ព្រះរាជក្រម

នស/រកម/១២០៦/០២៨

យើង

ព្រះករុណាព្រះបាទសម្តេចព្រះបរមនាថ នរោត្តម សីហមុនី
សម្ងានកូមិជាតិសាសនា រក្ខគខត្តិយា ខេមរារដ្ឋរាស្ត្រ ពុទ្ធិន្ទ្រាធរាមហាក្សត្រ
ខេមរាជនា សម្ងូរហារាស កម្ពុជឯករាជរដ្ឋចូរណាសន្តិ សុគមច្ចលា សិរីនិបុណា
ខេមរាស្រីពិរាស្ត្រ ព្រះចៅក្រុងកម្ពុជាធិបតី

- បានទ្រង់យល់រដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៧០៤/១២៤ ចុះថ្ងៃទី១៥ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០៤ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រមលេខ ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី ២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ ១៩៩៤ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រមលេខនស/រកម/០១៩៦/០៣ ចុះថ្ងៃទី ២៤ ខែមករា ឆ្នាំ ១៩៩៦ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន
- បានទ្រង់យល់សេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយរបស់សម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន

ប្រកាសឱ្យប្រើ

ច្បាប់ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធទី១ ទី២ ទី៤ ទី៧ ទី៩ ទី១១ ទី១២ ទី១៣អា ទី១៣បេ ទី១៥ ទី១៦ វិសោធនកម្មមាត្រា១៧ និងពិធីសារទី១ សម្រាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងរវាងនិងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធា-

02.12.06

រណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់មា៉ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសម្រួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញនិងពលរដ្ឋឆ្លង កាត់ព្រំដែន ដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័តកាលពីថ្ងៃទី ១៧ ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០០៦ នាសម័យ ប្រជុំរដ្ឋសភាលើកទី ៥ នីតិកាលទី ៣ និងដែលព្រឹទ្ធសភាបានយល់ស្របតាមទម្រង់ និង គតិនៃច្បាប់នេះទាំងស្រុង ដោយគ្មានការកែប្រែអ្វីឡើយ ហើយដែលមានសេចក្តីទាំងស្រុង ដូចតទៅនេះ :

ច្បាប់
ស្តីពី
ការអនុម័តយល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធទី ១ ទី ២ ទី ៤ ទី ៧ ទី ៩ ទី ១១ ទី ១២ ទី ១៣អា ទី ១៣បេ ទី ១៥ ទី ១៦ វិសោធនកម្មមាត្រា ១៧ និងពិធីសារទី ១ សម្រាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង រវាងនិងក្នុង រង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសម្រួល ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

មាត្រា ១.-

អនុម័តយល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធទី ២ ទី ៤ ទី ៧ ទី ១១ ទី ១២ ទី ១៣អា ទី ១៥ វិសោធនកម្មមាត្រា ១៧ និងពិធីសារទី ១ ដែលធ្វើនៅទីក្រុងភ្នំពេញ នាថ្ងៃទី ៣០ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៤ និងឧបសម្ព័ន្ធទី ១ ទី ៩ ទី ១៣បេ ទី ១៦ ដែលធ្វើនៅទីក្រុងវៀងច័ន្ទ នាថ្ងៃទី ១៦ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៤ សម្រាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង រវាងនិងក្នុង រង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ស្តីពីការសម្រួលការពីកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ហើយដែលមានអត្ថបទទាំងស្រុងភ្ជាប់មកជាមួយនេះ ។

មាត្រា ២.-

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវបន្តរាល់នីតិវិធីដើម្បីអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធ ពិធីសារ និងវិសោធនកម្មនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

រាជធានីភ្នំពេញថ្ងៃទី ០៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៦

ក្នុងព្រះបរមនាម និងតាមព្រះរាជក្រឹត្យសម្តេចព្រះមហាក្សត្រ

ប្រមុខរដ្ឋស្តីទី

ហត្ថលេខា និងព្រះរាជលញ្ឆកា

ង៉ា ស៊ីម

ព.ស.០៦៦២.៥០១

បានយកសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ

សូមព្រះហស្តលេខាព្រះមហាក្សត្រ

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

ហត្ថលេខា

ហ៊ុន សែន

បានជម្រាបជូនសម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន

ហត្ថលេខា

ស៊ុន ចាន់ថុល

លេខ : ៤៥០ ច.ល

ដើម្បីចម្លងចែក

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ០៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៦

អគ្គលេខាធិការរាជរដ្ឋាភិបាល

ស៊ុន ជិនកេន

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ



ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ឱបសម្ពន្ធទី ១,២,៤,៧,៩, ១១,១២, ១៣អា ,១៣បេ,១៥ ,១៦
និងពិធីសារទី១

សំរាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង GMS
ស្តីពីការសំរួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងដែន និងប្រជាពលរដ្ឋ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន

នាយកដ្ឋានផែនការ

សីហា ឆ្នាំ ២០០៦

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន
លេខ:...1845.....ស.ក

រាជធានីភ្នំពេញ, ថ្ងៃទី 13 ខែ 9 ឆ្នាំ ២០0.6

សូមគោរពជូន
សម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

កម្មវត្ថុ: សំណើកែសំរួលអត្ថបទសេចក្តីព្រាងច្បាប់ និងសេចក្តីថ្លែងហេតុ ដើម្បីបញ្ជូន និងដាក់ស្នើសុំការផ្តល់សច្ចាប័ន សាជាថ្មីពីសភាជាតិលើឧបសម្ព័ន្ធ *ទី១ ទី២ ទី៤ ទី៧ ទី៩ ទី១១ ទី១២ ទី១៣អា ទី១៣បេ ទី១៥ ទី១៦ វិសោធនកម្មមាត្រា១៧ និងពិធីសារទី១* នៃកិច្ចព្រមព្រៀង GMS ដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

យោង: ស្មារតីនៃកិច្ចប្រជុំ ជាមួយគណៈកម្មាធិការទី ៥ នៃរដ្ឋសភាជាតិ កាលពីថ្ងៃទី១០ ខែសីហា ឆ្នាំ២០០៦ ។

សេចក្តីដូចមានចែងក្នុងកម្មវត្ថុ និង យោងខាងលើ ខ្ញុំមានកិត្តិយស សូមជំរាបជូន **សម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី** មេត្តាជ្រាបថា : កាលពីថ្ងៃទី ១០ ខែ សីហា ឆ្នាំ ២០០៦ កន្លងទៅ ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន បានជួបប្រជុំជាមួយគណៈកម្មការទី៥របស់រដ្ឋសភាជាតិ ដើម្បីពិនិត្យមើលសេចក្តីព្រាងច្បាប់ *ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធ ទី១ ទី២ ទី៤ ទី៧ ទី៩ ទី១១ ទី១២ ទី១៣អា ទី១៣បេ ទី១៥ ទី១៦ វិសោធនកម្មមាត្រា១៧ និង ពិធីសារទី១ សម្រាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និង ក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសម្រួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និង ពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន* ។ ក្នុងឱកាសនោះ គណៈកម្មការទី៥នៃរដ្ឋសភាជាតិ បានស្នើឱ្យក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន ដែលជាតំណាងរាជរដ្ឋាភិបាល ធ្វើការកែតម្រូវនូវសេចក្តីព្រាងអត្ថបទច្បាប់ និង សេចក្តីថ្លែងហេតុ នៅលើចំណុចដូចខាងក្រោម :

១- ស្នើកែតម្រូវឈ្មោះប្រទេសពី : *សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ* អោយបានត្រឹមត្រូវទៅជា *សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ* ទាំងនៅលើសេចក្តីព្រាងច្បាប់ និង សេចក្តីថ្លែងហេតុ ។

២- ស្នើសុំបន្ថែម និង បំពេញឈ្មោះប្រទេសទាំងអស់ នៃកិច្ចសហប្រតិបត្តិការមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ ទៅក្នុងចំណងជើងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌ ទាំងនៅលើសេចក្តីព្រាងច្បាប់ និងសេចក្តីថ្លែងហេតុ ។ ដោយហេតុថា :

- មាត្រា៤ នៃវិសោធនកម្ម នៃកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌ បានចែងថា : " មាត្រា ៣៦ស្ងួន ការចូលៈ *កិច្ចព្រមព្រៀងបើកចំហ សំរាប់ការចូល ពីប្រទេសណាមួយនៅក្នុងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ ។ លិខិតូបករណ៍នៃការចូល ត្រូវតំកល់ទុកនៅរដ្ឋាភិបាលនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងឡាយ* " ។

កម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន និង សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា បានតំកល់ទុកលិខិតូបករណ៍នៃការចូលទៅភាគី ចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ជាបន្តបន្ទាប់គ្នារួចមកហើយ។

- មាត្រា៥ នៃវិសោធនកម្ម នៃកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌ បានចែងថា : *បន្ថែមពីលើការយល់ព្រមចូលពីប្រទេសណាមួយនៅក្នុងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ ចំណងជើងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងក្រមខ័ណ្ឌ នឹងត្រូវធ្វើវិសោធនកម្មដោយស្វ័យប្រវត្តិ ដើម្បីបញ្ចូលឈ្មោះប្រទេស ដែលបានយល់ព្រមចូល* ។

ចំណងជើងពេញលេញនៃកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌគឺ : ***កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និង ក្នុងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសម្រួលការដឹកជញ្ជូនចំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន*** ។

ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូនបានឯកភាព និងបានរៀបចំកែសំរួលខ្លឹមសារអត្ថបទសេចក្តីព្រាងច្បាប់ និង សេចក្តីថ្លែងហេតុ ស្របទៅតាមសំណើរបស់គណៈកម្មាធិការទី៥ នៃរដ្ឋសភាជាតិ ដើម្បីរៀបចំបញ្ជូន និងដាក់ស្នើសុំការផ្តល់សច្ចាប័នសាជាថ្មីពីសភាជាតិ ដូចមានឯកសារជូនភ្ជាប់មកជាមួយនេះ ។

អាស្រ័យហេតុដូចបានជំរាបជូនខាងលើ ខ្ញុំសូមគោរពស្នើសុំ **សម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី** មេត្តាពិនិត្យលទ្ធភាពកែសំរួលអត្ថបទច្បាប់ និង បញ្ជូនទៅរដ្ឋសភា ដើម្បីស្នើសុំការផ្តល់សច្ចាប័នសាជាថ្មី ពីសភាជាតិ *លើឧបសម្ព័ន្ធ ទី១ ទី២ ទី៤ ទី៧ ទី៩ ទី១១ ទី១២ ទី១៣អា ទី១៣បេ ទី១៥ ទី១៦ វិសោធនកម្មមាត្រា ១៧ និង ពិធីសារទី១* នៃកិច្ចព្រមព្រៀង GMS ដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដោយអនុគ្រោះ។

សូម **សម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី** មេត្តាទទួលនូវសេចក្តីគោរពដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់អំពីខ្ញុំ

ស៊ុន ចាន់ថុល

ទំនង់ជូន
- *ទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី*
- *ឯកឧត្តមទេសរដ្ឋមន្ត្រី ទទួលបន្ទុកសហប្រតិបត្តិការមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ*
- *លេខាធិការដ្ឋានជាតិមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ CDC*
- *ឯកសារ-កាលប្បវត្តិ*

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ
ooooooo

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

លេខ : ...1698..... សក. រាជធានីភ្នំពេញ. ថ្ងៃទី ២៤ ខែ ៩ ឆ្នាំ ២០០៦

សូមគោរពជូន
ឯកឧត្តមឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី

កម្មវត្ថុ: សំណើបញ្ជូន និងដាក់ស្នើសុំសារជាថ្មី ការផ្តល់សច្ចាប័នពីសភាជាតិ លើឧបសម្ព័ន្ធទី២ ទី៤ ទី៧ ទី១១ ទី១២ ទី១៣អា ទី១៥ វិសោធនកម្មមាត្រាទី១៧ និងពិធីសារទី១ និងឧបសម្ព័ន្ធទី១ ទី៩ ទី១៣បេ និងទី១៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង GMS ដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

យោង: ស្មារតីនៃកិច្ចប្រជុំ ជាមួយគណៈកម្មាធិការទី ៥ នៃរដ្ឋសភាជាតិ កាលពីថ្ងៃទី១០ ខែសីហា ឆ្នាំ២០០៦ ។

សេចក្តីដូចមានចែងក្នុងកម្មវត្ថុ និងយោងខាងលើ ខ្ញុំសូមជំរាបឯកឧត្តមថា ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន បានរៀបចំកែសំរួលខ្លឹមសារ ឯកសារមួយចំនួន ទៅតាមសំណើរបស់គណៈកម្មាធិការទី៥ នៃរដ្ឋសភាជាតិ ដើម្បីរៀបចំបញ្ជូន និងដាក់ស្នើសុំសារជាថ្មី ក្នុងការផ្តល់សច្ចាប័នពីសភាជាតិ លើឧបសម្ព័ន្ធទី២ ទី៤ ទី៧ ទី១១ ទី១២ ទី១៣អា ទី១៥ វិសោធនកម្ម មាត្រាទី១៧ និងពិធីសារទី១ និង ឧបសម្ព័ន្ធទី១ ទី៩ ទី១៣បេ និងទី១៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង GMS ដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដូចមានឯកសារជូនភ្ជាប់មកជាមួយនេះ ។

អាស្រ័យហេតុដូចបានជំរាបជូនខាងលើ ខ្ញុំសូមឯកឧត្តមមេត្តាពិនិត្យលទ្ធភាព បញ្ជូន និងដាក់ស្នើសុំសារជាថ្មី ក្នុងការផ្តល់សច្ចាប័នពីសភាជាតិ លើឧបសម្ព័ន្ធទី២ ទី៤ ទី៧ ទី១១ ទី១២ ទី១៣អា ទី១៥ វិសោធនកម្មមាត្រាទី១៧ និងពិធីសារទី១ និងឧបសម្ព័ន្ធទី១ ទី៩ ទី១៣បេ និងទី១៦នៃកិច្ចព្រមព្រៀងGMSដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនដោយអនុគ្រោះ ។

សូមឯកឧត្តមទទួលនូវការគោរពដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់អំពីខ្ញុំ ។

រដ្ឋមន្ត្រី

ស៊ឹង ការ៉ីឌួល

ចំលងជូន
- ឯកឧត្តមអគ្គាធិការ និងជាទាយកឧទ្ទេសកាលីយ
- ឯកសារ កាលប្បវត្តិ

552 19 APR 2004

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

លេខ:...២១០...ស.ច.ន.. *រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ១៧ ខែមេសា ឆ្នាំ២០០៤*

សិទ្ធិប្រទាន

- បានឃើញរដ្ឋធម្មនុញ្ញ នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/១១៩៨/៧២ ចុះថ្ងៃទី៣០ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ១៩៩៨ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៤ ដែលប្រកាសអោយប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ ១៤ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី ០៣ ខែមីនា ឆ្នាំ១៩៩៨ ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់ក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន
- យោងតាមសំណើរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ប្រគល់សិទ្ធិពេញសមត្ថភាពជូនឯកឧត្តម ត្រាំ អ៊ុនតឹក រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន ដើម្បីចុះហត្ថលេខាក្នុងនាមរាជរដ្ឋាភិបាល លើឧបសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចសារ សំរាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង GMS សំរួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែនដូចខាងក្រោម:

១-ឧបសម្ព័ន្ធទី១ : ការចុះបញ្ជីយានយន្តទៅក្នុងចរាចរអន្តរជាតិ

២-ឧបសម្ព័ន្ធទី៤ : ការសំរបសំរួលបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន

៣-ឧបសម្ព័ន្ធទី៧ : បទប្បញ្ញត្តិចរាចរ និងផ្លាកសញ្ញាតាមផ្លូវថ្នល់

៤-ឧបសម្ព័ន្ធទី១១ : បទដ្ឋាន ឬមាត្រដ្ឋានស្តង់ដារ និងលក្ខណៈបច្ចេកទេស

៥-ឧបសម្ព័ន្ធទី១២ : សៀវ និងសម្បទា ឬ មធ្យោបាយសំរាប់ការឆ្លងកាត់ និង ការឆ្លងកាត់ព្រំដែន

៦-ឧបសម្ព័ន្ធទី១៣ អា : របបគ្រប់គ្រងទទួលខុសត្រូវ អ្នកដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព

៧-ឧបសម្ព័ន្ធទី១៥ : ប្រពន្ធ័ចាត់ថ្នាក់ទំនិញ

៨-ពិធីសារទី១ : ការកំណត់ផ្លូវ និងផ្លូវរបៀង ព្រមទាំងចំនុចចេញ-ចូលឆ្លងកាត់ព្រំដែន

៩-វិសោធនកម្មទាក្រាទី១៧ កិច្ចព្រមព្រៀង GMS សំរួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ស្តីពីការទទួលស្គាល់បណ្ណើបើកបរទៅវិញទៅមកដែលចេញអោយដោយបណ្តាប្រទេសក្នុងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ

ក្នុងឱកាសនៃកិច្ចប្រជុំលើកដំបូង គណៈកម្មការរួមតំបន់ GMS សំរបសំរួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងកិច្ចប្រជុំពាក់ពន្ធ័ ដែលនឹងប្រព្រឹត្តទៅនៅថ្ងៃទី ២៧-៣០ ខែមេសា ឆ្នាំ២០០៤ នៅរាជធានីភ្នំពេញខាងមុខនេះ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាបានចុះហត្ថលេខាលើសិទ្ធិប្រទាននេះ ។

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

ហ៊ុន សែន

552
19 APR 2004

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
Kingdom of Cambodia

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
Royal Government of Cambodia

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ
Nation Religion King

No: ២០ D.F.P

Phnom Penh, APRIL 19 2004

DELEGATION OF FULL POWERS

- Having seen the Constitution of the Kingdom of Cambodia.
- Having seen the Royal Decree NS/RTK/1198/72 of November 30, 1998 on the Formation of the Royal Government of Cambodia .
- Having seen the Royal Kram 02/NS/94 of July 20,1994 Promulgating the law on the Organization and Functioning of the Council of Ministers .
- Having seen the Royal Degree No 14 ANKR.BK of March 03,1998 on the Organization and Functioning of the Ministry of Public Works and Transport.
- On the proposal of the Minister of Public Works and Transport

THE ROYAL GOVERNMENT OF CAMBODIA

Delegates herewith to **H.E.Mr. TRAM IV TEK**, Secretary of State, Ministry of Public Works and Transport the full powers to sign, on behalf of the Royal Government of Cambodia, the Annexes and a Protocol for implementing the **GMS Agreement on Cross-Border Transport Facilitation of Goods and People** as follows:

1- Annex 2 : Registration of Vehicles in International Traffic
2- Annex 4 : Facilitation of Frontier Crossing Formalities
3- Annex 7 : Road Traffic Regulation and Signage
4- Annex 11 Road and Bridges Design and Construction Standards and Specifications
5- Annex 12 Border crossing and transit Facilities and Services
6- Annex 13a Multi-modal Carrier liability regime
7- Annex 15 Commodity Classification System
8- Protocol 1 Designation of Corridors, Routes, and Points of Entry and Exit(Border Crossings) ,
9- Amendment to Article 17 of the GMS Agreement on Cross-Border Transport Facilitation of Goods and People ;

on the occasion of the Inception Meeting of The Joint Committee of The GMS Cross-Border Transport Agreement, including signing of Stage 1 Annexes and Negotiation Meeting of Stage 2 Annexes, which will be held on 27-30 April 2004, in Phnom Penh.

In witness whereof, the Prime Minister of the Kingdom of Cambodia, has signed this delegation of full powers.

Prime Minister

HUN SEN

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
លេខ : ...៥៤៧...សជប

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ០៩ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៤

សិទ្ធិប្រទាន

- បានឃើញរដ្ឋធម្មនុញ្ញ នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៧០៤/០០១ ចុះថ្ងៃទី ១៣ ខែ កក្កដា ឆ្នាំ ២០០៤ ដែលប្រកាសអោយប្រើច្បាប់ធម្មនុញ្ញបន្ថែម សំដៅធានានូវដំណើរការជាប្រក្រតីនៃស្ថាប័នជាតិ
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៧០៤/១២៤ ចុះថ្ងៃទី១៥ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០៤ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៤ ដែលប្រកាសអោយប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅ នៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានឃើញ អនុក្រឹត្យលេខ ១៤ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី ០៣ ខែមិនា ឆ្នាំ ១៩៩៨ ស្តីពីការរៀបចំ និងប្រព្រឹត្តទៅ របស់ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន
- យោងតាមសំណើរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

រាជរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ប្រទានសិទ្ធិ ជូនឯកឧត្តម **ង៉ី សាំខេង** ទេសរដ្ឋមន្ត្រី ទទួលបន្ទុកជារដ្ឋមន្ត្រី អមមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ ដើម្បីចុះហត្ថលេខាក្នុងនាមរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា លើឧបសម្ព័ន្ធសំរាប់ អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង GMS សំរួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដូចខាងក្រោម :

- ១-ឧបសម្ព័ន្ធទី១ : ស្តីអំពីការដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រោះថ្នាក់
- ២-ឧបសម្ព័ន្ធទី៩ : ស្តីអំពីលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណ ដល់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនសំរាប់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន
- ៣-ឧបសម្ព័ន្ធទី១៣បេ : ស្តីអំពីលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណ ដល់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនតាមបែបពហុរូបភាព សំរាប់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន
- ៤--ឧបសម្ព័ន្ធទី១៦ : ស្តីអំពីលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ការផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណបើកបរយានយន្ត

ក្នុងឱកាសនៃកិច្ចប្រជុំលើកទី១៣ ថ្នាក់រដ្ឋមន្ត្រី GMS នៃកិច្ចសហប្រតិបត្តិការមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ ដែលនឹងប្រព្រឹត្តទៅនៅថ្ងៃទី ១៦ ខែធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៤ ខាងមុខនៅទីក្រុងវៀងច័ន្ទ សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិត ប្រជាធិបតេយ្យឡាវ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ចាត្រង់ដាក់ហត្ថលេខា លើសិទ្ធិប្រទាននេះ ។

ហ៊ុន សែន

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
Kingdom of Cambodia

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
Royal Government of Cambodia

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ
Nation Religion King

No: 58 D.F.P

Phnom Penh, December 06 2004

DELEGATION OF FULL POWERS

- Having seen the Constitution of the Kingdom of Cambodia;
- Having seen the Royal Kram NS/RKM/0704/ dated 13 July 2004, Promulgating the Law on Additional Constitution aiming at normalizing the functioning of the national institutions;
- Having seen the Royal Decree NS/RTK/0704/124 of July 15, 2004 on the Formation of the Royal Government of Cambodia;
- Having seen the Royal Kram 02/NS/94 of July 20,1994 Promulgating the law on the Organization and Functioning of the Council of Ministers;
- Having seen the Royal Degree No 14 ANKR.BK of March 03,1998 on the Organization and Functioning of the Ministry of Public Works and transport;
- On the proposal of the Minister of Public Works and Transport;

THE ROYAL GOVERNMENT OF CAMBODIA

Delegates herewith full power to H.E.Mr. KHY TAINGLIM, Senior Minister-Minister in charge of GMS , the full powers to sign, on behalf of the Royal Government of Cambodia, the Annexes for implementing the GMS Agreement on Cross-Border Transport Facilitation of Goods and Poeple as follows:

1- Annex1 : Carriage of dangerous Goods
2- Annex 9 : Criteria for Licensing of Transport Operators for Cross-Border Transport Operation
3- Annex 13b : Criteria for Licensing of Multimodal Transport Operators for Cross-Border Transport Operation
4- Annex 16 : Criteria for Driving Licensee

on the occasion of the 13th GMS Ministerial Conference to be held on 16 December 2004, in Vientiane ,Lao People Democratic Republic .

In witness whereof the undersigned, the Prime Minister of the Royal Government of Cambodia, has signed this delegation of full powers.

Prime Minister

HUN SEN



ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

(សេចក្តីព្រាង) សេចក្តីថ្លែងហេតុ
នៃសេចក្តីព្រាងច្បាប់ ស្តីពី
ការអនុម័តយល់ព្រមលើឯបសម្ព័ន្ធឯបសម្ព័ន្ធទី ១,២,៤,៧,៩, ១១,១២, ១៣អា ,១៣បេ,១៥ ,១៦
និងពិធីសារទី១ សំរាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង GMS
ស្តីពីការសំរួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ និងប្រចាំតំបន់ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន

សេចក្តីផ្តើម

កិច្ចព្រមព្រៀងរវាងនិងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាល សាធារណរដ្ឋប្រជាធិប្បតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន បានចុះហត្ថលេខាជាលើកតំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅ ទីក្រុងវៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅទីក្រុងយ៉ាងហ្គុន . ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជានៅទីក្រុងយ៉ាងហ្គុន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០១ បានយល់ព្រមចូលដោយ សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅទីក្រុងភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូល ដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី ខេត្តយូណាន់ សាធារណរដ្ឋ ប្រជាមានិតចិន។ ច្បាប់ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើកិច្ចព្រមព្រៀងរវាងនិងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាធិប តេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គម និយមវៀតណាម ស្តីពីការសម្រួលនូវការដឹកជញ្ជូន ទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែនត្រូវបានរដ្ឋសភានៃ ព្រះរាជាណាចក្រ កម្ពុជា បានអនុម័តរួចហើយ កាលពីថ្ងៃទី២៥ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០២ ដែលជាកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌ ហើយត្រូវបានប្រកាស រួចហើយដែរ ដោយព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០១០៣/០០២ ចុះថ្ងៃទី២០ ខែមករា ឆ្នាំ២០០៣។

ក្នុងមាត្រាទី ៣(បេ)និង(អិន)នៃកិច្ចព្រមព្រៀង បានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ ដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅតាមទីកន្លែង ហើយ ដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងមានតំលៃចូលរួមស្មើៗគ្នា។ យោងតាមមាត្រា ទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានគេធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ បានបញ្ជាក់ថាឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ និមួយៗអាចត្រូវបាន គេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង។

ក្នុងឱកាសនៃកិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានិលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០០. កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំ លើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់ *បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្កើយ-បញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារ របស់វា ព្រមទាំងអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារទាំងនេះ នៅចុងឆ្នាំ ២០០៥*។ ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងអស់នេះ បានចុះហត្ថលេខា ជាបន្តបន្ទាប់រៀងៗគ្នា ក្នុងឱកាសកិច្ចប្រជុំលើកទី១ គណៈកម្មការរួម GMS សំរួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន កាលពីថ្ងៃទី ៣០ ខែមេសា ឆ្នាំ ២០០៤ នៅទីក្រុងភ្នំពេញ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងក្នុងឱកាសនៃកិច្ចប្រជុំលើកទី១៣ រដ្ឋមន្ត្រី GMS កាលពីថ្ងៃទី ១៦ខែធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៤ នៅទីក្រុងវៀងច័ន្ទ សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យ ប្រជាមានិតឡាវ ។ ផលប្រយោជន៍នៃ ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងអស់នេះមាន :

- អនុញ្ញាតឱ្យកម្ពុជា ចូលរួមក្នុងការដឹកជញ្ជូន និងពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងសមាហរណកម្មតំបន់.
- ជួយសំរួល និងជំរុញវិស័យដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ ពិសេសនៅពេលដែលកម្ពុជា នៅពុំទាន់មានច្បាប់ដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិឱ្យបានរឹងមាំ គ្រប់គ្រាន់នៅឡើយ
- បង្កើតការងារ និងបង្កើនការវិនិយោគបន្ថែម សំរាប់ចាកចេញដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ទេសចរ និងពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ

១.- ទិសោធនកម្មនៃមាត្រាទី១៧ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងខាង និងក្នុងនៅនៃរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងការដ្ឋានកាត់ព្រំដែន

វិសោធនកម្មមាត្រាទី១៧ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងខាងលើ មាន៤មាត្រា ពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការកែសំរួលមាត្រា១៧ ដែលតំរូវឱ្យភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវទទួលស្គាល់ទៅវិញទៅមកនូវប័ណ្ណបើកបរដែលចេញឱ្យដោយអជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធ ដោយអនុលោមទៅតាមឧបសម្ព័ន្ធទី១៦ ដែលត្រូវរៀបចំថ្មីបន្ថែមទៀត។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនេះគឺដោយយោងទៅលើមាត្រាទី២ នៃអនុស្សារណៈនៃកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅភ្នំពេញនៅថ្ងៃទី៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០២ ដែលសន្យាធ្វើវិសោធនកម្មមាត្រាទី៧(បណ្ណបើកបរ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងដើម្បីអនុញ្ញាតឱ្យសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន(ដែលមិនមែនជាសមាជិកអាស៊ាន)អាចចូលក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងបាន។ក្នុងមាត្រា១៧(ចាស់)នៃកិច្ចព្រមព្រៀងបញ្ជាក់ថាភាគីកិច្ចសន្យាទាំងអស់(ដែលជាសមាជិកអាស៊ាន)ត្រូវទទួលស្គាល់បណ្ណបើកបរទៅវិញទៅមកដោយអនុវត្តនិងអនុលោមទៅតាមកិច្ចព្រមព្រៀងអាស៊ាន ស្តីអំពីការទទួលស្គាល់បណ្ណបើកបរទៅវិញទៅមកដែលចេញឱ្យ ដោយប្រទេសជាសមាជិកអាស៊ាន ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅឆ្នាំ ១៩៩៨។ វិសោធនកម្មនេះតំរូវឱ្យបញ្ចូលនៅក្នុងតារាងឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ ដែលភ្ជាប់ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀងនូវឧបសម្ព័ន្ធថ្មីមួយឱ្យបានសម្ព័ន្ធទី១៦:លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ សំរាប់ការផ្តល់បណ្ណបើកបរ។

២- ឧបសម្ព័ន្ធទី ២ :ការចុះបញ្ជីយានយន្ត នៅក្នុងចរាចរអន្តរជាតិ

ឧបសម្ព័ន្ធទី២នេះមាន១៨មាត្រា និងមានឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី២: គំនូសដ្យាក្រាមនៃយានយន្តទាំងឡាយ ពាក់ព័ន្ធទៅនឹងលក្ខណៈសំគាល់យានយន្តជាទូទៅ និងមានខ្លឹមសារសំខាន់ៗ ដូចជា :ការកំណត់ប្រភេទយានយន្ត(ឧបសម្ព័ន្ធនេះខុសពីពិធីសារអាស៊ាន ដោយអាស៊ានអនុញ្ញាតត្រឹមតែរថយន្តដឹកទំនិញ ប៉ុន្តែឧបសម្ព័ន្ធ GMS នេះ អនុញ្ញាតទាំងរថយន្តដឹកទំនិញ ដឹកអ្នកដំណើរ និងរថយន្តផ្ទាល់ខ្លួន) ក្នុងនោះមានករណីកិច្ចនៃការចុះបញ្ជី ការប្រើប្រាស់ភាសានិងតួអក្សរជាភាសាអង់គ្លេស និងជាលេខអារ៉ាប់នៅលើផ្ទាកលេខនិងប័ណ្ណចុះបញ្ជី សញ្ញាសំគាល់យានយន្ត(ម៉ាក)ដូចជាឈ្មោះឬ និមិត្តសញ្ញាពាណិជ្ជកម្មនៃរោងចក្រផលិតយានយន្ត លេខផលិតផលរបស់រោងចក្រ ឬលេខស៊េរីរបស់យានយន្តនិងលេខម៉ាស៊ីន។ល។ ព្រមទាំងលក្ខណៈពិសេសៗនៃផ្ទាកលេខចុះបញ្ជី វិញ្ញាបនបំត្រនៃការចុះបញ្ជី (បំណុំចុះបញ្ជី ឬប័ណ្ណសំគាល់យានយន្ត):ដែលមានសុពលភាព និងសញ្ញាសំគាល់លក្ខណៈជាតិ :សំរាប់កម្ពុជា: KH សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន: CHN សាធារណរដ្ឋ ប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ:LAOមីយ៉ាន់ម៉ា: MYA ថៃឡង់ដ៍ : T វៀតណាម : VN ។

៣-ឧបសំព័ន្ធទី ៤ : ការសំរបសំរួលបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន

ឧបសម្ព័ន្ធទី៤នេះមាន ២១មាត្រា (និងមានឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី២ : ជាគំនូសបង្ហាញជាគន្លឹះ របស់អង្គការសហប្រជាជាតិ សំរាប់ឯកសារខាងពាណិជ្ជកម្ម(United Nations Layout Key for Trade Documents)) ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងរាល់បែបបទនិតិវិធីសំរួលការត្រួតពិនិត្យគយ អន្តោប្រវេសន៍ និងសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀតតាមច្រកព្រំដែន ឱ្យបានឆាប់រហ័ស ងាយស្រួល មានប្រសិទ្ធភាពនិងត្រូវគ្នា ស៊ីចង្វាក់គ្នាជាទូទៅ ទៅលើគ្រប់ចលនាដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែននូវមនុស្សម្នា យានយន្ត និងទំនិញតាមផ្លូវគោក ដែលជាផ្នែកមួយនៃការដឹកជញ្ជូនតាមបែបពហុភាគ រាប់ទាំងពេលម៉ោងប្រតិបត្តិការ ប្រភេទសេវាកម្មត្រួតពិនិត្យ (គយ, ភូតគាមអនាម័យ, ការត្រួតពិនិត្យ/ការឆែកឆេរគុណភាព, សុខភាព, អន្តោប្រវេសន៍...) ។ល។ ក្នុងនោះមានការកំណត់ប្រភេទទំនិញ តំរូវការមន្ត្រីប្រចាំការនៅជាអចិន្ត្រៃយ៍ ឬតាមរយៈការស្នើសុំឱ្យមានការបើកព្រំដែននិងការជំរះបែបបទនៅក្រៅម៉ោងធ្វើការការងារធម្មតា ការធ្វើអោយចុះសំរុងគ្នានូវមធ្យោបាយឧបករណ៍ខាងអេឡិចត្រូនិក ឬក៏មធ្យោបាយទំនាក់ទំនងផ្សេងទៀត រួមទាំងគ្រឿងប្រដាប់ដើម្បីកត់ត្រាទិន្នន័យ, និងកម្មវិធីផ្នែកទន់(Software)ជាមួយនឹងប្រពន្ធ័ទាំងឡាយដែលកំពុងប្រើប្រាស់ ឬដែលបានប្តូរផ្តាស់និងកែលំអអោយទាន់សម័យ ។

ផ្សេងពីការអនុវត្តនីក្នុងអាស៊ាន ក្រុមប្រទេសក្នុងតំបន់ GMS បានឯកភាពគ្នាកំណត់ និងអនុវត្តការសំរបសំរួលការត្រួតពិនិត្យតាមច្រកព្រំដែន ដែលមានការកត់សំគាល់ពិសេសដូចខាងក្រោម :

*ការអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នាបន្ទះ(ឬបញ្ជរ)តែមួយគឺ*ជានិតិវិធីក្នុងការឆែកឆេរនិងការត្រួតពិនិត្យក្នុងពេលព្រម ។ គ្នាបង្ហុចតែមួយ(ឬបញ្ជរ) តែមួយ ពីគ្រប់អជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ទៅលើមនុស្សម្នា ទំនិញ និងយានយន្ត។ អជ្ញាធរដទៃទៀតអាចផ្ទេរសមត្ថកិច្ចការងាររបស់ពួកខ្លួន ជូនទៅអជ្ញាធរមួយទៀត ដែលមានវត្តមាន ប្រចាំនៅច្រកព្រំដែន(ឧ. ជូនអជ្ញាធរគយត្រួតពិនិត្យយានយន្ត) ។ល។

ការត្រួតពិនិត្យគយរួមគ្នាតែមួយលើក(ឈប់តែម្តង): គឺជាប្រតិបត្តិការនៃការត្រួតពិនិត្យគយតែមួយលើកគត់ សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន រវាងពីរប្រទេសដែលស្រុះស្រួលគ្នា។ មានការស្នើឡើងនូវបែបផែនជាគំរូ (Suggested Modalities) សំរាប់ការត្រួតពិនិត្យគយរួមគ្នាតែមួយលើក ដូចខាងក្រោម :

១- **ការរៀបចំការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នា** : អជ្ញាធរគយជាតិរវាងពីរភាគីដែលស្រុះស្រួលគ្នា ត្រូវអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យ និងការឆែកឆេររួមគ្នា និងព្រមពេលដំណាលគ្នា ។

២- **ការរៀបចំដាច់ដោយឡែកពីគ្នា** :អជ្ញាធរគយពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយរៀបចំជំនាញពិសេសក្នុងការងារ ពិសេសណាមួយ នៅពេលដែលអជ្ញាធរគយពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយផ្សេងទៀត រៀបចំជំនាញពិសេស សំរាប់ការងារផ្សេងណាមួយទៀត ជាឧទាហរណ៍ទៅតាមប្រភេទទិសដៅចរាចរ(ទិសដៅចេញក្រៅ ឬទិសដៅចូលក្នុង) ឬក៏ប្រភេទនៃការដឹកជញ្ជូន (អ្នកដំណើរ ឬទំនិញ) ។

៣- **សកម្មភាពនៅលើទឹកដីប្រទេសដទៃផ្សេងទៀត**:មន្ត្រីគយពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយអាចអនុញ្ញាតឱ្យ ធ្វើសកម្មភាពការងាររបស់ពួកគេ នៅលើទឹកដីនៃភាគីចុះ កិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ។

៤- **ការផ្ទេរសិទ្ធិនៃអជ្ញាធរ /ការទទួលស្គាល់ទៅវិញទៅមកនូវការត្រួតពិនិត្យ** : ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយអាចផ្ទេរសិទ្ធិខាងសមត្ថកិច្ចនៃការត្រួតពិនិត្យនិងការឆែកឆេររបស់ខ្លួនទៅឱ្យមន្ត្រីគយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលស្រុះស្រួលគ្នាមួយផ្សេងទៀតដើម្បីធ្វើសកម្មភាពនៅក្នុងនាមរបស់ខ្លួន។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវទទួលស្គាល់គ្នាទៅវិញទៅមកការត្រួតពិនិត្យឆែកឆេរ ដោយអជ្ញាធរគយនីមួយៗ នៃភាគីផ្សេងទៀត ។

៥- **ការរួមបញ្ចូលគ្នា**: ការរួមបញ្ចូលគ្នានៃបែបផែនជាគំរូ ដូចរៀបរាប់ខាងលើក៏អាចអនុវត្តបានផងដែរ ។

៦-**ការអនុវត្តន៍ដោយរៀបចំឱ្យមានជាអនុស្សារណៈនៃកិច្ចព្រមព្រៀង(MOU)** លើរាល់បែបផែនជាគំរូពិសេសស្តីពីនិតិវិធីនៃការត្រួតពិនិត្យគយរួមគ្នាតែមួយលើក និងត្រូវព្រមព្រៀងគ្នាដោយភាគីមានព្រំដែនជាប់គ្នា ។

ក្រៅពីនេះមានការធ្វើឱ្យស៊ីចង្វាក់គ្នា ការធ្វើឱ្យដោយស្រលាមភ្លេងក្នុងការប្រើប្រាស់ភាសាលើរាល់ឯកសារទាំងឡាយ ការផ្ទាស់ប្តូរគ្នាពត៌មានអំពីបទបញ្ជត្តិច្បាប់ ទំរង់បែបបទនិតិវិធីនិងការអនុវត្តន៍ និងការផ្ទាស់ប្តូរទំរង់បែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន ការប្តូរគ្នាជាមុននូវពត៌មាននៃការជំរះបែបបទនៅមុនត្រាមកដល់នៃទំនិញ ការកំណត់លំដាប់អាទិភាពនៃការជំរះបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន ការកាត់បន្ថយនូវការអនុវត្តន៍ការត្រួតពិនិត្យរូបវន្ត(ជាក់ស្តែង) អត្ថភាពនិងគំរូវការខាងមធ្យោបាយ និងមន្ត្រី ដែលមានសមត្ថភាព ។ល។ និង ។ល។

៤-ឧបសំព័ន្ធទី ៧ : បទបញ្ជត្តិចរាចរតាមផ្លូវទឹកផ្ទៃ និងផ្លាកសញ្ញា

ឧបសម្ព័ន្ធទី៧នេះមាន១៣មាត្រា(និងមានឯកសារចំនួន០២ភ្ជាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី៧:**ឯកសារភ្ជាប់ទី១: បទបញ្ជាទៅតាមផ្លូវទឹក** និង**ឯកសារភ្ជាប់ទី២: ផ្លាកសញ្ញា និងភ្លើងសញ្ញានានាតាមផ្លូវទឹក** ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការអនុវត្តទៅតាមសិទ្ធិសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីអំពី **បទបញ្ជាទៅតាមផ្លូវទឹក** និង**ផ្លាកសញ្ញា និងភ្លើងសញ្ញានានាតាមផ្លូវទឹក**របស់UNESCAP .និងមានខ្លឹមសារ សំខាន់ៗ ផ្សេងទៀតដូចខាងក្រោម ដូចជា:

-**ការកំណត់រយៈពេលអន្តរកាល(បណ្តោះអាសន្ន) មួយ មានរយៈពេល ៤ឆ្នាំ ដែលតំរូវឱ្យមានការផ្ទាស់ប្តូរ** ឬដាក់បន្ថែមនូវផ្លាកសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា និងគំនូសសញ្ញានានានៅតាមដងផ្លូវ និងផ្លូវរបៀងមេ(ដែលបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង) ដែលដូចគ្នាទៅនឹងផ្លាកសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា ឬគំនូស សញ្ញាទាំងឡាយដែលមានបញ្ជាក្តីនៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់ទី២នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ប៉ុន្តែវាមានអត្ថន័យផ្សេងពីគ្នា។

-**ការកំណត់រយៈពេលអន្តរកាល(បណ្តោះអាសន្ន) មួយ មានរយៈពេល១៥ឆ្នាំ** ដែលតំរូវឱ្យមានការផ្ទាស់ប្តូរ ឬដាក់បន្ថែមនូវផ្លាកសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា និងគំនូសសញ្ញានានានៅតាមដងផ្លូវ និងផ្លូវរបៀងនានា ដែលបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី១នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលផ្លាកសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា និងគំនូសសញ្ញាដើមទាំងអស់នោះ

មិនមានបញ្ជាក់នៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់ទី២នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ។ *ផ្ទាកសញ្ញា និងនិមិត្តសញ្ញាថ្មីទាំងឡាយដូចមានបញ្ជាក្នុង នៅក្នុង ឯកសារភ្ជាប់ទី២នោះ អាចត់ឡើងឱ្យនៅក្បែរ ផ្ទាកសញ្ញា និងនិមិត្តសញ្ញាដើមនានាដែលមានស្រាប់*។

-ការអនុញ្ញាតជាចំហក្នុងការប្រើប្រាស់នូវផ្ទាកសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ឬគំនូសសញ្ញាផ្សេងទៀតដែល មិនមានបញ្ជាក់នៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់ទី២ នៃឧបសម្ព័ន ទៅតាមតំរូវការ។

-ឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនបានតំរូវឱ្យគេអនុម័តិទទួលយកផ្ទាកសញ្ញានិងគំនូសសញ្ញា ដែលបានបញ្ជាក់ដោយឯកសារភ្ជាប់ទី២ ទាំងអស់នោះទេ។ ផ្ទុយទៅវិញគេអាចកំរិតនូវចំនួន និងប្រភេទនៃផ្ទាកសញ្ញា ឬគំនូសសញ្ញាទាំងឡាយណាដែលពួកគេត្រូវការ និងអនុម័តិយល់ព្រមទទួលយកនូវអ្វីដែល ចាំបាច់ខាងមិនបានតែប៉ុណ្ណោះ។

-ការហាមឃាត់មិនឱ្យមានការសរសេរ ឬដាក់(តំលើង)បន្ថែម ឧបករណ៍ សំភារៈ ការផ្សព្វផ្សាយពាណិជ្ជកម្ម ផ្ទាកជូនដំណឹង គំនូសសញ្ញា ឬឧបករណ៍ដ៏ទៃទៀត ឱ្យស្ថិតនៅជិតឬក្បែរផ្ទាកសញ្ញា ឬឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យចរាចរដែលធ្វើអោយផ្ទាកសញ្ញាទាំងនោះមិនអាចសំគាល់បាន ឬធ្វើអោយយល់ច្រលំនឹងធ្វើឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ ឬធ្វើអោយរំខែងស្មារតីដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ដែលបង្កនិងធ្វើអោយខូច ប្រយោជន៍ ដល់សុវត្ថិភាពចរាចរ ។ល។

- ត្រូវប្រើប្រាស់រូបសញ្ញានានាជំនួសឱ្យបានច្រើនជាង ការប្រើប្រាស់ភាសា(អក្សរ)សរសេរក្នុងផ្ទាកសញ្ញាចរាចរ
- ការប្រើប្រាស់ភាសារអង់គ្លេស/ឡាតាំង លេខអារ៉ាប់ និងភាសាជាតិព្រមគ្នា/ស្របគ្នា ក្នុងការអធិប្បាយផ្ទាកសញ្ញា គំនូសសញ្ញាផ្លូវថ្នល់ ផ្សេងទៀតទាំងឡាយ ។ល។ និង ។ល។

៥. ឧបសម្ព័ន្ធទី១១:បទដ្ឋាន ឬមាត្រដ្ឋាន(ស្តង់ដារ) និងលក្ខណៈបច្ចេកទេស សំរាប់ការគូសបន្ទាត់ និងសាងសង់ផ្លូវ ស្ពាន

ឧបសម្ព័ន្ធទី១១នេះមាន ២១មាត្រា ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការអនុវត្ត ការរៀបចំជាបទដ្ឋាន មាត្រដ្ឋាន ស្តង់ដារ និងលក្ខណៈបច្ចេកទេសសំរាប់ការគូសគំរោងបួងំនិងសាងសង់ផ្លូវ-ស្ពាន នៅលើផ្លូវហាយវែយតំបន់ទាំងអស់ ។ តារាងបទដ្ឋាន-ស្តង់ដារផ្លូវ គឺប្រហាក់ប្រហែលទៅនឹង តារាងបទដ្ឋាន-ស្តង់ដារផ្លូវរបស់ អាស៊ាន ឬរបស់ហាយវែយអាស៊ី(ESCAP)។ ចំណុចខុសគ្នានៅត្រង់ថា ស្តង់ដារផ្លូវនេះអនុលោមទៅតាមស្តង់ដារផ្លូវ-ស្ពាន នៅប្រទេសចិន ដែលទាបជាងស្តង់ដារផ្លូវអាស៊ាននៅចំណុចខ្លះ ដូចជាទទឹងថ្នល់ ទទឹងខ្សែរចរាចរ ឬប្រឡោះលំហ ស្ពានជាដើម ដែលនេះជាការល្អម្យ៉ាងសំរាប់ស្តង់ដារផ្លូវតូច១នៅកម្ពុជា។

ឧបសម្ព័ន្ធត្រូវបានគេកំនត់ផងដែរ នូវនិយមន័យ ការចាត់ថ្នាក់នៃផ្លូវនិងនិងរបៀងកណ្តាល (ឬរបៀងមេ)ទាំងឡាយដែលបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី១នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ចំណាត់ថ្នាក់(ដូចជា: ផ្លូវកំរិតចំបង ផ្លូវថ្នាក់ទី១ ផ្លូវថ្នាក់ទី២ ផ្លូវថ្នាក់ទី៣) និងតួនាទីខាងចរាចរ សំរាប់ចំណាត់ថ្នាក់ និងប្រភេទផ្លូវទាំងអស់នេះ។ ឧទាហរណ៍ ផ្លូវកំរិតចំបង ឬផ្លូវដំណំតូវយែត្រូវមានរបងការពារនិងប្រើប្រាស់បានតែរថយន្តគ្រប់ប្រភេទ ហើយផ្លូវចូលទៅផ្លូវម៉ូតូវយែ ផ្លូវឆ្លងកាត់ ផ្លូវរថភ្លើងឆ្លងកាត់ ដែលត្រូវបំបែកឱ្យនៅដាច់ និងមានកំរិតកំពស់ផ្សេងពីគ្នា។ ម៉ូតូ កង់ និងអ្នកថ្មើរជើងនឹងមិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាត ឱ្យធ្វើដំណើរជាមួយនឹងផ្លូវរថយន្ត-ម៉ូតូវយែទេ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីបានសុវត្ថិភាពចរាចរ និងសុវត្ថិភាពយានយន្ត ដែលមានល្បឿនល្បឿន ហើយទ្រូងផ្លូវត្រូវចែកដាច់ពីគ្នា ដោយមានគំនូសទ្រូងផ្លូវ។ ល។

ភាគីនិមួយ១អាចសាងសង់និងប្រើប្រាស់បាន *ផ្លូវកំរិតទី៣(ដែលជាផ្លូវមានកំរិតស្តង់ដារទាបបំផុតសំរាប់ចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែន)* នៅពេលដែលមូលនិធិសំរាប់ការសាងសង់ និងដែល/ក៏ដីសំរាប់សាងសង់ផ្លូវមានកំរិត ហើយត្រូវជំរុញការលើកកំពស់ផ្លូវឬកំណាត់ផ្លូវទាំងឡាយណា ដែលនៅក្រោមកំរិតនេះ ឱ្យឡើងដល់បទដ្ឋានកំរិតទី៣ ក្នុងពេលឆាប់ៗនាថ្ងៃអនាគត។

ការរៀបចំនិងបំពាក់នូវគ្រឿងប្រដាប់ឧបករណ៍នៅតាមផ្លូវថ្នល់ទៅតាមកន្លែងសំខាន់ៗ ស្របតាមចំណាត់ថ្នាក់ នៃផ្លូវ Highway ដូចជា: ការតុបតែងភ្លើងបំភ្លឺ គ្រឿងឧបករណ៍ប្រឆាំងនឹងការចាំងពន្លឺ (ដូចជារបាំងដែកមេដ្យានពុះទ្រូងផ្លូវ) របាំង-សំណាញ់សិប្បនិមិត្ត ឬរបងកូនឈើនៅលើគំនូសចែកកណ្តាលផ្លូវ ឬគំនូសចិញ្ចើមផ្លូវដើម្បីបាំងការពារចំណែកផ្លូវ ឬទ្រូងផ្លូវទៅតាមចរាចរបញ្ច្រាសទិសគ្នា ឬពីផ្លូវដែលស្របគ្នា គំនូសសំរាប់បញ្ឈប់យានយន្តពេលមានគ្រោះបន្ទាន់ បន្ទះឬខ្សែរការពារឬបង្គោលទំនប់ នៅតាមបណ្តោយជម្រាល ឬចំណោតភ្នំ របងសុវត្ថិភាពនិងរបាំងការពារពេលមានគ្រោះថ្នាក់ របងការពារពីការឆ្លងកាត់របស់សត្វពាហនៈ បន្ទប់ឬបញ្ជារទូរស័ព្ទទំនាក់ទំនងបន្ទាន់ មធ្យោបាយសម្បទា សេវាកម្មបំរើ និង កន្លែងឈប់

សំរាកទាំងឡាយផ្សេងទៀតដូចជាទីធ្លា ចំណតរថយន្ត ស្ថានីយប្រេង និងស្ថានីយជួសជុលថែទាំយានយន្ត មជ្ឈមណ្ឌលទូរគមនាគមន៍ បរិក្ខារអនាម័យ (បង្គន់) សណ្ឋាគារ ផ្ទះសំណាក់ ភោជនីយដ្ឋាន) នៅតាមដងផ្លូវ ។ ល ។

៦- ខ្ទបសម្ពន្ធ៍ទី១២ : មធ្យោបាយសម្បទា និងសេវាបំរើ សំរាប់ការឆ្លងកាត់ និងការឆ្លងព្រំដែន

ឧបសម្ព័ន្ធទី១២នេះមាន ១៣មាត្រា ពាក់ព័ន្ធទៅនឹងអត្ថិភាព និងតំរូវការ ជាមធ្យោបាយសម្បទា សេវាបំរើ បរិធាន ឬឧបករណ៍ ឬមធ្យោបាយនិងសម្បទាផ្សេងទៀត នៅចំណុចប៉ុស្តិ៍ឆ្លងកាត់ព្រំដែន សំរាប់បំរើដល់យានយន្ត ទំនិញ អ្នកបើកបរ អ្នកធ្វើដំណើរ ក្នុងការឈប់សំចត ការរង់ចាំ ឬការបំពេញបែបបទសំរាប់ការដឹកជញ្ជូន និងការឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងមានខ្លឹមសារសំខាន់ៗ ដូចជា: សេវាជួសជុល និងថែទាំយានយន្ត ស្ថានីយប្រេងឥន្ធនៈ ទីចំណតយានយន្ត ឬទីលានដែលមានកំរាលឥង (កំរាលបេតុង) និងមធ្យោបាយ-សម្បទាផ្សេងទៀតសំរាប់ជួយសំរួលការលាងសំអាតយានយន្ត តំបូលគ្របការពារក្នុងពេលផ្លាស់ប្តូរអាកាសធាតុ ពេលផ្ទុក-ផ្ទេរ លើកដាក់ទំនិញ ពេលវេចខ្ចប់និងបញ្ជូនទំនិញ និងពេលត្រួតពិនិត្យទំនិញ ។ល។ ឃ្លាំង ឬបន្ទប់ស្តុកទុកនិងរក្សាទំនិញ (រាប់ទាំងទីកន្លែងដែលមានបំពាក់ម៉ាស៊ីនត្រជាក់) ស្ថានីយកុងតឺណឺ (និងមធ្យោបាយផ្សេងទៀតសំរាប់ស្តុកទុកទំនិញ ក្នុងពេលរង់ចាំ ឬកកស្ទះ ពេលរបើក ឬការបើកឡើង សំរាប់ ការត្រួតពិនិត្យខាងអនាម័យ និងបសុពេទ្យ ឬភូតគាមានាម័យ ឬការដាក់ឱ្យនៅដាច់ពីគេ) ។ល។ ឃ្លាំងគយ . មធ្យោបាយ ឧបករណ៍សំភារៈ ឬសម្បទា សំរាប់ការដាក់ឱ្យនៅដាច់ពីគេ (ភូតគាមអនាម័យ) រុក្ខជាតិ ការលាងជំរះសំអាតមេរោគ និងចំណុចឈប់ឬកន្លែងសំចតជាដំណាក់ៗទាំងឡាយ ដែលអនុញ្ញាតឱ្យមានការសំរាក ការផ្គត់ផ្គង់ចំណីអាហារនិងទឹក ការដាក់ចុះ ការរៀបចំទីកន្លែងប្រគល់ទំនិញដែលជាសត្វរស់ និងមធ្យោបាយ-សម្បទា សំរាប់ការដាក់ឱ្យនៅ ដាច់ពីគេនូវសត្វរស់ ។ល។

ត្រូវបង្កើតឡើងឱ្យមានសេវាបំរើ មធ្យោបាយ-សម្បទា ឧបករណ៍សំភារៈ: សំរាប់ការស្រាវជ្រាវ (ឆែក) រកមើលពត៌មាន អ្នកធ្វើដំណើរ កន្លែងសំរាកកាយ ឧបករណ៍អនាម័យ(បង្គន់) និងថ្នាំជំនួយសុខភាពតំបូង មជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនង (ប៉ុស្តិ៍ប្រៃសណីយ៍និងទូរគមនាគមន៍) បញ្ជារផ្ទៀវសំបុត្រនិងសេវាប្រៃសណីយ៍ (ទូរស័ព្ទ ទូរពុម្ព ទូរសារ អ៊ីនធើណែត) មជ្ឈមណ្ឌលពត៌មាន ការិយាល័យធនាគារនិងការប្តូរប្រាក់ កំឡាំងប៉ូលីសនិងកំលាំងផ្សេងទៀត ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខដល់អ្នកបើកបរ អ្នកដំណើរ រថយន្ត និងទំនិញបរទេស នៅក្នុងពេលឈប់ ឬសំចត នៅប៉ុស្តិ៍ឬស្ថានីយឆ្លងកាត់ព្រំដែន ស្ថានីយថ្លឹងទំងន់រថយន្ត ស្ថានីយឬទីឈប់សំចត ឬចំណត ដែលកំណត់ឡើងដោយប្រទេសសាមី និងអត្ថិភាព និងតំរូវការមន្ត្រីបុគ្គលិកដែល មានគុណភាព-សមត្ថភាព (ដែលមានចំណេះខាងភាសា អង់គ្លេស) ។ល។

ត្រូវសាងសង់ផងដែរ នូវចំណែកជ្រុងសំរាប់ប្តូរទិសប្រកាន់(ឆ្វេង-ស្តាំ)នៃចរាចរ នៅទីណាដែលមានតំរូវការ ។

រក្សានិងបន្តការប្រើប្រាស់ ការអភិវឌ្ឍន៍បច្ចេកវិទ្យា និងការអនុវត្តន៍បច្ចេកទេសទំនើប និងជឿនលឿន ដូចជាម៉ាស៊ីនត្រួតពិនិត្យរឺអានលិខិតឆ្លងដែន ម៉ាស៊ីនប្រើកាំរស្មីអ៊ិចសំរាប់ត្រួតពិនិត្យទំនិញនិងកុងតឺណឺ ម៉ាស៊ីនស្វ័យប្រវត្តិសំរាប់ បញ្ជាក់លក្ខណៈយានយន្ត(ម៉ាស៊ីនសំរាប់អាននិងត្រួតពិនិត្យផ្ទាកលេខចុះបញ្ជី) និងម៉ាស៊ីនសំរាប់អានរឺត្រួតពិនិត្យបាកូដX-ray ។ល។

៧- ខ្ទបសម័ន្ធទី ១៣អា : របបគ្រប់គ្រងការទទួលខុសត្រូវអ្នកដឹកជញ្ជូនពហុភាគ

ឧបសម្ព័ន្ធទី១៣អានេះមាន ១០មាត្រា ពាក់ព័ន្ធទៅនឹង ច្បាប់ និតិវិធីនិងរបបគ្រប់ ការទទួលខុសត្រូវរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនពហុភាព និងមានខ្លឹមសារដូចខ្លឹមសារនៃឯកសារភ្ជាប់នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ " របបទទួលខុសត្រូវអ្នកដឹកជញ្ជូនពហុភាព " ។

៨- ខ្ទបសម្ពន្ធទី ១៤ : ច្រកព័ន្ធចាត់ថ្នាក់ទំនិញ

ឧបសម្ព័ន្ធទី១៤នេះមាន ១៤មាត្រា(និងមាន ឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី១៤ : អនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នានៃការពណ៌នានូវមុខទំនិញ (នាមការទំនិញ) និងប្រព័ន្ធលេខកូដ(ហ្សូលិខ) (ទីក្រុងប្រុសែល ថ្ងៃទី ១៤ ខែមិថុនា ឆ្នាំ ១៩៨៣ ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្ម តាមរយៈពិធីសារស្តីអំពីវិសោធនកម្មលើអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ស្តីអំពីប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នានៃការពណ៌នានូវមុខទំនិញ (នាមការទំនិញ) និងប្រព័ន្ធលេខកូដ (ហ្សូលិខ) នៅថ្ងៃ ២៤ ខែ មិថុនា ឆ្នាំ ១៩៨៦) ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងនិតិវិធី និង ការទទួលអនុវត្តតាមប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា(H.S) ការប្រើប្រាស់ តារាងអាត្រា និងនាមការបញ្ជីពន្ធគយ ប្រព័ន្ធមុខទំនិញ និងប្រព័ន្ធលេខកូដទំនិញ និងមានខ្លឹមសារសំខាន់ៗ ដូចខាងក្រោម ដូចជា : ការប្រើប្រាស់លេខកូដទំនិញលើសពី ៦ខ្ទង់ ការទទួលយកអនុវត្តប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា (H.S) នៅតាមការធ្វើសេចក្តីសម្រេច និងការធ្វើវិសោធនកម្ម

ទាំងឡាយ ដែលធ្វើឡើងដោយក្រុមប្រឹក្សាអង្គការគយពិភពលោក ។ការចុះនាមការ(សារបានឬបញ្ជីរាយឈ្មោះទំនិញ)នៃប្រពន្ធ័ចុះសំរុងគ្នា ។ ល ។

៩. ពិធីសារទី ១ :ការកំណត់ដួង និងផ្លូវរបៀង ព្រមទាំងចំណុចចេញ-ចូល(ឆ្លងកាត់ព្រំដែន)

ពិធីសារទី១នេះមាន ១២មាត្រា(និងមានឯកសារភ្ជាប់ : បញ្ជីនៃផ្លូវរបៀង.ផ្លូវថ្នល់និងច្រកឆ្លងកាត់ ព្រំដែន និងផែនទីភ្ជាប់ ទំហំ A4 (A4-format) ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹង ការកំណត់ផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវមែ ព្រមទាំងចំណុចចេញ-ចូល និងប៉ុស្តិ ត្រួតពិនិត្យច្រកព្រំដែន និងមានខ្លឹមសារសំខាន់ៗ ដូចខាងក្រោម ដូចជា :

ការបើកបន្ថែម ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងផ្លូវនៅក្នុងតែតំ : អាចធ្វើឡើងតាមរយៈអនុស្សារណៈនៃការយោគយល់គ្នា រវាងនិងក្នុងរវាងភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយក្រុម ។ ការបើកបន្ថែមច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន ឬផ្លូវទាំងឡាយបែបនេះ ត្រូវបានគេទទួលស្គាល់ដូចគ្នា ដូចច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន ឬផ្លូវទាំងឡាយ ដែលបានលើកឡើង ជាលើកដំបូងនៅក្នុងពិធីសារនេះ និងត្រូវជូនដំណឹងទៅគណៈកម្មាធិការរួម អំពីការបើកបន្ថែម ហើយនឹងដាក់បញ្ចូលនៅក្នុងមាត្រា ១ នៃពិធីសារនេះ តាមរយៈការធ្វើវិសោធនកម្ម ។ល

១០. ឧបសម្ព័ន្ធទី ១ : ការដឹកជញ្ជូនឧទ្ធិញគ្រោះថ្នាក់

ឧបសម្ព័ន្ធទី១នេះមាន ១២មាត្រា ពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការចាត់ថ្នាក់ ប្រភេទទំនិញគ្រោះថ្នាក់ និយាមការ(ស្តង់ដារ) ជាការណែនាំចលនាឆ្លងកាត់ព្រំដែន នូវទំនិញគ្រោះថ្នាក់ ដែលស្របតាមឯកសារអាដេអឺរ និង/ឬ បទប្បញ្ញត្តិជាមួដែលអង្គការសហប្រជាជាតិ ជាពិសេសទាក់ទងទៅនឹង :ការវេចខ្ចប់ និងការដាក់ផ្លាកសញ្ញាសំគាល់ទំនិញគ្រោះថ្នាក់. ការលាបពណ៌យានយន្ត ការលើកដាក់ រក្សាទុក និងការចងភ្ជាប់. ឯកសារ ដឹកជញ្ជូន និងសេចក្តីប្រកាស. ការហ្វឹកហាត់បណ្តុះបណ្តាលនាវិក និងការព្រមានប្រឆាំងទល់នឹងភ្លើងឆេះ និង/ ឬក៏ការ ជ្រុកទាំងឡាយ ។ ល ។

១១. ឧបសម្ព័ន្ធទី ៩ :លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ផ្តល់ចំណូលអនុញ្ញាតដល់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន សំរាប់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន

ឧបសម្ព័ន្ធទី៩ នេះមាន ១៥មាត្រា ពាក់ព័ន្ធទៅនឹង សកម្មភាព លក្ខខ័ណ និងតំរូវការទាំងឡាយ ដែលត្រូវបំពេញដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ដើម្បីធ្វើសកម្មភាពប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ដូចជាមូលដ្ឋាននៃការជ្រើសរើស ការផ្តល់អជ្ញាប័ណ្ណ ការគ្រប់គ្រងនិងប្រសិទ្ធភាពនៃសហគ្រាស ការដកហូតអជ្ញាប័ណ្ណ លក្ខខ័ណ្ឌជាមូលដ្ឋានសិទ្ធជាពលរដ្ឋនៃសហគ្រាស ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន តំរូវការកាន់កាប់ភាគហ៊ុនចំនួនច្រើនជាង៥០% និងដឹកនាំដោយពលរដ្ឋភាគច្រើននៃប្រទេសដើមភាពអាចជឿទុកចិត្តបាន ការមិនធ្លាប់មានទទួលទោសទ័ណ្ឌចូន់ជូរណាមួយ ការដកហូតចេញពីឯកទេសជំនាញក្នុងការអនុវត្តន៍ការងារជាអ្នកដឹកជញ្ជូន ក៏ដូចជាការការដាក់ទណ្ឌកម្មក្នុងការប្រព្រឹត្តខុស ទៅនឹងការអនុវត្តច្បាប់ឬបទបញ្ញត្តិនៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន ការប្រកាសអំពីការក្សីយធន សមត្ថភាពអនុវត្តឯកសិទ្ធិ ឬក៏ការដោះស្រាយថវិកា នៃប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ការធ្វើនិតិសម្បទាឡើងវិញ ។ល។ ការចានាផ្សេងផ្គាត់សមត្ថភាពរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ឱ្យស្របទៅតាម គោលការណ៍គ្រប់គ្រងសេដ្ឋកិច្ច ការផ្តត់ផ្តង់សេវាប្រកបដោយគុណភាព ការប្រកួតប្រជែងដោយគុណភាព តំលាភាព និងប្រតិបត្តិការដោយសុវត្ថិភាពនៃសហគ្រាសដឹកជញ្ជូន ជំនាញនិងបំណិនប្រសប់ នៅក្នុងវិស័យដូចជាចំណេះដឹងខាងផ្លូវច្បាប់ ការគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ដែលពាក់ព័ន្ធទៅដល់ការធ្វើដំនូញខាងដឹកជញ្ជូន និតិវិធីខាងហិរញ្ញវត្ថុ បទបញ្ញត្តិនៃតំលៃ ការចានារ៉ាប់រង អជ្ញាកណ្តាលនៃការដឹកជញ្ជូន បច្ចេកទេសគ្រប់គ្រងនិងការរកទីផ្សារ លក្ខខ័ណ្ឌនិងតំរូវការ លើការចូលទៅរកទីផ្សារ ការយល់ដឹងអំពីជំនាញ ឯកសារដឹកជញ្ជូន ការប្រយុទ្ធប្រឆាំងនឹងការលក់បង្ខូចថ្លៃ វិធានការបច្ចេកទេសដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ឧ. ទំហំ និងទំងន់នៃយានយន្ត ជំរើសយានយន្ត ការថែទាំយានយន្ត ការផ្ទុកលើកដាក់ និងផ្ទេរយានយន្ត. ការដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រោះថ្នាក់ និងទំនិញងាយខូចរលួយ គោលការណ៍នៃការការពារបរិស្ថាន សុវត្ថិភាពចរាចការព្រមាន និងការសំរាលគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ។ល។ សមត្ថភាពផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុដូចជាប្រសិទ្ធភាពនិងការបំពេញតារាងតុល្យភាព តារាងទ្រព្យសម្បត្តិ ឥណទាន គណនីពីធនាគារ- សមត្ថភាពទទួលបានឥណទានកំចី- លិខិតចានារ៉ាប់រងពីធនាគារ- ការចានារ៉ាប់រង លើការទទួលខុសត្រូវ និងត្រូវមានការចានារ៉ាប់រងនៃប្រតិបត្តិករលើកិច្ចសន្យា ។

១២- ឧបសម្ព័ន្ធទី ១៣បេ: លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ឬប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព សំរាប់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន

ឧបសម្ព័ន្ធទី ១៣បេនេះមាន ១៥មាត្រា ពាក់ព័ន្ធទៅនឹងសកម្មភាព លក្ខខ័ណ្ឌ តំរូវការ និងការអនុវត្តន៍លើការដឹកជញ្ជូនពហុភាពជាអន្តរជាតិដូចជា: សិទ្ធិ(ច្បាប់)ជាមូលដ្ឋាន ក្នុងការទទួលឬដកហូតអជ្ញាប័ណ្ណ និង/ឬការចុះបញ្ជី លក្ខខ័ណ្ឌច្បាប់និងបទបញ្ញត្តិជាតំរូវការទាំងឡាយផ្សេងទៀត ដោយគោរពទៅតាមសមត្ថភាពជំនាញ ប្រសិទ្ធភាព និងទំនុកចិត្តក្នុងវិជ្ជាជីវៈ ឬអាជីវកម្ម ការប្រកាសខ្លួនមិនធ្លាប់មានទទួលទោសទ័ណ្ឌធ្ងន់ធ្ងរណាមួយ ការដកហូតចេញពីឯកទេសជំនាញ ការដាក់ទណ្ឌកម្មក្នុងការប្រព្រឹត្តខុសទៅនឹងការអនុវត្តច្បាប់ ឬបទបញ្ញត្តិនៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក ការប្រកាសអំពីការក្ស័យធន សមត្ថភាពអនុវត្ត ឯកសិទ្ធិ ឬកំការដោះស្រាយថវិកា ការធ្វើនីតិសម្បទា ឡើងវិញ។ល។ សមត្ថភាពជំនាញក្នុងការយល់ដឹងគោលការណ៍គ្រប់គ្រងសេដ្ឋកិច្ចការផ្តត់ផ្តង់សេវាប្រកបដោយគុណភាព ការប្រកួតប្រជែងដោយតំលាភាព ប្រតិបត្តិការដោយសុវត្ថិភាពនៃសហគ្រាសដឹកជញ្ជូន ជំនាញបុិនប្រសប់នៅក្នុងវិស័យ ចំណេះដឹងខាងផ្លូវច្បាប់ (ឧ.កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូន និងការទទួលខុសត្រូវ(ធានារ៉ាប់រង)របស់អ្នកដឹកជញ្ជូន កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុភាព ច្បាប់សហគ្រាស ច្បាប់គណនេយ្យ ច្បាប់ពលកម្ម ច្បាប់សារពើពន្ធ ។ល។)ការគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការ ដឹកជញ្ជូន(ឧ.ការគណនាតំលៃ និងថ្លៃដឹក ជញ្ជូន ការបង់ចំណាយ និងនីតិវិធីខាងហិរញ្ញវត្ថុ ការកែសំរួលតំលៃ ការធានារ៉ាប់រង អជ្ញាកណ្តាលនៃការដឹកជញ្ជូន បច្ចេកទេស គ្រប់គ្រង និងការរកទីផ្សារ) លក្ខខ័ណ្ឌ និងតំរូវការ លើការចូលទៅរកទីផ្សារ (ឧ. ការយល់ដឹងអំពីជំនាញឯកសារដឹកជញ្ជូន ការប្រកួតប្រជែងដោយល្អស្មោះត្រង់ ការប្រយុទ្ធប្រឆាំងនឹងការលក់បង្ហូចថ្លៃ វិធានការបច្ចេកទេសដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន (ឧ. ទំហំ និងទំងន់នៃយានយន្ត ឬនាវា ការដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រោះថ្នាក់ និងទំនិញងាយខូចរលួយ គោលការណ៍នៃការការពារបរិស្ថាន សំរាប់ការដឹកជញ្ជូន វិធានការសំរាប់សុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខ ។ល។ សមត្ថភាពផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ ប្រសិទ្ធភាពនិងការចំពេញ តារាងតុល្យភាពរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន តារាងទ្រព្យសម្បត្តិ ឥណទាន គណនីពីធនាគារ សមត្ថភាពទទួលបានឥណទានកំចី លិខិតធានារ៉ាប់រងពីធនាគារ ការធានារ៉ាប់រង លើការទទួលខុសត្រូវ និងត្រូវមានការធានារ៉ាប់រងនៃប្រតិបត្តិករលើកិច្ចសន្យា ។ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាព ត្រូវរក្សាទុកទ្រព្យសម្បត្តិអប្បរមា ដែលមានតំលៃស្មើនឹង៨0 000អែសដេអ៊ែរ (Special Drawing Right) ឬផ្តល់ការធានារ៉ាប់រងណាមួយដែលមានតំលៃស្មើ។

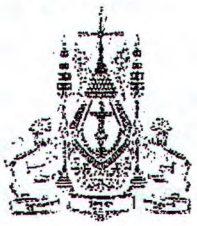
១៣- ឧបសម្ព័ន្ធទី ១៦ :លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ការផ្តល់ចំណូរបើកបរ

ឧបសម្ព័ន្ធទី១៦ នេះមាន ១៣មាត្រា ពាក់ព័ន្ធទៅនឹងតំរូវការ លិក្ខខ័ណ្ឌ និងការអនុវត្តន៍ក្នុងការទទួលស្គាល់ទៅវិញទៅមកនូវប័ណ្ណបើកបរក្នុងស្រុក រវាងភាគីចុះកិច្ចសន្យា សុពលភាព និងអត្ថិភាពប័ណ្ណបើកបរ ការភ្ជាប់ការបកប្រែបញ្ជាក់អំពីប័ណ្ណបើកបរ ចំណុចពិសេសនៃប័ណ្ណបើកបរ ទំនាក់ទំនងនិងការជូនដំណឹងគ្នាទៅវិញទៅមក ទៅកាន់អជ្ញាធរ ដែលចេញប័ណ្ណបើកបររវ៉ែងៗខ្លួន នូវអ្វីដែលមានការផ្លាស់ប្តូរ លើប័ណ្ណ។ល។

មានមាត្រាចាំបាច់មួយចំនួន ដែលស្ថិតនៅក្នុងអន្តរបញ្ញត្តិសំរាប់អនុវត្ត រាល់ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយខាងលើ(*ឧបសម្ព័ន្ធ១ ២.៤.៧.៩. ១១.១២. ១៣អា .១៣ប.១៥ .១៦ និងពិធីសារទី១*) ដូចជា : ការធ្វើវិសោធនកម្ម ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម ការចូលជាភាគី ការកែសំរួលច្បាប់ជាតិ ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ ទំនាក់ទំនងជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀងមេ តំលៃឬទំនាក់ទំនង រវាងឬជាមួយឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធ ការដោះស្រាយជំលោះ ការប្រកាសបដិសេធ ។ល។

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ



ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ

១-ឧបសម្ព័ន្ធទី១ :ការដឹកជញ្ជូនទំនិញព្រំដែនផ្ទាល់

២-ឧបសម្ព័ន្ធទី២ :ការចុះបញ្ជីយានយន្ត ទៅក្នុងចរាចរអន្តរជាតិ

៣-ឧបសម្ព័ន្ធទី៤ :ការសំរបសំរួលបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន

៤-ឧបសម្ព័ន្ធទី៧ :បទបញ្ជត្តិចរាចរតាមផ្លូវថ្នល់ និងផ្ទាំកសញ្ញា

៥-ឧបសម្ព័ន្ធទី៩ :លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ការចេញអាជ្ញាប័ណ្ណឱ្យប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន

៦-ឧបសម្ព័ន្ធទី១១:បទដ្ឋាន ឬមាត្រដ្ឋាន(ស្តង់ដារ) និងលក្ខណៈបច្ចេកទេស

៧-ឧបសម្ព័ន្ធទី១២:សៀវ៉ា និងសម្បទា(ឬមច្ឆាបាយ) សំរាប់ការឆ្លងកាត់ និងការឆ្លងព្រំដែន

៨-ឧបសម្ព័ន្ធទី១៣អា:របបត្រួតត្រាការទទួលខុសត្រូវ អ្នកដឹកជញ្ជូនពហុភាគ

៩-ឧបសម្ព័ន្ធទី១៣បេ: លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ការចេញអាជ្ញាប័ណ្ណឱ្យប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាគ

១០-ឧបសម្ព័ន្ធទី១៥: ប្រព័ន្ធចាត់ថ្នាក់ទំនិញ

១១-ឧបសម្ព័ន្ធទី១៦: លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ការចេញប័ណ្ណបើកបរ

១២-ពិធីសារទី១:ការកំណត់ផ្លូវ និងផ្លូវរបៀង ព្រមទាំងចំណុចចេញ-ចូល(ការឆ្លងកាត់ព្រំដែន)

១៣-វិសោធនកម្មមាត្រាទី១៧ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង GMS សំរួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន

សំរាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង GMS

ស្តីពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

នាយកដ្ឋានផែនការ

សីហា ឆ្នាំ ២០០៦

ឧបសម្ព័ន្ធទី ១
ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងព្រំដែន
ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិត្យឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍
និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនចំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន
(តទៅហៅកាតថា ឧបសម្ព័ន្ធ)

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាព មីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋ សង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា" ភាគីចុះកិច្ចសន្យា")

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនចំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាកំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅវៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គូន . ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គូន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០១ បានយល់ព្រមចូលដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូល ដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី ហើយបានធ្វើវិសោធនកម្មនៅភ្នំពេញថ្ងៃទី ៣០ ខែមេសា ឆ្នាំ ២០០៤តទៅហៅកាត់ថា" កិច្ចព្រមព្រៀង"

ដោយយោងទៅលើមាត្រាទី ៣(បេ) និង(អិន) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ ដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលកំណត់លក្ខណៈពិសេស ទៅតាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានតំណែចូលរួមស្មើៗគ្នា

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារនិមួយៗអាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានីលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០០. កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តិទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំលើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្ហើយបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ ពិធីសារ របស់វា ក្នុងឆ្នាំ ២០០៥ និង

ដោយយោងទៅលើ អាត្រាទី៣(អ៊ី) និង១០(អា) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យផ្តល់តាមរយៈឧបសម្ព័ន្ធនេះ នូវការរៀបចំលំអិត ខាងបច្ចេកទេស

បានព្រមព្រៀងគ្នាដូចខាងក្រោម :

មាត្រា ១ .- និយមន័យ

ពាក្យថា " ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ " មានន័យថា សារធាតុ និង វត្ថុធាតុទាំងឡាយ ដែលមានឥទ្ធពលទៅលើ បរិស្ថាន សុខភាព សុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខជាតិ។

មាត្រា ២ .- ការចាត់ថ្នាក់នូវទំនិញគ្រោះថ្នាក់

ក-ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ទាំងឡាយ ត្រូវបានគេបែងចែកទៅតាមចំណាត់ថ្នាក់ ឬផ្នែកដូចខាងក្រោម :

ចំណាត់ថ្នាក់ទី ១ : គ្រឿងផ្ទុះ (Explosives)

ចំណាត់ថ្នាក់ទី ២ : ឧស្ម័ន (Gases)

ផ្នែកទី ២-១ : ឧស្ម័នអាចឆេះ (Flammable Gases)

ផ្នែកទី ២-២ : ឧស្ម័នដែលមិនអាចឆេះ-មិនមានជាតិពុល (Non-flammable, Non-toxic gases)

ផ្នែកទី ២-៣ : ឧស្ម័នពុល (Toxic gases)

ចំណាត់ថ្នាក់ទី ៣ : វត្ថុរាវអាចឆេះ និងវត្ថុរាវដែលងាយទឹងផ្ទុះ (Flammable Liquids and desensitized explosives)

ចំណាត់ថ្នាក់ទី ៤ : ផ្នែកទី ៤-១ : វត្ថុរឹងអាចឆេះ, សារធាតុដែលបញ្ចេញវិទ្យុសកម្មដោយឯកឯង និងវត្ថុធាតុរឹងដែលងាយបង្កឱ្យផ្ទុះ (Flammable Solids self-reactive substances and solid desensitized explosive)

ផ្នែកទី ៤-២ : សារធាតុដែលអាចមានចំហេះដោយឯកឯង (Substances liable to spontaneous combustion)

ផ្នែកទី ៤-៣ : សារធាតុទាំងឡាយដែលមានប្រតិកម្មជាមួយទឹកអាចបញ្ចេញឧស្ម័នឆេះ (Substances which in contact with water emit flammable gases)

ចំណាត់ថ្នាក់ទី ៥ : ផ្នែកទី ៥-១ : សារធាតុឱអុកស៊ីត (Oxidizing substances)

ផ្នែកទី ៥-២ : សរីរាង្គពីរ៉ុកស៊ីដ (Organic peroxide)

ចំណាត់ថ្នាក់ទី ៦ : ផ្នែកទី ៦-១ : សារធាតុពុល (Toxic substances)

ផ្នែកទី ៦-២ : សារធាតុឆ្លង (Infectious substances)

ចំណាត់ថ្នាក់ទី ៧ : គ្រឿងវិទ្យុសកម្ម (Radioactive material)

ចំណាត់ថ្នាក់ទី ៨ : សារធាតុដែលស៊ី ឬ កាត់ (អាស៊ីត) (Corrosive substances)

ចំណាត់ថ្នាក់ទី ៩ : សារធាតុ និងអង្គធាតុគ្រោះថ្នាក់ផ្សេងទៀត (Miscellaneous dangerous substances and articles)

ខ- ការចាត់ថ្នាក់ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ ទៅតាមប្រភេទចំណាត់ថ្នាក់ និងផ្នែកដូចខាងលើ ត្រូវធ្វើឡើងស្របទៅតាមផ្នែកទី ២ នៃអនុសាន៍របស់អង្គការសហប្រជាជាតិ ស្តីអំពីការដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រោះថ្នាក់ ឬក៏ម៉ូដែល បទប្បញ្ញត្តិ (ម៉ូដែលជាបទ ប្បញ្ញត្តិអង្គការសហប្រជាជាតិ) និង ឬ កិច្ចព្រមព្រៀងអឺរុប ពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការ ដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រោះថ្នាក់ នៅតាមផ្លូវថ្នល់ (អាដេអឺរ) ដែលចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងហ្សឺណែវ នៅថ្ងៃទី៣០ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៥៧ រាប់ទាំង ការធ្វើវិសោធនកម្មក្រោយៗមក និងទៅខាងមុខ ជងដែរ ។

មាត្រា ៣ .- បទដ្ឋាន(ស្តង់ដារ) ជាការណែនាំ ចលនាឆ្លងកាត់ព្រំដែន នូវទំនិញគ្រោះថ្នាក់

ប្រសិនបើ ភាគីចុះសន្យា អនុញ្ញាត ទៅតាមមូលដ្ឋាន ពីមួយករណីទៅមួយករណី ការធ្វើចរាចរឆ្លងកាត់ ព្រំដែន នូវទំនិញដូចបានកំណត់ខាងលើ ទាមទារការអនុវត្តយ៉ាងពេញលេញនូវវិធានការទាំងឡាយ ដែលស្ថិតនៅក្រោម អាវេអ៊ែរ និង/ឬ បទប្បញ្ញត្តិជាមូដែលអង្គការសហប្រជាជាតិ ជាពិសេសទាក់ទងទៅនឹង :

ក- ការវេចខ្ចប់ និងការដាក់ផ្លាកសញ្ញាសំគាល់ទំនិញគ្រោះថ្នាក់

ខ- ការលាបពណ៌យានយន្ត ការលើកដាក់ រក្សាទុក និងការចងភ្ជាប់

គ- ឯកសារដឹកជញ្ជូន និងសេចក្តីប្រកាស

ឃ- ការហ្វឹកហាត់បណ្តុះបណ្តាលនាវិក

ង- ការព្រមានប្រឆាំងទល់នឹងភ្លើងឆេះ និង/ ឬក៏ការផ្ទុកទាំងឡាយ

មាត្រា ៤.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្ម លើឧបសម្ព័ន្ធ តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនោះ ត្រូវតែជាកម្មវត្ថុនៃការឯកភាពគ្នាជាឯកច្ឆន ពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់។

មាត្រា ៥.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម

ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម នៃរដ្ឋាភិបាលទាំងឡាយដែលជាភាគីចុះកិច្ចសន្យា។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ៦.- ការចូលជាធរមាន

ឧបសម្ព័ន្ធ នឹងត្រូវចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែល ០២ភាគីចុះកិច្ចសន្យាយ៉ាងតិច បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមដល់វា នឹងត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពត្រឹមតែក្នុងរង្វង់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមដល់ឧបសម្ព័ន្ធ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ៧.- ការកែសំរួលច្បាប់ជាតិ

នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវបានធ្វើការកែសំរួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្រប ទៅតាមខ្លឹមសារនៃឧបសម្ព័ន្ធ។

មាត្រា ៨.- ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ

ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតិឡើយ ។

មាត្រា ៩.- ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយ។អាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន-នូវការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធទាំងស្រុង ឬក៏មួយចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធិភាពភ្លាម។ នៅក្នុងករណីមានការរីកវាលជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិខ្លួន។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនពត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ភ្លាម តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះ ឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណា ដែលសភាពការណ៍ វិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ។

មាត្រា ១០.- ទំនាក់ទំនង ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ក្លាយជាជំនួសទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះ ។ នៅក្នុងករណីដែល វិសមិត(មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយក

ជាបានការ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត(មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬ ពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសមិតភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយជាមួយគ្នា នឹងកិច្ចព្រមព្រៀង។

មាត្រា ១១.- ការដោះស្រាយបំណោះ

ជំលោះរវាងភាគី០២ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធ ត្រូវរុះស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចារតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម។

មាត្រា ១២.- ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលណាដែលចូលជាជាមាន ឧបសម្ព័ន្ធមិនអាចឱ្យគេប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែក ចេញអំពី កិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនៅទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការអនុញ្ញាតពីអជ្ញាធររៀងៗខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

ធ្វើនៅ វៀងចន្ទ ថ្ងៃទី ១៦ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៤ ជាច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ឯកឧត្តម **ឃី តាំងលីម** ទេសរដ្ឋមន្ត្រី-រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកសហប្រតិបត្តិការមហាអនុតំបន់មេគង្គ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

ឯកឧត្តម **លាវ សាវយន់** អនុរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ

ឯកឧត្តម **សំម៉ាង ផុលសេនា** អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប្រៃសណីយ៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

ឯកឧត្តម **ស៊ុ ថា** រដ្ឋមន្ត្រីអភិឌ្ឍផែនការ និងសេដ្ឋកិច្ចជាតិ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៏

ឯកឧត្តម.**និភន ចំណុច** អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ឯកឧត្តម **ចាន់ ហ្សឺនខ្យឹន** អនុរដ្ឋមន្ត្រី ផែនការ និងវិនិយោគ

ANNEX 1: CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS

To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People (hereinafter referred to as "the Annex")

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as " the Contracting Parties"),

Referring to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed at Vientiane on 26 November 1999, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China at Phnom Penh on 3 November 2002, and acceded to by the Union of Myanmar at Dali City on 19 September 2003, and amended at Phnom Penh on 30 April 2004 (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Referring to Articles 3(b) and (n) of the Agreement to the effect that Annexes and Protocols contain technical details or time- and/or site-specific variable elements and that they form an integral part of the Agreement and are equally binding,

Referring to Article 36 of the Agreement, as amended, per which the Agreement may be signed and ratified or accepted and enter into force separately from the Annexes and Protocols,

Referring to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11th GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program to finalize the Agreement and its Annexes and Protocols by 2005, and

Referring to Articles 3(e) and 10(a) of the Agreement, calling for this Annex to provide technical details,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1: Definition

The term "Dangerous Goods" shall mean those substances and articles, which may affect the interest of environment, health, safety, and national security.

Article 2: Classification

(a) Dangerous Goods shall be divided into the following classes/divisions:

Class 1: Explosives

Class 2: Gases

Division 2.1: Flammable gases
Division 2.2: Non-flammable, non-toxic gases
Division 2.3: Toxic gases

Class 3: Flammable liquids and liquid desensitized explosives

Class 4:

Division 4.1: Flammable solids, self-reactive substances, and solid desensitised explosives
Division 4.2: Substances liable to spontaneous combustion
Division 4.3: Substances which in contact with water emit flammable gases

Class 5:

Division 5.1: Oxidizing substances
Division 5.2: Organic peroxides

Class 6:

Division 6.1: Toxic substances
Division 6.2: Infectious substances

Class 7: Radioactive material

Class 8: Corrosive substances

Class 9: Miscellaneous dangerous substances and articles

(b) Assignment of dangerous goods to the above classes/divisions shall be made consistent with the substantive provisions of Part 2 of the United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods/Model Regulations (UN Model Regulations), and/or the European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), signed in Geneva on 30 September 1957, including subsequent and future amendments thereto.

Article 3: Standards Governing the Cross-Border Movement of Dangerous Goods

If the Contracting Parties permit on a case-by-case basis the cross-border movement of Dangerous Goods as defined above, they should require the full application of the measures under the ADR and/or the UN Model Regulations in particular relating to:

(a) packing and labeling of dangerous goods;
(b) vehicle marking, handling, stowing, and lashing;
(c) transport documentation and declaration;
(d) crew training; and
(e) precaution against fire and/or explosions.

Article 4: Amendment

Any Contracting Party may propose amendments to the Annex via the Joint Committee. Such amendments shall be subject to the unanimous consent of the Contracting Parties.

Article 5: Ratification or Acceptance

The Annex is subject to ratification or acceptance of the Governments of the Contracting Parties. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 6: Entry into Force

The Annex will enter into force on the day that at least two Contracting Parties have ratified or accepted it, and will become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 7: Conforming National Law

Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Annex.

Article 8: Reservations

No reservation to the Annex shall be permitted.

Article 9: Suspension of the Annex

Each Contracting Party may temporarily suspend wholly or partly the application of the Annex with immediate effect in the case of emergencies affecting its national safety. The Contracting Party will inform the other Contracting Parties as soon as possible of such suspension, which will end as soon as the situation returns to normal.

Article 10: Relationship with the Agreement

As a measure to implement the principles laid down in the Agreement, the Annex cannot depart from or be contrary to these principles. In case of incompatibility between the Annex and the Agreement, the latter shall prevail. In case of incompatibility between the Annex and another annex or protocol, such incompatibility shall be interpreted in light of the Agreement.

Article 11: Dispute Settlement

Any dispute between or among two or more Contracting Parties on the interpretation or application of the Annex shall be settled directly or by amicable negotiation in the Joint Committee.

Article 12: Denunciation

Once entered into force, the Annex cannot be denounced separately from the Agreement.

Annex 1: Carriage of Dangerous Goods

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Annex.

Done at Vientiane on 16 December 2004 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

.....

His Excellency Khy Tainglim
Senior Minister and Minister In-charge of GMS

For the Government of the People's Republic of China

.....

His Excellency Liao Xiaojun
Vice Minister of Finance

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

.....

His Excellency Sommad Pholsena
Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Union of Myanmar

.....

His Excellency Soe Tha
Minister for National Planning and Economic Development

For the Government of the Kingdom of Thailand

.....

His Excellency Nikorn Chamnong
Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

.....

His Excellency Tran Dinh Khien
Vice Minister of Planning and Investment

ឧបសម្ព័ន្ធ ២

ការចុះបញ្ជីយានយន្ត នៅក្នុងការអន្តរជាតិ

ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ

និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

(តទៅហៅកាតថា " ឧបសម្ព័ន្ធ ")

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ និងសាធារណរដ្ឋ សង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា" ភាគីចុះកិច្ចសន្យា")

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាកាត់បួង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅវៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គុន . ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គុន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០១ បានយល់ព្រមចូលដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូល ដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៥ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី តទៅហៅកាត់ថា" កិច្ចព្រមព្រៀង"

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី ៣(បេ)និង(អិន) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅតាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានតំលៃចូលរួមស្មើៗគ្នា

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារនិមួយៗអាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានីលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០. កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តិទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំលើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្កើយបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារ របស់វា ក្នុងឆ្នាំ ២០០៥ និង

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី៣(ញ) និងទី១២ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យផ្តល់តាមរយៈឧបសម្ព័ន្ធនេះ នូវការប្រែចំលំអិត ខាងបច្ចេកទេស

បានព្រមព្រៀងគ្នាដូចខាងក្រោម :

មាត្រា ១ .. ប្រភេទ នៃយានយន្ត

យានយន្តមួយគ្រឿង គឺជាយានយន្តដើរដោយថាមពលមួយ ដែលជាធម្មតាប្រើប្រាស់សំរាប់ដឹកជញ្ជូនពលរដ្ឋ ឬ ទំនិញតាមផ្លូវថ្នល់ ។ វារាប់បញ្ចូលផងដែរ នូវយានយន្តដែលជាប់គ្នាដណ្តាប់ (ឬរថយន្តកាំមីញ៉ុង) យានយន្ត មានតំណ (ជាក្បាលសណ្តោងដែលអូសទាញស៊ីមីរីម៉ក១គ្រឿង) និងស៊ីមីរីម៉ក (យានត្រូវបានគេអូស ឬសណ្តោង ដោយយានយន្តមួយនៅក្នុងស្ថានភាពដែលផ្នែកនៃរ៉ឺម៉កត្រូវបានគេផ្គត់ភ្ជាប់ទៅនឹងក្បាលសណ្តោង ហើយផ្នែក ដែលទ្រទ្រង់ទំងន់នៃរ៉ឺម៉ក និងបន្ទុករបស់វា ត្រូវគេគិតបញ្ចូលជាទំងន់ និងបន្ទុករបស់យានយន្តទាំងមូល) ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ វាមិនគ្របដណ្តប់ទៅលើយានយន្តទាំងឡាយណា ដែលគ្រាន់តែប្រើប្រាស់ ម្តងម្កាល ក្នុងការដឹកជញ្ជូនមនុស្ស ឬទំនិញតាមផ្លូវថ្នល់ ឬសំរាប់អូសទាញនៅលើផ្លូវថ្នល់ ដូចជា ត្រាក់ទ័រកសិកម្ម ឬ មធ្យោបាយគ្រឿងចក្រមៅការសាងសង់ផ្លូវថ្នល់ទាំងឡាយ ។ វាក៏មិនគ្របដណ្តប់ផងដែរ ទៅលើយានបថ ឬ រថដែលរត់នៅលើផ្លូវដែកទាំងឡាយ សូឡិច-ម៉ូតូ (ទោចក្រយានយន្ត) ។ តំនូសដ្យាក្រាមមួយនៃយានយន្ត ទាំងឡាយ ដែលបញ្ជាក់នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនេះ មាននៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់។

មាត្រា ២ .. ករណីកិច្ចនៃការចុះបញ្ជី

យានយន្តទាំងឡាយ ស៊ីមី-រ៉ឺម៉កទាំងឡាយដែលប្រើប្រាស់ក្នុងចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវចុះបញ្ជីរនៅឯ ប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន ទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិ ដែលមានចែងក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

មាត្រា ៣ .. ការប្រើប្រាស់ភាសា និងតួអក្សរ

នៅក្នុងសញ្ញាសំគាល់ម៉ាកយានយន្ត ព័ត៌មានបន្ថែមក្នុងប័ណ្ណចុះបញ្ជីយានយន្ត និងផ្ទាកលេខចុះបញ្ជីយានយន្ត ចំណុច ពិសេសទាំងឡាយត្រូវសរសេរជាភាសាអង់គ្លេស (ជាតួអក្សរពុម្ពធំ ឬតួអក្សរពុម្ពតូច) និងជាលេខអារ៉ាប់ ។ ការប្រើប្រាស់សំណេរជាភាសាអង់គ្លេស និងជាលេខអារ៉ាប់ មិនបានហាមឃាត់ដល់ការសរសេរឡើងវិញ នូវ ចំណុចទាំងឡាយ ដោយការប្រើប្រាស់ស្របគ្នា នូវភាសា និងតួអក្សរជាតិនោះទេ ។

មាត្រា ៤ .. សញ្ញាសំគាល់យានយន្ត(ម៉ាក)

(ក) -រាល់យានយន្ត ទាំងឡាយ នៅក្នុងចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវមានសញ្ញាសំគាល់យានយន្ត (ម៉ាក) ដូចខាងក្រោម :

(១) ឈ្មោះ ឬ និមិត្តសញ្ញាពាណិជ្ជកម្ម នៃរោងចក្រផលិតយានយន្ត

(២) នៅលើសាក់ស៊ី ឬករណីអវត្តមានមិនមានសាក់ស៊ី នៅលើតួយានត្រូវមានលេខផលិតផល របស់ រោងចក្រ ឬលេខសៀរៀរបស់យានយន្ត និង

(៣) នៅលើគ្រឿងម៉ាស៊ីន ។ ត្រូវមានលេខម៉ាស៊ីន ប្រសិនបើលេខដូចនេះត្រូវបានគេដាក់ជំនួសពីលើវា ដោយម៉ាកសំគាល់ (មិនចាំបាច់សំរាប់រ៉ឺម៉ក ឬស៊ីមី-រ៉ឺម៉កទេ) ។

(ខ) - សញ្ញាសំគាល់ទាំងនេះត្រូវដាក់ក្នុងស្ថានភាពងាយអាចចូលទៅបាន និងងាយមើលឃើញ ។ ជាបន្ថែម សញ្ញាទាំងនេះមិនអាចងាយស្រួលក្នុងការកោសលុបកែប្រែ ឬ លើកចេញបានទេ ។

មាត្រា ៥ .. ទិញ្ញាបនបំត្រ នៃការចុះបញ្ជី (ប័ណ្ណចុះបញ្ជី ឬប័ណ្ណសំគាល់យានយន្ត)

(ក) - រាល់យានយន្តទាំងឡាយ នៅក្នុងចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវយកតាមខ្លួន ប័ណ្ណនៃការចុះបញ្ជី ដែលមាន សុពលភាព ដែលចេញអោយដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច នៃប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន ។

(ខ) ប័ណ្ណចុះបញ្ជីត្រូវមាន លក្ខណៈពិសេសដូចតទៅ :

១. **ពត៌មានជាមូលដ្ឋាន :**

- ១.១ ចំណងជើងឯកសារ : ប័ណ្ណចុះបញ្ជីយានយន្ត
- ១.២ ឈ្មោះ(និងសញ្ញាឡូហ្គូ) នៃអជ្ញាធរដែលចេញឱ្យ ប័ណ្ណចុះបញ្ជីយានយន្ត
- ១.៣ អាស័យដ្ឋាន និងទិន្នន័យសំរាប់ទាក់ទង (ណាមួយក៏បាន) នៃអជ្ញាធរដែលចេញឱ្យប័ណ្ណចុះបញ្ជីយានយន្ត
- ១.៤ ឈ្មោះប្រទេស(តាមរយៈសញ្ញាសំគាល់ឈ្មោះប្រទេស)នៃអជ្ញាធរដែលចេញឱ្យប័ណ្ណចុះបញ្ជីយានយន្ត
- ១.៥ លក្ខណៈសំគាល់ខាងផ្លូវច្បាប់(ស្បៀល/ឃ្នាំត្រា , ហត្ថលេខា)
- ១.៦ កាលបរិច្ឆេទ នៃការចេញឱ្យប័ណ្ណចុះបញ្ជីយានយន្ត

២. ចំណុចពិសេសៗ នៃការចុះបញ្ជីរ

- ២.១ ផ្នាកលេខអនុញ្ញាត ឬលេខចុះបញ្ជីរ
- ២.២ សញ្ញាសំគាល់លក្ខណៈជាតិ ឬឈ្មោះប្រទេស នៃប្រទេសដើមចុះបញ្ជីរ
- ២.៣ កាលបរិច្ឆេទនៃការចុះបញ្ជីរលើកទី១
- ២.៤ រយៈពេលមានសុពលភាព ប្រសិនបើមានការកំណត់

៣. ចំណុចពិសេសៗ នៃម្ចាស់ ឬអ្នកកាន់ប័ណ្ណចុះបញ្ជីរ

- ៣.១ ឈ្មោះពេញលេញ
- ៣.២ អស័យដ្ឋាន

៤. ចំណុចពិសេសៗ នៃយានយន្ត :

- ៤.១ ប្រភេទ: រថយន្តកាមីញ៉ុង បីស រថយន្តទេសចរណ៍ ។ល។
- ៤.២ តួយានយន្ត :
  - ៤.២.១ ផ្នាកសញ្ជាក្រុមហ៊ុន ឬផ្នាកសញ្ជាពាណិជ្ជកម្ម
  - ៤.២.២ ម៉ូដែល ឬកូដ (ប្រសិនបើមាន)
  - ៤.២.៣ ពណ៌ (កូដ RAL)
  - ៤.២.៤ ឆ្នាំផលិត (ប្រសិនបើមាន)
  - ៤.២.៥ លេខសៀរៀលរបស់សាក់ស៊ី
  - ៤.២.៦ ចំនួនភ្លៅ
  - ៤.២.៧ ទំងន់ទទេ(តារ) (សំរាប់កាំម៉ុង និងបីស) (ការបាញ់ថ្នាំលាបជាពត៌មាននៅលើតួយានយន្ត កាំម៉ុង ឬបីសអាចជ្រើសរើសបាន) ។
  - ៤.២.៨ ទំងន់សរុប(កាំម៉ុង) ឬសមត្ថភាពកៅអី(បីស) (ការបាញ់ថ្នាំលាបជាពត៌មាននៅលើតួយានយន្ត កាំម៉ុង ឬបីសអាចជ្រើសរើសបាន)
- ៤.៣ តួម៉ាស៊ីន
  - ៤.៣.១ ផ្នាកសញ្ជាក្រុមហ៊ុន(ប្រសិនបើផ្សេងខុសពីតួយាន)
  - ៤.៣.២ ចំនួនពីស្តុង
  - ៤.៣.៣ សមត្ថភាព
  - ៤.៣.៤ កំលាំងជាសេស
  - ៤.៣.៥ លេខរៀងសើរី

មាត្រា ៦ .. ផ្នាកលេខចុះបញ្ជីរ

រាល់យានយន្តទាំងឡាយ នៅក្នុងចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវពាក់បង្ហាញលេខចុះបញ្ជីរបស់ខ្លួន នៅលើផ្ទាកពិសេសបញ្ឈរ រាបស្មើមួយ(ឬច្រើន) ពាក់ជាប់នៅខាងមុខ និងខាងក្រោយយានយន្ត នៅចំទីតាំង ត្រឹមត្រូវមួយដែលមានជ្រុង ឬមុំត្រឹម កែងទៅនឹងផ្ទៃរាបមេដ្យានផ្តេកបណ្តោយរបស់យានយន្ត ដែលអាចឱ្យគេមើលឃើញច្បាស់នៅរយៈចំងាយមួយ ពី ៣៥-៤០ម៉ែត្រ។ ផ្ទៃនៃផ្ទាកលេខអាចធ្វើឡើង អំពីវត្ថុធាតុចាំងផ្លាតពន្លឺ។ ស៊ីមី-រ៉ឺម៉កទាំងឡាយ ត្រូវពាក់បង្ហាញ លេខចុះបញ្ជីរ យ៉ាងហោចណាស់ នៅផ្នែកខាងក្រោយនៃយានយន្ត។

មាត្រា ៧ .- សញ្ញាសំគាល់លក្ខណៈជាតិ

(ក) បន្ថែមពីលើលេខចុះបញ្ជី រាល់យានយន្តដែលធ្វើចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវពាក់បង្ហាញនៅផ្នែកខាងក្រោយយានយន្ត នូវសញ្ញាសំគាល់លក្ខណៈនៃប្រទេសដែលបានចុះបញ្ជី ។ សញ្ញាសំគាល់លក្ខណៈនេះត្រូវមានពី០១ ទៅ០៣ តួអក្សរ ជាតួអក្សរធំនៃអក្សរឡាតាំង យ៉ាងហោចណាស់ក៏មានកំពស់ 0.08 ម និងមានទទឹងស្វាមគំនូស នៃតួអក្សរ យ៉ាងហោចណាស់ 0.01ម ។ អក្សរត្រូវលាបព័ណ៌ខ្មៅនៅពីលើផ្ទៃព័ណ៌សពីខាងក្រោយ ដែលមានរាងសណ្ឋានជាពង ក្រពើ (អេលីប) ហើយដែលខ្សែទ្រូងធំស្របទៅនឹងអ័ក្សផ្តេក។

(ខ) សញ្ញាសំគាល់លក្ខណៈជាតិមិនត្រូវបញ្ចូលគ្នាជាមួយលេខចុះបញ្ជីទេ ឬ ក៏មិនពាក់ភ្ជាប់នៅត្រង់កន្លែងណាមួយ ដែលវាអាចធ្វើអោយគេយល់ច្រលំ ជាមួយលេខចុះបញ្ជីនោះ ឬក៏ធ្វើអោយគេមិនអាចអានបាន ។

(គ) ការពាក់បង្ហាញត្រូវធ្វើឡើងដោយគោរពតាមលក្ខខ័ណ្ឌ នៃលេខចុះបញ្ជី ។

(ឃ) សញ្ញាសំគាល់លក្ខណៈ សំរាប់យានយន្តទាំងឡាយ នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ ត្រូវធើឡើងដូចតទៅ :

កម្ពុជា	:	KH
សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន	:	CHN
សាធារណរដ្ឋ ប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ	:	LAO
មីយ៉ាន់ម៉ា	:	MYA
ថៃឡង់ដ៏	:	T
វៀតណាម	:	VN

មាត្រា ៨ .- ការទទួលស្គាល់ទៅវិញទៅមក

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ ត្រូវទទួលស្គាល់ទៅវិញទៅមកនូវផ្ទាកលេខចុះបញ្ជីយានយន្ត ប័ណ្ណចុះបញ្ជីយានយន្ត និងវិញ្ញាបនប័ត្រត្រួតពិនិត្យយានយន្ត និង/ឬ កំណត់សំគាល់នៃការត្រួតពិនិត្យ ដែលចេញឱ្យដោយអជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច (ទាំងឡាយ) នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដ៏ទៃផ្សេងទៀត។

មាត្រា ៩.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្ម លើឧបសម្ព័ន្ធ តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនោះ ត្រូវតែជាកម្មវត្ថុនៃការឯកភាពគ្នាជាឯកច្ឆ័ន ពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់។

មាត្រា ១០.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម

ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម នៃរដ្ឋាភិបាលទាំងឡាយដែលជាភាគីចុះកិច្ចសន្យា។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ១១.- ការចូលជាធរមាន

ឧបសម្ព័ន្ធ នឹងត្រូវចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែល ០២ភាគីចុះកិច្ចសន្យាយ៉ាងតិច បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមដល់វា នឹងត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពត្រឹមតែក្នុងរង្វង់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមដល់ឧបសម្ព័ន្ធ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្ម លើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ១២.- ការកែសំរួលច្បាប់ជាតិ

នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធានាធ្វើការកែសំរួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្រប ទៅតាមខ្លឹមសារនៃឧបសម្ព័ន្ធ។

មាត្រា ១៣.- ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ

ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ១៤.- ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗអាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធទាំងស្រុង ឬក៏មួយចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធិភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរឹតត្បិតរំលាភអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិខ្លួន។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនពត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ភ្លាម តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះ ឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណា ដែលសភាពការណ៍ វិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាំធម្មតាឡើងវិញ។

មាត្រា ១៥.- ទំនាក់ទំនង ជាមួយគិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ក្លាយជាផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះ ។ នៅក្នុងករណីដែល វិសមិត(មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាបានការ។ នៅក្នុងករណីដែល វិសមិត(មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសិមិតភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយជាមួយគ្នា នឹងកិច្ចព្រមព្រៀង។

មាត្រា ១៦.- ទំនាក់ទំនង ជាមួយឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធ

ឯកសារភ្ជាប់ ត្រូវបង្កើតជាផ្នែករួមបញ្ចូលគ្នាមួយ ជាមួយឧបសម្ព័ន្ធ និងត្រូវមានតំលៃចូលរួមស្មើៗគ្នា ។

មាត្រា ១៧.- ការដោះស្រាយជំលោះ

ជំលោះរវាងភាគី០២ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធ ត្រូវសុះស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចារតាមគោលការណ៍សន្តិវិធីតាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម។

មាត្រា ១៨.- ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលណាដែលចូលជាធរមាន ឧបសម្ព័ន្ធមិនអាចឱ្យគេប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែក ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ

ឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី២ : តំនូសដ្យាក្រាមនៃយានយន្តទាំងឡាយ ដែលមានចែងក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី២ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនៅទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការអនុញ្ញាតពីអជ្ញាធររៀងៗខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

ធ្វើនៅ ភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ៣០ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៤ ជា០៦ ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
ឯកឧត្តម **ង្វៀ សុីថគីក** រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
ឯកឧត្តម **ហ៊ូ សុីហ៊ុី** អនុរដ្ឋមន្ត្រី គមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ
ឯកឧត្តម **សំម៉ាដ ផុលសេនា** អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ុស្តិ៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
ឯកឧត្តម **ចូ៉ ថនឌីន** អនុរដ្ឋមន្ត្រី ដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

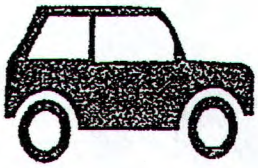
តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់
ឯកឧត្តម **នីភន ចំណុច** អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ឯកឧត្តម **ង៉ា ថេមិញ** អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

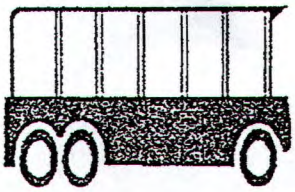
សេចក្តីភ្ជាប់ទៅនឹងខ្សែបសម្ព័ន្ធទី២

គំនូសដ្យាក្រាមនៃយានយន្ត

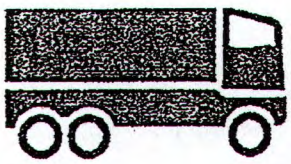
សេចក្តីភ្ជាប់ : (ឈ្មោះ) គំនូសដ្សាក្រាម នៃយានយន្ត



រថយន្តទេសចរណ៍
ម៉ាសអនុញ្ញាតអតិបរមា ស្មើនឹង ៣ ៥០០ គក្រ.
កៅអីអ្នកដំណើរអតិបរមាចំនួន០៨ បន្ថែមពីលើ
កៅអីអ្នកបើកបរ)



រថយន្តប៊ីស(រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ)
កៅអីអ្នកដំណើរច្រើនជាងចំនួន០៨ បន្ថែមពីលើ
កៅអីអ្នកបើកបរ)



រថយន្តធ្លុង(ការ៉ាម៊ុង=រថយន្តរ៉ែចគ្មានដំណរ)
ម៉ាសអនុញ្ញាតអតិបរមា ច្រើនជាង ៣ ៥០០ គក្រ.

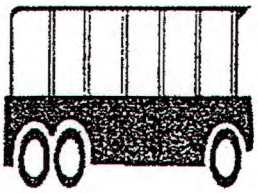


យានយន្តមានក្បាលសរណ្តាន (យានយន្តមានដំណរ)
ក្បាលសណ្តោង + **សឺមីរ៉ឺម៉ក**

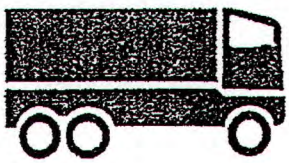
Attchment : (Indicative) Diagram of Motor Vehicles



PASSENGER CAR
Maximum permissible mass of 3,500kg
Maximum of eight passenger seats(in addition to the driver's seat)



BUS (COACH)
More than eight passenger seats(in addition to the driver's seat)



RIGID TRUCK
Maximum permissible mass of more than 3,500kg



ARTICULATED VEHICLE
Tractor + Semi-trailer

ANNEX 2: REGISTRATION OF VEHICLES IN INTERNATIONAL TRAFFIC

To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People (hereinafter referred to as "the Annex")

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

Referring to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed on 26 November 1999 at Vientiane, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China on 3 November 2002 at Phnom Penh, and acceded to by the Union of Myanmar on 19 September 2003 at Dali City (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Referring to Articles 3(b) and (n) of the Agreement to the effect that Annexes and Protocols contain technical details or time- and/or site-specific variable elements and that they form an integral part of the Agreement and are equally binding,

Referring to Article 36 of the Agreement, as amended, per which the Agreement may be signed and ratified or accepted and enter into force separately from the Annexes and Protocols,

Referring to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11th GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program to finalize the Agreement and its Annexes and Protocols by 2005, and

Referring to Articles 3(j) and 12 of the Agreement, calling for this Annex to provide technical details,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1: Types of Motor Vehicles

A "motor vehicle" is a power-driven vehicle that is normally used for carrying people or goods by road: It also includes rigid motor vehicles, articulated vehicles (a prime mover drawing a semi-trailer), and semi-trailers (a vehicle drawn by a motor vehicle in such a manner that part of the trailer is superimposed on the motor vehicle and a substantial part of the weight of the trailer and its load is borne by the motor vehicle). However, it does not cover vehicles that are only incidentally used for carrying persons or goods by road or for drawing on the road, such as agricultural tractors or road building contracting equipment. It also does not cover rail-borne vehicles, mopeds, and motorcycles. A diagram of motor vehicles specified in this Annex is in the Attachment.

Annex 2: Registration of Vehicles in International Traffic

Article 2: Registration Obligation

Motor vehicles and semi-trailers used in cross-border traffic shall be registered in their Home Country in accordance with the rules set out in this Annex.

Article 3: Use of Language and Characters

In vehicle identification marks, registration certificate, and registration plates, the particulars shall be entered in English language (in block and/or lowercase letters) and Arabic numerals. The prescribed use of English language and Arabic numerals shall not prohibit the repeating of the particulars by the parallel use of national language and characters.

Article 4: Identification Marks

(a) Every motor vehicle in cross-border traffic shall bear the following identification marks:

(i) the name or the trademark of the manufacturer of the vehicle;
(ii) on the chassis or in the absence of a chassis, on the body, the manufacturer's production or serial number; and
(iii) on the engine, the engine number if such a number is placed on it by the maker (not for semi-trailers).

(b) These identification marks shall be placed in accessible positions and shall be easily legible. In addition they shall be such that they cannot be easily altered or removed.

Article 5: Registration Certificate

(a) Every motor vehicle in cross-border traffic shall carry a valid certificate of registration issued by the competent authority of its Home Country.

(b) It shall bear the following particulars:

1. Basic Information

1.1 Title: vehicle registration certificate
1.2 Name (and logo) of the issuing authority
1.3 Address and contact data of the issuing authority (optional)
1.4 Country (also via the distinguishing sign) of the issuing authority
1.5 Authentication (seal/stamp, signature)
1.6 Date of issuance of the vehicle registration certificate

2. The Registration Particulars

2.1 License plate, or registration number
2.2 The distinguishing sign of the country of registration
2.3 Date of first registration
2.4 The period of validity if not unlimited

3. The Particulars of the Owner/Holder of the Certificate

3.1 Full Name
3.2 Address

Annex 2: Registration of Vehicles in International Traffic

4. The Particulars of the Vehicle

4.1 Type: Truck, bus, passenger car, etc.
4.2 Body
- 4.2.1 Brand/trademark
- 4.2.2 Model/code (if applicable)
- 4.2.3 Color (RAL code)
- 4.2.4 Year of manufacture (if available)
- 4.2.5 Chassis serial number
- 4.2.6 Number of axles
- 4.2.7 Empty weight (tare) (trucks and buses) (Painting of this information on the body of the truck or bus is optional.)
- 4.2.8 Gross weight (trucks) or seat capacity (buses) (Painting of this information on the body of the truck or bus is optional.)

4.3 Engine
- 4.3.1 Brand (if different from body)
- 4.3.2 Number of cylinders
- 4.3.3 Capacity
- 4.3.4 Horsepower
- 4.3.5 Serial number

Article 6: Registration Plate

Every motor vehicle in cross-border traffic shall display its registration number on a special flat vertical plate(s) fixed at the front and at the rear of the vehicle at right angles to the vehicle's median longitudinal plane, legible at a distance of 35-40 meters. The surface of the plate may be of a reflecting material. Semi-trailers need to display the registration number at least at the rear.

Article 7: Distinguishing Nationality Sign

(a) Every motor vehicle in cross-border traffic shall in addition to its registration number, display at the rear a distinguishing sign of the Country in which it is registered. This distinguishing sign shall consist of one to three letters in capital Latin Characters, at least 0.08 meter high and with strokes at least 0.01 meter wide. The letters shall be painted in black on white background in the shape of an ellipse with the major axis horizontal.

(b) The distinguishing sign shall not be incorporated in the registration number or be affixed in such a way that it could be confused with that number or impair its legibility.

(c) The way of display shall follow the rules with respect to the registration number.

(d) The distinguishing sign for the motor vehicles of each Contracting Party shall be as follows:

Cambodia: KH

People's Republic of China: CHN

Annex 2: Registration of Vehicles in International Traffic

Lao People's Democratic Republic: LAO

Myanmar: MYA

Thailand: T

Viet Nam: VN

Article 8: Mutual Recognition

Each Contracting Party shall recognize the motor vehicle registration plate, the motor vehicle registration certificate, and the motor vehicle inspection certificate and/or inspection mark issued by the competent authority(ies) of the other Contracting Parties.

Article 9: Amendment

Any Contracting Party may propose amendments to the Annex via the Joint Committee. Such amendments shall be subject to the unanimous consent of the Contracting Parties.

Article 10: Ratification or Acceptance

The Annex is subject to ratification or acceptance of the Governments of the Contracting Parties. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 11: Entry into Force

The Annex will enter into force on the day that at least two Contracting Parties have ratified or accepted it, and will become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 12: Conforming National Law

Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Annex.

Article 13: Reservations

No reservation to the Annex shall be permitted.

Article 14: Suspension of the Annex

Each Contracting Party may temporarily suspend wholly or partly the application of the Annex with immediate effect in the case of emergencies affecting its national safety. The Contracting Party will inform the other Contracting Parties as soon as possible of such suspension, which will end as soon as the situation returns to normal.

Annex 2: Registration of Vehicles in International Traffic

Article 15: Relationship with the Agreement

As a measure to implement the principles laid down in the Agreement, the Annex cannot depart from or be contrary to these principles. In case of incompatibility between the Annex and the Agreement, the latter shall prevail. In case of incompatibility between the Annex and another annex or protocol, such incompatibility shall be interpreted in light of the Agreement.

Article 16: Relationship of the Attachment to the Annex

The attachment shall form an integral part of the Annex and shall be equally binding.

Article 17: Dispute Settlement

Any dispute between or among two or more Contracting Parties on the interpretation or application of the Annex shall be settled directly or by amicable negotiation in the Joint Committee.

Article 18: Denunciation

Once entered into force, the Annex cannot be denounced separately from the Agreement.

Attachment to Annex 2: Diagram of Motor Vehicles

Annex 2: Registration of Vehicles in International Traffic

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Annex.

Done at Phnom Penh on 30 April 2004 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

.....

His Excellency Tram Iv Tek
Secretary of State, Ministry of Public Works and Transport

For the Government of the People's Republic of China

.....

His Excellency Hu Xijie
Vice Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

.....

His Excellency Sommad Pholsena
Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Union of Myanmar

.....

His Excellency Thura Thaung Lwin
Deputy Minister of Rail Transportation

For the Government of the Kingdom of Thailand

.....

His Excellency Nikorn Chamnong
Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

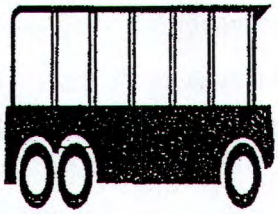
.....

His Excellency Pham The Minh
Vice Minister of Transport

Attachment: (Indicative) Diagram of Motor Vehicles



PASSENGER CAR
Maximum permissible mass of 3,500kg
Maximum of eight passenger seats (in addition to the driver's seat)



BUS (COACH)
More than eight passenger seats (in addition to the driver's seat)



RIGID TRUCK
Maximum permissible mass of more than 3,500kg



ARTICULATED VEHICLE
Tractor + Semi-trailer

Note: The references to weight above are for the sole purpose of categorizing vehicles.

ឧបសំពន្ធ៍ទី ៤

ការសំរបសំរួលបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន

ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនចំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

(តទៅហៅកាតថា " ឧបសម្ព័ន្ធ ")

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋ សង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា ភាគីចុះកិច្ចសន្យា)

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនចំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅវៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គូន . ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គូន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ បានយល់ព្រមចូលដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូលដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី តទៅហៅកាត់ថា កិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយយោងទៅលើមាត្រាទី ៣(ប៊ី)និង(អ៊ិន)នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅតាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានតំលៃចូលរួមស្មើៗគ្នា

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារនិមួយៗអាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានិលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០. កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តិទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំលើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់ បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្ហើយបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារបស់វា ក្នុងឆ្នាំ ២០០៥

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី៤ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យផ្តល់ការរៀបចំលំអិត ខាងបច្ចេកទេស តាមរយៈឧបសម្ព័ន្ធនេះ

ឯកច្ឆន្ទព្រៀងគ្នាចូលខាងក្រោម :

មាត្រា ១.- គោលបំណង

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវព្យាយាមក្នុងការរៀបចំ ឱ្យបានប្រសើរបំផុតទៅតាមលទ្ធភាព ដើម្បីរៀបចំទំរង់បែបបទដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ និងសំរបសំរួល តាមរយៈប្រព្រឹត្តិកម្មងាយស្រួល មានប្រសិទ្ធភាពនិង រហ័ស ។

មាត្រា ២.- ទិសាលភាព

ឧបសំពន្ធនេះ អនុវត្តទៅលើគ្រប់ចលនាដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន នូវមនុស្សម្នា យានយន្ត និងទំនិញតាមផ្លូវគោក ដែលជាផ្នែកមួយ នៃកិច្ចប្រតិបត្តការដឹកជញ្ជូនតាមបែបពហុរូបភាព។

មាត្រា ៣.- ការពិគ្រោះយោបល់, សហប្រតិបត្តិការ ការសំរបសំរួល និង ការធ្វើអោយចុះសំរុងគ្នា

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងពិគ្រោះពិភាក្សាគ្នា នៅឯគណៈកម្មការរួម អំពីការបកស្រាយខុសគ្នាណាមួយដែលរាយការណ៍អំពីចលនាដោយរលូននៃទំរង់បែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលនឹងត្រូវធ្វើឱ្យបានរហ័ស នូវនីតិវិធីនិងការអនុវត្តន៍ទាំងឡាយ ដើម្បីកាត់បន្ថយ នូវការអនុវត្តន៍បែបបទមិនត្រឹមត្រូវទាំងឡាយ នោះ ។

ខ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងធ្វើការសំរបសំរួលប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យច្រកព្រំដែនរបស់ពួកគេ ដោយគោរពទៅតាមចំនុចដូចខាងក្រោម :

ពេលម៉ោងប្រតិបត្តិការ ។

ប្រភេទសេវាកម្មត្រួតពិនិត្យដែលអត្ថិភាព នៅតាមចំណុចឆ្លងកាត់ព្រំដែនរៀង។ខ្លួន (គយ, ចត្តាឡីស័ក ភូតគាមអនាម័យ ការត្រួតពិនិត្យ/ការឆែកឆេរគុណភាព, សុខភាព, អន្តោប្រវេសន៍...) ។ល។ និង

ប្រភេទទំនិញអ្វីខ្លះដែលជាកម្មវត្ថុ ត្រូវទៅនឹងប្រភេទនៃការជំរះបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

ដោយមានយោងផងដែរនៅក្នុងពិធីសារ ទី១ នៅឯស្ថានីយ៍ឆ្លងកាត់ព្រំដែន សេវាត្រួតពិនិត្យទាំងឡាយនឹងត្រូវ គេបើកអោយដំណើការ២៤ ម៉ោងក្នុង ១ថ្ងៃ, ៧ថ្ងៃ ក្នុង ១ សប្តាហ៍, ទាំងតាមរយៈមន្ត្រីប្រចាំនៅអចិន្ត្រៃយ ឬការបើកតាមរយៈការស្នើសុំ នៅពេលមានការជូនដំណឹងណាមួយជាមុន ដើម្បីធានាឱ្យមានការជំរះបែបបទ នៅក្រៅម៉ោងធ្វើការការងារធម្មតាឬដោយឡែកផ្សេងទៀត ដែលត្រូវមានការសំរបសំរួលគ្នា រវាងភាគីពីរប្រទេសជាប់គ្នា ។

គ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធ្វើការសំរបសំរួលគ្នា ការត្រួតពិនិត្យរបស់ពួកគេ នីង/ ឬ នីតិវិធី និងការអនុវត្តន៍ក្នុងការជំរះបែបបទទាំងឡាយ ដែលកំពុងប្រើប្រាស់ (ឧទាហរណ៍:ការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នាបង្ហួចតែមួយ) ។

ឃ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវទទួលអនុវត្តក្នុងការធ្វើអោយចុះសំរុងគ្នា នូវមធ្យោបាយឧបករណ៍ខាងអេឡិចត្រូនិក ឬក៏មធ្យោបាយទំនាក់ទំនងផ្សេងទៀត រួមទាំងគ្រឿងប្រដាប់ដើម្បីកត់ត្រាទិន្នន័យ, និងកម្មវិធីផ្នែកទន់ (Software) ជាមួយនឹងប្រពន្ធ័ទាំងឡាយដែលកំពុងប្រើប្រាស់ ដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត នៅពេលដែលមានការផ្តល់សញ្ញាណថ្មី, ការប្តូរផ្ទាស់ និង ការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព នូវប្រពន្ធ័ទាំងនោះ ។

មាត្រា ៤.- ការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នា បង្ហួចតែមួយ

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវចាត់វិធានការចាំបាច់ ក្នុងអភិវឌ្ឍន៍ឱ្យរីកចំរើនឡើងនូវការឆែកឆេរ និងការត្រួតពិនិត្យក្នុងពេលព្រមៗគ្នា របស់អជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ទៅលើ មនុស្សម្នា ទំនិញ និងយានយន្ត ។

ខ- **បែបផែនជាគំរូ (Modalities)**

នីតិវិធីនៃការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នាបង្ហួចតែមួយ អាចសំរេចទៅបាន តាមរយៈសកម្មភាពការងារដំណាលៗគ្នា ពេលតែមួយ របស់អជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ។

ជំរើសក្រៅពីនេះ អាជ្ញាធរដ៏ទៃទៀត តាមការស្នើសុំ អាចផ្ទេរសមត្ថកិច្ចការងាររបស់ពួកគេ ពីអាជ្ញាធរមួយ ជូនទៅអាជ្ញាធរមួយទៀត ដែលមានវត្តមាននៅច្រកព្រំដែន (ឧទាហរណ៍: អជ្ញាធរគយ) ក្នុងការបំពេញ ការងារនោះ នៅក្នុងនាមរបស់ពួកគេ ។

មាត្រា ៥ .. *ការត្រួតពិនិត្យគយ រួមគ្នាតែមួយលើក*

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទទួលធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការដើម្បីធ្វើឱ្យសំរេចការអនុវត្តន៍ការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នាតែមួយ លើកចំពោះការត្រួតពិនិត្យខាងគយ ។

ក- **និយមន័យ**

ការត្រួតពិនិត្យគយរួមគ្នាតែមួយលើក គឺជាកម្មវត្ថុនៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ក្នុងការត្រួតពិនិត្យគយតែមួយលើកគត់ ក្នុងគោលបំណងឆ្លងកាត់ព្រំដែន រវាងពីរប្រទេស ដែលស្រុះស្រួលគ្នា ។

ខ- **ការស្នើឡើងនូវបែបផែនជាគំរូ (Suggested Modalities)**

ការត្រួតពិនិត្យគយរួមគ្នាតែមួយលើក អាចអនុវត្តសំរេចទៅបាន ទៅតាមវិធីទាំងឡាយ ជាឧទាហរណ៍ ដូចខាងក្រោម (តារាងមិនទាន់គ្រប់ជ្រុងជ្រោយមួយ) :

១- ការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នា

អជ្ញាធរគយជាតិរវាងពីរភាគីដែលស្រុះស្រួលគ្នា ត្រូវអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យ និងការឆែកឆេររួមគ្នា និងព្រមពេល ជំណាលគ្នា ។ មន្ត្រីគយនៃពីរប្រទេសស្រុះស្រួលគ្នា ត្រូវជួយគ្នាទៅវិញទៅមកក្នុងការពង្រីកលទ្ធភាពអនុវត្តសកម្មភាពការងាររបស់ពួកគេ ។

២- ការរៀបចំដាច់ដោយឡែកពីគ្នា

អជ្ញាធរគយពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ត្រូវរៀបចំជំនាញពិសេស ក្នុងការងារពិសេសណាមួយ នៅពេលដែលអជ្ញាធរគយពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយផ្សេងទៀត រៀបចំជំនាញពិសេស សំរាប់ការងារផ្សេងណាមួយទៀត ជាឧទាហរណ៍ ឱ្យស្របទៅតាមទិដៅចរាចរ (ទិសដៅចេញក្រៅ ឬទិសដៅចូលក្នុង) ឬក៏ប្រភេទនៃការដឹកជញ្ជូន (អ្នកដំណើរ ឬទំនិញ) ។

៣- សកម្មភាពនៅលើទឹកដីប្រទេសដ៏ទៃផ្សេងទៀត

មន្ត្រីគយពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អាចអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើសកម្មភាពការងាររបស់ពួកគេ នៅលើទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ។

៤-ការផ្ទេរសិទ្ធិនៃអជ្ញាធរ /ការទទួលស្គាល់ទៅវិញទៅមកនូវការត្រួតពិនិត្យ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អាចផ្ទេរសិទ្ធ ខាងសមត្ថកិច្ចនៃការត្រួតពិនិត្យ និងការឆែកឆេររបស់ខ្លួន ទៅឱ្យមន្ត្រីគយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដែលស្រុះស្រួលគ្នាមួយផ្សេងទៀតដើម្បីធ្វើសកម្មភាពនៅក្នុងនាមរបស់ខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលស្គាល់គ្នាទៅវិញទៅមក ការត្រួតពិនិត្យឆែកឆេរ ដោយអជ្ញាធរគយនិមួយៗ ផ្សេងទៀត

៥-ការរួមបញ្ចូលគ្នា :

ការរួមបញ្ចូលគ្នា នៃបែបផែនជាគំរូដូចការកត់សំគាល់ខាងលើ អាចអនុវត្តបាន ។

គ- **ការអនុវត្តន៍ដោយ អនុស្សារណៈនៃការយោគយល់ (MOU)**

បែបផែនជាគំរូពិសេសមួយ នូវនីតិវិធីនៃការត្រួតពិនិត្យគយរួមគ្នាតែមួយលើក និងត្រូវព្រមព្រៀងគ្នា ដោយគូភាគីនៃប្រទេសមានព្រំដែនជាប់គ្នា តាមរយៈអនុស្សារណៈនៃការយោគយល់ជាទ្វេភាគី ទៅតាមចំណុចនៃច្រកព្រំដែននិមួយៗ ដែលមានបញ្ជាក់ក្នុងពិធីសារទី១ ។

មាត្រា ៦.- ការងើ្វឱ្យស៊ីចង្វាក់គ្នា ការងើ្វឱ្យងាយស្រួលសាមញ្ញ និងភាសានៃឯកសារឆ្លងដែន

ក- **ការធ្វើឱ្យស៊ីចង្វាក់គ្នា :**

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវព្យាយាមបន្ថែមទៀត នូវការប្រើប្រាស់ឯកសារពាក់ព័ន្ធទាំងឡាយ សំរាប់ទំរង់បែបបទ នានានៃការឆ្លងកាត់ព្រំដែន ឱ្យស្របទៅតាមកិរិតស្តង់ដារ និងការអនុវត្តន៍ជាអន្តរជាតិនានា ((ឧទាហរណ៍ ដូចជា: គំនូសបង្ហាញជាគន្លឹះរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិ សំរាប់ទំនិញ) មើលឯកសារភ្ជាប់ នឹង ឧបសម្ព័ន្ធនេះ) ។

ខ- **ការធ្វើឱ្យងាយស្រួលសាមញ្ញ**

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវកំរិត និង/ឬបន្ថយ និងបំបាត់ចោល នូវចំនួនឯកសារសំរាប់ជំរុះបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងជំរុញអនុវត្តនូវនីតិវិធី និងឯកសារទាំងឡាយ ដែលត្រូវការសំរាប់ទំរង់បែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន ទៅតាមចំនួនដែលអាចធ្វើទៅបាន ។

គ- **ភាសា**

រាល់ឯកសារទាំងអស់ត្រូវបានសរសេរឡើងជាភាសាអង់គ្លេសបន្ថែមទៅលើឯកសារដែលសរសេរជាភាសារបស់ជាតិ។ នៅក្នុងករណី ឬព្រឹត្តិហេតុដែលមានការបកស្រាយខុសគ្នាណាមួយទៅលើអត្ថន័យ នោះច្បាប់ជាភាសា អង់គ្លេស ត្រូវយកធ្វើជាសេចក្តីយោង ។

មាត្រា ៧.- ការផ្លាស់ប្តូរតឹមាន

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវផ្លាស់ប្តូរគ្នា តាមរយៈលេខាធិការដ្ឋាននៃគណៈកម្មាធិការរួម នូវពត៌មានយ៉ាងទូលំទូលាយ ជាភាសាអង់គ្លេស អំពីបទបញ្ញត្តិ ច្បាប់ ទំរង់បែបបទ និតិវិធី និងការអនុវត្តន៍ និងការផ្លាស់ប្តូរ ជាបន្តបន្ទាប់ បែបបទក្នុងការឆ្លងកាត់ ព្រំដែន។ ពត៌មានទាំងអស់នេះ ជាការល្អ អាចផ្សព្វផ្សាយតាមរយៈការចុះផ្សាយតាមអិនធើណែត។

មាត្រា ៨.- ការប្តូរគ្នាជាមុន នូវតឹមាននៃការជំរះ បែបបទគីនីញ

តាមតែអាចមាន អាជ្ញាធរ នៃប្រទេសចេញដំណើរ(ដើម) ត្រូវផ្ញើ ឯកសារជំរះបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលពាក់ពន្ធ ទៅអោយអជ្ញាធរភាគីជាម្ខាស់ទ្ទះ នៃការធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់របស់ពួកគេ ទៅតាមមធ្យោបាយ សមរម្យទាំងអស់ នៃការទំនាក់ទំនង(អ្នកនាំពាក្យ សំបុត្រ. ទូរសារ. ទូរពុម្ព. ទំរង់ពត៌មានអេឡិចត្រូនិក ។

មាត្រា ៩.- លំដាប់អាទិភាពនៃការជំរះបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន

អាទិភាពសំរាប់ការបំពេញទំរង់បែបបទ ឆ្លងព្រំដែនមានលំដាប់ដូចខាងក្រោម ដោយមិនមានការជំទាស់ទៅនឹងបទបញ្ញត្តិខាងក្រោតាមអនាម័យ :

១-អ្នកជំងឺ .និងអ្នកដំណើរទាំងឡាយ

២-ទំនិញងាយខូចរលួយ. (រាប់ទាំងម្ហូបអាហារស្រស់)

៣-សត្វរស់

៤-ទំនិញផ្សេងៗទៀត

មាត្រា ១០.- ការកាត់បន្ថយ នូវការអនុវត្តន៍ការត្រួតពិនិត្យរួបខន្ធ(ជាក់ស្តែង) ជាប្រចាំ និងជិតដល់ចំផុត

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវព្យាយាម ក្នុងការកាត់បន្ថយ នូវការអនុវត្តន៍ការត្រួតពិនិត្យជារួបវន្ត (ជាក់ស្តែង) ជាប្រចាំនិងជិតដល់ចំផុត នៅពេលដែលមិនមានការចាំបាច់ដាច់ខាត ដល់ផលប្រយោជន៍ ប្រទេសជាម្ចាស់ផ្ទះ

ខ- ទំនិញឆ្លងកាត់ពុំមានហានិភ័យ សំរាប់ការធ្វើអោយឆ្លងរោគ និងហានិភ័យ ខាងសុវត្ថិភាពផ្សេងទៀត សំរាប់ប្រទេសឆ្លងកាត់ អាចត្រូវកំណត់អោយឆ្លងការត្រួតពិនិត្យអនាម័យ និងការត្រួតពិនិត្យផ្សេងៗទៀត ដោយមិនមានខូចប្រយោជន៍ ឬជំទាស់ទៅនឹង ការព្យាបាលមិនឱ្យឆ្លងមេរោគ និងការត្រួតពិនិត្យមើលមធ្យោបាយនៃការដឹកជញ្ជូន ។

គ- ការត្រួតពិនិត្យគយអាចធ្វើទៅបាន តាមការសាកល្បងលើគំរូជ្រើសរើស ដែលនឹងបំពេញបន្ថែម ដោយការត្រួតពិនិត្យ នៅពេលណាដែលគេសង្ស័យថា មានករណីមិនធម្មតាណាមួយ ។

មាត្រា ១១.- អត្ថិភាពជាតំរូវការខាងបរិច្ឆាយ និងមន្ត្រី

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវមើលឃើញថា តំរូវការខាងមធ្យោបាយ និង មន្ត្រីសំរាប់សកម្មភាពស្នើរលួន នៃទំរង់បែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន (ដូចបានរៀបចំ ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី១២) ត្រូវមានអត្ថិភាព នៅចំនុចឆ្លងកាត់ ដូចដែលបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី១ ។

មាត្រា ១២.- ការរដ្ឋធិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្ម លើឧបសម្ព័ន្ធ តាមរយៈគណកម្មាធិការរួម។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនោះ ត្រូវតែជាកម្មវត្ថុនៃការឯកភាពគ្នាជាឯកច្ឆ័ន ពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

មាត្រា ១៣.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម

ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម នៃរដ្ឋាភិបាលទាំងឡាយដែលជាភាគីចុះកិច្ចសន្យា។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ១៤.- ការចូលជាធរមាន

ឧបសម្ព័ន្ធ នឹងត្រូវចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែល ០២ភាគីចុះកិច្ចសន្យាយ៉ាងតិច បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមដល់ឧបសម្ព័ន្ធនេះ នឹងត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពត្រឹមតែក្នុងរង្វង់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានផ្តល់ សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយកឧបសម្ព័ន្ធ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះត្រូវបានគេអនុវត្តក្នុងការធ្វើ វិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ១៥.- ការកែសំរួលច្បាប់ជាតិ

នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវចាត់ធ្វើការកែសំរួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្របទៅតាមខ្លឹមសារនៃឧបសម្ព័ន្ធ។

មាត្រា ១៦.- ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ

ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតិឡើយ ។

មាត្រា ១៧.- ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗអាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធទាំងស្រុង ឬក៏មួយចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធិភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការវិវែកវែងជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិខ្លួន។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនពត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ភ្លាម តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះ ឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណា ដែលសភាពការណ៍ វិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ។

មាត្រា ១៨.- សម្ព័ន្ធភាព ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬកំណាយជាផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនត្រវគ្នា) រវាងពិធីសារ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាបានការ-ជាគោល។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសំព័ន្ធ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសិមិតភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយជាមួយគ្នា នឹងកិច្ចព្រមព្រៀង។

មាត្រា ១៩.- ឯកសារភ្ជាប់ ជាមួយឯកសារដែលចង្អាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធ

ឯកសារភ្ជាប់ ត្រូវបង្កើតជាផ្នែករួមបញ្ចូលគ្នាមួយ ជាមួយឧបសម្ព័ន្ធ និងត្រូវមានតំលៃចូលរួមស្មើៗគ្នា ។

មាត្រា ២០.- ការដោះស្រាយជំលោះ

ជំលោះរវាងភាគី០២ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធ ត្រូវស្រុះស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចារតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈ គណៈកម្មាធិការរួម។

មាត្រា ២១.- ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលចូលជាធរមាន ឧបសម្ព័ន្ធមិនអាចឱ្យគេប្រកាសបដិសេធ ដាច់ដោយឡែកចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ ។

ឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹង ឧបសម្ព័ន្ធទី៧ : តំនូសបង្ហាញជាគន្លឹះ របស់អង្គការសហប្រជាជាតិ សំរាប់ឯកសារខាងពាណិជ្ជកម្ម (United Nations Layout Key for Trade Documents)

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនៅទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការផ្តល់សិទ្ធិយ៉ាងពេញលេញពីអជ្ញាធរ ព្រៀងៗខ្លួនបានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

ធ្វើនៅ ភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ៣០ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៤ ជា០៦ ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ឯកឧត្តម ត្រាំ អ៊ីវតឹក រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

ឯកឧត្តម ហ៊ូ ស៊ីហ៊ូ អនុរដ្ឋមន្ត្រី គមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ

ឯកឧត្តម សំម៉ាដ ថុលសេនា អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ុស្តិ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

ឯកឧត្តម ជូ៉ ថង់ទីន អនុរដ្ឋមន្ត្រី ដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍

ឯកឧត្តម នីកន ចំណុច អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ឯកឧត្តម ដាំ ថេមិញ អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

ឧបសំពន្ធ័ នៃ មាត្រា ៤ : តំរូ ឯកសារគន្លឹះ របស់អង្គការសហប្រជាជាតិ សំរាប់ឯកសារពាណិជ្ជកម្ម
តំរូ នៃឯកសារគន្លឹះ របស់អង្គការសហប្រជាជាតិ នឹងត្រូវឆ្លងកាត់ទីនេះ ។

ពត៌មានស្តីអំពីច្បាប់ បទបញ្ជាត៌ិ និតិវិធី បែបបទ និងការអនុវត្ត

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវផ្តាស់ប្តូរ តាមរយៈការិយាល័យ គណៈកម្មការរួមពត៌មានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ជាភាសារអង់គ្លេស អំពីច្បាប់. បទបញ្ជាត៌ិ. ទំរង់បែបបទ. និតិវិធី និង ការអនុវត្តន៏ និង ការផ្តាស់ប្តូរបន្តបន្ទាប់របស់ពួកគេ ។ ជាពិសេស ពត៌មានត្រូវធ្វើឡើងអោយបានរួចរាល់ ទៅលើប្រភេទទំនិញដែលត្រូវគ្នា ទៅនិង ប្រភេទ នៃការត្រួតពិនិត្យ និងទៅលើវិញ្ញាប័នបត្រ និងឯកសារទាំងឡាយ ដែលត្រូវការ សំរាប់បំពេញទំរង់បែបបទ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

ANNEX 4: FACILITATION OF FRONTIER CROSSING FORMALITIES

To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People (hereinafter referred to as "the Annex")

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

Referring to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed on 26 November 1999 at Vientiane, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China on 3 November 2002 at Phnom Penh, and acceded to by the Union of Myanmar on 19 September 2003 at Dali City (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Referring to Articles 3(b) and (n) of the Agreement to the effect that Annexes and Protocols contain technical details or time- and/or site-specific variable elements and that they form an integral part of the Agreement and are equally binding,

Referring to Article 36 of the Agreement, as amended, per which the Agreement may be signed and ratified or accepted and enter into force separately from the Annexes and Protocols,

Referring to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11th GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program to finalize the Agreement and its Annexes and Protocols by 2005, and

Referring to Article 4 of the Agreement, calling for this Annex to provide technical details,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1: Aim

The Contracting Parties shall endeavor to arrange to the utmost extent possible for border crossing formalities to be facilitated through simple, efficient, and speedy treatment.

Article 2: Scope

This annex applies to all cross-border movement of persons, vehicles, and goods by road also as part of a multimodal transport operation.

Annex 4: Facilitation of Frontier Crossing Formalities

Article 3: Consultation, Cooperation, Coordination, and Harmonization

(a) The Contracting Parties will consult in the Joint Committee about any distortions reported in the smooth course of the border crossing formalities and will swiftly alter any procedures and practices to remedy any malfunctions.

(b) The Contracting Parties will coordinate their border control posts with respect to:

The operating hours;
The type of available inspection services in the respective border crossing point -(customs, quarantine, quality control/ inspection, health, immigration, etc.); and
Which types of goods are subject to which types of border crossing clearance.

Also in the border crossing stations referred to in Protocol 1, inspection services will be available 24 hours a day, seven days a week, either through permanent staffing or by opening on request when a notice has been sent in advance, so as to assure clearance outside normal business working hours or otherwise, to be coordinated by the country pairs.

(c) The Contracting Parties will coordinate their inspection and/or clearance procedures and practices in use (e.g., single-window inspection).

(d) The Contracting Parties shall take into account the compatibility of electronic or other means of communication and data processing equipment and software format, with systems in use in the other Contracting Party when introducing, replacing, or upgrading them.

Article 4: Single-Window Inspection

(a) The Contracting Parties shall take the necessary measures to develop the simultaneous inspection and control of people, goods, and vehicles by their respective authorities.

(b) Modalities

The single-window inspection procedure can be achieved through simultaneous performance of their duties by the respective competent authorities

Alternatively those other authorities may for that purpose delegate their competence to one another authority present at the border (e.g., the Customs Authorities) to perform it on their behalf.

ANNEX 4: FACILITATION OF FRONTIER CROSSING FORMALITIES

To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam

for Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People

(hereinafter referred to as the "Annex")

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

Referring to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed on 26 November 1999 at Vientiane, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China on 3 November 2002 at Phnom Penh, and acceded to by the Union of Myanmar on 19 September 2003 at Dali City (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Referring to Articles 3(b) and (n) of the Agreement to the effect that Annexes and Protocols contain technical details or time- and/or site-specific variable elements and that they form an integral part of the Agreement and are equally binding,

Referring to Article 36 of the Agreement, as amended, per which the Agreement may be signed and ratified or accepted and enter into force separately from the Annexes and Protocols,

Referring to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11th GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program to finalize the Agreement and its Annexes and Protocols by 2005, and

Referring to Article 4 of the Agreement, calling for this Annex to provide technical details,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1: Aim

The Contracting Parties shall endeavor to arrange to the utmost extent possible for border crossing formalities to be facilitated through simple, efficient, and speedy treatment.

Article 2: Scope

This annex applies to all cross-border movement of persons, vehicles, and goods by road also as part of a multimodal transport operation.

Article 3: Consultation, Cooperation, Coordination, and Harmonization

(a) The Contracting Parties will consult in the Joint Committee about any distortions reported in the smooth course of the border crossing formalities and will swiftly alter any procedures and practices to remedy any malfunctions.

(b) The Contracting Parties will coordinate their border control posts with respect to:

- The operating hours;
- The type of available inspection services in the respective border crossing point - (customs, quarantine, quality control/inspection, health, immigration, etc.); and
- Which types of goods are subject to which types of border crossing clearance.

Also in the border crossing stations referred to in Protocol 1, inspection services will be available 24 hours a day, seven days a week, either through permanent staffing or by opening on request when a notice has been sent in advance, so as to assure clearance outside normal business working hours or otherwise, to be coordinated by the country pairs.

(c) The Contracting Parties will coordinate their inspection and/or clearance procedures and practices in use (e.g., single-window inspection).

(d) The Contracting Parties shall take into account the compatibility of electronic or other means of communication and data processing equipment and software format, with systems in use in the other Contracting Party when introducing, replacing, or upgrading them.

Article 4: Single-Window Inspection

(a) The Contracting Parties shall take the necessary measures to develop the simultaneous inspection and control of people, goods, and vehicles by their respective authorities.

(b) Modalities

The single-window inspection procedure can be achieved through simultaneous performance of their duties by the respective competent authorities.

Alternatively those other authorities may for that purpose delegate their competence to one another authority present at the border (e.g., the Customs Authorities) to perform it on their behalf.

Article 5: Single-Stop Customs Inspection

The Contracting Parties undertake to cooperate in order to achieve the "single-stop" practice with respect to Customs inspection.

(a) Definition

Single-Stop Customs Inspection consists of subjecting the transport operation to customs inspection only once for the purpose of crossing the border between the adjacent countries.

(b) Suggested Modalities

Single-stop customs inspection can be achieved, e.g. in, the following ways (a non-exhaustive list):

1. Joint Inspection

The two adjacent national customs authorities carry out their inspection and control jointly and simultaneously. The customs officers of the adjacent Countries assist one another to the extent possible in the performance of their duties.

2. Split Arrangement

The customs authorities from one Contracting Party specialize in a particular function, while the customs authorities from the other Contracting Party specialize in another function, e.g., according to traffic direction (outbound/inbound) or type of carriage (passenger/cargo).

3. Performance in the Foreign Territory

The customs officers from one Contracting Party are allowed to perform their duties on the territory of the other Contracting Party

4. Delegation of Authority/Mutual Recognition of Inspection

A Contracting Party delegates its inspection and control competence to the customs officers of the other adjacent Contracting Party to perform it on its behalf. Contracting Parties may mutually recognize the inspections performed by each other's customs authorities.

5. Combinations

Also combinations of the above mentioned modalities are practicable.

(c) Implementation by MOU

The particular modality of the single-stop customs inspection procedure will be agreed upon by the bordering country pairs via a bilateral Memorandum of Understanding per border crossing identified in Protocol 1.

Article 6: Harmonization, Simplification, and Language of Documents

(a) Harmonization

The Contracting Parties shall endeavor to further the use of documents relevant for border crossing formalities, aligned to the international standards and practices (e.g., for goods: the United Nations Layout Key (see the Attachment to this Annex).

(b) Simplification

The Contracting Parties shall limit and/or reduce and eliminate the number and extent of the procedures and documents required for border crossing formalities as much as possible.

(c) Language

In addition to the national language, all documents will be drawn up in English. In the event of any difference in meaning, reference will be made to the English-language version.

Article 7: Exchange of Information

The Contracting Parties will exchange through the office of the Joint Committee comprehensive information in English about their border crossing legislation, regulation, formalities, procedures, and practices, and their subsequent changes. This information will preferably be disseminated via publication on the Internet.

Article 8: Advance Exchange of Cargo Clearance Information

As soon as available, the authorities in the country of departure will dispatch the relevant border crossing clearance documents to their corresponding Host Country Authorities by

all appropriate means of communication (courier, mail, facsimile, telex, electronic form, etc.)

Article 9: Priority Order of Border Crossing Clearance

The priority for the border-crossing formalities shall be in the following order without prejudice to quarantine regulations:

1. sick passengers, passengers;
2. Perishable Goods, (including fresh food);
3. live animals; and
4. other merchandise.

Article 10: Reduction of Routine and Exhaustive Physical Inspection Practice

(a) The Contracting Parties will endeavor to reduce the practice of routine physical exhaustive inspection, when not absolutely necessary for the interests of the Host Country.

(b) Transit cargo without risk for contamination or other safety risk for the transit country shall be dispensed from sanitary or other inspection, without prejudice to necessary disinfection treatment and supervision of means of transport.

(c) Customs inspection may be performed by random testing, supplemented by inspections when an irregularity is suspected.

Article 11: Availability of Required Facilities and Personnel

The Contracting Parties will see to it that the required facilities and personnel for the smooth performance of border crossing formalities (as set out in Annex 12) are available in the crossing points mentioned in Protocol 1.

Article 12: Amendment

Any Contracting Party may propose amendments to the Annex via the Joint Committee. Such amendments shall be subject to the unanimous consent of the Contracting Parties.

Article 13: Ratification or Acceptance

The Annex is subject to ratification or acceptance of the Governments of the Contracting Parties. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 14: Entry into Force

The Annex will enter into force on the day that at least two Contracting Parties have ratified or accepted it, and will become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 15: Conforming National Law

Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Annex.

Article 16: Reservations

No reservation to the Annex shall be permitted.

Article 17: Suspension of the Annex

Each Contracting Party may temporarily suspend wholly or partly the application of the Annex with immediate effect in the case of emergencies affecting its national safety. The Contracting Party will inform the other Contracting Parties as soon as possible of such suspension, which will end as soon as the situation returns to normal.

Article 18: Relationship with the Agreement

As a measure to implement the principles laid down in the Agreement, the Annex cannot depart from or be contrary to these principles. In case of incompatibility between the Annex and the Agreement, the latter shall prevail. In case of incompatibility between the Annex and another annex or protocol, such incompatibility shall be interpreted in light of the Agreement.

Article 19: Relationship of the Attachment to the Annex

The attachment shall form an integral part of the Annex and shall be equally binding.

Article 20: Dispute Settlement

Any dispute between or among two or more Contracting Parties on the interpretation or application of the Annex shall be settled directly or by amicable negotiation in the Joint Committee.

Article 21: Denunciation

Once entered into force, the Annex cannot be denounced separately from the Agreement.

Attachment to Annex 4: United Nations Layout Key for Trade Documents

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Annex.

Done at Phnom Penh on 30 April 2004 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

(signed)

His Excellency Tram Iv Tek

Secretary of State, Ministry of Public Works and Transport

For the Government of the People's Republic of China

(signed)

His Excellency Hu Xijie

Vice Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

(signed)

His Excellency Sommad Pholsena

Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Union of Myanmar

(signed)

His Excellency Thura Thaung Lwin

Deputy Minister of Rail Transportation

For the Government of the Kingdom of Thailand

(signed)

His Excellency Nikorn Chamnong

Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

(signed)

His Excellency Pham The Minh

Vice Minister of Transport

Recommendation 1

UNITED NATIONS LAYOUT KEY FOR TRADE DOCUMENTS

This recommendation presents the United Nations Layout Key for trade documents, the rules for the location of codes used in this context and explains the United Nations System of Aligned Trade Documents.

Work on international trade facilitation is pursued by the ECE Working Party assisted by a large number of international organizations, each responsible for special aspects of a trade transaction.

Co-operation between the ECE and UNCTAD secretariats is especially close in this respect; and the present publication is distributed in the joint series of documents issued by the two secretariats for information on international trade facilitation work.

The present versions of the Recommendations on the Layout Key and the Location of Codes were adopted by the Working Party on Facilitation of International Trade Procedures at its thirteenth session in March 1981.

At the thirteenth session of the Working Party, representatives attended from:

Austria; Belgium; Bulgaria; Canada; Czechoslovakia; Denmark; Finland; France; German Democratic Republic; Germany, Federal Republic of; Greece; Hungary; Italy; Netherlands; Norway; Poland; Romania; Sweden; Switzerland; Turkey; Union of Soviet Socialist Republics; United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland; and United States of America. Representatives from Bangladesh, Japan and Kenya participated under Article 11 of the Commission's terms of reference.

The following specialized agencies and other intergovernmental and non-governmental organizations were also represented:

Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO); General Agreement on Tariffs and Trade (GATT); European Economic Community (EEC); Customs Co-operation Council (CCC); Central Office for International Railway Transport (OCTI); International Chamber of Commerce (ICC); International Air Transport Association (IATA); International Union of Railways (UIC); International Organization for Standardization (ISO); International Chamber of Shipping (ICS); International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) and International Railway Transport Committee (CIT).

Recommendation No. 1 adopted by the Working Party on Facilitation of International Trade Procedures, Geneva, March 1981
ECE/TRADE/137 [Edition 96.1].

I. BACKGROUND

1. In October 1960 the Committee on the Development of Trade of the Economic Commission for Europe decided to set up a Working Party to examine, among other things, the possibility of drawing up recommendations with a view to the possible reduction, simplification and standardization of external trade documents.

2. The Working Party, at its first session in August 1961, agreed that in order to enable national standardization to proceed in the various countries on similar lines it would be useful to prepare an international model form which could contain all the data elements needed in various external trade documents and to set them out in certain defined spaces. Having agreed on paper size, form design principles and the list of items to be included, a draft model form was prepared and presented to Governments and interested international organizations for comment.

3. In the light of the views expressed and after extensive consultations with experts, the Working Party in October 1962 agreed to put forward a revised model form drawn up on the basis of the discussion during that session.

4. At its third session in October 1963, the Working Party considered the replies from Governments and interested international organizations, and came to the conclusion that the revised model form could be used as a layout key for the simplification and standardization of documents used in export trade.

5. During the period 1963 to 1969 decisions or recommendations to align various internationally-established documents to what was then known as the ECE Layout Key were taken by the International Chamber of Shipping (1963), the International Technical Conference on the Rationalization of Relations between Banks (1963), the Universal Postal Union (1963), the Customs Co-operation Council (1965), the International Federation of Freight Forwarders Associations (1967), the Central Office for International Railway Transport (1967) and the International Road Transport Union (1969). During this period, aligned series of forms based on the ECE Layout Key were introduced in several member countries of the Economic Commission for Europe.

6. In April 1969, noting the progress made in the international acceptance of these documents, the Economic Commission for Europe adopted Resolution 4 (XXIV), recommending, *inter alia*, "that consideration should be given to the ECE Layout Key whenever documents used in connection with international trade are being designed". The Commission also drew the attention of the Economic and Social Council to the practical value of the work of simplification and standardization of procedures and documents for international trade and the desirability of coordinating that work on a world-wide basis.

7. Following these recommendations, many countries created facilitation bodies to pursue this work at the national level. Coordination of the facilitation work on a world-wide level was provided through the setting up of a separate secretariat unit in UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), having the extension of the application of the Layout Key to the other regions of the world as one of its main activities.

8. Since the Layout Key was adopted in 1963, rapid progress in the field of automatic data processing (ADP) and data transmission has caused some concern that the development of documentation procedures to match new techniques might result in incompatibility between systems applied in various areas of the world, and also that the Layout Key might not be suitable for ADP applications. On the basis of experience in several countries and organizations it was confirmed, however, that the Layout Key System was indeed suitable for these applications as well as for traditional methods, and it was felt that it would be justified and appropriate to recommend it as a common basis for the presentation of documents for international trade, whether these documents were to be processed by automated or by traditional, non-automated methods.

9. In this context the Working Party noted that documents used in international trade increasingly served as a basis for input into ADP systems or were obtained from such systems. It therefore came to the conclusion that the information contained in trade documents could sometimes be processed in the most rapid and economic way in ADP systems if it were presented in coded form. Rules for the location of coded data elements were then discussed and prepared.

10. These developments, and a review of national and international progress in the alignment of trade documents, enabled Working Party on Facilitation of International Trade Procedures to adopt, in 1973, two Recommendations: Recommendation No. 1 on the ECE Layout Key for Trade Documents (confirming the Layout Key adopted in 1963 and recommending that Governments and interested organizations pursue their efforts to align all documents used in external trade with that Layout Key), and Recommendation No. 2 on the Location of Codes in Trade Documents.

11. In 1975 an *ad hoc* Meeting noted that documents aligned on the ECE Layout Key had already been introduced in many countries outside the ECE region, including countries with broad interest in world trade such as Australia, Japan, and New Zealand, and that the introduction of urgently needed common national systems had been facilitated by the availability of an international standard.

12. In 1978 the Committee on the Development of Trade noted with satisfaction "that the Layout Key for trade documents agreed by ECE experts in 1963, and formally recommended by Working Party on Facilitation of International Trade Procedures in 1973, had reached a level of world-wide acceptance that made it feasible and desirable to refer to it as the '*United Nations Layout Key for Trade Documents*'."

13. In 1979 the Working Party agreed that the Recommendation on the Layout Key should be issued as a United Nations sales publication and that the text should combine the provisions of the two Recommendations of 1973 referred to above. The Working Party also defined the overall concept of the "United Nations system of aligned trade documents" and agreed to incorporate a description of the system in the publication.

14. Because of its flexibility of application, it has been possible to use the Layout Key, without change, in a wider context than was anticipated in 1963. However, in the present version (1981) of the Layout Key, certain changes in field identifier terminology have been made, reflecting developments in the standardization of data elements. In addition, a certain up-dating of the explanatory notes has taken place.

II. SCOPE

15. The recommendation on a layout key for trade documents aims at providing an international basis for the standardization of documents used in international trade and transport and for visual display representations of such documents.

III. FIELD OF APPLICATION

16. The United Nations Layout Key for Trade Documents, appended to this publication, is intended for application in the designing of documents related to the various administrative, commercial, productive and distributive activities constituting external trade, whether these documents are completed in handwriting, by mechanical means such as typewriters and automatic printers, or by reproduction methods. It applies to documents describing individual consignments (or groupage consignments, e.g. container loads) rather than documents listing the total load of a means of transport (e.g. Ship's Cargo Manifest); regarding the latter type of document,

the Layout Key can be applied for the goods description particulars. Although the Layout Key applies mainly to documents used in trade with goods, it can also in relevant parts be applied to transactions not involving goods.

17. The Layout Key is intended particularly as a basis for the designing of aligned series of forms employing a master document in a reprographic one-run method of document preparation; it can also be applied for the layout of visual display presentation in ADP applications.

IV. REVIEW PROCEDURES

18. Since a large number of international and national documents systems based on the Layout Key have been introduced, a sufficient period of time has to be allowed before any changes in the Layout Key affecting such document systems are permitted. It has therefore been agreed that a period of at least three years will be allowed before any amendment enters into force.

V. REFERENCES

Writing paper and certain classes of printed matter – Trimmed sizes – A and B series, ISO 216-1975;

Forms design sheet and layout chart, ISO 3535-1977;

Continuous forms used for information processing – Sized and sprocket feed holes, ISO 2784-1974.

VI. TERMINOLOGY

19. Some terms used in this publication are defined below, with the source of the definition indicated within brackets. "ECE means that the definition originates within the ECE; "ISO" or "ISO DP" means that it has been adopted or proposed for adoption as international standard; the number is that of the corresponding ISO standard or draft proposal.

A-sizes: a series of trimmed paper sizes as specified in ISO 216-1974 (ISO DP 6760). *Note*: These are paper sizes in which the relationship of the longer side to the shorter side of the trimmer paper is equal to the ratio between the diagonal and the side of a square ($\sqrt{2}$:1 = 1 414:1000).

Address field: an area on a form or envelope reserved for a name and/or address (ISO DP 6760).

Character: a member of a set of elements upon which agreement has been reached and that is used for the organization, control or representation of data (ISO 2382/IV-1974; 04.02.01).

Character spacing ("Pitch"): distance between corresponding points of the stroke center lines of adjacent characters on the same line (ISO DP 6760). *Note*: Width space for office machines.

Code:

1. a set of unambiguous rules specifying the manner in which data may be represented in a discrete form (ISO 2382/IV-1974; 04.02.07).

2. the representation of an item of data established by a code or the representation of a character series established by a coded character set (ISO 2382/IV-1974; 04.02.10).

3. the complete set of coded representations defined by a code or by a coded character set (ISO 2382/IV-1974; 04.0211).

Code box: an area, within a data field, designated for a coded data entry (ECE; ISO DP 6760).

Coded data entry: a data entry expressed in code (ECE).

Column: a field designed for the recording of data in vertical sequence (ISO DP 6760).

Data: a representation of facts, concepts or instructions in a formalized manner suitable for communication, interpretation, or processing by humans or automatic means (ISO 2382/I-1974; 01.01.01).

Data carrier: a data medium that is designed for storage and/or transportation of data (ISO DP 6760).

Data entry: data entered on a data carrier (ECE; ISO DP 7670).

Data field: an area designated for a specified data entry (ECE).

Descriptive data entry: a data entry expressed in plain language or in an abbreviated manner (ISO DP 6760).

Document: a data carrier and the data recorded on it, that is generally permanent and that can be read by man or machine.

Document code: a document identifier expressed in code (ECE; ISO DP 6760).

Document identifier: a text or code that specifies the function of a document (ECE; ISO DP 6760).

Document name: the title of a document expressed in plain language (ECE; ISO DP 6760).

Field code: a field identifier expressed in code (ECE).

Field heading: a field identifier expressed in plain language, full or abbreviated (ECE; ISO DP 6760).

Field identifier: a text or code specifying the nature of the data in a data field (ISO DP 6760).

Form: a data carrier designed to carry a visible record of data entries (ECE; ISO DP 6760).

Forms design sheet: an application of a layout chart, intended as an aid for the placing of rules and other pre-

printed matter in the designing of forms containing margin indicators and a network of lines indicating the location of printed rules (ECE; cf. ISO 3535-1977).

Gripper margin: a margin parallel to an edge of a form providing space for grippers in printing or duplicating machines (ISO DP 6760).

Image area: a predetermined area within which information can be entered for subsequent reproduction, storage or transmission (ISO DP 6760).

ISO-sizes: paper sizes specified in ISO 216-1975 (ISO DP 6760; cf A-sizes).

Layout chart: a sheet provided with scales and other indicators conforming to the characteristics of the majority of character-printing machines in general office and data-processing use (ECE; ISO 3535-1977).

Layout key: a pro-forma document used for indicating spaces reserved for certain statements appearing in documents in an integrated system (ECE; ISO DP 6422).

Line spacing: the distance between two adjacent baselines (ECE; ISO DP 6760).

Margin: the space between an edge of the form and its adjacent image area (ISO DP 6760).

Master: a document prepared for the purpose of producing other documents, by duplicating or copying its data, completely or in relevant parts (ECE).

One-run method: the use of a reproduction process to transfer all or part of the information recorded on a master on one or more forms constituting an aligned series (ECE; ISO DP 6760).

Ordinal data entry: data entry intended for identification of an individual document or an item, or for classification and sorting, but not as a quantity for calculation (ECE).

Quantitative data entry: numerical data entry which can be used as a quantity for calculation (ECE).

Top margin: a margin along the upper edge of the form (ISO DP 6760).

Trimmed size: the final dimensions of a sheet of paper (ISO 4046-1978).

VII. DESCRIPTION

20. *Paper size* – The paper size for the Layout Key is the international ISO size A4 (210 x 297 mm, 8 1/3 x 11 2/3 in), with provision for ISO size A5L (148 x 210 mm) for certain postal forms and for the equivalent sizes specified for continuous forms in ISO 2784-1974. In some countries, particularly in North America, the paper size 216 x 280 mm (8 1/2 x 11 in) is commonly used. Where this size is used, alignment can be achieved by maintaining the same top and left-hand margins, which places the layout in the same relative position *vis-à-vis* the top and left-hand paper edges; the resulting common image area measures 183 x 262 mm.

21. *Spacing measurements* – The basic spacing measurements of the Layout Key (1/6 in or 4.24 mm for line spacing and 1/10 in or 2.54 mm for character spacing) correspond to the line and character spacings utilized in the majority of machines used for completion of forms, such as typewriters, computer high-speed printers and other automated character-producing equipment and also with optical character recognition devices.

22. *Margins and design principles* – A top (gripper) margin of 10 mm and a left-hand (filing) margin of 20 mm have been reserved. The design is based on ISO 3535-1975 "Forms Design Sheet and Layout Chart", using standard column widths suitable for pre-set standard tabulating positions.

23. *Design considerations* – Generally, the design of the Layout Key is based on the "box design" principle. Care has been taken to place recipient addresses in an area acceptable to postal authorities for use with window envelopes. In placing the other data elements included in the Layout Key, consideration has been given to arguments of a technical, legal, commercial, administrative and practical nature put forward by the various interested parties consulted. An area for "free disposal" at the lower part of the format is intended to cater to more particular needs in individual applications.

24. *Application principles* – The following principles apply for the designing of forms on the basis of the Layout Key:

24.1. Data elements *specified* in the Layout Key should be placed in the corresponding space in the form under design.

24.2. Data elements *not specified* in the Layout Key should be placed in the "free disposal area".

24.3. Data elements specified in the Layout Key but *not required* in the form under design can be disregarded and the corresponding space used for other purposes in the same way as the "free disposal area", as set out in 24.2 above.

24.4. The use of the area for free disposal (any space made available under point 24.3 above) may be subject to particular design considerations if the form is to be included in an aligned series or otherwise used in a one-run application. Before any "in-house" data elements can be included in a reproducible master at company level, the designer has to take into account, and place in their proper locations, all relevant items appearing in any international, sectoral or national layout key or standard form which would apply to the aligned series under design. Only such annotations, stamps and similar entries which

are made *after* the initial one-run completion of the form can be placed without these considerations.

24.5. If any free space is used for the expansion of other data fields, it should be taken into account that this may create problems for trading partners whose automated office procedures might be based on aligned documents. If they receive documents containing data fields larger than those set out in the United Nations Layout Key or in related data standards, they may be unable to accommodate the corresponding data entries in their own systems; in that case appropriate measures should be taken for co-ordination between trading partners concerned.

25. The field identifiers in the Layout Key indicate the general nature of the information to be contained in the fields. The data fields can be further sub-divided observing certain practices which have emerged in the development of various international documents. As examples, it is possible to provide space for the exporter's agent in the bottom part of the exporter field, the field for transport details can be sub-divided to accommodate the various data elements specifying places of the itinerary, modes and means of transport, etc. The depth of the "goods description" area can be adjusted to the average need by raising or lowering the dotted line as required. The order can be reversed between the two data elements sets "gross weight – cube" and "net quantity – value".

26. If, when drafting a document in accordance with the Layout Key, there is any doubt about which deviations are permissible within the framework of the Layout Key, it is advisable to contact either the national facilitation body, if any, or the secretariat of the Economic Commission for Europe, or UNCTAD's Special Programme on Trade Facilitation (FALPRO) both in the Palais des Nations at Geneva, Switzerland.

VIII. DATA ELEMENTS

27. The field headings of the Layout Key are listed below. The remarks are intended to explain the nature of the data to be entered in the corresponding data fields.

Consignor (Exporter)

This field is intended to show the name and address of the sender of goods or the originator of the documents, as the case may be.

Consignee

The field for the name and address of the consignee has been located in conformity with international postal specifications so as to allow the use of window envelopes.

Notify or delivery address

If in maritime transport the goods are consigned "to order", a notifying address may be required. If not, this space can be used for specifying the address where the goods are to be delivered, if it differs from the (mail) address of the consignee.

Transport details

This field is reserved for a description of the transport, including places involved in the chain of transport, modes and means of transport, etc.

Date, Reference No., etc.

If not otherwise specified, "date" means the date of issue of the document in which it appears. The reference number is a number or designation preferably common throughout each set of documents. It can be the same as order number, invoice number, etc. In this field, other dates and numbers can be entered, either at the time of the completion of document, or later in the procedure by parties to whom the documents are handed over. The sequence of these items can be modified.

Buyer (if other than consignee) or other address

Often goods are sent to one address and documents to another. In such cases, the consignee field is used for the goods address required, *inter alia*, in transport documents, whereas the alternative address field is used for the address to which documents, such as invoices, are sent (buyer's address).

Country details

Information on country of origin, country whence consigned (country of provenance) and country of destination may be required for statistical and other purposes. If any of these items are not required, the space left may be used for other purposes, e.g. indication of licence number; it can also – in such cases – be added to the field for terms of delivery and payment.

Terms of delivery and payment

This space may be freely used for the purpose indicated, normally specifying time of delivery, terms of delivery, terms of payment, insurance details, etc.

Shipping marks and container numbers

This field is intended for the particulars needed to identify goods (and freight containers) and to relate them to the documents, preferably in accordance with the UN/ECE/FAL Recommendation No. 15, "Simpler Shipping Marks". If goods are marked with the consignee address, this should be indicated by an expression such as "Addressed to consignee", or preferably – by entering the full address as shown on the goods.

Number and kind of packages

No particular column width has been reserved for these data elements, as it would have to be wide enough to accommodate a maximum number of packages which would only rarely appear and would thus, in more cases,

unnecessarily reduce the space for description of goods. It is recommended that a typing layout be used that clearly separates this information from the goods description.

Description of goods

This field is intended for a description of the goods in common trade terms, if possible using terminology of the applicable Customs or freight tariffs. For detailed specifications of articles, the "free disposal" area should be used.

Commodity number

When appropriate the applicable number of the relevant statistical commodity list or Customs tariff should be given, since at least the first digits of these numbers are in most cases used globally.

Gross weight (mass)

The gross weight (mass) is intended for transport and other cargo-handling purposes. It is shown in the same column as net quantity, but can be separated by using a "tier" layout or otherwise by placing it on another level.

Cube

This field is intended for indicating the cubic space required for the goods under transport. It should be located beside the gross weight.

Net quantity

This column shows net weight and supplementary quantities required, *inter alia*, for statistical purposes as specified in the relevant commodity list or Customs tariff.

Value

This indication of value is intended mainly for statistical purposes. In most countries export statistics are based on FOB value and import statistics on CIF value.

Free disposal

This area can be used at discretion for such additional information as cannot be accommodated within the specified fields. Individual space requirements determine the exact location of the dividing dotted line.

Authentication (Signature)

Besides signature or other proof of authentication, information may be entered in this field regarding the place where the document is signed or otherwise authenticated, date of authentication, etc.

IX. RULES FOR THE LOCATION OF CODES

28. In all cases where document codes, data field codes (tags) and coded data entries are to be shown in documents used in international trade, the following rules for their location should be applied:

Location of document code:

- The document code should be placed immediately before the document name or should take its place.

Location of field code (tag):

- If a data field code is used, it is important to avoid confusion with coded data entries. The field tag should therefore be placed before the field heading (data element name) or should take its place starting at the top left-hand corner of the data field.

Location of coded data entries:

- In box-type data fields, coded data entries should be placed in the top right-hand corner of the box. A short vertical line can be used to separate the code box from the rest of the data field.

- In column-type data fields, coded data entries should be placed in vertical order under the field code (tag) and, where necessary, should be preceded by an ordinal number (item number).

29. When ordinal and quantitative data entries (such as dates, weights, quantities, values, container number) are represented in a form which can be used directly as coded input into ADP systems, it is not necessary to repeat them in a special code box.

30. Examples of the application of these rules for the location of codes are given on the previous page.

X. THE UNITED NATIONS SYSTEM OF ALIGNED TRADE DOCUMENTS

31. The United Nations Layout Key serves as the basis for the creation of subsidiary international and national layout keys, internationally or nationally established standard forms and – ultimately – aligned masters and forms used at company level.

32. Such "derived" layout keys and forms can be successfully aligned only if certain rules are observed, taking into account a hierarchic structure of interdependence and relations on a number of levels, which can be presented graphically as illustrated below and further explained in the notes that follow. In the illustration, interrupted lines (---) depict layout keys which serve as the basis for the design of forms but cannot themselves be used as operational documents, whereas a full line indicates national masters, to be used for the completion of forms, and standard or other aligned forms to be used as operational documents.

33. In principle, no form can be designed without taking into account the existence of a layout key, master or standard form at a higher level; conversely, it would be possible for a company to design an aligned form directly on the basis of the United Nations Layout Key if there

Examples

DOCUMENT CODE

710 BILL OF LADING or 710
BILL OF LADING

BOX TYPE DATA FIELDS

Field heading:

Date of document

Field code:

BN

Descriptive entry:

5 February 1993

Coded entry:

930205

Final document:

BN Date of document	930205
5 February 1993	

COLUMN TYPE DATA FIELDS

1492 Item	8260 Container No.	8154 Container Type/Size	7224 No. of packages	6292 Gross Weight
001	EACU1234567	1020	1	8 050
002	EFGU8902345	2040	1	3 100
003	IJKU6789012	1540	1	5 200

Ordinal entries (Sorting) (Identification) (Classification)

Quantity entries (Calculation)

NOTE: The examples are given as illustrations only and do not specify any precise dimensions for the various boxes and columns. Numeric identifiers (tags) from the ECE/UNCTAD Trade Data Elements Directory are used as examples of field codes.

were no applicable mandatory layout keys, masters or standard forms on the intermediate levels.

34. In the following paragraphs the levels illustrated above are described and examples given of applications at these levels.

International specialized or sectoral layout keys

35. These are intergovernmental or non-governmental standards (mainly optional) which present data elements in accordance with the United Nations Layout Key and direct the layout of further data elements common to the special application or sector for which the layout key is intended.

36. Specialized or sectoral layout keys serve as the basis for the design of aligned forms for use in a special application or sector, and are suitable for a one-run system.

Examples

- Aligned Invoice Layout Key for International Trade (UN/ECE/FAL/Rec. No. 6, 1976);
- ICS Standard Bill of Lading (1972);
- CCC Layout Keys for Goods Declarations (1965, 1977).

Aligned international standard forms

37. These are internationally-established forms (mostly mandatory) which present data elements in accordance with the United Nations Layout Key, and direct the layout of further data elements required in relevant treaties, conventions, protocols, and similar agreements. These forms do not, in principle, permit any deviation in design. Models of standard forms are often included in such agreements and are named in accordance with the documentary function which they fulfil.

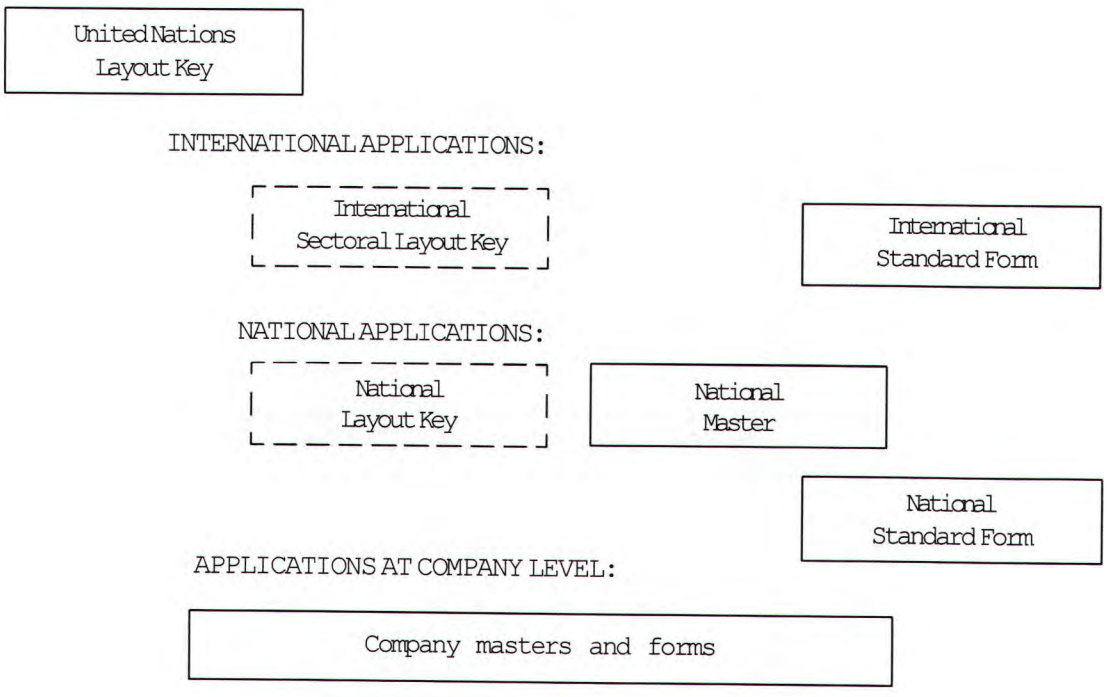
Examples

- Rail Consignment Note (1980) under the CIM Convention;
- TIR Carnet (1975);
- GSP Certificate (1971);
- Movement Certificate EUR 1 (1975).

National layout keys

38. These are nationally-recommended standards (mandatory or voluntary) which present data elements in accordance with the United Nations Layout Key (taking into account relevant specialized and sectoral layout keys and standard forms), and which direct the layout of any further nationally-required data elements with a view to establishing national aligned series of trade documents.

39. National layout keys (with or without national series of aligned forms) are often adopted as National Standards



by national standards bodies; they may be prescribed by government regulation for certain applications.

Examples

- "Trade documentation: Layout Key for the designing of forms" (Swedish national standard SIS 614110, 1970);
- "Unified System of Documentation. System of documentation on foreign trade. Standard Form". (USSR State Standard, GOST 6.2-1973)

National masters

40. These are nationally-recommended standards (mandatory or voluntary) which present data elements in accordance with the United Nations Layout Key (taking into account relevant specialized and sectoral layout keys and standard forms) and which include further required data elements. They serve as the basis for aligned series of trade documents; copies of masters can be used directly for the production of documents: such copies are called "master forms". National masters (with or without national series of aligned forms) can be adopted as National Standards by national standards bodies; they may be prescribed by government regulation for certain applications.

Examples

- "United States Standard Master for International Trade" (National Committee on International Trade Documentation, 1970);
- "Master Document" (Indian Institute for Foreign Trade, 1978).

Aligned national standard forms

41. These are nationally standardized forms which present data elements in accordance with the United Nations Layout Key and which are adapted to the needs of the relevant country.

42. National standard forms are often based both on national layout keys/masters and on specialized or sectoral layout keys, and are designed for use within an aligned series of trade documents.

Examples

- National Customs entry forms;
- National Standards for commercial invoices.

Aligned company masters and forms

43. In practical applications, a company using the one-run method for completion of trade documents establishes a company master to cover all relevant forms needed for a trade transaction. In countries where a national master has been established, the master form can, in principle, be used as the company master. The forms needed for a trade transaction include - in addition to mandatory international and national standard forms - a number of other forms, adapted to the particular needs of the company concerned, with company name and logotype pre-printed and sometimes reflecting other company characteristics. The detailed design of these "company forms" is left to the discretion of the issuing company. Some forms intended for general application, such as commercial invoices, bills of lading, etc., are commercially available in aligned neutral versions.

United Nations Layout Key for Trade Documents

Consignor (Exporter)	Date; Reference No. etc.
Consignee	Buyer (if other than original consignee) or other address
Notify or delivery address	Country whence consigned / Country of origin / Country of destination
Transport details	Terms of delivery and payment

Shipping marks; Container No.	Number & kind of packages; Goods description	Commodity No.	Gross weight / Net quantity	Cube / Value

Free disposal

Place and date of issue; Authentication

(ត មកពីរាជកិច្ចលេខ ៩១)

ឧបសំព័ន្ធទី ៧
បទឃ្លាឆ្លុះបញ្ចាំងតាមផ្លូវឆ្ពោះ និងផ្លាកសញ្ញា

ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៏ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនចំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន
(តទៅហៅកាតថា " ឧបសម្ព័ន្ធ ")

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៏ និងសាធារណរដ្ឋ សង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា" ភាគីចុះកិច្ចសន្យា")

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៏ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនចំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាត់បូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅវៀងច័ន្ទ និងថ្វៃវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គូន ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គូន នៅថ្ងៃទី២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០១ បានយលព្រមចូល ដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូល ដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី តទៅហៅកាត់ថា" កិច្ចព្រមព្រៀង"

ដោយយោងទៅលើមាត្រាទី ៣(ល) និង(អិន) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅតាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងមានតំលៃចូលរួមស្មើៗគ្នា

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានថ្វៃវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារនិមួយៗអាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានិលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០០, កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តិទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំលើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់ បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្កើយបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារ របស់វា ក្នុងឆ្នាំ ២០០៥

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី ១៥ និង ២៦ នៃកិច្ចព្រមព្រោងដែលបានស្នើអោយឧបសម្ព័ន្ធនេះ ធ្វើការលំអិតផ្នែកបច្ចេកទេស ។

ចាត្រូចច្រៀងគ្នាដូចខាងក្រោម :

GMS-Annex7_kh- 01 Sep 2006 1/19/2001

មាត្រា ១.- បទប្បញ្ញត្តិចរាចរផ្លូវគោក

បទប្បញ្ញត្តិចរាចរតាមផ្លូវគោក គឺជាបទបញ្ជានៅតាមផ្លូវថ្នល់ ដូចដែលបានបញ្ជូតិ្តនៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់ ឬឧបទាន ទី ១ នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

មាត្រា ២.- ស្ពឺចសញ្ញា និងដ្ឋាកសញ្ញាតាមផ្លូវថ្នល់

ក- ផ្ទាកសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា និងគំនូសសញ្ញាតាមផ្លូវថ្នល់ទាំងឡាយ នៅតាមដងផ្លូវនានា និងផ្លូវរបៀង មួយចំនួន ត្រូវបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី ១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវបានបញ្ជូតិ្តដូចនៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់ ឬឧបទាន ទី ២ នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

ខ- ក្នុងរយៈពេលអន្តរកាល(បណ្តោះអាសន្ន)មួយដែលមានរយៈពេលបួនឆ្នាំ បន្ទាប់ចាបពីពេលដែលឧបសម្ព័ន្ធនេះចូលជាធរមាន ក្នុងទឹកដីរបស់ពួកគេ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវរៀបចំឱ្យទូលំទូលាយ ផ្ទាស់ប្តូរ ឬដាក់បន្ថែមនូវផ្ទាកសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា និងគំនូសសញ្ញានានានៅតាមដងផ្លូវ និងផ្លូវរបៀងមេនានា ដែលបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី ១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបើទោះបីជាផ្ទាកសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា ឬគំនូស សញ្ញាទាំងឡាយនោះ មានលក្ខណៈដូចគ្នាទៅនឹងប្រព័ន្ធផ្ទាកសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា ឬគំនូសសញ្ញាទាំងឡាយដែលបញ្ជូតិ្តដោយឯកសារភ្ជាប់ឬឧបទានទី២នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ប៉ុន្តែត្រូវបានគេប្រើវានៅក្នុងន័យមួយផ្សេងក្រៅ ពីអត្ថន័យដែលបានកំណត់ក្នុងឯកសារភ្ជាប់ ឬឧបទានទី ២ នេះក៏ដោយ ។

គ- ក្នុងរយៈពេលអន្តរកាល(បណ្តោះអាសន្ន)មួយដែលមានរយៈពេល១៥ឆ្នាំ បន្ទាប់ចាបពីពេលដែលឧបសម្ព័ន្ធនេះចូលជាធរមាន ក្នុងទឹកដីរបស់ពួកគេ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវរៀបចំឱ្យទូលំទូលាយ ផ្ទាស់ប្តូរ ឬដាក់បន្ថែមនូវផ្ទាកសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា និងគំនូសសញ្ញានានានៅតាមដងផ្លូវ និងផ្លូវរបៀងនានា ដែលបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី ១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងដែលផ្ទាកសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា និងគំនូសសញ្ញាដើមទាំងអស់នោះ មិនមានន័យស្របគ្នាជាគោលការណ៍ទៅនឹងប្រព័ន្ធផ្ទាកសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា និងគំនូសសញ្ញា ឬមិនមានបញ្ជូតិ្តដោយឯកសារភ្ជាប់ឬឧបទានទី២នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។នៅក្នុងរយៈពេលនេះដើម្បីអោយអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់មានការយល់ដឹងអំពីប្រព័ន្ធផ្ទាកដែលបានបញ្ជូតិ្តដោយឯកសារភ្ជាប់ ឬឧបទានទី២នោះ ផ្ទាកសញ្ញា និងនិមិត្តសញ្ញាដើមនានា គួតែរក្សាទុកនិងដាក់តំឡើងផ្ទាកសញ្ញា និងនិមិត្តសញ្ញាថ្មីទាំងឡាយ ដូចមានបញ្ជូតិ្ត នៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់ ឬឧបទានទី ២ ឱ្យនៅក្បែរ ផ្ទាកសញ្ញា និងនិមិត្តសញ្ញាដើមនានាដែលមានស្រាប់ទាំងនោះ ។

ឃ- នៅពេលណាដែលឯកសារភ្ជាប់ឬឧបទានទី២ នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនបានបញ្ជូតិ្ត នូវផ្ទាកសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ឬ គំនូសសញ្ញាណាមួយ ដើម្បីបញ្ជាក់នូវបទបញ្ជា ឬការទាំពាក់មានជាក់លាក់មួយដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់នានាទេនោះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវបានគេអនុញ្ញាតជាចំហ ក្នុងការប្រើប្រាស់សំរាប់គោលបំណងខាងលើនេះ នូវផ្ទាកសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ឬគំនូសសញ្ញានានាដែលពួកគេត្រូវការ ដែលត្រូវបញ្ជាក់ថាផ្ទាកសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ឬគំនូសសញ្ញាទាំងនោះមិនត្រូវបានគេកំណត់អត្ថន័យដោយឡែកណាមួយ ដោយឯកសារភ្ជាប់ ឬឧបទានទី២ទេ និងញ្ជាក់ថាផ្ទាកសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ឬគំនូសសញ្ញា ទាំងនោះត្រូវសំរបទៅនឹងប្រព័ន្ធ ដែលបានបញ្ជូតិ្តដោយឯកសារភ្ជាប់ទី ២ ។

ង- បញ្ជូតិ្តដែលមានចែងនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនបានតំរូវឱ្យភាគីចុះកិច្ចសន្យា អនុម័តិទទួលយក ផ្ទាកសញ្ញា និងគំនូសសញ្ញាដែលបានបញ្ជូតិ្តដោយឯកសារភ្ជាប់ ឬឧបទានទី២ទាំងស្រុងនោះទេ ។ ផ្ទុយទៅវិញ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវកំរិតនូវចំនួន និងប្រភេទនៃផ្ទាកសញ្ញា ឬគំនូសសញ្ញា ដែលពួកគេត្រូវអនុម័តយល់ព្រមក្នុងការទទួលយកនូវអ្វីដែលចាំបាច់ខាងមិនបាន តែប៉ុណ្ណោះ ។

ច- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាធានាក្នុងការហាមឃាត់នៅក្នុងទឹកដីរបស់ពួកគេ ក្នុងការសរសេរ ឬដាក់(តំលើង)បន្ថែមឧបករណ៍សំភារៈ ក្តារផ្សព្វផ្សាយពាណិជ្ជកម្ម ផ្ទាកជូនដំណឹង គំនូសសញ្ញា ឬឧបករណ៍ដ៏ទៃទៀត ឱ្យស្ថិតនៅជិតក្បែរផ្ទាកសញ្ញា ឬឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យចរាចរដ៏ទៃទៀត ដែលធ្វើអោយផ្ទាកសញ្ញាទាំងនោះមិនអាចសំគាល់បាន និងយល់បានតិចតួច ឬធ្វើអោយយល់ច្រលំប្រថុយប្រថានទីងគ្រោះថ្នាក់ និងធ្វើអោយវង្វេងស្មារតី ដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ដែលបង្ក និងធ្វើអោយខូចប្រយោជន៍ ដល់សុវត្ថិភាពចរាចរ ។

GMS-Annex7_kh- 01 Sep 2006 1/19/2001

មាត្រា ៣.- ការបញ្ជាក់

ក- ការប្រើប្រាស់ភាសា (អក្សរ) សរសេរ នៅក្នុងតំនួសសញ្ញាផ្លូវថ្នល់ ផ្ទាកសញ្ញា និងភ្លើងសញ្ញា អាចនឹងកំណត់ឱ្យនៅត្រឹមចំនួនអប្បរមាមួយ ហើយត្រូវប្រើរូបសញ្ញានានាជំនួសឱ្យបានច្រើនជាងវិញ។

ខ- ក្នុងការអធិប្បាយផ្ទាកសញ្ញា តំនួសសញ្ញាផ្លូវថ្នល់ ដោយការប្រើភាសារអង់គ្លេស/ឡាតាំង លេខអារ៉ាប់នោះមិនមានអត្ថន័យថា បានហាមឃាត់មិនឱ្យមានការប្រើប្រាស់នូវភាសាជាតិ ស្របជាមួយគ្នានោះទេ។

មាត្រា ៤.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្ម លើឧបសម្ព័ន្ធ តាមរយៈគណកម្មាធិការរួម។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនោះ ត្រូវតែជាកម្មវត្ថុនៃការឯកភាពគ្នាជាឯកច្ឆ័ន ពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់។

មាត្រា ៥.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម

ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម ពីរដ្ឋាភិបាលទាំងឡាយដែលជាភាគីចុះកិច្ចសន្យា។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ៦.- ការចូលជាធរមាន

ឧបសម្ព័ន្ធ នឹងត្រូវចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែល ០២ភាគីចុះកិច្ចសន្យាយ៉ាងតិច បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមដល់វា នឹងត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពត្រឹមតែក្នុងអង្គភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័នឬការយល់ព្រមដល់ឧបសម្ព័ន្ធ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ៧.- ការកែសំរួលច្បាប់ជាតិ

នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធានាធ្វើការកែសំរួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្របទៅតាមខ្លឹមសារនៃឧបសម្ព័ន្ធ។

មាត្រា ៨.- ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ

ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ៩.- ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗអាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធទាំងស្រុង ឬក៏មួយចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធិភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរឹតវាជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិខ្លួន។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនពត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ភ្លាម តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះ ឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណាដែលសភាពការណ៍ វិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ។

មាត្រា ១០.- ចំនាត់ចំនង ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ក្លាយជាផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះទេ ។ នៅក្នុងករណី ដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាបានការ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសិមិតភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយជាមួយគ្នា នឹងកិច្ចព្រមព្រៀង។

GMS-Annex7_kh- 01 Sep 2006 I/19/200i

មាត្រា ១១.- ឯកសារភ្ជាប់នឹងឧបសម្ព័ន្ធ

ឯកសារភ្ជាប់ ត្រូវបង្កើតជាផ្នែករួមបញ្ចូលគ្នាមួយ ជាមួយឧបសម្ព័ន្ធ និងត្រូវមានតំលៃចូលរួមស្មើៗគ្នា ។

មាត្រា ១២.- ការដោះស្រាយជំលោះ

ជំលោះរវាងភាគី០២ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធ ត្រូវស្រុះស្រួលគ្នាលើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចារ តាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈ គណៈកម្មាធិការរួម ។

មាត្រា ១៣.- ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលណាដែលចូលជាធរមាន ឧបសម្ព័ន្ធមិនអាចឱ្យគេប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែក ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ

ឧបទានទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី ៧ :

ឧបទានទី ១ : បទបញ្ជាទៅតាមផ្លូវផ្ទៃ

ឧបទានទី ២ : ផ្លាកសញ្ញា និងភ្លើងសញ្ញាចរាចរតាមផ្លូវផ្ទៃ

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនៅទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដោយបានទទួលការអនុញ្ញាតពីអជ្ញាធរព្រៀងៗខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

ធ្វើនៅ ភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ៣០ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៤ ជា០៦ ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
ឯកឧត្តម ត្រាំ អ៊ុំទតឹក រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
ឯកឧត្តម ហ៊ូ ស៊ីហ៊ុី អនុរដ្ឋមន្ត្រី ពមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ
ឯកឧត្តម សឹមាំដ ផុលសេនា អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ុស្តិ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
ឯកឧត្តម ឆូវ៉ា ថង់ទីន អនុរដ្ឋមន្ត្រី ដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៏
ឯកឧត្តម នីកន ចំណុច អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ឯកឧត្តម ដាំ ថេមិញ អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

ANNEX 7: ROAD TRAFFIC REGULATION AND SIGNAGE

To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People (hereinafter referred to as "the Annex")

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

Referring to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed on 26 November 1999 at Vientiane, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China on 3 November 2002 at Phnom Penh, and acceded to by the Union of Myanmar on 19 September 2003 at Dali City (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Referring to Articles 3(b) and (n) of the Agreement to the effect that Annexes and Protocols contain technical details or time- and/or site-specific variable elements and that they form an integral part of the Agreement and are equally binding,

Referring to Article 36 of the Agreement, as amended, per which the Agreement may be signed and ratified or accepted and enter into force separately from the Annexes and Protocols,

Referring to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11th GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program to finalize the Agreement and its Annexes and Protocols by 2005, and

Referring to Articles 15 and 26 of the Agreement, calling for this Annex to provide technical details,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1: Road Traffic Regulation

The road traffic regulation shall be the rules of the road as prescribed in Attachment 1 to this Annex.

Article 2: Road Signs and Signals

(a) Road signs, signals, symbols, and road markings on the routes and corridors designated in Protocol 1 of the Agreement shall be as prescribed in Attachment 2 to this Annex.

(b) A transition period of four years from the date of entry into force in their territory of this Annex is allowed to the Contracting Parties to gradually replace or supplement any sign, symbol, signal, and marking on the routes and corridors designated in Protocol 1 of the Agreement, which although it has the characteristics of a sign, symbol, signal, or marking belonging to the system prescribed by Attachment 2 of this Annex is used with a different meaning from that assigned in Attachment 2.

(c) A transition period of 15 years from the date of entry into force in their territory of this Annex is allowed to the Contracting Parties to gradually replace any sign, symbol, signal, and marking on the routes and corridors designated in Protocol 1 of the Agreement, which does not conform in principle to the system prescribed by Attachment 2 of this Annex. During this period, in order to familiarize road users with the system prescribed by Attachment 2, previous signs and symbols may be retained beside those prescribed in Attachment 2.

(d) Where Attachment 2 of this Annex does not prescribe a sign, symbol, or marking to signify a certain rule or convey certain information to road users, it shall be open to the Contracting Parties to use for these purposes any sign, symbol, or marking they wish, provided that such sign, symbol, or marking is not assigned a different meaning by Attachment 2 and provided that it conforms to the system prescribed by Attachment 2.

(e) Nothing in this Annex shall be construed as requiring the Contracting Parties to adopt all types of signs and markings prescribed by Attachment 2. On the contrary, Contracting Parties shall limit the number and types of signs or markings they adopt to what is strictly necessary.

(f) The Contracting Parties undertake to prohibit on their territory to affix to or install near a sign or other traffic control device, any object, board, notice, marking or other device that makes the sign less visible and understandable or risks confusing or distracting the road user in a way prejudicial to traffic safety.

Article 3: Clarification

(a) The use of language in road markings, signs, and signals can be limited to a minimum by the use of symbols.

(b) The prescribed use of English/Latin characters and Arabic numerals by no means prohibits the parallel use of the national language.

Article 4: Amendment

Any Contracting Party may propose amendments to the Annex via the Joint Committee. Such amendments shall be subject to the unanimous consent of the Contracting Parties.

Article 5: Ratification or Acceptance

The Annex is subject to ratification or acceptance of the Governments of the Contracting Parties. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 6: Entry into Force

The Annex will enter into force on the day that at least two Contracting Parties have ratified or accepted it, and will become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 7: Conforming National Law

Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Annex.

Article 8: Reservations

No reservation to the Annex shall be permitted.

Article 9: Suspension of the Annex

Each Contracting Party may temporarily suspend wholly or partly the application of the Annex with immediate effect in the case of emergencies affecting its national safety. The Contracting Party will inform the other Contracting Parties as soon as possible of such suspension, which will end as soon as the situation returns to normal.

Article 10: Relationship with the Agreement

As a measure to implement the principles laid down in the Agreement, the Annex cannot depart from or be contrary to these principles. In case of incompatibility between the Annex and the Agreement, the latter shall prevail. In case of incompatibility between the Annex and another annex or protocol, such incompatibility shall be interpreted in light of the Agreement.

Article 11: Relationship of the Attachments to the Annex

The attachments shall form an integral part of the Annex and shall be equally binding.

Article 12: Dispute Settlement

Any dispute between or among two or more Contracting Parties on the interpretation or application of the Annex shall be settled directly or by amicable negotiation in the Joint Committee.

Article 13: Denunciation

Once entered into force, the Annex cannot be denounced separately from the Agreement.

Attachments to Annex 7:

Attachment 1: Rules of the Road
Attachment 2: Roads Signs and Signals

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Annex.

Done at Phnom Penh on 30 April 2004 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

(SGD) His Excellency Tram Iv Tek
Secretary of State, Ministry of Public Works and Transport

For the Government of the People's Republic of China

(SGD) His Excellency Hu Xijie
Vice Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

(SGD) His Excellency Sommad Pholsena
Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Union of Myanmar

(SGD) His Excellency Thura Thaung Lwin
Deputy Minister of Rail Transportation

For the Government of the Kingdom of Thailand

(SGD) His Excellency Nikorn Chamnong
Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

(SGD) His Excellency Pham The Minh
Vice Minister of Transport

ឧបសម្ព័ន្ធ ៩

លក្ខណៈទិន្នន័យសំរាប់ផ្តល់បំណុលអនុញ្ញាតដល់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន សំរាប់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន

ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ

និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន

(តទៅហៅកាតថា "ឧបសម្ព័ន្ធ")

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ និងសាធារណរដ្ឋ សង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា "ភាគីចុះកិច្ចសន្យា")

ដោយយោងទៅដល់ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាត់ចូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅវៀងច័ន្ទ និងថ្វៃវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គូន . ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គូន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០១ បានយល់ព្រមចូលដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូល ដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី ហើយបានថ្វៃវិសោធនកម្មនៅភ្នំពេញថ្ងៃទី ៣០ ខែមេសា ឆ្នាំ ២០០៤តទៅហៅកាត់ថា "កិច្ចព្រមព្រៀង"

ដោយយោងទៅដល់មាត្រាទី ៣(ប៊ី)និង(អ៊ិន)នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេង១គ្នាទាំងឡាយដែលាមានលក្ខណៈពិសេស ទៅតាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងមានតំលៃចូលរួមស្មើ១គ្នា ។

ដោយយោងទៅដល់ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានថ្វៃវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារនិមួយ១អាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែក១ពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ដោយយោងទៅដល់ កិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានីលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០០ កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តិទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំលើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្កើយបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារ របស់វា ក្នុងឆ្នាំ ២០០៥ និង

ដោយយោងទៅដល់ មាត្រាទី២១(អា) និង២២(អា) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យផ្តល់តាមរយៈឧបសម្ព័ន្ធនេះនូវការរៀបចំ លំអិត ខាងបច្ចេកទេស

តាមត្រចព្រៀងភ្ជាប់ចុចខាងក្រោម :

មាត្រា ១ .- សេចក្តីផ្តើម

ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ដែលធ្វើសកម្មភាពប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ត្រូវបំពេញលក្ខខ័ណ្ឌទាំងអស់ដែលមាននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនេះ។

មាត្រា ២ .- មូលដ្ឋាននៃការជ្រើសរើស

ក-ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ត្រូវបានផ្តល់អជ្ញាប័ណ្ណដោយប្រទេសដើម ដើម្បីធ្វើសកម្មភាពប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនជាអន្តរជាតិ ដែលផ្តល់ឱ្យពួកគេទៅតាមលក្ខខ័ណ្ឌ ដែលបានកំណត់នៅមាត្រា៣.៤.៥ និង៦។

ខ- ប្រសិនបើប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន មិនមែនជារូបវន្តបុគ្គល តែជានិតិបុគ្គល ឬប្រសិនបើម្ចាស់សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនមិនបានបំពេញលក្ខខ័ណ្ឌទាំងឡាយដោយខ្លួនឯង នោះ អ្នកដែលទទួលជំនួស នូវការគ្រប់គ្រងជាប់ជាប្រចាំ និងមានប្រសិទ្ធភាព នៃសហគ្រាស ត្រូវតែបំពេញលក្ខខ័ណ្ឌទាំងឡាយ ដោយគោរពទៅតាម សមត្ថភាពជំនាញ និងដែលគួរឱ្យទុកចិត្តបាន។

គ- ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនណាមួយដែលមិនបានបំពេញលក្ខខ័ណ្ឌជាតំរូវការទាំងនោះទេ ត្រូវបានដកហូតអជ្ញាប័ណ្ណរបស់គេ

មាត្រា ៣ .- ម្ចាស់កម្មសិទ្ធជាសាលរដ្ឋ

សហគ្រាសប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ត្រូវបំពេញទៅតាមតំរូវការដូចខាងក្រោម :

ក- សហគ្រាសប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ត្រូវមានភាគហ៊ុនចំនួនច្រើនជាងពាក់កណ្តាល កាន់កាប់ដោយពលរដ្ឋជាតិនៃប្រទេសដើម។

ខ- សហគ្រាសដឹកជញ្ជូន ត្រូវដឹកនាំដោយ ពលរដ្ឋភាគច្រើន នៃប្រទេសដើម។

មាត្រា ៤ .- តារាងអាចជ្រើសទុកចិត្តបាន

ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន មិនត្រូវមាន :

ក- ទទួលទោសទ័ណ្ឌ ចូន់ចូរណាមួយ តាមច្បាប់ ឬក៏បទដ្ឋានគតិយុត្តិពាក់ព័ន្ធ នៃប្រទេសដើម។

ខ- ទទួលការដកហូត ចេញពីឯកទេសជំនាញ ក្នុងការអនុវត្តន៍ការងារជាអ្នកដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ ក៏ដូចជាការ ការដាក់ទណ្ឌកម្ម ក្នុងការប្រព្រឹត្តខុស ទៅនឹងការអនុវត្តច្បាប់ ឬបទបញ្ញត្តិ នៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក។

គ- ការប្រកាសអំពីការក្ស័យធន លើកលែងតែសិទ្ធិ សមត្ថភាពអនុវត្ត ឯកសិទ្ធិ ឬក៏ការដោះស្រាយថវិកានៃប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ត្រូវបានធ្វើនិតិសម្បទាឡើងវិញ ឱ្យបានសមរម្យ ស្របទៅតាមច្បាប់ ឬបទប្បញ្ញត្តិ នៃប្រទេសដើមរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា ៥ .- សមត្ថភាពជំនាញ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៃប្រទេសដើមត្រូវផ្ទៀងផ្ទាត់ និងធានាសមត្ថភាពរបស់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ឱ្យស្របទៅតាមគោលការណ៍ គ្រប់គ្រងសេដ្ឋកិច្ច និងការផ្តត់ផ្តង់សេវាប្រកបដោយគុណភាព ការប្រកួតប្រជែងដោយគុណភាព ការប្រកួតប្រជែងដោយតំលាភាព និងប្រតិបត្តិការដោយសុវត្ថិភាព នៃសហគ្រាសដឹកជញ្ជូន។ សំរាប់គោលបំណងខាងលើនេះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវទាមទារ ឱ្យប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន មានជំនាញប៉ិនប្រសប់នៅក្នុងវិស័យដូចខាងក្រោម :

ក- ចំណេះដឹងខាងផ្លូវច្បាប់ ដែលពាក់ព័ន្ធទៅដល់ការធ្វើដំនូញខាងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ (ឧ. កិច្ចសន្យា ច្បាប់សហគ្រាស ច្បាប់គណនេយ្យ ច្បាប់ពលកម្ម ច្បាប់ពន្ធអាករ ។ល។)

ខ- ការគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន(ឧ.ការគណនាតំលៃ និងថ្លៃដឹកជញ្ជូន ការបង់ចំណាយ និង និតិវិធីខាងហិរញ្ញវត្ថុ បទបញ្ជាត្តិនៃតំលៃ ការធានារ៉ាប់រង អជ្ញាកណ្តាលនៃការដឹកជញ្ជូន បច្ចេកទេសគ្រប់គ្រង និងការរកទីផ្សារ។

គ- លក្ខខ័ណ្ឌ និងតំរូវការ ល្អើការចូលទៅរកទីផ្សារប្រសិនបើមាន (ឧ. ការយល់ដឹងអំពីជំនាញឯកសារដឹកជញ្ជូន ការប្រកួតប្រជែងដោយស្មោះត្រង់បរិសុទ្ធ ការប្រយុទ្ធប្រឆាំងនឹងការបញ្ចុះថ្លៃ ឬវិធ្លេទកម្មទីផ្សារ ។

ឃ- វិធានការបច្ចេកទេស ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន(ឧ. ទំហំ និងទំងន់នៃយានយន្ត ជំរើសយានយន្ត ការថែទាំយានយន្ត ការផ្ទុកលើកដាក់ និងផ្ទេរ យានយន្ត, ការដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រោះថ្នាក់ និងទំនិញងាយខូចរលួយ គោលការណ៍នៃការការពារបរិស្ថាន សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក។

ង- សុវត្ថិភាពចរាចរ(ឧ. តួនាទីរបស់ផ្លូវថ្នល់ ការព្រមាន និងការសំរាលគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ)

មាត្រា ៦ .- សមត្ថភាពផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ

ក- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ត្រូវជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិលើមធ្យោបាយហិរញ្ញវត្ថុទាំងឡាយដោយមានប្រសិទ្ធភាព ដើម្បីធានានូវការប្រព្រឹត្តទៅ និងការគ្រប់គ្រងសហគ្រាសប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ដោយសមរម្យ។

ខ- សំរាប់គោលបំណងក្នុងការបាន់ប្រមាណ សមត្ថភាពហិរញ្ញវត្ថុនៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ត្រូវបំពេញនូវកត្តាដូចខាងក្រោម :

- តារាងតុល្យភាពរបស់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន
- ទ្រព្យសម្បត្តិ
- ឥណទានគណនីពីធនាគារ
- សមត្ថភាពទទួលបានឥណទានកំចី

- មានលិខិតធានារ៉ាប់រងពីធនាគារ
- ការធានារ៉ាប់រងលើការទទួលខុសត្រូវ។

គ- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ត្រូវមានការធានារ៉ាប់រងនៃប្រតិបត្តិការលើកិច្ចសន្យា

មាត្រា ៧.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្ម លើឧបសម្ព័ន្ធ តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនោះ ត្រូវតែជាកម្មវត្ថុនៃការឯកភាពគ្នាជាឯកច្ឆ័ន ពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់។

មាត្រា ៨.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម

ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម នៃរដ្ឋាភិបាលទាំងឡាយដែលជាភាគីចុះកិច្ចសន្យា។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ៩.- ការចូលជាធរមាន

ឧបសម្ព័ន្ធ នឹងត្រូវចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែល ០២ភាគីចុះកិច្ចសន្យាយ៉ាងតិច បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមដល់វា នឹងត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពត្រឹមតែក្នុងរង្វង់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមដល់ឧបសម្ព័ន្ធ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ១០.- ការកែសំរួលច្បាប់ជាតិ

នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធានាធ្វើការកែសំរួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្របទៅតាមខ្លឹមសារនៃឧបសម្ព័ន្ធ។

មាត្រា ១១.- ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ

ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ១២.- ការរក្សាទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗអាចច្បាទុក ជាបណ្ណោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធទាំងស្រុង ឬក៏មួយចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធិភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរឹតត្បិតវាជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិខ្លួន។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនពត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ភ្លាម តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការច្បាទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការច្បាទុកនេះ ឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណា ដែលសភាពការណ៍វិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ។

មាត្រា ១៣.- ទំនាក់ទំនង ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ក្លាយជាផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះ ។ នៅក្នុងករណី ដែលវិសមិតភាព (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាបានការ។ នៅក្នុងករណីដែល វិសមិតភាព (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសមិតភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយជាមួយគ្នា និងកិច្ចព្រមព្រៀង។

មាត្រា ១៤.- ការដោះស្រាយជំលោះ

ជំលោះរវាងភាគី០២ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធ ត្រូវស្រុះស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចារតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម។

មាត្រា ១៥.- ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលណាដែលចូលជាធរមាន ឧបសម្ព័ន្ធមិនអាចឱ្យគេប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែក ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនៅទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការអនុញ្ញាតពីអជ្ញាធរវៀង។ខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

ធ្វើនៅ វៀងច័ន្ទ ថ្ងៃទី ១៦ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៤ ជា០៦ ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
ឯកឧត្តម **ឃី តាំងលីម** ទេសរដ្ឋមន្ត្រី-រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកសហប្រតិបត្តិការមហាអនុតំបន់មេគង្គ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
ឯកឧត្តម **ឈាវ ស៊ាវយ៉ន់** អនុរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ
ឯកឧត្តម **សំម៉ាដ ផុលសេនា** អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប្រៃសណីយ៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
ឯកឧត្តម **ស៊ឺ ថា** រដ្ឋមន្ត្រីអភិឌ្ឍផែនការ និងសេដ្ឋកិច្ចជាតិ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់
ឯកឧត្តម **នីកន ចំណុច** អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ឯកឧត្តម **ចាន់ ហ្សឺនខឿន** អនុរដ្ឋមន្ត្រី ផែនការ និងវិនិយោគ

ANNEX 9: CRITERIA FOR LICENSING OF TRANSPORT OPERATORS FOR CROSS-BORDER TRANSPORT OPERATIONS

To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People (hereinafter referred to as "the Annex")

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

Referring to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed at Vientiane on 26 November 1999, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China at Phnom Penh on 3 November 2002, and acceded to by the Union of Myanmar at Dali City on 19 September 2003, and amended at Phnom Penh on 30 April 2004 (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Referring to Articles 3(b) and (n) of the Agreement to the effect that Annexes and Protocols contain technical details or time- and/or site-specific variable elements and that they form an integral part of the Agreement and are equally binding,

Referring to Article 36 of the Agreement, as amended, per which the Agreement may be signed and ratified or accepted and enter into force separately from the Annexes and Protocols,

Referring to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11th GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program to finalize the Agreement and its Annexes and Protocols by 2005, and

Referring to Articles 21(a) and 22(a) of the Agreement, calling for this Annex to provide technical details,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1: Introduction

Transport Operators who perform international transport operations shall fulfill all conditions laid down in this Annex.

Article 2: Basic Eligibility

(a) Transport Operators shall be licensed by their Home Country to perform international transport operations provided they meet the minimum conditions set out in Articles 3, 4, 5, and 6 of this Annex.

(b) If the Transport Operator is not a physical but a legal person or if the owner of the transport enterprise does not fulfill the conditions himself/herself, the person who is in charge of the permanent and effective management of the enterprise must fulfill the conditions with respect to reliability and professional competence.

(c) A Transport Operator that no longer meets the requirements shall be divested of his/her license.

Article 3: Substantial Ownership by National Citizens

The transport operation enterprise shall comply with the following requirements:

(a) More than half of the transport operation enterprise's capital must be owned by national citizens of the Home Country.

(b) The enterprise must also be directed by a majority of national citizens of the Home Country.

Article 4: Reliability

The Transport Operator must not have been:

(a) convicted for serious breaches of relevant laws or regulations of the Home Country; or

(b) divested from the capacity to exercise the profession of road carrier as a sanction for breach of applicable laws or regulations in the field of road carriage; or

(c) declared bankrupt unless the rights, competency, privileges, or financial solvency of the Transport Operator have been restored or rehabilitated, as appropriate, according to the laws or regulations of the Home Country of the Transport Operator.

Article 5: Professional Competence

The Home Country Contracting Party shall verify and make sure of the Transport Operator's ability for sound economic management, supply of quality service, fair competition, and safe operation of the transport enterprise. For that purpose the Contracting Party shall require the Transport Operator to be proficient in the following fields:

(a) legal matters relevant to the road transport business (e.g., contracts, carrier liability, company law, accounting law, labor law, tax law);

(b) transport operation management (e.g., cost and price calculation, payment and financing methods, price regulation, insurance, transport intermediaries, management techniques, marketing);

(c) conditions and requirements on access to the market, if any (e.g., access to the profession, transport documents, fair competition/anti-dumping);

(d) technical matters relating to transport operations (e.g., sizes and weights of vehicles, choice of vehicle, maintenance of the vehicle, loading and unloading of the vehicle, carriage of dangerous and perishable goods, principles of environmental protection in road traffic); and

(e) road safety (e.g., rules of the road, traffic accident prevention and mitigation).

Article 6: Financial Solvency

(a) The Transport Operator shall own sufficient financial means to guarantee the proper functioning and management of the transport operation enterprise.

(b) For the purpose of assessing the Transport Operator's solvency, the following elements may be taken into account: the Transport Operator's balance sheet, assets, bank account credit, capacity to obtain loans, bank guarantees obtained, and liability insurance cover.

(c) The Transport Operator must carry insurance covering the Operator's contractual liability.

Article 7: Amendment

Any Contracting Party may propose amendments to the Annex via the Joint Committee. Such amendments shall be subject to the unanimous consent of the Contracting Parties.

Article 8: Ratification or Acceptance

The Annex is subject to ratification or acceptance of the Governments of the Contracting Parties. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 9: Entry into Force

The Annex will enter into force on the day that at least two Contracting Parties have ratified or accepted it, and will become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 10: Conforming National Law

Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Annex.

Article 11: Reservations

No reservation to the Annex shall be permitted.

Article 12: Suspension of the Annex

Each Contracting Party may temporarily suspend wholly or partly the application of the Annex with immediate effect in the case of emergencies affecting its national safety. The Contracting Party will inform the other Contracting Parties as soon as possible of such suspension, which will end as soon as the situation returns to normal.

Article 13: Relationship with the Agreement

As a measure to implement the principles laid down in the Agreement, the Annex cannot depart from or be contrary to these principles. In case of incompatibility between the Annex and the Agreement, the latter shall prevail. In case of incompatibility between the Annex and another annex or protocol, such incompatibility shall be interpreted in light of the Agreement.

Article 14: Dispute Settlement

Any dispute between or among two or more Contracting Parties on the interpretation or application of the Annex shall be settled directly or by amicable negotiation in the Joint Committee.

Article 15: Denunciation

Once entered into force, the Annex cannot be denounced separately from the Agreement.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Annex.

Done at Vientiane on 16 December 2004 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

(SGD) His Excellency Khy Taing Lim
Senior Minister to the Prime Minister's Office

For the Government of the People's Republic of China

(SGD) His Excellency Liao Xiaojun
Vice Minister of Finance

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

(SGD) His Excellency Sommad Pholsena
Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Union of Myanmar

(SGD) His Excellency Soe Tha
Minister for National Planning and Economic Development

For the Government of the Kingdom of Thailand

(SGD) His Excellency Nikorn Chamnong
Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

(SGD) His Excellency Tran Dinh Khien
Vice Minister of Planning and Investment

ឧបសម្ព័ន្ធទី១១

បទដ្ឋាន ឬមាត្រដ្ឋាន ស្តង់ដារ និងលក្ខណៈបច្ចេកទេស សំរាប់ការគូសបន្ទប់ និងសាងសង់ផ្លូវ ស្ពាន

ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន (តទៅហៅកាតថា" ឧបសម្ព័ន្ធ)

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យ ប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋ សង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា" ភាគីចុះកិច្ចសន្យា")

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅវៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គូន , ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គូន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ បានយល់ព្រមចូលដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូលដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី តទៅហៅកាត់ថា" កិច្ចព្រមព្រៀង"

ដោយយោងទៅលើមាត្រាទី ៣(បេ)និង(អិន)នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅតាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងមានតំលៃចូលរួមស្មើៗគ្នា

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារនិមួយៗអាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានីលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០០, កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តិទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំលើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់ បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្ហើយបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារ របស់វា ក្នុងឆ្នាំ ២០០៥ និង

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី២៥ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យផ្តល់តាមរយៈឧបសម្ព័ន្ធនេះ នូវការរៀបចំលំអិតខាងបច្ចេកទេស

បានព្រមព្រៀងគ្នាដូចខាងក្រោម :

មាត្រា ១.-ការត្រួតពិនិត្យជាទូទៅនៃបទដ្ឋាន(ស្តង់ដារ)

ការត្រួតពិនិត្យជាទូទៅ ក្នុងការគូសបន្ទប់ និងសាងសង់ ផ្លូវថ្នល់ ត្រូវបានបញ្ជាក់ក្នុងនៅក្នុង **តារាងទី១**។

តារាងទី១

បទដ្ឋាន(ស្តង់ដារ)ផ្លូវថ្នល់

ការចាត់ថ្នាក់ផ្លូវថ្នល់		ផ្លូវចំបង (៤ ឬច្រើន ប្រឡោះ-ចំណែកខ្សែរចរាចរ)			ផ្លូវប្រភេទ ទី១ (ផ្លូវ៤ខ្សែ ឬ ច្រើនប្រឡោះ-ចំណែកខ្សែរចរាចរ)		
ការចាត់ថ្នាក់តាមលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រ		L=Level ដីរាបស្មើ	R= Rolling ដីឡើងចុះ	M= Mountainous ដីភ្នំ-ខ្ពង់រាប	L=Level ដីរាបស្មើ	R= Rolling ដីឡើងចុះ	M= Mountainous ដីភ្នំ-ខ្ពង់រាប
ល្បឿនគ្រោងទុក(គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង)		100-120	80-100	60-80	80-110	60-80	50-70
ទទឹងផ្លូវ (ម៉ែត្រ)	ដីសំរាប់ចំណីផ្លូវថ្នល់	(50-70) ((40-60))			(50-70) ((40-60))		
	ប្រឡោះខ្សែរចរាចរ	3.75		3.50-3.75	3.50-3.75		
	ចិញ្ចើមថ្នល់	1.50-3.00		2.50	1.50-3.00		1.50-2.50
កាំអប្បរមាខ្សែរកោងស្រប នៃផ្លូវ(ម៉ែត្រ)		390	230	120	220	120	80
ប្រភេទនៃកំរាលផ្លូវថ្នល់		កំរាលបេតុងកៅស៊ូ /បេតុងអាមេរ(ស៊ីម៉ង់)			កំរាលបេតុងកៅស៊ូ /បេតុងអាមេរ(ស៊ីម៉ង់)		
កិតកំពស់អតិបរិមា នៃតែមផ្លូវកោង (%)		(7) ((6-7))			(8) ((6-8))		
កិតចោងឡើង ឬជ្រុតចុះនៃផ្លូវអតិបរិមា(%)		4	5	6	5	6	7
កំពស់អប្បរមា ខ្សែរកោងបញ្ឈរកែងទៅនឹងផ្លូវ(ម៉ែត្រ)		4.50 [5.00]			4.50 [5.00]		
សមត្ថភាព រចនាសម្ព័ន្ធ (អប្បរមា)		HS20-44			HS20-44		

ការចាត់ថ្នាក់ផ្លូវថ្នល់		ផ្លូវប្រភេទ ទី២ (ផ្លូវ២ ប្រឡោះ-ចំណែកខ្សែរចរាចរ)			ផ្លូវប្រភេទ ទី៣ (ផ្លូវ២ ប្រឡោះ-ចំណែកខ្សែរចរាចរ)		
ការចាត់ថ្នាក់តាមលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រ		L=Level ដីរាបស្មើ	R= Rolling ដីឡើងចុះ	M= Mountainous ដីភ្នំ-ខ្ពង់រាប	L= Level ដីរាបស្មើ	R= Rolling ដីឡើងចុះ	M= Mountainous ដីភ្នំ-ខ្ពង់រាប
ល្បឿនគ្រោងទុក(គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង)		80-100	60-80	40-60	60-80	50-70	30-60
ទទឹងផ្លូវ (ម៉ែត្រ)	ដីសំរាប់ចំណីផ្លូវថ្នល់	(40-60) ((30-40))			30-40		
	ប្រឡោះខ្សែរចរាចរ	3.50-3.75			3.00-[3.25]		
	ចិញ្ចើមថ្នល់	1.50-2.50		1.50-2.00	1.50[2]		1.0-1.5[1.5]
កាំអប្បរមាខ្សែរកោងស្រប នៃផ្លូវ(ម៉ែត្រ)		200	110	50	110	75	50
ប្រភេទនៃកំរាលផ្លូវថ្នល់		កំរាលបេតុងកៅស៊ូ /បេតុងអាមេរ(ស៊ីម៉ង់)			កំរាលចាក់កៅស៊ូ០២ជាន់		
កិតកំពស់អតិបរិមា នៃតែមផ្លូវកោង (%)		(10) ((6))			(10) ((6))		
កិតចោងឡើង ឬជ្រុតចុះនៃផ្លូវអតិបរិមា(%)		6	7	8	6	7	8
កំពស់អប្បរមា ខ្សែរកោងបញ្ឈរកែងទៅនឹងផ្លូវ(ម៉ែត្រ)		4.50			4.50		
សមត្ថភាព រចនាសម្ព័ន្ធ (អប្បរមា)		HS20-44			HS20-44		

<u>កំណត់សំគាល់:</u>

១. ពាក្យអក្សរកាត់ :L=Level Terrain ដីរាបស្មើ R= Rolling ដីឡើងចុះ-ទីជំរាល M= Mountainous ដីតំបន់ភ្នំ

២. ( ) = Rural ជនបទ (( )) = Urban ទីក្រុង

៣. [ ] = Desirable Values តំលៃជាតំរូវការ

៤. ដីចំណីផ្លូវថ្នល់ ទទឹងផ្លូវថ្នល់ ទទឹងប្រឡោះខ្សែរចរាចរ និង ប្រវែង កិតកំពស់អតិបរិមា នៃតែមផ្លូវកោង (%) អាចខុសៗ គ្នា និងប្រសិនមានការចាំបាច់ ត្រូវធ្វើការបញ្ជាក់ ស្តីអំពីបទដ្ឋានគ្រោងទុក ជាមួយភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។

៥. បទដ្ឋាន(ស្តង់ដារ)ជាតិចំពោះ រចនាសម្ព័ន្ធបន្ទុក អាចត្រូវបានគេអនុវត្តន៍

មាត្រា ២.- ចំណាត់ថ្នាក់នៃផ្លូវ

ក- ផ្លូវ និងរបៀងកណ្តាល (ឬរបៀងមេ) ទាំងឡាយ ដែលបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី១នៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងត្រូវបានគេចាត់ចំណាត់ ថ្នាក់ដូចខាងក្រោមក្នុងតារាងទី២:

តារាងទី២

ចំណាត់ថ្នាក់

(យោងតាមបទដ្ឋាន(ស្តង់ដារ) ផ្លូវហាយវេអាស៊ី រៀបចំឡើងដោយអង្គការ UNESCAP ឆ្នាំ១៩៩៥)

ចំណាត់ថ្នាក់	ការអធិប្បាយ	ប្រភេទកំរាលផ្តល់
ផ្លូវកំរិតចំបង	ផ្លូវធំម៉ូតូវេយ-ផ្លូវយានយន្តមានរបងការពារ	កំរាលបេតុងកៅស៊ូ /បេតុងអាមេរ(ស៊ីម៉ង់)
ផ្លូវថ្នាក់ទី១	ផ្លូវ ៤ រឺ ច្រើនប្រឡោះ-ចំណែកខ្សែ	កំរាលបេតុងកៅស៊ូ /បេតុងអាមេរ(ស៊ីម៉ង់)
ផ្លូវថ្នាក់ទី២	ផ្លូវពីរប្រឡោះ-ចំណែកខ្សែ	កំរាលបេតុងកៅស៊ូ /បេតុងអាមេរ(ស៊ីម៉ង់)
ផ្លូវថ្នាក់ទី៣	ផ្លូវពីរប្រឡោះ-ចំណែកខ្សែ (ចង្អៀត)	កំរាលចាក់កៅស៊ូ០២ជាន់

ខ- "**ផ្លូវកំរិតចំបង**" យោងទៅលើ ផ្លូវធំម៉ូតូវេយ-ផ្លូវចំមានរបង រឺរបាំងការពារយានយន្ត។ ផ្លូវធំម៉ូតូវេយ ឬផ្លូវធំមាន របង រឺរបាំងការពារយានយន្តត្រូវបានគេប្រើទាំងស្រុងសំរាប់រថយន្ត។ ផ្លូវចូលទៅផ្លូវម៉ូតូវេយ ត្រូវតែស្ថិតក្នុងកំរិតជា ផ្លូវបិទបែកមានកំរិតផ្សេងពីគ្នា។ ម៉ូតូ កង់ និងអ្នកថ្មើរជើងនឹងមិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតិ ឱ្យធ្វើដំណើរ ជាមួយនឹងផ្លូវរថយន្ត-ម៉ូតូវេយទេ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពចរាចរ ហើយនិង សុវត្ថិភាព យានយន្តដែលមានល្បឿនលឿន លើកលែងតែនៅពេលណា ដែលមានច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិខាង ក្នុងប្រទេស បានអនុញ្ញាត។ មិនត្រូវកំណត់ឱ្យមាន ផ្លូវប្រសព្វគ្នា (ឬផ្លូវកាត់ខ្វែងគ្នា-ផ្លូវត្រឡែងកែង)ក្នុងកំរិតស្មើគ្នា នៅលើផ្លូវម៉ូតូវេយទេ ហើយទ្រុងផ្លូវត្រូវចែកដាច់ពីគ្នា ដោយមានគំនូសទ្រុងផ្លូវ។ ផ្លូវក្នុងក្រុមនេះត្រូវបានគេចាត់បញ្ចូលទៅក្នុងចំណាត់ថ្នាក់ ស្របទៅតាមការអភិវឌ្ឍក្នុងពេលថ្មីៗ នេះ នូវផ្លូវរថយន្ត -ផ្លូវម៉ូតូ វេយ ក្នុងប្រទេសមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ GMS ។

គ- ផ្លូវកំរិតទីពាអាចសាងសង់ និងប្រើប្រាស់បាន នៅពេលដែល មូលនិធិសំរាប់ការសាងសង់ និងដែល /រឺក៏ដី សំរាប់សាងសង់ផ្លូវមានកំរិត ។ ប្រភេទនៃកំរាលផ្តល់នឹងត្រូវបានគេលើកកំពស់ ដោយក្រាលបេតុង កៅស៊ូ រឺបេតុងអាមេរ(ស៊ីម៉ង់) ក្នុងពេលឆាប់ៗនាថ្ងៃអនាគត។ ដោយចាត់ទុកថាផ្លូវក្នុងកំរិតទី៣ នេះជា បទដ្ឋានអប្បរមានៃតំរូវការនោះ, គេត្រូវជំរុញការលើកកំពស់ផ្លូវ ឬកំណាត់ផ្លូវទាំងឡាយណា ដែល នៅក្រោមកំរិតទី៣នេះ ឱ្យដល់ឡើងដល់បទដ្ឋានកំរិតទី២ ។

ឃ- ទំហំឬបរិមាណចរាចរទៅថ្ងៃអនាគត នឹងត្រូវគ្រោងឡើង សំរាប់រយៈពេល២០ឆ្នាំ ក្រោយពេល បញ្ចប់ការ សាង សង់ផ្លូវ/ឬការលើកកំពស់ផ្លូវឱ្យប្រសើរឡើង (ដែលតទៅហៅថា បរិមាណចរាចរប្រចាំថ្ងៃ គ្រោងទុក) ត្រូវបានគេប្រើបាស់ដើម្បីកំណត់ចំណាត់ថ្នាក់ផ្លូវ ដូចដែលគេបកស្រាយនៅខាងក្រោម ។

ង- គេបានទទួលស្គាល់ជាអន្តរជាតិថា វត្តមាននៃយានយន្តធុនធ្ងន់ៗ និងយានយន្តដែលមានល្បឿនយឺតមានឥទ្ធិពល យ៉ាងខ្លាំង ដល់ការគូសគ្រោងគំរោងផ្លូវថ្នល់ ។ ដូច្នេះក្នុងប្រព័ន្ធចំណាត់ថ្នាក់នេះ ត្រូវបានគេស្នើរឡើង ឱ្យប្រើវិធីសាស្ត្រ "ឯកតាយានយន្តផ្ទាល់ខ្លួន" ឬ "ឯកតាយានយន្តទេសចរណ៍" (Passenger Car Unit-PCU) "ឬ PCU ដែលត្រូវបានគេប្រើប្រាស់យ៉ាងទូលាយ សំរាប់គោលបំណង លើកគំរោងការ (គូសគ្រោង)ផ្លូវថ្នល់ នៅក្នុងបណ្តាប្រទេសអាស៊ីជាច្រើន ។

ច- បរិមាណចរាចរសំរាប់យានយន្តធុនស្រាល មិចាំបាច់គិតបញ្ចូលក្នុងការគណនាទេ ប្រសិនបើគេគូសគ្រោង ប្រឡោះទិសដៅចរាចរ ដាក់ឱ្យនៅដាច់ពីគ្នាទាំងស្រុង។ មេគុណនៃចរន្ត ឬលំហូរ ចរាចរសំរាប់យានយន្តធុនធ្ងន់អាចកើនឡើង ប្រសិនបើផ្លូវថ្នល់នោះ ស្ថិតនៅតំបន់ភ្នំ។

ឆ- កំរិតថ្នាក់នៃផ្លូវថ្នល់ ត្រូវបានគេកំណត់ដូចខាងក្រោម ដោយប្រើប្រាស់ "PCU" ជាសន្ទស្សន៍តំនាង

ឱ្យបរិមាណ ឬទំហំចរាចរ :

១- កំណត់យក " PDT " ឬ " បរិមាណចរាចរប្រចាំថ្ងៃគ្រោងទុក " " project daily traffic volume (pcu / day) " ដោយប្រើប្រាស់ បរិមាណចរាចរ តាមប្រភេទយានយន្ត (គ្រឿង / ថ្ងៃ) Vehicle type (vehicles / day) និងមេគុណចរន្ត ឬសំហូរចរាចរ

២- កំណត់យក " តំលៃ K ឬ K Value " ដែលជាផលធ្យេប នៃបរិមាណចរាចរខ្ពស់បំផុតក្នុងមួយ ម៉ោង លើកទី៣០ ក្នុងរយៈពេលមួយឆ្នាំ (គិតជា pcu / hour) លើបរិមាណចរាចរ ប្រចាំថ្ងៃជា មធ្យម ក្នុង១ឆ្នាំ (គិតជា pcu / day) ។ ទិន្នន័យរាប់បាននៃចរាចរ ក្នុងកំណាត់ផ្លូវណាមួយ ដែល មានលក្ខណៈដូចគ្នា ឬប្រហាក់ប្រហែលទៅនឹងផ្លូវ ដែលគេមានគំរោងនឹងលើកនេះ អាចយកជា ការប្រើប្រាស់បាន ។ តំលៃចារ៉ាម៉ែត្រ K ជាធម្មតាប្រហែល 0.១0 ។

៣- កំណត់យក " តំលៃ D ឬ D Value " ដែលជាផលធ្យេប នៃបរិមាណចរាចរ(ខ្ពស់បំផុតលើក ទី៣0)ក្នុងម៉ោងពិកនៃទិសដៅចរាចរណាមួយ (គិតជា pcu / hour) លើបរិមាណចរាចរ (ខ្ពស់បំផុតលើក ទី៣0) ក្នុងម៉ោងពិកនៃទិសដៅចរាចរទាំង២ទិស (គិតជា pcu / hour) ។ តំលៃចារ៉ាម៉ែត្រ D ជាធម្មតានៅក្នុងចន្លោះ 0.៥៥ ទៅ 0.៦0 ប៉ុន្តែអាចឡើងរហូតដល់ 0.៨0 ។

៤- គណនា " តំលៃ PPHT ឬ planning peak hour traffic volume " ឬ " បរិមាណចរាចរក្នុង ម៉ោងពិកផែនការ " (គិតជា pcu / hour) ដោយប្រើប្រាស់ រូបមន្ត PPHT = PDT x K x D ។ PPHT តំណាងឱ្យបរិមាណចរាចរ(ខ្ពស់បំផុត លើកទី៣0) ក្នុងម៉ោងពិកនៃទិសដៅចរាចរណាមួយ (គិតជា pcu / hour) ។

៥- ចែក PPHT (គិតជា pcu / hour) ទៅនឹងចំនួន 1 ,800 (pcu / hour) ដែលជាចំនួនដែលគេទទួលស្គាល់យ៉ាងទូលំទូលាយ ថាជាលទ្ធភាពជាស្តង់ដារនៃបរិមាណចរាចរ ក្នុងមួយប្រឡោះ ទិសដៅចរាចរ ហើយចោលខ្ទង់ទសភាគនៃចំនួនដែលរកបានចេញ ដើម្បីគណនាតំលៃ ដើម្បីកំនត់ចំនួនប្រឡោះទិសចរាចរ ។ គុណចំនួនដែលរកបាន នឹង ២ ដើម្បីរកបរិមាណតំរូវការចាំបាច់នៃចំនួនប្រឡោះទិសចរាចរ(ទាំង២ទិស) ។

៦- កំណត់ថ្នាក់នៃផ្លូវ ដោយអនុលោមទៅតាមបរិមាណតំរូវការចាំបាច់នៃចំនួនប្រឡោះទិសចរាចរ ដែលបានកំណត់ក្នុងជំហ៊ានទី៥ ។ ថ្នាក់ចំបង ឬ Primary class អាចប្រើបាន ប្រសិនបើគេត្រូវការ អភិវឌ្ឍឱ្យដល់ផ្លូវធំម៉ូតូវេយ ឬផ្លូវយានយន្តមានរបងការពារ ។

មាត្រា ៣.- ចំណាត់ថ្នាក់តាមភូមិសាស្ត្រដី

ចំណាត់ថ្នាក់តាមលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រដីត្រូវបានគេបង្ហាញក្នុងតារាងទី៣ខាងក្រោម ដែលនឹងប្រើប្រាស់ដូចតទៅ ។

តារាងទី៣

ចំណាត់ថ្នាក់តាមភូមិសាស្ត្រដី

ចំណាត់ថ្នាក់តាមលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រដី	ពុំនុះ-ខ្ជាត់ជារាល(ឬជារាលខចីង)
ដីរាបស្មើ ឬ Level (L)	ពី 0 ទៅ ៩.៩ %
ដីខ្ជង់រាប-ឡើងចុះ ទីជារាលឬ Rooling (R)	ពី ១0 ទៅ ២៤.៩%
ដីតំបន់ភ្នំ ឬ Mountain (M)	២៥ % រឺ លើសពីនេះ

មាត្រា ៤.- ល្បឿនគ្រោងទុក

ទំនាក់ទំនងរវាងល្បឿនគ្រោងទុក ចំណាត់ថ្នាក់នៃផ្លូវ Highway និងចំណាត់ថ្នាក់តាមលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រដី ត្រូវបានបង្ហាញក្នុងតារាងទី១មាត្រាទី១ ។ ល្បឿនគ្រោងទុកមួយ មាន១២០គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង នឹងត្រូវបានគេប្រើសំរាប់តែផ្លូវថ្នាក់ចំបងប៉ុណ្ណោះ (ផ្លូវធំម៉ូតូវេយ ឬផ្លូវយានយន្តមានរបងការពារ) ដែលមានបន្ទះមេដ្យាន ឬបន្ទះពំនុះខ្សែរទ្រូង និងមានផ្លូវខ្វែងកាត់គ្នា ទៅតាមជាន់ថ្នាក់ផ្សេងគ្នា និង ដាច់ឡែកពីគ្នា ។ ល្បឿនគ្រោងទុក សំរាប់តំបន់ទីប្រជុំជន មានជាលំនាំដូចខាងក្រោម :

ផ្លូវកំរិតចំបង	៨០-១០០គីឡូម៉ែត្រ / ម៉ោង
ផ្លូវកំរិតទី១	៦០-៨០គីឡូម៉ែត្រ / ម៉ោង
ផ្លូវកំរិតទី២	៥០-៦០គីឡូម៉ែត្រ / ម៉ោង
ផ្លូវកំរិតទី៣	៣០-៥០គីឡូម៉ែត្រ / ម៉ោង

មាត្រា ៥.- ពំនុះ ឬខ្លាត់ទទឹងចរនាសំពីន្លះរបស់ផ្លូវ

ក- ទំហំនៃផ្លូវ ដូចជាដីចំណីផ្លូវ, ទទឹងប្រឡោះទិសចរាចរនៃផ្លូវ, និងទទឹងចិញ្ចើមថ្នល់ ត្រូវបានគេបង្ហាញក្នុងតារាងទី១ មាត្រាទី១ សំរាប់ចំណាត់ថ្នាក់ផ្លូវ Highway នីមួយៗ ។

ខ- មានអានុសាសន៍យ៉ាងខ្ពស់ ដែលថាអ្នកថ្មើរជើង, រទេះកង់ ឬទោចក្រយាន និងរទេះអូសដោយសត្វពាហនៈ ត្រូវបានគេដាក់ឱ្យនៅដាច់ពីចរាចរធម្មតាឆ្ងងកាត់តាមរយៈការផ្តល់ (នៅទីកន្លែងណាដែលអាចអនុវត្តបាន) ផ្លូវមានព្រំដែន និង/ឬ ចិញ្ចើមផ្លូវសំរាប់ថ្មើរជើង ដល់កំណាត់ផ្លូវត្រង់កន្លែងណា ដែលចរាចរស្មើ-រលូនធម្មតាត្រូវរំខានដោយចរាចរដែលមានស្រាប់ក្នុងតំបន់នេះ ។

មាត្រា ៦.- តំរងាទេផ្តេក ឬស្របទៅនឹងផែនដី (ខ្សែរកោងផ្តេក ឬស្របទៅនឹងផែនដី)

ក- ខ្សែរកោងផ្តេក ឬស្របទៅនឹងផែនដី នៃផ្លូវ ត្រូវស្របទៅតាមលំនាំលេខសាស្ត្រ(ការសិក្សាអំពី សណ្ឋានដី និងស្ថានភាពភូមិសាស្ត្រ) (topography) នៃសណ្ឋានដី ហើយនឹងត្រូវផ្តល់នូវសុវត្ថិភាព និងព្រមទាំងធ្វើប្រតិបត្តិការជាប់បន្តគ្នា នៅក្នុងល្បឿនគ្រោងទុកឯកភាពគ្នាមួយ ។ ខ្សែរកោងផ្តេកឬស្របទៅនឹងផែនដីនៃផ្លូវ ត្រូវល្មមគ្រប់គ្រាន់ យ៉ាងហោចណាស់ សំរាប់រយៈចំងាយបញ្ឈប់ដែលអាចមើលឃើញខ្លី បំផុតសំរាប់ល្បឿនគ្រោងទុក ។

ខ- នៅក្នុងការលើកតំកើងខ្សែរកោងផ្លូវ Highway គឺវាមានការចាំបាច់ណាស់ ដើម្បីបង្កើតឡើងទំនាក់ទំនងដ៏សមរម្យ រវាងល្បឿនគ្រោងទុក និងកំណោង និងព្រមទាំងទំនាក់ទំនងរួមគ្នាផងដែរ ជាមួយកំរិតកំពស់ខាងលើ និង កំលាំងកកិត ។ ប្រវែងកាំនៃកំណោងផ្លូវបត់ អាចគណនាបានដូចខាងក្រោម:

$$R = \frac{V^2}{127{,}5(e+f)}$$

ដែល v = តំរូវល្បឿនគ្រោងទុក (គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង)
e = អត្រា កំរិតកំពស់នៃផ្លូវ (ម៉ែត្រ/ម៉ែត្រ)
f = កត្តានៃកំលាំងកកិតលើផ្ទៃ
R = ប្រវែងកាំនៃកំណោងផ្លូវបត់ (ម៉ែត្រ)

លំនាំតំរូជាអានុសាសន៍ នៃកត្តាកំលាំងកកិតលើផ្ទៃ ត្រូវបានគេបង្ហាញក្នុងតារាងទី៤ ខាងក្រោម :

តារាងទី៤

លំនាំតំរូជាអានុសាសន៍ នៃកត្តាកកិតលើផ្ទៃ

ប្លង់ល្បឿនគ្រោងទុក គីឡូម៉ែត្រ / ម៉ោង	40	50	60	70	80	90	100	110	120
កត្តាកកិតលើផ្ទៃ	0/16	0/16	0/15	0/15	0/14	0/13	0/13	0/12	0/11

គ- ប្រវែងកាំនៃកំណោងផ្លូវកោងអប្បរមា គឺជាតំលៃកំណត់នៃកំណោង សំរាប់ល្បឿនគ្រោងទុកដែលផ្តល់ឱ្យណាមួយ ហើយត្រូវបានគេកំណត់ចេញពីរូបមន្ត នៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ (គ) ខាងលើ ដោយប្រើអត្រានៃកិរិតកំពស់ផ្ទៃខាងលើដែលស្មើឡើង និងកត្តាកិតលើផ្ទៃដែលពាក់ព័ន្ធ។ ប្រវែងកាំនៃកំណោងផ្លូវកោងអប្បរមា ត្រូវបានគេអនុវត្តចំពោះតែនៅពេលណាដែលចាំបាច់ និងត្រូវបានគេប្រើក្នុងការភ្ជាប់គ្នា ជាមួយកំណោងឆ្លងកាត់គ្នាដែលវាត្រូវបានគេណែនាំសំរាប់ កំណោងដែលមានប្រវែងវែង ។ តំលៃចំបំផុតរហូតដល់ ១០០ % ត្រូវបានគេពិចារណាថា ជាកាំនៃកំណោងធម្មតាគ្រោងទុក។

ឃ- ការងារពង្រីកផ្លូវ ទៅតាមបណ្តោយកំណោងផ្តេក ឬស្របនៃផ្លូវ ត្រូវបានគេរៀបចំឡើង ដោយផ្អែកទៅលើល្បឿនគ្រោងទុក ទទឹងកំរាល និងកាំនៃកំណោងផ្លូវ និងទំហំជាបទដ្ឋាន-ស្តង់ដារនៃរថយន្តកាំម៉ុង ។

ង- ប្រវែងកាំនៃកំណោងផ្តេក ឬស្របនៃផ្លូវដែលជាលំនាំគំរូ ឬជាអានុសាសន៍ នៅក្នុងតំបន់ទីប្រជុំជន មានដូចខាងក្រោម :

ផ្លូវកិរិតចំបង	២៣០ម
ផ្លូវកិរិតទី១	១២០ម
ផ្លូវកិរិតទី២	៧៥ម
ផ្លូវកិរិតទី៣	៥០ម

មាត្រា ៧.- កំណោងបញ្ឆរ ឬកែងនៃផ្លូវ (ទៅនឹងផែនដី)

ក- កំណោងបញ្ឆរ ឬកែងនៃផ្លូវ Highway ណាមួយក៏ដោយ ត្រូវមានភាពរលូន ដូចគ្នាទៅនឹងលទ្ធភាពសេដ្ឋកិច្ចរបស់វា ដែលត្រូវឱ្យមានតុល្យភាពមួយ នៃការច្សៃ ឬចិត និងការចាក់បំពេញ ដើម្បីបំបាត់ឬសំរួល ដីជំរាលខ្ពង់រាបឡើងចុះ តាមធម្មជាតិរបស់សណ្ឋានភាពដី។ ក្នុងការប្រើប្រាស់ ជំរាលបញ្ឆរ ឬកែង (ទៅនឹង ផែនដី) អតិបរមា អ្នកលើកគំរោងប្លង់ត្រូវចងចាំក្នុងចិត្តច្បាស់លាស់ថា នៅពេលគេធ្វើការសាងសង់ ទៅតាម កិរិតបញ្ឆរ ឬកែងដែលគេផ្តល់ឱ្យណាមួយ ផ្លូវផ្តល់មិនអាចឱ្យគេលើកកិរិត អន់ជាងជំរាលមួយដោយមិន មានឃាត់បង់នូវការផ្តួចផ្តើមការវិនិយោគទាំងមូល។ ជំរាលកែងឬបញ្ឆរ (ទៅនឹងផែនដី) អតិបរិមាដែល មាននៅក្នុងតារាងទី១ មាត្រាទី១ ត្រូវបានគេទទួលយកទៅប្រើប្រាស់។ ប្រវែងខ្សែរកំណោងបញ្ឆរ ឬកែង (ទៅនឹងផែនដី) អប្បបរមានៃផ្លូវ ត្រូវបានគេគណនាដោយផ្អែកទៅលើ កិរិតពិជគណិតខុសគ្នាល្បឿនគ្រោង ទុក និងរយៈចំងាយតំរូវការអប្បរមាសំរាប់បញ្ឈប់យាន ដែលអាចមើលឃើញបាន ។

ខ- ប្រវែងចាំបាច់របស់ផ្នែកនៃជំរាល សំរាប់ជាការផ្តល់ឱ្យចំនែកផ្លូវឡើងជំរាលមួយ ត្រូវបានគេណែនាំជាអានុសាសន៍ ចំពោះចំណាត់ថ្នាក់ផ្លូវថ្នាក់ចំបង និងផ្លូវកិរិតទី១ ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាងទី៥។ វាតំរូវឱ្យមានការផ្តល់ ចំនែកផ្លូវឡើងជំរាលមួយ ទៅលើផ្លូវផ្តល់ដែលមានចំណោតឡើង ទៅតាមចរាចរយានយន្តដឹកទំនិញធុនធ្ងន់ ដែលប្រវែងនៃជំរាល ឬចំណោតនោះ វែងលើសតំលៃខាងលើ។

តារាងទី៥

ប្រវែងសំខាន់ៗនៃផ្នែកដម្រាលសំរាប់គណនា ចំណែកប្រេះឆ្មាះផ្លូវចំណោតមួយ

ចំណាត់ថ្នាក់តាមលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រដី	ផ្លូវកិរិតចំបង	ផ្លូវកិរិតទី១	សំគាល់
ដីរាបស្មើ ឬ Level (L)	៣%-៨០០ ម	៣%-៥០០ ម	បទដ្ឋាន ឬស្តង់ដារជាតិអាចត្រូវបានគេយល់ព្រម. ឧទាហរណ៍ អាស្រ័យទៅលើទំហំ។
	៤%-៥០០ ម	៤%-៧០០ ម	
ដីខ្ពង់រាប-ឡើងចុះ ទីជំរាលឬ Rooling (R)	៤%-៧០០ ម	៤%-៨០០ ម	
	៥%-៥០០ ម	៥%-៦០០ ម	
ដីតំបន់ភ្នំ ឬ Mountain (M)	៥%-៦០០ ម	៥%-៧០០ ម	
	៦%-៤០០ ម	៧%-៤០០ ម	

មាត្រា ៨.- គំរាលថ្នល់

ក- ទ្រុងផ្លូវត្រូវបានគេក្រាលដោយចាក់បេតុងអាមេរ ឬអ៊ុតបេតុងកៅស៊ូ។ មានករណីតែមួយប៉ុណ្ណោះគឺនៅពេលដែលបរិមាណចរាចរ ដែលគេប្រមើលមើលជាមុនមានចំនួនតិចពេកនោះ គេបានឯកភាពឱ្យប្រើប្រាស់ការចាក់កៅស៊ូជាគំរាលថ្នែលើវិញ។ មានគំរូណែនាំ ឬអនុសាសន៍ផងដែរថា គំរាលចិញ្ចើមថ្នល់ ត្រូវក្រាលដោយ បេតុងអាមេរ ឬបេតុង កៅស៊ូ ឬក៏ក្រាលគ្របថ្នែលើដោយសំភារៈកៅស៊ូ ឬចាក់កៅស៊ូ ។

ខ- គំរាលថ្នល់ ត្រូវបានគេលើកគ្រោងឡើង ដោយគិតគូរពិចារណា អំពី : (i) បន្ទុកលើកង់អតិបរិមា ដែលត្រូវមានមូលដ្ឋានទៅលើ បទដ្ឋាន ឬស្តង់ដារបស់រថយន្តដឹកទំនិញ (ii) បរិមាណចរាចរ (iii) អាយុកាលគ្រោងទុកនៃថ្នល់ និង(iv) គុណភាពសំភារៈសំណង់ដែលត្រូវប្រើប្រាស់ ។

មាត្រា ៩.- ស្ពាន និងលូបង្ហូរទឹក

ស្ពាន និងលូបង្ហូរទឹកគួរតែត្រូវបានគេសាងសង់ ជារចនាសំព័ន្ធមានលក្ខណៈអចិន្ត្រៃយ៍ ។ ចំពោះស្ពានតូច១ ដែលខ្ពើជាង៥០ម ត្រូវសាងសង់ឡើងដោយឱ្យទទឹងផ្លូវ ពេញស្មើនឹងទទឹងស្ពានស្ពានទាំងមូល ដោយគិតសរុបទាំងទទឹងចិញ្ចើមផងដែរ ។ សំរាប់ស្ពានធំ១ ដែលមាន ប្រវែងវែងជាង ៥០ម នោះ ទទឹងស្ពានអប្បរមា ដែលស្ថិតនៅចន្លោះរវាងតែមទាំងសងខាង ត្រូវមានទទឹងប្រវែង ១.៥ម ធំជាងកំរាលផ្លូវ នៃផ្លូវចូលស្ពាននោះ ។ផ្លូវដើរដែលមានទទឹងប្រវែង១ម ត្រូវបានគេផ្តល់ជាអនុសាសន៍ ឱ្យមានឡើងសំរាប់ស្ពានទាំងអស់ ប៉ុន្តែសំរាប់ ចំណែកស្ពានដែលវែង ផ្លូវដើរនេះអាចត្រូវបានគេកំរិតឱ្យស្ថិតនៅត្រឹមតែមួយចំហៀងស្ពាន តែម្យ៉ាងគត់ ។

មាត្រា ១០.- ចនាសម្ព័ន្ធនៃបន្ទុក

ក- ការកើនឡើងចរាចរធុនធ្ងន់ ជាពិសេសចរាចរដឹកកុងតឺណ៊ែ ត្រូវការគូសគ្រោងសមត្ថភាពបន្ទុកយ៉ាងត្រឹមត្រូវ (បន្ទុកនៃភ្លៅ ឬអ័ក្សអតិបរិមា) ។ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីព្រមានទុកជាមុន និងការពារការខូចខាតដ៏ធ្ងន់ធ្ងរចំពោះរចនា សម្ព័ន្ធនៃផ្លូវថ្នល់ និងដើម្បីកាត់បន្ថយផងដែរនូវការចំនាយក្នុងការថែរទាំនោះ ផ្លូវដឹកជញ្ជូនិងផ្លូវរបៀងទាំងឡាយ ដែលបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលជាបណ្តាញផ្លូវថ្នល់អន្តរជាតិនោះ ត្រូវមានសមត្ថភាពផ្ទុកគ្រោងទុកខ្ពស់ ។

ខ- បន្ទុកគ្រោងទុកអប្បបរមា នៃ HS20-44 ដែលរ៉ាជាបទដ្ឋាន ឬស្តង់ដារអន្តរជាតិ ឆ្លើយតបទៅនឹង បន្ទុកនៃយានសណ្តោងពេញទំហំ ត្រូវបានគេប្រើប្រាស់សំរាប់ លើកតំរោងរចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ។ បទដ្ឋាន ឬស្តង់ដារជាតិក៏អាចត្រូវបានគេយកមកប្រើប្រាស់ផងដែរ ។

មាត្រា ១១.- កំពស់ លំហឬច្រកលោះ (បញ្ឈរ)សុវត្ថិភាពបំរុងទុក សំរាប់ស្ពាន

លំហបញ្ឈរសុវត្ថិភាពបំរុងទុកអប្បរមាត្រូវមានប្រវែង៤.៥០ម ដែលជាតំរូវការសំរាប់ ដំនើរឆ្លងកាត់នៃយានយន្តដោយសុវត្ថិភាព ចំពោះកុងតឺណ៊ែដែលមានស្តង់ដារ ISO ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក្នុងករណីដែល លំហបញ្ឈរសុវត្ថិភាពបំរុងទុកគ្រប់គ្រាន់ មិនអាចរកបាន ឬធ្វើបាន ដោយសារតែតំលៃខ្ពស់ក្នុងការកសាងឡើងវិញនូវរចនាសម្ព័ន្ធដែលមានស្រាប់ទាំងឡាយនោះ ដូចជាស្ពាន. យានសណ្តោងដែលមានទំរង់ជាកញ្ចាន់ ទាំងឡាយ ដែលមានកំរិតកំពស់បំរុងនៃទ្រុង ឬពោះយានទាប។ អាចត្រូវបានគេប្រើប្រាស់ ។

ជាទូទៅកំពស់ប្រឡោះបញ្ឈរបំរុងទុកនៃយាន តំរូវមានកំរិតត្រឹម ៥មជាពិសេសនៅលើផ្លូវកំរិតចំបងនៅតាមបណ្តោយ ផ្លូវដឹកជញ្ជូន និងផ្លូវរបៀងទាំងឡាយ ដែលបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងដែលនឹងត្រូវបានគេសាងសង់ និងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនាពេលខាងមុខ។

មាត្រា ១២.- គ្រឿងប្រដាប់ចំណាត់នៅតាមផ្លូវថ្នល់ ដែលជាការណែនាំ-ជាអនុសាសន៍

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានឹងពិចារណាក្នុងការរៀបចំ និងបំពាក់នូវ គ្រឿងប្រដាប់បំពាក់នៅតាមផ្លូវថ្នល់ តាមការណែនាំ-ជាអនុសាសន៍ ដូចខាងក្រោម ដែលជាតំរូវការដើម្បីសុវត្ថិភាពនិងយោងទៅតាមចំណាត់ថ្នាក់នៃផ្លូវ Highway មានដូចតទៅ :

ក-ការតុបតែងភ្លើងបំភ្លឺ

(i) នៅក្នុងតំបន់ពិសេសមួយចំនួនដូចជាប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យច្រកព្រំដែន ផ្លូវរួង ឬស្ពានវែងៗតំបន់ដែលជាប់ៗគ្នាទាំងឡាយ ហើយនិងផ្លូវកាត់ខ្វែងគ្នាជាមួយផ្លូវផ្សេងៗទៀត ។

(ii) ផ្នែកផ្សេងៗទៀតទាំងឡាយផងដែរនៃផ្លូវ ដែលអាចតំរូវឱ្យមានការបំពាក់ភ្លើងបំភ្លឺ ជាប់ស្មើគ្នា ។

ខ-គ្រឿងឧបករណ៍ប្រឆាំងនឹងការចាំងពន្លឺ :

នៅផ្នែកខាងក្រៅ នៃទ្រុងមេដ្យានតូច-ចង្អៀតនៃផ្លូវដែលត្រូវមានការតុបតែងគ្រឿងឧបករណ៍ប្រឆាំងនឹងការចាំងពន្លឺ ការដាក់របាំង-សំណាញ់សិប្បនិមិត្ត ឬរបងកូនឈើ នៅលើតំនូសចែកកណ្តាលផ្លូវ ឬតំនូសចិញ្ចើម ដើម្បីបាំងការពារភ្លឺ រវើង ២គ្នា ចេញពីទ្រុងផ្លូវ បញ្ច្រាសទិសគ្នា ឬពីផ្លូវដែលស្របគ្នាមួយ

គ-ចំណែកផ្លូវដែលត្រូវពង្រីកបន្ថែម ឬ បង្រួមបញ្ចូល

ចំណែកផ្លូវទាំងឡាយដែលរីក-បែកចេញ ឬរួមចូល សំរាប់ការចូលទៅ ឬចេញពី ម៉ូតូវេយ ឬ អ៊ិចប្រេសវេយ ។

ឃ-តំនូសសំរាប់បញ្ឈប់យានយន្តបន្ទាន់ (ចិញ្ចើមផ្តល់ដែលមានល័ខ័ន)

នៅលើផ្លូវ Highway ក៏រឹតចំបង និងក៏រឹតទី១ នូវតំនូសជាប់ៗបន្តគ្នាមានថិរភាពមានល័ខ័ន និងមានកំរាលចាក់កៅស៊ូ នៅលើចិញ្ចើមផ្តល់ សំរាប់បញ្ឈប់យានយន្តពេលមានគ្រោះបន្ទាន់ ។

ង-បន្ទះការពារ ឬបង្គោលទំនប់

ក្នុងគោលបំណងដើម្បីធានានូវសុវត្ថិភាពចំពោះឡានដឹកទំនិញធំៗនៅតាមបណ្តោយជម្រាលចំណោតភ្នំ ហើយចំងាយ ឆ្ងាយ ដែលនៅទីនោះពុំមានវិធានផ្សេងទៀតអាចធ្វើបាននោះ មានការណែនាំ ជាអានុសាសន៍ ក្នុងការសាងសង់ បន្ទះការពារ ឬបង្គោលទំនប់ សំរាប់ចំណែកផ្លូវចុះភ្នំ ។

ច-របងសុវត្ថិភាព និងរបាំងការពារ

របាំងកែកការពារ របាំងពេលមានគ្រោះថ្នាក់ របាំងការពារសុវត្ថិភាព និងរបង ដែលត្រូវបានតេតំឡើងសំរាប់ព្រមានទុកជាមុន នូវយានយន្តទាំងឡាយ ឱ្យដាច់ចេញពី ការរក្សាទុកទ្រុងផ្លូវដែលមានគ្រោះថ្នាក់ ឬការទាញអារម្មណ៍ ភ័យខ្លាច ។

ឆ-ចំនុចប្រសព្វនៃផ្លូវអោយស្ម័យយាន

នៅតាមកំរិតថ្នាក់ដែលខុសគ្នា (ស្ពាន ឬផ្លូវរួង-ខ្ពុម្ពង់ និងផ្លូវក្រោមដី) ផ្លូវម៉ូតូវេយ ផ្លូវអ៊ិចប្រេសវេយ និងហាយវេយ ដោយមានបរិមាណចរាចរ និងរទេះភ្លើងខ្ពស់ ។

ជ-កិច្ចការពារពីការឆ្លងកាត់របស់សត្វពាហនៈ

(1) របងចរាចរគួរតែតំឡើងនៅតាមកន្លែងណា ដែលជាកន្លែងប្រថុយប្រថានិងគ្រោះថ្នាក់ ដោយការឆ្លងកាត់ របស់សត្វពាហនៈ ។

(2) វាមានលក្ខណៈសមស្របផងដែរ ដែលសត្វទាំងអស់គួរតែត្រូវបានផ្តល់អោយនូវការឆ្លងកាត់នៅពីខាងលើ រឺ ពីខាងក្រោម ។

ឈ-ប្រពន្ធ័ទំនាក់ទំនងជាបន្ទាន់

បន្ទប់ ឬបញ្ជារទូរស័ព្ទបន្ទាន់ ត្រូវបំពាក់នៅតាមបណ្តោយផ្លូវ និងតភ្ជាប់ទៅនឹងការីប្រតិបត្តិទូរស័ព្ទកណ្តាលមួយ ក្នុងរយៈពេលពេញមួយថ្ងៃលើមួយថ្ងៃ (២៤ម៉ោង) ជាពិសេសនៅលើកផ្លូវកំរិតចំបង ។

ញ-បរិធាន បរិការ-ឬមធ្យោបាយផ្តល់សេវាកម្ម និងកន្លែងឈប់សំរាកទាំងឡាយ

កន្លែងឈប់សំរាក ដែលមានបំរើបរិធាន-មធ្យោបាយសេវាកម្មផ្សេងៗ (ដូចជា ទីធ្លាចំណតរថយន្ត ស្ថានីយប្រេង និងស្ថានីយជួសជុលថែទាំយានយន្ត មជ្ឈមណ្ឌលទូរគមនាគមន៍ បរិក្ខារអនាម័យ (បង្គន់) សណ្ឋាគារ ផ្ទះសំណាក់ ភោជនីយដ្ឋាន) ត្រូវសាងសង់ឡើង ស្របពេលនឹងការសាងសង់ផ្លូវ ។

មាត្រា ១៣.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម ឬ ការកែប្រែ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្ម លើឧបសម្ព័ន្ធ តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនោះ ត្រូវតែជាកម្មវត្ថុនៃការឯកភាពគ្នាជាឯកច្ឆ័ន ពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់។

មាត្រា ១៤.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម

ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម នៃរដ្ឋាភិបាលទាំងឡាយដែលជាភាគីចុះកិច្ចសន្យា។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ១៥.- ការចូលជាធរមាន

ឧបសម្ព័ន្ធ នឹងត្រូវចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែល ០២ភាគីចុះកិច្ចសន្យាយ៉ាងតិច បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមដល់វា នឹងត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពត្រឹមតែក្នុងរង្វង់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមដល់ឧបសម្ព័ន្ធ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ១៦.- ការកែសំរួលច្បាប់ជាតិ

នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធានាធ្វើការកែសំរួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្របទៅតាមខ្លឹមសារនៃឧបសម្ព័ន្ធ។

មាត្រា ១៧ .- ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ

ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតិឡើយ ។

មាត្រា ១៨.- ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗអាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធទាំងស្រុង ឬក៏មួយចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធិភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរឹតត្បិតជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាព របស់ជាតិខ្លួន។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនពត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀតភ្លាម តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះ ឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណាដែលសភាពការណ៍ វិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ។

មាត្រា ១៩ : ទំនាក់ទំនង ជាមួយគិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ក្លាយជាផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះទេ ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ កិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាបានការ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត(មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬ ពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសិមិតភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយជាមួយគ្នា និងកិច្ចព្រមព្រៀង។

មាត្រា ២០ : ការជំរះស្រាយវិវាទ

ជំលោះ ឬទំនាស់រវាងភាគី០២ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធ ត្រូវស្រុះស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចារតាមគោល ការណ៍សន្តិវិធីតាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម។

មាត្រា ២១ : ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលណាដែលចូលជាធរមាន ឧបសម្ព័ន្ធមិនអាចឱ្យគេប្រកាសបដិសេធ ដាច់ដោយឡែកចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនៅទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលសិទ្ធិប្រទានពេញលេញការអនុញ្ញាតពីអជ្ញាធរវៀងខ្លួន
បានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

ធ្វើនៅ ភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ៣០ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៤ ជា០៦ ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
ឯកឧត្តម ត្រាំ អ៊ីវតឹក រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
ឯកឧត្តម ហ៊ូ ស៊ីហ៊ូ អនុរដ្ឋមន្ត្រី គមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ
ឯកឧត្តម សឹមម៉ាដ ផុលសេនា អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ុស្តិ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
ឯកឧត្តម ចូ ថង់ខីន អនុរដ្ឋមន្ត្រី ដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍
ឯកឧត្តម នីកន ចំណុច អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ឯកឧត្តម ដាំ ថេមិញ្ញ អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

ANNEX 11: ROAD AND BRIDGE DESIGN AND CONSTRUCTION STANDARDS AND SPECIFICATIONS

To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People (hereinafter referred to as "the Annex")

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

Referring to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed on 26 November 1999 at Vientiane, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China on 3 November 2002 at Phnom Penh, and acceded to by the Union of Myanmar on 19 September 2003 at Dali City (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Referring to Articles 3(b) and (n) of the Agreement to the effect that Annexes and Protocols contain technical details or time- and/or site-specific variable elements and that they form an integral part of the Agreement and are equally binding,

Referring to Article 36 of the Agreement, as amended, per which the Agreement may be signed and ratified or accepted and enter into force separately from the Annexes and Protocols,

Referring to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11th GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program to finalize the Agreement and its Annexes and Protocols by 2005, and

Referring to Article 25 of the Agreement, calling for this Annex to provide technical details,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1: Overview of Standards

An overview of the road design and construction standards is provided in Table 1.

Table 1
Highway Standards

Highway classification		Primary (4 or more lanes) (control access)			Class I (4 or more lanes)		
Terrain classification		L	R	M	L	R	M
Design speed (km/h)		100-120	80-100	60-80	80-110	60-80	50-70
Width (m)	Right of way	(50-70) ((40-60))			(50-70) ((40-60))		
	Lane	3.75		3.50-3.75	3.50-3.75		
	Shoulder	1.50-3.00		2.50	1.50-3.00		1.50-2.50
Min. horizontal curve radius (m)		390	230	120	220	120	80
Type of pavement		Asphalt/cement concrete			Asphalt/cement concrete		
Max. superelevation (%)		(7) ((6-7))			(8) ((6-8))		
Max. vertical grade (%)		4	5	6	5	6	7
Min. vertical clearance (m)		4.50 [5.00]			4.50 [5.00]		
Structure loading (minimum)		HS20-44			HS20-44		

Highway classification		Class II (2 lanes)			Class III (2 lanes)		
Terrain classification		L	R	M	L	R	M
Design speed (km/h)		80-100	60-80	40-60	60-80	50-70	30-60
Width (m)	Right of way	(40-60) ((30-40))			30-40		
	Lane	3.50-3.75			3.00[3.25]		
	Shoulder	1.50-2.50		1.50-2.00	1.50[2]		1.0-1.5[1.5]
Min. horizontal curve radius (m)		200	110	50	110	75	50
Type of pavement		Asphalt/cement concrete			Double bituminous treatment		
Max. superelevation (%)		(10) ((6))			(10) ((6))		
Max. vertical grade(%)		6	7	8	6	7	8
Min. vertical clearance (m)		4.50			4.50		
Structure loading (minimum)		HS20-44			HS20-44		

Notes:

1. Abbreviations:

L = Level Terrain M = Mountainous Terrain R = Rolling Terrain

2. ( ) = Rural (( )) = Urban

3. [ ] = Desirable Values

4. The right-of-way width, lane width, shoulder width and maximum superelevation rate can be varied if necessary to conform with the Contracting Parties' design standards.

5. National standards for structure loads may be applied.

Article 2: Classification

(a) Routes and corridors designated in Protocol 1 of the Agreement shall be classified as shown in Table 2:

Table 2
Classification
(Based on Asian Highway Standards by UNESCAP 1995)

Classification	Description	Pavement Type
Primary	Access-controlled motorway	Asphalt or cement concrete
Class I	4 or more lanes highway	Asphalt or cement concrete
Class II	2 lanes	Asphalt or cement concrete
Class III	2 lanes (narrow)	Double bituminous treatment

(b) "Primary" class refers to access-controlled motorways. Access-controlled motorways shall be used exclusively by automobiles. Access to motorways shall be at grade-separated interchanges only. Motorcycles, bicycles, and pedestrians shall not be allowed to enter motorways in order to ensure traffic safety and the high running speed of automobiles except when allowed by domestic legislation and regulations. At-grade intersections shall not be designed on motorways, and the carriageway shall be divided by a median strip. This class was included in the classification in view of the recent development of motorways in GMS countries.

(c) Class III can be used only when the funding for the construction and/or land for the road is limited. The type of pavement should be upgraded to asphalt concrete or cement concrete as soon as possible in the future. Since Class III is also regarded as the minimum desirable standard, upgrading of any road sections below Class III to comply with the Class III standard should be encouraged.

(d) Future traffic volume projected for 20 years after completion of road construction/improvement (called projected daily traffic volume hereinafter) should be used to determine the class of road as described below.

(e) It is recognized internationally that the presence of heavy vehicles and slow-moving vehicles greatly influences the design of a highway. Therefore, in this classification system, it is proposed to use the "Passenger Car Unit (pcu)" approach, which is widely used for design purposes in Asian countries.

(f) The traffic volume of light vehicles does not need to be taken into account if exclusive lanes for light vehicles are provided. Flow coefficients for heavy vehicles can be increased if the road is located in a mountainous area.

(g) Class of road is determined as follows using "pcu" as an index representing traffic volume:

(i) Determine "PDT" or "projected daily traffic volume (pcu/day)" using projected traffic volume by vehicle type (vehicles/day) and flow coefficients.

(ii) Determine "K value", which is the ratio of the 30th highest hourly traffic volume over one year (pcu/hour) to annual average daily traffic (pcu/day). Traffic count data on a road section, which has similar characteristics as the planned road, can be used. The K value is usually around 0.10.

(iii) Determine "D value", which is the ratio of heavy directional peak hour (30th highest) traffic volume (pcu/hour) to both directions peak hour (30th highest) traffic volume (pcu/hour). The D value usually ranges from 0.55 to 0.60, although it could reach 0.80.

(iv) Calculate "PPHT" or "planning peak hour traffic volume (pcu/hour)" using the formula PPHT = PDT x K x D. PPHT represents projected heavy directional 30th highest hourly traffic volume (pcu/hour).

(v) Divide PPHT (pcu/hour) by 1,800 (pcu/hour), which is widely recognized as the standard capacity per one lane, and round up the calculated value to determine the number of lanes in one direction. Multiplying by 2 gives the required number of lanes (both directions).

(vi) Determine the class according to the required number of lanes determined in step (v). "Primary" class can be used if the development of an access-controlled motorway is needed.

Article 3: Terrain Classification

The terrain classifications shown in Table 3 shall be used.

Table 3
Terrain Classification

Terrain classification	Cross Slope
Level (L)	0 to 9.9%.
Rolling (R)	10 to 24.9%
Mountainous (M)	25% or higher

Article 4: Design Speed

The relation between design speed, highway classification, and terrain classification is shown in Table 1 in Article 1. A design speed of 120 km/h shall be used only for Primary class (access-controlled motorways) roads that have median strips and grade-separated interchanges. Recommended design speeds for **urban areas** are as follows:

Class Primary	*80 - 100*	*km/h*
Class I	*60 - 80*	*km/h*
Class II	*50 - 60*	*km/h*
Class III	*30 - 50*	*km/h*

Article 5: Cross Section

(a) The dimensions, such as right-of-way width, lane width, and shoulder width, are shown in Table 1 in Article 1 for each highway classification.

(b) It is highly recommended that pedestrians, bicycles, and animal-drawn carts be separated from through traffic by provision, where practical, of frontage roads and/or sidewalks for the sections where smooth traffic is impeded by the existence of this local traffic.

Article 6: Horizontal Alignment

(a) Horizontal alignment shall be consistent with the topography of the terrain and should provide for safe and continuous operation at a uniform design speed. Horizontal alignment must afford at least the minimum stopping sight distance for this design speed.

(b) In the design of highway curves it is necessary to establish the proper relation between design speed and curvature and also their joint relations with superelevation and side friction. Radius of curvature may be calculated from:

$$R = \frac{v^2}{127.5\,(e + f)}$$

where
- v = Design speed (km/h)
- e = Rate of roadway superelevation m/m
- f = Side friction factor
- R = Radius of curve (m)

The recommended side friction factor is shown in Table 4.

Table 4
Recommended Side Friction Factor

Design speed (km/h)	40	50	60	70	80	90	100	110	120
Side friction factor	0.16	0.16	0.15	0.15	0.14	0.13	0.13	0.12	0.11

(c) The minimum curve radius is the limiting value of curvature for a given design speed and is determined from the formula in (c) above using the maximum suggested superelevation rate and the related side friction factor. Minimum curve radius shall be applied only when necessary and shall be used in conjunction with transition curve, which is also recommended for longer curves; larger values by up to 100 percent should be considered as the design normal curve radius.

(d) Widening along the horizontal curves should be provided based on the design speed, the pavement width, the radius of curve, and the dimension of the standard truck.

(e) The recommended minimum horizontal curve radius in **urban areas** is as follows:

Class Primary	*230*	*m*
Class I	*120*	*m*
Class II	*75*	*m*
Class III	*50*	*m*

Article 7: Vertical Alignment

(a) The vertical alignment of any highway shall be as smooth as is economically possible, that is, there shall be a balance of cutting and filling to eliminate the rolling nature of the land. In the use of the maximum vertical gradient, it shall be kept clear in the mind of the designer that, once constructed to a given vertical grade, the highway cannot be upgraded to a lesser gradient without the loss of the entire initial investment. The maximum vertical grade shown in Table 1 in Article 1 shall be used. The minimum vertical curve length shall be based on the algebraic difference in grades, the design speed, and the minimum stopping sight distance.

(b) The critical length of gradient section for the provision of a climbing lane is recommended to highway classifications Primary and Class 1, as shown in Table 5. It is desirable to provide a climbing lane to the up-gradient highways with heavy truck traffic where the length of gradient exceeds the above values.

Table 5
Critical Length of Gradient Section for the Provision of a Climbing Lane

Terrain Classification	Primary	Class I	Remarks
Level (L)	3% - 800 m	3% - 900 m	National standards may also be adopted, e.g., based on volume.
	4% - 500 m	4% - 700 m	
Rolling (R)	4% - 700 m	4% - 800 m	
	5% - 500 m	5% - 600 m	
Mountainous (M)	5% - 600 m	5% - 700 m	
	6% - 400 m	7% - 400 m	

Article 8: Pavement

(a) Carriageways should be paved with cement or asphalt concrete. Only in cases where the anticipated traffic volume is quite low will bituminous treatment be adopted as surfacing. It is also recommended that the shoulders be paved with cement or asphalt concrete or be surfaced with bituminous materials.

(b) Road pavement is designed taking into account (i) maximum wheel load which should be based on the standard trucks, (ii) traffic volume, (iii) design life, and (iv) qualities of materials to be used.

Article 9: Bridges and Culverts

Bridges and culverts should be built as permanent structures. For minor bridges shorter than 50 m, the full roadway width should be carried through including the width of shoulders. The minimum width between curbs for a major bridge longer than 50 m should be one half meter greater than the width of the pavement approaching it. A 1-m wide walkway should be provided but for long spans it can be limited to one side of the bridge only.

Article 10: Structure Loading

(a) Increasing heavy traffic, particularly container traffic, requires properly designed load capacity (maximum axle load). In order to prevent serious damage to road structures, and also to reduce maintenance costs, the routes and corridors designated in Protocol 1 of the Agreement, as an international road network, should have high design load capacity.

(b) The minimum design loading of HS20-44, which is the international standard corresponding to full-size trailer loading, shall therefore be used for design of structures. National standards may also be applied.

Article 11: Vertical Clearance

Minimum vertical clearance shall be 4.50 m, which is the requirement for safe passage of standard ISO containers. However, in cases where sufficient clearance cannot be secured because of the high cost of rebuilding existing structures such as bridges, goose-neck trailers with low vehicle bed clearance could be used. Generally the desirable vertical clearance should be 5.00 m, especially on Primary roads along routes and corridors designated in Protocol 1 of the Agreement, which will be constructed or improved.

Article 12: Recommended Roadside Equipment

The Contracting Parties will consider installing the following recommended roadside equipment, as required for safety and in accordance with the highway classification:

(a) **Illumination**

(i) In special areas, such as frontier posts, long tunnels and bridges, adjoining areas, and interchanges with other roads.

(ii) Also certain other sections of the road may require homogeneous lighting.

(b) **Anti-Glare Devices**

Outside illuminated sections with narrow medians, an artificial screen or hedge on the central (median) strip or shoulder strip in order to shield it respectively from the opposite carriageway or from a parallel road.

(c) **Acceleration and Deceleration Lanes**

Acceleration and deceleration lanes for access to or exit from the motor or expressway.

(d) **Emergency Stopping Strip (Stabilized Shoulder)**

On Primary and Class I highways a continuous stabilized and paved emergency stopping strip on the shoulder.

(e) **Arrester Beds**

In order to assure the safety of trucks on long steep gradients, where no other measure is possible, arrester beds built alongside the downhill lane.

(f) **Safety Fences and Barriers**

Guard rails, crash barriers, safety barriers, and fences, designed to prevent vehicles from accidentally leaving the carriageway or in order to absorb the shock.

(g) **Railway Intersections**

At different levels (bridge or tunnel) for motorways, expressways, and highways with high volume of traffic and trains.

(h) **Protection from Animal Crossing**

(i) Fences installed wherever there is a risk of animals crossing the road.

(ii) Also suitable over- or under-passes for animals.

(i) **Emergency Communication Systems**

Emergency call-points installed along the road and linked to a call-center operating around the clock, especially on Primary class highways.

(j) **Service Facilities and Rest Areas**

Rest areas combined with service facilities (parking lot, fuel and vehicle maintenance station, communication center, sanitary equipment (toilets), hotel, restaurant) integrated in the road construction.

Article 13: Amendment

Any Contracting Party may propose amendments to the Annex via the Joint Committee. Such amendments shall be subject to the unanimous consent of the Contracting Parties.

Article 14: Ratification or Acceptance

The Annex is subject to ratification or acceptance of the Governments of the Contracting Parties. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 15: Entry into Force

The Annex will enter into force on the day that at least two Contracting Parties have ratified or accepted it, and will become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 16: Conforming National Law

Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Annex.

Article 17: Reservations

No reservation to the Annex shall be permitted.

Article 18: Suspension of the Annex

Each Contracting Party may temporarily suspend wholly or partly the application of the Annex with immediate effect in the case of emergencies affecting its national safety. The Contracting Party will inform the other Contracting Parties as soon as possible of such suspension, which will end as soon as the situation returns to normal.

Article 19: Relationship with the Agreement

As a measure to implement the principles laid down in the Agreement, the Annex cannot depart from or be contrary to these principles. In case of incompatibility between the Annex and the Agreement, the latter shall prevail. In case of incompatibility between the Annex and another annex or protocol, such incompatibility shall be interpreted in light of the Agreement.

Article 20: Dispute Settlement

Any dispute between or among two or more Contracting Parties on the interpretation or application of the Annex shall be settled directly or by amicable negotiation in the Joint Committee.

Article 21: Denunciation

Once entered into force, the Annex cannot be denounced separately from the Agreement.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Annex.

Done at Phnom Penh on 30 April 2004 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

(SGD) His Excellency Tram Iv Tek
Secretary of State, Ministry of Public Works and Transport

For the Government of the People's Republic of China

(SGD) His Excellency Hu Xijie
Vice Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

(SGD) His Excellency Sommad Pholsena
Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Union of Myanmar

(SGD) His Excellency Thura Thaung Lwin
Deputy Minister of Rail Transportation

For the Government of the Kingdom of Thailand

(SGD) His Excellency Nikorn Chamnong
Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

(SGD) His Excellency Pham The Minh
Vice Minister of Transport

ANNEX 11: ROAD AND BRIDGE DESIGN AND CONSTRUCTION STANDARDS AND SPECIFICATIONS

To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People (hereinafter referred to as "the Annex")

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

Referring to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed on 26 November 1999 at Vientiane, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China on 3 November 2002 at Phnom Penh, and acceded to by the Union of Myanmar on 19 September 2003 at Dali City (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Referring to Articles 3(b) and (n) of the Agreement to the effect that Annexes and Protocols contain technical details or time- and/or site-specific variable elements and that they form an integral part of the Agreement and are equally binding,

Referring to Article 36 of the Agreement, as amended, per which the Agreement may be signed and ratified or accepted and enter into force separately from the Annexes and Protocols,

Referring to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11th GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program to finalize the Agreement and its Annexes and Protocols by 2005, and

Referring to Article 25 of the Agreement, calling for this Annex to provide technical details,

GMS-Annex13a_kh-01 Sep 2006 1/19/2001

ឧបសម័ន្ធទី ១៣អា

របបគ្រប់គ្រងការទទួលខុសត្រូវអ្នកដឹកជញ្ជូនពាណិជ្ជកម្ម

ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនចំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

(តទៅហៅកាតថា " ឧបសម័ន្ធ ")

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋ សង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា" ភាគីចុះកិច្ចសន្យា")

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនចំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅវៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គូន ; ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គូន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ បានយល់ព្រមចូលដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូលដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី តទៅហៅកាត់ថា" កិច្ចព្រមព្រៀង"

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី ៣(បេ)និង(អិន)នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅតាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងមានតំលៃចូលរួមស្មើៗគ្នា

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម័ន្ធ និងពិធីសារនិមួយៗអាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានិលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០០. កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តិទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំលើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់ បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្កើយបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម័ន្ធ-ពិធីសារ របស់វា ក្នុងឆ្នាំ ២០០៥ និង

ដោយយោងទៅលើ មាត្រា៣៤(អា) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យផ្តល់តាមរយៈឧបសម័ន្ធនេះ នូវការរៀបចំលំអិតខាងបច្ចេកទេស

បានព្រមព្រៀងគ្នាដូចខាងក្រោម :

GMS-Annex13a_kh-01 Sep 2006 1/19/2001

មាត្រា ១.- របបគ្រប់គ្រងការទទួលខុសត្រូវអ្នកដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព

របបគ្រប់គ្រងការទទួលខុសត្រូវរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវបានគេបកស្រាយ នៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់នៃឧបសម្ព័ន្ធ នេះ" **របបទទួលខុសត្រូវអ្នកដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព** " ។

មាត្រា ២.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម

ភាគីនៃកិច្ចសន្យាអាចស្នើសុំការធ្វើវិសោធនកម្មទៅលើពិធីសារនេះ តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។ ការធ្វើវិសោធនកម្មបែបនេះនឹងត្រូវជាកម្មវត្ថុនៃការយល់ព្រមជាឯកឆន្ទៈនៃភាគីនៃកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

មាត្រា ៣.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយក

ពិធីសារនេះ គឺជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយករបស់រដ្ឋាភិបាលនៃភាគីកិច្ចសន្យា ។ ការអនុវត្តន៍ដូច១ក្តានេះ ត្រូវបានគេអនុវត្តចំពោះការធ្វើវិសោធនកម្មទៅលើពិធីសារ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ៤.- ការចូលជាធរមាន

ពិធីសារនឹងចូលជាធរមាននៅថ្ងៃដែលមានភាគីនៃកិច្ចសន្យាចំនួនពីរយ៉ាងតិច បានផ្តល់សច្ចាប័នឬការយល់ព្រមទទួលយក ហើយនឹងត្រូវមានប្រសិទ្ធិភាពនៅត្រឹមតែក្នុងចំណោមភាគីនៃកិច្ចសន្យាដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយក ពិធីសារនេះប៉ុណ្ណោះ ។ ការអនុវត្តដូច១ក្តា ត្រូវបានគេអនុវត្តចំពោះការធ្វើវិសោធនកម្មទៅលើពិធីសារ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ៥. ការកែសំរួលច្បាប់ជាតិ

នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធានាធ្វើការកែសំរួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្របទៅតាមខ្លឹមសារនៃពិធីសារ ។

មាត្រា ៦.- ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ

ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតិឡើយ ។

មាត្រា ៧.- ការព្យួរទុកនូវពិធីសារ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយ១អាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ពិធីសារទាំងស្រុង ឬក៏មួយចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធិភាពភ្លាម១ នៅក្នុងករណីមានការរីកវាវជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិខ្លួន។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវជូនពត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀតភ្លាម១តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុក និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណាដែលសភាពការណ៏វិលត្រឡប់ ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ។

មាត្រា ៨.- សម្ព័ន្ធភាពជាមួយនឹងកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៏ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ពិធីសារនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ក្លាយជាផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៏ទាំងនេះបានទេ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា) រវាងពិធីសារ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាបានការ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត(មិនចុះសំរុងគ្នា)រវាងពិធីសារ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសិមិតភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយជាមួយគ្នា និងកិច្ចព្រមព្រៀង។

មាត្រា ៩.- ការដោះស្រាយជំលោះ

ជំលោះណាមួយរវាងឬក្នុងភាគី០២ ឬច្រើននៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ពិធីសារ ត្រូវស្រុះស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចារតាមគោលការណ៏សន្តិវិធីតាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម។

GMS-Annex13a_kh-01 Sep 2006 1/19/2001

មាត្រា ១០.- ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលចូលជាធរមាន ពិធីសារមិនអាចត្រូវបានត្រួបកាសបដិសេធ ដាច់ដោយឡែកចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ ។

ឧសារយោងនៃឧបសម្ព័ន្ធទី១៣: របបគ្រប់គ្រង់ទទួលខុសត្រូវអ្នកដឹកជញ្ជូនពហុភាគ

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនៅទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដោយមានការផ្តល់សិទ្ធិប្រទានយ៉ាងពេញលេញពីអជ្ញាធររៀងៗខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើពិធីសារនេះ ។

ធ្វើនៅ ភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ៣០ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៤ ជា០៦ ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
ឯកឧត្តម ត្រាំ អ៊ីវតឹក រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
ឯកឧត្តម ហ៊ូ ស៊ីហ៊ុ អនុរដ្ឋមន្ត្រី គមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ
ឯកឧត្តម សឹមាំង ផុលសេនា អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ុស្តិ៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
ឯកឧត្តម ចូ ថាន់ឆិន អនុរដ្ឋមន្ត្រី ដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់
ឯកឧត្តម នីភន ចំណុច អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ឯកឧត្តម ង៉ា ថេមិញ្ញា អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

GMS-Annex13a_kh-01 Sep 2006- Attachement 1/19/2001

ឯកសារភ្ជាប់ : និតិវិធីនៃការធានូលខុសត្រូវការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព

ជំពូកទី ១

និយមន័យ

មាត្រា ១

សំរាប់គោលបំណងនៃឯកសារភ្ជាប់នេះ :

" **អ្នកដឹកជញ្ជូន** " មានន័យថា បុគ្គលដែលអនុវត្ត ឬទទួលរ៉ាប់រងក្នុងការអនុវត្តន៍ការដឹកជញ្ជូន ឬ ក៏ផ្នែកណាមួយនៃការដឹកជញ្ជូននោះ ទោះជាបុគ្គលនោះគឺជា (ដូចគ្នាសុទ្ធសាធទៅនឹង) ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពឬក៏មិនមែនក៏ដោយ ។

" **អង្គភាពជាតិមានសមត្ថកិច្ច** " មានន័យថាមន្ត្រី ឬអង្គភាពដែលជ្រើសរើសដោយប្រទេសសមាជិកនិមួយៗ ។

" **អ្នកទទួលទំនិញ** " មានន័យថាបុគ្គលដែលមានសិទ្ធិទទួលទំនិញពីប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

" **អ្នកផ្តល់ទំនិញ** " មានន័យថា ជាបុគ្គលដែលបានសំរេចចិត្តចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពជាមួយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

" **អ្នកប្រគល់** " **ការប្រគល់** " **ឬ បែងចែក** មានន័យថា :

ក- ការប្រគល់ទំនិញទាំងឡាយទៅអោយអ្នកទទួលទំនិញ ឬ

ខ- ការផ្ទេរដាក់ទំនិញអោយនៅចំកន្លែងទៅតាមបំណងប្រាថ្នារបស់អ្នកទទួលទំនិញ ដោយអនុលោមទៅតាមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ឬំ ទៅតាមច្បាប់ ឬ ទម្លាប់ប្រើប្រាស់ការធ្វើពាណិជ្ជកម្មជាពិសេសដោយឡែកដែលអាចអនុវត្តបាននៅទីកន្លែងប្រគល់ទំនិញ ។ ឬ

គ- ការប្រគល់ទំនិញទៅអោយអាជ្ញាធរណាមួយ ឬភាគីទី ៣ ណាមួយផ្សេងទៀតជាបុគ្គលកំណត់ ដែលទំនិញត្រូវបានគេប្រគល់ទៅអោយ ដោយអនុលោមទៅតាមច្បាប់ ឬ បទប្បញ្ញត្តិនានាដែលអាចអនុវត្តបាននៅកន្លែងប្រគល់នោះ ។

" **ទំនិញ** " មានន័យថា ជាទ្រព្យសម្បត្តិណាមួយ ក៏ដូចជាកុងតែន័រ ប៉ាលែត (ទំនិញជាប៉ាលែត) ឬ ផ្ទាគហ្វម ឬ វត្ថុដឹកជញ្ជូនទាំងឡាយប្រហាក់ប្រហែល ឬ ការវេចខ្ចប់កញ្ចប់ទាំងឡាយ ដែលមិនមែនផ្តល់ដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពដោយមិនគិតថាមធ្យោបាយ ឬទ្រព្យសម្បត្តិទាំងនេះត្រូវបានគេដឹកជញ្ជូន ឬ ដាក់ទំនិញដឹកជញ្ជូនពីលើ ឬ ពីក្រោមវាយ៉ាងណានោះទេ ។

" **ជាលាយលក្ខអក្សរ** " រាប់បញ្ចូលទាំងទូរលេខ ទូរសារ ទូរពុម្ព ឬ មធ្យោបាយទាំងឡាយផ្សេងទៀត ដែលបោះពុម្ព ថត ឬ កត់បញ្ចូល ឬ ត្រាប់ឡើងវិញ ឬបញ្ជូនសារដោយឧបករណ៍ ឬបរិធានមេកានិច ឬអេឡិកត្រូនិក ឬ ដោយឧបករណ៍ ឬ បរិធានទាំងឡាយផ្សេងទៀតបង្កើតឡើងសំរាប់បំរើគោលដៅ ដូចខាងលើនេះ ។

"**ដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពអន្តរជាតិ** " មានន័យថាការដឹកនាំទំនិញ ដោយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនយ៉ាងតិច ពីរបែបខុសគ្នាលើមូលដ្ឋានកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពមួយ ពីកន្លែងមួយរបស់ប្រទេសមួយ ដែលនៅទីនោះទំនិញត្រូវបានប្រគល់ទៅអោយ ឬ ទទួលយកដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពទៅកាន់កន្លែងមួយទៀត ដែលបានកំណត់សំរាប់ប្រគល់បែងចែកទំនិញដែលស្ថិតនៅក្នុងប្រទេសដ៏ទៃមួយផ្សេងទៀត ។

ប្រតិបត្តិការទាំងឡាយក្នុងការលើកផ្ទុកទំនិញ និងការបែងចែកទំនិញដែលបានធ្វើឡើងក្រៅពីសកម្មភាពនៃកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពមួយដូចដែលបានកំណត់ក្នុងកិច្ចសន្យាខាងលើ និងមិនត្រូវចាត់ទុកថាជាការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពអន្តរជាតិទេ ។

GMS-Annex13a_kh-01 Sep 2006- Attachement 1/19/2001

" **ច្បាប់ចាំបាច់** " មានន័យថា ច្បាប់ ឬ អនុសញ្ញាអន្តរជាតិណាក៏ដោយ ដែលបង្កើតជាផ្នែក នៃច្បាប់របស់ជាតិពាក់ព័ន្ធ ដល់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ ដែលមាត្រាទាំងឡាយបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់ទាំងនេះមិនអាច ផ្តាច់ចេញដោយសារបដិញ្ញត្តិ នៃកិច្ចសន្យា (ការចែងក្នុងកិច្ចសន្យា) ដែលបណ្តាលអោយខូចខាតប្រយោជន៍ដល់អ្នកដឹកជញ្ជូន ឬ អ្នកផ្ញើទំនិញទេ ។

" **ប្រទេសសមាជិក** " មានន័យថា ជាប្រទេសមួយនៃបណ្តាប្រទេសអាស៊ាន ។

" **កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព** " មានន័យថា ជាកិច្ចសន្យាមួយដែលតាមរយៈនេះ ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព មួយទទួលរ៉ាប់រងទៅនឹងការទូទាត់សោប៊ុយដឹកជញ្ជូនទំនិញ ដើម្បីអនុវត្ត ឬ ទទួលអនុវត្តនូវសកម្មភាពនៃការដឹកជញ្ជូន ពហុរូបភាពជាអន្តរជាតិ ។

" **ឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព** " មានន័យថា ឯកសារមួយដែលជាភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់ពីកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព មួយដែលទទួលផ្តុំកនូវទំនិញដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព និងការទទួលរ៉ាប់រងដោយបុគ្គលនោះក្នុងការប្រគល់ ទំនិញដោយអនុលោមតាមលក្ខខ័ណ្ឌនៃកិច្ចសន្យា ។

" **ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព** " មានន័យថា បុគ្គលណាក៏ដោយក្នុងនាមខ្លួនផ្ទាល់ ឬតាមរយៈបុគ្គលដទៃទៀត ដែលធ្វើសកម្មភាពក្នុងនាមរបស់បុគ្គលនោះ សំរេចចិត្តចុះកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពមួយ និងអ្នកដែលធ្វើសកម្មភាព ជាសំខាន់នាំមុខគេ (Principle) ដែលពុំមែនជាភ្នាក់ងារណាមួយ នៃ ឬ ក្នុងនាមនៃអ្នកបញ្ជូនទំនិញ ឬ នៃអ្នកដឹកជញ្ជូន ទាំងឡាយដែលចូលរួមក្នុងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព និងជាអ្នកដែលសន្មត់ថាជាអ្នកទទួលខុសត្រូវលើសកម្មភាព អនុវត្តនៃកិច្ចសន្យា ។

" **វិញ្ញាបនប័ត្រចុះបញ្ជីការ** " មានន័យថា ឯកសារចេញដោយមន្ត្រី/អង្គភាពជាតិមានសមត្ថកិច្ចដែលបញ្ជាក់ថា ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានសំរេចបញ្ចូលក្នុងបញ្ជី នៃអ្នកប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពទាំងឡាយ និង កំពុងត្រូវបានអនុញ្ញាតអោយធ្វើសកម្មភាពដូចខាងលើនេះ ។

" **សិទ្ធិដកប្រាក់ពិសេស** (SDR) " មានន័យថា ឯកតាគណនី ដូចបានកំណត់ដោយមូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ (IMF) ។

" **ទទួលផ្តុំកទំនិញ ឬទទួលទំនិញអោយនៅក្រោមការទទួលខុសត្រូវរបស់នណាម្នាក់ ឬការទទួលបន្ទុក** " មានន័យថា ទំនិញត្រូវបានប្រគល់ទៅអោយ និងយល់ព្រមដឹកជញ្ជូនដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

ជំពូកទី ២
ទំហំនៃការអនុវត្តន៍
មាត្រា ២

ឯកសារគ្រោងនេះនឹងអនុវត្តន៍ទៅលើ :

ក- រាល់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពទាំងអស់ ដែលនៅក្រោមការចុះបញ្ជីការរបស់អង្គភាពជាតិមានសមត្ថកិច្ច និមួយៗ និង

ខ- រាល់កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពទាំងអស់ សំរាប់បំរើគោលបំណងក្នុងការរៀបចំបណ្តឹងស៊ីវិលប្រសិនបើ :

(១) ទីកន្លែងសំរាប់ទទួលផ្តុំកទំនិញ ដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាដឹក ជញ្ជូនពហុរូបភាពស្ថិតនៅក្នុងប្រទេសសមាជិកណាមួយ ឬ

(២) - ទីកន្លែងប្រគល់ទំនិញដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុ រូបភាព គឺស្ថិតនៅក្នុងប្រទេសជាសមាជិកមួយ ។

GMS-Annex13a_kh-01 Sep 2006- Attachement 1/19/2001

មាត្រា ៣

ទោះជាពេលណាក៏ដោយ នៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និងនៅក្នុងឃ្លាក្តីដែលបានអនុម័តសំរាប់គោលបំណង នៃការអនុវត្តន៍កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ វាក្យខ័ណ្ឌណាមួយក្នុងចំណោមវាក្យខ័ណ្ឌដូចខាងក្រោម គឺត្រូវបានប្រើសំរាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ " ដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព " "ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព" "កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព" ឬ " ឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព " ត្រូវបានគេទទួលស្គាល់ជាធម្មតាដូចគ្នានឹងពាក្យថា " អន្តរជាតិ " ដែរ ។

ជំពូកទី ៣

ឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព

មាត្រា ៤

១- នៅពេលទំនិញត្រូវទទួលផ្ទុកដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ប្រតិបត្តិករនោះត្រូវមានឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពមួយ ដែលមានទំរង់អាចចរចាបាន ឬ ពុំអាចចរចាបានទៅតាមការជ្រើសរើសរបស់ម្ចាស់ទំនិញ ។

២- ឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពនឹងត្រូវចុះហត្ថលេខាដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ឬ ដោយបុគ្គលដែលបានទទួលសិទ្ធិអំណាចពីប្រតិបត្តិករនោះ ។

៣- ហត្ថលេខានៅលើឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព អាចជាហត្ថលេខាដោយដៃ ចោះពុម្ពក្នុងទូរពុម្ព ចោះប្រហោង ចោះត្រា ជាសញ្ញា ឬជាមធ្យោបាយមេកានិក ឬអេឡិចត្រូនិកផ្សេងទៀត ប្រសិនបើមិនជំទាស់ទៅនឹងច្បាប់នៃប្រទេសប្រទេស ដែលនៅទីនោះឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានគេចេញអោយ ។

មាត្រា ៥

១- ឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពនឹងត្រូវមានចំណុចពិសេសដូចតទៅ :

ក- ប្រភេទជាធម្មតាទូទៅនៃទំនិញ និមិត្តសញ្ញាចាំបាច់សំរាប់សំគាល់ទំនិញ និងការបញ្ជាក់ជាក់លាក់ដូចជាលក្ខណៈងាយខូច ឬលក្ខណៈគ្រោះថ្នាក់នៃទំនិញ ប្រសិនបើជាអាចអនុវត្តបាន ឬរិមាណកញ្ចប់ ឬ បំណែកទំងន់ទាំងសបក នៃទំនិញ ឬ បរិមាណរបស់ទំនិញដែលមានការបញ្ជាក់ផ្សេងពីនេះ និងរាល់ចំណុចពិសេសតាមការផ្តល់ពីអ្នកបញ្ជូនទំនិញ

ខ- ទិដ្ឋភាពខាងក្រៅនៃទំនិញ

គ- ឈ្មោះ និងទីកន្លែងធ្វើការរស់ខាន់ៗរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព

ឃ- ឈ្មោះនៃអ្នកផ្តល់ទំនិញ

ង- អ្នកទទួលទំនិញ ប្រសិនបើបានកំណត់ឈ្មោះដោយអ្នកផ្តល់ទំនិញ

ច- ទីកន្លែង និង កាលបរិច្ឆេទនៃការទទួលផ្ទុកទំនិញដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព

ឆ- ទីកន្លែងប្រគល់ទំនិញ

ជ- កាលបរិច្ឆេទ ឬរយៈពេលប្រគល់ទំនិញនៅទីកន្លែងប្រគល់ទំនិញ ប្រសិនបើបានព្រមព្រៀងគ្នាជាក់លាក់រវាងគូរភាគី

ឈ- បញ្ជាក់ថា តើឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពអាចចរចាបាន ឬ មិនអាចចរចាបាន

ញ- ទីកន្លែង និង កាលបរិច្ឆេទការចេញឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព

ដ- ហត្ថលេខានៃប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ឬបុគ្គលដែលទទួលអំណាចពីប្រតិបត្តិករនោះ

ឋ- បរិមាណទំនិញសំរាប់បែបដឹកជញ្ជូននិមួយៗ ប្រសិនបើឯកភាពគ្នាជាក់លាក់រវាងគូរភាគី ឬបរិមាណទំនិញរាប់បញ្ចូលទាំងរូបិយវត្ថុរបស់ខ្លួនក្នុងកិរិតអាចទូទាត់បានដោយអ្នកទទួលទំនិញ ឬ តំរុយ (ឬ សុចនាករ) ផ្សេងទៀតដែលសោហ៊ុយដឹកជញ្ជូនអាចទូទាត់បានដោយអ្នកទទួលទំនិញ

ខ- ផ្លូវដែលត្រូវប្រកាន់យកបែបនៃការដឹកជញ្ជូន និងទីកន្លែងផ្ទេរទំនិញ ប្រសិនបើអាចដឹងបាននៅពេលដែលឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវបានគេចេញអោយ

ឈ- ចំណុចពិសេសផ្សេងទៀតណាមួយ ដែលបណ្តាភាគីអាចព្រមព្រៀងដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងឯកសារពហុដឹកជញ្ជូន ប្រសិនបើមិនប្រឆាំងជាមួយនឹងច្បាប់នៃប្រទេសដែលឯកសារត្រូវបានគេចេញអោយ ។

២- អវត្តមានចេញពីឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពនូវចំណុចមួយ ឬ ចំណុចច្រើននៅក្នុងចំណោមចំណុចពិសេសនានាយោងតាមកថាខ័ណ្ឌទី១ នៃមាត្រានេះ និងមិនប៉ះពាល់ដល់លក្ខណៈស្របច្បាប់ នៃឯកសារដែលជាឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

មាត្រា ៦

១- ឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព នឹងត្រូវចាត់ទុកជាភ័ស្តុតាង ***តំហូរបំផុត*** ក្នុងការទទួលផ្ទុកទំនិញធ្វើឡើងដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព នូវទំនិញទាំងឡាយដែលបានរៀបរាប់ក្នុងឯកសារនោះ លើកលែងតែតំរុយផ្ទុយពីនេះដូចជា "ទំងន់សរុបទំងន់បន្ទុក និងចំនួននៃបន្ទុក" "Shipper's weight, load and count" "សំបកកញ្ចប់កុងតែន័រសំរាប់ផ្ទុក" "Shipper- Packet container" ឬ សេចក្តីបញ្ជាក់ប្រហាក់ប្រហែលដែលគេរៀបចំឡើង ដើម្បីដាក់ចូលទៅក្នុងអត្ថបទបោះពុម្ព ឬ ប្រថាប់នៅលើឯកសារនោះ ។

២- ភ័ស្តុតាងដែលផ្ទុយពីនេះ មិនអាចទទួលយកបានឡើយ កាលណាឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានផ្ទេរ ឬ ក៍សារប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិក មានតំលៃដូចគ្នាត្រូវបានបញ្ជូន និងបានទទួលដោយអ្នកទទួលទំនិញ ដែលជាអ្នកទទួលទំនិញដោយក្តីស្មោះត្រង់ បានពីងផ្អែក និងចាត់ចែងសកម្មភាពជាបន្តបន្ទាប់ទៀត ។

ជំពូកទី ៤
ការទទួលខុសត្រូវរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព
មាត្រា ៧

ការទទួលខុសត្រូវរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ចំពោះទំនិញក្រោមបទប្បញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះមានរយៈពេលចាប់ពីថ្ងៃប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពបានទទួលយកទំនិញអោយមកស្ថិតនៅក្នុងបន្ទុករបស់ខ្លួន រហូតដល់ពេលប្រគល់ទំនិញទាំងនោះ ។

មាត្រា ៨

ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះសកម្មភាព និងការខ្វះខាតនៃអ្នកបំរើរសេវា ឬ ភ្នាក់ងាររបស់គេ នៅពេលណាអ្នកបំរើរសេវា ឬ ភ្នាក់ងារទាំងនោះធ្វើសកម្មភាពក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃកិច្ចការរបស់គេ ឬ នៃបុគ្គលផ្សេងណាមួយទៀត ដែលជាអ្នកធ្វើសេវានេះ ហើយដែលគាត់ប្រើដើម្បីសកម្មភាព នៃកិច្ចសន្យានេះ ប្រសិនបើសកម្មភាព និងការខ្វះខាតទាំងនេះគឺជាសកម្មភាពរបស់គាត់ ។

មាត្រា ៩

ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវទទួលរាប់រងអនុវត្ត ឬ ប្រគល់ការអនុវត្តន៍រាល់សកម្មភាពចាំបាច់ ដើម្បីធានានូវការប្រគល់ទំនិញ :

GMS-Annex13a_kh-01 Sep 2006- Attachement 1/19/2001

ក- នៅពេលណាដែលឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានផ្តល់ក្នុងទំរង់អាចចរចាបាន ទៅអោយ "អ្នកកាន់" ដែលបុគ្គលមានកាន់ឯកសារដើម ១ ច្បាប់ ឬ

ខ- នៅពេលណាឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានផ្តល់ក្នុងទំរង់អាចចរចាបាន "តាមការបញ្ជា" ទៅអោយបុគ្គលដែលមានឯកសារដើមមួយច្បាប់ ដោយមានចំណារឯកភាពត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់ ឬ

គ- នៅពេលណាដែលឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានផ្តល់ ឬ (ចេញអោយ) ក្នុងទំរង់អាចចរចាបាន ទៅអោយបុគ្គលដែលមានឈ្មោះកំណត់ណាមួយ ដែលជាបុគ្គលមានភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់ពីអត្តសញ្ញាណរបស់គាត់ និងមានកាន់ជាប់ឯកសារដើម ០១ ច្បាប់ ។ ប្រសិនបើឯកសារបែបនេះត្រូវបានផ្ទេរ "តាមការបញ្ជា" ឬប្រសិនបើទុកចំហ នោះបទប្បញ្ញត្តិនៃចំណុច " ខ " ខាងលើត្រូវបានគេយកមកអនុវត្ត ឬ

ឃ- នៅពេលណាដែលឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានផ្តល់ ក្នុងទំរង់មិនអាចចរចាបានទៅអោយបុគ្គលកំណត់ឈ្មោះថា ជាអ្នកទទួលទំនិញនៅក្នុងឯកសារដោយមានភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់អត្តសញ្ញាណរបស់គាត់ ឬ

ង- នៅពេលណាដែលគ្មានឯកសារណាមួយត្រូវបានផ្តល់ទៅអោយបុគ្គល ដូចបានណែនាំដោយអ្នកប្រគល់ទំនិញ ឬ ដោយបុគ្គលដែលបានទទួលសិទ្ធិពីអ្នកប្រគល់ទំនិញ ឬ អ្នកទទួលទំនិញ ដែលស្ថិតនៅក្រោមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពក្នុងការផ្តល់ការណែនាំដូចនោះ ។

មាត្រា ១០

១- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវទទួលខុសត្រូវលើការបាត់បង់បណ្តាលមកពីការបាត់បង់ទំនិញព្រមទាំងការបាត់បង់បណ្តាលមកពីការយឺតយ៉ាវក្នុងការចែកចាយទំនិញ ប្រសិនបើដាហេតុការណ៍ដែលបណ្តាលអោយមានការខូចខាត បាត់បង់ ឬ យឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ទំនិញបានកើតឡើង នៅពេលដែលទំនិញនៅក្នុងបន្ទុកទទួលខុសត្រូវរបស់ប្រតិបត្តិករ ដូចបានរំចែងក្នុងមាត្រា ៧ លើកលែងតែប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពមានភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់ថាខ្លួនគាត់ជាឬអ្នកបំពើរបស់គាត់ ភ្នាក់ងាររបស់គាត់ ឬ របស់បុគ្គលផ្សេងណាមួយ ដូចបានចែងក្នុងមាត្រា ៨ ដែលបានចាត់វិធានការទាំងអស់ ដែលអាចជាតំរូវការដ៏សមហេតុផលរបស់គាត់ ដើម្បីបញ្ឈៀសឧបត្តិហេតុដែលបានកើតឡើង និងផលវិបាករបស់វា ។

២- ជាយ៉ាងណាក៏ដោយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព នឹងមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះការបាត់បង់បណ្តាលមកពីការយឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ទំនិញ លើកលែងតែម្ចាស់ទំនិញបានធ្វើសេចក្តីប្រកាសនៃការចាប់អារម្មណ៍ (សេចក្តីប្រកាសទទួលស្គាល់) ក្នុងពេលប្រគល់ទំនិញដែលបានយល់ព្រមដោយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

មាត្រា ១១

១- ការយឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ទំនិញដែលបានកើតឡើង នៅពេលណាដែលទំនិញមិនត្រូវបានប្រគល់ក្នុងរយៈពេលដែលបានឯកភាពគ្នាយ៉ាងជាក់លាក់ ឬ ក្នុងករណីគ្មានការព្រមព្រៀងបែបនេះ វាគួតែមានរយៈពេលមួយសមរម្យ ដែលជាការតំរូវសំរាប់ការយកចិត្តទុកដាក់របស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពមួយ ត្រូវបានពិចារណាដោយផ្អែកទៅលើកាលៈទេសៈនៃករណីនិមួយ។ ។

២- បើសិនជាទំនិញមិនបានប្រគល់ក្នុងរយៈពេល៩០ថ្ងៃជាប់គ្នាក្រោយកាលបរិច្ឆេទ នៃការប្រគល់ទំនិញកំណត់ឡើងដោយអនុលោមតាមវាក្យខ័ណ្ឌខាងដើម បុគ្គលណាក៏ដោយដែលគេបានផ្តល់សិទ្ធិក្នុងការតវ៉ាអំពីទំនិញក្នុងករណីគ្មានភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់ផ្ទុយពីនេះ អាចចាត់ទុកថាទំនិញត្រូវបានបាត់បង់ ។

GMS-Annex13a_kh-01 Sep 2006- Attachement 1/19/2001

មាត្រា ១២

ថ្វីបើមានបទប្បញ្ញត្តិចែងក្នុងមាត្រា ១០ ក៏ដោយក៏ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព និងមិនទទួលខុសត្រូវក្នុងការបាត់បង់ការខូចខាតបាក់បែក ឬការយឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ទំនិញ ទៅលើទំនិញផ្សេង។ក្នុងការដឹកជញ្ជូនឡើយ ប្រសិនបើប្រតិបត្តិករនោះមានភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់ថា ព្រឹត្តិការណ៍ដែលបណ្តាលអោយមានការបាត់បង់ ខូចខាត ឬយឺតយ៉ាវបែបនេះបានកើតឡើងនៅក្នុងពេលដឹកជញ្ជូនស្របទៅតាមព្រឹត្តិការណ៍ ឬ កាលៈទេសៈមួយ ឬ ច្រើនដូចខាងក្រោម :

ក- ប្រធានស័ក្តិ

ខ- សកម្មភាពអំពើ ឬ ការធ្វេសប្រហែសរបស់អ្នកផ្តល់ទំនិញ អ្នកទទួលទំនិញ ឬ ក៏អ្នកតំណាង ឬ ភ្នាក់ងាររបស់គេ

គ- ការវេចខ្ចប់ ការដាក់សញ្ញា ឬការបង់លេខទំនិញមិនបានគ្រប់គ្រាន់ ឬត្រឹមត្រូវ

ឃ- ការលើក ការផ្ទុក ការផ្ទេរចេញ ការរៀបចំទុកដាក់ទំនិញ ធ្វើឡើងដោយអ្នកប្រគល់ទំនិញ (ម្ចាស់ទំនិញ) អ្នកទទួល ឬក៏អ្នកតំណាង ឬ ភ្នាក់ងាររបស់គេ

ង- ការខ្វះចន្លោះ លក្ខណៈជាប់ខាងក្រៅ (លក្ខណៈធម្មជាតិ) និងលក្ខណៈខាងក្នុងដែលមើលទំនិញមិនឃើញ

ច- កូដកម្ម ការបិទរោងចក្រ ការឈប់ធ្វើការងារ ការកិរិតទាំងស្រុង ឬមួយផ្នែកលើការងារ

ឆ- អនុលោមទៅតាមទំនិញ ដែលដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រ ឬផ្លូវទន្លេខាងក្នុងប្រទេស នៅពេលដែលការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវទាំងនោះ នៅក្នុងអំឡុងពេលដែលការដឹកជញ្ជូនបានកើតឡើងក្នុងករណីដូចខាងក្រោម :

១- អំពើ ឬ (សកម្មភាព) ការធ្វេសប្រហែស ឬក៏កំហុសឆ្គងនៃមេការ (មេបញ្ជាការ) នាវិកពីឡុតនាវា ឬអ្នកបំរើ របស់អ្នកដឹកជញ្ជូនក្នុងពេលធ្វើនាវាចរ ឬនៅក្នុងពេលចាត់ចែងត្រួតត្រាងនាវា ឬ

២- អគ្គីភ័យ លើកលែងតែករណីកើតឡើងដាក់ស្តែង ឬជារឿងផ្ទាល់ខ្លួនរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូន ។ ទោះយ៉ាងណាក៏ដោយ ជានិច្ចជាកាលចែងថា នៅពេលដែលការបាត់បង់ ការខូចខាតគឺជាលទ្ធផលអំពីភាពមិនគ្រប់លក្ខណៈបច្ចេកទេសនៃនាវានោះ ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពអាចបង្ហាញភ័ស្តុតាងថា ក្នុងពេលដែលមានការប្រឹងប្រែងយកចិត្តទុកដាក់ត្រូវបានធ្វើឡើងដើម្បីអោយនាវាមានលក្ខណៈបច្ចេកទេសសមស្របនៅពេលចាប់ផ្តើម នៃការចេញដំណើរ ។

មាត្រា ១៣

១- ការវាយតំលៃនៃការចេញសងលើការបាត់បង់ ឬការខូចខាតដល់ទំនិញត្រូវធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើតំលៃ នៃទំនិញទាំងនោះនៅនិងទីកន្លែង និងនៅក្នុងពេលវេលាដែលទំនិញត្រូវបានប្រគល់ទៅអោយអ្នកទទួលទំនិញ ឬ នៅនិងទីកន្លែង និងនៅពេលវេលាដែលទំនិញត្រូវប្រគល់ អនុលោមតាមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

២- តំលៃទំនិញនឹងត្រូវកំណត់ យោងតាមថ្លៃផ្សាស់ប្តូរផលិតផលថ្មី។ ក្នុងបច្ចុប្បន្ន ឬ ប្រសិនបើគ្មានថ្លៃបែបនេះទេ ត្រូវយោងទៅតាមថ្លៃទីផ្សារបច្ចុប្បន្ន ឬ បើគ្មានថ្លៃទាំងពីរខាងលើទេ តំលៃផ្លាស់ប្តូរផលិតផល ឬ តំលៃទីផ្សារបច្ចុប្បន្ន ត្រូវយោងតំលៃទំនិញធម្មតាដែលមានប្រភេទ និង គុណភាពដូចគ្នា ។

GMS-Annex13a_kh-01 Sep 2006- Attachement 1/19/2001

ឧបសម្ព័ន្ធទី ៥

ដែនកំណត់នៃការទទួលខុសត្រូវរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពាណិជ្ជករ

មាត្រា ១៤

លុះត្រាតែប្រកែក និងតំលៃនៃទំនិញត្រូវបានប្រកាសដោយអ្នកប្រគល់ទំនិញនៅមុនពេលទំនិញត្រូវបានទទួលផ្ទុកដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព និងត្រូវបានបញ្ចូលទៅក្នុងឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ទើបប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវបានក្លាយទៅជាអ្នកទទួលខុសត្រូវចំពោះការបាត់បង់ ឬ ការខូចខាតដល់ទំនិញក្នុងទឹកប្រាក់លើសពីចំនួនទឹកប្រាក់សមមូលនិង 666.67 SDR ក្នុងមួយកញ្ចប់ ឬ ឯកតា ឬ 2.00 SDR ក្នុងមួយគីឡូក្រាមនៃទំងន់ទាំងសំបក (ទំងន់សរុប) នៃទំនិញបាត់បង់ ឬ ខូចខាតលើទំនិញណាមួយក៏ដោយដែលមានតំលៃខ្ពស់ជាងគេ ។

មាត្រា ១៥

នៅពេលណាដែលមានកុងតែន័រ ប៉ាឡែត ឬ បន្ទុកដឹកជញ្ជូនប្រហាក់ប្រហែលណាមួយ ត្រូវបានគេផ្ទុកច្រើនជាងមួយកញ្ចប់ ឬមួយឯកតា បណ្តាកញ្ចប់ ឬឯកតាផ្ទុកផ្សេងៗទៀត ដែលរៀបរាប់នៅក្នុងឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពដូចដែលបានខ្ចប់នៅក្នុងបន្ទុកដឹកជញ្ជូនបែបនេះ នឹងត្រូវចាត់ជាកញ្ចប់ច្រើន ឬឯកតាផ្ទុកច្រើន ។ លើកលែងការរៀបរាប់រួចមកហើយនេះ បន្ទុកដឹកជញ្ជូនបែបនេះ នឹងត្រូវចាត់ជាកញ្ចប់ ឬឯកតាមួយ ។

មាត្រា ១៦

ថ្វីត្បិតតែមានទប្បញ្ញត្តិចែងក្នុងមាត្រាទី ១៤ និង ១៥ ក៏ដោយ ដោយអនុលោមទៅតាមកិច្ចសន្យាប្រសិនបើការធ្វើដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព មិនបានរាប់បញ្ចូលការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមសមុទ្រ ឬតាមផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ការទទួលខុសត្រូវរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវកំរិតត្រឹមទឹកប្រាក់មិនលើស 8.33 SDR ក្នុងមួយគីឡូក្រាមទំងន់ទាំងសំបក (ទំងន់សរុប) នៃទំនិញដែលបាត់បង់ ឬ ខូចខាត ។

មាត្រា ១៧

នៅពេលណាដែលការបាត់បង់ ឬការខូចខាតដល់ទំនិញបានកើតមានឡើងក្នុងដំណាក់កាលពិសេសដោយឡែកណាមួយនៃការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពដោយអនុលោមទៅតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ឬ ច្បាប់ជាបាច់ដែលកំពុងអនុវត្តដែលមានចែងកំរិតទទួលខុសត្រូវផ្សេងៗទៀត និងប្រសិនបើកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនដាច់ដោយឡែកមួយ ត្រូវបានរៀបចំឡើងសំរាប់ដំណាក់កាលដឹកជញ្ជូនដាច់ដោយឡែកនេះ នោះកំរិតនៃការទទួលខុសត្រូវរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពចំពោះការបាត់បង់ ឬការខូចខាតបែបនេះនឹងត្រូវកំណត់ដោយយោងទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃអនុសញ្ញា ឬច្បាប់ចាំបាច់ទាំងនោះ ។

មាត្រា ១៨

ប្រសិនបើប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះការបាត់បង់បណ្តាលមកពីការយឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ឬការបាត់បង់ ឬការខូចខាតផ្សេងទៀតជាលទ្ធិផលក្រៅពីការបាត់បង់ ឬខូចខាតទំនិញ ការទទួលខុសត្រូវរបស់ប្រតិបត្តិករនឹងត្រូវកំណត់ត្រឹមទឹកប្រាក់មួយចំនួនមិនលើសពីតំលៃសមមូល នៃទំនិញនៅក្រោមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពសំរាប់ការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

មាត្រា ១៩

ការទទួលខុសត្រូវមួយផ្នែករបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព មិនត្រូវលើសកំរិតទទួលខុសត្រូវលើការបាត់បង់ទំនិញទាំងស្រុងឡើយ ។

GMS-Annex13a_kh-01 Sep 2006- Attachement 1/19/2001

មាត្រា ២០

ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពគ្មានសិទ្ធិទទួលអត្ថប្រយោជន៍ពីការកំណត់ព្រំដែន នៃការទទួលខុសត្រូវ ប្រសិនបើគេមានភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់ថា ការបាត់បង់ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ទំនិញបណ្តាលមកពីអំពើផ្ទាល់ខ្លួនណាមួយ ឬការខ្វះខាតរបស់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ធ្វើឡើងក្នុងបំណងចេតនាបណ្តាលអោយមានការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬ ការយឺតយ៉ាវបែបនេះ ឬដោយមិនប្រុងប្រយ័ត្ន និងដោយដឹងថាការបាត់បង់ការខូចខាតអាចនឹងកើតមានឡើង ។

ជំពូកទី ៦

ការទទួលខុសត្រូវរបស់អ្នកប្រគល់ទំនិញ

មាត្រា ២១

១- អ្នកប្រគល់ទំនិញនឹងត្រូវចាត់ថា មានការធានាវ៉ាប់រងចំពោះប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពនូវភាពត្រឹមត្រូវនៃទំនិញ នៅក្នុងពេលដែលទំនិញត្រូវបានគេប្រគល់អោយ និងទទួលយកដោយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពនូវរាល់ចំណុចពិសេសពាក់ព័ន្ធដល់ប្រភេទទូទៅនៃទំនិញ សញ្ញាសំគាល់លេខរៀង ទំងន់ ទំហំ និងបរិមាណ និងបើអាចអនុវត្តបានលក្ខណៈគ្រោះថ្នាក់នៃទំនិញផ្តល់ដោយខ្លួនគេ ឬ ក្នុងនាមខ្លួនដើម្បីបញ្ចូលទៅក្នុងឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

២- អ្នកប្រគល់ទំនិញត្រូវដាក់សញ្ញា ឬ ដាក់ផ្លាកទំនិញគ្រោះថ្នាក់ ដោយអនុលោមតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ឬ ច្បាប់ជាតិណាមួយដែលអាចអនុវត្តបានដែរ ។

៣- នៅក្នុងកន្លែងដែលអ្នកប្រគល់ទំនិញ ប្រគល់ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ទៅអោយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ឬបុគ្គលណាមួយទៀតដែលធ្វើសកម្មភាពក្នុងនាមខ្លួន អ្នកប្រគល់ទំនិញត្រូវជូនដំណឹងដល់ប្រតិបត្តិករ ឬ បុគ្គលនោះនូវលក្ខណៈគ្រោះថ្នាក់នៃទំនិញនឹងប្រសិនបើចាំបាច់ត្រូវប្រកាសអោយប្រតិបត្តិការប្រកាន់យកនូវការព្រមានជាមុន ។ បើសិនជាអ្នកប្រគល់ទំនិញខកខានមិនបានធ្វើដូចនេះ ហើយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពមិនបានដឹងពីវេតគ្រោះថ្នាក់នៃទំនិញតាមផ្លូវផ្សេងទៀត :

ក- អ្នកប្រគល់ទំនិញត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពដល់ការបាត់បង់ដែលបណ្តាលមកពីការផ្ទុកទំនិញបែបនេះ

ខ- នៅពេលណាមួយក៏ដោយទំនិញអាចរើចេញបំផ្លាញ ឬ ធ្វើអោយលែងមានគ្រោះថ្នាក់ទៅតាមកាលៈទេសៈតំរូវដោយគ្មានការទូទាត់ជាសំណងឡើយ

៤- បទប្បញ្ញត្តិនៃវាក្យខ័ណ្ឌ ៣ របស់មាត្រានេះ ពុំអាចផ្តើមឡើងយកមកប្រើដោយបុគ្គលណាមួយបានឡើយ បើសិនជាក្នុងរយៈពេលដឹកជញ្ជូន បុគ្គលនោះបានទទួលបន្ទុកទំនិញដោយបានដឹងពីលក្ខណៈគ្រោះថ្នាក់នៃទំនិញជាមុន ។

៥- ក្នុងករណីបទប្បញ្ញត្តិនៃវាក្យខ័ណ្ឌ ៣-ខ នៃមាត្រានេះមិនបានអនុវត្ត ឬ មិនយកមកប្រើ ប្រសិនបើទំនិញគ្រោះថ្នាក់ក្លាយជាគ្រោះថ្នាក់ពិតមែនដល់អាយុជីវិត ឬទ្រព្យសម្បត្តិ នោះទំនិញអាចត្រូវរើចេញ ឬបំផ្លាញ ឬធ្វើអោយលែងមានគ្រោះថ្នាក់ ទៅតាមកាលៈទេសៈតំរូវដោយគ្មានទូទាត់ លើកលែងតែនៅពេលណាដែលវាត្រូវមានភាពកិច្ចណាមួយរួមចំណែកក្នុងមធ្យមភាគជាទូទៅ ឬ លើកលែងតែប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវទទួលខុសត្រូវដោយអនុលោមទៅតាមមាត្រាទី ១០ និង ទី ១១ ។

៦- អ្នកប្រគល់ទំនិញត្រូវសងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ចំពោះការបាត់បង់បណ្តាលមកពីភាពមិនត្រឹមត្រូវ ឬ ភាព មិនគ្រប់គ្រាន់ នៃចំណុចពិសេស ដូចមានយោងក្នុងវាក្យខ័ណ្ឌខាងដើម ។

៧- អ្នកប្រគល់ទំនិញនៅតែត្រូវទទួលខុសត្រូវ ថ្វីបើឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានផ្ទេរពីខ្លួនក៏ដោយ ។

GMS-Annex13a_kh-01 Sep 2006- Attachement 1/19/2001

៨- សិទ្ធិនៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពទៅលើសំណងបែបនេះ នឹងមិនមានករណីណាមួយដែលកើតការទទួលខុសត្រូវរបស់ខ្លួន ក្រោមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ចំពោះបុគ្គលណាមួយក្រៅពីអ្នកប្រគល់ទំនិញឡើយ ។

ជំពូកទី ៧
ការតវ៉ា ការប្តឹង និងអាជ្ញាយុការ
មាត្រា ២២

១- លុះត្រាតែមានការកត់ត្រា ឬប្រកាសពីការបាត់បង់ ឬ ខូចខាតនៃទំនិញដែលបញ្ជាក់ពីទិដ្ឋភាពទូទៅ នៃការបាត់បង់ ឬ ខូចខាតត្រូវបានផ្តល់ជាលាយលក្ខអក្សរ ដោយអ្នកទទួលទំនិញទៅអោយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពនៅពេលដែលទំនិញត្រូវបានប្រគល់ទៅអោយអ្នកទទួលទំនិញ ហើយការប្រគល់បែបនេះជាភ័ស្តុតាងលើកដំបូងបំផុតនៃការប្រគល់ទំនិញដោយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ដូចដែលបានរៀបរាប់ក្នុងឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

២- នៅពេលណាដែលការបាត់បង់ ឬ ខូចខាតមិនបានសំដែងឡើងច្បាស់លាស់ តទ្ធិពលដូចគ្នានៃភ័ស្តុតាងដំបូងបំផុតត្រូវបានអនុវត្ត ប្រសិនបើការប្រកាសជាលាយលក្ខអក្សរមិនត្រូវបានផ្តល់ក្នុងរយៈពេល៦ថ្ងៃជាប់គ្នា បន្ទាប់ពីថ្ងៃដែលទំនិញត្រូវបានប្រគល់ទៅអោយអ្នកទទួលទំនិញ ។

មាត្រា ២៣

លើកលែងតែបានព្រមព្រៀងគ្នាជាក់លាក់ផ្សេងពីនេះ អំពើណាមួយដែលពាក់ព័ន្ធដល់ការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះនឹងត្រូវបានអាជ្ញាយុកាល លើកលែងតែពេលណានីតិវិធីបណ្តឹងតុលាការ ឬអាជ្ញាកណ្តាលបានចាប់ផ្តើមក្នុងរយៈពេល ៩ ខែ ក្រោយការប្រគល់ទំនិញ ឬប្រសិនជាទំនិញមិនបានប្រគល់ក្រោយកាលបរិច្ឆេទ ដែលទំនិញត្រូវប្រគល់ ឬ ក្រោយកាលបរិច្ឆេទដែលអនុលោមទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិចែងក្នុងមាត្រា ១១ វាក្យខ័ណ្ឌ ២ នោះការខកខានក្នុងការប្រគល់ទំនិញ នឹងផ្តល់សិទ្ធិអោយទៅអ្នកទទួលទំនិញក្នុងការចាត់ទុកទំនិញថាបានបាត់បង់ ។

មាត្រា ២៤

១- បទប្បញ្ញត្តិនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នឹងអនុវត្តទៅលើរាល់ការតវ៉ាទល់នឹងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពដែលពាក់ព័ន្ធដល់ការអនុវត្តន៍កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព នៅពេលណាដែលការតវ៉ាមាននៅក្នុងកិច្ចសន្យា ឬ ក្នុងអ្វីៗដែលប្រឆាំងនឹងច្បាប់ ។

២- ប្រហាក់ប្រហែលគ្នានេះដែរបទប្បញ្ញត្តិ នឹងត្រូវអនុវត្តពេលណាដែលការតវ៉ាពាក់ព័ន្ធដល់ការអនុវត្តន៍កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានធ្វើឡើងទល់នឹងអ្នកបំរើ ឬ ភ្នាក់ងារ បុគ្គលណាម្នាក់ ដែលសេវាកម្មរបស់គាត់ត្រូវបានប្រើដោយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ដើម្បីអនុវត្តកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ទោះការតវ៉ាបែបនេះត្រូវបានរកឃើញក្នុង កិច្ចសន្យា ឬ អ្វីប្រឆាំងនឹងច្បាប់ ហើយការទទួលខុសត្រូវជាផ្នែក។ នៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព និងអ្នកបំរើ ភ្នាក់ងារ ឬ បុគ្គលផ្សេងទៀតនឹងមិនលើសពីការកំណត់នៅក្នុងមាត្រា ទី ១៤ ដល់ ១៩ ។

៣- ថ្វីបើមានវាក្យខ័ណ្ឌ ២ ភ្នាក់ងា ឬ អ្នកបំរើម្នាក់ នៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ឬ បុគ្គលផ្សេងទៀតដែលធ្វើសេវារបស់គេទាំងនោះ ដែលគាត់ប្រើសំរាប់អនុវត្តកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព គឺគ្មានសិទ្ធិទទួលផលប្រយោជន៍ពីការកំណត់ ព្រំដែននៃការទទួលខុសត្រូវ ប្រសិនបើមានភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់នូវការបាត់បង់ ខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ទំនិញ ដែលជាលទ្ធផលមកពីការបំភ្លេចចោលដោយសកម្មភាពផ្ទាល់ខ្លួន ឬការធ្វេសប្រហែសនៃអ្នកបំរើ ឬភ្នាក់ងារ ឬមនុស្សដ៏ទៃទៀត ដែលធ្វើដោយចេតនា ដើម្បីបណ្តាលអោយមានការបាត់បង់ បាក់បែក ឬយឺតយ៉ាវ ឬការមិនប្រយ័ត្នប្រយែង និងដោយទទួលស្គាល់ ឬដឹងថាការបាត់បង់ បាក់បែក ឬការយឺតយ៉ាវអាចនឹងកើតមានឡើង ។

GMS-Annex13a_kh-01 Sep 2006- Attachement 1/19/2001

ជំពូកទី ៨
យុត្តាធិការ និងសមត្ថកិច្ច
មាត្រា ២៥

១- ក្នុងនីតិវិធីបណ្តឹងតុលាការពាក់ព័ន្ធដល់ការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពអន្តរជាតិ ដែលស្ថិតក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ដើមក្តីតាមការជ្រើសរើសរបស់ខ្លួនផ្ទាល់ អាចធ្វើបណ្តឹងមួយទៅតុលាការមានសមត្ថកិច្ច អនុលោមតាមច្បាប់នៃប្រទេសដែលតុលាការស្ថិតនៅក្របខ័ណ្ឌយុត្តាធិការទីកន្លែងមួយ នៃទីកន្លែងដូចខាងក្រោមនេះស្ថិតនៅ :

ក- ទីកន្លែងគោលសំខាន់នៃពាណិជ្ជកម្ម ឬ បើគ្មានទេ និវេសនដ្ឋានជាទំលាប់នៃចុងចោទ ឬ

ខ- ទីកន្លែងដែលកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានធ្វើឡើង ដែលចែងថា ចុងចោទមាននៅទីនោះនូវកន្លែងធ្វើពាណិជ្ជកម្ម សាខា ទីភ្នាក់ងារតាមរយៈកិច្ចសន្យាដែលបានធ្វើឡើង ។ ឬ

គ- ទីកន្លែងទទួល(ផ្ទុក)ទំនិញ សំរាប់ការងារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ឬទីកន្លែងចែកចាយ ឬ

ឃ- ទីកន្លែងផ្សេងទៀតណាមួយដែលបានកំណត់សំរាប់គោលបំណងនេះ ក្នុងកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព និងមានបញ្ជាក់នៅក្នុងឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

២-ទោះមិនយោងទៅលើបទប្បញ្ញត្តិដែលមានចែងក្នុងវាក្យខ័ណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះក៏ដោយ ការព្រមព្រៀងដោយគូភាគីក្រោយពីការតវ៉ាបានកើតមានឡើង ដែលបានកំណត់ទីកន្លែងណាដែលដើមចោទអាចប្តឹងតវ៉ា ត្រូវតែមានប្រសិទ្ធិភាព ។

មាត្រា ២៦

១- ជាកម្មវត្ថុនៃបទប្បញ្ញត្តិរបស់មាត្រានេះ គូភាគីអាចចែងដោយការព្រមព្រៀងបញ្ចាក់ជាលាយលក្ខអក្សរថា ជំលោះណាក៏ដោយដែលអាចកើតមានឡើងពាក់ព័ន្ធដល់ការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពជាអន្តរជាតិក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នឹងត្រូវដោះស្រាយដោយអាជ្ញាកណ្តាល (មជ្ឈត្តកម្ម) ។

២- បណ្តឹងអាជ្ញាកណ្តាល (បណ្តឹងមជ្ឈត្តកម្ម) ត្រូវធ្វើឡើងតាមការជ្រើសរើសរបស់ដើមចោទនៅទីកន្លែងមួយក្នុងចំណោមទីកន្លែងដូចខាងក្រោម :

ក- ទីកន្លែងមួយនៅក្នុងប្រទេស ដែលជាដែនដីនៃនណាម្នាក់បានស្ថិតនៅ :

១- ទីកន្លែងជាមូលដ្ឋានធ្វើពាណិជ្ជកម្មរបស់ចុងចោទ ឬបើគ្មានទេ ដូចនេះនិវេសនដ្ឋានរស់នៅជាទំលាប់របស់ចុងចោទ ឬ

២- ទីកន្លែងធ្វើកិច្ចសន្យាពហុដឹកជញ្ជូនមានន័យថា ដែលចុងចោទមាននៅទីនោះនូវទីកន្លែងសំរាប់បំពេញការងារ ឬ សាខា ឬ ទីភ្នាក់ងារដែលតាមរយៈនោះកិច្ចសន្យាបានត្រូវធ្វើឡើង ឬ

៣- ទីកន្លែងទទួលផ្ទុកទំនិញសំរាប់ការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពជាអន្តរជាតិ ឬ ទីកន្លែងចែកចាយទំនិញ

ខ- ទីកន្លែងផ្សេងណាមួយដែលកំណត់សំរាប់សំណុំមតរនេះ ដែលមាននៅក្នុងប្បញ្ញត្តិអាជ្ញាកណ្តាល (ការវិនិច្ឆ័យដោយអាជ្ញាកណ្តាល) ឬ ដោយការព្រមព្រៀង ។

៣- អ្នកអាជ្ញាកណ្តាល ឬតុលាការអាជ្ញាកណ្តាល ត្រូវអនុវត្តបទប្បញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

៤- បទប្បញ្ញត្តិនៃវាក្យខ័ណ្ឌ ២ និង ៣ នៃមាត្រានេះ នឹងចាត់ទុកជាផ្នែកមួយនៃរាល់មជ្ឈត្តវិនិច្ឆ័យ (ការវិនិច្ឆ័យដោយអាជ្ញាកណ្តាល) ឬ ការព្រមព្រៀង ។ លក្ខខ័ណ្ឌណាមួយនៃប្បញ្ញត្តិទាំងនេះ ឬការព្រមព្រៀងដែលមិនសមស្របតាមនេះនឹងទុកជាមោឃៈ ។

GMS-Annex13a_kh-01 Sep 2006- Attachement 1/19/2001

៥- គ្មានអ្វីនៅក្នុងប្រការនេះនឹងត្រូវបំពាល់ដល់សុពលភាពនៃការព្រមព្រៀងលើអាជ្ញាកណ្តាល ដែលធ្វើដោយភាគីទាំងឡាយនៅក្រោយការតវ៉ាពាក់ព័ន្ធដល់ការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពអន្តរជាតិត្រូវបានលើកឡើងទេ ។

មាត្រា ២៧

១- ការចែងណាមួយក្នុងឯកសារពហុរូបភាពនឹងទៅជាមោឃៈ និងអាសារឥតការ និងមិនមានឥទ្ធិពលទាំងអស់ ប្រសិនបើការចែងនោះ ឬមួយចេញដោយផ្ទាល់ ឬ ដោយប្រយោលពីបទប្បញ្ញត្តិ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និងជាពិសេស ប្រសិនបើការចែងទាំងឡាយ ត្រូវបានគេធ្វើឡើងបំពាល់ដល់ផលប្រយោជន៍របស់អ្នកផ្តល់ទំនិញ ឬអ្នកទទួលទំនិញ ។ ការចែងនេះ ក៏នឹងមិនបំពាល់ដល់មាត្រាផ្សេងទៀតដែលមាននៅក្នុងឯកសារនោះ ។

២- ទោះបីជាមានបទប្បញ្ញត្តិដែលមានចែងក្នុងវាក្យខ័ណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះក៏ដោយ ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពដោយមានការអនុញ្ញាតពីម្ចាស់ទំនិញ អាចបង្កើននូវការទទួលខុសត្រូវ និងកាតព្វកិច្ចទាំងឡាយរបស់គេនៅក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះបាន ។

មាត្រា ២៨

បទប្បញ្ញត្តិនៃសេចក្តីភ្ជាប់នេះ នឹងមិនបង្អាក់ដល់ដំណើរការអនុវត្តនីតិវិធានការទាំងឡាយ ពាក់ព័ន្ធដល់ការតំរូវមធ្យមភាគទូទៅដែលមាននៅក្នុងកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ឬ នៅក្នុងច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ដែលសំដែងឡើងក្នុងកំរិតដែលអាចអនុវត្តបាន ។

(តទៅរាជកិច្ចលេខ ៩៣)



ព្រះរាជក្រម

នស/រកម/១២០៦/០២៨

យើង

ព្រះករុណាព្រះបាទសម្តេចព្រះបរមនាថ នរោត្តម សីហមុនី
សម្ងានភូមិន្ទាតិសាសនា រក្ខាគណ្ឌិយា ខេមរារដ្ឋារស្ត្រ ពុទ្ធិន្ទ្រាធរាមហាក្សត្រ
ខេមរាជនា សម្ងូរហោតាស កម្ពុជឯករាជ្យជ្ជបូរណាសន្តិ សុតមន្តលា សិរីនិបុណា
ខេមរាស្រីពិរាស្ត្រ ព្រះចៅក្រុងកម្ពុជាធិបតី

- បានទ្រង់យល់រដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៧០៤/១២៤ ចុះថ្ងៃទី១៥ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០៤ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រមលេខ ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី ២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ ១៩៩៤ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រមលេខនស/រកម/០១៩៦/០៣ ចុះថ្ងៃទី ២៤ ខែមករា ឆ្នាំ ១៩៩៦ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន
- បានទ្រង់យល់សេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយរបស់សម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន

ប្រកាសឱ្យប្រើ

ច្បាប់ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធទី១ ទី២ ទី៤ ទី៧ ទី៩ ទី១១ ទី១២ ទី១៣អា ទី១៣បេ ទី១៥ ទី១៦ វិសោធនកម្មមាត្រា១៧ និងពិធីសារទី១ សម្រាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងរវាងនិងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធា-

រណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៏ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសម្រួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញនិងពលរដ្ឋឆ្លង កាត់ព្រំដែន ដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័តកាលពីថ្ងៃទី ១៧ ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០០៦ នាសម័យ ប្រជុំរដ្ឋសភាលើកទី ៥ នីតិកាលទី ៣ និងដែលព្រឹទ្ធសភាបានយល់ស្របតាមទម្រង់ និង គតិនៃច្បាប់នេះទាំងស្រុង ដោយគ្មានការកែប្រែអ្វីឡើយ ហើយដែលមានសេចក្តីទាំងស្រុង ដូចតទៅនេះ :

ច្បាប់
ស្តីពី
ការអនុម័តយល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធទី ១ ទី ២ ទី ៤ ទី ៧ ទី ៩ ទី ១១ ទី ១២ ទី ១៣អា ទី ១៣បេ ទី ១៥ ទី ១៦ នៃសោធនកម្មមាត្រា ១៧ និងពិធីសារទី ១ សម្រាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង រវាងនិងក្នុង រង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៏ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសម្រួល ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

មាត្រា ១.-

អនុម័តយល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធទី ២ ទី ៤ ទី ៧ ទី ១១ ទី ១២ ទី ១៣អា ទី ១៥ វិសោធនកម្មមាត្រា ១៧ និងពិធីសារទី ១ ដែលធ្វើនៅទីក្រុងភ្នំពេញ នាថ្ងៃទី ៣០ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៤ និងឧបសម្ព័ន្ធទី ១ ទី ៩ ទី ១៣បេ ទី ១៦ ដែលធ្វើនៅទីក្រុងវៀងច័ន្ទ នាថ្ងៃទី ១៦ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៤ សម្រាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង រវាងនិងក្នុង រង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៏ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ស្តីពីការសម្រួលការពឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ហើយដែលមានអត្ថបទទាំងស្រុងភ្ជាប់មកជាមួយនេះ ។

មាត្រា ២.-

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវបន្តរាល់នីតិវិធីដើម្បីអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធ ពិធីសារ និងវិសោធនកម្មនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

រាជធានីភ្នំពេញថ្ងៃទី ០៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៦

ក្នុងព្រះបរមនាម និងតាមព្រះរាជក្រាសង្ខចាប់

ប្រមុខរដ្ឋស្តីទី

ហត្ថលេខា និងព្រះរាជលញ្ជីការ

ឃា សុីម

ព.ស.០៦៦២.ខ០១

បានយកសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ

សូមឡាយព្រះហស្តលេខាព្រះមហាក្សត្រ

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

ហត្ថលេខា

ហ៊ុន សែន

បានជម្រាបជូនសម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន

ហត្ថលេខា

ស៊ុន ចាន់ថុល

លេខ : ៤៥០ ច.ល

ដើម្បីចម្លងចែក

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ១៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៦

អគ្គលេខាធិការរាជរដ្ឋាភិបាល

ភ្នាក់ងារ ជិន ភេទ

ANNEX 13a: MULTIMODAL CARRIER LIABILITY REGIME

To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People (hereinafter referred to as "the Annex")

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

Referring to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed on 26 November 1999 at Vientiane, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China on 3 November 2002 at Phnom Penh, and acceded to by the Union of Myanmar on 19 September 2003 at Dali City (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Referring to Articles 3(b) and (n) of the Agreement to the effect that Annexes and Protocols contain technical details or time- and/or site-specific variable elements and that they form an integral part of the Agreement and are equally binding,

Referring to Article 36 of the Agreement, as amended, per which the Agreement may be signed and ratified or accepted and enter into force separately from the Annexes and Protocols,

Referring to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11th GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program to finalize the Agreement and its Annexes and Protocols by 2005, and

Referring to Article 34(a) of the Agreement, calling for this Annex to provide technical details,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1: Multimodal Carrier Liability Regime

The Multimodal Carrier Liability Regime shall be as prescribed in the attachment to this Annex, "Multimodal Transport Liability Regime".

Article 2: Amendment

Any Contracting Party may propose amendments to the Annex via the Joint Committee. Such amendments shall be subject to the unanimous consent of the Contracting Parties.

Article 3: Ratification or Acceptance

The Annex is subject to ratification or acceptance of the Governments of the Contracting Parties. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 4: Entry into Force

The Annex will enter into force on the day that at least two Contracting Parties have ratified or accepted it, and will become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 5: Conforming National Law

Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Annex.

Article 6: Reservations

No reservation to the Annex shall be permitted.

Article 7: Suspension of the Annex

Each Contracting Party may temporarily suspend wholly or partly the application of the Annex with immediate effect in the case of emergencies affecting its national safety. The Contracting Party will inform the other Contracting Parties as soon as possible of such suspension, which will end as soon as the situation returns to normal.

Article 8: Relationship with the Agreement

As a measure to implement the principles laid down in the Agreement, the Annex cannot depart from or be contrary to these principles. In case of incompatibility between the Annex and the Agreement, the latter shall prevail. In case of incompatibility between the Annex and another annex or protocol, such incompatibility shall be interpreted in light of the Agreement.

Article 9: Relationship of the Attachment to the Annex

The attachment shall form an integral part of the Annex and shall be equally binding.

Article 10: Dispute Settlement

Any dispute between or among two or more Contracting Parties on the interpretation or application of the Annex shall be settled directly or by amicable negotiation in the Joint Committee.

Article 11: Denunciation

Once entered into force, the Annex cannot be denounced separately from the Agreement.

Attachment to Annex 13a: Multimodal Transport Liability Regime

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Annex.

Done at Phnom Penh on 30 April 2004 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

(SGD) His Excellency Tram Iv Tek
Secretary of State, Ministry of Public Works and Transport

For the Government of the People's Republic of China

(SGD) His Excellency Hu Xijie
Vice Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

(SGD) His Excellency Sommad Pholsena
Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Union of Myanmar

(SGD) His Excellency Thura Thaung Lwin
Deputy Minister of Rail Transportation

For the Government of the Kingdom of Thailand

(SGD) His Excellency Nikorn Chamnong
Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

(SGD) His Excellency Pham The Minh
Vice Minister of Transport

ATTACHMENT: MULTIMODAL TRANSPORT LIABILITY REGIME

CHAPTER I
DEFINITIONS

Article 1

For the purposes of this Attachment:

"Carrier" means the person who performs or undertakes to perform the carriage, or part thereof, whether he is identical with the multimodal transport operator or not.

"Consignee" means the person entitled to receive the goods from the multimodal transport operator.

"Consignor" means the person who concludes the multimodal transport contract with the multimodal transport operator.

"Deliver", "Delivered" or "Delivery" means

(a) The handing over of the goods to the consignee, or
(b) The placing of the goods at the disposal of the consignee in accordance with the multimodal transport contract or with the law or usage of the particular trade applicable at the place of delivery, or
(c) The handing over of the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to the law or regulations applicable at the place of delivery, the goods must be handed over.

"Goods" means any property, as well as containers, pallets or similar articles of transport or packaging not supplied by the multimodal transport operator, irrespective of whether such property is to be or is carried on or under deck.

"In writing" includes telegram, telex, fax or any other means which prints, records, repeats or transmits messages by mechanical, electronic or any other kind of instrument or apparatus intended for such purposes.

"International multimodal transport" means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport.

"Mandatory law" means any law or international convention forming part of the national law relating to the carriage of goods, the provisions of which cannot be departed from by contractual stipulations detrimental to the consignor or consignee.

"Multimodal transport contract" means a contract whereby a multimodal transport operator undertakes, against payment of freight, to perform or to procure the performance of international multimodal transport.

"Multimodal transport document" means a document which evidences a multimodal transport contract, the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator, and an undertaking by him to deliver the goods in accordance with the terms of that contract.

"Multimodal transport operator" means any person who, on his own behalf or through another person acting on his behalf, concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent of or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract.

"Special drawing right (SDR)" means the unit of account as defined by the International Monetary Fund.

"Taken in charge", "Taken the goods in his charge" or "Taking in charge" means that the goods have been handed over to and accepted for carriage by the multimodal transport operator.

CHAPTER II
SCOPE OF APPLICATION

Article 2

This Attachment shall apply to:

(a) All contracts of multimodal transport, if:

(i) The place for the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator as provided for in the multimodal transport contract is located in a Contracting Party, or

(ii) The place for delivery of the goods by the multimodal transport operator as provided for in the multimodal transport contract is located in a Contracting Party.

Article 3

Whenever in this Attachment and in the rules adopted for the purpose of its implementation, any of the following terms is utilized for its application: "Multimodal Transport", "Multimodal Transport Operator", "Multimodal Transport Contract" or "Multimodal Transport Document", it shall be understood as being "International" in nature.

CHAPTER III
MULTIMODAL TRANSPORT DOCUMENT

Article 4

1. When the goods are taken in charge by the multimodal transport operator, he shall issue a multimodal transport document which, at the option of the consignor, shall be in either negotiable or non-negotiable form.

2. The multimodal transport document shall be signed by the multimodal transport operator or by a person having authority from him.

3. The signature on the multimodal transport document may be in the form of handwriting, print, perforated, stamped, symbols, or in any other mechanical, or electronic forms, not inconsistent with the laws of the country where the multimodal transport document is issued.

Article 5

1. The multimodal transport document shall contain the following particulars:

   (a) The general nature of the goods; the marks necessary for the identification of the goods; and express statement, if applicable, as to the dangerous or perishable character of the goods; the number of packages or pieces; and the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the consignor;

   (b) The apparent condition of the goods;

   (c) The name and principal place of business of the multimodal transport operator;

   (d) The name of the consignor;

   (e) The consignee, if named by the consignor;

   (f) The place and date of taking in charge of the goods by the multimodal transport operator;

   (g) The place of delivery of the goods;

   (h) The date or the period of delivery of the goods at the place of delivery, if expressly agreed upon between the parties;

   (i) A statement indicating whether the multimodal transport document is negotiable or non-negotiable;

   (j) The place and date of issue of the multimodal transport document;

   (k) The signature of the multimodal transport operator or of a person having authority from him;

   (l) The freight for each mode of transport, if expressly agreed between the parties, or the freight, including its currency, to the extent payable by the consignee, or other indication that freight is payable by him;

   (m) The intended journey route, modes of transport and places of transshipment if known at the time the multimodal transport document is issued;

   (n) Any other particulars which the parties may agree to insert in the multimodal transport document, if not inconsistent with the law of the country where the document is issued.

2. The absence from the multimodal transport document of one or more of the particulars referred to in paragraph 1 of this Article shall not affect the legal character of the document as a multimodal transport document.

Article 6

1. The multimodal transport document shall be *prima facie* evidence of the taking in charge by the multimodal transport operator of the goods as described in that document unless a contrary indication, such as "shipper's weight, load and count", "shipper-packed container" or a similar expression, has been made in the printed text or superimposed on the document.

2. Proof to the contrary shall not be admissible when the multimodal transport document has been transferred, or the equivalent electronic data interchange message has been transmitted to and acknowledged by the consignee, who in good faith has relied and acted thereon.

CHAPTER IV
LIABILITY OF THE MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR

Article 7

The responsibility of the multimodal transport operator for the goods under the provisions of this Attachment covers the period from the time the multimodal transport operator has taken the goods in his charge to the time of their delivery.

Article 8

The multimodal transport operator shall be responsible for the acts and omissions of his servants or agents, when any such servant or agent is acting within the scope of his employment, or of any other person of whose services he makes use for the performance of the contract, as if such acts and omissions were his own.

Article 9

The multimodal transport operator undertakes to perform or to procure the performance of all acts necessary to ensure delivery of the goods:

(a) when the multimodal transport document has been issued in a negotiable form "to bearer", to the person surrendering one original of the document, or

(b) when the multimodal transport document has been issued in a negotiable form "to order" to the person surrendering one original of the document duly endorsed, or

(c) when the multimodal transport document has been issued in a negotiable form to a named person, to that person upon proof of his identity and surrender of one original document; if such document has been transferred "to order" or in blank, the provisions of (b) above apply, or

(d) when the multimodal transport document has been issued in a non-negotiable form, to the person named as consignee in the document upon proof of his identity, or

(e) when no document has been issued, to a person as instructed by the consignor or by a person who has acquired the consignor's or the

consignee's rights under the multimodal transport contract to give such instructions.

Article 10

1. The multimodal transport operator shall be liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as loss resulting from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge as defined in Article 7, unless the multimodal transport operator proves that he, his servants or agents or any other person referred to in Article 8 took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

2. However, the multimodal transport operator shall not be liable for loss following from delay in delivery unless the consignor has made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the multimodal transport operator.

Article 11

1. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent multimodal transport operator, having regard to the circumstances of the case.

2. If the goods have not been delivered within ninety consecutive days following the date of delivery determined in accordance with the preceding paragraph, any person entitled to claim the goods may, in the absence of evidence to the contrary, treat the goods as lost.

Article 12

Notwithstanding the provisions of Article 10, the multimodal transport operator shall not be liable for loss, damage or delay in delivery with respect to goods carried if he proves that the event which caused such loss, damage or delay occurred during that carriage in one or more of the following circumstances:

(a) Force majeure

(b) Act or neglect of the consignor, the consignee or his representative or agent;

(c) Insufficient or defective packaging, marking, or numbering of the goods;

(d) Handling, loading, unloading, stowage of the goods effected by the consignor, the consignee or his representative or agent;

(e) Inherent or latent defect in the goods;

(f) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general;

(g) With respect to goods carried by sea or inland waterways, when such loss, damage, or delay during such carriage has been caused by:

(i) act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servant of the carrier in the navigation or in the management of ship, or

(ii) fire unless caused by the actual fault or privity of the carrier.

However, always provided that whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness of the ship, the multimodal transport operator can prove that due diligence has been exercised to make the ship seaworthy at the commencement of the voyage.

Article 13

1. Assessment of compensation for loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with the multimodal transport contract, they should have been so delivered.

2. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price, or if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

CHAPTER V
LIMITATION OF LIABILITY OF THE MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR

Article 14

Unless the nature and value of the goods have been declared by the consignor before the goods have been taken in charge by the multimodal transport operator and inserted in the multimodal transport document, the multimodal transport operator shall in no event be or become liable for any loss or damage to the goods in an amount exceeding the equivalent of 666.67 SDR per package or unit or 2.00 SDR per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

Article 15

Where a container, pallet or similar article of transport is loaded with more than one package or unit, the packages or other shipping units enumerated in the multimodal transport document as packed in such article of transport shall be deemed packages or shipping units. Except aforesaid, such article of transport shall be considered the package or unit.

Article 16

Notwithstanding the provisions of Articles 14 and 15, if the multimodal transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the multimodal transport operator shall be limited to an amount not exceeding 8.33 SDR per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged.

Article 17

When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory law would have provided another limit of liability if a separate contract of carriage had been made for that particular stage of transport, then the limit of the multimodal transport operator's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory law.

Article 18

If the multimodal transport operator is liable in respect of loss following from delay in delivery, or consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, his liability shall be limited to an amount not exceeding the equivalent of the freight under the multimodal transport contract for the multimodal transport.

Article 19

The aggregate liability of the multimodal transport operator shall not exceed the limits of liability for total loss of the goods.

Article 20

The multimodal transport operator is not entitled to the benefit of the limitation of liability if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from a personal act or omission of the multimodal transport operator done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

CHAPTER VI
LIABILITY OF THE CONSIGNOR

Article 21

1. The consignor shall be deemed to have guaranteed to the multimodal transport operator the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the multimodal transport operator, of all particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight, volume and quantity and, if applicable, to the dangerous character of the goods as furnished by him or on his behalf for insertion in the multimodal transport document.

2. The consignor shall mark or label dangerous goods in accordance with international conventions or any national legislation which may also apply.

3. Where the consignor hands over dangerous goods to the multimodal transport operator or any person acting on his behalf, the consignor shall inform him of the dangerous character of the goods, and, if necessary, the precautions to be taken. If the consignor fails to do so and the multimodal transport operator does not otherwise have knowledge of their dangerous character:

   (a) The consignor shall be liable to the multimodal transport operator for all loss resulting from the shipment of such goods; and

(b) The goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation.

4. The provisions of paragraph 3 of this Article may not be invoked by any person if during the multimodal transport he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.

5. If, in cases where the provisions of paragraph 3 (b) of this Article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average, or where the multimodal transport operator is liable in accordance with the provisions of Articles 10 and 11.

6. The consignor shall indemnify the multimodal transport operator against any loss resulting from any inaccuracies in or inadequacies of the particulars referred to in the preceding paragraphs.

7 The consignor shall remain liable even if the multimodal transport document has been transferred by him.

8. The right of the multimodal transport operator to such indemnity shall in no way limit his liability under the multimodal transport contract to any person other than the consignor.

CHAPTER VII
NOTICES, CLAIMS, ACTIONS AND TIME-BAR

Article 22

1. Unless notice of loss of or damage to the goods, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the multimodal transport operator when the goods were handed over to the consignee, such handing-over is *prima facie* evidence of the delivery by the multimodal transport operator of the goods as described in the multimodal transport document.

2. Where the loss or damage is not apparent, the same *prima facie* effect shall apply if notice in writing is not given within six consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

Article 23

Unless otherwise expressly agreed, any action relating to multimodal transport under this Attachment shall be time-barred unless court or arbitration proceedings are instituted within a period of nine months after the delivery of the goods or, if they have not been delivered, after the date on which the goods should have been delivered or after the date on which, in accordance with the provisions of Article 11, paragraph 2, failure to deliver the goods would give the consignee the right to treat the goods as lost.

Article 24

1. The provisions in this Attachment shall apply to all claims against the multimodal transport operator relating to the performance of the multimodal transport contract, whether the claim be founded in contract or in tort.

2. Similarly, they shall apply whenever claims relating to the performance of the multimodal transport contract are made against any servant, agent or other person whose services the multimodal transport operator has used in order to perform the multimodal transport contract, whether such claims are founded in contract or in tort, and the aggregate liability of the multimodal transport operator and such servants, agents or other persons shall not exceed the limits in Articles 14 to 19.

3. Notwithstanding paragraph 2, a servant or agent of the multimodal transport operator or other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract is not entitled to the benefit of the limitation of liability if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from a personal act or omission of such servant, agent or other person done with the intent to cause such loss, damage, or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

CHAPTER VIII
JURISDICTION AND COMPETENCE

Article 25

1. In judicial proceedings relating to international multimodal transport under this Attachment, the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which, according to the law of the country where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

   (a) The principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

   (b) The place where the multimodal transport contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

   (c) The place of taking the goods in charge for the multimodal transport or the place of delivery; or

   (d) Any other place designated for that purpose in the multimodal transport contract and evidenced in the multimodal transport document.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, an agreement made by the parties after a claim has arisen, which designates the place where the plaintiff may institute an action, shall be effective.

Article 26

1. Subject to the provisions of this Article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to international multimodal transport under this Attachment shall be referred to arbitration.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:

   (a) A place in a State within whose territory is situated;

      (i) The principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

      (ii) The place where the multimodal transport contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

      (iii) The place of taking the goods in charge for the multimodal transport or the place of delivery: or

   (b) Any other place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Attachment.

4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

5. Nothing in this Article shall affect the validity of an agreement on arbitration made by the parties after the claim relating to the international multimodal transport has arisen.

Article 27

1. Any stipulation in the multimodal transport document shall be null and void and shall produce no effect if it either directly or indirectly departs from the provisions of this Attachment and, specifically if stipulations are made that are prejudicial to the consignor or the consignee. This shall not affect the other stipulations contained in the document.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, the multimodal transport operator may, with the consent of the consignor, increase his responsibilities and obligations under the provisions of this Attachment.

Article 28

The provisions of this Attachment shall not prevent the application of the rules pertaining to general average adjustment contained in the multimodal transport contract or in the relevant national law, to the extent that they are applicable.

ឧបសម្ពន្ធ ទី ១៣ ង

លក្ខណៈពិនិច្ឆ័យសំរាប់ផ្តល់រដ្ឋាប័ណ្ណអនុញ្ញាតដល់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនរាយរួចតាម
សំរាប់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន
ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៏
និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនចំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន
(តទៅហៅកាតថា ឧបសម្ពន្ធ)

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាព មីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៏ និងសាធារណរដ្ឋ សង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា" ភាគីចុះកិច្ចសន្យា")

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៏ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនចំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅវៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គូន ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គូន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០១ បានយល់ព្រមចូលដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូល ដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី ហើយបានធ្វើវិសោធនកម្មនៅភ្នំពេញថ្ងៃទី ៣០ ខែមេសា ឆ្នាំ ២០០៤តទៅហៅកាត់ថា" កិច្ចព្រមព្រៀង"

ដោយយោងទៅលើមាត្រាទី ៣(បេ)និង(អិន)នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ពន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ ដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេង១គ្នាទាំងឡាយដែលាមានលក្ខណៈពិសេស ទៅតាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងមានតំលៃចូលរួមស្មើ១គ្នា

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ពន្ធ និងពិធីសារ និមួយ១អាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែក១ពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានិលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០០. កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តិទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំលើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្ហើយបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ពន្ធ-ពិធីសារ របស់វា ក្នុងឆ្នាំ ២០០៥ និង

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី៣៤(បេ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យផ្តល់តាមរយៈឧបសម្ពន្ធនេះ នូវការប្រែចំ លំអិតខាងបច្ចេកទេស

បានព្រមព្រៀងគ្នាដូចខាងក្រោម :

មាត្រា ១ .. សេចក្តីផ្តើម

ក- ការដឹកជញ្ជូនពហុភាពជាអន្តរជាតិ មានន័យថាជាការដឹកជញ្ជូនទំនិញ យ៉ាងហោចណាស់ តាមរយៈប្រភេទនៃការដឹកជញ្ជូនពីបែបផ្សេងគ្នា លើមូលដ្ឋាននៃកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុភាពមួយ ពីកន្លែងណាមួយនៃប្រទេសមួយ សំរាប់ការចែកចាយទំនិញទៅកាន់ កន្លែងណាមួយនៅប្រទេសផ្សេងទៀត។ ប្រតិបត្តិការទាំងឡាយ ក្នុងការប្រមូលយក និងចែកចាយទំនិញ ដែលធ្វើឡើង ស្របតាមសកម្មភាពនៃកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនតែមួយប្រភេទណាមួយ ដូចបានកំណត់ក្នុងកិច្ចសន្យានោះ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថា ជាការដឹកជញ្ជូនពហុភាពអន្តរជាតិឡើយ។

ខ- ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុភាព មានន័យថាជាជនណាម្នាក់ ដែលក្នុងនាមខ្លួនឯងផ្ទាល់ ឬតាមរយៈជនណាមួយផ្សេងទៀត ធ្វើសកម្មភាពក្នុងនាមរបស់ខ្លួន បញ្ចប់កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុភាពមួយ និងជនណាដែលធ្វើសកម្មភាពជាធំ ដែលមិនមែនជាភ្នាក់ងារ ឬកន្លែងក្នុងនាមអ្នកបញ្ជូនទំនិញ ឬអ្នកដឹកជញ្ជូន ដែលចូលរួមទៅក្នុងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ពហុភាពនោះ និងជនណាដែលសន្តត់ថា ជាអ្នកទទួលខុសត្រូវក្នុងការធ្វើសកម្មភាពនៃកិច្ចសន្យា។

គ- ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុភាពទាំងឡាយ ដែលធ្វើសកម្មភាពប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាពជាអន្តរជាតិ ត្រូវបំពេញទៅតាមលក្ខខ័ណ្ឌទាំងអស់ដែលមានចែងនៅក្នុង ឧបសម្ព័ន្ធនេះ។

មាត្រា ២ .. សិទ្ធិ(ច្បាប់)ជាមូលដ្ឋាន

ក- ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុភាពទាំងឡាយ ត្រូវបានទទួលអជ្ញាប័ណ្ណ និង/ឬ ការចុះបញ្ជី ពីអជ្ញាធរជាតិមានសមត្ថកិច្ចទាំងឡាយ នៅឯប្រទេសដើមរបស់ខ្លួនដើម្បីធ្វើសកម្មភាពប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាពជាអន្តរជាតិ ដែលផ្តល់ឱ្យពួកគេទៅតាមលក្ខខ័ណ្ឌ ជាអប្បរមា ដែលបានកំណត់នៅមាត្រា៣.៤ និង៥ នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

ខ- ប្រសិនបើប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុភាព មិនមែនជារូបវន្តបុគ្គល ប៉ុន្តែជានិតិបុគ្គល ឬប្រសិនបើម្ចាស់សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនមិនបានបំពេញលក្ខខ័ណ្ឌទាំងឡាយដោយខ្លួនឯងនោះ អ្នកដែលទទួលជំនួសនូវការគ្រប់គ្រងជាប់ជាប្រចាំ និងមានប្រសិទ្ធភាព នៃសហគ្រាស ត្រូវតែបំពេញលក្ខខ័ណ្ឌទាំងឡាយ ដោយគោរពទៅតាមសមត្ថភាពជំនាញ និងដែលគួរឱ្យទុកចិត្តបាន ។

គ- ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុភាពណាមួយដែលមិនបានបំពេញលក្ខខ័ណ្ឌជាតំរូវការទាំងនោះទេ ត្រូវបានដកហូតអជ្ញាប័ណ្ណ និង/ឬ ការចុះបញ្ជីរការរបស់គេ ។

ឃ- ប្រតបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុភាពនិមួយ។ ត្រូវបំពេញទៅតាមច្បាប់ជាតំរូវការទាំងឡាយផ្សេងទៀត ដែលមានអធិប្បាយនៅក្នុងច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិជាតិពាក់ព័ន្ធទាំងឡាយ នៃប្រទេសដើម ។

ង- ការផ្តល់អជ្ញាប័ណ្ណ និង/ឬ បញ្ជីការ និងសិទ្ធិក្នុងការប្រតិបត្តិ ជាប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហាភាពមួយ មិនមានឥទ្ធិពលទៅលើ តំរូវការនៃការផ្តល់អជ្ញាប័ណ្ណ និងលក្ខខ័ណ្ឌនៃការធ្វើប្រតិបត្តិការ សំរាប់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនតែមួយប្រភទច្បាស់លាស់ណាមួយទេ។

ច- អជ្ញាធរជាតិមានសមត្ថកិច្ចនៃប្រទេសដើម ត្រូវផ្តល់ បដិសេធ ឬពន្យា ដល់ការសុំបំពេញ សំរាប់ទទួលបានអជ្ញាប័ណ្ណ និង/ឬ ការចុះបញ្ជីរណាមួយ នៅក្នុងចន្លោះពេល មិនលើសពីហុកសិប(៦០) ថ្ងៃ ចាប់ពីថ្ងៃដាក់ពាក្យសុំ។ សេចក្តីសំរេចណាមួយដូចខាងលើ ត្រូវសរសេរជាលាយលក្ខអក្សរ ។

មាត្រា ៣ .. តារាងអាចជ្រើរុកចិត្តបាន

ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុភាព មិនត្រូវមាន :

ក- ទទួលទោសទ័ណ្ឌ ធ្ងន់ធ្ងរណាមួយ តាមច្បាប់ព្រហ្មទ័ណ្ឌ ច្បាប់ពាណិជ្ជកម្ម ឬច្បាប់ពលកម្ម

ខ- ទទួលការដកហូត ចេញពីឯកទេសជំនាញ ក្នុងការអនុវត្តន៏ការងារជាអ្នកដឹកជញ្ជូន ក៍ដូចជាការការដាក់ទណ្ឌកម្ម ក្នុងការប្រព្រឹត្តខុស ទៅនឹងការអនុវត្តច្បាប់ ឬបទបញ្ញត្តិ នៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន ។

គ- ការប្រកាសអំពីការក្ស័យធន លើកលែងតែសិទ្ធិ សមត្ថភាពអនុវត្ត ឯកសិទ្ធិ ឬក៍ការដោះស្រាយថវិកានៃប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ត្រូវបានធ្វើនិតិសម្បទាឡើងវិញ ឱ្យបានសមរម្យ ស្របទៅតាមច្បាប់ ឬបទបញ្ញត្តិ នៃប្រទេសដើមរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ។

មាត្រា ៤ .- សមត្ថភាពជំនាញ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៃប្រទេសដើមត្រូវផ្សេងជាត់ និងធានាសមត្ថភាពរបស់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាព ឱ្យស្របទៅតាមគោលការណ៍ គ្រប់គ្រងសេដ្ឋកិច្ច និងការផ្តត់ផ្តង់សេវាប្រកបដោយគុណភាព ការប្រកួតប្រជែងដោយតំលាភាព និងប្រតិបត្តិការដោយសុវត្ថិភាព នៃសហគ្រាសដឹកជញ្ជូន។ សំរាប់គោលបំណងខាងលើនេះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវទាមទារ ឱ្យប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាព មានជំនាញប៉ិនប្រសប់ នៅក្នុងវិស័យ ដូចខាងក្រោម :

ក- ចំណេះដឹងខាងផ្លូវច្បាប់ (ឧ. កិច្ចសន្យា កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូន និងការទទួលខុសត្រូវ(ធានារ៉ាប់រង) របស់អ្នកដឹកជញ្ជូន កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុភាព ច្បាប់សហគ្រាស ច្បាប់គណនេយ្យ ច្បាប់ពលកម្ម ច្បាប់សារពើពន្ធ ។ល។) ។

ខ- ការគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន(ឧ.ការគណនាតំលៃ និងថ្លៃដឹកជញ្ជូន ការបង់ចំណាយ និងនិតិវិធីខាងហិរញ្ញវត្ថុ ការកែសំរួលតំលៃ ការធានារ៉ាប់រង អជ្ញាកណ្តាលនៃការដឹកជញ្ជូន បច្ចេកទេសគ្រប់គ្រង និងការរកទីផ្សារ) ។

គ- លក្ខខ័ណ្ឌ និងតំរូវការ លើការចូលទៅរកទីផ្សារប្រសិនបើមាន (ឧ. ការយល់ដឹងអំពីជំនាញឯកសារដឹកជញ្ជូន ការប្រកួតប្រជែងដោយល្អ ការប្រយុទ្ធប្រឆាំងនឹងការទំលាក់ថ្លៃជាសំរាម ។)

ឃ- វិធានការបច្ចេកទេស ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន(ឧ. ទំហំ និងទំងន់នៃយានយន្ត ឬនាវា ការដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រោះថ្នាក់ និងទំនិញងាយខូចរលួយ គោលការណ៍នៃការ ការពារបរិស្ថាន សំរាប់ការដឹកជញ្ជូន។

ង- វិធានការសំរាប់សុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខ

មាត្រា ៥ .- សមត្ថភាពវត្ថុកហិរញ្ញវត្ថុ

ក- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាព ត្រូវជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិលើមធ្យោបាយហិរញ្ញវត្ថុទាំងឡាយដោយមានប្រសិទ្ធភាព ដើម្បី ធានានូវការប្រព្រឹត្តទៅ និងការគ្រប់គ្រងសហគ្រាសប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ដោយសមរម្យ ។

ខ- សំរាប់គោលបំណងក្នុងការប៉ាន់ប្រមាណសមត្ថភាពហិរញ្ញវត្ថុនៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាព ត្រូវបំពេញនូវកត្តាដូចខាងក្រោម :

- តារាងតុល្យភាពរបស់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាព
- ទ្រព្យសម្បត្តិ
- ឥណទានគណនីពីធនាគារ
- សមត្ថភាពទទួលបានឥណទានកំចី
- លិខិតធានារ៉ាប់រងពីធនាគារ
- ការធានារ៉ាប់រងលើការទទួលខុសត្រូវ ។

គ- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាព ត្រូវរក្សាទុកទ្រព្យសម្បត្តិអប្បរមា ដែលមានតំលៃស្មើនឹង ៨0 000អែសដេអ៊ែរ (Special Drawing Right) ឬផ្តល់ការធានារ៉ាប់រងណាមួយដែលមានតំលៃស្មើ

ឃ- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាព ត្រូវមានការធានារ៉ាប់រងលើកិច្ចសន្យានៃប្រតិបត្តិការ

មាត្រា ៦.- ការធំនាក់ធំនឹង

ភាគីចុះកិច្ចសន្ធសន្យា ត្រូវទំនាក់ទំនងគ្នាតាមកាលកំណត់ កែសំរួល(ឱ្យទាន់សម័យ) ឡើង ការចុះបញ្ជី ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ពហុភាព ជូនទៅគណៈកម្មការរួម សំរាប់ផ្សព្វផ្សាយជូនទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត តាមការសមរម្យ

មាត្រា ៧.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្ម លើឧបសម្ព័ន្ធ តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនោះ ត្រូវតែជាកម្មវត្ថុនៃការឯកភាពគ្នាជាឯកច្ឆ័ន ពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់។

មាត្រា ៨.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម

ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម នៃរដ្ឋាភិបាលទាំងឡាយដែលជាភាគីចុះកិច្ចសន្យា។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ៩.- ការចូលជាធរមាន

ឧបសម្ព័ន្ធ នឹងត្រូវចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែល ០២ភាគីចុះកិច្ចសន្យាយ៉ាងតិច បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមដល់វា នឹងត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពត្រឹមតែក្នុងរវាងភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមដល់ឧបសម្ព័ន្ធ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ១០.- ការកែសំរួលច្បាប់ជាតិ

នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធានាធ្វើការកែសំរួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្របទៅតាមខ្លឹមសារនៃឧបសម្ព័ន្ធ។

មាត្រា ១១.- ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ

ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ១២.- ការរក្សារទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗអាចរក្សារទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធទាំងស្រុង ឬក៏មួយចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធិភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរឹតត្បិតរារាំងជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិខ្លួន។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនដំណឹងទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ភ្លាម តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការរក្សារទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការរក្សារទុកនេះ ឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណា ដែលសភាពការណ៍វិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ។

មាត្រា ១៣.- ទំនាក់ទំនង ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ក្លាយជាផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះ ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាបានការ។ នៅក្នុងករណីដែល វិសមិត(មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសមិតភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយជាមួយគ្នា នឹងកិច្ចព្រមព្រៀង។

មាត្រា ១៤.- ការដោះស្រាយជំលោះ

ជំលោះរវាងភាគី០២ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធ ត្រូវស្រុះស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចារតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម។

មាត្រា ១៥.- ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលណាដែលចូលជាធរមាន ឧបសម្ព័ន្ធមិនអាចឱ្យគេប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែក ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនៅទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការអនុញ្ញាតពីអជ្ញាធរវៀង១ខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

ធ្វើនៅ វៀងច័ន្ទ ថ្ងៃទី ១៦ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៤ ជា០៦ ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
ឯកឧត្តម **ឃី តាំងឈីម** ទេសរដ្ឋមន្ត្រី-រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកសហប្រតិបត្តិការមហាអនុតំបន់មេគង្គ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
ឯកឧត្តម **លាវ សាវយន់** អនុរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ
ឯកឧត្តម **សឹង៉ាដ ដុំលះសេនា** អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប្រៃសណីយ៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
ឯកឧត្តម **ស៊ុ ថា** រដ្ឋមន្ត្រីអភិឌ្ឍផែនការ និងសេដ្ឋកិច្ចជាតិ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍
ឯកឧត្តម **និភន ចំណុច** អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ឯកឧត្តម **ចាន់ ហ្សុនខឿន** អនុរដ្ឋមន្ត្រី ផែនការ និងវិនិយោគ

ANNEX 13b: CRITERIA FOR LICENSING OF MULTIMODAL TRANSPORT OPERATORS FOR CROSS-BORDER TRANSPORT OPERATIONS

To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People (hereinafter referred to as "the Annex")

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

Referring to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed at Vientiane on 26 November 1999, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China at Phnom Penh on 3 November 2002, and acceded to by the Union of Myanmar at Dali City on 19 September 2003, and amended at Phnom Penh on 30 April 2004 (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Referring to Articles 3(b) and (n) of the Agreement to the effect that Annexes and Protocols contain technical details or time- and/or site-specific variable elements and that they form an integral part of the Agreement and are equally binding,

Referring to Article 36 of the Agreement, as amended, per which the Agreement may be signed and ratified or accepted and enter into force separately from the Annexes and Protocols,

Referring to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11th GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program to finalize the Agreement and its Annexes and Protocols by 2005, and

Referring to Articles 34(b) of the Agreement, calling for this Annex to provide technical details,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1: Introduction

(a) "International multimodal transport" means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport.

(b) "Multimodal transport operator" means any person who, on his/her own behalf or through another person acting on his/her behalf, concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent of or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract.

(c) Multimodal Transport Operators who perform international multimodal transport operations shall fulfill all conditions laid down in this Annex.

Article 2: Basic Eligibility

(a) Multimodal Transport Operators shall be licensed by, and/or registered with, the national Competent Authority(ies) in their Home Country to perform international multimodal transport operations provided they meet the minimum conditions set out in Articles 3, 4, and 5 of this Annex.

(b) If the Multimodal Transport Operator is not a physical but a legal person or if the owner of the transport enterprise does not fulfill the conditions himself/herself, the person who is in charge of the permanent and effective management of the enterprise must fulfill the conditions with respect to reliability and professional competence.

(c) A Multimodal Transport Operator that no longer meets the requirements shall be divested of his/her license and/or registration.

(d) A Multimodal Transport Operator must meet other eligibility requirements as prescribed by the relevant national laws and regulations of the Home Country.

(e) The licensing and/or registration and right to operate as a Multimodal Transport Operator does not affect the licensing requirements and operating conditions for actual unimodal transport operations.

(f) The Competent Authority of the Home Country shall grant, refuse, or suspend an application for a Multimodal Operator license and/or registration within a period not exceeding 60 calendar days from the date of application. Any such decision shall be documented in writing.

Article 3: Reliability

The multimodal Transport Operator must not have been:

(a) convicted for serious breaches of the criminal law, the commercial law, or the labor law,

(b) divested from the capacity to exercise the profession of Transport Operator as a sanction for breach of applicable transport regulation, or

(c) declared bankrupt unless the rights, competency, privileges, or financial solvency of the Transport Operator have been restored or rehabilitated, as appropriate, according to the laws or regulations of the Home Country of the Transport Operator.

Article 4: Professional Competence

The Home Country Contracting Party shall verify and make sure of the Multimodal Transport Operator's ability for sound economic management, supply of quality service, fair competition, and safe operation of the transport enterprise. For that purpose the Contracting Party shall require the Multimodal Transport Operator to be proficient in the field of multimodal transport, particularly in the following:

(a) legal matters (e.g., contracts, carriage contracts and carrier liability, multimodal transport contracts, companies, accounting, labor law, fiscal law);

(b) transport operation management (e.g., cost and price calculation, payment and financing methods, price regulation, insurance, transport intermediaries, management techniques, marketing);

(c) conditions and requirements on access to the market, if any (e.g., access to the profession, transport documents, fair competition/anti-dumping);

(d) technical matters relating to transport operations (e.g., sizes and weights of vehicles or craft, choice of vehicle or craft, loading and unloading of vehicle and craft, carriage of dangerous and perishable goods, principles of environmental protection in transport operations); and

(e) safety and security measures.

Article 5: Financial Solvency

(a) The Multimodal Transport Operator shall own sufficient financial means to guarantee the proper functioning and management of the transport operation enterprise.

(b) For the purpose of assessing the Multimodal Transport Operator's solvency, the following elements may be taken into account: the Multimodal Transport Operator's balance sheet, assets, bank account credit, capacity to obtain loans, bank guarantees obtained, and liability insurance cover.

(c) The Multimodal Transport Operator shall maintain minimum assets equivalent to Special Drawing Rights (SDR) 80,000 or provide an equivalent guarantee;

(d) The Multimodal Transport Operator must carry insurance covering the Operator's contractual liability.

Article 6: Communication

The Contracting Parties shall periodically communicate their updated register of Multimodal Transport Operators to the Joint Committee for dissemination to the other Contracting Parties, as appropriate.

Article 7: Amendment

Any Contracting Party may propose amendments to the Annex via the Joint Committee. Such amendments shall be subject to the unanimous consent of the Contracting Parties.

Article 8: Ratification or Acceptance

The Annex is subject to ratification or acceptance of the Governments of the Contracting Parties. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 9: Entry into Force

The Annex will enter into force on the day that at least two Contracting Parties have ratified or accepted it, and will become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 10: Conforming National Law

Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Annex.

Article 11: Reservations

No reservation to the Annex shall be permitted.

Article 12: Suspension of the Annex

Each Contracting Party may temporarily suspend wholly or partly the application of the Annex with immediate effect in the case of emergencies affecting its national safety. The Contracting Party will inform the other Contracting Parties as soon as possible of such suspension, which will end as soon as the situation returns to normal.

Article 13: Relationship with the Agreement

As a measure to implement the principles laid down in the Agreement, the Annex cannot depart from or be contrary to these principles. In case of incompatibility between the Annex and the Agreement, the latter shall prevail. In case of incompatibility between the Annex and another annex or protocol, such incompatibility shall be interpreted in light of the Agreement.

Article 14: Dispute Settlement

Any dispute between or among two or more Contracting Parties on the interpretation or application of the Annex shall be settled directly or by amicable negotiation in the Joint Committee.

Article 15: Denunciation

Once entered into force, the Annex cannot be denounced separately from the Agreement.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Annex.

Done at Vientiane on 16 December 2004 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

(SGD) His Excellency Khy Taing Lim
Senior Minister to the Prime Minister's Office

For the Government of the People's Republic of China

(SGD) His Excellency Liao Xiaojun
Vice Minister of Finance

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

(SGD) His Excellency Sommad Pholsena
Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Union of Myanmar

(SGD) His Excellency Soe Tha
Minister for National Planning and Economic Development

For the Government of the Kingdom of Thailand

(SGD) His Excellency Nikorn Chamnong
Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

(SGD) His Excellency Tran Dinh Khien
Vice Minister of Planning and Investment

GMS-Annex15_kh- 01 Sep 2006 1/19/2001

ឧបសម្ព័ន្ធទី ១៥
ប្រព័ន្ធចាត់ថ្នាក់ទំនិញ

ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

(តទៅហៅកាត់ថា " ឧបសម្ព័ន្ធ ")

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ និងសាធារណរដ្ឋ សង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា" ភាគីចុះកិច្ចសន្យា")

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅវៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គុន . ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គុន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ បានយល់ព្រមចូល ដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូល ដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី តទៅហៅកាត់ថា" កិច្ចព្រមព្រៀង"

ដោយយោងទៅលើមាត្រាទី ៣(ប៊ី)និង(អ៊ិន)នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅតាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងមានតំលៃចូលរួមស្មើៗគ្នា

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារនិមួយៗអាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានីលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០០, កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តិទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ . ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំលើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្កើយបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារ របស់វា ក្នុងឆ្នាំ ២០០៥

ដោយយោងទៅលើមាត្រាទី៣៥ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យរៀបចំពិធីសារនេះ ឱ្យមានចែងលំអិតខាងបច្ចេកទេស

បានព្រមព្រៀងគ្នាចុះខាងក្រោម :

GMS-Annex15_kh- 01 Sep 2006 1/19/2001

មាត្រា ១.- ការអនុវត្តតាមប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា (H.S)

ភាគីនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនិមួយៗត្រូវអនុវត្តអោយស្របទៅនឹងតារាងអាត្រា និងនាមការបញ្ជីពន្ធគយរបស់ខ្លួន ទៅតាមប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នានៃការពណ៌នានូវមុខទំនិញ (នាមការទំនិញ) និងប្រព័ន្ធលេខកូដ (រហ្សលិខ) (តទៅហៅកាត់ថា ប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា ឬ (H.S) ដូចដែលមានចែងនៅក្នុងអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ស្តីពីប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នានៃការពណ៌នានូវមុខទំនិញ (នាមការទំនិញ) និងប្រព័ន្ធលេខកូដ (រហ្សលិខ) (ប្រ៊ុចសែល ថ្ងៃទី ១៤ ខែ មិថុនា ឆ្នាំ ១៩៨៣ ដែលត្រូវបានធ្វើវិសោធនកម្មតាមរយៈពិធីសារ នៃការធ្វើវិសោធនកម្មចំពោះអនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នានៃការពណ៌នានូវមុខ ទំនិញ (នាមការទំនិញ) និងប្រព័ន្ធលេខកូដ (រហ្សលិខ) ថ្ងៃទី ២៤ ខែ មិថុនា ឆ្នាំ ១៩៨៦ ដែលតទៅគេហៅកាត់ថា អនុសញ្ញាប្រព្រន្ធចុះសំរុងគ្នា(H.S) ហើយបានបញ្ចូលនៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ) ។

មាត្រា ២.- ការធ្វើឡ្រាស់លេខកូដចំនិញរលើសពី ៦ខ្ទង់

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមិនត្រូវបានគេហាមឃាត់បញ្ឈប់ក្នុងការបង្កើតឡើងអនុផ្នែកទាំងឡាយសំរាប់ការចាត់ថ្នាក់មុខទំនិញក្រៅអំពីកិរិតនៃប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នានោះទេ មានន័យថាការបែងចែកណាមួយបែបនេះ ត្រូវបានគេបង្កើតបន្ថែម ហើយនិងដាក់លេខកូដឱ្យស្ថិតនៅក្នុងកិរិតមួយ ដែលក្រៅអំពីចំនួនលេខកូដ ៦ខ្ទង់ ដូចមានចែងនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនៃអនុសញ្ញាប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា (H.S) ។

មាត្រា៣.- ការអនុវត្តប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា (H.S) នៅលើការធ្វើសេចក្តីសម្រេច និងការធ្វើវិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលអនុវត្តទៅតាមប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា (H.S) ទៅតាមរាល់សេចក្តីសម្រេច ហើយនិងការធ្វើវិសោធនកម្មទាំងឡាយ ដែលធ្វើឡើងដោយក្រុមប្រឹក្សាអង្គការគយពិភពលោក ដោយអនុលោមទៅតាមមាត្រា ៨ នៃអនុសញ្ញាប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា (H.S) ។

មាត្រា ៤.- ការចុះនាមការ (សារធាតុឬបញ្ជីរាយឈ្មោះទំនិញ)

ការចុះនាមការ (ឬសារធាតុទំនិញ ឬបញ្ជីរាយឈ្មោះទំនិញ) នៃប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា គឺត្រូវបានគេយោងទៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ នៃសអនុសញ្ញាប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា (H.S) ។

មាត្រា ៥.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម

ភាគីនៃកិច្ចសន្យាអាចស្នើសុំការធ្វើវិសោធនកម្មទៅលើពិធីសារនេះ តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។ ការធ្វើវិសោធនកម្មបែបនេះនឹងត្រូវជាកម្មវត្ថុនៃការយល់ព្រមជាឯកឆន្ទៈនៃភាគីនៃកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

មាត្រា ៦.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយក

ពិធីសារនេះ គឺជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយករបស់រដ្ឋាភិបាលនៃភាគីកិច្ចសន្យា ។ ការអនុវត្តន៍ដូចៗគ្នានេះ ត្រូវបានគេអនុវត្តចំពោះការធ្វើវិសោធនកម្មទៅលើពិធីសារ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ៧.- ការចូលជាធរមាន

ពិធីសារនឹងចូលជាធរមាននៅថ្ងៃដែលមានភាគីនៃកិច្ចសន្យាចំនួន២ យ៉ាងតិចបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយក ហើយនិងត្រូវមានប្រសិទ្ធិភាពនៅត្រឹមតែក្នុងចំណោមភាគីនៃកិច្ចសន្យាដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយក ពិធីសារនេះប៉ុណ្ណោះ ។ ការអនុវត្តដូចៗគ្នា ត្រូវបានគេអនុវត្តចំពោះការធ្វើវិសោធនកម្ម ទៅលើពិធីសារ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ៨. ការកែសំរួលច្បាប់ជាតិ

នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវចានាធ្វើការកែសំរួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្រប ទៅតាមខ្លឹមសារនៃពិធីសារ ។

មាត្រា ៩.. ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ

ការដាក់លកខ័ណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ១០.. ការព្យួរទុកនូវពិធីសារ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយ១អាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ពិធីសារទាំងស្រុង ឬក៏មួយចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធិភាពភ្លាម១ នៅក្នុងករណីមានការរីករាលដាលអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាព របស់ជាតិខ្លួន។ ភាគីចុះ កិច្ចសន្យា នឹងជូនពតិមានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀតភ្លាម១ តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុក និងការ បញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណាដែលសភាពការណ៍វិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ។

មាត្រា ១១.. សម្ព័ន្ធភាពជាមួយនឹងកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ពិធីសារនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ក្លាយជាផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនេះបានទេ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនត្រូវគ្នា) រវាងពិធីសារ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាបានការ-ជាគោល។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងពិធីសារ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសមិតភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយជាមួយគ្នា នឹងកិច្ចព្រមព្រៀង។

មាត្រា ១២.. ទំនាក់ទំនងជាមួយឯកសារ ដែលចងក្រង់ទៅនឹងពិធីសារ

ឯកសារភ្ជាប់ ត្រូវបង្កើតជាផ្នែករួមបញ្ចូលគ្នាមួយ ជាមួយឧបសម្ព័ន្ធ និងត្រូវមានតំលៃចូលរួមស្មើៗគ្នា ។

មាត្រា ១៤.. ការដោះស្រាយជំលោះ

ជំលោះណាមួយរវាងឬក្នុងភាគី០២ ឬច្រើននៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ពិធីសារ ត្រូវស្រុះស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចារតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈ គណៈកម្មាធិការរួម។

មាត្រា ១៥.. ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលចូលជាធរមាន ពិធីសារមិនអាចត្រូវបានប្រកបកាសបដិសេធ ដាច់ដោយឡែកចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងទេ

ឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹង ពិធីសារទី១៥ : អនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នានៃការពណិនានូវមុខទំនិញ (នាមការទំនិញ) និងប្រព័ន្ធលេខកូដ (រហ្សលិខ) (ទីក្រុងប្រុសែល ថ្ងៃទី ១៤ ខែមិថុនា ឆ្នាំ ១៩៨៣ ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្ម តាមរយៈ ពិធីសារស្តីអំពីវិសោធនកម្មលើអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ស្តីអំពី ប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នានៃការពណិនានូវមុខទំនិញ (នាមការទំនិញ) និងប្រព័ន្ធលេខកូដ (រហ្សលិខ) នៅថ្ងៃ ២៤ ខែ មិថុនា ឆ្នាំ ១៩៨៦)។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនៅទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដោយមានការផ្តល់សិទ្ធិយ៉ាងពេញលេញពីអជ្ញាធររៀងៗខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើពិធីសារនេះ ។

ធ្វើនៅ ភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ៣០ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៤ ជា០៦ ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
ឯកឧត្តម **ត្រាំ អ៊ីវតឹក** រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
ឯកឧត្តម **ហ៊ូ ស៊ីហ៊ុី** អនុរដ្ឋមន្ត្រី គមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ
ឯកឧត្តម **សំម៉ាដ ផុលសេនា** អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ុស្តិ៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
ឯកឧត្តម **ឆ្ន៉ា ថងទីន** អនុរដ្ឋមន្ត្រី ដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់
ឯកឧត្តម **និភន ចំណុច** អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ឯកឧត្តម **ង៉ា ថេមិញ** អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

ANNEX 15: COMMODITY CLASSIFICATION SYSTEM

To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam

for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People

(hereinafter referred to as the "Annex")

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

Referring to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed on 26 November 1999 at Vientiane, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China on 3 November 2002 at Phnom Penh, and acceded to by the Union of Myanmar on 19 September 2003 at Dali City (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Referring to Articles 3(b) and (n) of the Agreement to the effect that Annexes and Protocols contain technical details or time- and/or site-specific variable elements and that they form an integral part of the Agreement and are equally binding,

Referring to Article 36 of the Agreement, as amended, per which the Agreement may be signed and ratified or accepted and enter into force separately from the Annexes and Protocols,

Referring to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11th GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program to finalize the Agreement and its Annexes and Protocols by 2005, and

Referring to Article 35 of the Agreement, calling for this Annex to provide technical details,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1: Undertaking to Adopt the Harmonized System (HS)

Each Contracting Party undertakes to conform its customs tariff and nomenclature with the Harmonized Commodity Description and Coding System (hereinafter called the

Harmonized System or HS) set out in the International Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System (Brussels, 14 June 1983, as amended by the Protocol of Amendment to the International Convention on the Harmonized Commodity and Coding System of 24 June 1986; hereafter called the HS Convention and included in the Attachment to this Annex).

Article 2: Use of More Than Six Digits

The Contracting Parties are not prevented from establishing subdivisions classifying goods beyond the level of the Harmonized System, provided that any such subdivision is added and coded at a level beyond that of the six-digit numerical code set out in the Annex of the HS Convention.

Article 3: Adaptation of HS System to Decisions and Amendments

The Contracting Parties shall adapt the HS system to any decisions and amendments made by the World Customs Organization Council according to Article 8 of the HS Convention.

Article 4: Nomenclature

For the nomenclature of the Harmonized System, reference is made to the Annex of the HS Convention.

Article 5: Amendment

Any Contracting Party may propose amendments to the Annex via the Joint Committee. Such amendments shall be subject to the unanimous consent of the Contracting Parties.

Article 6: Ratification or Acceptance

The Annex is subject to ratification or acceptance of the Governments of the Contracting Parties. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 7: Entry into Force

The Annex will enter into force on the day that at least two Contracting Parties have ratified or accepted it, and will become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 8: Conforming National Law

Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Annex.

Article 9: Reservations

No reservation to the Annex shall be permitted.

Article 10: Suspension of the Annex

Each Contracting Party may temporarily suspend wholly or partly the application of the Annex with immediate effect in the case of emergencies affecting its national safety. The Contracting Party will inform the other Contracting Parties as soon as possible of such suspension, which will end as soon as the situation returns to normal.

Article 11: Relationship with the Agreement

As a measure to implement the principles laid down in the Agreement, the Annex cannot depart from or be contrary to these principles. In case of incompatibility between the Annex and the Agreement, the latter shall prevail. In case of incompatibility between the Annex and another annex or protocol, such incompatibility shall be interpreted in light of the Agreement.

Article 12: Relationship of the Attachment to the Annex

The attachment shall form an integral part of the Annex and shall be equally binding.

Article 13: Dispute Settlement

Any dispute between or among two or more Contracting Parties on the interpretation or application of the Annex shall be settled directly or by amicable negotiation in the Joint Committee.

Article 14: Denunciation

Once entered into force, the Annex cannot be denounced separately from the Agreement.

Attachment to Annex 15: *International Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System (Brussels, 14 June 1983, as amended by the Protocol of Amendment to the International Convention on the Harmonized Commodity and Coding System of 24 June 1986)*

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Annex.

Done at Phnom Penh on 30 April 2004 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government Cambodia

(signed)

His Excellency Tram Iv Tek

Secretary of State, Ministry of Public Works and Transport

For the Government of the People's Republic of China

(signed)

His Excellency Hu Xijie

Vice Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

(signed)

His Excellency Sommad Pholsena

Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Union of Myanmar

(signed)

His Excellency Thura Thaung Lwin

Deputy Minister of Rail Transportation

For the Government of the Kingdom of Thailand

(signed)

His Excellency Nikorn Chamnong

Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

(signed)

His Excellency Pham The Minh

Vice Minister of Transport

ឧបសម្ព័ន្ធ ១៦

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ការផ្តល់បំណុលបើកបរ

ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ

និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

(តទៅហៅកាតថា " ឧបសម្ព័ន្ធ ")

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ និងសាធារណរដ្ឋ សង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា" ភាគីចុះកិច្ចសន្យា")

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៥ នៅវៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គូន , ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គូន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០១ បានយល់ព្រមចូលដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូល ដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី ហើយបានធ្វើវិសោធនកម្មនៅភ្នំពេញថ្ងៃទី ៣០ ខែមេសា ឆ្នាំ ២០០៤តទៅហៅកាត់ថា" កិច្ចព្រមព្រៀង"

ដោយយោងទៅលើមាត្រាទី ៣(បេ)និង(អិន)នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា" ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅតាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងមានតំលៃចូលរួមស្មើៗគ្នា

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារនិមួយៗអាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានីលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០០, កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តិទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំលើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្ហើយបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារ របស់វា ក្នុងឆ្នាំ ២០០៥ និង

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី១៧(ដែលជាវិសោធនកម្ម) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យផ្តល់តាមរយៈឧបសម្ព័ន្ធនេះនូវការប្រែបចំ លំអិត ខាងបច្ចេកទេស

បានព្រមព្រៀងគ្នាដូចខាងក្រោម :

មាត្រា ១ .. ការទទួលស្គាល់ទៅវិញទៅមក បណ្ណៈបើកបរក្នុងស្រុក

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលស្គាល់គ្នាទៅវិញទៅមក នូវប័ណ្ណបើកបរក្នុងស្រុក ដែលចេញឱ្យដោយអជ្ញាធរ មានសមត្ថកិច្ចនៃប្រទេសដើម (អជ្ញាធរផ្តល់ប័ណ្ណបើកបរ) លើកលែងតែប័ណ្ណបើកបរសំរាប់អ្នកប្រឡងបើកបរ ប័ណ្ណបើកបរបណ្តោះអាសន្ន ប័ណ្ណបើកបរសាកល្បង និងប័ណ្ណដូចគ្នាផ្សេងទៀត។

ខ- អ្នកបើកបរយានយន្តទាំងឡាយ ក្នុងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ត្រូវកាន់ប័ណ្ណបើកបរសមរម្យ និងមានសុពលភាពមួយ ដែលចេញឱ្យដោយប្រទេសដើមរបស់គេ ឬ ប្រទេសណាមួយក្នុងចំណោមភាគីចុះកិច្ចសន្យា។

គ- នៅពេលចូលទៅកាន់ប្រទេសជាសាមី ប័ណ្ណបើកបរត្រូវមានសុពលភាពយ៉ាងហោចរយៈពេលពីរខែ ។

មាត្រា ២ .. បំណ្ណបើកបរ

ក- ពេលចូលទៅក្នុង ទឹកដីនៃប្រទេសជាសាមីមួយ ណៅត្រប់ពេលទាំងអស់ អ្នកបើកបរត្រូវកាន់ប័ណ្ណបើកបរមួយដែលមានសុពលភាព និងប្រសិនបើមានការចាំបាច់ ត្រូវភ្ជាប់បកប្រែបញ្ជាក់អំពីប័ណ្ណបើកបរមួយ ដោយស្របតាមមាត្រាទី៣ សំរាប់គោលបំណងត្រួតពិនិត្យ របស់សមត្ថកិច្ចដែលពាក់ព័ន្ធ។

ខ- ប័ណ្ណបើក បរត្រូវមានយ៉ាងហោច នូវចំណុចពិសេស១ដូចខាងក្រោម :

១- ចំណងជើង ប័ណ្ណបើកបរ

២- ឈ្មោះ ឬសញ្ញាតំណាងអជ្ញាធរចេញប័ណ្ណបើកបរ ឬប្រទេសចេញប័ណ្ណបើកបរ

៣- ចំណុចពិសេសនៃអ្នកកាន់ប័ណ្ណបើកបរ :

- ឈ្មោះ
- កាលបរិច្ឆេទ ឬឆ្នាំកំណើត
- អស័យដ្ឋាន
- រូបថតអ្នកបើកបរ

៤- សុពលភាពប័ណ្ណបើកបរ

- ប្រភេទយានយន្ត
- កាលបរិច្ឆេទ ឬរយៈពេលកំណត់សុពលភាព និងកាលបរិច្ឆេទចាប់ផ្តើមសុពលភាព

៥- រូបសណ្ឋានយានយន្ត

- លេខចុះបញ្ជីនៃប័ណ្ណបើកបរ
- ត្រា និង/ឬ ហត្ថលេខានៃអជ្ញាធរចេញប័ណ្ណបើកប
- កាលបរិច្ឆេទចេញប័ណ្ណ

មាត្រា ៣ .. ការបកប្រែសំរាប់បំណ្ណៈបើកបរ

ក- ការបកប្រែនូវប័ណ្ណបើកបរដែលមានសុពលភាពមួយ ត្រូវធ្វើឡើងជាភាសាអង់គ្លេស និងលេខអារ៉ាប់ និងត្រូវបញ្ជាក់ដោយអជ្ញាធរដែលចេញប័ណ្ណនោះ

ខ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវទទួលស្គាល់ទៅវិញទៅមក ការបកប្រែដែលមានសេចក្តីបញ្ជាក់នូវប័ណ្ណបើកបរ

មាត្រា ៤ .. ន័យាក់ន័យ

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវជូនដំណឹងគ្នាទៅវិញទៅមក ទៅកាន់អជ្ញាធរដែលចេញប័ណ្ណបើកបរក្រោង។ខ្លួន នូវអ្វីដែលមានការផ្លាស់ប្តូរបន្ទាប់មក

ខ- អជ្ញាធរចេញប័ណ្ណបើកបរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវជូនដំណឹងគ្នាទៅវិញទៅមក នូវទំរង់ ប្រភេទ និងការផ្លាស់ប្តូរ ដែលលេកើតឡើងបន្ទាប់មក នូវប័ណ្ណបើកបរក្នុងស្រុក

មាត្រា ៥.. ការធ្វើវិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្ម លើឧបសម្ព័ន្ធ តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនោះ ត្រូវតែជាកម្មវត្ថុនៃការឯកភាពគ្នាជាឯកច្ឆន ពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់។

មាត្រា ៦.. ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម

ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម នៃរដ្ឋាភិបាលទាំងឡាយដែលជាភាគីចុះកិច្ចសន្យា។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ៧.. ការចូលជាធរមាន

ឧបសម្ព័ន្ធ នឹងត្រូវចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែល ០២ភាគីចុះកិច្ចសន្យាយ៉ាងតិច បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមដល់វា នឹងត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពត្រឹមតែក្នុងរង្វង់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមដល់ឧបសម្ព័ន្ធ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ៨.. . ការអំពាវសំរួលច្បាប់ជាតិ

នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធានាធ្វើការកែសំរួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្របទៅតាមខ្លឹមសារនៃឧបសម្ព័ន្ធ។

មាត្រា ៩.. ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ

ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតិឡើយ ។

មាត្រា ១០.. ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗអាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធទាំងស្រុង ឬក៏មួយចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធិភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរីកវិវាជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិខ្លួន។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនពត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ភ្លាម តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះ ឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណា ដែលសភាពការណ៍វិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ។

មាត្រា ១១.. ន័យាក់ន័យ ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ក្លាយជាផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះ ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិតិ មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយក

ជាបានការ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិតភាព (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសមិតភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយជាមួយគ្នា នឹងកិច្ចព្រមព្រៀង។

មាត្រា ១២.- ការដោះស្រាយជំលោះ

ជំលោះរវាងភាគី០២ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធ ត្រូវរៀបស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចារតាមគោលការណ៍សន្តិវិធីតាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម។

មាត្រា ១៣.- ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលណាដែលចូលជាធរមាន ឧបសម្ព័ន្ធមិនអាចឱ្យគេប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែក ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនៅទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការអនុញ្ញាតពីអជ្ញាធរបស់ខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ។

ធ្វើនៅ វៀងចន្ទ ថ្ងៃទី ១៦ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៤ ជា០៦ ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
ឯកឧត្តម **ឃី តាំងលីម** ទេសរដ្ឋមន្ត្រី-រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកសហប្រតិបត្តិការមហាអនុតំបន់មេគង្គ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
ឯកឧត្តម **ឈាវ ស៊ាវយន់** អនុរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ
ឯកឧត្តម **សំម៉ាដ ផុលសេនា** អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប្រៃសណីយ៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
ឯកឧត្តម **ស៊ុ ថា** រដ្ឋមន្ត្រីអភិឌ្ឍជែនការ និងសេដ្ឋកិច្ចជាតិ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍
ឯកឧត្តម **នីកន ចំណុច** អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ឯកឧត្តម **ចាន់ ហ្សឺនខឿន** អនុរដ្ឋមន្ត្រី ជែនការ និងវិនិយោគ

ANNEX 16: CRITERIA FOR DRIVING LICENSES

To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People (hereinafter referred to as "the Annex")

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

Referring to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed at Vientiane on 26 November 1999, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China at Phnom Penh on 3 November 2002, and acceded to by the Union of Myanmar at Dali City on 19 September 2003, and amended at Phnom Penh on 30 April 2004 (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Referring to Articles 3(b) and (n) of the Agreement to the effect that Annexes and Protocols contain technical details or time- and/or site-specific variable elements and that they form an integral part of the Agreement and are equally binding,

Referring to Article 36 of the Agreement, as amended, per which the Agreement may be signed and ratified or accepted and enter into force separately from the Annexes and Protocols,

Referring to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11th GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program to finalize the Agreement and its Annexes and Protocols by 2005, and

Referring to Article 17 (as amended) of the Agreement, calling for this Annex to provide technical details,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1: Mutual Recognition of Domestic Driving Licenses

(a) The Contracting Parties shall mutually recognize the domestic driving licenses issued by the Competent Authorities of the Home Country ("Issuing Authorities"), except for learners', temporary/provisional, and probational driving licenses, and the like.

(b) Drivers of motor vehicles in cross-border transport operations shall hold a valid and appropriate driving license issued by their Home Country or one of the other Contracting Parties.

(c) Upon entry in the Host Country the driving license shall have a remaining period of validity of at least two months.

Article 2: The Driving License

(a) A driver shall in the territory of the Host Country carry at all times a valid driving license, and if necessary, a certified translation of the driving license in accordance with Article 3 of this Annex, for the purpose of inspection by the Competent Authorities.

(b) The driving license shall contain at least the following particulars:

(i) the title "driving license";
(ii) name or symbol of the Issuing Authority/issuing country
(iii) the particulars of the holder:
- name
- date/year of birth
- address
- photograph

(iv) validity of the license:
- vehicle category
- expiry date, or duration of validity and beginning date

(v) authentication:
- serial number of the license
- stamp and/or signature of the Issuing Authority
- date of issuance

Article 3: Translation of the Driving License

(a) The translation of a valid driving license shall be in the English language and Arabic numerals, and certified by the respective Issuing Authority.

(b) The Contracting Parties shall mutually recognize the certified translation of the driving license.

Article 4: Communication

(a) The Contracting Parties shall notify each other of their respective Issuing Authorities and of any changes thereof.

(b) The Issuing Authorities of the Contracting Parties shall notify each other of the format/model and subsequent changes of the domestic driving licenses.

Article 5: Amendment

Any Contracting Party may propose amendments to the Annex via the Joint Committee. Such amendments shall be subject to the unanimous consent of the Contracting Parties.

Article 6: Ratification or Acceptance

The Annex is subject to ratification or acceptance of the Governments of the Contracting Parties. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 7: Entry into Force

The Annex will enter into force on the day that at least two Contracting Parties have ratified or accepted it, and will become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 8: Conforming National Law

Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Annex.

Article 9: Reservations

No reservation to the Annex shall be permitted.

Article 10: Suspension of the Annex

Each Contracting Party may temporarily suspend wholly or partly the application of the Annex with immediate effect in the case of emergencies affecting its national safety. The Contracting Party will inform the other Contracting Parties as soon as possible of such suspension, which will end as soon as the situation returns to normal.

Article 11: Relationship with the Agreement

As a measure to implement the principles laid down in the Agreement, the Annex cannot depart from or be contrary to these principles. In case of incompatibility between the Annex and the Agreement, the latter shall prevail. In case of incompatibility between the Annex and another annex or protocol, such incompatibility shall be interpreted in light of the Agreement.

Article 12: Dispute Settlement

Any dispute between or among two or more Contracting Parties on the interpretation or application of the Annex shall be settled directly or by amicable negotiation in the Joint Committee.

Article 13: Denunciation

Once entered into force, the Annex cannot be denounced separately from the Agreement.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Annex.

Done at Vientiane on 16 December 2004 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

(SGD) His Excellency Khy Taing Lim
Senior Minister to the Prime Minister's Office

For the Government of the People's Republic of China

(SGD) His Excellency Liao Xiaojun
Vice Minister of Finance

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

(SGD) His Excellency Sommad Pholsena
Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Union of Myanmar

(SGD) His Excellency Soe Tha
Minister for National Planning and Economic Development

For the Government of the Kingdom of Thailand

(SGD) His Excellency Nikorn Chamnong
Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

(SGD) His Excellency Tran Dinh Khien
Vice Minister of Planning and Investment

ពិធីសារទី ១

ការកំណត់ផ្លូវរបៀង និងតំរាយផ្លូវ ព្រមទាំងចំណុចចេញ-ចូល(ការឆ្លងកាត់ព្រំដែន)

ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

(តទៅហៅកាត់ថា " ពិធីសារទី១ ")

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋ សង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា ភាគីចុះកិច្ចសន្យា)

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅវៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គុន ដែលបានឯកភាពយល់ព្រមចូលដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គុន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ បានយល់ព្រមចូលដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូលដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី តទៅហៅកាត់ថា" កិច្ចព្រមព្រៀង"

ដោយយោងទៅលើមាត្រាទី ៣(ប៊េ)និង(អ៊ិន)នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលាមានលក្ខណៈពិសេស ទៅតាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងមានតំលៃចូលរួមស្មើៗគ្នា

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារនិមួយៗអាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានីលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០០, កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តិទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំលើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់ បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្ហើយបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារបស់វា ក្នុងឆ្នាំ ២០០៥

ដោយយោងទៅលើមាត្រាទី៦ ២០ និង២៥ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យរៀបចំពិធីសារនេះ ដើម្បីចែងជាកត្តាផ្សេងៗ

បានព្រមព្រៀងគ្នាដូចខាងក្រោម :

មាត្រា ១.- ផ្លូវរបៀង, ផ្លូវថ្នល់ ហើយនិងច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន

ផ្លូវរបៀង,ផ្លូវថ្នល់ និងច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលអនុវត្តក្នុងកិច្ចកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវបានគេបញ្ចូលក្នុងឯកសារភ្ជាប់ នៃពិធីសារនេះ បញ្ជីនៃផ្លូវរបៀង, ផ្លូវថ្នល់ និងច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងផែនទីភ្ជាប់ ទំហំ A4 (A4-format) ។

មាត្រា ២.- ការបើកបន្ថែម ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងផ្លូវផ្សេងទៀត

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយក្រុម ត្រូវបានគេផ្តល់សិទ្ធិក្នុងការបើកបន្ថែម ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងផ្លូវផ្សេងទៀត បន្ថែមទៅលើច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងផ្លូវទាំងឡាយ ដែលត្រូវបានគេលើកឡើងជាលើកដំបូងនៅក្នុងពិធីសារនេះ។ តាមរយៈអនុស្សារណៈនៃការយោគយល់គ្នា រវាង និងក្នុងរង្វង់ពួកគេទាំងនោះ ។ ការបើកបន្ថែម ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន ឬផ្លូវទាំងឡាយបែបនេះ ត្រូវបានគេទទួលស្គាល់ដុចគ្នា ដូចស្ថានភាព នៃច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន ឬផ្លូវទាំងឡាយ ដែលបានលើកឡើងជាលើកដំបូងនៅក្នុងពិធីសារនេះ ។ រាល់ការបើកបន្ថែមណាមួយ ត្រូវបានគេជូនដំណឹងយ៉ាងរហ័សជូនទៅគណៈកម្មាធិការរួម ហើយនឹងដាក់បញ្ចូលនៅក្នុងមាត្រា ១ នៃពិធីសារនេះ តាមរយៈការធ្វើវិសោធនកម្ម ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការបើកបន្ថែមនូវច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែនបែបនេះ អាចបើកឱ្យប្រើប្រាស់បាននៅមុនពេលមានការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការ យល់ព្រមទៅលើការធ្វើវិសោធនកម្មបែបមួយនេះ ហើយដែលផ្តល់ឱ្យពួកគេនូវលក្ខណៈគ្រប់គ្រាន់ និងតំរូវការដូចគ្នា ដូចជាច្រក ឆ្លងកាត់ព្រំដែន ឬផ្លូវទាំងឡាយ ដែលបានលើក ឡើងជាលើកដំបូងនៅក្នុងពិធីសារនេះ ។

មាត្រា ៣.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម

ភាគីនៃកិច្ចសន្យាអាចស្នើសុំការធ្វើវិសោធនកម្មទៅលើពិធីសារនេះ តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ការធ្វើវិសោធនកម្មបែបនេះនឹងត្រូវជាកម្មវត្ថុនៃការយល់ព្រមជាឯកឆន្ទៈនៃភាគីនៃកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

មាត្រា ៤.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយក

ពិធីសារនេះ គឺជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយករបស់រដ្ឋាភិបាលនៃភាគីកិច្ចសន្យា ។ ការអនុវត្តន៍ដូចៗគ្នានេះ ត្រូវបានគេអនុវត្តចំពោះការធ្វើវិសោធនកម្មទៅលើពិធីសារ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ៥.- ការចូលជាធរមាន

ពិធីសារនឹងចូលជាធរមាននៅថ្ងៃដែលមានភាគីនៃកិច្ចសន្យាចំនួន២ យ៉ាងតិចបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយក ហើយនិងត្រូវមានប្រសិទ្ធិភាពនៅត្រឹមតែក្នុងចំណោមភាគីនៃកិច្ចសន្យាដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយក ពិធីសារនេះប៉ុណ្ណោះ ។ ការអនុវត្តដូច១គ្នា ត្រូវបានគេអនុវត្តចំពោះការធ្វើវិសោធនកម្ម ទៅលើពិធីសារ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ៦. ការកែសំរួលច្បាប់ជាតិ

នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធានាធ្វើការកែសំរួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្របទៅតាមខ្លឹមសារនៃពិធីសារ ។

មាត្រា ៧.- ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ

ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ៨.- ការព្យួរទុកនូវពិធីសារ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយ១អាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ពិធីសារទាំងស្រុង ឬក៏មួយចំណែក ដែលមានប្រឈិទ្ធិភាពភ្លាម១ នៅក្នុងករណីមានការវិកវរជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាព របស់ជាតិខ្លួន។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នីងជូនពត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀតភ្លាម១ តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុក និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណាដែលសភាពការណ៍វិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ។

មាត្រា ៩.- សម្ព័ន្ធភាពជាមួយនីតិកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ពិធីសារនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ក្លាយជាផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនេះបានទេ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនត្រូវគ្នា) រវាងពិធីសារ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាបានការ-ជាគោល។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត(មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា)រវាងពិធីសារ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសិមិតភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយជាមួយគ្នា នីងកិច្ចព្រមព្រៀង។

មាត្រា ១០.- ឯកសារភ្ជាប់ (ឬឯកសារគ្នាប់) ដែលចងភ្ជាប់ទៅនឹងពិធីសារ

ឯកសារភ្ជាប់ ត្រូវបង្កើតជាផ្នែកមួយបញ្ចូលគ្នាមួយ ជាមួយឧបសម្ព័ន្ធ និងត្រូវមានតំលៃចូលរួមស្មើៗគ្នា ។

មាត្រា ១១.- ការដោះស្រាយជំលោះ

ជំលោះណាមួយរវាងឬក្នុងភាគី0២ ឬច្រើននៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ពិធីសារ ត្រូវស្រុះស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចារតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈ គណៈកម្មាធិការរួម។

មាត្រា ១២.- ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលចូលជាធរមាន ពិធីសារមិនអាចត្រូវបានប្រកបកាសបដិសេធ ដាច់ដោយឡែកចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងទេ

ឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹង ពិធីសារទី១ : បញ្ជីនៃផ្លូវរបៀង, ផ្លូវថ្នល់ និងច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងផែនទីភ្ជាប់ ទំហំ A4 (A4-format)

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនោទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដោយមានការផ្តល់សិទ្ធិយ៉ាងពេញលេញពីអជ្ញាធររៀងៗខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើពិធីសារនេះ ។

ធ្វើនៅ ភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ៣០ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៤ ជា០៦ ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
ឯកឧត្តម **ត្រាំ ស៊ុវតីក** រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
ឯកឧត្តម **ហ៊ូ ស៊ុហ៊ុ** អនុរដ្ឋមន្ត្រី គមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ
ឯកឧត្តម **សមាំដ ដុលសេនា** អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ុស្តិ៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
ឯកឧត្តម **ចូ ម៉ា ថង់ឌីន** អនុរដ្ឋមន្ត្រី ដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍
ឯកឧត្តម **និកន ចំណុច** អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ឯកឧត្តម **ដាំ ថេមិញ** អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

ឯកសារភ្ជាប់ទី១ : តារាងបញ្ជីរ នៃការកំនត់ផ្លូវរបៀង, ផ្លូវថ្នល់ ហើយនិងច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន

ចំណាំ : ផ្លូវ និងច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែនក្នុងវង់ដង្កៀប [ ]នៅរង់ចាំការបញ្ជាក់តាមក្រោយ

១-របៀងសេដ្ឋកិច្ច ខាងជើង — ខាងត្បូង

a) ច្រកផ្លូវ : គុនមិញ-យូស៊ី-យូនជាំង-មូហ៊ី-ស៊ីម៉ៅ-ស៊ីអូមីនយាង-មូហាន (ចិន) បូទិន-ហួយសាយ(ឡាវ) ឆ្យេងខុង-ឆ្យេងរ៉ៃ-តាក-បាងកក(ថៃ)

(I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន :មូហាន (ចិន) - បូទិន (ឡាវ)

(II) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : ហួយសាយ(ឡាវ) - ឆ្យេងខុង(ថៃ)

b) ច្រកផ្លូវ : គីងតុង តាជីលេក(មីយ៉ាន់មា) - មេសៃ - ឆ្យេងរ៉ៃ - តាក - បាងកក(ថៃ)

(I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : តាជិលិក(មីយ៉ាន់មា) - មេសៃ(ថៃ)

c) ច្រកផ្លូវ : គុនមិញ-មៃលី-យីនសាវ - កៃយូន មេងស៊ី - ហេគូ(ចិន) - ឡាវកៃ-ហាណូយ-ហៃហ្វុង (វៀតណាម) ។

(I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : ហេគូ(ចិន) -ឡាវកៃ(វៀតណាម)

២-របៀងសេដ្ឋកិច្ច ខាងកើត - ខាងលិច

a) ច្រកផ្លូវ ម៉ាវឡាម្យៀន-មីយ៉ាវ៉ាឌី(មីយ៉ាន់ម៉ា) -មេសត-ពិស្ណុលោក-ខនខ្យែន-កាឡាស៊ីន -មុកដា ហាន(ថៃ) -សាវ៉ាន់ណាខេត្ត-ដានសាវ៉ាញ់(ឡាវ) -ឡាវបៅ-ដុងហា-រ៉ៅ-ដាណាង(វៀតណាម)

(I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : មីយ៉ាវ៉ាឌី(មីយ៉ាន់ម៉ា) -មេសត(ថៃ)

(II) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : ម៉ុកដាហាន(ថៃ) -សាវ៉ាន់ណាខេត្ត(ឡាវ)

(III) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : ដានសាវ៉ាញ់(ឡាវ) -ឡាវបៅ(វៀតណាម)

៣-របៀងសេដ្ឋកិច្ច ចែកខាងត្បូង

a) ច្រកផ្លូវ :<បាងកក-កាបីនបួរី-ស្រះកែវ-អារញ្ញប្រាថេទ ឬ បាងកក-លៀមចាបាង-ភ្នំសារាខាំ-កាបីនបួរី-ស្រះកែវ-អារញ្ញប្រាថេទ"(ថៃ)>-បោយប៉ែត-ស៊ីសុផុន ពោធិសាត់- ភ្នំពេញ-អ្នកលឿង-បាវិត(កម្ពុជា) -ម៉ុកបៃ-ទីក្រុងហូជីមិញ-វ៉ុងតាវ(វៀតណាម)

(I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : អារញ្ញប្រាថេទ"(ថៃ) -បោយប៉ែត(កម្ពុជា)

(II) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន :បាវិត(កម្ពុជា) -ម៉ុកបៃ(វៀតណាម)

b) [ច្រកផ្លូវ បាងកក-ត្រាត-ហាតលេក(ថៃ) -ចាំយាម-កោះកុង-ស្រែអំបិល-កំពត-លក(កម្ពុជា) ហាទៀន-កាមូ-ណាមខេន(វៀតណាម)]

(I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : ហាតលេក(ថៃ) -ចាំយាម(កម្ពុជា)

(II) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : លក(កម្ពុជា)

៤-ផ្លូវរបៀងធំ, ផ្លូវថ្នល់, និងច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែនផ្សេងទៀត

a) ច្រកផ្លូវ : គុនមិញ-ចួសុង-ដាលី-បៅហ្សាន-រូលី(ចិន) -មូសេ-ឡាសៅ(មីយ៉ាន់ម៉ា)

(I) ច្រកកាត់ព្រំដែន : រូលី(ចិន) -មូសេ(មីយ៉ាន់ម៉ា)

b) ច្រកផ្លូវ : វៀងច័ន្ទ-បានឡាវ-ថាកហិក-សិនូ-ថាកសេ(ឡាវ) -ឡាវ/ព្រំដែនកម្ពុជា(វ៊ឺនខាំ) -ស្ទឹងត្រែង-ក្រចេះ-ភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ(កម្ពុជា)

(I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន :វ៊ឺនខាំ(ឡាវ), ដុងក្រឡ(កម្ពុជា)

c) ច្រកផ្លូវ : ណាទើយ-ឧត្តមសៃ-ជាកមុង-លួងប្រាបាង-វៀងច័ន្ទ-ថាណាឡេង(ឡាវ)-នងខៃ-ឧដុនថានី-ខុនកែន-បាងកក(ថៃ)

(I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : ថាណាឡេង(ឡាវ) - នងខៃ(ថៃ)

d) ច្រកផ្លូវ : វៀងច័ន្ទ-បូលីខាមសាយ(ឡាវ)-ហាទិញ(វៀតណាម)

(I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : ណាម ផៅ(ឡាវ)-កៅត្រូ(វៀតណាម)

e) [ច្រកផ្លូវ :ចំប៉ាសាក់(ឡាវ)-ឧប្បលរាជធានី(ថៃ)]

(I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : ភីងតៅ(ឡាវ)-ចុងមេក(ថៃ)

PROTOCOL 1: DESIGNATION OF CORRIDORS, ROUTES, AND POINTS OF ENTRY AND EXIT (BORDER CROSSINGS)

To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam

for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People

(hereinafter referred to as the "Protocol")

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

Referring to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed on 26 November 1999 at Vientiane, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China on 3 November 2002 at Phnom Penh, and acceded to by the Union of Myanmar on 19 September 2003 at Dali City (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Referring to Articles 3(b) and (n) of the Agreement to the effect that Annexes and Protocols contain technical details or time- and/or site-specific variable elements and that they form an integral part of the Agreement and are equally binding,

Referring to Article 36 of the Agreement, as amended, per which the Agreement may be signed and ratified or accepted and enter into force separately from the Annexes and Protocols,

Referring to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11th GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program to finalize the Agreement and its Annexes and Protocols by 2005, and

Referring to Articles 6, 20, and 25 of the Agreement, calling for this Protocol to provide variable elements,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1: Corridors, Routes and Border Crossings

The corridors/routes and border crossings to which the Agreement applies shall be as prescribed in the Attachment to this Protocol: "List of Corridors, Routes and Border Crossings", and Associated Map (A4-format).

Article 2: Opening of Additional Border Crossings and Routes

In addition to the border crossings and routes originally designated in this Protocol, groups of Contracting Parties are entitled to open additional border crossings and routes through a memorandum of understanding between or among them. Such additional border crossings or routes will enjoy the same status as the originally designated ones. Any such opening will be promptly notified to the Joint Committee and put forward for inclusion in Article 1 of this Protocol by amendment. However, such additional border crossings may be opened before ratification or acceptance of such an amendment, provided they satisfy the same requirements as the originally designated ones.

Article 3: Amendment

Any Contracting Party may propose amendments to the Protocol via the Joint Committee. Such amendments shall be subject to the unanimous consent of the Contracting Parties.

Article 4: Ratification or Acceptance

The Protocol is subject to ratification or acceptance of the Governments of the Contracting Parties. The same applies to an amendment to the Protocol, if any.

Article 5: Entry into Force

The Protocol will enter into force on the day that at least two Contracting Parties have ratified or accepted it, and will become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. The same applies to an amendment to the Protocol, if any.

Article 6: Conforming National Law

Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Protocol.

Article 7: Reservations

No reservation to the Protocol shall be permitted.

Article 8: Suspension of the Protocol

Each Contracting Party may temporarily suspend wholly or partly the application of the Protocol with immediate effect in the case of emergencies affecting its national safety. The Contracting Party will inform the other Contracting Parties as soon as possible of such suspension, which will end as soon as the situation returns to normal.

Article 9: Relationship with the Agreement

As a measure to implement the principles laid down in the Agreement, the Protocol cannot depart from or be contrary to these principles. In case of incompatibility between the Protocol and the Agreement, the latter shall prevail. In case of incompatibility between the Protocol and an annex or another protocol, such incompatibility shall be interpreted in light of the Agreement.

Article 10: Relationship of the Attachments to the Protocol

The attachments shall form an integral part of the Protocol and shall be equally binding.

Article 11: Dispute Settlement

Any dispute between or among two or more Contracting Parties on the interpretation or application of the Protocol shall be settled directly or by amicable negotiation in the Joint Committee.

Article 12: Denunciation

Once entered into force, the Protocol cannot be denounced separately from the Agreement.

Attachment to Protocol 1: *List of Corridors, Routes and Border Crossings, and Associated Map (A4-format)*

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Protocol.

Done at Phnom Penh on 30 April 2004 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

(signed)

His Excellency Tram Iv Tek

Secretary of State, Ministry of Public Works and Transport

For the Government of the People's Republic of China

(signed)

His Excellency Hu Xijie

Vice Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

(signed)

His Excellency Sommad Pholsena

Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Union of Myanmar

(signed)

His Excellency Thura Thaung Lwin

Deputy Minister of Rail Transportation

For the Government of the Kingdom of Thailand

(signed)

His Excellency Nikorn Chamnong

Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

(signed)

His Excellency Pham The Minh

Vice Minister of Transport

Attachment 1: List of Corridors, Routes, and Border Crossings

1. North-South Economic Corridor:

   a) Route: Kunming-Yuxi-Yuanjiang-Mohei-Simao-Xiaomenyang-Mohan (CHN)-Boten-Houayxay (LAO)-Chiang Khong-Chiang Rai-Tak-Bangkok (T)

      (i) Border Crossing: Mohan (CHN) – Boten (LAO)

      (ii) Border Crossing: Houayxay (LAO) – Chiang Khong (T)

   b) Route: Kengtung-Tachilek (MYA)-Mae Sai-Chiang Rai-Tak-Bangkok (T)

      (i) Border Crossing: Tachilek (MYA) – Mae Sai (T)

   c) Route: Kunming-Mile-Yinshao-Kaiyuan-Mengzi-Hekou (CHN)-Lao Cai-Hanoi-Haiphong (VN)

      (i) Border Crossing: Hekou (CHN) – Lao Cai (VN)

2. East-West Economic Corridor:

   a) Route: Mawlamyine-Myawaddy (MYA)-Mae Sot-Phitsanulok-Khon Kaen-Kalasin-Mukdahan (T)-Savannakhet-Dansavanh (LAO)-Lao Bao-Dong Ha-Hue-Da Nang (VN)

      (i) Border Crossing: Myawaddy (MYA) – Mae Sot (T)

      (ii) Border Crossing: Mukdahan (T) – Savannakhet (LAO)

      (iii) Border Crossing: Dansavanh (LAO) – Lao Bao (VN)

3. Southern Economic Corridor:

   a) Route: <Bangkok-Kabin Buri-Sra Kaeo-Aranyaprathet OR Bangkok-Laem Chabang-Phanom Sarakham-Kabin Buri-Sra Kaeo-Aranyaprathet> (T)-Poipet-Sisophon-Pursat-Phnom Penh-Neak Loueng-Bavet (KH)-Moc Bai-Ho Chi Minh City-Vung Tau (VN)

      (i) Border Crossing: Aranyaprathet (T) – Poipet (KH)

      (ii) Border Crossing: Bavet (KH) – Moc Bai (VN)

   b) Route: Bangkok-Trat-Hat Lek (T)-Cham Yeam-Koh Kong-Sre Ambil-Kampot-Lork (KH)

      (i) Border Crossing: Hat Lek (T) – Cham Yeam (KH)

4. Other Corridors/Routes/Border Crossings:

a) Route: Kunming-Chuxiong-Dali-Baoshan-Ruili (CHN)-Muse-Lashio (MYA)

(i) Border Crossing: Ruili (CHN) – Muse (MYA)

b) Route: Vientiane-Ban Lao-Thakhek-Seno-Pakse (LAO)-LAO/KH border-Stung Treng-Kratie-Phnom Penh-Sihanoukville (KH)

(i) Border Crossing: Veunekham (LAO)/Dong Kralor (KH) border

c) Route: Nateuy-Oudomxai-Pakmong-Louang Phrabang-Vientiane-Thanaleng (LAO)-Nong Khai-Udon Thani-Khon Kaen-Bangkok (T)

(i) Border Crossing: Thanaleng (LAO)-Nong Khai (T)

d) Route: Vientiane-Bolikhamxay (LAO)-Ha Tinh (VN)

(i) Border Crossing: Nam Phao (LAO) – Cau Treo (VN)

e) Route: Champassak (LAO)-Ubon Ratchathani (T)

(i) Border Crossing: Wang Tao (LAO)-Chong Mek (T)


ASSOCIATED MAP FOR PROTOCOL 1
YUNNAN PROVINCE OF PRC
MYANMAR
LAO PDR
THAILAND
CAMBODIA
VIET NAM
HANOI
YANGON
BANGKOK
PHNOM PENH
Gulf of Tonkin
Gulf of Martaban
Gulf of Thailand
SOUTH CHINA SEA
Dali
Kunming
Chuxiong
Yuxi
Ruili
Muse
Lashio
Thibaw
Yuanjiang
Hekou
Lao Cai
Jinghong
Mandalay
Kengtung
Tachilek
Mae Sai
Houayxay
Pak Mong
Chiang Rai
Chiang Khong
Luang Prabang
Chiang Mai
Vang Vieng
Pakkading
VIENTIANE
Ha Tinh
Nong Khai
Thakhek
Udon Thani
Muang Phin
Dansavanh
Lao Bao
Dong Ha
Hue
Tak
Phitsanulok
Mukdahan
Savannakhet
Da Nang
Myawaddy
Mawlamyine
Mae Sot
Khon Kaen
Chongmek
Pakse
Kabin Buri
Aranyaprathet
Sisophon
Siem Reap
Dong Kralor
Poipet
Laem Chabang
Petchaburi
Hat Lek
Chan Yoam
Neak Loung
Bavet
Moc Bai
Ho Chi Minh City
Sihanoukville
Vung Tau
Phuket
Songkhla
0 50 100 200 300
Kilometers
National Capital
City/Town
Agreed Routes
River
Provincial Boundary
International Boundary
Boundaries are not necessarily authoritative

ទិសោធនកម្មនៃមាត្រាទី១៧ នៃ
កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង នឹងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់
និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ស្តីអំពីការសំរួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន

រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា "ភាគីចុះកិច្ចសន្យា")

យោងទៅលើកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបូងនៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៥ នៅវៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គុន ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គុន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០១ បានយល់ព្រមចូលដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូលដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី (តទៅហៅកាត់ថា "កិច្ចព្រមព្រៀង")។

ដោយយោងទៅលើមាត្រាទី២ នៃអនុស្សារណៈនៃកិច្ចព្រមព្រៀង រវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រ ថៃឡង់ និងសាធារណរដ្ឋ សង្គមនិយមវៀតណាម ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅភ្នំពេញ នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលមានសន្យាពីភាគីចុះហត្ថលេខា ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្ម មាត្រាទី៧ (ប័ណ្ណបើកបរ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង និង

យោងទៅលើមាត្រាទី ៤៣ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ស្តីអំពីការធ្វើវិសោធនកម្ម នៃកិច្ចព្រមព្រៀង

បានព្រមព្រៀងគ្នាដូចខាងក្រោម :

មាត្រា ១ ..

ចំណងជើងនៃមាត្រា១៧ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវបានកែប្រែដូចតទៅ :

" **មាត្រា ១៧ .. ចំណុះបើកបរ** "

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលស្គាល់ទៅវិញទៅមក នូវប័ណ្ណបើកបរ ដែលចេញឱ្យដោយអជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ពាក់ព័ន្ធ ដោយអនុលោមទៅតាម" ឧបសម្ព័ន្ធទី១៦" ។

មាត្រា ២ ..

ត្រូវបញ្ចូលនៅក្នុងតារាងឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ ដែលភ្ជាប់ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង នូវពាក្យថ្មី

" **ឧបសម្ព័ន្ធទី១៦ : លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ សំរាប់ការផ្តល់ចំណុះបើកបរ** " ។

មាត្រា ៣ ..

វិសោធនកម្មនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ គឺជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមពីគ្រប់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។

មាត្រា ៤ ..

វិសោធនកម្មនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នឹងចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែល គ្រប់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម ទៅលើវិសោធនកម្ម នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនៅទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការអនុញ្ញាតពីអជ្ញាធរៗខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

ធ្វើនៅ **ភ្នំពេញ** ថ្ងៃទី ៣០ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៤ ជា០៦ ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
ឯកឧត្តម **ត្រាំ អ៊ុតតឹក** រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
ឯកឧត្តម **ហ៊ូ ស៊ីហ៊ុ** អនុរដ្ឋមន្ត្រី គមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ
ឯកឧត្តម **សមាំដ ផុលសេនា** អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ុស្តិ៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
ឯកឧត្តម **ចូ ម៉ា ថង់ឌីន** អនុរដ្ឋមន្ត្រី ដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍
ឯកឧត្តម **ឌីកន ចំណុច** អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ឯកឧត្តម **ដាំ ថេមិញ** អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

Amendment to Article 17
of the

Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam

for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

Referring to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed on 26 November 1999 at Vientiane, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China on 3 November 2002 at Phnom Penh, and acceded to by the Union of Myanmar on 19 September 2003 at Dali City (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Referring to Article 2 of the Memorandum of Understanding between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam, signed at 17 (Driving Permits) of the Agreement, and

Referring to Article 43 of the Agreement on amendment of the Agreement,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

The wording of Article 17 of the Agreement is amended to read as follows:

"Article 17: Driving Permits

The Contracting Partics shall mutually recognize the driving licenses issued by their respective competent authorities in accordance with Annex 16."

Article 2

In the list of Annexes and Protocols attached to the Agreement the words "Annex 16: Criteria for Driving Licenses" will be inserted.

Article 3

This amendment to the Agreement is subject to the ratification or acceptance by all the Contracting Parties.

Article 4

This amendment to the Agreement will come into force on the day that all the Contracting Parties have ratified or accepted it.

Amendment to Article 17

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Annex.

Done at Phnom Penh on 30 April 2004 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

His Excellency Tram Iv Tek
Secretary of State, Ministry of Public Works and Transport

For the Government of the People's Republic of China

His Excellency Hu Xijie
Vice Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

His Excellency Sommad Pholsena
Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Union of Myanmar

His Excellency Thura Thaung Lwin
Deputy Minister of Rail Transportation

For the Government of the Kingdom of Thailand

His Excellency Nikorn Chamnong
Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

His Excellency Pham The Minh
Vice Minister of Transport

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Annex.

Done at Phnom Penh on 30 April 2004 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

His Excellency Tram Iv Tek
Secretary of State, Ministry of Public Works and Transport

For the Government of the People's Republic of China

His Excellency Hu Xijie
Vice Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

His Excellency Sommad Pholsena
Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Union of Myanmar

His Excellency Thura Thaung Lwin
Deputy Minister of Rail Transportation

For the Government of the Kingdom of Thailand

His Excellency Nikorn Chamnong
Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

His Excellency Pham The Minh
Vice Minister of Transport

(ត មកពីរាជកិច្ចលេខ ៩១-៩២-៩៣)

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ



ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

កិច្ចព្រមព្រៀង

រវាង និងក្នុងចន្លោះ

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនអន្តរជាតិ និងពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែន

នាយកដ្ឋានផែនការ

ឆ្នាំ ២០០៦

ព្រះរាជក្រម

នស/រកម/០១០៣/០០៧

យើង

ព្រះបាទសម្តេចព្រះ នរោត្តម សីហនុ

រាជហរិវង្ស ខ្ញុតតោសុជាត ទិសុទ្ធពង្ស អគ្គមហាបុរសរតន៍

និករោត្តម ធម្មិកមហារាជាធិរាជ បរមនាថ បរមបពិត្រ

ព្រះចៅច្រ្គងកម្ពុជាធិបតី

- បានទ្រង់យល់រដ្ឋធម្មនុញ្ញ នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/១១៩៨/៧២ ចុះថ្ងៃទី ៣០ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៨ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រមលេខ ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី ២០ ខែ កក្កដា ឆ្នាំ ១៩៩៤ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ ស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០១៩៦/០៣ ចុះថ្ងៃទី ២៤ ខែ មករា ឆ្នាំ ១៩៩៦ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពី ការបង្កើតក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
- បានទ្រង់យល់សេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ របស់សម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ប្រកាសឱ្យប្រើ

ច្បាប់ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយម វៀតណាមស្តីពីការសម្រួលនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័តកាលពីថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នាសម័យប្រជុំពេញអង្គលើកទី ៩ នីតិកាល ទី ២ ហើយដែលព្រឹទ្ធសភាបានយល់ស្របតាមទម្រង់ និងគតិនៃច្បាបនេះទាំងស្រុង ដោយគ្មានការកែប្រែអ្វីឡើយ កាលពីថ្ងៃទី ៣១ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០២ នាសម័យប្រជុំពេញអង្គ លើកទី ៨ នីតិកាលទី ១ ដែលមានសេចក្តីទាំងស្រុងដូចតទៅ :

ច្បាប់

ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង
និងក្នុងនោះនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិត
ប្រជាធិបតេយ្យឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយម
វៀតណាម ស្តីពីការសម្រួលនៃការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន

មាត្រា ១. -

អនុម័តយល់ព្រមលើកិច្ចព្រមព្រៀងរវាងនិងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះ-រាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសម្រួលនៃការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលធ្វើនៅទីក្រុងយ៉ាងហ្គូន ប្រទេសមីយ៉ាន់ម៉ា នាថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ ហើយដែលមានអត្ថបទទាំងស្រុងភ្ជាប់មកជាមួយនេះ ។

មាត្រា ២. -

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវបន្តរាល់នីតិវិធីដើម្បីអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

ធ្វើនៅព្រះបរមរាជវាំងរាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ២០ ខែមករា ឆ្នាំ ២០០៣

ព្រះហស្តលេខា និង ព្រះរាជលញ្ជីតរ

នរោត្តម សីហនុ

៣រស.០៣.០១.០៤០

ចាន់ យ៉ាក លេខាធិការរដ្ឋមន្ត្រី

ហត្ថលេខា

ហ៊ុន សែន ចាន់ជម្រាបជូនសម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី លេខ: ២៦ ចល

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ដើម្បីចាត់ដំណើរ

ហត្ថលេខា រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ២៤ ខែ ៣ ឆ្នាំ ២០០៣

ឃី តាំងលីម អគ្គលេខាធិការរដ្ឋាភិបាល



ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
លេខ :១៥..ស.ជ.ល/.កប៨

សេចក្តីថ្លែងហេតុ
នៃសេចក្តីព្រាងច្បាប់ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងនៅនាមរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពី ការសម្រួលនៃការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងពាណិជ្ជ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន

ក- ដើមឡើយកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ មាន ១០ ផ្នែក ៤៥ មាត្រា និងមានឧបសម្ព័ន្ធ ១៦ និងពិធីសារ (០៣) ត្រូវបានចុះហត្ថលេខាថ្ងៃទី ២៦ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅទីក្រុងវៀងច័ន្ទ ប្រទេសឡាវ ដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម។ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាបានចុះហត្ថលេខា ចូលក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នៅពេលដែលកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវបានគេធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅទីក្រុង យ៉ាងហ្គុន ប្រទេសមីយ៉ាន់ម៉ា ដើម្បីឱ្យប្រទេសក្នុងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ អាចចូលបាន ។ កិច្ចព្រមព្រៀងនឹងត្រូវប្តូរឈ្មោះជាស័ុយប្រវត្តិ ដោយរួមបញ្ចូលភាគីចុះហត្ថលេខាថ្មីក្នុងការសម្រួលដឹកជញ្ជូនពលរដ្ឋ និងទំនិញ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។ ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងអស់ ដែលលំអិតបច្ចេកទេសសម្រាប់អនុវត្តការសម្រួលដឹកជញ្ជូន ឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវរៀបចំឡើងធ្វើការជជែកពិភាក្សា និងចុះហត្ថលេខាជាបន្តបន្ទាប់ ។

ខ- *គោលបំណងនៃកិច្ចព្រមព្រៀង:*

- សម្រួលការដឹកជញ្ជូន កាត់បន្ថយ និងធ្វើឱ្យស៊ីសង្វាក់គ្នាខាងផ្លូវច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ នីតិវិធី និងល័ក្ខខ័ណ្ឌនានាទាក់ទងទៅនឹង ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងប្រជាពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងជំរុញការដឹកជញ្ជូន ពហុរូបភាព ។ អភិវឌ្ឍ និងថែរក្សា ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងគមនាគមន៍មួយ ដែលមានជលប្រយោជន៍ទៅវិញទៅមកសម្រួន រហ័ស សមហេតុសមផលត្រឹមត្រូវ និងមានប្រសិទ្ធភាព បង្កើនការរួមសហការគ្នា លើវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក ការសម្រួលចរាចរ ទំនិញ និងពលរដ្ឋក្នុងជលប្រយោជន៍រួមគ្នា ។

គ- *ខ្លឹមសារ និងចំណុចសំខាន់ៗ :*

វិសាលភាពនៃកិច្ចព្រមព្រៀងអនុវត្តចំពោះការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋ :

- ចូល ចេញ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន ឬឆ្លងកាត់ទឹកដី នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ
- មានការដឹកជញ្ជូនតាមរថយន្តមួយត្រឿងឬច្រើនត្រឿង តាមផ្លូវថ្នល់ (រាប់បញ្ចូលទាំងការឆ្លងកាត់ទន្លេតាមសាឡាងចម្លងនៅទីណា ដែលពុំមានស្ពានឆ្លង)
- ដឹកជញ្ជូនពាណិជ្ជកម្ម ដោយអាជីវករដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ឬជាឯកជនដឹកជញ្ជូនថ្នាល់ខ្លួន ឬសម្រាប់ជួល ។

ចំណុចសំខាន់ពិសេសសម្រាប់កិច្ចព្រមព្រៀងគឺ ការសម្រួលបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលត្រូវកាត់បន្ថយ និងធ្វើឱ្យបានឆាប់រហ័ស នូវបែបបទតាមព្រំដែនដូចជា:

ក- ការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នាតែមួយលើក: (Single Window Inspection or One Window Inspection)

ការត្រួតពិនិត្យផ្សេងៗ ត្រូវអនុវត្តរួមគ្នា និងព្រមពេលជាមួយគ្នា ដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធរៀងៗខ្លួន (គយ-ប៉ូលីសអន្តោប្រវេសន៍-ពាណិជ្ជកម្ម-សុខាភិបាល ។ល។) ទៅលើពលរដ្ឋ យានយន្ត និងទំនិញរួមគ្នា (លិខិតឆ្លងដែន ទិដ្ឋាការ ប័ណ្ណ បើកបរ សុខភាព និងការពិនិត្យរោគរាតត្បាត ការចុះបញ្ជី លក្ខណបច្ចេកទេសយានយន្ត ការធានារ៉ាប់រង គយរដ្ឋាករ គុណភាព ភូតគាមអនាម័យ ការការពារវុក្ខជាតិ បសុពេទ្យ) ។ល។

ខ- ការត្រួតពិនិត្យស្របគ្នាពេលតែមួយ: (Single Stop Inspection or One Stop Inspection)

អាជ្ញាធរជាតិដែលស្ថិតនៅជាប់គ្នាទាំងពីរ ទឹងត្រូវអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នា និងព្រមពេលជាមួយគ្នា ត្រូវជួយគ្នាទៅវិញទៅមកតាមលទ្ធភាព។ នៅកន្លែងណាដែលពុំអាចឱ្យសាងសង់បានទ្វេប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យ ដែលស្ថិតនៅជាប់រួមជាមួយគ្នានៅតាមព្រំដែនរោន មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនៃភាគីកិច្ចសន្យាមួយ ត្រូវបានអនុញ្ញាតធ្វើសកម្មភាពការងារត្រួតពិនិត្យរបស់ខ្លួនទៅលើទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយផ្សេងទៀត ។

គ- ការសម្របសម្រួលពេលម៉ោងធ្វើការងារ: របស់អាជ្ញាធរត្រួតពិនិត្យការឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលនៅជាប់គ្នា ។

ឃ- ការប្តូរគ្នាជាមួន ទ្វរពត៌មាន និងការជម្រះបែបបទ: នៃទំនិញ និងពលរដ្ឋ ។

កិច្ចព្រមព្រៀងបានកំណត់លក្ខខ័ណ្ឌ និងបែបបទនៃការចេញទិដ្ឋាការ ក្នុងការដឹកជញ្ជូនប្រជាពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែនទាំងឡាយ ដែលធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន បែបបទ តម្រូវការ និងការស្នើសុំទិដ្ឋាការឆ្លងកាត់ ចេញ ចូល ច្រើនដង រយៈពេលវែង ។ល។ ចំពោះការដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវលើកលែងចេញពីការត្រួតពិនិត្យជាក់ស្តែងរបស់គយ ការតម្កល់ប្រាក់ធានា និងការអមដំណើរទឹងត្រូវរៀបចំឡើងទ្វរបបជម្រះបែបបទគយខាងក្នុងប្រទេស និងឆ្លងកាត់តាមបែបបទថ្មីថ្មី ។ល។

កិច្ចព្រមព្រៀងកំណត់ការផ្តល់ឱ្យដោយសេរី សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ (ចេញ) ឆ្ពោះទៅ ឬត្រឡប់ (ចូល) ទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ និងត្រូវលើកលែងមិនឱ្យមានជាប់ពន្ធគយ ពន្ធដារផ្សេងៗ និងការចំណាយមិនចាំបាច់នានា។ ការបង់ថ្លៃសេវាឆ្លងកាត់ត្រូវចរចា និងអនុវត្តបណ្តើរៗ ជាពីរជំហាន ហើយចុងក្រោយគឺឆ្លងកាត់ដោយមិនមានការបង់ថ្លៃ។

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីងត្រូវគោរពតាម កិច្ចព្រមព្រៀងអន្តរជាតិ ដែលស្របទៅនឹងបទប្បញ្ញត្តិ នៃអង្គការសុខភាពពិភពលោកអង្គការម្ហូបអាហារ និងកសិកម្ម និងការិយាល័យអន្តរជាតិនៃរោគរាតត្បាតរបស់សត្វ ក្នុងការអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងការត្រួតពិនិត្យភូតគាមអនាម័យ និងបសុពេទ្យ ។

កិច្ចព្រមព្រៀង មិនអនុវត្តទៅលើការដឹកជញ្ជូន ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ ទឹងផ្តល់អាទិភាពពិសេសក្នុងការដឹកជញ្ជូនទំនិញងាយខូចគុណភាព ទឹងត្រូវរៀបចំបំពេញ និងជម្រះបែបបទគយឆ្លងកាត់ព្រំដែនឱ្យបានរហ័ស ដើម្បីឱ្យទំនិញទាំងនេះចៀសជុតពីការយឺតយ៉ាវ ។

ត្រូវអនុញ្ញាតឱ្យយកចូលមកក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ទាំងរថយន្តចង្កូតឆ្វេង ឬចង្កូតស្តាំ (ឬរថយន្តធ្វើពាណិជ្ជកម្ម រថយន្តជ្លាល់ខ្លួន ឬឯកជន) ដែលចុះបានបញ្ជីដោយភាគីដទៃផ្សេងទៀត ។ យានយន្តទាំងឡាយ ដែលធ្វើចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវចុះបញ្ជីនៅក្នុងប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន ទឹងត្រូវមានបញ្ជាក់សញ្ញាសម្គាល់គ្រប់គ្រាន់ (សញ្ញាពាណិជ្ជកម្មនៃរោងចក្រជលិតលេខតួ និងលេខម៉ាស៊ីន) មានវិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជី មានបំពាក់លេខចុះបញ្ជីនៅលើផ្ទាំកលេខមួយ ពាក់នៅខាងក្រោយ និងខាងមុខ ទឹងបំពាក់នូវសញ្ញាសម្គាល់ប្រទេសដែលយានយន្តបានចុះបញ្ជីត្រឹមត្រូវ។

យានយន្ត និងកុងធឺន័រ ក៏ត្រូវបំពាក់គ្រប់គ្រាន់នូវសម្ភារៈសុវត្ថិភាព ទីងមានកម្រិតការបញ្ចេញផ្សែងឱ្យត្រឹមត្រូវតាមស្តង់ដារ ដែលមានជាធរមាននៅក្នុងប្រទេសដើមរបស់គេ។ យានយន្តដែលធ្វើដំណើរទៅកាន់ទឹកដីនៃភាគីដទៃ ក៏ត្រូវតែគោរពជងដែរតាមស្តង់ដារបច្ចេកទេសនៃប្រទេសសាមី ដែលទាក់ទងទៅនឹងទម្ងន់សរុប បន្ទុកភ្លៅ និងទំហំ ខ្ពាតនៃយាន ។ល។

យានយន្តរួងកាត់ត្រូវមានដំណើរការខាងបច្ចេកទេស ។ ប្រទេសដើមជាអ្នកទទួលបន្ទុក ក្នុងការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសរបស់យានយន្ត ដែលចុះបញ្ជីទៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ទីងត្រូវចេញវិញ្ញាបនបត្រត្រួតពិនិត្យ លក្ខណៈបច្ចេកទេសយានយន្ត។ ភាគីដទៃទៀត ត្រូវទទួលស្គាល់នូវវិញ្ញាបនបត្រនេះ ។ ជ្ជាកសញ្ជា បទប្បញ្ញត្តិចរាចរផ្លូវគោក និងស្តង់ដារត្រូវអនុម័ត និងអនុវត្តជាជំហានៗឱ្យឯកភាពគ្នា។

រថយន្ត ដែលធ្វើដំណើរឆ្លងទៅកាន់ដែនដីនៃភាគីផ្សែងទៀត ត្រូវអនុវត្តទៅតាមកាតព្វកិច្ច ទីងមានប័ណ្ណធានារ៉ាប់រងទៅលើភាគីទី ៣ ជាដាច់ខាត។

ត្រូវទទួលស្គាល់ប័ណ្ណបើកបរ ដែលចេញឱ្យដោយភាគីផ្សែងៗទៀត ស្របទៅតាមកិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីការទទួលស្គាល់ប័ណ្ណបើកបរក្នុងស្រុក ចេញដោយបណ្តាប្រទេសអាស៊ាន ។

ត្រូវផ្តល់ឱ្យនូវការយកចូលជាបណ្តោះអាសន្ន នូវរថយន្ត (ទីងប្រេងឥន្ធនៈ ដែលមានក្នុងធុងប្រេងផ្តត់ផ្តង់របស់វា ប្រេងរំអិល សម្ភារៈសម្រាប់ជួសជុល ទីងគ្រឿងបន្លាស់ ទៅតាមចំនួនមួយដំសមរម្យ) ដែលបានចុះបញ្ជីទៅភាគីដទៃទៀត ដោយពុំចាំបាច់បង់ពន្ធគយ ទីងពន្ធនាំចូល ដោយពុំមានការតម្កល់ទុកប្រាក់សម្រាប់ធានាក្នុងការបង់ពន្ធគយ ទីងអាចចេញចូលដោយសេរីរួចពីបំរាម ទីងលិក្ខខ័ណ្ឌសម្រាប់ការនាំចេញជាថ្មី ។ល។

សិទ្ធិនៃការធ្វើចរាចរឆ្លងកាត់ ទីងត្រូវធ្វើឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ជាពីរជំហាន :

ជំហានទី ១ : ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អាចធានាឱ្យមានការដឹកជញ្ជូន ដូចខាងក្រោម :

(ក) ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ កាត់តាមទឹកដីភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត

(ខ) ការឆ្លងព្រំដែន ចូលទៅក្នុងទឹកដីភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត

(គ) ការឆ្លងព្រំដែន ចេញពីទឹកដីភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត

ជំហានទី ២ : អាជីវការដឹកជញ្ជូនដែលបានបង្កើតឡើង នៅក្នុងភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អាចទទួលខុសត្រូវក្នុងការធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន ចូលទៅក្នុង ចេញពី ឬកំឆ្លងកាត់ទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត។

ប៉ុន្តែ ការដឹកជញ្ជូនផ្ទៃក្នុង អាចប្រព្រឹត្តទៅបានលុះត្រាតែមានការអនុញ្ញាតពិសេសណាមួយពីប្រទេសសាមី ។

អាជីវការដឹកជញ្ជូន ត្រូវមានអាជ្ញាប័ណ្ណសម្រាប់ការធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ដែលចេញឱ្យដោយប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន។ ប្រទេសសាមី ត្រូវទទួលស្គាល់អាជ្ញាប័ណ្ណអាជីវកម្ម ដែលចេញឱ្យដោយប្រទេសដើម ។

អាជីវការដឹកជញ្ជូន ដែលបានទទួលអាជ្ញាប័ណ្ណយ៉ាងត្រឹមត្រូវ សម្រាប់ធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន នៅឯប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន ទីងត្រូវទទួលសិទ្ធិធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន។ ប្រទេសសាមី ត្រូវជួយផ្តល់ការអនុញ្ញាតទៅអាជីវការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដើម្បីបង្កើតការិយាល័យតំណាង ក្នុងគោលបំណងសម្រួលការធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនរបស់ខ្លួន ។

ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ត្រូវបានអនុញ្ញាតជាបន្តបន្ទាប់ ជាពីរជំហាន :

ជំហានទី ១ : បរិមាណដឹកជញ្ជូន អាចត្រូវគេកំណត់ឡើងក្នុងពិធីសារទី ៣។ រយៈពេលនៃការអនុវត្តជំហានទី ១ ទីងត្រូវគេកំណត់ក្នុងពិធីសារទី ៣ គណៈកម្មាធិការជាតិសម្រាប់សម្រួលការដឹកជញ្ជូន នៃភាគីចុះ

កិច្ចសន្យានីមួយៗត្រូវប្តូរគ្នា និងចេញឱ្យនូវបរិមាណដែលអនុញ្ញាត ហើយដែលមានការព្រមព្រៀងគ្នាប្រៀងរាល់ឆ្នាំ ។

ជំហានទី ២ : បរិមាណ និងសមត្ថភាពនៃការធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន ស្របតាមខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និងមិនត្រូវឱ្យមានការតឹងរឹង ជាជាងខ្លឹមសារដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងឡើយ ។

ល័ក្ខខ័ណ្ឌនៃការដឹកជញ្ជូន និងត្រូវប្រៀបធៀបទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិ ដែលកំណត់ទៅក្នុងឧបសម្ពន្ធទី ១០ ។ ការកំណត់តម្លៃសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវអនុវត្តដោយសេរី និងតាមកម្លាំងទីផ្សារ ប៉ុន្តែត្រូវដាក់កម្រិតក្នុងការប្រមូលផ្តុំសហគ្រាស និងមានការពិនិត្យពិច័យពីគណៈកម្មការរួម ដើម្បីចៀសវាងការដាក់ថ្លៃឈ្នួលខ្ពស់ខ្លាំងពេក ឬទាបខ្លាំងពេក ។

ផ្លូវដឹកជញ្ជូន និងចំណុចនានា សម្រាប់ការចូល និងការចេញ ត្រូវកំណត់ក្នុងពិធីសារទី ១ ។ ការស្ថាបនា ឬការស្ថាបនាជាថ្មីឡើងវិញនូវផ្លូវថ្នល់ (គិតទាំងស្ពាន) ដែលតភ្ជាប់ប្រទេសទាំងឡាយ និងដែលបង្ហាញទៅក្នុងពិធីសារទី ១ ត្រូវធ្វើទៅតាមស្តង់ដារគំនូសបួងនៃផ្លូវ និងស្ពាន ក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃកម្មវិធីសាធារណការរបស់ជាតិ ឬកំទៅតាមការផ្តល់ថវិកាជាអន្តរជាតិ ។ ការស្ថាបនា ឬការស្ថាបនាឡើងវិញនឹងត្រូវធ្វើឡើង ដោយអនុលោមទៅតាមលក្ខណៈអប្បបរមា ដូចកំណត់ក្នុងឧបសម្ពន្ធ ទី ១១ ទៅតាមកម្រិតអនុញ្ញាត និងស្របទៅតាមប្រភពថវិកាដែលមាន។

ត្រូវធានាថាផ្លូវថ្នល់ដែលបានឯកភាពគ្នា ត្រូវមានសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ និងស្ថិតក្នុងល័ក្ខខ័ណ្ឌ និងត្រូវរ៉ាប់រងក្នុងការអនុវត្ត ការជួសជុលនានាដែលចាំបាច់ ការដាក់ផ្ទាំកសញ្ញា និងភ្លើងសញ្ញានានា ស្របទៅតាមស្តង់ដារជាធំហាន១ ដូចបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ពន្ធទី ៧ ។

ត្រូវទទួលរ៉ាប់រង ក្នុងការស្ថាបនា ឬធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ ដែលត្រូវការនៅចំណុចឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងក្នុងការប្រៀបចំចាត់តាំងមន្ត្រីរបស់ខ្លួនឱ្យបម្រើការនៅទីនោះ ដើម្បីធានាការបំពេញបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែនឱ្យបានឆាប់រហ័ស និងមានប្រសិទ្ធភាព ដូចមានចែងក្នុងឧបសម្ពន្ធទី ១២ ។

ត្រូវបង្កើតឡើងនូវគណៈកម្មាធិការជាតិអចិន្ត្រៃយ៍សម្រួលការដឹកជញ្ជូន ដែលត្រូវដឹកនាំដោយរដ្ឋមន្ត្រី ឬអនុរដ្ឋមន្ត្រីមួយរូប ឬមន្ត្រីដែលមានឋានៈស្មើ ដែលមានតំណាងគ្រប់ផ្នែករបស់ក្រសួង-ស្ថាប័នជាប់ពាក់ព័ន្ធ ក្នុងការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងឱ្យចូលរួមជាសមាជិក ។ តំណាងទាំងឡាយ នៃគណៈកម្មាធិការជាតិសម្រួលការដឹកជញ្ជូននឹងរួមគ្នាបង្កើតឡើងជាគណៈកម្មាធិការតំបន់មួយ។

គណៈកម្មាធិការរួមនេះនឹងតាមដានត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃ នូវការប្រព្រឹត្តទៅនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងប្រើប្រាស់ជាវេទិកាសម្រាប់ជជែក ពិភាក្សា និងដោះស្រាយទំនាស់តាមគោលការណ៍សន្តិវិធី និងជាវេទិកាផ្តល់ដំបូន្មានទៅកាន់កាតីចុះកិច្ចសន្យា ព្រមទាំងប្រៀបចំសំណើធ្វើវិសោធនកម្មកិច្ចព្រមព្រៀង។

ប្រជាពលរដ្ឋ អាជីវករដឹកជញ្ជូន និងរថយន្ត ត្រូវអនុវត្តទៅតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយ ដែលនៅជាធរមានក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសសាមី ។ ទៅពេលដែលមានការរំលោភច្បាប់ ត្រូវអនុវត្តច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិជាមូលដ្ឋានរបស់អាជ្ញាធរប្រទេសជាសាមី ។ ប្រទេសសាមី អាចបដិសេធជាបណ្តោះអាសន្ន ឬជាអចិន្ត្រៃយ៍នូវការចូលទៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួន ចំពោះជនណាមួយ អ្នកបើកបរណាមួយ អាជីវករដឹកជញ្ជូនណាមួយ ឬកំរថយន្តមួយ ដែលបានរំលោភបទប្បញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀង ឬក៏ច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិជាតិរបស់ប្រទេសខ្លួន ។

ត្រូវបង្កើតឱ្យមានស្បៀវរំភៅកម្រងច្បាប់ជាតិ បទប្បញ្ញត្តិ នីតិវិធី និងពាក្យមានបច្ចេកទេសជាភាសាអង់គ្លេស អំពីការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

ត្រូវធានាផ្តល់ប្រព្រឹត្តិកម្មអនុគ្រោះបំផុត ចំពោះយានយន្ត ទំនិញ និងពលរដ្ឋ នៃកាតីផ្សេងទៀតដោយស្មើភាព និងមិនតិចជាងការផ្តល់ប្រព្រឹត្តិកម្មអនុគ្រោះបំផុតទៅលើប្រទេសទី ៣ ណាមួយ ក្នុងការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន។

ប្រទេសសាមី ត្រូវចាត់វិធានការជួយសង្គ្រោះគ្រប់បែបយ៉ាង និងត្រូវជូនដំណឹងដល់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច នៃប្រទេសដើមឱ្យបានឆាប់រហ័សបំផុត ក្នុងករណីមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ដែលពាក់ព័ន្ធដល់ប្រជាពលរដ្ឋ អាជីវករដឹកជញ្ជូនយានយន្ត ឬទំនិញពីភាគីផ្សេងទៀត។

ត្រូវទទួលរ៉ាប់រងក្នុងការជុំវិញប្រតិបត្តិការពហុដឹកជញ្ជូន តាមរយៈការអនុវត្តរបបទទួលខុសត្រូវពហុដឹកជញ្ជូន មានសញ្ញានតែមួយ និងកំណត់បរិមាណជាអប្បបរមានូវលក្ខណសម្បត្តិ ដែលតម្រូវឱ្យមានសម្រាប់អាជីវកម្មពហុដឹកជញ្ជូន ដែលមានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ១៣ អា-បេ។

ត្រូវរៀបចំរបបគយក្នុងធីន័រពិសេសមួយ និងឯកភាពគ្នារក្សាទុកការចំណាយ និងពេលវេលាយឺតយ៉ាវឱ្យដល់កម្រិតជាអប្បបរមា។

ភាគីនីមួយ១ ត្រូវទទួលរ៉ាប់រងបន្ថែមទៀតក្នុងការ :

១-កំណត់ចំនួនឯកសារ និងកាត់បន្ថយនូវនីតិវិធី និងសំណុំបែបបទ ដែលត្រូវការបំពេញសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន ឆ្លងកាត់ព្រំដែន

២-ធ្វើការបកប្រែជាភាសាអង់គ្លេស នូវរាល់ឯកសារទាំងអស់ដែលប្រើប្រាស់សម្រាប់ចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែន

៣-សម្របសម្រួលលក្ខសារបស់ខ្លួន ទៅតាមឯកសារគន្លឹះរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិ សម្រាប់ឯកសារពាណិជ្ជកម្ម

4-ធ្វើឱ្យស៊ីសង្វាក់គ្នា តាមតែអាចធ្វើទៅបាន កូដទំនិញ ជលិតជល និងការបរិយាយទាំងឡាយ។ដែលគេនិយមប្រើប្រាស់ជារួម ក្នុងពាណិជ្ជកម្មឆ្លងដែន ដូចដែលបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ៥ ។

5-ពិនិត្យឡើងវិញនូវរាល់ឯកសារ និងនីតិវិធីទាំងអស់ ដែលត្រូវការចាំបាច់ និងមានសារៈសំខាន់សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

6-លុបបំបាត់ចោលនូវឯកសារ និងការទាមទារជាជ្រួវការទាំងឡាយណា ដែលលើសពីសេចក្តីត្រូវការ

7-ធានាអនុវត្ត តាមគ្រប់វង្វាស់វង្វាល់ SI Units (ប្រព័ន្ធអន្តរជាតិនៃឯកតាខាន់តោន ឬប្រព័ន្ធអន្តរជាតិនៃឯកតាមេទ្រិកម៉ូដឹម (Modem Metric Units) នៅឆ្នាំ ២០០៥

8-ជូនដំណឹងជាមុនទៅភាគីផ្សេងទៀត អំពីតម្រូវការបន្ថែម ឬការផ្ទាស់ប្តូរឯកសារ និងនីតិវិធីការណែនាំទាំងឡាយ ដើម្បីផ្តល់ជាសញ្ញាណ និងប្រើប្រាស់ក្នុងការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ជាកម្មវត្ថុក្នុងការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការទទួលយល់ព្រមចូលពីភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។

ត្រូវធានា សម្រួលខ្លឹមសារបទប្បញ្ញត្តិជាតិ ដែលពាក់ព័ន្ធឱ្យមានខ្លឹមសារដូច ឬស្របតាមខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ។ ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌនៅលើកិច្ចព្រមព្រៀង ពុំត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

កិច្ចព្រមព្រៀងនឹងចូលជាធរមាននៅថ្ងៃ ដែលភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការឯកភាពលើកិច្ចព្រមព្រៀង។ ភាគីនីមួយ១អាចព្យួរទុកនូវការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងជាបណ្តោះអាសន្ន ដែលមានជម្ងឺពលភាព១ ក្នុងករណីមានការពឹករអាសន្នជាបន្ទាន់ ដែលបះពាល់ដល់សន្តិសុខជាតិរបស់ខ្លួន នឹងត្រូវជូនពតិមានទៅភាគីផ្សេងទៀត អំពីការព្យួរទុក និងអំពីការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះឱ្យបានឆាប់បំផុតតាមតែអាចធ្វើទៅបាន នៅពេលណាដែលសភាពការណ៍វិលត្រឡប់ទៅស្ថានភាពជាធម្មតាវិញ ។

កិច្ចព្រមព្រៀង ឬក៏សកម្មភាពណាមួយក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នឹងមិនមានប៉ះពាល់ដល់សិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ចរបស់ភាគីនីមួយ១នៅក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀង ឬអនុសញ្ញាអន្តរជាតិផ្សេងទៀតដែលមានស្រាប់ដែលភាគីទាំងនេះ ជាសមាជិកដែរនោះទេ ។

ទំនាស់រវាងភាគី ២ ឬភាគីច្រើននៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវស្រុះស្រួលដោះស្រាយដោយថ្នាល់ ឬដោយការចរចាតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។ ភាគីនីមួយ១ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្ម កិច្ចព្រមព្រៀងនេះដោយឆ្លងកាត់គណៈកម្មាធិការរួម។ ការចូលជាធរមាន នៃវិសោធនកម្មលើកិច្ចព្រមព្រៀងនេះត្រូវមានការយល់ព្រមជាឯកច្ឆន្ទ នៃភាគីទាំងអស់ ។

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ អាចប្រកាសបដិសេធដោយភាគីណាមួយ បន្ទាប់ពីការជុតចំនួនកំហេត់ឆ្នាំ គិតចាប់ពីថ្ងៃដែលកិច្ចព្រមព្រៀងចូលជាធរមាន និងត្រូវធ្វើសេចក្តីប្រកាសជូនដំណឹង ផ្ញើជូនទៅភាគីផ្សេងទៀត ។ ការប្រកាសបដិសេធត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពមួយឆ្នាំ បន្ទាប់ពីការធ្វើសេចក្តីជូនដំណឹងរបស់ខ្លួន ។

សេចក្តីដូចបានទូលថ្វាយ និងជម្រាបជូនខាងលើនេះ សូមរដ្ឋសភាមេត្តាពិនិត្យ និងអនុម័តសេចក្តីព្រាងច្បាប់នេះដោយអនុគ្រោះ។

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ០៤ ខែ ១២ ឆ្នាំ ២០០៦

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

ហ៊ុន សែន

Tril-agee-landtranspt220102 01/21/02 .

បកប្រែក្រៅផ្លូវការ

កិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីការដាក់ អនុវត្តជាសាកល្បង នៃប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន រវាងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ហៅកាត់ថា " ភាគីចុះកិច្ចសន្យា " ។

ដោយចាប់ឆន្ទៈយ៉ាងមុតមាំ ដើម្បីថែរក្សា អភិវឌ្ឍន៍ និងពង្រឹងបន្ថែម ចំណងមិត្តភាព និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងភាគីចុះកិច្ចសន្យា រួមទាំងណែនាំយ៉ាងមុតមាំ ដើម្បីជួយអភិវឌ្ឍន៍ ន្ទទំនាក់ទំនងពាណិជ្ជកម្មរបស់គេ នៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃការឆ្លងកាត់គ្នាខាងសេដ្ឋកិច្ច នៅក្នុងអនុតំបន់

ដោយចាប់ឆន្ទៈឆើតឆាយ បង្កើនការរួមសហការគ្នា លើវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក

ដោយទ្រឹង្គាំចង់ឲ្យ ការសំរួលចរាចរទំនិញ និងពលរដ្ឋក្នុងផលប្រយោជន៍រួមគ្នា រវាង ភាគីចុះកិច្ចសន្យា

ដោយទុកឲ្យឆ្ងាំថា បណ្តាប្រទេសជានៅក្នុងតំបន់ ចានប្រកាន់យកជំហរជាទ្វេភាគី និងជាពហុភាគី ឆ្ពោះទៅរកការវៀបចំកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយគ្នា ដើម្បីសំរួលការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក

ចង្អាក់នូវភាពប្តេជ្ញាចិត្តរបស់គេ ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ និងថែរក្សា ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងគមនាគមន៍មួយដែលមានផលប្រយោជន៍ទៅវិញទៅមក លួន សមិស សមហេតុផលត្រឹមត្រូវ និងមានប្រសិទ្ធភាព

ដោយសំអាងឡើងវិញនូវសេចក្តីសំរេចលេខ 48/11 របស់គណៈកម្មាធិការសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ច របស់អង្គការសហប្រជាជាតិសំរាប់អាស៊ី-ប៉ាស៊ីហ្វិក (ESCAP) ស្តីពីប្រភេទនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក និងផ្លូវដែក ក្នុងការទំនាក់ទំនងឆ្ពោះទៅរក វិធានការសំរួលនិងសេចក្តីណែនាំរបស់កិច្ចប្រជុំលើកទី3 នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនក្នុងតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅតុនមិញ ពីថ្ងៃទី 12-13 ធ្នូ ឆ្នាំ 1995 នៅក្រោមកម្មវិធីសិលាភាពនៃអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ (GMS) ។

បានព្រមព្រៀងគ្នាដូចខាងក្រោម :

ផ្នែកទី១

បទឧប្បញ្ញត្តិទូទៅ

មាត្រា១ ... គោលបំណង និងកម្មវត្ថុ

គោលបំណងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងមានដូចតទៅ:

ក- សំរួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងប្រជាពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន រវាង និងក្នុងរង្វង់បណ្តាប្រទេសចុះកិច្ចសន្យា ។

ខ- កាត់បន្ថយ និងធ្វើអោយស៊ីសង្វាក់គ្នាខាងផ្លូវច្បាប់ បទបញ្ជត្តិ និវិធី និងលំត្តទំណួនានា ដែលជាប់ទាក់ទងទៅនឹងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងប្រជាពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

គ- រំលុបការដឹកជញ្ជូនពហុបភាព

មាត្រា២... វិសាលភាពនៃការអនុវត្ត

ក- កិច្ចព្រមព្រៀងអនុវត្តចំពោះការដឹកជញ្ជូន (ចូល-ចេញ ឬឆ្លងកាត់ទឹកដី នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ) ឆ្លងកាត់ព្រំដែន(រួមមានការដឹកជញ្ជូនតាមរថយន្តមួយគ្រឿង ឬច្រើនគ្រឿង ទាំងការដឹកជញ្ជូនដាលក្តណៈពាណិជ្ជកម្ម

Tril-agee-landtransplt220102 01/21/02

ចក្រៃក្រៅផ្លូវការ

ដោយអាជីវកម្មជញ្ជូនសាធារណៈ ឬជាឯកជន ឬមួយជាការជើកជញ្ជូនផ្តាល់ខ្លួន ឬសំរាប់ជួល) តាមផ្លូវថ្នល់ (រាប់បញ្ចូលទាំងការឆ្លងកាត់ទន្លេតាមសាឡាងចំលង នៅទីណាដែលពុំមានស្ពានឆ្លង)ទាំងទំនិញ និងពលរដ្ឋ ។

ខ- កិច្ចព្រមព្រៀងមិនអាចអនុវត្តដោយផ្តាល់ទៅលើការងារពាណិជ្ជកម្ម និងអន្តោប្រវេសន៍ទេ លើកលែងតែមានការផ្តែងបញ្ជាក់ដោយឡែក ។ ហេតុដូច្នេះហើយ កិច្ចព្រមព្រៀងមិនមានចំនាល់ទៅ ដល់សិទ្ធិរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាក្នុងការអនុញ្ញាតលើការនាំចូល-នាំចេញ-ការឆ្លងកាត់ ទូទៅទំនិញ និងការចូល-ចេញ-ការឆ្លងកាត់របស់ប្រជាពលរដ្ឋ អោយចូលទៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ដោយយោងទៅតាមច្បាប់ និងបទបញ្ជាផ្ទៃរបស់ពួកគេ ។

ចាត្រា៣... អត្ថន័យនៃពាក្យ ដែលប្រើច្រើនដង់ក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង

សំរាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង អត្ថន័យខាងក្រោម និងត្រូវអនុវត្តទៅលើពាក្យពេចន៍ ដែលមានតំនុសបន្ទាត់ ពីខាងក្រោមប្លែកទៅ :

ក- <u>កិច្ចព្រមព្រៀង</u> : កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ រួមជាមួយឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ វាង និងក្នុងរវាងក្របខ័ណ្ឌរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ. ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម សំរាប់ការសំរួលការជើកជញ្ជូនទំនិញ និង ពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

ខ- <u>ឧបសម្ព័ន្ធ</u>: អត្ថបទមួយភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ។ ឧបសម្ព័ន្ធមួយ បង្កើតជាចំណែកមួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានសុពលភាពខាងផ្លូវច្បាប់ស្មើគ្នា ។

គ- <u>ការជើកជញ្ជូនខាងក្នុង</u> : ជាការជើកជញ្ជូនផ្ទៃក្នុង វាងចំណុចពីរ ដែលស្ថិតក្នុងទឹកដីនៃភាគីកិច្ចសន្យាមួយ ហើយដែលសកម្មភាពជើកជញ្ជូននេះ អនុវត្តដោយអាជីវកម្មជើកជញ្ជូន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដ៏ទៃមួយផ្សេងទៀត ។

ឃ- <u>អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច</u> : ភ្នាក់ងារមួយ ឬភ្នាក់ងារទាំងឡាយ ដែលកំណត់ដោយរដ្ឋាភិបាល និង ទទួលខុសត្រូវ ក្នុងការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

ង- <u>ទំនិញគ្រោះថ្នាក់</u> : ទំនិញទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ កំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ១ ។

ច- <u>ចរាចរក្នុងប្រទេស</u> : ការជើកជញ្ជូនខាងក្នុងដែនដី នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ ។

ឆ- <u>ប្រទេសដើម</u> : <u>សំរាប់ពលរដ្ឋ</u>.គឺជាប្រទេសដែលពលរដ្ឋមានទីលំនៅស្ថាក់នៅធម្មតានៅទីនោះ ។ <u>សំរាប់អាជីវកម្មជើកជញ្ជូន</u> ជាប្រទេសដែលអាជីវកម្ម បានចុះបញ្ជីរ និងមានទីស្ថាក់ការអចិន្ត្រៃយ៍នៅទីនោះ ។ <u>សំរាប់យានយន្ត</u> ជាប្រទេសដែលយានយន្តបានចុះបញ្ជីរនៅទីនោះ ។:

ជ-ប្រទេសសាមុី ឬប្រទេសរៀបចំ : ជាប្រទេសដែលនៅទីនោះការជើកជញ្ជូនត្រូវធ្វើសកម្មភាព ។

ឈ-ប្រទេសគ្មានសមុទ្រ : ជាប្រទេសមួយដែលពុំមានឆ្នេរសមុទ្រ ។

ញ-<u>យានយន្ត</u>: យានដែលមានកំលាំងជំរុញ ឬទាញ ដោយម៉ាស៊ីន ដែលជាធម្មតា ប្រើប្រាស់សំរាប់ជើកជញ្ជូនពលរដ្ឋ ឬ ទំនិញ តាមផ្លូវគោក ដែលមានប្រភេទកំណត់នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី២ ។

ដ-<u>សេវាជើកជញ្ជូនពុំមានកំណត់ពេល</u> : គឺជាសេវាជើកជញ្ជូនមួយ ដែលពុំមែនជា សេវាមានកំណត់ពេលវេលាមួយច្បាស់លាស់។

ឋ-<u>ពលរដ្ឋ</u>: ជាប្រជាពលរដ្ឋ ដែលធ្វើសកម្មភាពអាជីវកម្មជើកជញ្ជូនធានា និងពលរដ្ឋ ដែលមិនមានជាប់ទាក់ទងក្នុងអាជីវកម្មជើកជញ្ជូនធានា រួមមានអ្នកដំណើរ និង ទេសចរ ។

ឌ-<u>ទំនិញងាយខូចលឿន</u>: ទំនិញដែលមានកំណាត់លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ៣ ។

ឍ-<u>ពាក្យសារ</u>: គឺជាអត្ថបទមួយភ្ជាប់ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលមានបញ្ជាក់ពីពេលវេលា ទីតាំង និងកត្តាផ្លាស់ប្តូរផ្សេងៗ ។ ពិធីសារនិមួយៗបង្កើតជាផ្នែកមួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានសុពលភាពខាងផ្លូវច្បាប់ស្មើគ្នា ។

ណ-<u>ការជើកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក</u> : រួមមានទាំងការឆ្លងកាត់ទន្លេ ដោយសាឡាងចំលង នៅកន្លែងណាដែលពុំមានស្ពាន ។

ត-<u>សេវាជើកជញ្ជូនមានពេលកំណត់</u>: សេវាជើកជញ្ជូន នៅលើផ្លូវកំណាត់មួយ. ដោយអនុលោមទៅតាមតារាង ផ្លូវជើកជញ្ជូន

Tril-ages-landtranspt220102 01/21/02 *បន្ត*ព្រះក្រឹត្យ

តំណាត់មួយ ដែលមានបញ្ជាក់ជាស្រេចអំពីកន្លែងតំណាត់អោយឈប់ឆាតា និងដែលមានការជាក់តំលៃសំរាប់ យកឈ្នួល ហើយដែលអាចប្រើប្រាស់ចានត្រប់ច្នា លើតោលការណ៍ អ្នកមកដល់មុនចំរើមុន រីកំទិញសំបុត្រពុកជាមុន ។

ទ-ប្រទេសទី៣: ប្រទេសមួយដែលពុំមែនជាភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

ធ-អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន : បុគ្គល ឬនីតិបុគ្គល. ជាលក្ខណៈឯកជន ឬជាសាធារណជន ដែលជាអ្នកធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញ ឬក៏រុករំណើរតាមផ្លូវគោក សំរាប់យកឈ្នួន ឬក៏រែ ។

ន-ភាគីកជញ្ជូនផ្ទាល់ខ្លួន: ការធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនមួយ ដែលជាសកម្មភាពបន្ទាប់បន្សំ របស់សហគ្រាសមួយ ដើម្បីដឹកជញ្ជូនបុគ្គលិក កម្មករ ឬទំនិញរបស់គេ ក្នុងរូបភាពពាណិជ្ជកម្មរបស់គេ តាមរថយន្តទាំងឡាយ ដែលជាកម្មសិទ្ធរបស់សហគ្រាស ថ្នាល់ និងបើកបរដោយបុគ្គលិករបស់សហគ្រាស ។

ប-ប្រទេសឆ្លងកាត់: ប្រទេសមួយដែលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ត្រូវធ្វើឡើងកាត់តាមដែនដីនៃប្រទេសនោះ ។

ផ- ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់: ការដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់តាមទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ នៅពេលដែលការឆ្លងកាត់តាមទឹកដីនេះគឺគ្រាន់តែជាផ្នែកមួយ(កំណាត់ផ្លូវមួយ) នៃដំណើរមួយចប់ផ្តើម ដែលមានចំណុចចាប់ផ្តើម និងចំណុចបញ្ចាប់ស្ថិតនៅក្រៅព្រំដែននៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ដែលចរាចរដឹកជញ្ជូន ឆ្លងកាត់ទឹកដីរបស់គេ ។

ព- យាន: រាល់មធ្យោបាយ ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ ។

ផ្នែកទី២

ការសំរួលទំបុបឆ្លងកាត់ព្រំដែន

មាត្រា៤... ការសំរួលចែចចេញចូលឆ្លងកាត់ព្រំដែន :

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវឯកភាពគ្នាសន្សឹមៗ នូវវិធានការដូចខាងក្រោម ដើម្បីកាត់បន្ថយនិង ធ្វើអោយបានធាប់រហ័ស នូវបែបបទតាមព្រំដែន ដោយអនុលោមទៅតាមឧបសម្ព័ន្ធទី៤ :

ក- ការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នាតែមួយ: អធិការកិច្ច និងការត្រួតពិនិត្យផ្សេងៗទៅលើឈ្នួន (លិខិតឆ្លងដែន ទិដ្ឋាការ . បណ្ណ៍បើកបរ ការប្តូរប្រាក់ គយរបស់រ. សុខភាព និងការពិនិត្យរោគរាតត្បាត) ទៅលើយានយន្ត: (ការចុះបញ្ជី.លក្ខណៈបច្ចេកទេសយានយន្ត.ការធានារ៉ាប់រង) និងទំនិញ(គយរដ្ឋាករ.គុណភាព.ភូតគាមអនាម័យ. ការការពារសំណាំរុក្ខជាតិ.បសុពេទ្យ)ត្រូវអនុវត្តរួមគ្នា និង ព្រមពេលជាមួយគ្នា ដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធភ្ញៀវខ្លួន (នាយកដ្ឋានគយ.ប៉ូលីសអន្តោប្រវេសន៍.មន្ត្រីពាណិជ្ជកម្ម.មន្ត្រីកសិកម្ម មន្ត្រីសុខាភិបាល) ។

ខ- ការត្រួតពិនិត្យតែមួយលើក: មន្ត្រីនៃប្រទេសជាដែន ត្រូវជួយគ្នាពីមួយទៅមួយ និងទៅវិញទៅមក តាមលទ្ធភាព ដែលអាចធ្វើទៅបាន ក្នុងការបំពេញភារកិច្ចរបស់ខ្លួន ។អជ្ញាធរជាតិដែលស្ថិតនៅជាប់គ្នាទំាងពីរ ត្រូវអនុវត្ត ការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នា និងព្រមពេលជាមួយគ្នា ។ នៅកន្លែងណាដែលស្ថានភាពភូមិសាស្ត្រជាមូលដ្ឋាន ពុំអាចអនុញ្ញាត អោយសាងសង់ទ្វរបុំស្តួត្រួតពិនិត្យដែលស្ថិតនៅជាប់រួមជាមួយគ្នានៅតាមព្រំដែនបាន មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនៃភាគីកិច្ចសន្យាមួយ ត្រូវបានអនុញ្ញាតធ្វើសកម្មភាពការងារត្រួតពិនិត្យ របស់ខ្លួននៅលើទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយផ្សេងទៀត ។

គ- ការសំរបសំរួលពេលម៉ោងធ្វើការងារ: ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវសំរបសំរួលពេលម៉ោងធ្វើការងារ របស់អាជ្ញាធរត្រួតពិនិត្យការឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលនៅជាប់គ្នា ។

ឃ- ការប្តូរគ្នាជាមុន នូវពត៌មាន និងការជំរះបែបបទ: ភាគីចុះកិច្ចសន្យានឹងធ្វើការរួមគ្នា ក្នុងការអនុញ្ញាត អោយមានការផ្តាស់ប្តូរគ្នាជាមុន នូវពត៌មាន និងការជំរះបែបបទ នៃទំនិញនិងពលរដ្ឋ ។

ផ្នែកទី៣

Tril-agee-landtransp:220102 01/21/02 បកប្រែក្រៅផ្លូវការ

ការជឹកជញ្ជូនប្រជារាស្ត្រដ្ឋនៃខ្នងកាត់ឆ្លងដែន

ចន្ទោ៥.- ទំនួលការ

ក- ចំពោះបុគ្គលដែលធ្វើសកម្មភាពបំរើអោយអាជីវកម្មជឹកជញ្ជូន :

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទទួលវាប់រង ក្នុងការផ្តល់ទំនួលការជូនទៅជនជាតិទាំងឡាយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ដែលធ្វើអាជីវកម្ម ជឹកជញ្ជូន ហើយដែលស្របទៅនឹងតំរូវការ នៃអ្នកស្នើសុំទំនួលការចូលច្រើនដង ទំនួលការឆ្លងកាត់និងទំនួលការចេញ សំរាប់រយៈពេលវែង ។

ខ- សំរាប់បុគ្គលដែលមិនធ្វើសកម្មភាពបំរើអោយអាជីវកម្មជឹកជញ្ជូន :

លំក្ខខ័ណ្ឌ និងបែបបទនៃការចេញទំនួលការ និងត្រូវបរិយាយយ៉ាងល្អិតល្អន់ នៅឧបសម្ព័ន្ធ ទី5 ។

ចន្ទោ៦ .. ការជឹកជញ្ជូនឧស្ម័ន

សកម្មភាពជឹកជញ្ជូនឧស្ម័នឆ្លងកាត់ព្រំដែន(រួមជារថយន្ត ផ្លូវជឹកជញ្ជូន តំលៃសំបុត្រ) នឹងត្រូវបញ្ជេក្តី នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 5 និងពិធីសារទី1 ។

ផ្នែកទី៤:

ការជឹកជញ្ជូនដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន

ចន្ទោ ៧ .. ការឆើកលែង ឆេញចិត្តរត្តួនទំនិញជាកំស្តែងរបស់គេយ ការតំកល់ប្រាក់ទាន និងការអប់រំណែនាំ ។

(ក) ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធានាក្នុងការលើកលែងចំពោះទំនិញ ឆ្លងកាត់ជាអន្តរជាតិចេញពី :

1- ការត្រួតពិនិត្យជាកំស្តែងរបស់គេយជាប្រចាំ នៅព្រំដែន

2- ការអមទំនិញដោយគេយ នៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន

3- ការតំកល់ប្រាក់កក់ក្នុងចំនួនណាមួយ សំរាប់ជាការធានាការបង់ពន្ធគេយ ។

(ខ) ដើម្បីអនុវត្តដូចនេះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវរៀបចំឡើងនូវរបបបណ្តុះបែបបទគេយ ខាងក្នុងប្រទេស និងឆ្លងកាត់ ដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 6។

ចន្ទោ ៨ .. ទឹកចរឆ្លងកាត់

(ក) ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវផ្តល់អោយដោយសើរ នូវការឆ្លងកាត់ តាមរំនងដីរបស់ខ្លួន សំរាប់ការជឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ឆ្ពោះទៅ ឬត្រឡប់មកពីទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ។

(ខ) ការជឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ នឹងត្រូវលើកលែងមិនអោយមានជាប់ពន្ធគេយ និងពន្ធអាករផ្សេងៗទៀតឡើយ ។

(គ) ការចំណាយនានា ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការជឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ក្រៅពីពន្ធគេយ និងអាករផ្សេងៗ នឹងត្រូវបង់ថ្លៃជាបណ្តើរៗ ជា2 ចំហាន :

ចំហានទី1 : ការចំណាយពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការជឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ក្រៅអំពីពន្ធគេយ និងអាករផ្សេងៗ ត្រូវបង់ថ្លៃ ដូចជាការកំណត់ក្នុងពិធីសារទី2 ។

ចំហានទី2 : ការបង់ថ្លៃធានាលើចរាចរជឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ គឺមានត្រឹមតែជាការចំណាយដែលពាក់ព័ន្ធប៉ុណ្ណោះ ។

ចន្ទោ ៩ .. ការត្រួតពិនិត្យភូតគាមអាទាយ និងបសុរោគ

Tri-agee-landtransp220102 01/21/02 *បកប្រែក្រៅផ្លូវការ*

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានឹងត្រូវគោរពតាម កិច្ចព្រមព្រៀងអន្តរជាតិ ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងបទបញ្ញត្តិ នៃអង្គការសុខភាព ពិភពលោក អង្គការស្តីបអាហារ និងកសិកម្ម និងការិយាល័យអន្តរជាតិនៃរោគរាតត្បាតរបស់សត្វ ក្នុងការអនុវត្ត ការត្រួតពិនិត្យ ទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

ចាត្រា ១០ .- *របបពិសេស សំរាប់ការដឹកជញ្ជូន ទំនិញចាស់ក្នុងវិធីច្នៃយពិសេស*

(ក) កិច្ចព្រមព្រៀង មិនអនុវត្តទៅលើការដឹកជញ្ជូន ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ដូចបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ។

(ខ) ការដឹកជញ្ជូនទំនិញងាយខូចគុណភាព ដូចបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី3 នឹងត្រូវផ្តល់ជារបបអាទិភាពមួយ សំរាប់វៀបចំបំពេញ និងជំរះបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដូចបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី3 ដើម្បីអោយទំនិញ ទាំងនេះ ចៀសផុតពីការពន្យាពេលយឺតយ៉ាវពុំសមស្របបាន ។

ផ្នែកទី ៥ :

លំក្រុងខ័ណ្ឌ សំរាប់ការអនុញ្ញាតអោយយកចូល នូវយានយន្តដ្ឋបគោក

ចាត្រា ១១ .- *ការអនុញ្ញាតអោយយកទូលយានយន្តដ្ឋបគោក ទៅក្នុងភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត*

ស្រោងតាមលំក្រុងខ័ណ្ឌទាំងឡាយ ដែលមានចែងក្នុងផ្នែកនេះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវអនុញ្ញាតអោយចូល មកក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ទាំងរថយន្តចង្កូតឆ្វេង រីឯចង្កូតស្តាំ (រឺកំធ្វើពាណិជ្ជកម្មយកចំណេញ រឺរបបផ្ទាល់ខ្លួន រឺឯកជន) ដែលចុះបញ្ជីដោយភាគី ចុះកិច្ចសន្យាដ៏ទៃផ្សេងទៀត ។

ចាត្រា ១២ .- *ការចុះបញ្ជី*

(ក) យានយន្តទាំងឡាយ ដែលធ្វើចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវចុះបញ្ជីនៅក្នុងប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន និងស្របទៅតាម បទបញ្ញត្តិ ដែលមាននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ទី2 ។

(ខ) យានយន្តទំងឡាយត្រូវមានបញ្ជាក់សញ្ញាសំគាល់ (សញ្ញាពាណិជ្ជកម្មនៃរោងចក្រផលិត លេខតួ និងលេខ ម៉ាស៊ីន) មានវិញ្ញាបនបំត្រចុះបញ្ជី. មានបំពាក់លេខចុះបញ្ជីនៅលើផ្ទាកលេខមួយ ពាក់នៅខាងក្រោយ និងខាងមុខ. និងបំពាក់ទូវសញ្ញាសំគាល់ប្រទេសដែលយានយន្តបានចុះបញ្ជី ។

ចាត្រា ១៣ .- *លំក្រុងខ័ណ្ឌបច្ចេកទេស*

យានយន្ត និងភុងទំណើ ដែលធ្វើដំណើរឆ្លោះទៅទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ត្រូវបំពាក់ ត្រប់គ្រាន់នូវ សំភារៈសុវត្ថិភាព និងមានភាពរឹតការបញ្ចេញផ្សែងអោយត្រឹមត្រូវតាមស្តង់ដារ ដែលចរមាននៅក្នុងប្រទេសដើម របស់គេ ។ យានយន្តដែលធ្វើដំណើរទៅកាន់ទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាផងទៃ ត្រូវតែគោរពតាមស្តង់ដារបច្ចេកទេស នៃប្រទេសសាមី ឬប្រទេសវៀបចំ ដែលទាក់ទងទៅនឹងទំងន់សរុប បន្ទុកភ្លៅ និងទំហំខ្នាតនៃយាន ។

ចាត្រា ១៤ .- *ការទទួលស្គាល់ វិញ្ញាប័នប័ត្រត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសយានយន្ត*

(ក) យានយន្តដែលធ្វើដំណើរឆ្លោះទៅកាន់ទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាផងទៃផ្សេងទៀត ត្រូវមានដំណើរការល្អខាងបច្ចេកទេស

(ខ) ប្រទេសដើម ជាអ្នកទទួលបន្ទុកក្នុងការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេស របស់យានយន្ត ដែលចុះបញ្ជីនៅក្នុងទឹកដី របស់ខ្លួន ។ឈរលើមូលដ្ឋាននេះ ប្រទេសដើមត្រូវចេញវិញ្ញាប័នប័ត្រ ត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសយានយន្ត។

(គ) ភាគីចុះកិច្ចសន្យាដ៏ទៃទៀត ត្រូវទទួលស្គាល់នូវវិញ្ញាប័នបត្រនេះ ។

Thi-agee-landtransp220102 01/21/02 .បកប្រែក្រៃធ្នូរការ

ចាត្រា ១៥ .. បទចប្បត្តិ និងផ្នាកសព្វាភរកចរតាមផ្លូវថ្នល់

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា បានា អនុម័តជាជំហានៗយកផ្នាកសព្វា និងបទបញ្ជាត្តិចរាចរផ្លូវគោក និងស្តង់ដារ ដែលកំណត់ក្នុងឧបសំព័ន្ធទី 7 ។

ចាត្រា ១៦ .. គាខ្ញកិច្ចចានារ៉ាប់រងក្នុងការទទួលខុសត្រូវរបស់យានយន្ត ទៅលើភាគីទី3 :

រថយន្តដែលធ្វើដំណើរឆ្ពោះទៅកាន់ដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ត្រូវតែទុរ្ភិក្សទៅតាមភាតព្ធកិច្ចចានារ៉ាប់រង ក្នុងការទទួលខុសត្រូវរបស់យានយន្ត ទៅលើភាគីទី3 ដែលប្រទេសសាមីទាមទារអោយមានជាបាច់ខាត។

ចាត្រា ១៧ .. ច័ណ្ណបើកបរ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលស្គាល់បណ្ណបើកបរ ដែលចេញអោយដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ស្របទៅតាម កិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីការទទួលស្គាល់ បណ្ណបើកបរក្នុងស្រុក ចេញដោយបណ្តាប្រទេសអាស៊ាន ដែលបានចុះហត្ថលេខា នៅក្នុងឡាំបួរ ថ្ងៃទី 9 កក្តដា 1985 ។

ចាត្រា ១៨ .. ការតាំទួលយានយន្តជាចណ្តោះអាសន្ន

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវផ្តល់អោយនូវការយកចូលជាបណ្តោះអាសន្ន នូវរថយន្ត(និងប្រេងឥន្ធនៈ ដែលមានក្នុងធុងប្រេង ផ្គត់ផ្គង់របស់វា. ប្រេងរំអិល . សំភារៈសំរាប់ជួសជុល និងគ្រឿងបន្លាស់ ទៅតាមចំនួនមួយដ៏សមរម្យ) ដែលបានចុះបញ្ជី នៅដែនដីភាគីចុះកិច្ចសន្យាដ៏ទៃទៀត ដោយពុំចាំបាច់បង់ពន្ធគយ និងពន្ធនាំចូល ដោយពុំមានការគំរល់ទុកប្រាក់សំរាប់ធានា ក្នុងការបង់ពន្ធគយ និងចេញចូលដោយសេរី រួចពីបំពាក និងលំក្នុខំណូតិដទៃនានា ដោយសមស្របសំរាប់ការនាំចេញជាថ្មី និងសមស្របទៅតាមលំក្នុខំណូដែលមានចែងក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 8 ។

ផ្នែកទី ៦ :

គាខ្ញាសំម្លុះសិន្ធក្នុងការធ្វើចរាចរខាងតាណាជ្ញិកច្ច

ចាត្រា ១៩ .. សិទ្ធិនៃការធ្វើចរាចរ

សិទ្ធិនៃការធ្វើចរាចរ និងត្រូវធ្វើឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ជា 02 ជំហានៈ

ជំហានទី 1 : ស្របទៅតាមលំក្នុខំណូដែលបានកំណត់ក្នុងផ្នែកនេះ អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន ដែលបង្កើតឡើង នៅក្នុង ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អាចបានអោយមានការដឹកជញ្ជូន ដូចខាងក្រោម :

(ក) ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ កាត់តាមទឹកដីភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត

(ខ) ឆ្លងព្រំដែន ចូលទៅក្នុងទឹកដីភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត

(គ) ឆ្លងព្រំដែន ចេញពីទឹកដីភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត

ជំហានទី2 : អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនដែលបានបង្កើតឡើង នៅក្នុងភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អនុលោមតាម កំលាំង សេដ្ឋកិច្ចទីផ្សារសើ អាចទទួលខុសត្រូវក្នុងការធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន ចូលទៅក្នុង-ចេញពី ឬកំឆ្លងកាត់ ទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត។ ប៉ុន្តែការដឹកជញ្ជូនផ្នែកក្នុង អាចប្រព្រឹត្តទៅបាន លុះត្រាតែមានការអនុញ្ញាតពិសេសណាមួយ ពីប្រទេសសាមី ។

ចាត្រា ២០ .. ការកំណាត់ផ្លូវ និងចំណុចចានា សំរាប់ការចូល និងការចេញ

ពិធីសារទី។ បានកំណត់ផ្លូវថ្នល់ដឹកជញ្ជូនដែលអាចអនុញ្ញាត អោយធ្វើការដឹកជញ្ជូន និងចំនុចចេញ-ចូល សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

ចាត្រា ២១ .. អាជ្ញាប័ណ្ណដំរាប់អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន (ការអនុញ្ញាតអោយធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន)

(ក) អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន ត្រូវមានអាជ្ញាប័ណ្ណសំរាប់ការធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ដែលចេញអោយដោយប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន ស្របទៅតាមលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ ដែលកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ៩។

(ខ) អាជ្ញាប័ណ្ណអាជីវកម្ម មិនត្រូវបានតេលក់ ឬផ្ទេរ ដោយនិតិបុគ្គល ដែលគេបានផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណទៅអោយនោះទេ ។

(គ) ប្រទេសសាមី ត្រូវទទួលស្គាល់អាជ្ញាប័ណ្ណអាជីវកម្ម ដែលចេញអោយដោយប្រទេសដើម ។

ចាត្រា ២២ .. ការចូលទៅក្នុងទីផ្សារ

(ក) អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនណាមួយ ដែលបានទទួលអាជ្ញាប័ណ្ណយ៉ាងត្រឹមត្រូវ សំរាប់ធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន នៅឯប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន ស្របទៅតាមលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យដែលកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី១ នឹងត្រូវទទួលសិទ្ធធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន តាមបញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

(ខ) ប្រទេសសាមី ត្រូវជួយផ្តល់ការអនុញ្ញាតទៅអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន ដែលធ្វើការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដើម្បីបង្កើតការិយាល័យតំណាង ក្នុងគោលបំណងសំរួល ការធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនរបស់ខ្លួន ។

ចាត្រា ២៣ .. ទីផ្សារសើរ សំរាប់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូន

ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ត្រូវបានអនុញ្ញាតិជាបន្តបន្ទាប់ ជា 02ជំហាន :

ជំហានទី1 : យានយន្តទាំងឡាយ ដែលប្រកបអាជីវកម្ម អនុលោមទៅតាមខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវកំណត់នៅក្នុងពិធីសារ ទី3 នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។ បរិមាណដឹកជញ្ជូនអាចត្រូវគេកំណត់ឡើងក្នុងពិធីសារទី3។ រយៈពេលនៃការអនុវត្ត ជំហានទី ១ នឹងត្រូវគេកំណត់ក្នុងពិធីសារទី៣ ។ គណៈកម្មាធិការជាតិសំរាប់សំរួលការដឹកជញ្ជូន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាធិមួយៗ ម្ចុចមានបញ្ជាក់ក្នុងមាត្រាទី28 ត្រូវប្តូរគ្នា និងចេញអោយនូវបរិមាណដែលអនុញ្ញាតិ ហើយដែលមានការព្រមព្រៀងគ្នាវ្យើងវាល់ភ្លាំ ។

ជំហានទី2 : បរិមាណ និងសមត្ថភាពនៃការធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនស្របតាមខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នឹងមិនត្រូវអោយមានការតឹងរឹង ជាជាងខ្លឹមសារដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងឡើយ ។

ចាត្រា ២៤ .. ថ្លៃឈ្នួល និងលក្ខខ័ណ្ឌនៃការដឹកជញ្ជូន

(ក) <u>លក្ខខ័ណ្ឌនៃការដឹកជញ្ជូន</u> : លក្ខខ័ណ្ឌនៃការដឹកជញ្ជូន នឹងត្រូវរៀបចំទៅតាមបទបញ្ញត្តិ ដែលកំណត់នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 10 ។

(ខ) <u>ថ្លៃឈ្នួល</u> : ការកំណត់តំលៃ សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវអនុវត្តដោយសើរ និងតាមកំលាំងទីផ្សារ ប៉ុន្តែត្រូវដាក់ភ្ជាប់ក្នុងការប្រមូលផ្តុំសហគ្រាស និងមានការពិនិត្យពិច្ច័យ ពីគណៈកម្មការរួមដើម្បីចៀសវាងការដាក់ថ្លៃឈ្នួលខ្ពស់ខ្លាំងពេក ឬទាបខ្លាំងពេក ។

ផ្នែកទី ៧ : ទោដ្ឋានចនាសម្ព័ន្ធ

ចាត្រា ២៥ .. ស្តង់ដារគំនូសបង្ហាញ នៃផ្លូវ និងស្ពាន

(ក) ការស្ថាបនា ឬការស្ថាបនាជាថ្មីឡើងវិញ នូវផ្លូវថ្នល់(គិតទាំងស្ពាន) ដែលតភ្ជាប់ប្រទេសទាំងឡាយ និងដែលបង្ហាញនៅក្នុងពិធីសារទី1 ត្រូវធ្វើទៅតាមក្របខ័ណ្ឌនៃកម្មវិធីសាធារណការរបស់ជាតិឬក៏ទៅតាមការផ្តល់ថវិកាជាអន្តរជាតិ ។

(ខ) ការស្តាបនា វិការស្តាបនាឡើងវិញ នៃផ្លូវថ្នល់ដែលបានឯកភាពគ្នា (គិតទាំងស្ពាន) ត្រូវធ្វើឡើង ដោយអនុលោមទៅតាមលក្ខណៈអប្បរមា ដែលបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 11 ទៅតាមភាគីឯកភាពគ្នា ដែលគេបានអនុញ្ញាតិ អោយស្របទៅតាម ប្រភពថវិកាដែលមាន ។

(គ) ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងបានាថាផ្លូវថ្នល់ដែលបានឯកភាពគ្នា ត្រូវមានសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ និងស្ថិតក្នុងលក្ខខ័ណ្ឌល្អ ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ទទួលរ៉ាប់រងក្នុងការអនុវត្តន៍ ការថែទាំសុលធានាដែលចាំបាច់ ។

ចាត្រា ២៦ .. ផ្ទាកសញ្ញា និងភ្លើងសញ្ញានៃផ្លូវថ្នល់

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទទួលរ៉ាប់រង ក្នុងដំហានបន្តបន្ទាប់គ្នា ក្នុងការដាក់ផ្ទាកសញ្ញា និងភ្លើងសញ្ញាទាំងឡាយ នៅលើផែនដីរបស់ពេ ស្របទៅតាមស្តង់ដារ ដែលបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 7 ។

ចាត្រា ២៧ .. បច្ចេយសំរួលការឆ្លងកាត់ព្រំដែន

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលរ៉ាប់រង ក្នុងការស្តាបនា ឬធ្វើអោយប្រសើរឡើង នូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលត្រូវការ នៅចំណុចឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងក្នុងការរៀបចំចាត់តាំងមន្ត្រីរបស់ខ្លួន អោយបំពេីការនៅទីនោះ ដើម្បីចានាការបំពេញបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន អោយបានរាប់រហ័ស និងមានប្រសិទ្ធភាព ដូចមានចែងក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី12 ។

ផ្នែកទី ៤ :
ក្របខ័ណ្ឌនៃការរៀបចំស្ថាប័ន

ចាត្រា ២៨ .. គណៈកម្មាធិការថាតិសំរបសំរួលការដឹកជញ្ជូន

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា និងបង្កើតឡើងវៀងៗខ្លួន នូវគណៈកម្មាធិការជាតិអចិន្ត្រៃយសំរួលការដឹកជញ្ជូន ដែលត្រូវដឹកនាំដោយរដ្ឋមន្ត្រី រីអនុរដ្ឋមន្ត្រីមួយរូប រីមន្ត្រីដែលមានឋានៈស្មើ ។ គណៈកម្មាធិការនេះនឹងត្រូវមានតំណាងត្រប់ផ្នែកទាំងអស់របស់ក្រសួងស្ថាប័ន ដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធក្នុងការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង អោយចូលរួមជាសមាជិក។

ចាត្រា ២៩ .. គណៈកម្មាធិការរួម

(ក) តំណាងទាំងឡាយ នៃគណៈកម្មាធិការជាតិសំរួលការដឹកជញ្ជូន នឹងរួមគ្នាបង្កើតឡើង គណៈកម្មាធិការរួមមួយ ។

(ខ) គណៈកម្មាធិការរួមនេះ នឹងតាមដានត្រួតពិនិត្យ និងវាយតំលៃ នូវការប្រព្រឹត្តទៅនៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។ គណៈកម្មាធិការនេះ នឹងប្រើប្រាស់ជាវេទិកា សំរាប់ជជែកពិភាក្សា និងដោះស្រាយទំនាស់តាមនៅលណ៍សន្តិវិធី និងជាវេទិកាដែលអាចផ្តល់តំបូន្មាន ទៅកាន់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ព្រមទាំងរៀបចំនូវសំណើធ្វើវិសោធនកម្ម កិច្ចព្រមព្រៀង ។

ផ្នែកទី ៥ :
បទបញ្ញត្តិផ្សេងៗ

ចាត្រា ៣០ .. ការគោរព និងអនុវត្តតាមច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិរបស់ជាតិ

(ក) ប្រជាពលរដ្ឋ អាជីវករដឹកជញ្ជូន និងរថយន្ត ត្រូវអនុវត្តទៅតាមច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិទាំងឡាយ ដែលនៅជាធរមាន ក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសសាមី ។

Tnl-agee-landtransplt220102 01/21/02

(ខ) ការអនុវត្តនៃច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិជាមូលដ្ឋាន គឺជាសមត្ថកិច្ចតែមួយគត់ របស់អាជ្ញាធរប្រទេសជាសាមី ទៅលើដែលមានការរំលោភច្បាប់ នៅក្នុងដែនដីនៃប្រទេសរបស់ខ្លួន។

(គ) ប្រទេសជាសាមី អាចបដិសេធជាបណ្តោះអាសន្ន ឬជាអចិន្ត្រៃយ៍នូវការចូលទៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួន ចំពោះជនណាមួយ អ្នកបើកបរណាមួយ អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនណាមួយ ឬក៏រថយន្តមួយ ដែលបានរំលោភ បទបញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀង ឬក៏ច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិជាតិរបស់ប្រទេសខ្លួន ។

ចាត្រា ៣១ .- ទំលាភាគនៃច្បាប់ បទបញ្ញត្តិ និងស្ថានភាគនៃចេញវិធានទាសប្តិ្ត

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ចានាបង្កើតអោយមានស្បៀវភៅកំរងច្បាប់ជាតិ បទបញ្ញត្តិ និតិវិធី និងពាក្យបច្ចេកទេស អោយទូលំទូលាយជាភាសាអង់គ្លេស អំពីការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ចាត្រា ៣២ .- ច្រកព្រំដ្ឋិកចូរចោយចិទចាទការប្រកាត់រីសអ៊ីរ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ចានាផ្តល់ប្រព្រឹត្តិកម្មអនុគ្រោះបំផុតចំពោះយានយន្ត ទំនិញ និងពលរដ្ឋ នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ផ្សេងទៀតដោយស្មើភាព និងមិនតិចជាងការផ្តល់ប្រព្រឹត្តិកម្មអនុគ្រោះបំផុតទៅលើប្រទេសទីពាណាមួយ ក្នុងការដឹកជញ្ជូន ឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដោយអនុលោមទៅតាមខបញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ចាត្រា ៣៣ .- ចំនួយក្នុងករណីចានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ

ក្នុងករណីមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ដែលពាក់ព័ន្ធដល់ប្រជាពលរដ្ឋ អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន យានយន្ត រឺម៉ូញ ពីភាគី ចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ប្រទេសសាមីត្រូវចាត់វិធានការជួយសង្គ្រោះត្រប់បែបយ៉ាង និងត្រូវជូនដំណឹងដល់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច នៃប្រទេសដើមអោយចាស់រហ័សបំផុត តាមតែអាចធ្វើទៅបាន ។

ចាត្រា ៣៤ .- ខចុចិកជញ្ជូន

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទទួលវ៉ាប់រង ក្នុងការជំរុញប្រតិបត្តិការពហុដឹកជញ្ជូន តាមរយៈ :

(ក) ការអនុវត្តរបបទទួលខុសត្រូវពហុដឹកជញ្ជូនមានសណ្ឋានតែមួយ ដូចដែលបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 13អា

(ខ) តំណាត់បរិមាណជាអប្បរមា នូវលក្ខណៈសម្បត្តិដែលត្រូវអោយមាន សំរាប់អាជីវកម្មពហុដឹកជញ្ជូន ដែលមានកំណត់ ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 13បេ ។

(គ) របបធានក្នុងតំណើពិសេសមួយ ដូចបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ទី 14 ។

ចាត្រា ៣៥ .- ការរៀបចំឯកសារ និងនិតិវិធី

(ក) ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទទួលស្គាល់ថា ការរៀបចំឯកសារ បែបបទ និងនិតិវិធី គឺជាការបញ្ជាក់ពីកត្តាចំណាយថវិកា និងពេលវេលាដ៏សំខាន់ ដែលធ្វើអោយបះពាល់ដល់ប្រសិទ្ធិភាពនៃការធ្វើអាជីវកម្មឆ្លងកាត់ និងឯកភាពគ្នារក្សាខុក ការចំណាយ និងពេលវេលាយឺតយ៉ាវទៅឯនេះ អោយដល់តិរតជាអប្បរមា ។

(ខ) ដូច្នេះភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទទួលព៉ាប់រងក្នុងការ :

1- កំណាត់ចំនួនឯកសារ និងកាត់បន្ថយតាមតែអាចធ្វើទៅបាន នូវនិតិវិធី និងសំណុំបែបបទដែលត្រូវការ បំពេញ ជាចាំបាច់សំរាប់ចរាចរដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

2- ធ្វើការបកប្រែជាភាសាអង់គ្លេស នូវគ្រាល់ឯកសារទាំងអស់ ដែលប្រើប្រាស់ សំរាប់ចរាចរ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន

3- សំរបសំរួលលឯកសាររបស់ខ្លួន ទៅតាមឯកសារគន្លះ របស់អង្គការសហប្រជាជាតិ

Tril-agee-landtransp:220102 01/21/02

សំរាប់ឯកសារពាណិជ្ជកម្ម ។

4- ធ្វើអោយស៊ីសង្វាក់គ្នា តាមតែអាចធ្វើទៅបាន ក្នុងទំនិញ ចលិតផល និងការបរិយាយទាំងឡាយ ដែលគេនិយមប្រើប្រាស់ជារួម ក្នុងពាណិជ្ជកម្មខ្នងដែន ដូចដែលបានកំណត់ក្នុងឧបសំព័ន្ធទី ៥ ។

5- ពិនិត្យឡើងវិញជាតំណាក់ៗ នូវរាល់ឯកសារ និងនីតិវិធីទាំងអស់ ដែលត្រូវការចាំបាច់ និងមានសារៈសំខាន់ សំរាប់ចរាចរើកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

6- លុបបំបាត់ចោលនូវឯកសារ និងការទាមទារជាផ្លូវការទាំងឡាយណា ដែលលើសពីសេចក្តីត្រូវការ រឺក៏មិនបំរើគោលបំណងពិសេសណាមួយ ។

7- ធានាអនុវត្ត តាមគ្រប់ប្រព្រឹត្តិ SI Units (ប្រព័ន្ធអន្តរជាតិនៃឯកតាមាន់តោន រឺប្រព័ន្ធអន្តរជាតិនៃឯកតាមេទ្រិកម៉ូឌឺម –Modem Metric Units) នៅឆ្នាំ 2005

8- ជូនដំណឹងជាមុន ទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត អំពីតំរូវការបន្ថែម រឺការផ្តាស់ប្តូរឯកសារ និងនីតិវិធីណែនាំទាំងឡាយ ដើម្បីផ្តល់ជាសញ្ញាណ និងប្រើប្រាស់ នៅក្នុងការជីកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

ផ្នែកទី ១០ :
អនុសាសនចក្ខាត្តិ

ចាត្រា ៣៦ .- ការផ្តល់សច្ចាប័ន រឺការទទួលយល់ព្រមចូល

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ជាកម្មវត្ថុក្នុងការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការទទួលយល់ព្រមចូល ពីភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។

ចាត្រា ៣៧ .- ការរំលស់រួលឡាប់ជាទិ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវបានា សំរួលខ្លឹមសារបទបញ្ញត្តិជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ អោយមានខ្លឹមសារដូច ប្រុស្របតាមខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀង នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ។

ចាត្រា ៣៨ .- ការចាត់ល័ក្ខខ័ណ្ឌ

ការដាក់លំក្ខខ័ណ្ឌនៅលើកិច្ចព្រមព្រៀង ពុំត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

ចាត្រា ៣៩ .- ការចូលជាធរចោន

កិច្ចព្រមព្រៀងនឹងចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែលភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការឯកភាពលើកិច្ចព្រមព្រៀង

ចាត្រា ៤០ .- ការឈ្លូរខុតនៃកិច្ចព្រមព្រៀង

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ អាចឈ្លូរខុត នូវការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងជាបណ្តោះអាសន្ន ដែលមានឥទ្ធិពលភ្លាមៗ ក្នុងករណីមានការរឹតវិរអោសន្តជាបន្ទាន់ ដែលបះពាល់ដល់សន្តិសុខជាតិរបស់ខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនពត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត អំពីការឈ្លូរខុត និងអំពីការបញ្ចប់ការឈ្លូរខុតនេះ អោយបានឆាប់បំផុត តាមតែអាចធ្វើទៅបាន នៅពេលណាដែលសភាពការណ៍ រីលត្រឡប់ទៅស្ថានភាពជាធម្មតាវិញ ។

ចាត្រា ៤១ .- ទំនាក់ទំនងជាមួយនឹងភ្នាក់ងារណ៍ចរិទាន់ឲ្យចាប់អន្តរជាតិផ្សេងៗ

Tri-agee-landtransp220102 01/21/02

កិច្ចព្រមព្រៀង រឺកំសកម្មភាពណាមួយដែលធ្វើឡើងតាមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នឹងមិនមានបះពាល់ដល់សិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ច នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀង រឺអនុសញ្ញាអន្តរជាតិណាមួយដែលមានស្រាប់ ដែលភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទាំងនេះជាសមាជិកដែរនោះទេ ។

ចាត្រា ៥២ .. ការរះទាស្រាយទំនាស់

ទំនាស់រវាង ភាគី2 ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ រឺការអនុវត្តន៍កិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវស្រុះស្រួលគ្នាលើតយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចារតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។

ចាត្រា ៥៣ .. វិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្មកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ដោយឆ្លងកាត់គណៈកម្មាធិការរួម។
ការចូលជាចរមាននៃវិសោធនកម្មលើកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវមានការយល់ព្រមជាឯកច្ឆន្ទ នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

ចាត្រា ៥៤.. ការប្រគាសចចិសេច

(ក) កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ អាចប្រកាសបចិសេចដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ បន្ទាប់ពីការជុតចំនួនតំណាត់2ឆ្នាំ គិតចាប់ពីថ្ងៃដែលកិច្ចព្រមព្រៀងចូលជាធរមាន តាមសេចក្តីប្រកាសជូនដំណឹង ដែលធ្វើរជូនទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យា១2ផ្សេងទៀត ។

(ខ) ការប្រកាសបចិសេច ត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពមួយឆ្នាំ បន្ទាប់ពីការធ្វើសេចក្តីជូនដំណឹងរបស់ខ្លួន ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនៅទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការអនុញ្ញាតត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់រៀងៗខ្លួន អោយចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀង បានចុះហត្ថលេខា លើកិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីការសំរួលនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន។

ធ្វើនៅវៀងចន្ទ ថ្ងៃទី ២៦ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ ជា03ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិត ប្រជាធិបតេយ្យឡាវ

H.E Phao Bounnaphol

រដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប្រៃសណីយ និងសំណង់

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍

H.E. Suthep Thaugsuban

រដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន និងគមនាគមន៍

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

Le Ngoc Hoan

រដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

Tril-agee-landtransp:220102 01/21/02

បញ្ជីឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ

ឧបសម្ព័ន្ធ ១	ការដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងព្រំដែន
ឧបសម្ព័ន្ធ ២	ការចុះបញ្ជីយានយន្ត ទៅក្នុងចរាចរអន្តរជាតិ
ឧបសម្ព័ន្ធ ៣	ការដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងខ្នងគុណភាព
ឧបសម្ព័ន្ធ ៤	ការសំរួលបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន
ឧបសម្ព័ន្ធ ៥	ចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែនរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ
ឧបសម្ព័ន្ធ ៦	របបឥយឆ្លងកាត់ និងបែបបទបំពេញជំរះឥយខាងក្នុងប្រទេស
ឧបសម្ព័ន្ធ ៧	បទបញ្ញត្តិចរាចរលើថ្នល់ថ្នល់ និងគំនូសសញ្ញា
ឧបសម្ព័ន្ធ ៨	ការអោយយកទ្រព្យយានយន្តជាបញ្ចាំអាសន្ន
ឧបសម្ព័ន្ធ ៩	លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ សំរាប់ការផ្តល់សិទ្ធអោយអាជីវករ ដើម្បីធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន
ឧបសម្ព័ន្ធ ១០	លំហូរណ្តៃការដឹកជញ្ជូន
ឧបសម្ព័ន្ធ ១១	គំនូសបង្ហាញថ្នល់ ស្ពាន និងស្តង់ដារ និងលក្ខណៈពិសេសនៃការសាងសង់
ឧបសម្ព័ន្ធ ១២	មធ្យោបាយនៃការឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងការឆ្លងកាត់ និងសេវា
ឧបសម្ព័ន្ធ ១៣អា	របបទទួលខុសត្រូវការដឹកជញ្ជូនពហុភាគ
ឧបសម្ព័ន្ធ ១៣បេ	លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ សំរាប់ការផ្តល់សិទ្ធអោយអាជីវករដឹកជញ្ជូនពហុភាគ ដើម្បីធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន
ឧបសម្ព័ន្ធ ១៤	របបឥយក្នុងតំណើ
ឧបសម្ព័ន្ធ ១៥	ប្រព័ន្ធចាត់ថ្នាក់ទំនិញ

ពិធីសារទី ១	ការកំណត់តំរាយថ្នល់របៀង ថ្នល់ថ្នល់ និងចំណុចចូល-ចេញ (ការឆ្លងកាត់ព្រំដែន)
ពិធីសារទី ២	ការបង់ថ្លៃពាក់ព័ន្ធចរាចរដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់
ពិធីសារទី ៣	បរិមាណ និងសមត្ថភាពនៃសេវា និងការចេញ នៃក្តារ (Quotas and Permits) និងការអនុញ្ញាតិ

Agreement

Between and Among the Governments of

the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam

for

Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People

The Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam, referred to hereinafter as the "Contracting Parties";

Animated by the desire to maintain, further develop, and strengthen their friendly relations and cooperation;

Keen to contribute to further the development of their trade relations within the framework of the economic transition in many countries of the subregion;

Determined to promote collaboration in road transport;

Desirous to facilitate the movement of goods and people between and among the Contracting Parties in their common interest;

Recognizing that countries in the region have taken steps bilaterally and multilaterally to engage in cooperative arrangements to facilitate land transport;

Emphasizing their commitment to develop and maintain a mutually beneficial, smooth, swift, rational, and efficient system of transport and communication;

Recalling the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) Resolution 48/11 on Road and Rail Transport Modes in Relation to Facilitation Measures, and the Recommendations of the Third Meeting of the Subregional Transport Forum held in Kunming from 12 to 13 December 1996 under the Greater Mekong Subregion (GMS) Program;

Have agreed as follows:

PART I: GENERAL PROVISIONS

Article 1: Purpose and Objectives

The objectives of the Agreement are:

(a) to facilitate the cross-border transport of goods and People between and among the Contracting Parties;

(b) to simplify and harmonize legislation, regulations, procedures, and requirements relating to the cross-border transport of goods and People; and

(c) to promote multimodal transport.

Article 2: Scope of Application

(a) The Agreement applies to cross-border (into, out from, or across the territory of one of the Contracting Parties) transport (either carried by a Vehicle or not, either conveyed commercially by public operators or privately, and either Transported for Own Account or for hire or reward) by road (including river crossing by ferry, where there is no bridge) of either goods or People.

(b) Unless expressly stated otherwise, the Agreement does not deal directly with trade and immigration matters. Consequently, it does not affect the right of the Contracting Parties to make the admission to their territory subject to their laws and regulations on import/export/transit of goods and entry/exit/transit of People.

Article 3: Definitions of Terms Used in the Agreement

For the purposes of the Agreement, the following meanings shall apply to the underlined terms:

(a) Agreement: this Agreement together with its Annexes and Protocols between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People.

(b) Annex: an attachment to the Agreement that will contain technical details. An Annex forms an integral part of the Agreement and will be equally binding.

(c) Cabotage: internal transport between two points situated within the territory of one Contracting Party performed by a Transport Operator established in another Contracting Party.

(d) Competent Authority: agency or agencies appointed by the government and responsible for the implementation of the Agreement.

(e) Dangerous Goods: goods of the categories defined in Annex 1.

(f) Domestic Traffic: transport within the territory of one Contracting Party.

(g) Home Country: for People, the country of usual residence; for Transport Operators, the country of establishment; for Vehicles, the country of registration.

(h) Host Country: the country where transport is performed.

(i) Landlocked Country: a country that has no sea-coast.

(j) Motor Vehicle: a power-driven Vehicle that is normally used for carrying People or goods by road of the types defined in Annex 2.

(k) Non-scheduled Transport Service: a transport service that does not qualify as a scheduled service.

(l) People: refers to people engaged in transport operations and people not engaged in transport operations, including passengers and tourists.

(m) Perishable Goods: goods of the categories defined in Annex 3.

(n) Protocol: an attachment to the Agreement that will contain time- and/or site-specific variable elements. A Protocol forms an integral part of the Agreement and will be equally binding.

(o) Road Transportation: includes river crossing by ferry where there is no bridge available.

(p) Scheduled Transport Service: a transport service over a specified route, according to a fixed route table with predetermined stopping places and for which set fares are charged, accessible to everyone either on a first-come, first-served basis, or with prior booking.

(q) Third Country: a country that is not a Contracting Party to the Agreement.

(r) Transport Operator: a natural or legal private or public person who carries goods and/or People by road for reward.

(s) Transport for Own Account: a transport operation that is an ancillary activity of an enterprise in view of moving its employee or the goods that are the object of its commercial activity in Vehicles owned by the enterprise and driven by its employees.

(t) Transit Country: a country through the territory of which traffic in transit passes.

(u) Transit Traffic: transport of goods across the territory of a Contracting Party when the passage through this territory is only a portion of a complete journey starting and ending beyond the frontiers of a Contracting Party across whose territory the traffic passes.

(v) Vehicle: any means of road transport.

PART II: FACILITATION OF BORDER CROSSING FORMALITIES

Article 4: Facilitation of Border Crossing Formalities

The Contracting Parties shall gradually adopt the following measures in order to simplify and expedite border formalities, in accordance with Annex 4:

(a) Single-window inspection: The different inspections and controls of People (passport/visa, driving license, foreign exchange, customs, health/epidemiological), Vehicles (registration, roadworthiness, insurance), and goods (customs, quality, phytosanitary/plant protection, veterinary) shall be carried out jointly and simultaneously by the respective Competent Authorities involved (e.g., customs, police, immigration, trade, agriculture, health department).

(b) Single-stop inspection: The officials of the country pairs shall assist one another to the extent possible in the performance of their duties. The two adjacent national authorities will carry out their inspections jointly and simultaneously. Where the local configuration does not allow the installation of physically adjacent back-to-back frontier control posts, the control officials from one Contracting Party shall be allowed to perform their duties on the territory of the other Contracting Party.

(c) Coordination of hours of operation: The Contracting Parties will coordinate the hours of operation of their adjacent frontier crossing control authorities.

(d) Advance exchange of information and clearance: The Contracting Parties will work together to allow for advance exchange of information and clearance of goods and People.

PART III: CROSS-BORDER TRANSPORT OF PEOPLE

Article 5: Visas

(a) **For People Engaged in Transport Operations**

The Contracting Parties undertake to grant visas to nationals of the other Contracting Parties engaged in transport operations and who are subject to visa requirements, multiple entry, transit, and exit visas for prolonged periods.

(b) **For People not Engaged in Transport Operations**

The conditions and modalities of visa issuance will be elaborated in Annex 5.

Article 6: Transport of People

The performance of cross-border transport of People (such as Vehicles, transport routes, ticket pricing) will be clearly stipulated in Annex 5 and Protocol 1.

PART IV: CROSS-BORDER TRANSPORT OF GOODS

Article 7: Exemption from Physical Customs Inspection, Bond Deposit, and Escort

(a) The Contracting Parties undertake to exempt cargoes in international transit from: (i) routine customs physical inspection at the border, (ii) customs escorts in the national territory, and (iii) the deposit of a bond as a guarantee for the customs duties.

(b) For that purpose, the Contracting Parties undertake to institute a transit and inland customs clearance regime, as specified in Annex 6.

Article 8: Transit Traffic

(a) The Contracting Parties grant freedom of transit through their territory for Transit Traffic to or from the territory of the other Contracting Parties.

(b) Transit Traffic shall be exempt from any customs duties and taxes.

(c) Charges relating to Transit Traffic other than customs duties and taxes shall be gradually levied in two steps:

- Step 1: Charges concerning Transit Traffic other than customs duties and taxes shall be levied as determined in Protocol 2.
- Step 2: Charges levied on Transit Traffic shall only be cost related.

Article 9: Phytosanitary and Veterinary Inspection

The Contracting Parties shall comply with international agreements related to the regulations of the World Health Organization, Food and Agriculture Organization, and Office International des Epizooties in applying inspection of goods crossing the border.

Article 10: Special Regimes for the Transport of Particular Categories of Goods

(a) The Agreement shall not apply to the transport of Dangerous Goods, as defined in Annex 1.

(b) The transport of Perishable Goods, as defined in Annex 3, shall be granted a priority regime for border crossing clearance formalities, set out in Annex 3, so that they may not be unduly delayed.

PART V: REQUIREMENTS FOR THE ADMITTANCE OF ROAD VEHICLES

Article 11: Admittance of Road Vehicles in Other Contracting Parties

Subject to the conditions set out in this Part, the Contracting Parties shall admit to their territory vehicles, whether left hand or right hand drive, (operated either commercially for reward or for own account or privately) registered by another Contracting Party.

Article 12: Registration

(a) Vehicles in cross-border traffic shall be registered in their Home Country and in accordance with the rules set out in Annex 2.

(b) The Vehicles shall bear identification marks (trademark of manufacturer, chassis and engine serial number), carry a registration certificate, display their registration number on a plate in the rear and the front, and display a distinguishing sign of the country where it is registered.

Article 13: Technical Requirements

Vehicles and containers traveling to the territory of other Contracting Parties shall satisfy the equipment safety and emissions standards in force in their Home Country. With respect to weights, axle loads and dimensions, Vehicles traveling to the territory of other Contracting Parties must comply with the technical standards of the Host Country.

Article 14: Recognition of Technical Inspection Certificates

(a) Vehicles traveling to the territory of other Contracting Parties shall be in good working order.

(b) The Home Country is charged with the supervision of the roadworthiness of the Vehicles registered in its territory, based on which it will issue a technical inspection certificate.

(c) The other Contracting Parties will recognize such technical inspection certificates.

Article 15: Road Traffic Regulations and Signage

The Contracting Parties undertake to gradually adopt their road traffic regulations and signage to the rules and standards set out in Annex 7.

Article 16: Compulsory Third-Party Motor Vehicle Liability Insurance

Motor Vehicles travelling to the territory of other Contracting Parties shall comply with the compulsory third-party motor vehicle liability insurance required in the Host Country.

Article 17: Driving Permits

The Contracting Parties shall recognize driving licenses issued by all other Contracting Parties in accordance with the Agreement on the Recognition of Domestic Driving Licenses issued by ASEAN Countries signed at Kuala Lumpur on 9 July 1985.

Article 18: Temporary Importation of Motor Vehicles

The Contracting Parties shall grant temporary admission to Motor Vehicles (and the fuel contained in its supply tanks, its lubricants, maintenance supplies, and spare parts in reasonable quantities) registered in the territory of another Contracting Party, without payment of import duties and import taxes, without depositing a Customs' guarantee bond and free of import prohibitions and restrictions, subject to re-exportation and subject to the other conditions laid down in Annex 8.

PART VI: EXCHANGE OF COMMERCIAL TRAFFIC RIGHTS

Article 19: Traffic Rights

Traffic rights shall be gradually exercised in two steps:

Step 1: Subject to the conditions set out in this Part, Transport Operators established in one Contracting Party may undertake the following transport operations:

(a) Transit through the other Contracting Parties;

(b) Inbound into another Contracting Party; and

(c) Outbound from another Contracting Party.

Step 2: Transport Operators established in one Contracting Party may, according to free market forces, undertake transport operations into, from, or across the territory of other Contracting Parties. Cabotage shall, however, only be permitted on the basis of a special authorization from the Host Country.

Article 20: Designation of Routes and Points of Entry and Exit

Protocol 1 defines permissible routes, and points of entry and exit for cross-border transport of goods and People.

Article 21: Licensing of the Transport Operator (Access to the Profession)

(a) Transport Operators shall be licensed for cross-border transport operations by their Home Country according to the criteria set out in Annex 9.

(b) The operating license cannot be sold or transferred by the legal entity to which it is issued.

(c) The Host Country will recognize the operating license issued by the Home Country.

Article 22: Market Access

(a) Any Transport Operator properly licensed for cross-border transport operations in its Home Country according to the criteria set in Annex 9, shall be entitled to undertake cross-border transport operations under the Agreement.

(b) The Host Country shall grant permission to Transport Operators engaged in cross-border transport to establish representative offices for the purpose of facilitating their traffic operations.

Article 23: Free Market for Transport Services

Transport operation shall be gradually authorized in two steps:

Step 1: The Vehicles to be operated in accordance with the Agreement shall be designated in Protocol 3 of the Agreement. Transport frequency may be determined in Protocol 3. In addition, the time frame to implement Step 1 shall be determined in Protocol 3. The National Transport Facilitation Committee of each Contracting Party, as specified in Article 28, will exchange and issue the agreed number of permits each year.

Step 2: The frequency and capacity of the transport operations under the Agreement will not be subject to any restriction other than contained in the Agreement.

Article 24: Pricing and Conditions of Transport

(a) Conditions of transport: The conditions of transport will conform to the rules set out in Annex 10.

(b) Pricing: Price setting for cross-border transport will be free and determined by market forces, but subject to antitrust restrictions and supervision of the Joint Committee so as to avoid excessively high or low pricing.

PART VII: INFRASTRUCTURE

Article 25: Road and Bridge Design Standards

(a) Construction or reconstruction of the roads (including bridges) linking the countries and shown in Protocol 1 shall be carried out within the framework of national public works programs or with international financing.

(b) Construction or reconstruction of the agreed roads (including bridges) shall be carried out in accordance with the minimum characteristics set out in Annex 11, to the extent permitted by available financial resources.

(c) The Contracting Parties will ensure that the agreed roads are safe, secure, and in good condition. They undertake to carry out the necessary repairs.

Article 26: Road Signs and Signals

The Contracting Parties undertake to gradually bring the traffic signs and signals on their territory in line with the standards set in Annex 7.

Article 27: Border Crossing Facilities

The Contracting Parties undertake to build or upgrade the required infrastructure at the border crossing points and to staff them so as to assure speedy and efficient completion of frontier crossing formalities as specified in Annex 12.

PART VIII: INSTITUTIONAL FRAMEWORK

Article 28: National Transport Facilitation Committees

The Contracting Parties will each establish a permanent National Transport Facilitation Committee chaired by a Minister or Vice Minister or its equivalent. It will bring together representatives of all parties concerned with the implementation of the Agreement.

Article 29: Joint Committee

(a) Representatives of the respective National Transport Facilitation Committees will form together the Joint Committee.

(b) The Joint Committee will monitor and assess the functioning of the Agreement. It will serve as a platform for discussion, a forum for amicable settlement of disputes, and it may address advice to the Contracting Parties and formulate proposals for amendment of the Agreement.

PART IX: MISCELLANEOUS PROVISIONS

Article 30: Observance and Enforcement of National Laws and Regulations

(a) People, Transport Operators, and Vehicles shall comply with the laws and regulations in force in the territory of the Host Country.

(b) The enforcement of the local laws and regulations will be the sole competence of the authorities of the Host Country, in whose territory the law was infringed.

(c) The Host Country may temporarily or permanently deny access to its territory to a person, a driver, a Transport Operator, or a Vehicle that has infringed the provisions of the Agreement or its national laws and regulations.

Article 31: Transparency of Legislation, Regulation and Status of Infrastructure

The Contracting Parties undertake to make available in the English language a comprehensive brochure on the national laws, regulations, procedures and technical information relating to the cross-border transport of goods and People, as stipulated in the Agreement.

Article 32: Nondiscriminatory Treatment

The Contracting Parties undertake to provide equal and not less favorable treatment to the Vehicles, goods and People of the other Contracting Parties than to those of any Third Country, in the cross-border transport in accordance with the provisions of the Agreement.

Article 33: Assistance in the Case of Traffic Accidents

In case of a road traffic accident involving People, Transport Operators, Vehicles or goods from another Contracting Party, the Host Country will provide all possible assistance and notify the Competent Authorities of the Home Country as soon as possible.

Article 34: Multimodal Transport

The Contracting Parties undertake to promote multimodal transport operations via:

(a) application of a uniform multimodal transport liability regime, set out in Annex 13a;

(b) laying down of minimum qualifications for multimodal Transport Operators, set out in Annex 13b; and

(c) a special container customs regime as set out in Annex 14.

Article 35: Documentation and Procedures

(a) The Contracting Parties recognize that documentation and procedures represent important time and cost elements affecting the efficiency of transit operations and agree to keep these costs and delays to a minimum.

(b) The Contracting Parties therefore undertake to:

(i) limit the number of documents and reduce to the extent possible, procedures and formalities required for cross-border traffic;

(ii) provide English translation of all documents used for cross-border traffic;

(iii) align their documents to the United Nations layout key for trade documents;

(iv) harmonize, as far as possible, commodity codes and descriptions with those commonly used in cross-border trade, as set out in Annex 15;

(v) review periodically the need for and usefulness of all documents and procedures required for cross-border traffic;

(vi) eliminate any documents and formal requirements that are superfluous or do not serve any particular purpose;

(vii) undertake to conform all measurements with SI Units (the International System of Modem Metric Units), by 2005; and

(viii) give due advance notice to the other Contracting Parties of any additional requirement or modification in prescribed documentation and procedures to be introduced regarding cross-border traffic.

PART X: FINAL PROVISIONS

Article 36: Ratification or Acceptance

The Agreement is subject to ratification or acceptance of the Governments of the Contracting Parties.

Article 37: Conforming National Law

Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Agreement.

Article 38: Reservations

No reservation to the Agreement shall be permitted.

Article 39: Entry into Force

The Agreement will come into force on the day that all the Contracting Parties have ratified, or accepted the Agreement.

Article 40: Suspension of the Agreement

Each Contracting Party may temporarily suspend the application of the Agreement with immediate effect in the case of emergencies affecting its national safety. The Contracting Party will inform the other Contracting Parties as soon as possible of such suspension, which will end as soon as the situation returns to normal.

Article 41: Relationship with Other International Instruments

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

Article 42: Dispute Settlement

Any dispute between or among two or more Contracting Parties on the interpretation or application of the Agreement shall be settled directly or by amicable negotiation in the Joint Committee.

Article 43: Amendment

Any Contracting Party may propose amendments to the Agreement via the Joint Committee. The entry into force of such amendments shall be subject to the unanimous consent of the Contracting Parties.

Article 44: Denunciation

(a) The Agreement may be denounced by any Contracting Party thereto after the expiration of two years from the date when it came into force by means of a notification addressed to the other two Contracting Parties.

(b) The denunciation shall take effect one year after its notification.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized to sign the Agreement, have signed the Agreement on the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People.

Done at Vientiane, on 26 November 1999 in three originals in the English language.

Signed:

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

(signed)

His Excellency Phao Bounnaphol

Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Kingdom of Thailand

(signed)

His Excellency Suthep Thaugsuban

Minister of Transport and Communications

For the Government of the Socialist Republic of Vietnam

(signed)

His Excellency Le Ngoc Hoan

Minister of Transport

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ



ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ទិសោធនកម្មនៃកិច្ចព្រមព្រៀង

រវាង និងក្នុងចន្លោះ

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

នាយកដ្ឋានផែនការ

ឆ្នាំ ២០០៦

ទិសោធនកម្ម លើកិច្ចព្រមព្រៀង រវាង នីតិក្រុងរដ្ឋាភិបាល សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យ ប្រជាមានិតឡាវ រាជាណាចក្រថៃ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសំរួល ការជីកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

រដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ រាជាណាចក្រថៃខ្សែងដ៏ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ហៅកាត់ថា "ភាគីចុះកិច្ចសន្យា"

យោងទៅលើកិច្ចព្រមព្រៀង រវាង និងក្នុងរវាងរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ រាជាណាចក្រថៃខ្សែងដ៏ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ក្នុងការសំរួលការជីកជញ្ជូនទំនិញ និងប្រជាពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅថ្ងៃទី ២៦ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ១៩៩៩ នៅវៀងចន្ទតទៅហៅកាត់ថា "កិច្ចព្រមព្រៀង"

យោងផងដែរទៅលើសន្ធិសីទ្ធលើកទី ៩ នៃសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ចក្នុងអនុតំបន់ នៅក្រោមកម្មវិធីសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ចក្នុងមហាអនុតំបន់មេគង្គ (GMS) ដែលត្រូវបានគេយល់ព្រមថា ការអនុម័ត និងការចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌ ក្នុងការសំរួលឆលនាចរចរ ទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដោយប្រទេសជាសមាជិកទាំង ៦ របស់ (GMS) ត្រូវបញ្ចប់នៅឆ្នាំ ២០០១

តំរូវការក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មកិច្ចព្រមព្រៀង ដើម្បីចំរើជាមួយដ្ឋាន នៅក្នុងដំណាក់កាលផ្តួចផ្តើមក្នុងការពង្រីកសហប្រតិបត្តិការ លើការជីកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋ រវាង និងក្នុងរវាងបណ្តាប្រទេសនៅក្នុង (GMS) ។

បានយល់ព្រមដូចខាងក្រោម :

មាត្រា ១

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាយល់ព្រមថា វាក្យខ័ណ្ឌទី១ នៃ "ប្រឭកថា "ត្រូវបានជំនួសដោយពាក្យ " ភាគីចុះកិច្ចសន្យា " ។

មាត្រា ២

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា យល់ព្រមថា វាក្យខ័ណ្ឌ(ក) នៃមាត្រា ៣ "និយមន័យ នៃពាក្យប្រើប្រាស់ក្នុងកិច្ចសន្យា " ត្រូវបានជំនួសដោយពាក្យ "កិច្ចព្រមព្រៀង : គឺជាកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ រួមជាមួយឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយរបស់វា ក្នុងការសំរួលការជីកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរឆ្លងកាត់ព្រំដែន ក្នុងមហាអនុតំបន់មេគង្គ " ។

មាត្រា ៣

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា យល់ព្រមថា មាត្រា ៣៦ ត្រូវជំនួសដោយឃ្លា :

"កិច្ចព្រមព្រៀងជាកម្មវត្ថុ នៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមពីរដ្ឋាភិបាល នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។ ការចុះហត្ថលេខា ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម និងការចូលជាធរមាន នៃកិច្ចព្រមព្រៀងអាចប្រព្រឹត្តទៅបាន នៅមុនពេល និងដោយឯករាជ្យ (មិនចំណុះ) អំពីការចុះហត្ថលេខា ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម និងការចូលជាធរមាន នៃឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយទេ" ។

មាត្រា ៤

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា យល់ព្រមថា មាត្រា ៣៦ ថ្មី (ស្ងួន) ត្រូវបញ្ចូលក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងបន្ទាប់ពីមាត្រា ៣៦ "ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម" ដែលមានសេចក្តីដូចខាងក្រោម :

"មាត្រា ៣៦ (ស្ងួន) : ការចូល

កិច្ចព្រមព្រៀងបើកចំហសំរាប់ការចូល សំរាប់ប្រទេសណាមួយនៅក្នុងមហាអនុតំបន់មេគង្គ ។ លិខិតស្នាករណ៍នៃការចូលត្រូវតែតំកល់ទុកនៅរដ្ឋាភិបាល នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា" ។

មាត្រា ៥

ពីលើការចូល សំរាប់ប្រទេសណាមួយ ក្នុងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ (GMS) ចំណងជើង នៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងត្រូវធ្វើវិសោធនកម្មដោយស្វ័យប្រវត្តិ ដើម្បីធ្វើយ៉ាងណាបញ្ចូលឈ្មោះប្រទេសដែលបានចូល ។

មាត្រា ៦

វិសោធនកម្ម ដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ សំរាប់កិច្ចព្រមព្រៀង គឺជាកម្មវត្ថុសំរាប់ផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមពីរដ្ឋាភិបាល នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។

ធ្វើនៅ យ៉ាងហ្គូន ថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ ជា ០៣ ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ចន្ទលេខា :

តំណាងរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិត ប្រជាធិបតេយ្យឡាវ

H.E . Samphong Monkhonvilay

រដ្ឋមន្ត្រី ទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលថៃឡង់ដ៍

H.E . Pongsakorn Laohavichien

អនុរដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន និង គមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋ សង្គមនិយមវៀតណាម

H.E . Le Ngoc Hoan

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

Amendment Agreement

Between and Among the Governments of

The Kingdom of Cambodia, Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand and the Socialist Republic of Vietnam

For

Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People

Dated

29 November 2001

PROTOCOL 1: DESIGNATION OF CORRIDORS, ROUTES, AND POINTS OF ENTRY AND EXIT (BORDER CROSSINGS)

To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People (hereinafter referred to as "the Annex")

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

Referring to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed on 26 November 1999 at Vientiane, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China on 3 November 2002 at Phnom Penh, and acceded to by the Union of Myanmar on 19 September 2003 at Dali City (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Referring to Articles 3(b) and (n) of the Agreement to the effect that Annexes and Protocols contain technical details or time- and/or site-specific variable elements and that they form an integral part of the Agreement and are equally binding,

Referring to Article 36 of the Agreement, as amended, per which the Agreement may be signed and ratified or accepted and enter into force separately from the Annexes and Protocols,

Referring to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11th GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program to finalize the Agreement and its Annexes and Protocols by 2005, and

Referring to Articles 6, 20, and 25 of the Agreement, calling for this Protocol to provide variable elements,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1: Corridors, Routes and Border Crossings

The corridors/routes and border crossings to which the Agreement applies shall be as prescribed in the Attachment to this Protocol: "List of Corridors, Routes and Border Crossings", and Associated Map (A4-format).

Article 2: Opening of Additional Border Crossings and Routes

In addition to the border crossings and routes originally designated in this Protocol, groups of Contracting Parties are entitled to open additional border crossings and routes through a memorandum of understanding between or among them. Such additional border crossings or routes will enjoy the same status as the originally designated ones. Any such opening will be promptly notified to the Joint Committee and put forward for inclusion in Article 1 of this Protocol by amendment. However, such additional border crossings may be opened before ratification or acceptance of such an amendment, provided they satisfy the same requirements as the originally designated ones.

Article 3: Amendment

Any Contracting Party may propose amendments to the Protocol via the Joint Committee. Such amendments shall be subject to the unanimous consent of the Contracting Parties.

Article 4: Ratification or Acceptance

The Protocol is subject to ratification or acceptance of the Governments of the Contracting Parties. The same applies to an amendment to the Protocol, if any.

Article 5: Entry into Force

The Protocol will enter into force on the day that at least two Contracting Parties have ratified or accepted it, and will become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. The same applies to an amendment to the Protocol, if any.

Article 6: Conforming National Law

Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Protocol.

Article 7: Reservations

No reservation to the Protocol shall be permitted.

Article 8: Suspension of the Protocol

Each Contracting Party may temporarily suspend wholly or partly the application of the Protocol with immediate effect in the case of emergencies affecting its national safety. The Contracting Party will inform the other Contracting Parties as soon as possible of such suspension, which will end as soon as the situation returns to normal.

Article 9: Relationship with the Agreement

As a measure to implement the principles laid down in the Agreement, the Protocol cannot depart from or be contrary to these principles. In case of incompatibility between the Protocol and the Agreement, the latter shall prevail. In case of incompatibility

between the Protocol and an annex or another protocol, such incompatibility shall be interpreted in light of the Agreement.

Article 10: Relationship of the Attachments to the Protocol

The attachments shall form an integral part of the Protocol and shall be equally binding.

Article 11: Dispute Settlement

Any dispute between or among two or more Contracting Parties on the interpretation or application of the Protocol shall be settled directly or by amicable negotiation in the Joint Committee.

Article 12: Denunciation

Once entered into force, the Protocol cannot be denounced separately from the Agreement.

Attachment to Protocol 1: List of Corridors, Routes and Border Crossings, and Associated Map (A4-format)

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Protocol.

Done at Phnom Penh on 30 April 2004 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

(SGD) His Excellency Tram Iv Tek
Secretary of State, Ministry of Public Works and Transport

For the Government of the People's Republic of China

(SGD) His Excellency Hu Xijie
Vice Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

(SGD) His Excellency Sommad Pholsena
Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Union of Myanmar

(SGD) His Excellency Thura Thaung Lwin
Deputy Minister of Rail Transportation

For the Government of the Kingdom of Thailand

(SGD) His Excellency Nikorn Chamnong
Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

(SGD) His Excellency Pham The Minh
Vice Minister of Transport

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
លិខិតស្តុបករណ៍ នៃការចូល

ក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ រាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ក្នុងការសំរួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពហុរដ្ឋន្តរកាត់ព្រំដែន

ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅវៀងចន្ទ ថ្ងៃទី២៦ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ១៩៩៩ តទៅហៅកាត់ថា "កិច្ចព្រមព្រៀង"

ដោយហេតុថា កិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានសំរួលដោយ វិសោធនកម្ម ដែលចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងយ៉ាងហ្គុន នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ តទៅហៅកាត់ថា "កិច្ចព្រមព្រៀង វិសោធនកម្ម"

ដោយហេតុថា ស្របតាមមាត្រា ៣៦ (ស្នូន) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងវិសោធនកម្ម បើកចំហសំរាប់ការចូល ប្រទេសណាមួយនៅក្នុងមហាអនុតំបន់មេគង្គ

ដោយហេតុថា ស្របតាមមាត្រា ៣៦ (ស្នូន) លិខិតស្តុបករណ៍ នៃការចូលត្រូវតំកល់ទុកនៅនឹងរដ្ឋាភិបាល នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា

ដោយហេតុថា ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវបានអញ្ជើញ អោយចូលទៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង វិសោធនកម្ម

ដោយហេតុថា ឆ្លើយតបទៅនឹងការអញ្ជើញនេះ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា បានសំដែងអោយឃើញចំណេះ របស់ខ្លួន ក្នុងការចូលរួមក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងវិសោធនកម្ម

ហត្ថលេខីខាងក្រោម រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម ត្រូវបានអនុញ្ញាត យ៉ាងត្រឹមត្រូវ ដើម្បីចុះហត្ថលេខា

តាមរយៈការអះអាងខាងលើនេះ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ចូលក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងវិសោធនកម្ម និងទទួលយកកាតព្វកិច្ចទាំងឡាយ ដើម្បីផ្តល់នូវប្រសិទ្ធភាពចំពោះបញ្ញត្តិទាំងឡាយ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងស្មោះស្ម័ត្រអនុវត្តករណីទាំងអស់ដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ។

និងជាសក្ខីនៅទីនេះ យើងបានចេញនូវលិខិតស្តុបករណ៍ នៃការចូលពេលនេះ ព្រមជាមួយហត្ថលេខា និង ឈ្មោះរបស់យើងភ្ជាប់ជាមួយនេះ ។

ធ្វើនៅយ៉ាងហ្គុន ថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ ជា ០៣ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ដើម្បីតំកល់ទុកនៅជាមួយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិត ប្រជាធិបតេយ្យឡាវ រាជាណាចក្រថៃ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ។

ឯកឧត្តម ចម ប្រសិទ្ធិ

រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម

Kingdom of Cambodia

Instrument of Accession

To the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, as amended

Whereas the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People has been signed at Vientiane on 26 November 1999, hereinafter "the Agreement";

Whereas the Agreement was modified by the Amendment signed at Yangon on 29 November 2001, hereinafter "the Amended Agreement";

Whereas according to its Article 36 bis, the Amended Agreement is open for accession by any country in the Greater Mekong Subregion;

Whereas according to the Article 36 bis, the instruments of accession shall be deposited with the Governments of the Contracting Parties;

Whereas the Kingdom of Cambodia has been invited to accede to the Amended Agreement;

Whereas responding to this invitation, the Kingdom of Cambodia has expressed its desire to accede to the Amended Agreement;

The undersigned Minister of Commerce, being duly authorized to sign

Hereby declares that the Kingdom of Cambodia accedes to the Amended Agreement and assumes the obligation to give due effect to its provisions and to faithfully carry out all of the clauses contained therein.

And in witness whereof, we have issued the present instrument of accession with our signature and seal affixed thereto.

Done at Yangon on 29 November 2001, in three originals in the English language for deposit with the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam.

(SGD) His Excellency Cham Prasidh
Minister of Commerce

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
លេខ : ៥៧ ស.ប្រ

សិទ្ធិប្រទាន

***

- បានឃើញរដ្ឋធម្មនុញ្ញ នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស / រកត / ១១៩៨ / ៧២ ចុះថ្ងៃទី ៣០ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៨ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ ០២ / នស / ៩៤ ចុះថ្ងៃទី ២០ ខែ កក្កដា ឆ្នាំ ១៩៩៤ ដែលប្រកាសអោយប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តិទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- យោងតាមសំណើរបស់ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម

រាជរដ្ឋាភិបាល

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ប្រគល់សិទ្ធិពេញសមត្ថភាពជូនឯកឧត្តម ចម ប្រសិទ្ធ រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម និងជារដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកការងារមហាអនុតំបន់មេគង្គ ដើម្បីចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីការសំរបសំរួលលល់ទំនិញ និងប្រជាជនឆ្លងកាត់តាមព្រំដែន រវាងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃ រដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម នៅឯកិច្ចប្រជុំថ្នាក់រដ្ឋមន្ត្រីមហាអនុតំបន់មេគង្គលើកទី ១០ ដែលនឹងប្រព្រឹត្តទៅនៅថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៦ នាទីក្រុងយ៉ាងហ្គូន នៃប្រទេសមីយ៉ាន់ម៉ា ។

អាស្រ័យហេតុនេះ នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដោយមានសិទ្ធិពេញលេញតាមអំណាចដែលច្បាប់បានប្រគល់ជូន បានចុះហត្ថលេខាលើសិទ្ធិប្រទាននេះ ។

រាជធានីភ្នំពេញ , ថ្ងៃទី ១៦ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៦

ហ៊ុន សែន

Memorandum of Understanding

On

Clarification of the Relationship Between the GMS Cross-Border Agreement and Its Annexes and Protocols[1]

And

Commitment to Amend Article 17 (Driving Permits) of the GMS Cross-Border Agreement

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam;

Referring to the Agreement Between and Among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed on 26 November 1999 at Vientiane, amended at Yangon, Myanmar on 29 November 2001 and acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon, Myanmar on 29 November 2001, hereinafter referred to as "the Agreement";

Referring also to the agreement of the Ninth Conference of the Subregional Economic Cooperation under the Program of Economic Cooperation in the Greater Mekong Subregion (GMS) on the adoption and signing of the Framework Agreement for the Facilitation of the Cross-Border Movement of Goods and People by all six GMS countries;

Recognizing that signing of the Agreement does not bind the signatories to signing of the Annexes and Protocols, which are to be negotiated and agreed separately, and that some of the provisions of the Agreement would remain ineffective without the necessary Annexes and Protocols;

Considering that Article 17 of the Agreement for the purpose of the mutual recognition of driving licenses refers to the Agreement on the Recognition of Domestic Driving Licenses, issued by ASEAN Countries signed at Kuala Lumpur on 9 July 1985, whereas unlike the other GMS Countries, the People's Republic of China is neither a member of ASEAN nor a signatory of the ASEAN Agreements;

---

[1] Formally known as the *Agreement Between and Among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist*

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

The Contracting Parties to the Agreement undertake to specify in the relevant Annexes and Protocols a staged approach to the application of the Agreement to non-commercially operated vehicles between the Contracting Parties and the People's Republic of China. The Government of the People's Republic of China also undertakes to apply the Agreement to non-commercially operated vehicles within two years after the entry into force of the relevant Annexes and Protocols.

Article 2

The Contracting Parties to the Agreement hereby commit to amending Article 17 (Driving Permits) of the Agreement to the effect that:

The Contracting Parties shall mutually recognize the driving licenses issued by their respective competent authorities in accordance with an additional Annex (to be formulated) to the Agreement.

Article 3

This Memorandum of Understanding becomes effective on the date of its signature.

Done at Phnom Penh, on 3 November 2002 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

(SGD His Excellency KHY TAINGLIM
Minister of Public Works and Transport

For the Government of the People's Republic of China

(SGD) His Excellency ZHANG CHUNXIAN
Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

(SGD) His Excellency SOMPHONG MONGKHONVILAY
Minister to the Prime Minister's Office

For the Government of the Kingdom of Thailand

(SGD) His Excellency PROMMIN LERTSURIDEJ
Deputy Prime Minister

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

(SGD) His Excellency VO HONG PHUC
Minister of Planning and Investment



ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
នាយកដ្ឋានរដ្ឋបាល
លេខ : ៧١٤ ស
ថ្ងៃទី : ២៥ ធ្នូ ២០០៦
ហត្ថលេខា : —ស.ក.ធ្នូ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

លេខ:..៥៣...ស.ច.

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ២៤ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៦

សិទ្ធិប្រទាន

-បានឃើញរដ្ឋធម្មនុញ្ញ នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

-បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/១១៩៨/៧២ ចុះថ្ងៃទី ៣០ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៨ ស្តីពី ការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

-បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី ២០ ខែ កក្កដា ឆ្នាំ ១៩៩៤ ដែលប្រកាសឱ្យ ប្រើច្បាប់ ស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅ នៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី

-បានឃើញអនុក្រឹត្យ លេខ ១៤ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី ០៣ ខែ មិនា ឆ្នាំ ១៩៩៨ ស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

-យោងតាមសំណើរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ប្រគល់សិទ្ធិពេញសមត្ថភាពជូនឯកឧត្តម **ឃី តាំងលីម** រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ដើម្បីចុះហត្ថលេខា ក្នុងនាមរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា លើអនុស្សរណៈនៃការយោគយល់គ្នារវាង និងក្នុងរវង់ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យ ប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពី ការបញ្ជាក់ បំភ្លឺនូវចំនាក់ចំនងរវាងកិច្ចព្រមព្រៀង GMS ឆ្នងកាត់ព្រំដែន និងពិធីសារ-ឧបសម្ព័ន្ធរបស់វា និងការ សន្យាធ្វើវិសោធនកម្មមាត្រា ១៧ (ប័ណ្ណបើកបរ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងឆ្នងកាត់ព្រំដែន ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា បានចុះហត្ថលេខាលើសិទ្ធិប្រទាននេះ ។



ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
Kingdom of Cambodia

រាជរដ្ឋាភិបាល
Royal Government
No. 63 D.F.P

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ
Nation Religion King
Phnom Penh, October 24 2002

DELEGATION OF FULL POWERS

-Having seen the Constitution of the Kingdom of Cambodia .
-Having seen the Royal Decree NS/RTK/1198/72 of November 30, 1998 on the Formation of the Royal Government of Cambodia .
-Having seen the Royal Kram 02/NS/94 of July 20,1994 Promulgating the law on the Organization and Functioning of the Council of Ministers .
-Having seen the Sub Decree No 14 ANKR.BK of March 03,1998 on the Organization and Functioning of the Ministry of Public Works and transport.
-On the Proposal of the Ministry of public Works and Transport .

THE ROYAL GOVERNMENT OF CAMBODIA

Delegates herewith to H.E.Mr. KHY TAINGLIM, Minister of Public Works and Transport, the full powers to sign, on behalf of the Royal Government of Cambodia, the Memorandum of Understanding Between and Among the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Vietnam on Clarification of the Relationship Between the GMS Cross-Border Agreement and Its Annexes and Protocols and Commitment to Amend Article 17 (Driving Permits) of the GMS Cross-Border Agreement.

In witness whereof, the Prime Minister of the Kingdom of Cambodia, has signed this delegation of full powers.

Prime Minister

HUN SEN

(*Translation*)

Instrument of Accession

By the decision of the State Council of the People's Republic of China, the Government of the People's Republic of China accedes to *The Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand and the Socialist Republic of Vietnam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People* done at Vientiane on 26 November 1999,as amended at Yangon on 29 November 2001. The State Council of the People's Republic of China hereby declares that the aforesaid Agreement does not apply to the Hong Kong Special Administrative Region and the Macao Special Administrative Region of the People's Republic of China unless notified otherwise by the Government of the People's Republic of China.

(Signed) Tang Jiaxuan

Minister of Foreign Affairs

People's Republic of China

Beijing, 3 November 2002

231.

加　入　书

中华人民共和国国务院决定加入一九九九年十一月二十六日在万象制订并经二00一年十一月二十九日在仰光签署的修正案修订的《老挝人民民主共和国政府、泰王国政府和越南社会主义共和国政府便利货物及人员跨境运输协定》，同时声明：在中华人民共和国政府另行通知之前，本协定不适用于中华人民共和国香港特别行政区和澳门特别行政区。

中华人民共和国外交部长 唐家璇

二00二年十一月 三 日于北京



ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

លេខ : ..៥០..ស.ប្រ.ស

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ១៥ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣

សិទ្ធិប្រទាន

- បានឃើញរដ្ឋធម្មនុញ្ញ នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/១១៩៨/៧២ ចុះថ្ងៃទី៣០ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ១៩៩៨ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៤ ដែលប្រកាសអោយប្រើច្បាប់ ស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅ នៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានឃើញ អនុក្រឹត្យលេខ ១៤ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី ០៣ ខែមិនា ឆ្នាំ ១៩៩៨ ស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅ របស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
- យោងតាមសំណើរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

រាជរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ប្រគល់សិទ្ធិពេញសមត្ថភាព ជូនឯកឧត្តម **ចម ប្រសិទ្ធ** រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម និងជារដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកមហាអនុគ្គបន់មេគង្គ ដើម្បីចុះហត្ថលេខា ក្នុងនាមរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា លើអនុស្សរណៈនៃការយោគយល់រវាង និង ក្នុងរវាងរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការអនុវត្តនវិធីសាស្ត្រ ជា ពីរ ដំណាក់កាល នៃការប្រើប្រាស់យានយន្តមិនធ្វើពាណិជ្ជកម្ម និង ការទទួលស្គាល់កិរិតសមត្ថភាពទ្រង់ទ្រាយ នៃស្ពានចាស់ៗ របស់មីយ៉ាន់ម៉ា ទៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង GMS ដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា បានចុះហត្ថលេខាលើសិទ្ធិប្រទាននេះ ។

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

ហ៊ុន សែន

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

Kingdom of Cambodia

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

Royal Government of Cambodia

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

Nation Religion King

No: 50 DFP

Phnom Penh, 15 September 2003

DELEGATION OF FULL POWERS

- Having seen the Constitution of the Kingdom of Cambodia .
- Having seen the Royal Decree NS/RTK/1198/72 of November 30, 1998 on the Formation of the Royal Government of Cambodia .
- Having seen the Royal Kram 02/NS/94 of July 20,1994 Promulgating the law on the Organization and Functioning of the Council of Ministers .
- Having seen the Royal Degree No 14 ANKR.BK of March 03,1998 on the Organization and Functioning of the Ministry of Public Works and transport.
- On the proposal of the Ministry of Public Works and Transport.

THE ROYAL GOVERNMENT OF CAMBODIA

Delegates herewith to H.E.Mr. CHAM PRASITH, Minister of Commerce, and Minister in charge of GMS cooperation,and the full powers to sign, on behalf of the Royal Government of Cambodia, the Memorandum of Understanding Between and Among the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Vietnam on the requirement of a two-stages approach to the implementation of the GMS Cross-Border Transport Agreement for non commercial vehicles and the recognition of the capacity limitations of some old bridges in Myanmar on routes that are covered by the Agreement.

In witness whereof, the undersigned, the Prime Minister of the Kingdom of Cambodia, with full powers duly entrusted to him , has signed this full power.

HUN SEN

Prime Minister

Memorandum of Understanding for the Accession of the Union of Myanmar to the GMS Cross-Border Transport Agreement

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam;

Referring to the Agreement Between and Among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed on 26 November 1999 at Vientiane, Lao People's Democratic Republic, amended at Yangon, Myanmar on 29 November 2001 and acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon, Myanmar on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China at Phnom Penh, Cambodia on 3 November 2002, hereinafter referred to as "the Agreement";

Referring also to the agreement of the Ninth Conference of the Subregional Economic Cooperation under the Program of Economic Cooperation in the Greater Mekong Subregion (GMS) on the adoption and signing of the Framework Agreement for the Facilitation of the Cross-Border Transport of Goods and People by all six GMS countries;

Recognizing that signing of the Agreement does not bind the signatories to signing of the Annexes and Protocols, which are to be negotiated and agreed separately, and that some of the provisions of the Agreement would remain ineffective without the necessary Annexes and Protocols;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

The Contracting Parties to the Agreement undertake to specify in the relevant Annexes and Protocols a staged approach to the application of the Agreement to non-commercially operated vehicles between the Contracting Parties and the Union of Myanmar. The Government of the Union of Myanmar also undertakes to apply the Agreement to non-commercially operated vehicles within two years after the entry into force of the relevant Annexes and Protocols.

Article 2

The Contracting Parties to the Agreement recognize that many bridges in the Union of Myanmar are under improvement and at present some old bridges can stand only up to 21 tons. The Government of the Union of Myanmar will inform the Contracting Parties of the increasing allowable tonnage of the bridges after improvement from time to time.

Article 3
This Memorandum of Understanding becomes effective on the date of its signature.

Done at Dali City, People's Republic of China on 19 September 2003 in six originals in the English Language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

.....
(SGD) His Excellency Cham Prasidh
Minister of Commerce

For the Government of the People's Republic of China

.....
(SGD) His Excellency Hu Xijie
Vice Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

.....
(SGD) His Excellency Somphong Mongkhonvilay
Minister to Prime Minister's Office

For the Government of the Union of Myanmar

.....
(SGD) His Excellency Khin Maung Win
Deputy Minister of Foreign Affairs

For the Government of the Kingdom of Thailand

.....
(SGD) His Excellency Korn Dabbaransi
Deputy Prime Minister

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

.....
(SGD) His Excellency Tran Dinh Khien
Vice Minister of Planning and Investment

Instrument of Accession

To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, as amended

Whereas the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People was signed at Vientiane, Lao People's Democratic Republic on 26 November 1999, hereinafter referred to as "the Agreement";

Whereas the Agreement was modified by the Amendment signed at Yangon, Myanmar on 29 November 2001, hereinafter "the Amended Agreement";

Whereas according to its Article 36 bis, the Amended Agreement is open for accession by any country in the Greater Mekong Subregion;

Whereas according to the Article 36 bis, the instruments of accession shall be deposited with the Governments of the contracting Parties;

Whereas the Kingdom of Cambodia deposited its Instrument of Accession to the Amended Agreement, signed in Yangon, Myanmar on 29 November 2001;

Whereas a Memorandum of Understanding on Clarification of the Relationship Between the GMS Cross-Border Agreement and its Annexes and Protocols and Commitment to Amend Article 17 (Driving Permits) of the GMS Cross-Border Agreement was signed among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam at Phnom Penh, Cambodia on 3 November 2002;

Whereas the People's Republic of China deposited its Instrument of Accession to the Amended Agreement, signed in Phnom Penh, Cambodia on 3 November 2002;

Whereas the Union of Myanmar has been invited to accede to the Amended Agreement;

Whereas responding to this invitation, the Union of Myanmar has expressed its desire to accede to the Amended Agreement;

Whereas a Memorandum of Understanding for the Accession of the Union of Myanmar to the GMS Cross-Border Transport Agreement was signed among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the

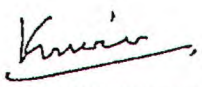
Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam at Dali City on 19 September 2003;

The undersigned Deputy Minister of Foreign Affairs, being duly authorized to sign;

Hereby declares that the Union of Myanmar accedes to the Amended Agreement and assumes the obligation to give due effect to its provisions and to faithfully carry out all of the clauses contained therein upon the entry into force of the said Agreement.

And in witness whereof, we have issued the present instrument of accession with our signature thereto.

Done at Dali City, People's Republic of China on 19 September 2003, in five originals in the English language for deposit with the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam.



.....

His Excellency Khin Maung Win
Deputy Minister of Foreign Affairs

CBTA BORDER CROSSING POINTS	STATUS OF IICBTA IMPLEMENTATION	FUTURE STEPS
Phase 1 (2005-2006)		
1. Dansavanh (LAO) – Lao Bao (VIE)	MOU signed on 25 March 2005; IICBTA commenced on 30 June 2005	Sustained implementation supported by CBTA Implementation RETA
2. Savannakhet (LAO) – Mukdahan (THA)	MOU signed on 4 July 2005	IICBTA to commence by 31 December 2005
3. Mae Sot (THA) –Myawaddy (MYA)	MOU finalized on 26 May 2005	MOU to be signed by 31 December 2005; IICBTA to commence by 30 June 2006; Bilateral Road Transport Arrangements on interim measure for the exchange of traffic rights to be negotiated by 31 December 2005
4. Moc Bai (VIE) – Bavet (CAM)	One-page MOU was signed on 4 July 2005. Protocol to Bilateral Road Transport Agreement was signed in October 2005	MOU to be signed by 31 December 2005; IICBTA to commence by 30 June 2006
5. Poipet (CAM) –Aranyaprathet (THA)	MOU signed on 4 July 2005; bilateral road transport arrangements on interim measures for the exchange of traffic rights finalized on 2 September 2005	IICBTA to commence by 31 December 2005; Bilateral Road Transport Arrangements to be signed by 31 December 2005, and entered into force 90 days after its signature
6. Hekou (PRC) – Lao Cai (VIE)	MOU finalized on 9 September 2005	MOU to be signed in March/April 2006; IICBTA to commence by 30 June 2006; amendment to expand scope of existing Bilateral Road Transport Agreement on the exchange of traffic rights to include the entire length of Kunming-Haiphong corridor to be negotiated (date TBD).
7. Tachilek (MYA) – Mae Sai (THA)	MOU finalized on 26 May 2005	MOU to be signed by 31 December 2005; IICBTA to commence by 30 June 2006; Bilateral Road Transport Arrangements on interim measure for the exchange of traffic rights to be negotiated by 31 December 2005
Phase 2 (2006-2007)		
8. Mohan (PRC) – Boten (LAO)	IICBTA needed as road in LAO of the North-South Economic Corridor is to be completed in 2007	As part of the CBTA Implementation RETA, MOU to be negotiated in 2006-2007 for commencement of implementation in 2007
9. Houayxay (LAO) –Chiang Khong (THA)	Bridge across Mekong River needs to be built to facilitate border crossing; PRC and THA financing being explored	As part of the CBTA Implementation RETA, MOU to be negotiated in 2006-2007 for commencement of implementation in 2007; MOU for Savannakhet-Mukdahan should be used as a model
10. Cham Yeam (CAM) –Hat Lek (THA)	IICBTA needed as Thai Gov't.-financed road in the Southern Coastal Corridor in Cambodia will be completed by 2007	As part of the CBTA Implementation RETA, MOU to be negotiated in 2006-2007 for commencement of implementation in 2007; MOU for Poipet-Aranyaprathet should be used as a model
11. Thanaleng (LAO) – Nong Khai (THA)	IICBTA needed at the First Friendship Bridge between LAO and THA	As part of the CBTA Implementation RETA, MOU to be negotiated in 2006-2007 for commencement of implementation in 2007; MOU for Savannakhet-Mukdahan should be used as a model
12. Ruili (PRC) – Muse (MYA)	IICBTA needed for this active border crossing between the PRC and MYA	As part of the CBTA Implementation RETA, MOU to be negotiated in 2006-2007 for commencement of implementation in 2007
Phase 3 (2007-2008)		
13. Veunekham (LAO) – Dong Kralor (CAM)	PRC-assisted upgrading of road in CAM leading to border is expected to be completed in 2008	MOU to be negotiated in 2007-2008 for commencement of implementation in 2008. MOU for Dansavanh-Lao Bao could be used as model
14. Nam Phao (LAO) – Cau Treo (VIE)	No information	MOU to be negotiated in 2007-2008 for commencement of implementation in 2008; MOU for Dansavanh-Lao Bao should be used as a model
15. Wang Tao (LAO) – Chong Mek (THA)	No information	MOU to be negotiated in 2007-2008 for commencement of implementation in 2008; MOU for Mukdahan-Savannakhet should be used as a model
Proposed Additional Border Crossing Points which need to be included in Protocol 1 of the CBTA		
16. Lork (CAM) – Xa Xia (VIE)	Inclusion of this border crossing in the CBTA would be required for the planned ADB loans to CAM and VIE	MOU to be negotiated in 2007-2008 for commencement of implementation in 2008; MOU for Bavet-Moc Bai should be used as a model
17. Youyiguan (PRC) – Huu Nghi (VIE)	Active border crossing point between Guangxi and VIE; Has been proposed several times by PRC	MOU to be negotiated in 2007-2008 for commencement of implementation in 2008; MOU for Hekou-Lao Cai should be used as a model

Greater Mekong Subregion
Cross-Border Transport Agreement

List of Annexes and Protocols		Status of Ratification
Annex 1	Carriage of Dangerous Goods	
Annex 2	Registration of Vehicles in International Traffic	
Annex 3	Carriage of Perishable Goods	
Annex 4	Facilitation of Frontier Crossing Formalities	
Annex 5	Cross-Border Movement of People	
Annex 7	Road Traffic Regulation and Signage	
Annex 9	Criteria for Licensing of Transport Operators for Cross-Border Transport Operations	
Annex 10	Conditions of Transport	
Annex 11	Road and Bridge Design and Construction Standards and Specifications	
Annex 12	Border Crossing and Transit Facilities and Services	
Annex 13a	Multimodal Carrier Liability Regime	
Annex 13b	Criteria for Licensing of Multimodal Transport Operators for Cross-Border Transport Operations	
Annex 15	Commodity Classifications System	
Annex 16	Criteria for Driving Licenses	
Protocol 1	Designation of Corridors, Routes, and Points of Entry and Exit (Border Crossings)	
Protocol 2	Changes Concerning Transit Traffic	