីការសម្រួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន**

**(តទៅហៅកាត់ថា "ពិធីសារ")**

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា "ភាគីចុះកិច្ចសន្យា")

យោងកិច្ចព្រមព្រៀង រវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសម្រួល ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាដំបូងនៅថ្ងៃទី ២៦ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅទីក្រុង វៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្មនៅថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅទីក្រុងយ៉ង់ហ្គួន ដែលបានចូលជាសមាជិកដោយ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅទីក្រុងយ៉ង់ហ្គួន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅទីក្រុងភ្នំពេញ និងសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី និងបានធ្វើវិសោធនកម្មនៅទីក្រុងភ្នំពេញ កាលពីថ្ងៃទី ៣០ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៤ តទៅហៅកាត់ថា "កិច្ចព្រមព្រៀង" ។

យោងមាត្រា៣(អន) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលចែងថា ពិធីសារទាំងឡាយដែលមានបញ្ជាក់អំពីពេលវេលា និង/ឬ ធាតុផ្សេងៗទៀតទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេសទៅតាមទីកន្លែង ហើយដែលពិធីសារទាំងនេះបង្កើតជាផ្នែកសំខាន់នៃ កិច្ចព្រមព្រៀង និងមានតម្លៃគតិយុត្តិស្មើគ្នា ។

យោងមាត្រា៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលកិច្ចព្រមព្រៀងនេះត្រូវបានចុះ ហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមានដាច់ដោយឡែកពីឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ ។

យោងកិច្ចប្រជុំថ្នាក់រដ្ឋមន្ត្រី GMS លើកទី៩ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានីល នាខែ មករា ឆ្នាំ ២០០០ នាកិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនអនុតំបន់ ដែលប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ នាខែ សីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំ ថ្នាក់រដ្ឋមន្ត្រី GMS លើកទី១១ ដែលប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ នាខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលក្នុងនោះរដ្ឋាភិបាល GMS ទាំងអស់ បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ដើម្បីបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារនៃកិច្ចព្រម ព្រៀងនេះ ក្នុងឆ្នាំ ២០០៥ ។

យោងមាត្រា២៣ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលតម្រូវឱ្យពិធីសារនេះ ចែងលំអិតអំពីផ្នែកបច្ចេកទេស

**ធានព្រមព្រៀងគ្នាបូកខាងក្រោម :**

**មាត្រា ១.- តម្រូវការលិខិតអនុញ្ញាត**

ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនទាំងឡាយរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ត្រូវបានគេផ្តល់សិទ្ធិឱ្យធ្វើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ព្រំដែន ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា២៣ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង នៅលើទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃបាន ដរាបណាប្រតិបត្តិការ ដឹកជញ្ជូនទាំងនោះ កាន់ជាប់មកជាមួយនូវលិខិតអនុញ្ញាតដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ GMS ( តទៅហៅកាត់ថា " លិខិតអនុញ្ញាត" ) ដោយអនុលោមទៅតាមពិធីសារនេះ ។

**មាត្រា ២.- ប្រតិបត្តិការត្រីមាសតាមច្បាប់**

**ក- យានយន្ត**

យានយន្តទាំងឡាយ ដែលត្រូវអនុវត្តនៅក្នុងជំហានទី១ ដោយអនុលោមតាមកិច្ចព្រមព្រៀង គឺជាយានយន្តដែល ប្រើប្រាស់សំរាប់ដឹកជញ្ជូនពលរដ្ឋ ឬទំនិញតាមផ្លូវថ្នល់ ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា១ នៃឧបសម្ព័ន្ធទី២ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

**ខ- ប្រតិបត្តិការ**

១- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ទាំងឡាយសំរាប់ទទួលផលកំរៃ ត្រូវធ្វើឡើងដោយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ដែលត្រូវ បានទទួលលិខិតអនុញ្ញាត ដោយអនុលោមទៅតាមមាត្រា២១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធទី ៩ នៃកិច្ចព្រម ព្រៀងតែប៉ុណ្ណោះ ។

២- ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធ្វើការទំនាក់ទំនងផ្តល់ព័ត៌មានជាដំណាក់កាល អំពីការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពនៃការចុះបញ្ជីប្រតិបត្តិការ ដឹកជញ្ជូនទាំងឡាយដែលបានអនុញ្ញាត ហើយដែលមានកាន់លិខិតអនុញ្ញាតសំរាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ព្រំដែនតាមផ្លូវថ្នល់ជូនទៅគណៈកម្មាធិការរួម ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយដល់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងៗទៀតតាមការចាំបាច់ ។

**គ- កម្មវិធីគោចរ**

កម្មវិធីគោចរ ត្រូវកំណត់ទៅតាមចំណុចចូល/ចេញផ្លូវធ្វើដំណើរ និងច្រករបៀង ដូចមានចែងនៅក្នុងពិធីសារ ទី១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

**មាត្រា ៣.- ការលើកលែង**

ការលើកលែងពីតម្រូវការលិខិតអនុញ្ញាត ត្រូវធ្វើឡើងសំរាប់គោលបំណង ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ចំពោះប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ដូចខាងក្រោម:

ក- ចំពោះការដឹកជញ្ជូនផ្ទាល់ខ្លួនដែលមានវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់អំពីការលើកលែង ដែលចេញឱ្យដោយគណៈកម្មាធិការជាតិសម្រួលការដឹកជញ្ជូននៃប្រទេសដើម ឬ អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចដែលទទួលបានការអនុញ្ញាតពីគណៈកម្មាធិការជាតិនេះ ត្រូវបានទទួលស្គាល់ដោយប្រទេសសាមី ។

ខ- ចរាចរនៃយានយន្តមិនធ្វើការណ៍ជួកម្នុរ

គ- ការដឹកជញ្ជូនសព

ឃ- ប្រតិបត្តិការជំនួយសង្គ្រោះបន្ទាន់ (រថយន្តគិលានសង្គ្រោះ រថយន្តឆ្នុត់អត្តិភ័យ រថយន្តរុករក/ស្រាវជ្រាវ របេសកកម្មមនុស្សធម៌)

**មាត្រា ៤.- ប្រភេទលិខិតអនុញ្ញាត (ចំនួនរថ និងសមត្ថភាព)**

ក- សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនអ្នកធ្វើដំណើរមានកំណត់ពេលវេលា

លិខិតអនុញ្ញាតទាំងឡាយ អាចប្រើជាបន្តគ្នានៅក្នុងអំឡុងពេលសុពលភាពនៃលិខិតអនុញ្ញាតទាំងនេះ និងត្រូវបញ្ជាក់អំពីកម្មវិធីគោចរ ចំនួនជើងធ្វើដំណើរ និងសមត្ថភាពអតិបរមានៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនទាំងនេះ ។

ខ- សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរមិនមានកំណត់ពេលវេលា

១- លិខិតអនុញ្ញាតទាំងឡាយ ដែលចេញឱ្យដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អាចប្រើជាបន្តបាននៅក្នុងអំឡុងពេលសុពលភាពនៃលិខិតអនុញ្ញាតទាំងនេះ និងផ្តល់សិទ្ធិឱ្យអ្នកកាន់លិខិតអនុញ្ញាតនោះ ធ្វើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន នៅលើទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត ។

២- អ្នកកាន់លិខិតអនុញ្ញាត ត្រូវកំណត់លិខិតអនុញ្ញាត ឱ្យត្រូវទៅនឹងយានយន្ត ដែលបានជ្រើសរើសប្រើប្រាស់ក្នុងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ប៉ុន្តែគាត់ អាចប្រើប្រាស់លិខិតអនុញ្ញាតមួយសំរាប់យានយន្តតែមួយនៅពេលដូចគ្នា ។

**មាត្រា ៥.- ការចេញលិខិតអនុញ្ញាត និងនីតិវិធីផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាត**

ក- លិខិតអនុញ្ញាតទាំងឡាយ ត្រូវចេញ និងផ្តល់ដោយគណៈកម្មាធិការជាតិសម្រួលការដឹកជញ្ជូននៃប្រទេសដើម ឬ ដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចដែលមានការអនុញ្ញាតពីគណៈកម្មាធិការនេះ ឱ្យទៅប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនរបស់ខ្លួន ដោយគោរពទៅតាមគោលការណ៍មិនរើសអើងប្រកាន់សញ្ជាតិ ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលស្គាល់គ្នាទៅវិញទៅមកនូវលិខិតអនុញ្ញាតដែលបានចេញនោះ ។

ខ- សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនអ្នកធ្វើដំណើរមានកំណត់ពេលវេលា ភាគីចុះកិច្ចសន្យាដែលមានកម្មវិធីគោចរធ្វើឡើងកាត់តាមទឹកដីរបស់ខ្លួន ត្រូវរៀបចំចំណាត់ការអោយបានសមស្របទាំងខ្លឹមសារ និងលក្ខខណ្ឌ និង/ឬ អំពីចំនួននៃលិខិតអនុញ្ញាត ។

គ- សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងការដឹកអ្នកដំណើរដោយមិនមានកំណត់ពេលវេលា ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ លើកលែងតែកម្ពុជា មានសិទ្ធិចេញលិខិតអនុញ្ញាតរហូតដល់ ៥០០ច្បាប់ ។ ចំណាត់ការនេះ ជាកម្មវត្ថុនៃការពិនិត្យ និង តែសំរួលដោយគណៈកម្មាធិការរួម ។

**មាត្រា ៦.- រយៈពេលសុពលភាពនៃលិខិតអនុញ្ញាត និងការពន្យារពេល**

ក- លិខិតអនុញ្ញាត ត្រូវមានសុពលភាពរយៈពេល ១ឆ្នាំ គិតចាប់ពីថ្ងៃដែលបានផ្តល់ឱ្យ។ លិខិតអនុញ្ញាតដែលត្រូវបាន គេប្រើប្រាស់ជាលើកដំបូងនៅមុនពេលផុតកំណត់នៃសុពលភាពរបស់វា តាមរយៈការចូលទៅក្នុងទឹកដីនៃភាគី ចុះកិច្ចសន្យាណាមួយផ្សេងពីប្រទេសដើមរបស់ប្រតិបត្តិករ លិខិតអនុញ្ញាតនេះត្រូវនៅមានសុពលភាពប្រើប្រាស់ រហូតដល់ការបញ្ចប់នៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ដោយការវិលត្រឡប់នៃយានយន្តទៅកាន់ប្រទេសដើមវិញ ។

ខ- លិខិតអនុញ្ញាតទាំងឡាយដែលចេញដោយគណៈកម្មាធិការជាតិសំរួលការដឹកជញ្ជូននៃប្រទេសដើម ឱ្យប្រតិបត្តិករ ដឹកជញ្ជូនរបស់ខ្លួន ត្រូវមានអត្តសញ្ញាណ មិនអាចលក់បាន និងមិនអាចផ្ទេរបាន ។

គ- សុពលភាពនៃលិខិតអនុញ្ញាត ត្រូវស្ថិតនៅក្រោមសុពលភាពនៃអាជ្ញាប័ណ្ណប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនរបស់អ្នកកាន់ ដែលបានផ្តល់ឱ្យអ្នកកាន់ ដោយអនុលោមតាមមាត្រា ២១ និងឧបសម្ព័ន្ធទី ៩ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ឃ-ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវបានបញ្ចប់បន្ទាប់ពីយានយន្តបានចាកចេញពីទឹកដីនៃប្រទេសសាមីក្នុង រយៈពេលមិនលើសពី ៣០ថ្ងៃ គិតចាប់ពីថ្ងៃចូលទៅក្នុងទឹកដីប្រទេសសាមី។ ប្រសិនបើប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន មិនអាចចាកចេញពីទឹកដីប្រទេសសាមីទាន់ពេលវេលាទេនោះ ប្រតិបត្តិករត្រូវផ្តល់ព័ត៌មានជូនទៅអាជ្ញាធរមាន សមត្ថកិច្ចនៃប្រទេសសាមី និងដាក់ពាក្យសុំសំរាប់ការពន្យារពេលទៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចនៃប្រទេសសាមី ដែល ជាអ្នកត្រូវផ្តល់ឱ្យនូវការពន្យារពេលបែបនេះ ប្រសិនបើការយឺតយ៉ាវរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនបណ្តាលមកពីករណី ប្រធានស័ក្តិ ឬមូលហេតុសមស្របផ្សេងទៀត ។

**មាត្រា ៧.- ទំរង់លិខិតអនុញ្ញាត និងតម្លៃ**

ក- ទំរង់

ទំរង់លិខិតអនុញ្ញាត ត្រូវបញ្ចូលចំណុចទាំងឡាយដូចខាងក្រោម ជាភាសាអង់គ្លេស ដោយមិនរារាំងដល់ការប្រើ ប្រាស់ភាសាជាតិស្របពេលជាមួយគ្នាឡើយ៖

- ១- ចំណងជើង៖ លិខិតអនុញ្ញាតដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវផ្តល់ GMS
- ២- ឈ្មោះ (និងរូបសញ្ញា) អាស័យដ្ឋាន ទិន្នន័យសំរាប់ទាក់ទង និងប្រទេសនៃអាជ្ញាធរដែលចេញលិខិតអនុញ្ញាត
- ៣- អត្ថបទយោងទៅនឹងពិធីសារទី៣ និងមាត្រា២៣ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង
- ៤- លេខកូដប្រទេស (សញ្ញាសំគាល់ប្រទេស ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា ៧(ឃ) នៃឧបសម្ព័ន្ធទី ២ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង) និងលេខសេរីនៃលិខិតអនុញ្ញាត
- ៥- រយៈពេលនៃសុពលភាព

- ៦- ប្រភេទនៃលិខិតអនុញ្ញាត និងប្រភេទនៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនដែលលិខិតអនុញ្ញាតនេះគ្របដណ្តប់ (ទំនិញ ឬ អ្នកដំណើរមានកំណត់ពេលវេលា ឬមិនមានកំណត់ពេលវេលា) ។
- ៧- សំរាប់យានយន្តដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរមានកំណត់ពេលវេលា ត្រូវកំណត់កម្មវិធីគោចរ (រាប់ទាំងចំណុចចាប់ផ្តើម និង ចំណុចគោលដៅ) ចំនួនជើងនៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន និងសមត្ថភាពអតិបរមានៃយានយន្ត បើចាំបាច់ ។
- ៨- អត្តសញ្ញាណនៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ដែលត្រូវប្រើប្រាស់លិខិតអនុញ្ញាត ។
- ៩- ប្រអប់ចំហមួយចំនួន ដើម្បីចុះលេខចុះបញ្ជីយានយន្តទាំងឡាយណាដែលអនុញ្ញាតឱ្យប្រើ ។
- ១០- ទីកន្លែង និងកាលបរិច្ឆេទផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាត ។
- ១១- យថាភាព (ត្រា ហត្ថលេខា) ។

គណៈកម្មាធិការរួមអាចកែប្រែចំណុចសំខាន់ៗ ដើម្បីដាក់បញ្ចូលនៅក្នុងទម្រង់លិខិតអនុញ្ញាតខាងលើតាមការចាំបាច់ ។

គណៈកម្មាធិការរួមនឹងកំណត់នូវទម្រង់ រាងសណ្ឋាន គំនូសប្រាង និងការកំណត់បោះពុម្ពនៃលិខិតអនុញ្ញាត ។

**៨- ភស្តុតាង**

- ១- យានយន្តដែលប្រើប្រាស់លិខិតអនុញ្ញាត ត្រូវមានជាប់ជាមួយនូវទម្រង់លិខិតអនុញ្ញាតច្បាប់ដើម នៅត្រប់ពេលវេលា ទាំងអស់ក្នុងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។
- ២- លិខិតអនុញ្ញាតនីមួយៗ ត្រូវមានសុពលភាពត្រឹមតែយានយន្តមួយគ្រឿង ដែលលេខចុះបញ្ជីនៃយានយន្តនោះ ត្រូវបានចុះនៅក្នុងទម្រង់លិខិតអនុញ្ញាតនេះ ។

**មាត្រា ៨.- គំរោងពេលវេលាសំរាប់អនុវត្តជំហានទី ២**

ពិធីសារនេះ នឹងមានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តសំរាប់រយៈពេល ៣ឆ្នាំ បន្ទាប់ពីចូលជាធរមាន ។ បន្ទាប់មក ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងវាយតម្លៃឡើងវិញអំពីស្ថានភាពទីផ្សារដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវផ្ទាល់ និងពិចារណាអំពីការផ្លាស់ប្តូរទៅកាន់ប្រព័ន្ធទីផ្សារសេរី ដូចមានចែងក្នុងជំហានទី២ មាត្រា២៣ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

**មាត្រា ៩.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម**

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្មលើពិធីសារនេះ តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនោះ ត្រូវតែទទួលបានការឯកភាពគ្នាជាប់កម្មវិធីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

**មាត្រា ១០.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម**

ពិធីសារនេះ ត្រូវផ្តល់សច្ចាប័ន ឬទទួលបានការយល់ព្រម ដោយរដ្ឋាភិបាលទាំងឡាយដែលជាភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។ ការអនុវត្តដូចគ្នានេះ ត្រូវបានយកមកប្រើក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មនៃពិធីសារនេះ ប្រសិនបើមាន ។

**មាត្រា ១១.- ការចូលជាធរមាន**

ពិធីសារនេះ នឹងត្រូវចូលជាធរមាននៅថ្ងៃដែលភាគីចុះកិច្ចសន្យាយ៉ាងតិចបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមលើ ពិធីសារនេះ ហើយត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តត្រឹមតែក្នុងរង្វង់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមលើ ពិធីសារនេះតែប៉ុណ្ណោះ ។ ការអនុវត្តដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មនៃពិធីសារនេះ ប្រសិនបើមាន ។

**មាត្រា ១២.\_ ការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិ**

ក្នុងករណីចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវធានាធ្វើការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្របទៅតាមខ្លឹមសារនៃ ពិធីសារ ។

**មាត្រា ១៣.\_ ការដាក់កំណត់ក្នុងខ្លួន**

ការដាក់កំណត់ក្នុងខ្លួនទៅលើពិធីសារនេះ មិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឡើយ ។

**មាត្រា ១៤.\_ ការព្យួរទុកនៃពិធីសារ**

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ អាចព្យួរទុកជាបណ្តោះអាសន្ននូវការអនុវត្តទាំងស្រុង ឬមួយចំណែកនៃពិធីសារនេះ ហើយដែលមានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តភ្លាមៗក្នុងករណីវិវាទមានគ្រោះអាសន្នប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ច សន្យា ត្រូវជូនព័ត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀតភ្លាមៗតាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុក និងការបញ្ចប់នៃការព្យួរ ទុកនេះនៅពេលដែលសភាពការណ៍អាសន្ននោះ បានវិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ ។

**មាត្រា ១៥.\_ ទំនាក់ទំនងជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង**

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយ ក្នុងការអនុវត្តគោលការណ៍ទាំងឡាយ ដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ពិធីសារនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះឡើយ ។ ក្នុងករណីដែលមានវិសមិតភាពរវាងពិធីសារនេះ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាធរមាន ។ ក្នុងករណីដែលមានវិសមិតភាពរវាងពិធីសារ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសមិតភាពនេះត្រូវយកទៅបកស្រាយដោយផ្អែកលើកិច្ចព្រមព្រៀង ។

**មាត្រា ១៦.\_ ការដោះស្រាយជំនាវ**

ជំនោះរវាងភាគីពីរ ឬច្រើននៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តពិធីសារនេះ ត្រូវដោះស្រាយ ដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចាតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី នៅក្នុងគណៈកម្មាធិការរួម ។

**មាត្រា ១៧.\_ ការប្រកាសបដិសេធ**

នៅពេលចូលជាធរមានពិធីសារនេះមិនអាចឱ្យគេប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែកចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងបានឡើយ ។ ដើម្បីជៀសវាងភាព ភាគីហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការអនុញ្ញាតស្របច្បាប់ បានចុះហត្ថលេខាលើពិធីសារ នេះ ។



ធ្វើនៅប៉េកាំង ថ្ងៃទី ២០ ខែមីនា ឆ្នាំ ២០០៧ ជា ០៦ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

មាត្រដេខា :

**តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា**

**ឯកឧត្តម ត្រាំ អ៊ុចធីត រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន**

**តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសភាអង្គរដ្ឋប្រជាមានិតចិន**

**ឯកឧត្តម ហ៊ុ ស៊ីហ្ស៊ី អនុរដ្ឋមន្ត្រីកម្មនាគមន៍**

**តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសភាអង្គរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យកូរ៉េ**

**ឯកឧត្តម .....អនុរដ្ឋមន្ត្រីកម្មនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ូស្ត និងសំណង់**

**តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពវៀតណាម**

**ឯកឧត្តម ច្វាវ ច័ន្ទ អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក**

**តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃ**

**ឯកឧត្តម ..... អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន**

**តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសភាអង្គសន្តិសុខសម្រាប់ប្រជាជន**

**ឯកឧត្តម ធីរ៉ា ថេមីញា អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន**

Tel-agree-landtransptl 10:17:00

បកប្រែក្រៅផ្លូវការ

កិច្ចសន្យាស្របច្បាប់ រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សភាអង្គប្រជុំជាតិប្រជាជនសម្រាប់ជំនាញ  
ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងសភាអង្គប្រជុំជាតិប្រជាជនសម្រាប់ជំនាញ សភា  
ការសម្របច្បាប់សភាស្រីស្រី និងប្រជាជនរដ្ឋ ឬក៏កាត់ស្រីផង

រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សភាអង្គប្រជុំជាតិប្រជាជនសម្រាប់ជំនាញ រាជាណាចក្រកម្ពុជា និងសភាអង្គប្រជុំជាតិប្រជាជនសម្រាប់ជំនាញ សភា  
សង្គមនិយមរដ្ឋសភា ហៅកាត់ថា "ភាគីចុះកិច្ចសន្យា" ។

ដោយមានចំណងស្នើសុំ ដើម្បីថែរក្សា អភិវឌ្ឍន៍ និងប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធប្រព័ន្ធប្រជាជន និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងភាគី  
ចុះកិច្ចសន្យា រួមចំណែកយ៉ាងមុតមាំ ដើម្បីជួយអភិវឌ្ឍន៍ នូវទំនាក់ទំនងជាមួយប្រជាជន នៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃការស្តង់ដារ  
ខាងសេដ្ឋកិច្ច នៅក្នុងអនុតំបន់

ដោយមានន័យស្របច្បាប់ បង្កើនការរួមសហការគ្នា លើវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក  
ដោយមានចំណងស្នើសុំ ការស្នើសុំប្រជាជននិយម និងសង្គមក្នុងស្រុកប្រយោជន៍រួមគ្នា រវាង ភាគីចុះកិច្ចសន្យា  
ដោយមានចំណងស្នើសុំ បណ្តាប្រទេសនានានៅក្នុងតំបន់ បានប្រកាន់យកជំហរជាតិ និងជាលក្ខណៈ ឆ្ពោះទៅរកការរៀបចំ  
កិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយគ្នា ដើម្បីស្វែងរកការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក  
បញ្ជាក់នូវការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធប្រជាជន ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ និងថែរក្សា ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងគមនាគមន៍មួយ  
ដែលមានផលប្រយោជន៍ទៅលើពលរដ្ឋ រដ្ឋ សហគមន៍សេដ្ឋកិច្ច និងមានប្រសិទ្ធភាព

ដោយលើកឡើងវិញនូវសេចក្តីសម្រេចលេខ 48/11 របស់គណៈកម្មាធិការសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ច របស់អង្គការសហប្រជាជាតិ  
សំរាប់អាស៊ី-ប៉ាស៊ីហ្វិក (ESCAP) ស្តីពីប្រភេទនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក និងផ្លូវដែក ក្នុងការទំនាក់ទំនងគ្នាឆ្ពោះទៅរក វិធានការស្នើសុំ  
និងសេចក្តីណែនាំរបស់កិច្ចប្រជុំលើកទី៣ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនក្នុងតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅកូរ៉េខាងត្បូង ពីថ្ងៃទី 12-13 ធ្នូ ឆ្នាំ  
1996នៅក្រោមការអធិបតីភាពនៃអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ (GMS) ។

បានព្រមព្រៀងគ្នាដូចខាងក្រោម

ផ្នែកទី១  
បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

- មាត្រា ១.- គោលបំណង និងបទប្បញ្ញត្តិ
- គោលបំណងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងមានដូចតទៅ៖
- ក- ស្នើសុំការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងប្រជាជនរដ្ឋស្នងកាត់ព្រំដែន រវាង និងក្នុងរវាងបណ្តាប្រទេសចុះកិច្ចសន្យា ។
  - ខ- កាត់បន្ថយ និងធ្វើអោយស៊ីសង្វាក់គ្នាខាងផ្លូវច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និងវិធី និងលក្ខខណ្ឌនានា ដែលជាប់ទាក់ទងទៅនឹង  
ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងប្រជាជនរដ្ឋស្នងកាត់ព្រំដែន ។
  - គ- ជំរុញការដឹកជញ្ជូនពាណិជ្ជកម្ម

មាត្រា ២.- វិសាលភាពនៃការអនុវត្ត

- ក- កិច្ចព្រមព្រៀងអនុវត្តចំពោះការដឹកជញ្ជូន (ចូល-ចេញ) ឬក៏កាត់ទឹកដី នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ  
ក្នុងតំបន់(រួមមានការដឹកជញ្ជូនតាមរថយន្តមួយគ្រឿង ឬគ្រឿងគ្រឿង ទាំងការដឹកជញ្ជូនជាលក្ខណៈពាណិជ្ជកម្ម

Tnl-agee-landtranspt1 10/17/00

**បកប្រែក្រៅផ្លូវការ**

ដោយអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ឬជាឯកជន ឬមួយជាការដឹកជញ្ជូនផ្ទាល់ខ្លួន ឬសំរាប់ចូល) តាមផ្លូវថ្នល់ (រាប់បញ្ចូលទាំងការឆ្លងកាត់ទន្លេតាមសាឡាងចំលង នៅទីណាដែលពុំមានស្ពានឆ្លង) ទាំងទំនិញ និងពលរដ្ឋ ។

ខ- កិច្ចព្រមព្រៀងមិនអាចអនុវត្តដោយផ្ទាល់ទៅលើការងារពាណិជ្ជកម្ម និងអន្តោប្រវេសន៍ទេ លើកលែងតែមានការផ្ទេរបញ្ជាក់ដោយឡែក ។ ហេតុដូច្នេះហើយ កិច្ចព្រមព្រៀងមិនមានប៉ះពាល់ទៅ ដល់សិទ្ធិរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាក្នុងការអនុវត្តលើការនាំចូល-នាំចេញ-ការឆ្លងកាត់ ទំនិញ និងការចូល-ចេញ-ការឆ្លងកាត់របស់ប្រជាពលរដ្ឋ ដោយចូលទៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ដោយយោងទៅតាមច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិរបស់ពួកគេ ។

**មាត្រា ៣.- អត្ថន័យនៃពាក្យ ដែលប្រើប្រាស់ក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង**

សំរាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង អត្ថន័យខាងក្រោម និងត្រូវអនុវត្តទៅលើពាក្យពេចន៍ ដែលមានគំនូសបង្ហាត់ ពីខាងក្រោម ដូចតទៅ ៖

ក- **កិច្ចព្រមព្រៀង** : កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ រួមជាមួយឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ រវាង និងក្នុងរង្វង់ក្របខ័ណ្ឌរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម សំរាប់ការស្នើសុំការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និង ពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

ខ- **ឧបសម្ព័ន្ធ** : អត្ថបទមួយភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលមានលិខិតខាងចក្រទេស ។ ឧបសម្ព័ន្ធមួយ បង្កើតជាចំណែកមួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានសុពលភាពខាងផ្លូវច្បាប់ស្មើគ្នា ។

គ- **ការដឹកជញ្ជូនខាងក្នុង** : ជាការដឹកជញ្ជូនក្នុង រវាងមំណុចពីរ ដែលស្ថិតក្នុងទឹកដីនៃភាគីកិច្ចសន្យាមួយ ហើយដែលសកម្មភាពដឹកជញ្ជូននេះ អនុវត្តដោយអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃមួយផ្សេងទៀត ។

ឃ- **អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច** : ភ្នាក់ងារមួយ រឺភ្នាក់ងារទាំងឡាយ ដែលកំណត់ដោយរដ្ឋាភិបាល និង ទទួលខុសត្រូវ ក្នុងការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

ង- **ទំនិញគ្រោះថ្នាក់** : ទំនិញទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ កំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ។

ច- **ចរាចរក្នុងប្រទេស** : ការដឹកជញ្ជូនខាងក្នុងដែនដី នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ ។

ឆ- **ប្រទេសដើម** : សំរាប់ពលរដ្ឋ គឺជាប្រទេសដែលពលរដ្ឋមានទីលំនៅស្នាក់នៅធម្មតានៅទីនោះ ។ សំរាប់អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន ជាប្រទេសដែលអាជីវកម្ម បានចុះបញ្ជី និងមានទីស្នាក់ការអចិន្ត្រៃយ៍នៅទីនោះ ។ សំរាប់យានយន្ត ជាប្រទេសដែលយានយន្តបានចុះបញ្ជីនៅទីនោះ ។

ជ- **ប្រទេសសាមី រឺប្រទេសរៀបចំ** : ជាប្រទេសដែលនៅទីនោះការដឹកជញ្ជូនត្រូវធ្វើសកម្មភាព ។

ឈ- **ប្រទេសគ្មានសមុទ្រ** : ជាប្រទេសមួយដែលពុំមានឆ្នេរសមុទ្រ ។

ញ- **យានយន្ត** : យានដែលមានកំលាំងជីវ្យា រឺទាញ ដោយម៉ាស៊ីន ដែលជាធម្មតា ប្រើប្រាស់សំរាប់ដឹកជញ្ជូនពលរដ្ឋ រឺ ទំនិញ តាមផ្លូវគោក ដែលមានប្រភេទកំណត់នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី២ ។

ដ- **សេវាដឹកជញ្ជូនពុំមានកំណត់ពេល** : គឺជាសេវាដឹកជញ្ជូនមួយ ដែលពុំមែនជា សេវាមានកំណត់ពេលវេលាមួយច្បាស់លាស់។

ប- **ពលរដ្ឋ** : ជាប្រជាពលរដ្ឋ ដែលធ្វើសកម្មភាពដឹកជញ្ជូននានា និងពលរដ្ឋ ដែលមិនមានជាប់ទាក់ទងក្នុងអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូននានា រួមមានអ្នកដំណើរ និង ទេសចរ ។

ខ- **ទំនិញងាយខូចរលួយ** : ទំនិញដែលមានកំណត់លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី៣ ។

ល- **ពិធីសារ** : គឺជាអត្ថបទមួយភ្ជាប់ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលមានបញ្ជាក់ពីពេលវេលា ទីតាំង និងកត្តាផ្ទាល់ខ្លួនផ្សេងៗ ។ ពិធីសារនីមួយៗបង្កើតជាផ្នែកមួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានសុពលភាពខាងផ្លូវច្បាប់ស្មើគ្នា ។

ត- **ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក** : រួមមានទាំងការឆ្លងកាត់ទន្លេ ដោយសាឡាងចំលង នៅកន្លែងណាដែលពុំមានស្ពាន ។

Tri-ages-landtransptf 10/17/00

**បកប្រែប្រាម្យាមក**

ច-សេវាដឹកជញ្ជូនមានពេលកំណត់: សេវាដឹកជញ្ជូន នៅលើផ្លូវកំណត់មួយ ដោយអនុលោមទៅតាមតារាង ផ្លូវដឹកជញ្ជូន កំណត់មួយ ដែលមានបញ្ជាក់ជាស្រេចអំពីកន្លែងកំណត់អោយឈប់ធានា និងដែលមានការកាត់ត្រាលំដាប់ យកឈ្នួល ហើយដែលអាចប្រើប្រាស់បានគ្រប់ៗគ្នា លើគោលការណ៍ អ្នកមកដល់មុនបំរើមុន រីឯទិញសំបុត្រទុកជាមុន ។

ទ-ប្រទេសទី៣-ប្រទេសមួយដែលពុំមែនជាភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

គ-អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន : បុគ្គល វិនិច្ឆ័យបុគ្គល ជាលក្ខណៈឯកជន រឺជាសាធារណជន ដែលជាអ្នកធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញ រឺអ្នកដឹកជញ្ជូនដោយផ្ទាល់ សំរាប់យកប្លង់ រឺកំរៃ ។

ឆ-ការដឹកជញ្ជូនផ្ទាល់ខ្លួន: ការធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនមួយ ដែលជាសកម្មភាពបន្ទាប់បន្សំ របស់សហគ្រាសមួយ ដើម្បីដឹកជញ្ជូន បុគ្គលិក កម្មករ រឺទំនិញរបស់គេ ក្នុងរូបភាពពាណិជ្ជកម្មរបស់គេ តាមរយៈទ្រព្យទាំងឡាយ ដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់សហគ្រាស ផ្ទាល់ និងបើកបរដោយបុគ្គលិករបស់សហគ្រាស ។

ប-ប្រទេសឆ្លងកាត់: ប្រទេសមួយដែលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ត្រូវធ្វើឡើងកាត់តាមដែនដីនៃប្រទេសនោះ ។

ផ- ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់: ការដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់តាមទីកន្លែងនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ នៅពេលដែលការឆ្លងកាត់ តាមទីកន្លែងនេះត្រូវតែជាផ្នែកមួយ(កំណត់ផ្លូវមួយ) នៃដំណើរមួយចប់ផ្លូវ ដែលមានចំណុចចាប់ផ្តើម និងចំណុចបញ្ចប់ ស្ថិតនៅក្រៅព្រំដែននៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ដែលចរាចរដឹកជញ្ជូន ឆ្លងកាត់ទីកន្លែងរបស់គេ ។

ព- យាន: រាល់មធ្យោបាយ ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ ។

**ជំពូកទី២**

**ការសម្របសម្រួលបទប្បញ្ញត្តិកាត់ត្រាទំនិញ**

មាត្រា៤.- ការសម្របសម្រួលកាត់ត្រាទំនិញ<sup>3</sup>

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវឯកភាពគ្នាសន្សំៗ នូវវិធានការដូចខាងក្រោម ដើម្បីកាត់បន្ថយនិង ធ្វើអោយបាននូវបំរើស នូវបែបបទតាមព្រំដែន ដោយអនុលោមទៅតាមឱ្យសម្រួលទី៤ :

ក- ការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នាតែមួយ: អធិការកិច្ច និងការត្រួតពិនិត្យផ្សេងៗទៅលើពលរដ្ឋ ( លិខិតឆ្លងដែន ទិដ្ឋាករ , ប័ណ្ណបើកបរ, ការប្តូរប្រាក់, ឈ្មួញ, សុខភាព និងការពិនិត្យរោគរាតត្បាត) ទៅលើយានយន្ត: (ការចុះបញ្ជី,លក្ខណៈបច្ចេកទេសយានយន្ត,ការធានារ៉ាប់រង) និងទំនិញ(ឈ្មួញ,គុណភាព,ភាពតាមអនាម័យ, ការការពារដំណាំកូដាតិ,បសុពេទ្យ)ត្រូវអនុវត្តរួមគ្នា និង ព្រមពេលជាមួយគ្នា ដោយអនុវត្តមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗខ្លួន (នាយកដ្ឋានគយ,ប៉ូលីសអន្តោប្រវេសន៍,មន្ត្រីពាណិជ្ជកម្ម,មន្ត្រីសកម្ម មន្ត្រីសុខាភិបាល) ។

ខ- ការត្រួតពិនិត្យតែមួយលើក:មន្ត្រីនៃប្រទេសជាដៃគូ ត្រូវជួយគ្នាពីមួយទៅមួយ ទៅវិញទៅមក តាមលទ្ធភាព ដែលអាច ធ្វើទៅបាន ក្នុងការបំពេញភារកិច្ចរបស់ខ្លួន ។ អនុវត្តជាតិដែលស្ថិតនៅដាច់គ្នាទាំងពីរ នឹងត្រូវអនុវត្ត ការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នា និងព្រមពេលជាមួយគ្នា ។ នៅកន្លែងណាដែលស្ថានភាពភូមិសាស្ត្រជាមូលដ្ឋាន ពុំអាចទុក្ខតាម អោយសាងសង់នូវបុគ្គលត្រួតពិនិត្យដែលស្ថិតនៅដាច់គ្នាជាមួយគ្នានៅតាមព្រំដែនបាន មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ត្រូវបានអនុញ្ញាតធ្វើសកម្មភាពការងារត្រួតពិនិត្យ របស់ខ្លួននៅលើទីកន្លែងនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយផ្សេងទៀត ។

គ- ការសម្របសម្រួលពេលវេលាធ្វើការងារ: ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវសម្របសម្រួលពេលវេលាធ្វើការងារ របស់អាជ្ញាធរ ត្រួតពិនិត្យការឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលនៅដាច់គ្នា ។

ឃ- ការប្តូរគ្នាជាមុន នូវព័ត៌មាន និងការជំរះបែបបទ: ភាគីចុះកិច្ចសន្យានឹងធ្វើការរួមគ្នា ក្នុងការអនុញ្ញាត អោយមានការផ្លាស់ប្តូរគ្នាជាមុន នូវព័ត៌មាន និងការជំរះបែបបទ នៃទំនិញនិងពលរដ្ឋ .

Tril-ages-landtranspt1 10/17/00

**ផ្នែក៣**

**ការដឹកជញ្ជូនប្រជាជនឆ្លងកាត់ត្រីជ័ន**

មាត្រា ៥... វិស្វកម្ម

ក- ចំណេះបុគ្គលដែលធ្វើសកម្មភាពបំបែកអោយអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន :

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទទួលរ៉ាប់រង ក្នុងការផ្តល់ទិដ្ឋភាពជូនទៅជនជាតិទាំងឡាយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទៅទៀត ដែលធ្វើអាជីវកម្ម ដឹកជញ្ជូន ហើយដែលស្របទៅនឹងតំរូវការ នៃអ្នកស្នើសុំទិដ្ឋភាពចូលច្រើនដង ទិដ្ឋភាពឆ្លងកាត់និងទិដ្ឋភាព ចេញ សំរាប់រយៈពេលវែង ។

ខ- សំរាប់ពេលវេលាដែលមិនធ្វើសកម្មភាពបំបែកអោយអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន :

លក្ខខណ្ឌ និងបែបបទនៃការចេញទិដ្ឋភាព និងត្រូវយោងយ៉ាងជិតស្និទ្ធ នៅឧបសម្ព័ន្ធ ទី១ ។

មាត្រា ៦ ... ការចែកចំណូលរដ្ឋ

សកម្មភាពដឹកជញ្ជូនជនបរទេសឆ្លងកាត់ត្រីជ័ន(ប្រជាជនយន្ត ផ្លូវដឹកជញ្ជូន តំលៃសំបុត្រ) និងត្រូវបញ្ញត្តិ នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ៥ និងពិធីសារទី ។

**ផ្នែក៣៤:**

**ការដឹកជញ្ជូនទិដ្ឋភាពឆ្លងកាត់ត្រីជ័ន**

មាត្រា ៧ ... ការលើកលែង ចេញពីការត្រួតពិនិត្យថវិកាស្នែងរបស់គេ ការតំកល់ប្រាក់ចំណូល និងការរកបំណើ ។

(ក) ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធានាក្នុងការលើកលែងចំពោះទំនិញ ឆ្លងកាត់ជាអន្តរជាតិចេញពី :

- 1- ការត្រួតពិនិត្យថវិកាស្នែងរបស់គេជាប្រចាំ នៅត្រីជ័ន
- 2- ការអនុវត្តទំនិញដោយគេ នៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន
- 3- ការតំកល់ប្រាក់កក់ក្នុងចំណូលរដ្ឋ សំរាប់ការធានាការបង់ពន្ធគយ ។

(ខ) ដើម្បីអនុវត្តន៍នេះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវរៀបចំឡើងនូវបែបបទនេះបែបបទគយ ខាងក្នុងប្រទេស និងឆ្លងកាត់ ដូចមានចែងក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ៦។

មាត្រា ៨ ... ការចែកចំណូល

(ក) ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវផ្តល់អោយដោយសេរី នូវការឆ្លងកាត់ តាមផែនដីរបស់ខ្លួន សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ឆ្ពោះទៅ រឹតតែបំបែកពីទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ។

(ខ) ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ នឹងត្រូវលើកលែងមិនអោយជាប់ពន្ធគយ និងពន្ធអាករផ្សេងៗទៀតឡើយ ។

(ឆ) ការចំណាយធានា ដែលជាតំរូវការនៃការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ក្រៅពីពន្ធគយ និងអាករផ្សេងៗ នឹងត្រូវរកប្រាក់ ជាបណ្តើរៗ ជា២ ដំណាច :

ដំណាចទី១ : ការចំណាយជាតំរូវការនៃការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ក្រៅពីពន្ធគយ និងអាករផ្សេងៗ ត្រូវរកប្រាក់ ដូចជាការកំណត់ក្នុងពិធីសារទី២ ។

ដំណាចទី២ : ការបង់ថ្លៃធានាលើការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ គឺមានត្រឹមតែជាការចំណាយដែលជាតំរូវការប៉ុណ្ណោះ ។

មាត្រា ៩ .- ការត្រួតពិនិត្យក្នុងតាមអានយើង និងបណ្តុះបណ្តាល

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានឹងត្រូវគោរពតាម កិច្ចប្រមាញ់អន្តរជាតិ ដែលទាក់ទងទៅនឹងបទបញ្ញត្តិ នៃអង្គការសុខភាព ពិភពលោក អង្គការមូហាហារ និងកសិកម្ម និងការិយាល័យអន្តរជាតិនៃអង្គការសុខភាពពិភពលោក ក្នុងការអនុវត្ត ការត្រួតពិនិត្យ ទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

មាត្រា ១០ .- របបសេស សំរាប់ការបើកចំហ្នាន ទំនិញបានលក់ដោយវិនិច្ឆ័យសេស

- (ក) កិច្ចប្រមាញ់ មិនអនុវត្តទៅលើការបើកចំហ្នាន ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ដូចបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ។
- (ខ) ការបើកចំហ្នានទំនិញងាយខូចគុណភាព ដូចបានកំណត់ក្នុងតារាងទី១ និងត្រូវផ្តល់របបអាទិភាពមួយ សំរាប់រៀបចំបំពេញ និងជំរុំបែបបទតាមកាត់ព្រំដែន ដូចបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី១ ដើម្បីអោយទំនិញ ទាំងនេះ ចៀសផុតពីការពន្យារពេលយឺតយ៉ាវពុំសមស្របបាន ។

**ផ្នែកទី ៥**

**វិស័យទំនួល ទំនាក់ទំនងអនុញ្ញាតអោយចូល និងយានយន្តឆ្លងស្រោច**

មាត្រា ១១ .- ការអនុញ្ញាតអោយយានយន្តឆ្លងស្រោច ទៅក្នុងករណីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត

eyag តាមលក្ខខណ្ឌទាំងឡាយ ដែលមានចែងក្នុងផ្នែកនេះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវអនុញ្ញាតអោយចូល មកក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ទាំងរថយន្តចម្លងផ្លូវ រថភ្លើង ( រថភ្លើងពាណិជ្ជកម្មយកចំណេញ រថបណ្ណាល័យខ្លួន និងកង ) ដែលចុះបញ្ជីអោយភាគី ចុះកិច្ចសន្យាដទៃផ្សេងទៀត ។

មាត្រា ១២ .- ការចុះបញ្ជី

- (ក) យានយន្តទាំងឡាយ ដែលធ្វើការចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវចុះបញ្ជីនៅក្នុងប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន និងស្របទៅតាម បទបញ្ញត្តិ ដែលមាននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ទី២ ។
- (ខ) យានយន្តទាំងឡាយត្រូវមានបញ្ជាក់សញ្ញាសំគាល់ (សញ្ញាពាណិជ្ជកម្មនៃរោងចក្រផលិត លេខតួ និងលេខ ម៉ាស៊ីន ) មានវិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជី មានបំពាក់លេខចុះបញ្ជីនៅលើផ្ទាំងលេខមួយ ពាក់នៅខាងក្រោយ និងខាងមុខ និងបំពាក់នូវសញ្ញាសំគាល់ប្រទេសដែលយានយន្តបានចុះបញ្ជី ។

មាត្រា ១៣ .- លក្ខខណ្ឌបច្ចេកទេស

យានយន្ត និងកុងទ័រទ័រ ដែលធ្វើដំណើរឆ្ពោះទៅទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ត្រូវបំពាក់ គ្រប់គ្រាន់នូវ សំភារៈសុវត្ថិភាព និងមានកម្រិតការបញ្ចេញផ្សែងអោយត្រឹមត្រូវតាមស្តង់ដារ ដែលមាននៅក្នុងប្រទេសដើម របស់គេ ។ យានយន្តដែលធ្វើដំណើរទៅកាន់ទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃ ត្រូវតែគោរពតាមស្តង់ដារបច្ចេកទេស នៃប្រទេសសាមី ឬប្រទេសរៀបចំ ដែលទាក់ទងទៅនឹងទំនន់សរុប បន្ទុកក្បៅ និងទំហំខ្នាតនៃយាន ។

មាត្រា ១៤ .- ការទទួលស្គាល់ វិញ្ញាបនបត្រត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសយានយន្ត

- (ក) យានយន្តដែលធ្វើដំណើរឆ្ពោះទៅកាន់ទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃផ្សេងទៀត ត្រូវមានដំណើរការល្អខាងបច្ចេកទេស
- (ខ) ប្រទេសដើម ជាអ្នកទទួលបន្ទុកក្នុងការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេស របស់យានយន្ត ដែលចុះបញ្ជីនៅក្នុងទឹកដី របស់ខ្លួន ។ លុះតែមានការអនុញ្ញាតនេះ ប្រទេសដើមត្រូវចេញវិញ្ញាបនបត្រ ត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសយានយន្ត។

(គ) ភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត ត្រូវទទួលស្គាល់នូវវិញ្ញាបនបត្រនេះ ។

មាត្រា ១៥ .- បទបញ្ញត្តិ និងផ្ទៃកម្រិតសេវាសង្គមសម្រាប់ប្រជាជន  
ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ធានា អនុម័តជាចំណែកនៃក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ និងស្តង់ដារ  
ដែលកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ៧ ។

មាត្រា ១៦ .- ការទទួលបានការបង់ប្រាក់ក្នុងការទទួលបានសេវាសង្គមសម្រាប់ប្រជាជន ទៅលើភាគីទី៣ :  
រយៈពេលដែលធ្វើដំណើរឆ្ពោះទៅកាន់ដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ត្រូវអនុវត្តទៅតាមកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រង  
ក្នុងការទទួលបានសេវាសង្គមសម្រាប់ប្រជាជន ទៅលើភាគីទី៣ ដែលប្រទេសសាមីទាមទារអោយមានធានាថាខាត។

មាត្រា ១៧ .- ប័ណ្ណបើកបរ  
ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលស្គាល់ប័ណ្ណបើកបរ ដែលចេញអោយដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ស្របទៅតាម  
កិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីការទទួលស្គាល់ ប័ណ្ណបើកបរក្នុងស្រុក ចេញដោយបណ្តាប្រទេសអាស៊ាន ដែលបានចុះហត្ថលេខា  
នៅក្នុងក្របខណ្ឌ ថ្ងៃទី ៩ កក្កដា ១៩៨៥ ។

មាត្រា ១៨ .- ការទទួលបានយន្តជំរុញបណ្តោះអាសន្ន  
ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវផ្តល់អោយនូវការទទួលបានបណ្តោះអាសន្ន នូវរយៈពេល(និងប្រភេទឥន្ធនៈ ដែលមានក្នុងក្របខណ្ឌ  
ផ្គត់ផ្គង់របស់វា ប្រភេទឥន្ធនៈ សំភារៈសំរាប់ជួសជុល និងគ្រឿងបន្លាស់ ទៅតាមចំនួនមួយដ៏សមរម្យ ) ដែលបានចុះបញ្ជី  
នៅដែនដីភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត ដោយពុំចាំបាច់បង់ពន្ធគយ និងពន្ធនាំចូល ដោយពុំមាន ការគិតលំអុកប្រាក់សំរាប់ធានា  
ក្នុងការបង់ពន្ធគយ និងចេញចូលដោយសេរី រួមជាមួយ និងលក្ខខណ្ឌតិចតួចនានា ដោយសមស្របសំរាប់ការនាំចេញជាថ្មី  
និងសមស្របទៅតាមលក្ខខណ្ឌដែលមានចែងក្នុងផ្នែកទី ៨ ។

ផ្នែកទី ៦ :

ការងារសម្រួលនិងការអនុវត្តការងារនៃការងារទី២

មាត្រា ១៩ .- សិទ្ធិនៃការធ្វើការងារ  
សិទ្ធិនៃការធ្វើការងារ និងត្រូវធ្វើឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ជា ០២ ជំហាន:

- ជំហានទី ១ : ស្របទៅតាមលក្ខខណ្ឌដែលបានកំណត់ក្នុងផ្នែកនេះ អាជីវកម្មរីកចម្រើន ដែលបង្កើតឡើង នៅក្នុង  
ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អាចធានាអោយមានការរីកចម្រើន ដូចខាងក្រោម :
- (ក) ការរីកចម្រើនឆ្លងកាត់ កាត់តាមទឹកដីភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត
  - (ខ) ឆ្លងព្រំដែន ចូលទៅក្នុងទឹកដីភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត
  - (គ) ឆ្លងព្រំដែន ចេញពីទឹកដីភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត

ជំហានទី២ : អាជីវកម្មរីកចម្រើនដែលបានបង្កើតឡើង នៅក្នុងភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អនុលោមតាម កំណត់  
សេចក្តីកិច្ចព្រមព្រៀង អាចទទួលបានសេវាសង្គមសម្រាប់ប្រជាជនអាជីវកម្មរីកចម្រើន ចូលទៅក្នុង-ចេញពី  
រីកចម្រើនកាត់ ទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត។ ប៉ុន្តែការរីកចម្រើនផ្ទៃក្នុង អាចប្រព្រឹត្តទៅបាន  
ព្រោះតែមានការអនុញ្ញាតពីសេសណាមួយ ពីប្រទេសសាមី ។

មាត្រា ២០ ... ករណីលក់ដី និងទំនិញបរិក្ខារ សំរាប់ការស្រាវជ្រាវ និងការអង្កេត

ព័ត៌មានទី១ បានកំណត់នូវផ្លូវដឹកជញ្ជូនដែលអាចអនុញ្ញាត អោយធ្វើការដឹកជញ្ជូន និងចំនុចចេញ-ចូល សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដឹកជញ្ជូន ឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

មាត្រា ២១ ... អាជ្ញាប័ណ្ណសំរាប់អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន ( ការអនុញ្ញាតអោយធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន )

- (ក) អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន ត្រូវមានអាជ្ញាប័ណ្ណសំរាប់ការធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ដែលចេញអោយដោយប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន ស្របទៅតាមលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ ដែលកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ៩។
- (ខ) អាជ្ញាប័ណ្ណអាជីវកម្ម មិនត្រូវបានគេលក់ រឹត ឬផ្ទេរ ដោយឥតបុគ្គល ដែលគេបានផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណទៅអោយនោះទេ ។ ។
- (គ) ប្រទេសសាមី ត្រូវទទួលស្គាល់អាជ្ញាប័ណ្ណអាជីវកម្ម ដែលចេញអោយដោយប្រទេសដើម ។

មាត្រា ២២ ... ការចូលទៅក្នុងទីផ្សារ

- (ក) អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនណាមួយ ដែលបានទទួលអាជ្ញាប័ណ្ណយ៉ាងត្រឹមត្រូវ សំរាប់ធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន នៅប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន ស្របទៅតាមលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យដែលកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី១ និងត្រូវទទួលសិទ្ធិធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន តាមបញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។
- (ខ) ប្រទេសសាមី ត្រូវជួយផ្តល់ការអនុញ្ញាតទៅអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន ដែលធ្វើការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដើម្បីបង្កើតការិយាល័យតំណាង ក្នុងគោលបំណងស្វ័យ ការធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនរបស់ខ្លួន ។

មាត្រា ២៣ ... ទីផ្សារសេរី សំរាប់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូន

ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ត្រូវបានអនុញ្ញាតជាបន្តបន្ទាប់ ជា ០២ ជំហាន :

ជំហានទី១ : យានយន្តទាំងឡាយ ដែលប្រកបអាជីវកម្ម អនុលោមទៅតាមខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវកំណត់នៅក្នុងពិធីសារ ទី៣ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។ បរិមាណដឹកជញ្ជូនអាចត្រូវបានកំណត់ឡើងក្នុងពិធីសារទី១។ រយៈពេលនៃការអនុវត្ត ជំហានទី ១ នឹងត្រូវកំណត់ក្នុងពិធីសារទី៣ ។ គណៈកម្មាធិការជាតិសំរាប់ស្វ័យការដឹកជញ្ជូន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ ដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងមាត្រាទី២៨ ត្រូវប្តូរគ្នា និងចេញអោយនូវបរិមាណដែលអនុញ្ញាត ហើយដែលមានការព្រមព្រៀងគ្នារវាងរដ្ឋាភិបាល ។

ជំហានទី២ : បរិមាណ និងសមត្ថភាពនៃការធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនស្របតាមខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នឹងមិនត្រូវអោយមានការគំរាម ជាជាងខ្លឹមសារដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងឡើយ ។

មាត្រា ២៤ ... ផ្ទៃឈ្នួល និងលក្ខខណ្ឌនៃការដឹកជញ្ជូន

- (ក) លក្ខខណ្ឌនៃការដឹកជញ្ជូន : លក្ខខណ្ឌនៃការដឹកជញ្ជូន និងត្រូវរៀបចំទៅតាមបទបញ្ញត្តិ ដែលកំណត់នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ១០ ។
- (ខ) ផ្ទៃឈ្នួល : ការកំណត់តំលៃ សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវអនុវត្តដោយសេរី និងតាមតំលៃទីផ្សារ ប៉ុន្តែត្រូវដាក់កំរិតក្នុងការប្រមូលផ្តុំសហក្រាស់ និងមានការពិនិត្យពិច័យ ពីគណៈកម្មការរួមដើម្បីចៀសវាងការដាក់ផ្ទៃឈ្នួលខ្ពស់ខ្លាំងពេក រឺទាបខ្លាំងពេក ។



**ផ្នែកទី ៧ : ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ**

មាត្រា ២៧ .- ស្តង់ដារគំនូសប្លង់ នៃផ្លូវ និងស្ពាន

- (ក) ការស្ថាបនា រឺការស្ថាបនាថ្មីឡើងវិញ នូវផ្លូវថ្នល់(តំបន់ស្ពាន) ដែលតភ្ជាប់ប្រទេសទាំងឡាយ និងដែលបង្ហាញនៅក្នុងពិធីសារទី១ ត្រូវធ្វើទៅតាមក្របខ័ណ្ឌនៃកម្មវិធីសាធារណការរបស់ជាតិ រឺក៏ទៅតាមការផ្តល់ថវិកាជាអន្តរជាតិ ។
- (ខ) ការស្ថាបនា រឺការស្ថាបនាឡើងវិញ នៃផ្លូវថ្នល់ដែលបានឯកភាពគ្នា (តំបន់ស្ពាន) នឹងត្រូវធ្វើឡើង ដោយអនុលោមទៅតាមលក្ខណៈអប្បបរមា ដែលបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 11 ទៅតាមកម្រិត ដែលបានអនុញ្ញាតិ ដោយស្របទៅតាម ប្រភពថវិកាដែលមាន ។
- (គ) ភាគីចុះកិច្ចសន្យា និងធានាថាផ្លូវថ្នល់ដែលបានឯកភាពគ្នា ត្រូវមានសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ និងស្ថិតក្នុងលក្ខខណ្ឌល្អ ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ទទួលរ៉ាប់រងក្នុងការអនុវត្តន៍ ការជួសជុលធានាដែលចាំបាច់ ។

មាត្រា ២៦ .- ផ្លាកសញ្ញា និងភ្លើងសញ្ញានៃផ្លូវថ្នល់

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទទួលរ៉ាប់រង ក្នុងជំហានបន្តបន្ទាប់គ្នា ក្នុងការដាក់ផ្លាកសញ្ញា និងភ្លើងសញ្ញាទាំងឡាយនៅលើផែនដីរបស់គេ ស្របទៅតាមស្តង់ដារ ដែលបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 7 ។

មាត្រា ២៧ .- បច្ចេកទេសស្ថាបនាការឆ្លងកាត់ព្រំដែន

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលរ៉ាប់រង ក្នុងការស្ថាបនា រឺធ្វើដោយស្របទៅតាមផ្លូវថ្នល់ដែលត្រូវការ នៅចំណុចឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងក្នុងការរៀបចំចាត់តាំងមន្ត្រីរបស់ខ្លួន ដោយបំរើការនៅទីនោះ ដើម្បីធានាការបំពេញបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដោយបានឆាប់រហ័ស និងមានប្រសិទ្ធភាព ដូចមានចែងក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី12 ។

**ផ្នែកទី ៨ :**

**ក្របខ័ណ្ឌនៃការរៀបចំស្ថាប័ន**

មាត្រា ២៨ .- គណៈកម្មាធិការជាតិសម្របសម្រួលការដឹកជញ្ជូន

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា និងបង្កើតឡើងរៀងៗខ្លួន នូវគណៈកម្មាធិការជាតិអចិន្ត្រៃយ៍សម្របសម្រួលការដឹកជញ្ជូន ដែលត្រូវដឹកនាំដោយរដ្ឋមន្ត្រី រឺអនុរដ្ឋមន្ត្រីមួយរូប រឺមន្ត្រីដែលមានឋានៈស្មើ ។ គណៈកម្មាធិការនេះនឹងត្រូវមានតំណាងគ្រប់ផ្នែកទាំងអស់របស់ក្រសួងស្ថាប័ន ដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធក្នុងការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង ដោយចូលរួមជាសមាជិក។

មាត្រា ២៩ .- គណៈកម្មាធិការរួម

- (ក) តំណាងទាំងឡាយ នៃគណៈកម្មាធិការជាតិសម្របសម្រួលការដឹកជញ្ជូន នឹងរួមគ្នាបង្កើតឡើង គណៈកម្មាធិការរួមមួយ ។
- (ខ) គណៈកម្មាធិការរួមនេះ នឹងតាមដានត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃ នូវការប្រព្រឹត្តទៅនៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។ គណៈកម្មាធិការនេះ នឹងប្រើប្រាស់ជាវេទិកា សំរាប់ជជែកពិភាក្សា និងដោះស្រាយទំនាស់តាមគោលណ៍សន្តិវិធី និងជាវេទិកាដែលអាចផ្តល់តម្លៃបាន ទៅកាន់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ព្រមទាំងរៀបចំនូវសំណើធ្វើវិសោធនកម្មកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ផ្នែកទី ៩ :

បទបញ្ញត្តិផ្សេងៗ

មាត្រា ៣០ -- ការគោរព និងអនុវត្តតាមច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិរបស់ជាតិ

- (ក) ប្រជាពលរដ្ឋ អាជីវករដឹកជញ្ជូន និងរថយន្ត ត្រូវអនុវត្តទៅតាមច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិទាំងឡាយ ដែលនៅជាធរមាន ក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសសាមី ។
- (ខ) ការអនុវត្តនៃច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិជាមូលដ្ឋាន គឺជាសមត្ថកិច្ចតែមួយគត់ របស់អាជ្ញាធរប្រទេសជាសាមី ដែលមាន ការរំលោភច្បាប់ នៅក្នុងដែនដីនៃប្រទេសរបស់ខ្លួន។
- (គ) ប្រទេសជាសាមី អាចបង្កើនសេចក្តីជាបណ្តោះអាសន្ន វិធានចិត្តស្រួចស្រាវការចូលទៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួន ចំពោះជនណាមួយ អ្នកបើកបរណាមួយ អាជីវករដឹកជញ្ជូនណាមួយ រឺក៏រថយន្តមួយ ដែលបានរំលោភ បទបញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀង ឬក៏ច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិជាតិរបស់ប្រទេសខ្លួន ។

មាត្រា ៣១ -- គំនាការនៃច្បាប់ បទបញ្ញត្តិ និងស្ថានភាពនៃចេតនាសម្បជញ្ញ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ធានាបង្កើតអោយមានសេចក្តីរក្សាការច្បាប់ជាតិ បទបញ្ញត្តិ នីតិវិធី និងធនធានបច្ចេកទេស អោយទូលំទូលាយជាភាសាអង់គ្លេស អំពីការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ។

មាត្រា ៣២ -- ប្រព្រឹត្តិកិច្ចដោយមិនបានការប្រកាន់រើសអើង

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ធានាផ្តល់ប្រព្រឹត្តិកិច្ចអនុគ្រោះបំផុតចំពោះយានយន្ត ទំនិញ និងពលរដ្ឋ នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ផ្សេងទៀតដោយស្មើភាព និងមិនពិបាកការផ្តល់ប្រព្រឹត្តិកិច្ចអនុគ្រោះបំផុតទៅលើប្រទេសទី ៣ណាមួយ ក្នុងការដឹកជញ្ជូន ឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដោយអនុលោមទៅតាមបទបញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

មាត្រា ៣៣ -- ចំនួនក្នុងករណីមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ

ក្នុងករណីមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងប្រជាពលរដ្ឋ អាជីវករដឹកជញ្ជូន យានយន្ត រឺទំនិញ ពីភាគី ចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ប្រទេសសាមីត្រូវចាត់វិធានការជួយសង្គ្រោះគ្រប់បែបយ៉ាង និងត្រូវជូនដំណឹងដល់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច នៃប្រទេសដើមអោយបានប៉ះពាល់បំផុត តាមតែអាចធ្វើទៅបាន ។

មាត្រា ៣៤ -- ឧបត្ថម្ភធន

- ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទទួលបន្ទុក ក្នុងការជំរុញប្រតិបត្តិការពហុធុនដឹកជញ្ជូន តាមរយៈ :
- (ក) ការអនុវត្តរបបទទួលខុសត្រូវពហុធុនដឹកជញ្ជូនមានសណ្តានតែមួយ ដូចដែលបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 13 អា
  - (ខ) កំណត់បរិមាណជាអប្បបរមា នូវលក្ខណៈសម្បត្តិដែលត្រូវអោយមាន សំរាប់អាជីវកម្មពហុធុនដឹកជញ្ជូន ដែលមានកំណត់ ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 13 បេ ។
  - (គ) របបគយក្នុងតំណែងសេសសម ដូចបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ទី 14 ។

មាត្រា ៣៥ -- ការរៀបចំឯកសារ និងនីតិវិធី

- (ក) ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទទួលខុសត្រូវ ការរៀបចំឯកសារ បែបបទ និងនីតិវិធី គឺជាការបញ្ជាក់ពីកត្តាចំណាយថវិកា និងពេលវេលាដ៏សំខាន់ ដែលធ្វើអោយប៉ះពាល់ដល់ប្រសិទ្ធភាពនៃការធ្វើអាជីវកម្មឆ្លងកាត់ និងឯកភាពគ្នាគ្នាទុក ការចំណាយ និងពេលវេលាដ៏យឺតយ៉ាវទាំងនេះ អោយដល់កំរិតជាអប្បបរមា ។

(ខ) ដូច្នេះភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទទួលរ៉ាប់រងក្នុងការ :

- 1- កំណត់ចំនួននៃឯកសារ និងកាត់បន្ថយតាមតែអាចធ្វើទៅបាន នូវនីតិវិធី និងសំណុំបែបបទដែលត្រូវការ បំពេញ ជាចាំបាច់សំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍កាត់ព្រំដែន ។
- 2- ធ្វើការបកប្រែជាភាសាអង់គ្លេស នូវរាល់ឯកសារទាំងអស់ ដែលប្រើប្រាស់ សំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍កាត់ព្រំដែន
- 3- សំរាប់ស្ថាប័នឯកសាររបស់ខ្លួន ទៅតាមឯកសារគន្លឹះ របស់អង្គការសហប្រជាជាតិ សំរាប់ឯកសារធាតុអ្នកជំនាញ ។
- 4- ធ្វើអោយស៊ីសង្វាក់គ្នា តាមតែអាចធ្វើទៅបាន ក្នុងទំនិញ ផលិតផល និងការបរិយាយទាំងឡាយ ដែលគេនិយមប្រើប្រាស់ជាទូទៅ ក្នុងធាតុអ្នកជំនាញខ្លួនខ្លួន ដូចដែលបានកំណត់ក្នុងឧបសគ្គទី ៥ ។
- 5- ពិនិត្យឡើងវិញជាតំណាក់ៗ នូវរាល់ឯកសារ និងនីតិវិធីទាំងអស់ ដែលត្រូវការចាំបាច់ និងមានសារៈសំខាន់ សំរាប់ការអភិវឌ្ឍន៍កាត់ព្រំដែន ។
- 6- លុបបំបាត់ចោលនូវឯកសារ និងការទាមទារផ្ទៃក្នុងការទាំងឡាយណា ដែលលើសពីសេចក្តីត្រូវការ រឺក៏មិនបំរើ គោលបំណងពិសេសណាមួយ ។
- 7- ធានាអនុវត្ត តាមក្របខ័ណ្ឌសំបូរស្រប SI Units (ប្រព័ន្ធអន្តរជាតិនៃឯកតាពាន់គោន រឺប្រព័ន្ធអន្តរជាតិនៃ ឯកតាមេទ្រិកម៉ូឌើម -Modern Metric Units) នៅឆ្នាំ 2005
- 8- ជូនដំណឹងជាមុន ទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត អំពីការបន្ថែម រឺការផ្លាស់ប្តូរឯកសារ និងនីតិវិធី ណែនាំទាំងឡាយ ដើម្បីផ្តល់ជាសន្តិសុខ និងប្រើប្រាស់ នៅក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍កាត់ព្រំដែន ។

ផ្នែកទី ១០ :

អនុសាសន៍

មាត្រា ៣៦ .. ការផ្តល់សច្ចាប័ន រឺការទទួលយកប្រមូល

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ជាគម្រោងក្នុងការផ្តល់សច្ចាប័ន រឺការទទួលយកប្រមូល ពីភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។

មាត្រា ៣៧ .. ការសម្របសម្រួលច្បាប់ជាតិ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវធានា ស្ថាប័នខ្លួនសារបទប្បញ្ញត្តិជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ អោយមានខ្លឹមសារដូច រឺស្របតាមខ្លឹមសារ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ។

មាត្រា ៣៨ .. ការដាក់លក្ខខណ្ឌ

ការដាក់លក្ខខណ្ឌនៅលើកិច្ចព្រមព្រៀង ពុំត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ៣៩ .. ការចូលជាធរមាន

កិច្ចព្រមព្រៀងនិងចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែលភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់បានផ្តល់សច្ចាប័ន រឺការឯកភាព លើកិច្ចព្រមព្រៀង

**មាត្រា ៤០ -- ការអនុវត្តនៃកិច្ចព្រមព្រៀង**

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ អាចរៀបចំ ការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងជាបណ្តោះអាសន្ន ដែលមានឥទ្ធិពលភ្លាមៗ ក្នុងករណីមានការរីករាលដាលនៃជំងឺស្រូវ ដែលប៉ះពាល់ដល់សន្តិសុខជាតិរបស់ខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា និងជូនព័ត៌មានទៅភាគីចុះ កិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត អំពីការរៀបចំ និងអំពីការបញ្ចប់ការរៀបចំនេះ ដោយបានដាក់បំពេញ តាមតែអាចធ្វើទៅបាន នៅពេលណាដែលសភាពការណ៍ វិលត្រឡប់ទៅស្ថានភាពជាធម្មតាវិញ ។

**មាត្រា ៤១ -- ចំនាត់ថ្នាក់ជាចូលរួមក្នុងកម្មវិធីបង្ការជំងឺស្រូវ**

កិច្ចព្រមព្រៀង រវាងសកម្មភាពណាមួយដែលធ្វើឡើងតាមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និងមិនមានប៉ះពាល់ដល់សិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ច នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀង អនុសញ្ញាអន្តរជាតិណាមួយដែលមានស្រាប់ ដែលភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទាំងនេះ ជាសមាជិកដែរនោះទេ ។

**មាត្រា ៤២ -- ការបោះស្រាយចំណាត់**

ចំណាត់រវាង ភាគី ២ រឺច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ រឺការអនុវត្តនៃកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវស្វែងរក គ្នាលើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ រឺដោយការចរចាតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។

**មាត្រា ៤៣ -- វិសោធនកម្ម**

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្មកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ដោយឆ្លងកាត់គណៈកម្មាធិការរួម។ ការចូលជាធរមាននៃវិសោធនកម្មលើកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវមានការយល់ព្រមជាងកម្ពុជា នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

**មាត្រា ៤៥ -- ការប្រកាសបដិសេធ**

(ក) កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ អាចប្រកាសបដិសេធដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ បន្ទាប់ពីការផុត ចំនួនកំណត់២ឆ្នាំ គិតចាប់ពីថ្ងៃដែលកិច្ចព្រមព្រៀងចូលជាធរមាន តាមសេចក្តីប្រកាសជូនដំណឹង ដែលផ្ញើជូនទៅ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា២ផ្សេងទៀត ។

(ខ) ការប្រកាសបដិសេធ ត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពមួយឆ្នាំ បន្ទាប់ពីការធ្វើសេចក្តីជូនដំណឹងរបស់ខ្លួន ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនៅទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការអនុញ្ញាតត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់រៀងៗខ្លួន ដោយចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀង បានចុះហត្ថលេខា លើកិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីការស្តារនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងផលបង្ក ឆ្លងកាត់ព្រំដែន។

ធ្វើនៅរៀងចំនួន ថ្ងៃទី ខែ ឆ្នាំ ២០០០ ជា០៣ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងដោយរដ្ឋាភិបាលសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិត ប្រជាធិបតេយ្យ

H.E Phao Bounnaphol

រដ្ឋមន្ត្រីធម្មនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប្រៃសណីយ៍ និងសំណង់

Tai-ages-landtranspt1 10/21/00

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលរាជធានីភ្នំពេញ

H.E. Khy Tainglim

រដ្ឋមន្ត្រីសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលរាជធានីថៃឡង់

H.E. Suthep Thaugsuban

រដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន និងតមនាគមន៍

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

Le Ngoc Hoan

រដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

បញ្ជីឧបសម្ព័ន្ធ និងតំណាង

- ឧបសម្ព័ន្ធ ១ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញដោយគ្រោះថ្នាក់
- ឧបសម្ព័ន្ធ ២ ការចុះបញ្ជីយានយន្ត ទៅក្នុងចរាចរណ៍អន្តរជាតិ
- ឧបសម្ព័ន្ធ ៣ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញដោយខូចគុណភាព
- ឧបសម្ព័ន្ធ ៤ ការស្ទង់បែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន
- ឧបសម្ព័ន្ធ ៥ ចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែនរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ
- ឧបសម្ព័ន្ធ ៦ របបគយឆ្លងកាត់ និងបែបបទបំពេញជំនួញខាងក្នុងប្រទេស
- ឧបសម្ព័ន្ធ ៧ បទបញ្ញត្តិចរាចរលើផ្លូវថ្នល់ និងគំនូសសញ្ញា
- ឧបសម្ព័ន្ធ ៨ ការអោយយកចូលយានយន្តជាបណ្តោះអាសន្ន
- ឧបសម្ព័ន្ធ ៩ លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ សំរាប់ការផ្តល់សិទ្ធិអោយអាជីវករ ដើម្បីធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន
- ឧបសម្ព័ន្ធ ១០ លក្ខខណ្ឌនៃការដឹកជញ្ជូន
- ឧបសម្ព័ន្ធ ១១ គំនូសបង្អួចផ្លូវ ស្ពាន និងស្តង់ដារ និងលក្ខណៈពិសេសនៃការសាងសង់
- ឧបសម្ព័ន្ធ ១២ មធ្យោបាយនៃការឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងការឆ្លងកាត់ និងសេវា
- ឧបសម្ព័ន្ធ ១៣ របបទទួលខុសត្រូវការដឹកជញ្ជូនពហុភាព
- ឧបសម្ព័ន្ធ ១៤ លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ សំរាប់ការផ្តល់សិទ្ធិអោយអាជីវករដឹកជញ្ជូនពហុភាព ដើម្បីធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន
- ឧបសម្ព័ន្ធ ១៥ របបគយក្នុងតំណី
- ឧបសម្ព័ន្ធ ១៦ ប្រព័ន្ធចាត់ថ្នាក់ទំនិញ

ពិធីសារទី ១ ការកំណត់តំរាយផ្លូវរបៀង ផ្លូវថ្នល់ និងចំណុចចូល-ចេញ (ការឆ្លងកាត់ព្រំដែន)

ពិធីសារទី ២ ការបង់ថ្លៃពាក់ព័ន្ធចរាចរដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់

ពិធីសារទី ៣ បរិមាណ និងសមត្ថភាពនៃសេវា និងការចេញ នៃកូតា (Quotas and Permits ) និងការអនុញ្ញាតិ