



**ព្រះរាជក្រម**

នស/រកម/០១០៨/០០២

**យើង**

**ព្រះករុណាព្រះបាទសម្តេចព្រះបរមនាថ នរោត្តម សីហមុនី**  
**សមានភូមិជាតិសាសនា រក្ខតខត្តិយា ខេមរារដ្ឋរាស្ត្រ ពុទ្ធិន្ទ្រាធរាមហាក្សត្រ**  
**ខេមរាលនា សមូហោភាស កម្ពុជឯករាជ្យបូរណសន្តិ សុភមង្គលា សិរីវិបុលា**  
**ខេមរាស្រីពិរាស្ត្រ ព្រះចៅក្រុងកម្ពុជាធិបតី**

- បានទ្រង់យល់ រដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៧០៤/១២៤ ចុះថ្ងៃទី១៥ ខែកក្កដា ឆ្នាំ ២០០៤ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រមលេខ ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៤ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០១៩៦/០៣ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែមករា ឆ្នាំ១៩៩៦ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
- បានទ្រង់យល់ សេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ របស់សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

**ប្រកាសឱ្យប្រើ**

ច្បាប់ ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌអាស៊ាន ស្តីពីការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័តកាលពីថ្ងៃទី០៧ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០០៧ នាសម័យប្រជុំរដ្ឋសភា លើកទី ៧ នីតិកាលទី ៣ និងដែលព្រឹទ្ធសភាបានយល់ស្រប តាមទម្រង់ និងគតិនៃច្បាប់នេះទាំងស្រុង ដោយគ្មានការកែប្រែអ្វីឡើយ កាលពីថ្ងៃទី២៧ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០០៧ នាសម័យប្រជុំពេញអង្គព្រឹទ្ធសភាលើកទី ៤ នីតិកាលទី ២ ហើយដែលមានសេចក្តីទាំងស្រុង ដូចតទៅនេះ :



**ច្បាប់**

**ស្តីពី**

**ការអនុម័តយល់ព្រមលើកិច្ចព្រមព្រៀង  
ក្របខ័ណ្ឌអាស៊ានស្តីពីការដឹកជញ្ជូនពហូបភាព**

**មាត្រា ១.-**

អនុម័តយល់ព្រមលើកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌអាស៊ានស្តីពីការដឹកជញ្ជូនពហូបភាព  
ដែលបានធ្វើនៅទីក្រុងរៀងច័ន្ទ សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតកម្ពុជា នាថ្ងៃទី ១៧  
ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៥ ហើយដែលមានអត្ថបទទាំងស្រុងភ្ជាប់មកជាមួយនេះ ។

**មាត្រា ២.-**

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវបន្តរាល់នីតិវិធី ដើម្បីអនុវត្តកិច្ចព្រម  
ព្រៀងនេះ ។

ធ្វើនៅព្រះបរមរាជវាំងរាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ១៤ ខែ មករា ឆ្នាំ ២០០៨

**ព្រះហស្តលេខា និងព្រះរាជលញ្ឆករ  
នរោត្តម សីហមុនី**

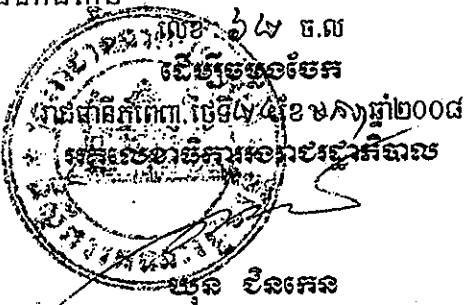
ព.ក. ០៤០១.០៤០

បានយកសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ  
សូមឡាយព្រះហស្តលេខាព្រះមហាក្សត្រ  
នាយករដ្ឋមន្ត្រី  
**ហត្ថលេខា**

**សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន**

បានជម្រាបជូនសម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន  
នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា  
រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

**ហត្ថលេខា  
ស៊ុន ចាន់ដុល**



4/3



**ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា**

**រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា**

**ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ**

លេខ: ៥១ អនក្រ.ប

ភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ១២ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៤

**សិទ្ធិប្រទាន**

- បានឃើញរដ្ឋធម្មនុញ្ញ នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស / រកម / ០៧០៤ / ០០១ ចុះថ្ងៃទី ១៣ ខែ កក្កដា ឆ្នាំ ២០០៤ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ធម្មនុញ្ញបន្ថែម សំដៅធានានូវដំណើរការជាប្រក្រតីនៃស្ថាប័នជាតិ
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៧០៤ /១២៤ ចុះថ្ងៃទី ១៥ ខែ កក្កដា ឆ្នាំ ២០០៤ ស្តីពីការកែតម្រូវរាជរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ ០២ / នស / ៩៤ ចុះថ្ងៃទី ២០ ខែ កក្កដា ឆ្នាំ ១៩៩៤ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- យោងតាមការចាំបាច់របស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

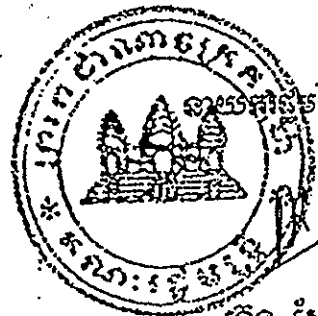
**រាជរដ្ឋាភិបាល**

ប្រទានសិទ្ធិជូន ឯកឧត្តម ស៊ុន ចាន់ថុល រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ដើម្បីចុះហត្ថលេខាលើឯកសារដូចខាងក្រោម :

- ១- សេចក្តីប្រកាសទីក្រុងភ្នំពេញស្តីពីសុវត្ថិភាពរថវិកាក្នុងតំបន់អាស៊ាន
- ២- ពិធីសារទី១ : ស្តីពីការកំណត់ផ្លូវ និងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់
- ៣- ពិធីសារទី៦ : ស្តីពីព្រំដែនផ្លូវដែក និងស្ថានីយ៍ប្តូរខ្សែរថភ្លើង
- ៤- កិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌអាស៊ាន ស្តីពីការសំរួលការដឹកជញ្ជូនរវាងរដ្ឋ និងរដ្ឋ
- ៥- កិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌអាស៊ាន ស្តីពីការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព

ក្នុងឱកាសនៃសម័យប្រជុំលើកទី ១០ រដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូនអាស៊ាន និងកិច្ចប្រជុំពាក់ព័ន្ធ មានកិច្ចប្រជុំលើកទី ៣ រដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូនអាស៊ាន-ចិន កិច្ចប្រជុំលើកទី ២ រដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូនអាស៊ាន-ជប៉ុន ដែលនឹង ប្រព្រឹត្តទៅចាប់ពីថ្ងៃទី ២១-២៤ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៤ នៅរាជធានីភ្នំពេញ នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដោយមានសិទ្ធិពេញលេញតាមអំណាចច្បាប់ បានចុះហត្ថលេខាខាងក្រោម លើសិទ្ធិប្រទាននេះ ។



ស៊ុន ថេន



ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា  
Kingdom of Cambodia

រាជរដ្ឋាភិបាល  
Royal Government

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ  
Nation Religion King

No. 51 OCM

Phnom Penh, 12 November, 2004

DELEGATION OF FULL POWER

- Considering the Constitution of the Kingdom of Cambodia;
- Considering the Royal Kram NS/RKM/0704/001 dated 13 July 2004 promulgating the Additional Constitution aiming at normalizing the functioning of the national institutions;
- Considering the Royal Decree NS/RKT/0704/124 dated 15 July 2004 on the Nomination of the Royal Government of Cambodia;
- Considering the Royal Kram 02/NS/94 dated 20 July 1994 promulgating the Law on the Organization and the Functioning of the Council of Ministers;
- Pursuant to the necessity of the Royal Government of Cambodia

THE ROYAL GOVERNMENT

Delegates herewith full power to H.E. Mr. SUN CHANTHOL, Minister of Public Works and Transport, to sign the following documents:

- 1- Phnom Penh Declaration on ASEAN Road Safety
- 2- Protocol 1 : Designation of Transit Transport Routes and Facilities
- 3- Protocol 6 : Railways Border and Interchange Stations
- 4- ASEAN Framework Agreement on Facilitation of Inter-state Transport
- 5- ASEAN Framework Agreement on multimodal Transport

On the occasion of the 10<sup>th</sup> ASEAN Transport Ministers Meeting (10<sup>th</sup> ATM) and the related meetings (the 3<sup>rd</sup> ASEAN-China Transport Ministers Meeting and the 2<sup>nd</sup> ASEAN-Japan Transport Ministers meeting) to be held on 21-24 November 2004 in Phnom Penh, Kingdom of Cambodia.

In witness whereof the undersigned, the Prime Minister of the Royal Government of Cambodia, with full power duly entrusted to him, has signed this delegation of full power.



HUN SEN

Handwritten mark

**កិច្ចព្រមព្រៀងក្រុមខ័ណ្ឌអាស៊ាន  
ស្តីពីការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព**



**សមាជិកនៃសមាគមប្រជាជាតិអាស៊ានគ្រឿង**  
**ដោយបានទទួលស្គាល់ :**

- ក- ថាការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពអន្តរជាតិ ជាមធ្យោបាយមួយនៃការសំរាប់សំរួលដល់ការពង្រីកពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ ក្នុងរង្វង់ប្រទេសសមាជិកអាស៊ាន ក៏ដូចជារវាងប្រទេសមួយជាសមាជិកអាស៊ាន និងប្រទេសទី៣ទាំងឡាយ ។
- ខ- សេចក្តីត្រូវការក្នុងការជំរុញអោយមានការអភិវឌ្ឍន៍ដោយរលូន សន្សំសំចៃ និងប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពនូវ សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ដែលគ្រប់គ្រាន់ទៅតាមតម្រូវការទាំងឡាយនៃពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ ។
- គ- ចេតនា នៃការអនុម័តវិធានខ្លះៗ ពាក់ព័ន្ធដល់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពជាអន្តរ ជាតិ រាប់បញ្ចូលទាំងបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការទទួលខុសត្រូវ នៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពទាំងឡាយ ។
- ឃ- សេចក្តីត្រូវការក្នុងការបង្កើតតុល្យភាពនៃផលប្រយោជន៍រវាងអ្នកប្រើប្រាស់ និងអ្នកផ្គត់ផ្គង់ខាងសេវាដឹកជញ្ជូន អន្តរជាតិ ។
- ង- សេចក្តីត្រូវការនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ តូចតែមិនប៉ះពាល់ដល់ច្បាប់ជាតិដែលទាក់ទងទៅនឹងបទប្បញ្ញត្តិ សណ្តាប់ធ្នាប់ និងការត្រួតពិនិត្យ នៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឯកត្តភាព ( ទោល ) ។

បានទទួលស្គាល់ផងដែរនូវវាក្យខ័ណ្ឌទី ៣ មាត្រាទី ១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងអាស៊ានស្តីពីការជំរុញកិច្ចសហប្រតិបត្តិ ការខាងសេដ្ឋកិច្ច ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅថ្ងៃទី ២៨ ខែ មករា ឆ្នាំ ១៩៩២ នៅប្រទេសសិង្ហបុរី ដែលមានន័យថានៅ ក្នុងការអនុវត្តន៍កិច្ចព្រមព្រៀងសេដ្ឋកិច្ចប្រទេសជាសមាជិកពីរ ឬច្រើនអាចចូលរួមអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងមុន ប្រសិនបើ ប្រទេសជាសមាជិកដទៃទៀតនៅមិនទាន់រៀបចំខ្លួនរួចរាល់ សំរាប់អនុវត្តន៍កិច្ចព្រមព្រៀងទាំងនេះ ។

បានទទួលស្គាល់បន្ថែមទៀតផងដែរពីការអភិវឌ្ឍន៍យ៉ាងឆាប់រហ័ស នៃសមាហរណកម្មសេវាកម្មដឹកជញ្ជូន ការ បញ្ជូន និងផ្គត់ផ្គង់ទំនិញនៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន ដែលមានលើកឡើងនៅក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌអាស៊ានសំរាប់

សមាហរណកម្មនៃវិស័យជាអាទិភាព ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងវៀងច័ន្ទ សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យ ប្រជាមានិតកម្ពុជា កាលពីថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៤ ។

បានឯកភាពដើម្បីបញ្ចប់នូវកិច្ចព្រមព្រៀងដូចតទៅ :

**ចំណុចទី ១**

**និយមន័យ**

**មាត្រា ១**

សំរាប់គោលបំណងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ :

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

" អង្គការជាតិមានសមត្ថកិច្ច " មានន័យថាមន្ត្រី ឬអង្គការដែលជ្រើសរើសដោយប្រទេសសមាជិកនីមួយៗ ។

" អ្នកទទួលទំនិញ " មានន័យថាបុគ្គលដែលមានសិទ្ធិទទួលទំនិញពីប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

" អ្នកផ្តល់ទំនិញ " មានន័យថា ជាបុគ្គលដែលបានសំរេចចិត្តចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពជាមួយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

" អ្នកប្រគល់ " ការប្រគល់ " ឬ បែងចែក មានន័យថា :

- ក- ការប្រគល់ទំនិញទាំងឡាយទៅអោយអ្នកទទួលទំនិញ ឬ .
- ខ- ការផ្ទេរដាក់ទំនិញអោយនៅចំកន្លែងទៅតាមបំណងប្រាថ្នារបស់អ្នកទទួលទំនិញ ដោយអនុលោមទៅតាមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ឬ ទៅតាមច្បាប់ ឬ ទម្លាប់ប្រើប្រាស់ការធ្វើពាណិជ្ជកម្មពិសេសដោយឡែកដែលអាចអនុវត្តបាននៅទីកន្លែងប្រគល់ទំនិញ ។ ឬ

គ- ការប្រគល់ទំនិញទៅអោយអាជ្ញាធរណាមួយ ឬភាគីទី ៣ ណាមួយផ្សេងទៀតជាបុគ្គលកំណត់ ដែល ទំនិញត្រូវបានប្រគល់ទៅអោយ ដោយអនុលោមទៅតាមច្បាប់ ឬ បទប្បញ្ញត្តិធានាដែលអាច អនុវត្តបាននៅកន្លែងប្រគល់នោះ ។

“ ទំនិញ ” មានន័យថា ជាទ្រព្យសម្បត្តិណាមួយ ក៏ដូចជាកុងតឺន័រ ប៉ាលែត ( ទំនិញជាប៉ាលែត ) ឬ ផ្កាតហូម ឬ វត្ថុ ដឹកជញ្ជូនទាំងឡាយប្រហាក់ប្រហែល ឬ ការរេចខ្ចប់កញ្ចប់ទាំងឡាយ ដែលមិនមែនផ្តល់ដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុ រូបភាពដោយមិនគិតថាមធ្យោបាយ ឬទ្រព្យសម្បត្តិទាំងនេះត្រូវបានដឹកជញ្ជូន ឬ ដាក់ទំនិញដឹកជញ្ជូនពីលើ ឬ ពីក្រោមវាយ៉ាងណានោះទេ ។

“ ជាលាយលក្ខណ៍ ” រាប់បញ្ចូលទាំងទូរលេខ ទូរសារ ទូរពុម្ព ឬ មធ្យោបាយទាំងឡាយផ្សេងទៀត ដែលបោះពុម្ព ថត ឬ កត់បញ្ចូល ឬ ត្រាប់ឡើងវិញ ឬបញ្ជូនសារដោយឧបករណ៍ ឬបរិធានមេកានិច ឬអេឡិចត្រូនិក ឬ ដោយឧបករណ៍ ឬ បរិធានទាំងឡាយផ្សេងទៀតបង្កើតឡើងសំរាប់បរិច្ចាគដោយដៃ ដូចខាងលើនេះ ។

“ ដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពអន្តរជាតិ ” មានន័យថាការដឹកនាំទំនិញ ដោយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនយ៉ាងតិច ពីរបបខុសគ្នាលើ មូលដ្ឋានកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពមួយ ពីកន្លែងមួយរបស់ប្រទេសមួយ ដែលនៅទីនោះទំនិញត្រូវបានប្រគល់ទៅ អោយ ឬ ទទួលយកដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពទៅកាន់កន្លែងមួយទៀត ដែលបានកំណត់សំរាប់ប្រគល់ បែងចែកទំនិញដែលស្ថិតនៅក្នុងប្រទេសដ៏ទៃមួយផ្សេងទៀត ។

ប្រតិបត្តិការទាំងឡាយក្នុងការលើកផុតទំនិញ និងការបែងចែកទំនិញដែលបានធ្វើឡើងក្រៅពីសកម្មភាពនៃ កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពមួយដូចដែលបានកំណត់ក្នុងកិច្ចសន្យាខាងលើ និងមិនត្រូវចាត់ទុកថាជាការដឹកជញ្ជូនពហុ រូបភាពអន្តរជាតិទេ ។

“ ច្បាប់ចាំបាច់ ” មានន័យថា ច្បាប់ ឬ អនុសញ្ញាអន្តរជាតិណាក៏ដោយ ដែលបង្កើតជាផ្នែក នៃច្បាប់របស់ជាតិពាក់ព័ន្ធ ដល់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ ដែលមាត្រាទាំងឡាយបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់ទាំងនេះមិនអាច ផ្តាច់ចេញដោយសារបដិញ្ញត្តិ នៃកិច្ចសន្យា ( ការចែងក្នុងកិច្ចសន្យា ) ដែលបណ្តាលអោយខូចខាតប្រយោជន៍ដល់អ្នកដឹកជញ្ជូន ឬ អ្នកធ្វើទំនិញទេ ។

“ ប្រទេសសមាជិក ” មានន័យថា ជាប្រទេសមួយនៃបណ្តាប្រទេសអាស៊ាន ។

“ កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ” មានន័យថា ជាកិច្ចសន្យាមួយដែលតាមរយៈនេះ ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព មួយទទួលរ៉ាប់រងទៅនឹងការទូទាត់សោហ៊ុយដឹកជញ្ជូនទំនិញ ដើម្បីអនុវត្ត ឬ ទទួលអនុវត្តនូវសកម្មភាពនៃការដឹកជញ្ជូន ពហុរូបភាពជាអន្តរជាតិ ។

“ ឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ” មានន័យថា ឯកសារមួយដែលជាភស្តុតាងបញ្ជាក់ពីកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព មួយដែលទទួលផ្ទុកនូវទំនិញដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព និងការទទួលរ៉ាប់រងដោយបុគ្គលនោះក្នុងការប្រគល់ ទំនិញដោយអនុលោមតាមលក្ខខណ្ឌនៃកិច្ចសន្យា ។

“ ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ” មានន័យថា បុគ្គលណាក៏ដោយក្នុងនាមខ្លួនផ្ទាល់ ឬតាមរយៈបុគ្គលដទៃផ្សេងទៀត 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) ។

“ ទទួលផ្ទុកទំនិញ ឬទទួលទំនិញអោយនៅក្រោមការទទួលខុសត្រូវរបស់ណាម្នាក់ ឬការទទួលបន្ទុក ” មានន័យថា ទំនិញត្រូវបានប្រគល់ទៅអោយ និងយល់ព្រមដឹកជញ្ជូនដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

**ជំពូកទី ២**

**ទំហំនៃការអនុវត្តន៍**

**មាត្រា ២**

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះនឹងអនុវត្តទៅលើ :



- ក- រាល់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពទាំងអស់ ដែលនៅក្រោមការចុះបញ្ជីការរបស់អង្គការជាតិមានសមត្ថកិច្ចនិមួយៗ និង
- ខ- រាល់កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពទាំងអស់ សំរាប់បំរើគោលបំណងក្នុងការរៀបចំបណ្តឹងស៊ីវិលប្រសិនបើ :
  - (១) ទឹកនៃផ្លូវសំរាប់ទទួលផ្ទុកទំនិញ ដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពស្ថិតនៅក្នុងប្រទេសសមាជិកណាមួយ ឬ
  - (២) - ទឹកនៃផ្លូវប្រគល់ទំនិញដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព គឺស្ថិតនៅក្នុងប្រទេសជាសមាជិកមួយ ។

**មាត្រា ៣**

ទោះជាពេលណាក៏ដោយ នៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និងនៅក្នុងប្បញ្ញត្តិដែលបានអនុម័តសំរាប់គោលបំណង នៃការអនុវត្តនីតិកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ 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 បោះពុម្ពក្នុងទម្រង់ពុម្ព បោះប្រហោង បោះត្រា ជាសញ្ញា ឬជាមធ្យោបាយមេកានិក ឬអេឡិចត្រូនិកផ្សេងទៀត ប្រសិនបើមិនជំនាន់ទៅនឹងច្បាប់នៃប្រទេសប្រទេស ដែលនៅទីនោះឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានគេចេញអោយ ។

**មាត្រា ៥**

- ១- ឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពនឹងត្រូវមានចំណុចពិសេសដូចតទៅ :
  - ក- ប្រភេទជាធម្មតាទូទៅនៃទំនិញ និងមិត្តសញ្ញាចាំបាច់សំរាប់សំគាល់ទំនិញ និងការបញ្ជាក់ជាក់លាក់ដូចជា

សក្ខណៈងាយខូច ឬសក្ខណៈគ្រោះថ្នាក់នៃទំនិញ ប្រសិនបើជាអាចអនុវត្តបាន បរិមាណកញ្ចប់ ឬ បំណែកទំងន់ទាំងសហគមន៍ នៃទំនិញ ឬ បរិមាណរបស់ទំនិញដែលមានការបញ្ជាក់ផ្សេងពីនេះ និងរាល់ ចំណុចពិសេសតាមការផ្តល់ពីអ្នកបញ្ជូនទំនិញ.

- ខ- ទិដ្ឋភាពខាងក្រៅនៃទំនិញ
- គ- ឈ្មោះ និងទីកន្លែងធ្វើការសំខាន់ៗរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព
- 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- បរិមាណទំនិញសំរាប់បែបដឹកជញ្ជូននីមួយៗ ប្រសិនបើឯកភាពគ្នាជាក់លាក់រវាងគូរភាគី ឬបរិមាណទំនិញរាប់បញ្ចូលទាំងរូបិយវត្ថុរបស់ខ្លួនក្នុងកិច្ចអាចទូទាត់បានដោយអ្នកទទួលទំនិញ ឬ តំរុយ (ឬ សុចនាករ) ផ្សេងទៀតដែលសោហ៊ុយដឹកជញ្ជូនអាចទូទាត់បានដោយអ្នកទទួលទំនិញ

ឌ- ផ្លូវដែលត្រូវប្រកាន់យកបែបនៃការដឹកជញ្ជូន និងទឹកនៃរដ្ឋទំនិញ ប្រសិនបើអាចដឹងបាននៅពេលដែលឯកសារដឹកជញ្ជូនពហ្សបភាព ត្រូវបានគេចេញអោយ

ឈ- ចំណុចពិសេសផ្សេងទៀតណាមួយ ដែលបណ្តាភាគីអាចព្រមព្រៀងដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងឯកសារពហុដឹកជញ្ជូន ប្រសិនបើមិនប្រឆាំងជាមួយនឹងច្បាប់នៃប្រទេសដែលឯកសារត្រូវបានគេចេញអោយ ។

២- អវត្តមានចេញពីឯកសារដឹកជញ្ជូនពហ្សបភាពនូវចំណុចមួយ ឬ ចំណុចច្រើននៅក្នុងចំណោមចំណុចពិសេសនានាយោងតាមកថាខ័ណ្ឌទី១ នៃមាត្រានេះ នឹងមិនប៉ះពាល់ដល់លក្ខណៈស្របច្បាប់ នៃឯកសារដែលជាឯកសារដឹកជញ្ជូនពហ្សបភាព ។

**មាត្រា ៦**

១- ឯកសារដឹកជញ្ជូនពហ្សបភាព នឹងត្រូវចាត់ទុកជាក័ស្តុតាង *ភ័ស្តុប័ណ្ណ* ក្នុងការទទួលផ្ទុកទំនិញធ្វើឡើងដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហ្សបភាព នូវទំនិញទាំងឡាយដែលបានរៀបរាប់ក្នុងឯកសារនោះ លើកលែងតែតម្រូវផ្ទុយពីនេះដូចជា "ទំងន់សរុបទំងន់បន្ទុក និងចំនួននៃបន្ទុក " " Shipper's weight, load and count " "សំបកកញ្ចប់ក្នុងតែន័រសំរាប់ផ្ទុក" " Shipper- Packet container " ឬ សេចក្តីបញ្ជាក់ប្រហាក់ប្រហែលដែលគេរៀបចំឡើង ដើម្បីដាក់ចូលទៅក្នុងអត្ថបទបោះពុម្ព ឬ ប្រថាប់នៅលើឯកសារនោះ ។

២- ក័ស្តុតាងដែលផ្ទុយពីនេះ មិនអាចទទួលយកបានឡើយ កាលណាឯកសារដឹកជញ្ជូនពហ្សបភាពត្រូវបានផ្ទេរ ឬ ក៏សារប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិក មានតំលៃដូចគ្នាត្រូវបានបញ្ជូន និងបានទទួលដោយអ្នកទទួលទំនិញ ដែលជាអ្នកទទួលទំនិញដោយភ្នំស្មោះត្រង់ បានពីងផ្នែក និងចាត់ចែងសកម្មភាពជាបន្តបន្ទាប់ទៀត ។

**ជំពូកទី ៤**

**ការទទួលខុសត្រូវរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហ្សបភាព**

**មាត្រា ៧**

ការទទួលខុសត្រូវរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហ្សបភាព ចំពោះទំនិញក្រោមបទប្បញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ មានរយៈពេលចាប់ពីថ្ងៃប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហ្សបភាពបានទទួលយកទំនិញអោយមកស្ថិតនៅក្នុងបន្ទប់របស់ខ្លួន រហូតដល់ពេលប្រគល់ទំនិញទាំងនោះ ។

**មាត្រា ៨**

ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះសកម្មភាព និងការខ្វះខាតនៃអ្នកបំរើសេវា ឬ ភ្នាក់ងាររបស់គេ នៅពេលណាអ្នកបំរើសេវា ឬ ភ្នាក់ងារទាំងនោះធ្វើសកម្មភាពក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃកិច្ចការរបស់គេ ឬ នៃបុគ្គលផ្សេងណាមួយទៀត ដែលជាអ្នកធ្វើសេវានេះ ហើយដែលគាត់ប្រើដើម្បីសកម្មភាព នៃកិច្ចសន្យានេះ ប្រសិនបើ សកម្មភាព និងការខ្វះខាតទាំងនេះគឺជាសកម្មភាពរបស់គាត់ ។

**មាត្រា ៩**

ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវទទួលរ៉ាប់រងអនុវត្ត ឬ ប្រគល់ការអនុវត្តន៍រាល់សកម្មភាពចាំបាច់ ដើម្បី ធានានូវការប្រគល់ទំនិញ :

- ក- នៅពេលណាដែលឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានផ្តល់ក្នុងទម្រង់អាចចរចាបាន ទៅអោយ " អ្នកកាន់ " ដែលបុគ្គលមានកាន់ឯកសារដើម ១ ច្បាប់ ឬ
- ខ- នៅពេលណាឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានផ្តល់ក្នុងទម្រង់អាចចរចាបាន " តាមការបញ្ជា " ទៅអោយបុគ្គលដែលមានឯកសារដើមមួយច្បាប់ ដោយមានចំណាត់ការភាពត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់ ឬ
- គ- នៅពេលណាដែលឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានផ្តល់ ឬ (ចេញអោយ) ក្នុងទម្រង់អាចចរចាបាន ទៅអោយបុគ្គលដែលមានឈ្មោះកំណត់ណាមួយ ដែលជាបុគ្គលមានភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់ពីអត្តសញ្ញាណរបស់គាត់ និងមានកាន់ជាប់ឯកសារដើម ០១ ច្បាប់ ។ ប្រសិនបើឯកសារបែបនេះត្រូវបានផ្ទេរ " តាមការបញ្ជា " ឬប្រសិនបើទុកចំហ នោះបទប្បញ្ញត្តិនៃចំណុច " ៨ " ខាងលើត្រូវបានគេយកមកអនុវត្ត ឬ
- ឃ- នៅពេលណាដែលឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានផ្តល់ ក្នុងទម្រង់មិនអាចចរចាបានទៅអោយបុគ្គលកំណត់ឈ្មោះថា ជាអ្នកទទួលទំនិញនៅក្នុងឯកសារដោយមានភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់អត្តសញ្ញាណរបស់គាត់ ឬ
- ង- នៅពេលណាដែលគ្មានឯកសារណាមួយត្រូវបានផ្តល់ទៅអោយបុគ្គល ដូចបានណែនាំដោយអ្នកប្រគល់ទំនិញ ឬ ដោយបុគ្គលដែលបានទទួលសិទ្ធិពីអ្នកប្រគល់ទំនិញ ឬ អ្នកទទួលទំនិញ ដែលស្ថិតនៅក្រោមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពក្នុងការផ្តល់ការណែនាំដូចនោះ ។

**មាត្រា ១០**

១- ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហ្គរូបភាព ត្រូវទទួលខុសត្រូវលើការបាត់បង់បណ្តាលមកពីការបាត់បង់ទំនិញព្រមទាំងការបាត់បង់បណ្តាលមកពីការយឺតយ៉ាវក្នុងការចែកចាយទំនិញ ប្រសិនបើជាហេតុការណ៍ដែលបណ្តាលអោយមានការខូចខាត បាត់បង់ ឬ យឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ទំនិញបានកើតឡើង នៅពេលដែលទំនិញនៅក្នុងបន្ទុកទទួលខុសត្រូវរបស់ប្រតិបត្តិករ ដូចបានចែងក្នុងមាត្រា ៧ លើកលែងតែប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហ្គរូបភាពមានភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់ថាខ្លួនគាត់ជាឬអ្នកបំរើរបស់គាត់ ភ្នាក់ងាររបស់គាត់ ឬ របស់បុគ្គលផ្សេងណាមួយ ដូចបានចែងក្នុងមាត្រា ៨ ដែលបានចាត់វិធានការទាំងអស់ ដែលអាចជាតម្រូវការដ៏សមហេតុផលរបស់គាត់ ដើម្បីបញ្ជ្រាបសុវត្ថិភាពដែលបានកើតឡើង និងផលវិបាករបស់វា ។

២- ជាយ៉ាងណាក៏ដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហ្គរូបភាព នឹងមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះការបាត់បង់បណ្តាលមកពីការយឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ទំនិញ លើកលែងតែម្ចាស់ទំនិញបានធ្វើសេចក្តីប្រកាសនៃការចាប់អារម្មណ៍ ( សេចក្តីប្រកាសទទួលស្គាល់ ) ក្នុងពេលប្រគល់ទំនិញដែលបានយល់ព្រមដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហ្គរូបភាព ។

**មាត្រា ១១**

១- ការយឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ទំនិញដែលបានកើតឡើង នៅពេលណាដែលទំនិញមិនត្រូវបានប្រគល់ក្នុងរយៈពេលដែលបានឯកភាពគ្នាយ៉ាងជាក់លាក់ ឬ ក្នុងករណីគ្មានការព្រមព្រៀងបែបនេះ វាគួរតែមានរយៈពេលមួយសមរម្យ ដែលជាការតម្រូវសំរាប់ការយកចិត្តទុកដាក់របស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហ្គរូបភាពមួយ ត្រូវបានពិចារណាដោយផ្អែកទៅលើកាលៈទេសៈនៃករណីនីមួយៗ ។

២- បើសិនជាទំនិញមិនបានប្រគល់ក្នុងរយៈពេល៩០ ថ្ងៃជាប់គ្នាក្រោយកាលបរិច្ឆេទ នៃការប្រគល់ទំនិញកំណត់ឡើងដោយអនុលោមតាមវាក្យខ័ណ្ឌខាងដើម បុគ្គលណាក៏ដោយដែលគេបានផ្តល់សិទ្ធិក្នុងការតវ៉ាអំពីទំនិញក្នុងករណីគ្មានភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់ផ្ទុយពីនេះ អាចចាត់ទុកថាទំនិញត្រូវបានបាត់បង់ ។

**មាត្រា ១២**

ថ្វីបើមានបទប្បញ្ញត្តិចែងក្នុងមាត្រា ១០ ក៏ដោយក៏ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហ្គរូបភាព នឹងមិនទទួលខុសត្រូវក្នុងការបាត់បង់ការខូចខាតបាក់បែក ឬការយឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ទំនិញ ទៅលើទំនិញផ្សេងៗក្នុងការដឹកជញ្ជូនឡើយ ប្រសិនបើប្រតិបត្តិករនោះមានភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់ថា ព្រឹត្តិការណ៍ដែលបណ្តាលអោយមានការបាត់បង់ ខូចខាត ឬយឺតយ៉ាវបែបនេះបានកើតឡើងនៅក្នុងពេលដឹកជញ្ជូនស្របទៅតាមព្រឹត្តិការណ៍ ឬ កាលៈទេសៈមួយ ឬ ច្រើនដូចខាងក្រោម :

គ- ប្រធានស័ក្តិ

- ខ- សកម្មភាពអំពើ ឬ ការធ្វេសប្រហែសរបស់អ្នកផ្តល់ទំនិញ អ្នកទទួលទំនិញ ឬ ក៏អ្នកតំណាង ឬ ភ្នាក់ងាររបស់គេ
- គ- ការរេចខ្ចប់ ការដាក់សញ្ញា ឬការបង់លេខទំនិញមិនបានគ្រប់គ្រាន់ ឬត្រឹមត្រូវ
- ឃ- ការលើក ការផ្ទុក ការផ្ទេរចេញ ការរៀបចំទុកដាក់ទំនិញ ធ្វើឡើងដោយអ្នកប្រគល់ទំនិញ (ម្ចាស់ទំនិញ) អ្នកទទួល ឬក៏អ្នកតំណាង ឬ ភ្នាក់ងាររបស់គេ
- ង- ការខ្វះចន្លោះ លក្ខណៈជាប់ខាងក្រៅ (លក្ខណៈធម្មជាតិ) និងលក្ខណៈខាងក្នុងដែលមើលទំនិញមិនឃើញ
- ច- ក្នុងកម្ម ការបិទរោងចក្រ ការឈប់ធ្វើការងារ ការកំរិតទាំងស្រុង ឬមួយផ្នែកលើការងារ
- ឆ- អនុលោមទៅតាមទំនិញ ដែលដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រ ឬផ្លូវទន្លេខាងក្នុងប្រទេស នៅពេលដែលការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវទាំងនោះ នៅក្នុងអំឡុងពេលដែលការដឹកជញ្ជូនបានកើតឡើង
  - ក្នុងករណីដូចខាងក្រោម :
    - ១- អំពើ ឬ (សកម្មភាព) ការធ្វេសប្រហែស ឬក៏កំហុសឆ្គងនៃមេការ (មេបញ្ជាការ) នារិក ពីឡូតនារ៉ា ឬអ្នកបំរើ របស់អ្នកដឹកជញ្ជូនក្នុងពេលធ្វើនារ៉ាចរ ឬនៅក្នុងពេលចាត់ចែង គ្រប់គ្រងនារ៉ា ឬ
    - ២- អគ្គិភ័យ លើកលែងតែករណីកើតឡើងជាក់ស្តែង ឬជារឿងផ្ទាល់ខ្លួនរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូន ។ ទោះយ៉ាងណាក៏ដោយ ជានិច្ចជាកាលចែងថា នៅពេលដែលការបាត់បង់ ការខូចខាតគឺជាលទ្ធផលអំពីភាពមិនគ្រប់លក្ខណៈបច្ចេកទេសនៃនារ៉ាចរ នោះ ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព អាចបង្ហាញភ័ស្តុតាងថា ក្នុងពេលដែលមានការប្រឹងប្រែងយកចិត្តទុកដាក់ត្រូវបានធ្វើឡើង ដើម្បីអោយនារ៉ាមានលក្ខណៈបច្ចេកទេសសមស្របនៅពេលចាប់ផ្តើម នៃការចេញដំណើរ ។

**មាត្រា ១៣**

- ១- ការវាយតម្លៃនៃការចេញសងលើការបាត់បង់ ឬការខូចខាតដល់ទំនិញត្រូវធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើតម្លៃ នៃ ទំនិញទាំងនោះនៅនិងទីកន្លែង និងនៅក្នុងពេលវេលាដែលទំនិញត្រូវបានប្រគល់ទៅអោយអ្នកទទួលទំនិញ ឬ នៅនិង ទីកន្លែង និងនៅពេលវេលាដែលទំនិញត្រូវបានប្រគល់ អនុលោមតាមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។
- ២- តម្លៃទំនិញនិងត្រូវកំណត់ យោងតាមថ្លៃផ្លាស់ប្តូរផលិតផលថ្មីៗ ក្នុងបច្ចុប្បន្ន ឬ ប្រសិនបើគ្មានថ្លៃបែបនេះទេ ត្រូវយោងទៅតាមថ្លៃទីផ្សារបច្ចុប្បន្ន ឬ បើគ្មានថ្លៃទាំងពីរខាងលើទេ តម្លៃផ្លាស់ប្តូរផលិតផល ឬ តម្លៃទីផ្សារបច្ចុប្បន្ន ត្រូវយោងតម្លៃទំនិញធម្មតាដែលមានប្រភេទ និង គុណភាពដូចគ្នា ។

**ជំពូកទី ៥**

**ដែនតំណក់នៃការទទួលខុសត្រូវរបស់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព**

**មាត្រា ១៤**

លុះត្រាតែប្រភេទ និងតម្លៃនៃទំនិញត្រូវបានប្រកាសដោយអ្នកប្រគល់ទំនិញនៅមុនពេលទំនិញត្រូវបានទទួល ផ្អែកដោយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព និងត្រូវបានបញ្ជូលទៅក្នុងឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ទើបប្រតិបត្តិការ ដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវបានភ្ជាប់ទៅជាអ្នកទទួលខុសត្រូវចំពោះការបាត់បង់ ឬ ការខូចខាតដល់ទំនិញក្នុងទឹកប្រាក់ លើសពីចំនួនទឹកប្រាក់សមមូលនឹង 666.67 SDR ក្នុងមួយកញ្ចប់ ឬ ឯកតា ឬ 2.00 SDR ក្នុងមួយគីឡូក្រាមនៃទំងន់ ទាំងសំបក ( ទំងន់សរុប ) នៃទំនិញបាត់បង់ ឬ ខូចខាតលើទំនិញណាមួយក៏ដោយដែលមានតម្លៃខ្ពស់ជាងគេ ។

**មាត្រា ១៥**

នៅពេលណាដែលមានកុងតឺន័រ ប៉ាឡែត ឬ បន្ទុកដឹកជញ្ជូនប្រហាក់ប្រហែលណាមួយ ត្រូវបានគេផ្ទុកច្រើន ជាងមួយកញ្ចប់ ឬមួយឯកតា បណ្តាកញ្ចប់ ឬឯកតាផ្ទុកផ្សេងៗទៀត ដែលរៀបរាប់នៅក្នុងឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ដូចដែលបានខ្ទប់នៅក្នុងបន្ទុកដឹកជញ្ជូនបែបនេះ នឹងត្រូវចាត់ជាតញ្ចប់ច្រើន ឬឯកតាផ្ទុកច្រើន ។ លើកលែងការរៀបរាប់ រួចមកហើយនេះ បន្ទុកដឹកជញ្ជូនបែបនេះ នឹងត្រូវចាត់ជាតញ្ចប់ ឬឯកតាមួយ ។

**មាត្រា ១៦**

ថ្លៃត្បិតតែមានទម្រង់ក្នុងមាត្រាទី ១៤ និង ១៥ ក៏ដោយ ដោយអនុលោមទៅតាមកិច្ចសន្យាប្រសិនបើ ការធ្វើដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព មិនបានរាប់បញ្ចូលការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមសមុទ្រ ឬតាមផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ការទទួលខុស ត្រូវរបស់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវកំណត់ត្រឹមទឹកប្រាក់មិនលើស 8.33 SDR ក្នុងមួយគីឡូក្រាមទំងន់ទាំង សំបក ( ទំងន់សរុប ) នៃទំនិញដែលបាត់បង់ ឬ ខូចខាត ។

**មាត្រា ១៧**

នៅពេលណាដែលការបាត់បង់ ឬការខូចខាតដល់ទំនិញបានកើតមានឡើងក្នុងដំណាក់កាលពិសេសដោយឡែក ណាមួយនៃការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពដោយអនុលោមទៅតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ឬ ច្បាប់ជាធរមានដែលកំពុងអនុវត្តដែល មានចែងកំរិតទទួលខុសត្រូវផ្សេងៗទៀត និងប្រសិនបើកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនដាច់ដោយឡែកមួយ ត្រូវបានរៀបចំឡើង សំរាប់ដំណាក់កាលដឹកជញ្ជូនដាច់ដោយឡែកនេះ នោះកំរិតនៃការទទួលខុសត្រូវរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ចំពោះការបាត់បង់ ឬការខូចខាតបែបនេះនឹងត្រូវកំណត់ដោយយោងទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃអនុសញ្ញា ឬច្បាប់ចាំបាច់ទាំង នោះ ។

**មាត្រា ១៨**

ប្រសិនបើប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះការបាត់បង់បណ្តាលមកពីការយឺតយ៉ាវ ក្នុងការប្រគល់ឬការបាត់បង់ ឬការខូចខាតផ្សេងទៀតជាផលវិបាកក្រៅពីការបាត់បង់ ឬខូចខាតទំនិញ ការទទួលខុស ត្រូវរបស់ប្រតិបត្តិករនឹងត្រូវកំណត់ត្រឹមទឹកប្រាក់មួយចំនួនមិនលើសពីតំលៃសមមូល នៃទំនិញនៅក្រោមកិច្ចសន្យាដឹក ជញ្ជូនពហុរូបភាពសំរាប់ការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

**មាត្រា ១៩**

ការទទួលខុសត្រូវមួយផ្នែកៗរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព មិនត្រូវលើសកំរិតទទួលខុសត្រូវលើការ បាត់បង់ទំនិញទាំងស្រុងឡើយ ។

**មាត្រា ២០**

ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពគ្មានសិទ្ធិទទួលអត្ថប្រយោជន៍ពីការកំណត់ព្រំដែន នៃការទទួលខុសត្រូវ ប្រ សិនបើគេមានភស្តុតាងបញ្ជាក់ថា ការបាត់បង់ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ទំនិញបណ្តាលមកពីអំពើផ្ទាល់ ខ្លួនណាមួយ ឬការខ្វះខាតរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ធ្វើឡើងក្នុងបំណងចេតនាបណ្តាលអោយមានការបាត់ បង់ ការខូចខាត ឬ ការយឺតយ៉ាវបែបនេះ ឬដោយមិនប្រុងប្រយ័ត្ន និងដោយដឹងថាការបាត់បង់ការខូចខាតអាចនឹងកើត មានឡើង ។

**ជំពូកទី ៦**

**ការទទួលខុសត្រូវរបស់អ្នកប្រគល់ទំនិញ**

**មាត្រា ២១**

១- អ្នកប្រគល់ទំនិញនឹងត្រូវចាត់ថា មានការធានារ៉ាប់រងចំពោះប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពនូវភាពត្រឹមត្រូវ នៃទំនិញ នៅក្នុងពេលដែលទំនិញត្រូវបានប្រគល់អោយ និងទទួលយកដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពនូវ



រាល់ចំណុចពិសេសពាក់ព័ន្ធដល់ប្រភេទទូទៅនៃទំនិញ សញ្ញាសំគាល់លេខរៀង ទំងន់ ទំហំ និងបរិមាណ និងបើអាចអនុវត្តបានលក្ខណៈគ្រោះថ្នាក់នៃទំនិញផ្តល់ដោយខ្លួនគេ ឬ ក្នុងនាមខ្លួនដើម្បីបញ្ចូលទៅក្នុងឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

២- អ្នកប្រគល់ទំនិញត្រូវដាក់សញ្ញា ឬ ដាក់ផ្ទាំងទំនិញគ្រោះថ្នាក់ ដោយអនុលោមតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ឬ ច្បាប់ជាតិណាមួយដែលអាចអនុវត្តបានដែរ ។

៣- នៅក្នុងករណីដែលអ្នកប្រគល់ទំនិញ ប្រគល់ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ទៅអោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ឬបុគ្គលណាមួយទៀតដែលធ្វើសកម្មភាពក្នុងនាមខ្លួន អ្នកប្រគល់ទំនិញត្រូវជូនដំណឹងដល់ប្រតិបត្តិករ ឬ បុគ្គលនោះនូវលក្ខណៈគ្រោះថ្នាក់នៃទំនិញនិងប្រសិនបើចាំបាច់ត្រូវប្រកាសអោយប្រតិបត្តិករប្រកាន់យកនូវការព្រមានជាមុន ។ បើសិនជាអ្នកប្រគល់ទំនិញខកខានមិនបានធ្វើដូចនេះ ហើយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពមិនបានដឹងពីគ្រោះថ្នាក់នៃទំនិញពាមផ្លូវផ្សេងទៀត :

- ក- អ្នកប្រគល់ទំនិញត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពដល់ការបាត់បង់ ដែលបណ្តាលមកពីការផ្ទុកទំនិញបែបនេះ
- ខ- នៅពេលណាមួយក៏ដោយទំនិញអាចរើចេញបំផ្លាញ ឬ ធ្វើអោយលែងមានគ្រោះថ្នាក់ទៅតាមកាលៈទេសៈតំរូវដោយគ្មានការទូទាត់ជាសំណងឡើយ

៤- បទប្បញ្ញត្តិនៃវាក្យខ័ណ្ឌ ៣ របស់មាត្រានេះ ពុំអាចផ្តើមឡើងយកមកប្រើដោយបុគ្គលណាមួយបានឡើយ បើសិនជាក្នុងរយៈពេលដឹកជញ្ជូន បុគ្គលនោះបានទទួលបន្ទុកទំនិញដោយបានដឹងពីលក្ខណៈគ្រោះថ្នាក់នៃទំនិញជាមុន ។

៥- ក្នុងករណីបទប្បញ្ញត្តិនៃវាក្យខ័ណ្ឌ ៣-ខ នៃមាត្រានេះមិនបានអនុវត្ត ឬ មិនយកមកប្រើ ប្រសិនបើទំនិញគ្រោះថ្នាក់ក្លាយជាគ្រោះថ្នាក់ពិតមែនដល់អាយុជីវិត ឬទ្រព្យសម្បត្តិ នោះទំនិញអាចត្រូវរើចេញ ឬបំផ្លាញ ឬធ្វើអោយលែងមានគ្រោះថ្នាក់ ទៅតាមកាលៈទេសៈតំរូវដោយគ្មានការទូទាត់ លើកលែងតែនៅពេលណាដែលវាត្រូវមានកាតព្វកិច្ចណាមួយរួមចំណែកក្នុងមធ្យមភាគជាទូទៅ ឬ លើកលែងតែប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវទទួលខុសត្រូវដោយអនុលោមទៅតាមមាត្រាទី ១០ និង ទី ១១ ។

៦- អ្នកប្រគល់ទំនិញត្រូវសងប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ចំពោះការបាត់បង់បណ្តាលមកពីភាពមិនត្រឹមត្រូវ ឬ ភាព មិនគ្រប់គ្រាន់ នៃចំណុចពិសេស ដូចមានយោងក្នុងវាក្យខ័ណ្ឌខាងដើម ។

៧- អ្នកប្រគល់ទំនិញនៅតែត្រូវទទួលខុសត្រូវ ថ្វីបើឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានផ្ទេរពីខ្លួនក៏ដោយ ។

៨- សិទ្ធិនៃប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពទៅលើសំណងរបបនេះ នឹងមិនមានករណីណាមួយដែលកំរិតការទទួលខុសត្រូវរបស់ខ្លួន ក្រោមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ចំពោះបុគ្គលណាមួយក្រៅពីអ្នកប្រគល់ទំនិញឡើយ ។

**ជំពូកទី ៧**

**ការតវ៉ា ការឃ្លឹង និងអាជ្ញាយុកាល**

**មាត្រា ២២**

១- លុះត្រាតែមានការកត់ត្រា ឬប្រកាសពីការបាត់បង់ ឬ ខូចខាតនៃទំនិញដែលបញ្ជាក់ពីទិដ្ឋភាពទូទៅ នៃការបាត់បង់ ឬ ខូចខាតត្រូវបានផ្តល់ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ដោយអ្នកទទួលទំនិញទៅអោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទនៅពេលដែលទំនិញត្រូវបានប្រគល់ទៅអោយអ្នកទទួលទំនិញ ហើយការប្រគល់បែបនេះជាភស្តុតាងលើកដំបូងបំផុតនៃការប្រគល់ទំនិញដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទ ដូចដែលបានរៀបរាប់ក្នុងឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទ ។

២- នៅពេលណាដែលការបាត់បង់ ឬ ខូចខាតមិនបានសំដែងឡើងច្បាស់លាស់ ឥទ្ធិពលដូចគ្នានៃភស្តុតាងដំបូងបំផុតត្រូវបានអនុវត្ត ប្រសិនបើការប្រកាសជាលាយលក្ខណ៍អក្សរមិនត្រូវបានផ្តល់ក្នុងរយៈពេល៦ ថ្ងៃជាប់គ្នា បន្ទាប់ពីថ្ងៃដែលទំនិញត្រូវបានប្រគល់ទៅអោយអ្នកទទួលទំនិញ ។

**មាត្រា ២៣**

លើកលែងតែបានព្រមព្រៀងគ្នាដាក់លាក់ផ្សេងពីនេះ អំពើណាមួយដែលពាក់ព័ន្ធដល់ការដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះនឹងត្រូវបានអាជ្ញាយុកាល លើកលែងតែពេលណានីតិវិធីបណ្តឹងតុលាការ ឬអាជ្ញាកណ្តាលបានចាប់ផ្តើមក្នុងរយៈពេល ៩ ខែ ក្រោយការប្រគល់ទំនិញ ឬប្រសិនបើទំនិញមិនបានប្រគល់ក្រោយកាលបរិច្ឆេទ ដែលទំនិញត្រូវប្រគល់ ឬ ក្រោយកាលបរិច្ឆេទដែលអនុលោមទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិចែងក្នុងមាត្រា ១១ វាក្យខ័ណ្ឌ ២ នោះការខកខានក្នុងការប្រគល់ទំនិញ នឹងផ្តល់សិទ្ធិអោយទៅអ្នកទទួលទំនិញក្នុងការចាត់ទុកទំនិញថាបានបាត់បង់ ។

**មាត្រា ២៤**

១- បទប្បញ្ញត្តិនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នឹងអនុវត្តទៅលើរាល់ការតវ៉ាទល់នឹងប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទដែលពាក់ព័ន្ធដល់ការអនុវត្តនីតិវិធីសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទ នៅពេលណាដែលការតវ៉ាមាននៅក្នុងកិច្ចសន្យា ឬ ក្នុងអ្វីៗដែលប្រឆាំងនឹងច្បាប់ ។

២- ប្រហាក់ប្រហែលគ្នានេះដែរ បទប្បញ្ញត្តិ និងត្រូវអនុវត្តពេលណាដែលការតវ៉ាពាក់ព័ន្ធដល់ការអនុវត្តនីតិវិធីសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទត្រូវបានធ្វើឡើងទល់នឹងអ្នកបំរើ ឬ ភ្នាក់ងារ បុគ្គលណាម្នាក់ ដែលសេវាកម្មរបស់គាត់ត្រូវបានប្រើដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទ ដើម្បីអនុវត្តនីតិវិធីសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទ ទោះការតវ៉ាបែបនេះត្រូវបានរកឃើញក្នុង កិច្ចសន្យា ឬ អ្វីប្រឆាំងនឹងច្បាប់ ហើយការទទួលខុសត្រូវជាផ្នែកៗ នៃប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទ និងអ្នកបំរើ ភ្នាក់ងារ ឬ បុគ្គលផ្សេងទៀតនឹងមិនលើសពីការកំណត់នៅក្នុងមាត្រា ទី ១៤ ដល់ ១៩ ។

៣- ថ្វីបើមានវាក្យខ័ណ្ឌ ២ ភ្នាក់ងារ ឬ អ្នកបំរើម្នាក់ នៃប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទ ឬ បុគ្គលផ្សេងទៀតដែលធ្វើសេវារបស់គេទាំងនោះ ដែលគាត់ប្រើសំរាប់អនុវត្តនីតិវិធីសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទ គឺគ្មានសិទ្ធិទទួលផលប្រ

យោជន៍ពីការកំណត់ ព្រំដែននៃការទទួលខុសត្រូវ ប្រសិនបើមានភស្តុតាងបញ្ជាក់នូវការបាត់បង់ ខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ទំនិញ ដែលជាលទ្ធផលមកពីការបំភ្លេចចោលដោយសកម្មភាពផ្ទាល់ខ្លួន ឬការធ្វេសប្រហែសនៃអ្នកបំរើ ឬភ្នាក់ងារ ឬមនុស្សដទៃទៀត ដែលធ្វើដោយចេតនា ដើម្បីបណ្តាលអោយមានការបាត់បង់ បាក់បែក ឬយឺតយ៉ាវ ឬការមិនប្រយ័ត្នប្រយ័ង និងដោយទទួលស្គាល់ ឬដឹងថាការបាត់បង់ បាក់បែក ឬការយឺតយ៉ាវអាចនឹងកើតមានឡើង ។

**ជំពូកទី ៤**

**យុត្តាធិការ និងសមត្ថកិច្ច**

**មាត្រា ២៥**

១- ក្នុងនីតិវិធីបណ្តឹងតុលាការពាក់ព័ន្ធដល់ការដឹកជញ្ជូនពហ្សូបភាពអន្តរជាតិ ដែលស្ថិតក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ដើម្បីតាមការជ្រើសរើសរបស់ខ្លួនផ្ទាល់ អាចធ្វើបណ្តឹងមួយទៅតុលាការមានសមត្ថកិច្ច អនុលោមតាមច្បាប់នៃប្រទេសដែលតុលាការស្ថិតនៅក្របខ័ណ្ឌយុត្តាធិការទឹកកន្លែងមួយ នៃទឹកកន្លែងដូចខាងក្រោមនេះស្ថិតនៅ :

ក- ទឹកកន្លែងគោលដៅនៃពាណិជ្ជកម្ម ឬ បើគ្មានទេ និវេសន៍ដ្ឋានជាទំលាប់នៃចុងចោទ ឬ

ខ- ទឹកកន្លែងដែលកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហ្សូបភាពត្រូវបានធ្វើឡើង ដែលចែងថា ចុងចោទមាននៅទីនោះនូវកន្លែងធ្វើពាណិជ្ជកម្ម សាខា ទីភ្នាក់ងារតាមរយៈកិច្ចសន្យាដែលបានធ្វើឡើង ។ ឬ

គ- ទឹកកន្លែងទទួល ( ផ្ទុក ) ទំនិញ សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនពហ្សូបភាព ឬទឹកកន្លែងចែកចាយ ឬ

ឃ- ទឹកកន្លែងផ្សេងទៀតណាមួយដែលបានកំណត់សំរាប់គោលបំណងនេះ ក្នុងកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហ្សូបភាព និងមានបញ្ជាក់នៅក្នុងឯកសារដឹកជញ្ជូនពហ្សូបភាព ។

២- ទោះមិនយោងទៅលើបទប្បញ្ញត្តិដែលមានចែងក្នុងវាក្យខ័ណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះក៏ដោយ ការព្រមព្រៀងដោយគូភាគីក្រោយពីការតវ៉ាបានកើតមានឡើង ដែលបានកំណត់ទឹកកន្លែងណាដែលដើមចោទអាចប្តឹងតវ៉ា ត្រូវតែមានប្រសិទ្ធិភាព ។

**មាត្រា ២៦**

១- ជាកម្មវត្ថុនៃបទប្បញ្ញត្តិរបស់មាត្រានេះ គូភាគីអាចចែងដោយការព្រមព្រៀងបញ្ជាក់ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរថា ជំលោះណាក៏ដោយដែលអាចកើតមានឡើងពាក់ព័ន្ធដល់ការដឹកជញ្ជូនពហ្សូបភាពជាអន្តរជាតិក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នឹងត្រូវដោះស្រាយដោយអាជ្ញាកណ្តាល ( មជ្ឈត្តកម្ម ) ។

២- បណ្តឹងអាជ្ញាកណ្តាល (បណ្តឹងមជ្ឈត្តកម្ម) ត្រូវធ្វើឡើងតាមការជ្រើសរើសរបស់ដើមចោទនៅទីកន្លែងមួយ ក្នុងចំណោមទីកន្លែងដូចខាងក្រោម :

ក- ទីកន្លែងមួយនៅក្នុងប្រទេស ដែលជាដែនដីនៃនណាម្នាក់បានស្ថិតនៅ :

១- ទីកន្លែងជាមូលដ្ឋានធ្វើពាណិជ្ជកម្មរបស់ចុងចោទ ឬបើគ្មានទេ ដូចនេះនិវេសនដ្ឋានរស់នៅជាទំ លាប់របស់ចុងចោទ ឬ

២- ទីកន្លែងធ្វើកិច្ចសន្យាពហុជីវភាពមានន័យថា ដែលចុងចោទមាននៅទីនោះនូវទីកន្លែងសំរាប់បំ ពេញការងារ ឬ សាខា ឬ ទីភ្នាក់ងារដែលតាមរយៈនោះកិច្ចសន្យាបានត្រូវធ្វើឡើង ឬ

៣- ទីកន្លែងទទួលផ្ទុកទំនិញសំរាប់ការដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទអន្តរជាតិ ឬ ទីកន្លែងចែកចាយទំនិញ

ខ- ទីកន្លែងផ្សេងណាមួយដែលកំណត់សំរាប់សំណូមពរនេះ ដែលមាននៅក្នុងប្បញ្ញត្តិអាជ្ញាកណ្តាល ( ការវិនិ ច្ច័យដោយអាជ្ញាកណ្តាល ) ឬ ដោយការព្រមព្រៀង ។

៣- អ្នកអាជ្ញាកណ្តាល ឬតុលាការអាជ្ញាកណ្តាល ត្រូវអនុវត្តបទប្បញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

៤- បទប្បញ្ញត្តិនៃកថាខ័ណ្ឌ ២ និង ៣ នៃមាត្រានេះ នឹងចាត់ទុកជាផ្នែកមួយនៃរាល់មជ្ឈត្តវិនិច្ឆ័យ (ការវិនិច្ឆ័យដោយអាជ្ញាកណ្តាល) ឬ ការព្រមព្រៀង ។ លក្ខខណ្ឌណាមួយនៃប្បញ្ញត្តិទាំងនេះ ឬការព្រមព្រៀងដែលមិន សមស្របតាមនេះនឹងទុកជាមោឃៈ ។

៥- គ្មានអ្វីនៅក្នុងប្រការនេះនឹងត្រូវប៉ះពាល់ដល់សុពលភាពនៃការព្រមព្រៀងលើអាជ្ញាកណ្តាល ដែលធ្វើដោយ ភាគីទាំងឡាយនៅក្រោយការកាត់ពាក់ព័ន្ធដល់ការដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទអន្តរជាតិត្រូវបានលើកឡើងទេ ។

**មាត្រា ២៧**

១- ការចែងណាមួយក្នុងឯកសារពហុប្រភេទនឹងទៅជាមោឃៈ និងអាសារឥតការ និងមិនមានឥទ្ធិពលទាំង អស់ ប្រសិនបើការចែងនោះ ឬមួយចេញដោយផ្ទាល់ ឬ ដោយប្រយោលពីបទប្បញ្ញត្តិ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និងជាពិសេស ប្រសិនបើការចែងទាំងឡាយ ត្រូវបានធ្វើឡើងប៉ះពាល់ដល់ផលប្រយោជន៍របស់អ្នកផ្តល់ទំនិញ ឬអ្នក ទទួលទំនិញ ។ ការចែងនេះ ក៏នឹងមិនប៉ះពាល់ដល់មាត្រាផ្សេងទៀតដែលមាននៅក្នុងឯកសារនោះ ។

២- ទោះបីជាមានបទប្បញ្ញត្តិដែលមានចែងក្នុងវាក្យខ័ណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះក៏ដោយ ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ពហុរូបភាពដោយមានការអនុញ្ញាតពីម្ចាស់ទំនិញ អាចបង្កើននូវការទទួលខុសត្រូវ និងភាពព្រមព្រៀងទាំងឡាយរបស់គេនៅ ក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះបាន ។

**មាត្រា ២៨**

បទប្បញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នឹងមិនបង្កាក់ដល់ដំណើរការអនុវត្តនីវិធានការទាំងឡាយ ពាក់ព័ន្ធដល់ការ តម្រូវឱ្យមត្តិភាគទូទៅដែលមាននៅក្នុងកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ឬ នៅក្នុងច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ដែលសំដែង ឡើងក្នុងកំរិតដែលអាចអនុវត្តបាន ។

**ជំពូកទី ៩**

**ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព**

**មាត្រា ២៩**

ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពនៃប្រទេសសមាជិកណាមួយក៏ដោយ ត្រូវចុះបញ្ជីជាមួយអង្គការជាតិមាន សមត្ថកិច្ច នៃប្រទេសរបស់ខ្លួន ។ អង្គការជាតិមានសមត្ថកិច្ចនឹងរក្សាទុកបញ្ជីនៃប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពដែល បានចុះបញ្ជីត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់ ។

**មាត្រា ៣០**

១- ដើម្បីបញ្ចូលទៅក្នុងបញ្ជីនៃប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព បុគ្គលពាក់ព័ន្ធត្រូវដាក់ពាក្យទៅអង្គការ ជាតិមានសមត្ថកិច្ចរៀងៗខ្លួន និងបញ្ជាក់ថាខ្លួនបានបំពេញទៅតាមតម្រូវការទាំងអស់ ដូចបានរៀបរាប់នៅក្នុងច្បាប់ជាតិ ។ ក្នុងកំរិតអប្បបរមា :

- ក- ប្រតិបត្តិករត្រូវមានសមត្ថភាពខាងផ្លូវច្បាប់ ដូចបានតម្រូវដោយបទប្បញ្ញត្តិរបស់ប្រទេសសមាជិក ដែលប្រតិបត្តិករនោះកំពុងអនុវត្តដើម្បីចុះបញ្ជី ។
- ខ- ប្រតិបត្តិករត្រូវមានលំនៅដ្ឋាននៅក្នុងប្រទេសសមាជិក ដែលប្រតិបត្តិករនោះកំពុងអនុវត្តការចុះ បញ្ជី ។
- គ- ប្រតិបត្តិករត្រូវមានគោលនយោបាយធានារ៉ាប់រងមួយ ការទទួលស្គាល់ពីក្លឹបការពារកីឡា និង ការធានារ៉ាប់រង ឬ ក៏ជំរើសផ្សេងមួយទៀតនៃលក្ខណៈហិរញ្ញវត្ថុ ដើម្បីគ្របដណ្តប់ដល់ភាគព្រ

កិច្ចនៃការទូទាត់លើការបាត់បង់ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ទំនិញក្រោមកិច្ចសន្យា  
ដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ព្រមទាំងហានិភ័យនៃកិច្ចសន្យា និង

ឃ- ប្រតិបត្តិការត្រូវរក្សាទុកទ្រព្យសម្បត្តិអប្បបរមាស្មើនឹង 80.000 SDR ឬ ផ្តល់នូវការធានាសម  
មូលមួយ ។

២- ប្រទេសជាសមាជិកត្រូវធានាតម្លាភាពនៃបទប្បញ្ញត្តិច្បាប់ និងនីតិវិធីរដ្ឋបាលរៀងៗខ្លួនពាក់ព័ន្ធដល់ការ  
ចុះបញ្ជី ។

៣- ប្រទេសជាសមាជិកទាំងអស់តំកល់ទុកនៅអគ្គលេខាធិការអាស៊ានមិនយូរជាង៦ខែ ក្រោយកិច្ចព្រមព្រៀង  
នេះចូលជាធរមាន ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព និងត្រូវជូនដំណឹងដល់អគ្គលេខាធិការ  
អាស៊ាន នូវការផ្លាស់ប្តូរទាំងនោះ នៅពេលបន្តបន្ទាប់មក ។ អគ្គលេខាធិការអាស៊ានត្រូវជូនដំណឹងជាបន្ទាន់ដល់ប្រទេស  
សមាជិកនីមួយៗនូវការបញ្ជាក់ទាំងនេះ ។

**មាត្រា ៣១**

អង្គការជាតិមានសមត្ថកិច្ចត្រូវចេញវិញ្ញាបនប័ត្រចុះបញ្ជីពាក់ព័ន្ធ ដែលជាការឆ្លើយតប ឬ ក៏បដិសេធការចេញ  
វិញ្ញាបនប័ត្រ ដោយមានសេចក្តីសម្រេចជាភ័ស្តុតាងក្នុងរយៈពេលមិនលើស៦០ថ្ងៃនៃថ្ងៃប្រតិទិន រាប់ចាប់ពីពេល(កាលបរិ  
ច្ឆេទ)ដែលបានធ្វើការបំពេញបែបបទទៅតាមការតំរូវទាំងឡាយ ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៣០ ត្រូវបានបង្ហាញ ។

**មាត្រា ៣២**

១- ការចុះបញ្ជីដោយអង្គការជាតិមានសមត្ថកិច្ច នៃប្រទេសសមាជិកណាមួយដែលបានផ្តល់សិទ្ធិអោយប្រតិ  
បត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពធ្វើប្រតិបត្តិការនៅក្នុងប្រទេសណាមួយ នៃប្រទេសជាសមាជិក មានន័យថាតំរូវការទាំង  
ឡាយនៅក្នុងវាក្យខ័ណ្ឌ ៤ (ខ) នៃមាត្រានេះត្រូវបានបំពេញរួចរាល់ ។

២- នៅក្នុងអំឡុងពេលមធ្យម (បណ្តោះអាសន្ន) នៅពេលដែលការអនុវត្តន៍នូវវាក្យខ័ណ្ឌ ១ នៃមាត្រានេះមិន  
អាចប្រព្រឹត្តទៅបាន ប្រទេសជាសមាជិកមួយតាមគោលការ (ការទទួលស្គាល់គ្នាទៅវិញទៅមក) បដិការអាចអនុញ្ញាត  
អោយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ដែលគេបានចុះបញ្ជីត្រឹមត្រូវដោយអង្គការជាតិមានសមត្ថកិច្ច នៃប្រទេសជា  
សមាជិកផ្សេងទៀត ធ្វើប្រតិបត្តិការនៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួន ។

៣- ប្រទេសជាសមាជិកត្រូវបញ្ជាក់ជូនទៅអគ្គលេខាធិការ នៃសមាគមអាស៊ាន មិនអោយហួសពី ៦ ខែ គិត  
ត្រឹមថ្ងៃចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ប្រសិនបើគេមិនអាចអនុវត្តបាននូវវាក្យខ័ណ្ឌ ១ នៃមាត្រានេះ ។ ប្រទេស

ជាសមាជិកនោះត្រូវបញ្ជាក់ផងដែរនូវមូលហេតុរបស់គេទៅអគ្គលេខាធិការសមាគមអាស៊ាន ដែលជាអ្នកត្រូវបញ្ជូន ព័ត៌មានយ៉ាងរហ័សទៅប្រទេសជាសមាជិកនីមួយៗនូវការបញ្ជាក់នេះ ។

៤- សំរាប់ប្រទេសជាសមាជិកដែលច្បាប់ និង ប្បញ្ញត្តិនៃប្រទេសយល់ព្រមអោយមានការអនុញ្ញាត ដូចបាន កំណត់ក្នុងវាក្យខ័ណ្ឌ ១ នៃមាត្រានេះ ៖

- ក- ការផ្តល់សិទ្ធិត្រូវតែមានសុពលភាពបន្តរហូត ប្រសិនបើជាពុំមានសញ្ញាបញ្ជាក់ទាក់ទងផ្លូវការណា មួយជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ដែលត្រូវបានធ្វើឡើងដោយអង្គភាពជាតិមានសមត្ថកិច្ចទៅកាន់ប្រតិ បត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពពាក់ព័ន្ធដល់ការពន្យារពេល ឬ ការលុបចោលការចុះបញ្ជីរបស់គេ ។
- ខ- ដើម្បីអោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ចុះបញ្ជីនៅក្នុងប្រទេសជាសមាជិកនីមួយៗ អាចធ្វើ ប្រតិបត្តិការនៅក្នុងប្រទេសជាសមាជិកដទៃទៀត ប្រតិបត្តិការនោះត្រូវដាក់ស្នើវិញ្ញាបនប័ត្រចុះបញ្ជី ត្រឹមត្រូវចំនួន០១ច្បាប់ ដែលចេញអោយដោយអង្គភាពជាតិមានសមត្ថកិច្ចរបស់គេទៅអង្គភាពជាតិ មានសមត្ថកិច្ចនៃប្រទេសជាសមាជិកផ្សេងទៀត ដែលក្នុងនោះគេត្រូវមានតំណាងស្របច្បាប់ ដូចជា តាមរយៈកិច្ចព្រមព្រៀងជាភ្នាក់ងារ ឬ ជាការិយាល័យសាខានៅក្នុងប្រទេសជាសមាជិកដទៃផ្សេង ទៀតដែលប្រតិបត្តិការនោះចង់ធ្វើប្រតិបត្តិការ ។

៥- ប្រទេសជាសមាជិកដែលមានការបញ្ជាក់ជូនទៅ អគ្គលេខាធិការសមាគមអាស៊ាន អនុលោមទៅតាមវាក្យ ខ័ណ្ឌ ៤ នៃមាត្រានេះ ត្រូវធ្វើការបញ្ជាក់បន្តបន្ទាប់ទៀតជូនទៅអគ្គលេខាធិការសមាគមអាស៊ាន នៅពេលណាដែលការ អនុវត្តវាក្យខ័ណ្ឌ ១ នៃមាត្រានេះអាចអនុវត្តទៅបាន ។ ការអនុញ្ញាតបដិការមធ្យម ដែលផ្តល់អោយដោយអនុលោម ទៅតាមវាក្យខ័ណ្ឌ ២ និង ៣ នៃមាត្រានេះ នឹងត្រូវទុកជានិរាករណ៍ដោយស្វ័យប្រវត្តិ ក្នុងរយៈពេល៣ខែបន្ទាប់ពីការ បញ្ជាក់ជូនទៅអគ្គលេខាធិការសមាគមអាស៊ាន ។

៦- បទប្បញ្ញត្តិនៅក្នុងមាត្រានេះ មិនមានប៉ះពាល់ដល់ច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិ នៃប្រទេសជាសមាជិកដែលមាន សិទ្ធិបំប្រុងទុកក្នុងកិច្ចប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនប្រភេទតែមួយសំរាប់ប្រជាជាតិរបស់គេ ។

**ជំពូកទី ១០**

**បទប្បញ្ញត្តិផ្សេងៗ**

**មាត្រា ៣៣**

១- ប្រទេសជាសមាជិកនឹងខិតខំរៀបចំ និងដោះស្រាយនៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួននូវរាល់បញ្ហាចាំបាច់ទាំងអស់ ដើម្បីសំរួលដល់ការដឹកជញ្ជូនដោយមានប្រសិទ្ធិភាព នៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញដោយប្រភេទនៃការដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗ ឬ ដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពទាំងឡាយដែលនៅក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

២- បទប្បញ្ញត្តិ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ក្នុងកាលៈទេសៈណាក៏ដោយ មិនពាក់ព័ន្ធដល់ការដាក់កំហិតលក្ខខណ្ឌណាមួយលើកិច្ចសំរេចសំរួលដែលប្រទេសសមាជិកបានផ្តល់ ឬ អាចផ្តល់ទៅវិញទៅមកក្រោមសិទ្ធិសញ្ញា ឬ កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគី ឬទ្វេភាគី ។

៣- នៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ មិនមានអ្វីដែលត្រូវបានធ្វើឡើង ដូចជាការដាក់កំហិតព្រំដែន ឬ ធ្វើអោយសាបដល់សិទ្ធិនិងកាតព្វកិច្ចនៃប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហូបភាព អ្នកដឹកទំនិញ អ្នកទទួលទំនិញ ម្ចាស់ទំនិញ ឬ ប្រទេសជាសមាជិកផ្សេងៗទៀតណាមួយ ដែលបានកំណត់នៅក្រោមច្បាប់ក្នុងស្រុក ដែលអនុម័តដោយប្រទេស សមាជិកណាមួយ ឬ ក៏ច្បាប់អន្តរជាតិតាមរយៈការរៀបចំ ឬ កិច្ចព្រមព្រៀងទាំងឡាយដែលមានស្រាប់ ឬ កិច្ចព្រមព្រៀងនៅពេលអនាគតជាទ្វេភាគី ជាផ្ទៃកំប៉ង់ ឬ ជាពហុភាគីដែលបានយល់ព្រមចូលដោយប្រទេសសមាជិកណាមួយ ដើម្បីការពារសុខភាពពលរដ្ឋ សុវត្ថិភាពសាធារណៈ និងបរិស្ថាន ។ បទប្បញ្ញត្តិនេះកំណត់ថា គ្មានប្រទេសជាសមាជិកណាមួយត្រូវបានបង្ខំអោយអនុវត្តទៅតាមកិច្ចព្រមព្រៀង ឬ ការរៀបចំបែបនេះណាមួយ ដែលគេមិនមែនជាភាគីមួយក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនោះឡើយ ។

**មាត្រា ៣៤**

អង្គភាពជាតិមានសមត្ថកិច្ចទាំងឡាយដែលបានជ្រើសតាំងដោយប្រទេសសមាជិក ត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការអនុវត្តន៍អោយបានពេញលេញនូវកិច្ចព្រមព្រៀងនេះនៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួនរៀងៗខ្លួន ។

**មាត្រា ៣៥**

ដោយមិនមានប៉ះពាល់ ឬ យោងទៅនឹងបទប្បញ្ញត្តិនៃមាត្រាទី ៣៤ និងអំណាចផ្សេងទៀត ដែលបានផ្តល់អោយពួកគេនៅក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ អង្គភាពជាតិមានសមត្ថកិច្ចទាំងឡាយ នៃប្រទេសសមាជិកត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការសំរេចសំរួលរាល់ទិដ្ឋភាពទាំងឡាយ នៃការធ្វើដឹកជញ្ជូនពហូបភាពជាមួយអ្នកប្រើប្រាស់ ប្រតិបត្តិករ អាជ្ញាធរ និងអង្គភាពជាតិ និងអន្តរជាតិ ។

**ជំពូកទី ១១**

**អវសានប្បញ្ញត្តិ**

**មាត្រា ៣៦**

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឬ សកម្មភាពផ្សេងៗដែលបានធ្វើបន្តបន្ទាប់ទៅ នឹងមិនប៉ះពាល់ដល់ច្បាប់នានា និងអនុសញ្ញាផ្សេងៗ នៃប្រទេសសមាជិកនៅក្រោមការអនុវត្តន៍សិទ្ធិសញ្ញាអន្តរជាតិដែលកំពុងមានស្រាប់ ឬ នឹងមាននៅថ្ងៃអនាគតដែលអាចអនុវត្តចំពោះកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហូបភាព ឬ ផ្នែកផ្សេងៗទៀតនៅទីនេះ ក៏ដូចជាចំពោះច្បាប់ជាតិ នានា ដែលពាក់ព័ន្ធដល់ការអនុវត្តន៍សិទ្ធិសញ្ញាទាំងនោះ ។



**មាត្រា ៣៧**

បទប្បញ្ញត្តិនៃពិធីសារស្តីពីការលើកកម្ពស់យន្តការដោះស្រាយជំលោះ ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងវៀងច័ន្ទ សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យ ប្រជាមានិតឡាវកាលពីថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៤ ត្រូវបានអនុវត្តនៅក្នុងការពិ គ្រោះយោបល់ និងដោះស្រាយជំលោះនៅក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ លើកលែងតែនៅពេលណាដែលជំលោះមានជាប់ ទាក់ទងទៅនឹងការអនុវត្តនៃមាត្រាទី ៣៦ ។

**មាត្រា ៣៨**

វិសោធនកម្មលើបទប្បញ្ញត្តិណាមួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះអាចមានប្រសិទ្ធិភាពទៅបាន លុះត្រាតែបានការយល់ ព្រមពីគ្រប់ប្រទេសជាសមាជិកទាំងអស់ ។

**មាត្រា ៣៩**

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះជាកម្មវត្ថុ នៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការយល់ព្រមដោយប្រទេសជាសមាជិក ។

**មាត្រា ៤០**

លិខិតតុបករណ៍ នៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការយល់ព្រមចូល ត្រូវតែកំណត់ទុកជាមួយអគ្គលេខាធិការអាស៊ានដែល ត្រូវផ្តល់ព័ត៌មានយ៉ាងរហ័សទៅអោយប្រទេសសមាជិកនីមួយៗ អំពីការកំណត់ទុកនេះ ។

**មាត្រា ៤១**

១- ប្រទេសជាសមាជិកត្រូវតែផ្តល់នូវភាពទន់ភ្លន់ក្នុងការអនុវត្តនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។ ប្រទេសជាសមា ជិកចំនួនពីរ ឬ ច្រើនអាចដំណើរការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងនេះមុន ប្រសិនបើប្រទេសជាសមាជិកទាំងឡាយផ្សេងទៀត នៅមិនទាន់បានរៀបចំខ្លួនរួចរាល់ ។

២- កិច្ចព្រមព្រៀងនេះត្រូវចូលជាធរមានក្នុងអំឡុងពេល៣០ថ្ងៃ បន្ទាប់ពីការដកល់ទុកជាលើកទី ២នូវឯកសារ លិខិតតុបករណ៍នៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមចូល និងត្រូវតែមានប្រសិទ្ធិភាពក្នុងចំណោមត្រឹមតែប្រទេសជាសមា ជិកទាំងឡាយណាដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ទទួលយល់ព្រមចូល ដើម្បីអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងតែប៉ុណ្ណោះ ។ សំរាប់ប្រ ទេសជាសមាជិកនីមួយៗ ការអនុម័ត ឬ ការយល់ព្រមចូលកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ បន្ទាប់ពីដកល់ទុកនូវឯកសារលិខិតតុបក រណ៍នៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការយល់ព្រមចូលជាលើកទី ២ នោះកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវចូលជាធរមាននៅក្នុងរយៈពេល ៣០ថ្ងៃ បន្ទាប់ពីការដកល់ទុកលិខិតតុបករណ៍ នៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការយល់ព្រមចូលរបស់ខ្លួន ។

**មាត្រា ៤២**

គ្មានការបំរុងទុកណាមួយអាចធ្វើឡើងបានសំរាប់កិច្ចព្រមព្រៀងនេះទេ ទាំងនៅក្នុងពេលចុះហត្ថលេខា ក៏ដូចជា នៅពេលផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការទទួលយល់ព្រមចូល ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដោយមានការអនុញ្ញាតត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់ ក្នុងការចុះហត្ថលេខាលើ កិច្ចព្រមព្រៀង បានចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌអាស៊ាន ស្តីពីការដឹកជញ្ជូនពហ្សបភាព ។

ធ្វើនៅ វៀងច័ន្ទ ថ្ងៃទី ១៧ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៥ ជាច្បាប់ដើមតែមួយគត់ សរសេរជាភាសាអង់គ្លេស ។

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលប្រ៊ុយណេដារូសាឡាម  
DATO PADUKA YUSOFF ABD HAMID  
អនុរដ្ឋមន្ត្រីតមនាគមន៍

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា  
SUN CHANTHOL  
រដ្ឋមន្ត្រីសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលសាធារណរដ្ឋព័រតូរី  
WENDY ARITENANG  
អគ្គលេខាធិការ-ក្រសួងដឹកជញ្ជូន

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលសាធារណរដ្ឋ ប្រជាធិបតេយ្យ ប្រជាមានិតឡាវ  
BOUATHONG VONGLOKHAM  
រដ្ឋមន្ត្រីតមនាគមន៍ដឹកជញ្ជូន ប្រៃសណីយ៍ និងសំណង់

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលម៉ាឡេស៊ី  
DATO' SRI CHAN KONG CHOY  
រដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

MAJOGENERAL THEIN SWE

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងយុត្តិធម៌

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលសាធារណរដ្ឋហ្វីលីពីន

RICARDO E. ALFONSO

អនុរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងយុត្តិធម៌

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលសាធារណរដ្ឋសិង្ហបុរី

YEO CHEOW TONG

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងយុត្តិធម៌

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍

MAHIDOL CHANTRANGKURN

អនុរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងយុត្តិធម៌

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

DAO DINH BINH

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងយុត្តិធម៌



## ASEAN FRAMEWORK AGREEMENT ON MULTIMODAL TRANSPORT

The Members of the Association of Southeast Asian Nations  
(ASEAN),

Having recognized:

- a. that international multimodal transport is one means of facilitating the expansion of international trade among the members of ASEAN as well as between a Member Country and third countries;
- b. the need to stimulate the development of smooth, economic and efficient multimodal transport services adequate to the requirements of international trade;
- c. the desirability of adopting certain rules relating to the carriage of goods by international multimodal transport contracts, including provisions concerning the liability of multimodal transport operators;
- d. the need to create a balance of interests between users and suppliers of international transport services; and
- e. the need that this Agreement should not affect the national law relating to regulations and control of unimodal transport operations.

Having also recognized paragraph 3 of Article I of the Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation signed on 28 January 1992 in Singapore, that, in the implementation of economic arrangements, two or more Member States may proceed first if other Member States are not ready to implement these arrangements;

Having further recognized the expeditious development of integrated transport logistics services within ASEAN, as called for under the ASEAN Framework Agreement for the Integration of Priority Sectors signed in Vientiane, Lao PDR on 29<sup>th</sup> November 2004;

Have agreed to conclude an Agreement as follows;

## CHAPTER I DEFINITIONS

### Article 1

For the purposes of this Agreement:

“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.

“Competent national body” means the body designated by each Member Country.

“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.

“Member Country” means one of the ASEAN countries.

“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.

“Registration certificate” means the document issued by the competent national body establishing that the multimodal transport operator is included in the register of multimodal transport operators and authorizing him to act as such.

“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 Agreement shall apply to:

- a. All multimodal transport operators under the register of each competent national body; and
- b. All contracts of multimodal transport for the purpose of settling civil claims, 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 Member Country, 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 Member Country.

### Article 3

Whenever in this Agreement 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 Agreement 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 is 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 Agreement 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 Agreement 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 Agreement, 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 Agreement 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 Agreement.

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 Agreement 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 Agreement.

#### Article 28

The provisions of this Agreement 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.

### CHAPTER IX MULTIMODAL TRANSPORT OPERATORS

#### Article 29

A multimodal transport operator of any Member Country shall be registered with the competent national body of his country. The competent national body shall maintain the register of duly registered multimodal transport operators.

#### Article 30

1. For inclusion in the register of multimodal transport operators, the person concerned shall submit an application to the respective competent national body and establish that he fulfils all requirements as prescribed by national law. As a minimum:

- a. He shall possess the legal capacity as required by the provisions of the Member Country in which he is applying for registration;

- b. He shall have domicile in the Member Country in which he is applying for registration;
- c. He shall have an insurance policy, a coverage from a protection and indemnity club, or an alternative of a financial character to cover payment of obligations for loss, damage or delay in delivery of goods under multimodal transport contracts, as well as contractual risks; and
- d. He shall maintain minimum assets equivalent to 80,000 SDR or provide an equivalent guarantee.

2. Member Countries shall ensure transparency of their respective laws, regulations and administrative procedures concerning the registration.

3. All Member Countries shall deposit with the Secretary-General of ASEAN, not later than six months after this Agreement has entered into force, their register of multimodal transport operators and notify the Secretary-General of ASEAN any changes thereto. The Secretary-General of ASEAN shall promptly inform each Member Country of such notification.

#### Article 31

The competent national body shall issue the corresponding registration certificate or refuse to do so in a substantiated decision, within a period not exceeding sixty calendar days from the date on which fulfilment of the requirements set out in Article 30 has been demonstrated.

#### Article 32

1. The registration by the competent national body of any of the Member Countries authorizes multimodal transport operator to operate in any of the Member Countries provided

that the requirements under paragraph 4 (b) of this Article have been fulfilled.

2. During the interim period, when the implementation of paragraph 1 of this Article is not practicable, any member country may, on a reciprocal basis, authorize multimodal transport operators which are duly registered by the competent national body of any other member country to operate in its territory.

3. Member Countries shall notify the Secretary-General of ASEAN no later than six months from the time of signing of this Agreement if they are unable to implement paragraph 1 of this Article. Such Member Countries shall also notify the Secretary-General of ASEAN the reasons thereof who shall promptly inform each Member Country of such notification.

4. For the Member Countries whose laws and regulations allow the authorization as set out in paragraph 1 of this Article:

- a. the authorization shall remain in effect as long as no official communication is sent in writing by the competent national body to the multimodal transport operator concerning suspension or cancellation of the registration.
- b. in order for the multimodal transport operator registered in one Member Country to operate in other Member Countries, he shall submit a copy of the registration certificate duly issued by his competent national body to the competent national body of the other Member Country in which he has legal representation such as through agency agreement or branch office in the other Member Country in which he wishes to operate.

5. Member Countries who have notified the Secretary-General of ASEAN pursuant to paragraph 3 of this Article



shall subsequently notify the Secretary-General of ASEAN when the implementation of paragraph 1 of this Article becomes practicable. The interim reciprocal authorization granted pursuant to paragraphs 2 and 4 of this Article shall be automatically withdrawn three months after notifying the Secretary-General of ASEAN.

6. The provisions in this Article shall not affect the laws and regulations of the Member Countries which reserve the rights to operate a unimodal transport for their nationals.

## CHAPTER X MISCELLANEOUS PROVISIONS

### Article 33

1. Member Countries shall endeavour to organise and regulate inside their territory all matters necessary to facilitate the efficacious carriage of goods by various modes of transport or by the multimodal transport operators under this Agreement.
2. The provisions of this Agreement do not, in any circumstances, involve any restriction on the facilities that countries have granted or may grant one another under bilateral or multilateral agreements or treaties.
3. Nothing in this Agreement shall be construed as limiting or derogating from the rights and obligations of a multimodal transport operator, carrier, consignee, consignor or any Member Country provided under domestic legislation enacted by any Member Country or international law through existing or future bilateral, regional or multilateral agreements or arrangements entered into by any Member Country in order to protect human health, public safety and the environment, provided that no Member Country shall be bound by any such agreement or arrangement to which it is not a party thereto.

**Article 34**

The competent national bodies designated by the Member Countries shall be responsible for the implementation of this Agreement in their respective territories.

**Article 35**

Without prejudice to the provisions of Article 34 and the other powers conferred on them under this Agreement, the competent national bodies of the Member Countries shall be responsible for coordinating all aspects of multimodal transport with the users, operators, authorities and national and international bodies.

**CHAPTER XI  
FINAL PROVISIONS**

**Article 36**

This Agreement or any actions taken thereto shall not affect the rights and obligations of the Member Countries under existing or future international conventions applicable to the multimodal transport contract or any part thereof, as well as to the relevant national laws to implement such conventions.

**Article 37**

The provisions of the ASEAN Protocol on Enhanced Dispute Settlement Mechanism signed in Vientiane, Lao PDR on 29<sup>th</sup> November 2004, shall apply to consultation and the settlement of disputes under this Agreement, except when the dispute relates to the application of Article 36.

**Article 38**

Any amendment to the provisions of this Agreement shall be effected by consent of all Member Countries.

**Article 39**

This Agreement is subject to ratification or acceptance by the Member Countries.

**Article 40**

The Instrument of Ratification or Acceptance shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly inform each Member Country of such deposit.

**Article 41**

1. Member Countries shall be provided flexibility in the implementation of this Agreement. Two or more Member Countries may proceed with the implementation first, if other Member Countries are not ready.

2. This Agreement shall enter into force upon the thirtieth day after the deposit of the second Instrument of Ratification or Acceptance, and shall become effective only among the Member Countries that have ratified or accepted it. For each Member Country ratifying or accepting this Agreement after the deposit of the second Instrument of Ratification or Acceptance, this Agreement shall enter into force on the thirtieth day after the deposit of its Instrument of Ratification or Acceptance.

**Article 42**

No reservation may be made to this Agreement either at the time of signature, ratification or acceptance.

**IN WITNESS WHEREOF**, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport.


DONE at Vientiane, Lao PDR, on the Seventeenth Day of November in the Year Two Thousand and Five, in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam:



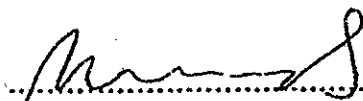
.....  
**DATO PADUKA YUSOFF ABD HAMID**  
Deputy Minister of Communications

For the Kingdom of Cambodia:



.....  
**SUN CHANTHOL**  
Minister of Public Works and Transport

For the Republic of Indonesia:



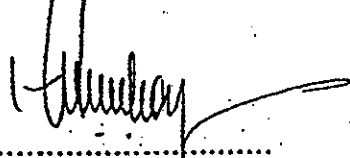
.....  
**WENDY ARITENANG**  
Secretary General  
Ministry of Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:



.....  
**BOUATHONG VONGLOKHAM**  
Minister of Communication, Transport, Post and  
Construction

For Malaysia:



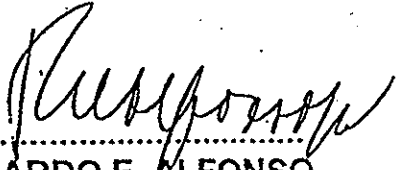
.....  
**DATO' SRI CHAN KONG CHOY**  
Minister of Transport

For the Union of Myanmar:



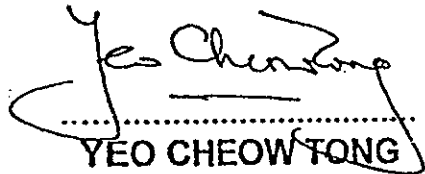
.....  
**MAJOR GENERAL THEIN SWE**  
Minister for Transport

For the Republic of the Philippines:



.....  
**RICARDO E. ALFONSO**  
Undersecretary for Land Transport

For the Republic of Singapore:



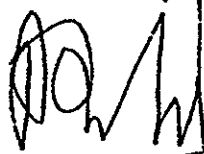
.....  
**YEO CHEOW TONG**  
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:



MAHIDOL CHANTRANGKURN  
Vice Minister for Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:



DAO DINH BINH  
Minister of Transport