



ព្រះរាជក្រម

យើង

នស/រកម/១២០៦/០២៤

**ព្រះករុណាព្រះបាទសម្តេចព្រះបរមនាថ នរោត្តម សីហមុនី
សមានភូមិជាតិសាសនា រក្ខតខត្តិយា ខេមរារដ្ឋរាស្ត្រ ពុទ្ធិន្ទ្រាធរាមហាក្សត្រ
ខេមរាជនា សមូហោភាស កង្កុលឯករាជ្យរដ្ឋបូរណសន្តិ សុភមង្គលា សិរីវិបុលា
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 នៃរាជរដ្ឋាភិបាល កម្ពុជា និងរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន

ប្រកាសឱ្យប្រើ

ច្បាប់ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធទី១ ទី២ ទី៤ ទី៧ ទី៩ ទី១១ ទី១២ ទី១៣ អា ទី១៣ បេ ទី១៥ ទី១៦ វិសោធនកម្មមាត្រា១៧ និងពិធីសារទី១ សម្រាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង រវាងនិងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធា-

រណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតកម្ពុជា សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសម្រួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញនិងពលរដ្ឋរួម កាត់ព្រំដែន ដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័តកាលពីថ្ងៃទី ១៧ ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០០៦ នាសម័យ ប្រជុំរដ្ឋសភាលើកទី ៥ នីតិកាលទី ៣ និងដែលព្រឹទ្ធសភាបានយល់ស្របតាមទម្រង់ និង គតិវិធីច្បាប់នេះទាំងស្រុង 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 រដ្ឋអន្តរជាតិទាក់ទងនឹងព្រះរាជាណា-
ចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យ
ប្រជាមានិតកម្ពុជា សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាមស្តីពីការសម្រួល
ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋរួមកាត់ព្រំដែន**

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 រដ្ឋអន្តរជាតិទាក់ទងនឹងព្រះរាជាណា- ចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតកម្ពុជា សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ស្តីពីការសម្រួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ហើយដែលមានអត្ថបទ
ទាំងស្រុងភ្ជាប់មកជាមួយនេះ ។

មាត្រា ២.-

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវបន្តរាល់នីតិវិធីដើម្បីអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធ
ពិធីសារ និងវិសោធនកម្មនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ០៤ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៦

**គូទ្រព្វៈបរមនាម និងតាមព្រះរាជត្រាស់បង្គាប់
ប្រមុខរដ្ឋស្តីទី**

ពល.០៦១២.៥០១

ហត្ថលេខា និងព្រះរាជលញ្ឆករ

ជា ស៊ីម

បានយកសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ
សូមឡាយព្រះហស្តលេខាព្រះមហាក្សត្រ

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

ហត្ថលេខា

ហ៊ុន សែន

បានជម្រាបជូនសម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី

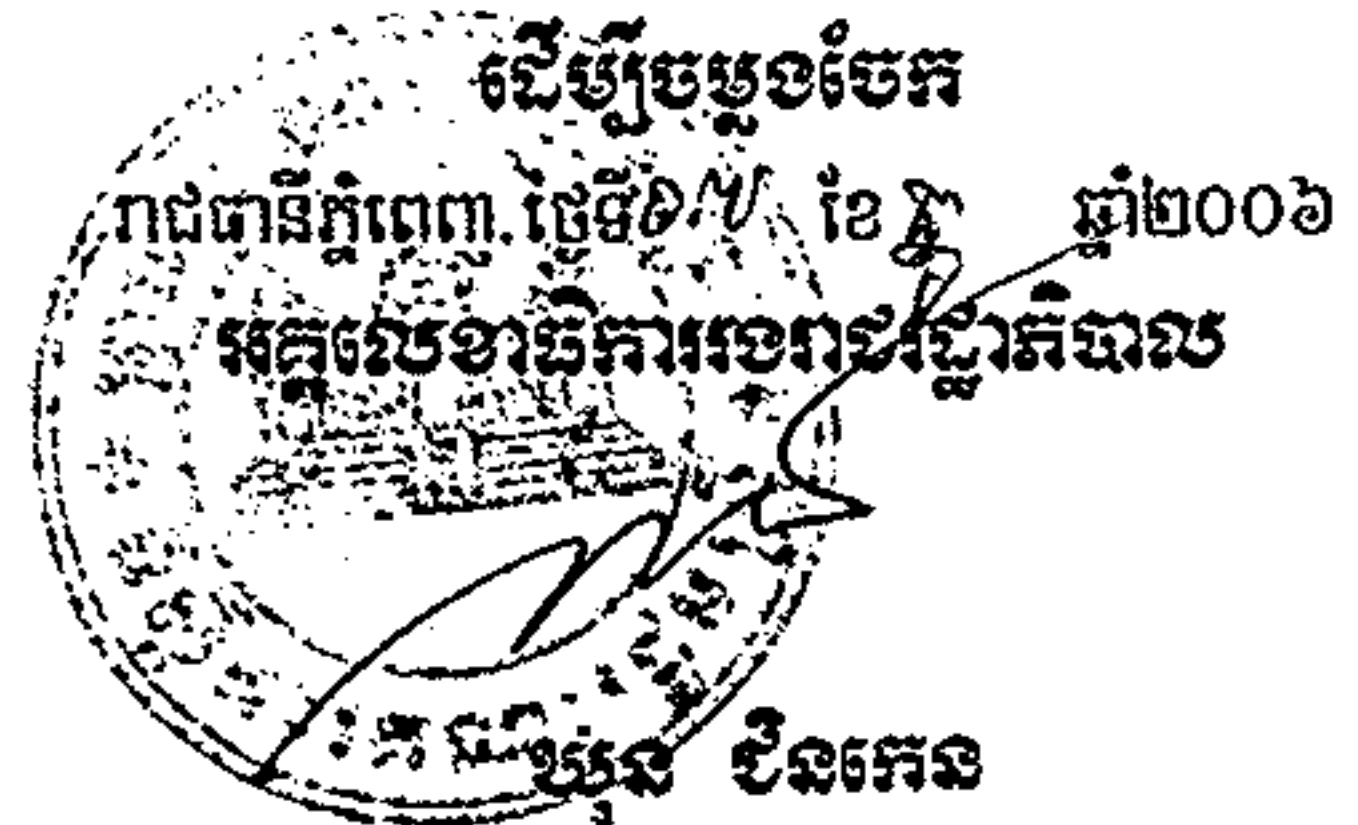
រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន

ហត្ថលេខា

ស៊ុន ចាន់ថុល

លេខ : ៤៥០ ច.ល

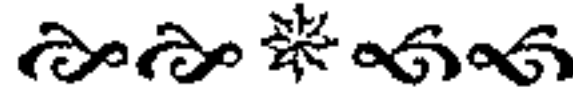
ដើម្បីប្រមូលចែក



រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ០៤ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៦
អគ្គលេខាធិការរងរាជរដ្ឋាភិបាល

ហ៊ុន សែន

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ



ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ឧបសម្ព័ន្ធទី ១, ២, ៤, ៧, ៩, ១១, ១២, ១៣, ១៤, ១៥, ១៦
និងពិធីសារទី១

សំរាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង GMS
ស្តីពីការសម្រួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងប្រជាពលរដ្ឋ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន

នាយកដ្ឋានផែនការ

សីហា ឆ្នាំ ២០០៦



ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន

លេខ:.....១៩៤៧.....ស.ក

រាជធានីភ្នំពេញ, ថ្ងៃទី / ៣ ខែ ១ ឆ្នាំ ២០០៦

សូមគោរពជូន
សម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

កម្មវត្ថុ: សំណើកែសំរួលអត្ថបទសេចក្តីព្រាងច្បាប់ និងសេចក្តីថ្លែងហេតុ ដើម្បីបញ្ជូន និងដាក់ស្នើសុំការផ្តល់សច្ចាប័ន
សាជាថ្មីពីសភាជាតិលើឧបសម្ព័ន្ធ ទី១ ទី២ ទី៤ ទី៧ ទី៩ ទី១១ ទី១២ ទី១៣ ទី១៤ 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 បានជួបប្រជុំ
ជាមួយគណៈកម្មការទី៥របស់រដ្ឋសភាជាតិ ដើម្បីពិនិត្យមើលសេចក្តីព្រាងច្បាប់ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធ
ទី១ ទី២ ទី៤ ទី៧ ទី៩ ទី១១ ទី១២ ទី១៣ ទី១៤ ទី១៥ ទី១៦ វិសោធនកម្មមាត្រា១៧ និង ពិធីសារទី១
សម្រាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និង ក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និង សាធារណរដ្ឋ
សង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសម្រួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និង ពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។ ក្នុងឱកាសនោះ គណៈកម្ម
ការទី៥នៃរដ្ឋសភាជាតិ បានស្នើឱ្យក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន ដែលជាតំណាងរាជរដ្ឋាភិបាល ធ្វើការកែតម្រូវ
នូវសេចក្តីព្រាងអត្ថបទច្បាប់ និង សេចក្តីថ្លែងហេតុ នៅលើចំណុចដូចខាងក្រោម :

- ១- ស្នើកែតម្រូវឈ្មោះប្រទេសពី : សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ អោយបានត្រឹមត្រូវទៅជា
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ទាំងនៅលើសេចក្តីព្រាងច្បាប់ និង សេចក្តីថ្លែងហេតុ ។
- ២- ស្នើសុំបន្ថែម និង បំពេញឈ្មោះប្រទេសទាំងអស់ នៃកិច្ចសហប្រតិបត្តិការមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ ទៅក្នុង
ចំណងជើងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌ ទាំងនៅលើសេចក្តីព្រាងច្បាប់ និងសេចក្តីថ្លែងហេតុ ។ ដោយហេតុថា :
- មាត្រា៤ នៃវិសោធនកម្ម នៃកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌ បានចែងថា : " មាត្រា ៣៦ស្ទួន ការចូល:
កិច្ចព្រមព្រៀងលើកចំហ សំរាប់ការចូល ពីប្រទេសណាមួយនៅក្នុងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ ។
លិខិតុបករណ៍នៃការចូល ត្រូវតែកល់ទុកនៅរដ្ឋាភិបាលនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងឡាយ " ។

កម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន និង សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា បានតំកល់ទុកលិខិតបករណ៍នៃការចូល
ទៅភាគី ចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ជាបន្តបន្ទាប់គ្នាចមកហើយ ។

- មាត្រា៥ នៃវិសោធនកម្ម នៃកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌ បានចែងថា : " បន្ថែមពីលើការយល់ព្រមចូលពី
ប្រទេសណាមួយនៅក្នុងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ ចំណងជើងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌ នឹងត្រូវធ្វើ
វិសោធនកម្មដោយស្វ័យប្រវត្តិ ដើម្បីបញ្ចូលឈ្មោះប្រទេស ដែលបានយល់ព្រមចូល " ។

ចំណងជើងពេញលេញនៃកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌគឺ : **កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និង ក្នុងរដ្ឋឯកភាព
នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាជាតិប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ
សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការ
សម្របសម្រួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។**

ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូនបានឯកភាព និងបានរៀបចំកែសំរួលខ្លឹមសារអត្ថបទសេចក្តីព្រាងច្បាប់
និង សេចក្តីថ្លែងហេតុ ស្របទៅតាមសំណើរបស់គណៈកម្មាធិការទី៥ នៃរដ្ឋសភាជាតិ ដើម្បីរៀបចំបញ្ជូន និងដាក់ស្នើ
សុំការផ្តល់សច្ចាប័នសាជាថ្មីពីសភាជាតិ ដូចមានឯកសារជូនភ្ជាប់មកជាមួយនេះ ។

អាស្រ័យហេតុដូចបានរាយនាមខាងលើ ខ្ញុំសូមគោរពស្នើសុំ **សម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី** មេត្តាពិនិត្យលទ្ធភាព
កែសំរួលអត្ថបទច្បាប់ និង បញ្ជូនទៅរដ្ឋសភា ដើម្បីស្នើសុំការផ្តល់សច្ចាប័នសាជាថ្មី ពីសភាជាតិ **លើឧបសម្ព័ន្ធ ទី១ ទី២
ទី៤ ទី៧ ទី៩ ទី១១ ទី១២ ទី១៣អា ទី១៣ប ទី១៥ ទី១៦ វិសោធនកម្មមាត្រា ១៧ និង ពិធីសារទី១** នៃកិច្ច
ព្រមព្រៀង GMS ដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដោយអនុគ្រោះ ។

សូម **សម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី** មេត្តាទទួលនូវសេចក្តីគោរពដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់អំពីខ្ញុំ

- ចំណងជើង**
- ទិស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
 - ឯកឧត្តមទេសរដ្ឋមន្ត្រី ទទួលបន្ទុកសហប្រតិបត្តិការមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ
 - លេខាធិការដ្ឋានជាតិមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ CDC
 - ឯកសារ-កាលប្បវត្តិ





ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ
ឃឃឃឃ

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

លេខ : ...1.6.9.6..... សក.

រាជធានីភ្នំពេញ, ថ្ងៃទី ២២ ខែ ៩ ឆ្នាំ ២០០៦

សូមគោរពជូន
ឯកឧត្តមឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី

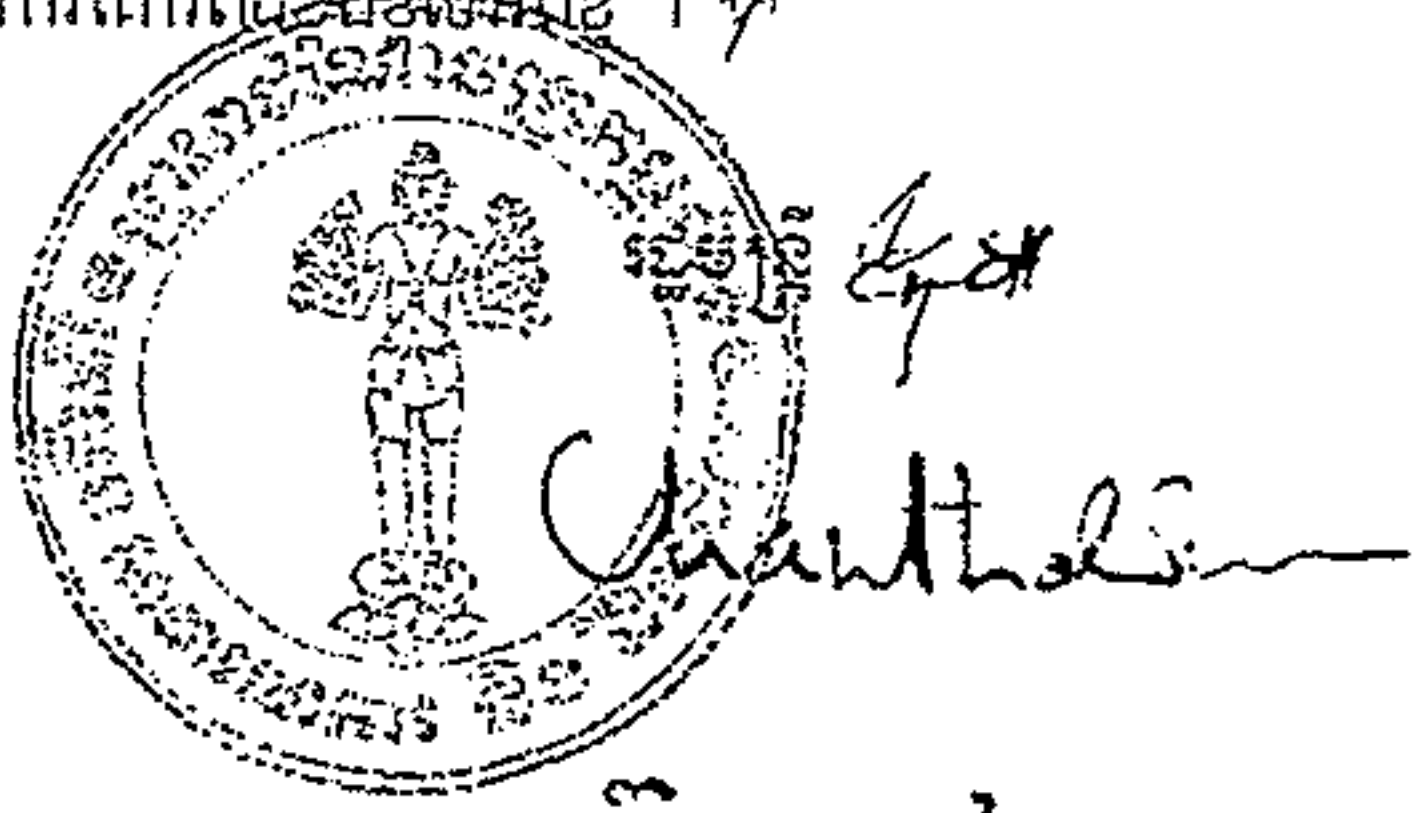
កម្មវត្ថុ: សំណើបញ្ជូន និងដាក់ស្នើសុំសារជាថ្មី ការផ្តល់សច្ចាប័នពីសភាជាតិ លើឧបសម្ព័ន្ធទី២ ទី៤ ទី៧ ទី១១ ទី១២ ទី១៣ ទី១៥ វិសោធនកម្មមាត្រាទី១៧ និងពិធីសារទី១ និងឧបសម្ព័ន្ធទី១ ទី៩ ទី១៣បេ និងទី១៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង GMS ដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

យោង: ស្មារតីនៃកិច្ចប្រជុំ ជាមួយគណៈកម្មាធិការទី ៥ នៃរដ្ឋសភាជាតិ កាលពីថ្ងៃទី១០ ខែសីហា ឆ្នាំ២០០៦ ។

សេចក្តីដូចមានចែងក្នុងកម្មវត្ថុ និងយោងខាងលើ ខ្ញុំសូមជម្រាបឯកឧត្តមថា ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន បានរៀបចំកែសម្រួលខ្លឹមសារ ឯកសារមួយចំនួន ទៅតាមសំណើរបស់គណៈកម្មាធិការទី៥ នៃរដ្ឋសភាជាតិ ដើម្បីរៀបចំ បញ្ជូន និងដាក់ស្នើសុំសារជាថ្មី ក្នុងការផ្តល់សច្ចាប័នពីសភាជាតិ លើឧបសម្ព័ន្ធទី២ ទី៤ ទី៧ ទី១១ ទី១២ ទី១៣ ទី១៥ វិសោធនកម្ម មាត្រាទី១៧ និងពិធីសារទី១ និង ឧបសម្ព័ន្ធទី១ ទី៩ ទី១៣បេ និងទី១៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង GMS ដឹកជញ្ជូន ឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដូចមានឯកសារជូនភ្ជាប់មកជាមួយនេះ ។

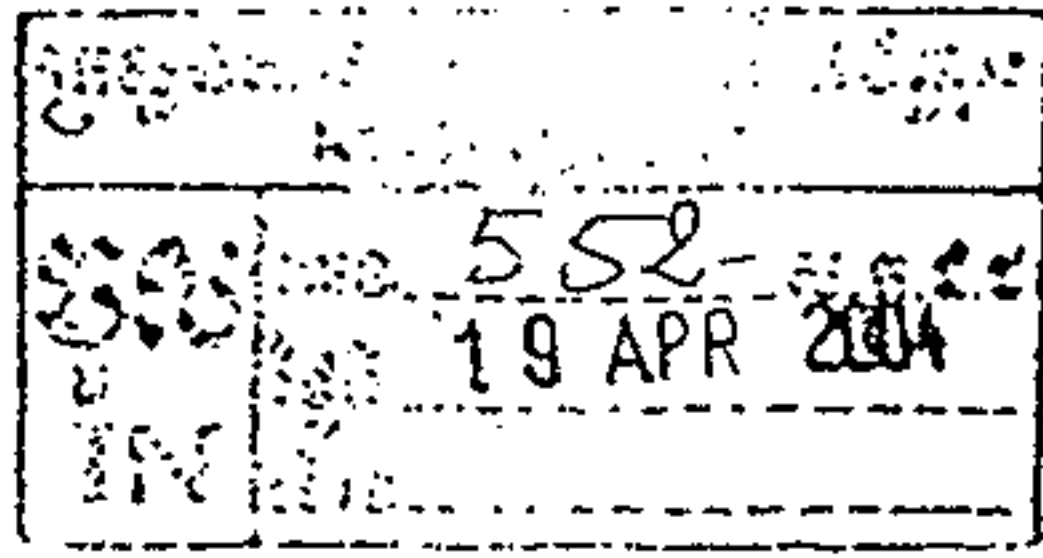
អាស្រ័យហេតុដូចបានជម្រាបជូនខាងលើ ខ្ញុំសូមឯកឧត្តមមេត្តាពិនិត្យលទ្ធភាព បញ្ជូន និងដាក់ស្នើសុំសារជាថ្មី ក្នុងការផ្តល់សច្ចាប័នពីសភាជាតិ លើឧបសម្ព័ន្ធទី២ ទី៤ ទី៧ ទី១១ ទី១២ ទី១៣ ទី១៥ វិសោធនកម្មមាត្រាទី១៧ និង ពិធីសារទី១ និងឧបសម្ព័ន្ធទី១ ទី៩ ទី១៣បេ និងទី១៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងGMSដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនដោយអនុគ្រោះ ។

សូមឯកឧត្តមទទួលនូវការគោរពដ៏ខ្ពង់ខ្ពស់បំផុត ។ ។



- ចំណងជូន**
- ឯកឧត្តមអគ្គាធិការ និងជាឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី
 - ឯកសារ កាលប្បវត្តិ

ស៊ុន ខាន់ថុន



ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

លេខ: ២០ ស.ប.ជ. ១១

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ១៧ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៤

សិទ្ធិប្រទាន

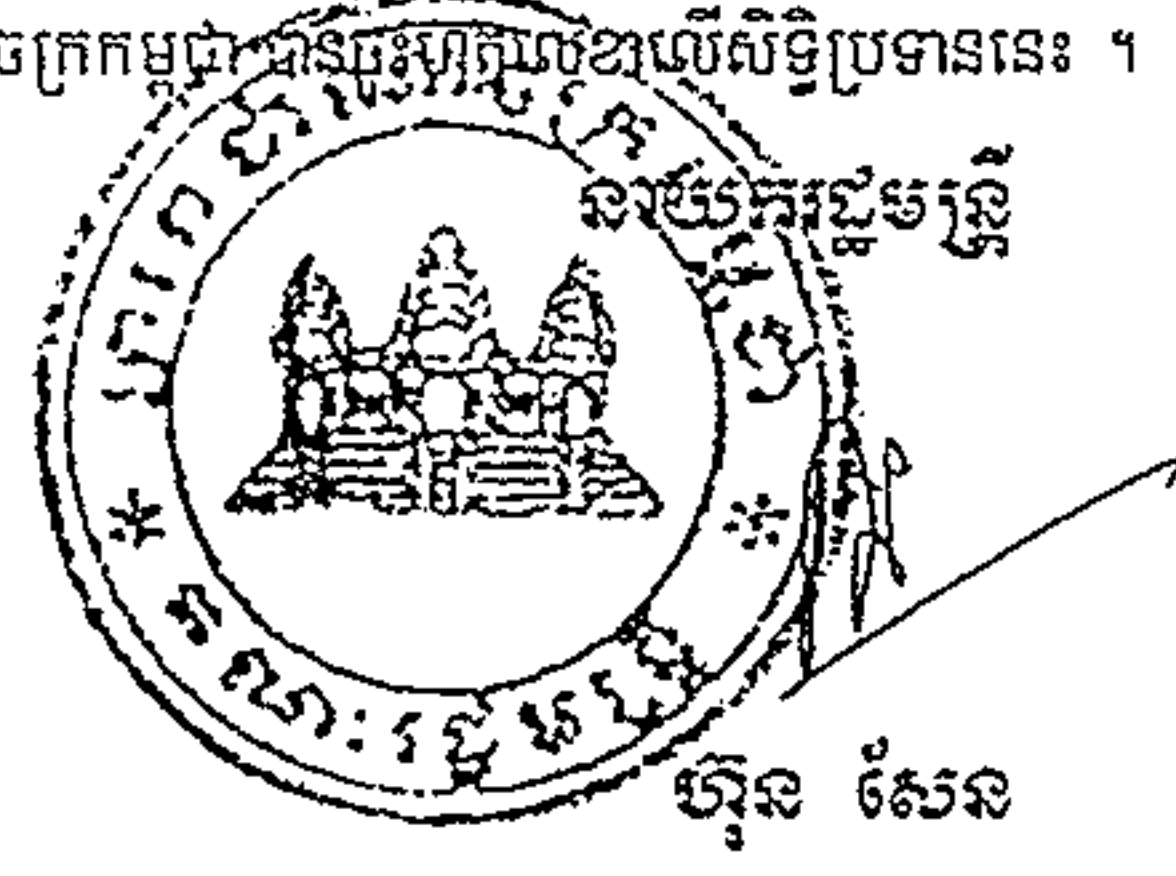
- បានឃើញរដ្ឋធម្មនុញ្ញ នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/១១៩៨/៧២ ចុះថ្ងៃទី៣០ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ១៩៩៨ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៤ ដែលប្រកាសអោយប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី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

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

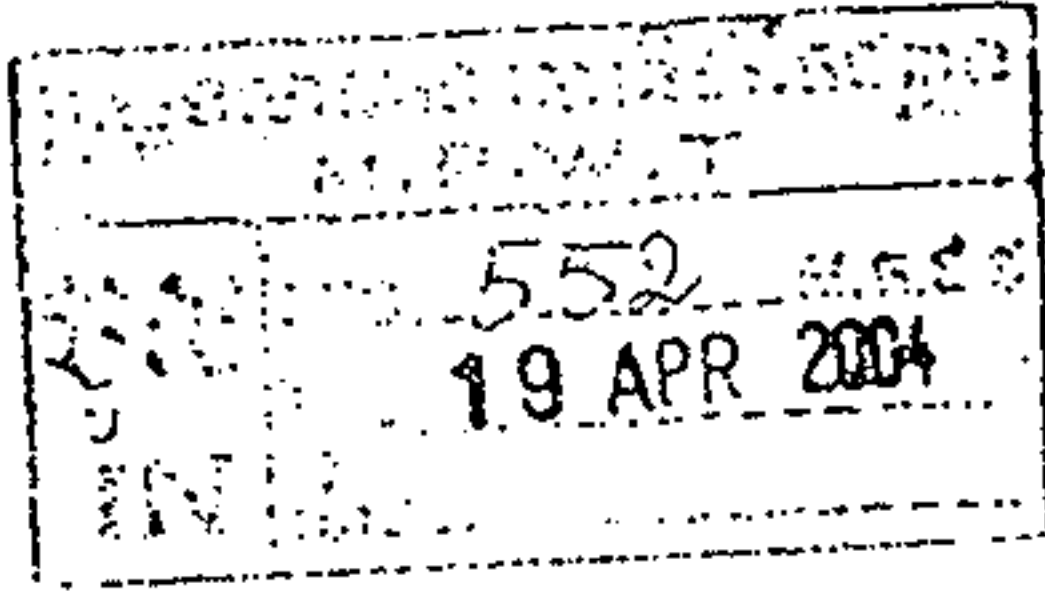
ប្រគល់សិទ្ធិពេញសមត្ថភាពជូនឯកឧត្តម ត្រូវ វិទ្យា រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន ដើម្បី ចុះហត្ថលេខាក្នុងនាមរាជរដ្ឋាភិបាល លើឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ សំរាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង GMS សំរួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែនដូចខាងក្រោម:

- ១-ឧបសម្ព័ន្ធទី២ : ការចុះបញ្ជីយានយន្តទៅក្នុងចរាចរអន្តរជាតិ
- ២-ឧបសម្ព័ន្ធទី៤ : ការសំរួលសំរួលបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន
- ៣-ឧបសម្ព័ន្ធទី៧ : បទប្បញ្ញត្តិចរាចរ និងផ្លាកសញ្ញាតាមផ្លូវជួរ
- ៤-ឧបសម្ព័ន្ធទី១១ : បទដ្ឋាន ឬមាត្រដ្ឋានស្តង់ដារ និងលក្ខណៈបច្ចេកទេស
- ៥-ឧបសម្ព័ន្ធទី១២ : សេវា និងសម្បទា ឬ មធ្យោបាយសំរាប់ការឆ្លងកាត់ និង ការឆ្លងកាត់ព្រំដែន
- ៦-ឧបសម្ព័ន្ធទី១៣ អា : របបគ្រប់គ្រងទទួលខុសត្រូវ អ្នកដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព
- ៧-ឧបសម្ព័ន្ធទី១៥ : ប្រព័ន្ធចាត់ថ្នាក់ទំនិញ
- ៨-ពិធីសារទី១ : ការកំណត់ផ្លូវ និងផ្លូវរៀបរយ ព្រមទាំងចំនុចចេញ-ចូលឆ្លងកាត់ព្រំដែន
- ៩-វិសោធនកម្មទាត្រាទី១៧ កិច្ចព្រមព្រៀង GMS សំរួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ស្តីពីការទទួលស្គាល់បណ្តុំបើកបរទៅវិញទៅមកដែលចេញអោយដោយបណ្តាប្រទេសក្នុងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ ក្នុងឱកាសនៃកិច្ចប្រជុំលើកដំបូង គណៈកម្មការរួមតំបន់ GMS សំរួលសំរួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងកិច្ចប្រជុំពាក់ព័ន្ធ ដែលនឹងប្រព្រឹត្តទៅនៅថ្ងៃទី ២៧-៣០ ខែ មេសា ឆ្នាំ២០០៤ នៅរាជធានីភ្នំពេញខាងមុខនេះ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា បានចុះហត្ថលេខាលើសិទ្ធិប្រទាននេះ ។



Handwritten mark or signature.



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.



HUN SEN



ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

លេខ : ...៥៧...៧០១

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ០៩ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៤

សិទ្ធិប្រទាន

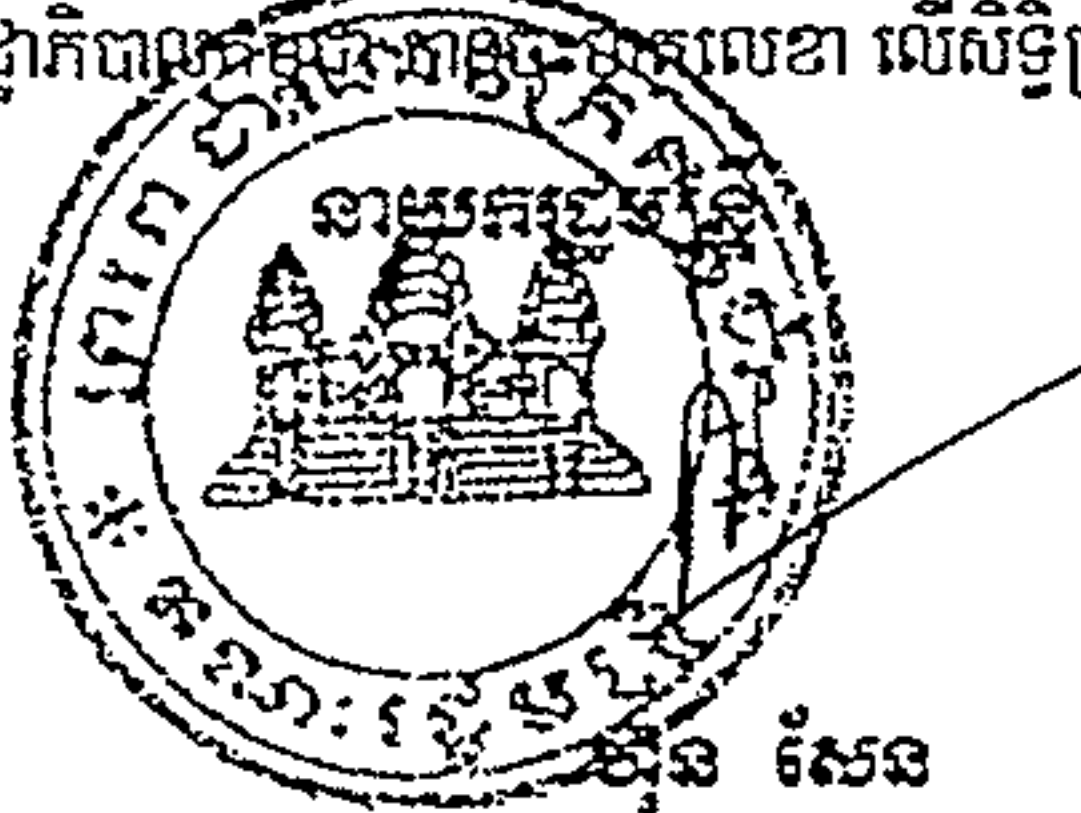
- បានឃើញរដ្ឋធម្មនុញ្ញ នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៧០៤/០០១ ចុះថ្ងៃទី ១៣ ខែ កក្កដា ឆ្នាំ ២០០៤ ដែលប្រកាសអោយប្រើច្បាប់ធម្មនុញ្ញបន្ថែម សំដៅធានានូវដំណើរការជាប្រក្រតីនៃស្ថាប័នជាតិ
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៧០៤/១២៤ ចុះថ្ងៃទី១៥ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០៤ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាល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

រាជរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ប្រទានសិទ្ធិ ជូនឯកឧត្តម **ឃី តាំងឃីម** ទេសរដ្ឋមន្ត្រី ទទួលបន្ទុកជារដ្ឋមន្ត្រី អមមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ ដើម្បីចុះហត្ថលេខាក្នុងនាមរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា លើឧបសម្ព័ន្ធសំរាប់ អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង GMS សំរួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដូចខាងក្រោម :

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

ក្នុងឱកាសនៃកិច្ចប្រជុំលើកទី១៣ ថ្នាក់រដ្ឋមន្ត្រី GMS នៃកិច្ចសហប្រតិបត្តិការមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ ដែលនឹងប្រព្រឹត្តទៅនៅថ្ងៃទី ១៦ ខែធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៤ ខាងមុខនៅទីក្រុងវៀងច័ន សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិត ប្រជាធិបតេយ្យឡាវ ។ ដើម្បីជាសក្ខីភាព នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា អនុលោមតាមលេខា លើសិទ្ធិប្រទាននេះ ។



ឃី តាំងឃីម



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 People as follows:

- 1- Annex 1 : 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

ការអនុម័តយល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធខ្ទបសម្ព័ន្ធទី ១, ២, ៤, ៧, ៩, ១១, ១២, ១៣, ១៤, ១៧, ១៨, ១៩

និងពិធីសារទី១ សំរាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង GMS

ស្តីពីការសម្របការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងប្រជាពលរដ្ឋ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន

សេចក្តីផ្តើម

កិច្ចព្រមព្រៀងរវាងនិងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាល សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតកម្ពុជា ព្រះរាជាណាចក្រ ថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសម្របសម្រួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន បានចុះហត្ថលេខាលើកតំបន់ នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅ ទីក្រុងរៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅទីក្រុងយ៉ាងហ្គូន . ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជានៅទីក្រុងយ៉ាងហ្គូន នៅ ថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០១ បានយល់ព្រមចូលដោយ សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅទីក្រុងភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូល ដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី ខេត្តយូណាន់ សាធារណរដ្ឋ ប្រជាមានិតចិន ។ ច្បាប់ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើកិច្ចព្រមព្រៀងរវាងនិងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតកម្ពុជា ព្រះរាជាណាចក្រ ថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គម និយមវៀតណាម ស្តីពីការសម្របសម្រួលនូវការដឹកជញ្ជូន 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 ដែលមានលក្ខណៈ ខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅតាមទីកន្លែង ហើយ ដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានតំលៃចូលរួមស្មើគ្នា ។ យោងតាមមាត្រា ទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ បានបញ្ជាក់ថាឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ នីមួយៗអាចត្រូវបាន គេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗគ្នា ដាច់ចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀង ។

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

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

១. វិសោធនកម្មនៃមាត្រាទី១៧ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងខាងលើ មាន៤មាត្រា ពាក់ព័ន្ធនឹងការកែសម្រួលមាត្រា១៧ ដែលតម្រូវឱ្យ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវទទួលស្គាល់ទៅវិញទៅមកនូវប័ណ្ណបើកបរដែលចេញឱ្យដោយអង្គការសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធ ដោយអនុលោម ទៅតាមឧបសម្ព័ន្ធទី១៦ ដែលត្រូវរៀបចំថ្មីបន្ថែមទៀត។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនេះគឺដោយយោងទៅលើមាត្រាទី២ នៃអនុស្សារណៈ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតុចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិត ប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ដែល បានចុះហត្ថលេខានៅភ្នំពេញនៅថ្ងៃទី៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០២ ដែលសន្យាធ្វើវិសោធនកម្មមាត្រាទី៧(ប័ណ្ណបើកបរ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដើម្បីអនុញ្ញាតឱ្យសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតុចិន(ដែលមិនមែនជាសមាជិកអាស៊ាន) អាចចូលក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងបាន ។ ក្នុងមាត្រា១៧ (ចាស់) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងបញ្ជាក់ថាភាគីកិច្ចសន្យាទាំងអស់(ដែលជាសមាជិកអាស៊ាន) ត្រូវទទួលស្គាល់ប័ណ្ណបើកបរទៅវិញទៅមក ដោយអនុវត្តនិងអនុលោមទៅតាមកិច្ចព្រមព្រៀងអាស៊ាន ស្តីអំពីការទទួលស្គាល់ប័ណ្ណបើកបរទៅវិញទៅមកដែលចេញឱ្យ ដោយ ប្រទេសជាសមាជិកអាស៊ាន ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅឆ្នាំ ១៩៩៨។ វិសោធនកម្មនេះតម្រូវឱ្យបញ្ចូលនៅក្នុងតារាងឧបសម្ព័ន្ធ និង ពិធីសារ ដែលភ្ជាប់ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀងនូវឧបសម្ព័ន្ធទី១៦:លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ សំរាប់ការផ្តល់ប័ណ្ណបើកបរ

២. ឧបសម្ព័ន្ធទី ២ :ការចុះបញ្ជីយានយន្ត នៅក្នុងចក្ខុវិស័យនៃអាស៊ាន

ឧបសម្ព័ន្ធទី២នេះមាន១៨មាត្រា និងមានឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី២: តំនូសដ្យាក្រាមនៃយានយន្ត ទាំងឡាយ ពាក់ព័ន្ធនឹងលក្ខណៈសំគាល់យានយន្តជាទូទៅ និងមានខ្លឹមសារសំខាន់ៗ ដូចជា :ការកំណត់ប្រភេទយានយន្ត (ឧបសម្ព័ន្ធនេះខុសពីពិធីសារអាស៊ាន ដោយអាស៊ានអនុញ្ញាតត្រឹមតែរថយន្តដឹកទំនិញ ប៉ុន្តែឧបសម្ព័ន្ធ GMS នេះ អនុញ្ញាត ទាំងរថយន្តដឹកទំនិញ ដឹកអ្នកដំណើរ និងរថយន្តផ្ទាល់ខ្លួន) ក្នុងនោះមានករណីគំនិតនៃការចុះបញ្ជី ការធ្វើត្រួតពិនិត្យសា ល់និងការចុះបញ្ជីយានយន្ត និងជាលេខអាវ៉ាប់នៅលើផ្នែកលេខនិងប័ណ្ណចុះបញ្ជី សញ្ញាសំគាល់យានយន្ត(ម៉ាក)ដូចជា ឈ្មោះឬ និមិត្តសញ្ញាពាណិជ្ជកម្មនៃរោងចក្រផលិតយានយន្ត លេខផលិតផលរបស់រោងចក្រ ឬលេខស៊េរីរបស់យានយន្ត និងលេខម៉ាស៊ីន ។ល។ ច្រើននិងលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យនៃការចុះបញ្ជី វិញ្ញាបនបត្រនៃការចុះបញ្ជី (ប័ណ្ណចុះបញ្ជី ឬប័ណ្ណសំគាល់យានយន្ត):ដែលមានសុពលភាព និងសញ្ញាសំគាល់លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ :សំរាប់កម្ពុជា: KH សាធារណរដ្ឋប្រជា មានិតុចិន: CHN សាធារណរដ្ឋ ប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ:LAO មីយ៉ាន់ម៉ា: MYA ថៃឡង់ដ៍ : T វៀតណាម : VN ។

៣. ឧបសម្ព័ន្ធទី ៤ : ការសម្របសម្រួលបែបបទនៃកាត់ត្រូវដៃ

ឧបសម្ព័ន្ធទី៤នេះមាន ២១មាត្រា (និងមានឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី២ : ជាតំនូសបង្ហាញជាគន្លឹះ របស់ អង្គការសហប្រជាជាតិ សំរាប់ឯកសារខាងពាណិជ្ជកម្ម(United Nations Layout Key for Trade Documents)) ដែលពាក់ព័ន្ធ ទៅនឹងរាល់បែបបទនីតិវិធីសំរួលការត្រួតពិនិត្យតុល្យ អន្តោប្រវេសន៍ និងសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀតតាមច្រកព្រំដែន ឱ្យបាន ឆាប់រហ័ស ងាយស្រួល មានប្រសិទ្ធភាពនិងត្រូវគ្នា ស៊ីជម្រកគ្នាជាទូទៅ ទៅលើគ្រប់ចលនាដឹកជញ្ជូនកាត់ត្រូវដៃនៃ នូវមនុស្សម្នា យានយន្ត និងទំនិញតាមផ្លូវគោក ដែលជាផ្នែកមួយនៃការដឹកជញ្ជូនតាមបែបពហុភាព រាប់ទាំងពេលម៉ោង ប្រតិបត្តិការ ប្រភេទសេវាកម្មត្រួតពិនិត្យ (គយ, ភូតតាមអនាម័យ, ការត្រួតពិនិត្យ/ការវិនិច្ឆ័យគុណភាព, សុខភាព, អន្តោប្រវេសន៍...) ។ល។ ក្នុងនោះមានការកំណត់ប្រភេទទំនិញ តម្រូវការមន្ត្រីប្រចាំការនៅជាអចិន្ត្រៃយ៍ ឬតាមរយៈការស្នើសុំ ឱ្យមានការបើកព្រំដែននិងការជំរះបែបបទនៅក្រៅម៉ោងធ្វើការការងារធម្មតា ការធ្វើអោយចុះសំរុងគ្នានូវមធ្យោបាយ ឧបករណ៍ខាងអេឡិចត្រូនិក ឬក៏មធ្យោបាយទំនាក់ទំនងផ្សេងទៀត រួមទាំងគ្រឿងប្រដាប់ដើម្បីកាត់ត្រាទិន្នន័យ, និងកម្មវិធី ផ្នែកទន់(Software) ជាមួយនិងប្រព័ន្ធទាំងឡាយដែលកំពុងប្រើប្រាស់ ឬដែលបានប្តូរផ្លាស់និងកែលម្អអោយទាន់សម័យ ។

ផ្សេងពីការអនុវត្តក្នុងអាស៊ាន ក្រុមប្រទេសក្នុងតំបន់ GMS បានឯកភាពគ្នាកំណត់ និងអនុវត្តការសម្របសម្រួល ការត្រួតពិនិត្យតាមច្រកព្រំដែន ដែលមានការកត់សំគាល់ពីសេសដូចខាងក្រោម :

ការអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នា(បូកព្រួយ)តែមួយ គឺជាវិធីក្នុងការឆែកឆេរនិងការត្រួតពិនិត្យក្នុងពេលព្រម ៗ គ្នាបង្កើតតែមួយ(ឬបញ្ជូន) តែមួយ ពីគ្រប់អង្គការមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ទៅលើមនុស្សម្នា ទំនិញ និងយានយន្ត ។ អង្គការដទៃទៀតអាចផ្ទេរសមត្ថកិច្ចការងាររបស់ពួកខ្លួន ជូនទៅអង្គការមួយទៀត ដែលមានវត្តមាន ប្រចាំនៅច្រកព្រំដែន(ឧ. ជូនអង្គការគយត្រួតពិនិត្យយានយន្ត) ។ល។

ការត្រួតពិនិត្យគយរួមគ្នាតែមួយលើក(លេបវ៉ែតមូ) គឺជាប្រតិបត្តិការនៃការត្រួតពិនិត្យគយតែមួយលើកតំសំរាប់ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន រវាងពីរប្រទេសដែលស្រុះស្រួលគ្នា ។ មានការស្នើឡើងនូវបែបផែនដាគំរូ (Suggested Modalities) សំរាប់ការត្រួតពិនិត្យគយរួមគ្នាតែមួយលើក ដូចខាងក្រោម :

- ១- ការរៀបចំការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នា : អង្គការគយជាតិរវាងពីរភាគីដែលស្រុះស្រួលគ្នា ត្រូវអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យនិងការឆែកឆេររួមគ្នា និងព្រមពេលដំណាលគ្នា ។
- ២- ការរៀបចំដាច់ដោយឡែកពីគ្នា : អង្គការគយពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយរៀបចំជំនាញពិសេសក្នុងការងារ ពិសេសណាមួយ នៅពេលដែលអង្គការគយពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយផ្សេងទៀត រៀបចំជំនាញពិសេស សំរាប់ការងារផ្សេងណាមួយទៀត ជាឧទាហរណ៍ទៅតាមប្រភេទទិសដៅចរាចរ(ទិសដៅចេញក្រៅ ឬទិសដៅចូលក្នុង) ឬក៏ប្រភេទនៃការដឹកជញ្ជូន (អ្នកដំណើរ ឬទំនិញ) ។
- ៣- សកម្មភាពនៅលើទឹកដីប្រទេសដទៃផ្សេងទៀត: មន្ត្រីគយពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយអាចអនុញ្ញាតឱ្យ ធ្វើសកម្មភាពការងាររបស់ពួកគេ នៅលើទឹកដីនៃភាគីចុះ កិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ។
- ៤- ការផ្ទេរសិទ្ធិនៃអង្គការ / ការទទួលស្គាល់ទៅវិញទៅមកនូវការត្រួតពិនិត្យ : ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយអាចផ្ទេរសិទ្ធិខាងសមត្ថកិច្ចនៃការត្រួតពិនិត្យនិងការឆែកឆេររបស់ខ្លួនទៅឱ្យមន្ត្រីគយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលស្រុះស្រួលគ្នាមួយផ្សេងទៀតដើម្បីធ្វើសកម្មភាពនៅក្នុងនាមរបស់ខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវទទួលស្គាល់គ្នាទៅវិញទៅមកការត្រួតពិនិត្យឆែកឆេរ ដោយអង្គការគយនីមួយៗ នៃភាគីផ្សេងទៀត ។
- ៥- ការរួមបញ្ចូលគ្នា: ការរួមបញ្ចូលគ្នានៃបែបផែនដាគំរូ ដូចរៀបរាប់ខាងលើអាចអនុវត្តបានផងដែរ ។
- ៦- ការអនុវត្តដោយរៀបចំឱ្យមានជាអនុស្សាវរណៈនៃកិច្ចព្រមព្រៀង(MOU) លើរាល់បែបផែនដាគំរូពិសេសស្តីពីវិធីនៃការត្រួតពិនិត្យគយរួមគ្នាតែមួយលើក និងត្រូវព្រមព្រៀងគ្នាដោយភាគីមានព្រំដែនជាប់គ្នា ។

ក្រៅពីនេះមានការធ្វើឱ្យស៊ីចង្វាក់គ្នា ការធ្វើឱ្យងាយស្រួលសាមញ្ញក្នុងការប្រើប្រាស់ភាសាលើរាល់ឯកសារទាំងឡាយ ការផ្លាស់ប្តូរគ្នាព័ត៌មានអំពីបទបញ្ញត្តិច្បាប់ ទំរង់បែបបទនីតិវិធីនិងការអនុវត្តន៍ និងការផ្លាស់ប្តូរទំរង់បែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន ការប្តូរគ្នាជាមុននូវព័ត៌មាននៃការជំរះបែបបទនៅមុនគ្រាមកដល់នៃទំនិញ ការកំណត់ដាច់អាទិភាពនៃការជំរះបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន ការកាត់បន្ថយនូវការអនុវត្តន៍ការត្រួតពិនិត្យរូបវន្ត(ជាក់ស្តែង) អត្ថិភាពនិងតម្រូវការខាងមធ្យោបាយ និងមន្ត្រី ដែលមានសមត្ថភាព ។ល។ និង ។ល។

៤- ឧបសម្ព័ន្ធទី ៧ : បទបញ្ញត្តិចរាចរសាមញ្ញផ្លូវដី និងផ្លូវសមុទ្រ

ឧបសម្ព័ន្ធទី៧នេះមាន១៣មាត្រា(និងមានឯកសារចំនួន០២ភ្ជាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី៧: ឯកសារភ្ជាប់ទី១: បទបញ្ញត្តិ នៅតាមផ្លូវផ្លូវដី និងឯកសារភ្ជាប់ទី២: ផ្លូវសមុទ្រ និងភ្លើងសញ្ញាសាច់តាមផ្លូវផ្លូវដី ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការអនុវត្តទៅតាមសិទ្ធិសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីអំពី បទបញ្ញត្តិស្តីនៅតាមផ្លូវផ្លូវដី និងផ្លូវសមុទ្រ និងភ្លើងសញ្ញាសាច់តាមផ្លូវផ្លូវដីរបស់UNESCAP និងមានខ្លឹមសារ សំខាន់ៗ ផ្សេងទៀតដូចខាងក្រោម ដូចជា:

- ការកំណត់រយៈពេលអន្តរកាល(បណ្តោះអាសន្ន) មួយ មានរយៈពេល ៤ឆ្នាំ ដែលតម្រូវឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរ ឬដាក់បន្ថែមនូវផ្លាកសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា និងគំនូសសញ្ញានានានៅតាមដងផ្លូវ និងផ្លូវរបៀងមេ(ដែលបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង) ដែលដូចគ្នាទៅនឹងផ្លាកសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា ឬគំនូស សញ្ញាទាំងឡាយដែលមានបញ្ញត្តិនៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់ទី២នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ប៉ុន្តែវាមានអត្ថន័យផ្សេងពីគ្នា ។
- ការកំណត់រយៈពេលអន្តរកាល(បណ្តោះអាសន្ន) មួយ មានរយៈពេល១៥ឆ្នាំ ដែលតម្រូវឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរ ឬដាក់បន្ថែមនូវផ្លាកសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា និងគំនូសសញ្ញានានានៅតាមដងផ្លូវ និងផ្លូវរបៀងនានា ដែលបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី១នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលផ្លាកសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា និងគំនូសសញ្ញាដើមទាំងអស់នោះ

មិនមានបញ្ញត្តិនៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់ទី២នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។ ផ្នែកសញ្ញា និងនិមិត្តសញ្ញាថ្មីទាំងឡាយដូចមានបញ្ញត្តិ នៅ ក្នុង ឯកសារភ្ជាប់ទី២នោះ អាចតម្រូវឱ្យនៅក្បែរ ផ្នែកសញ្ញា និងនិមិត្តសញ្ញាដើមនានាដែលមានស្រាប់។

-ការអនុញ្ញាតជាចំហក្នុងការប្រើប្រាស់នូវផ្នែកសញ្ញា និងនិមិត្តសញ្ញា ឬគំនូសសញ្ញាផ្សេងទៀតដែល មិនមានបញ្ញត្តិនៅ ក្នុងឯកសារភ្ជាប់ទី២ នៃឧបសម្ព័ន្ធ ទៅតាមតម្រូវការ ។

-ឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនបានតម្រូវឱ្យគេអនុម័តទទួលយកផ្នែកសញ្ញានិងគំនូសសញ្ញា ដែលបានបញ្ញត្តិដោយឯកសារភ្ជាប់ទី២ ទាំងអស់នោះទេ។ ផ្ទុយទៅវិញគេអាចកំរិតនូវចំនួន និងប្រភេទនៃផ្នែកសញ្ញា ឬគំនូសសញ្ញាទាំងឡាយណាដែល ពួកគេត្រូវការ និងអនុម័តិយល់ព្រមទទួលយកនូវអ្វីដែល ចាំបាច់ខាងមិនបានតែប៉ុណ្ណោះ ។

-ការហាមឃាត់មិនឱ្យមានការសរសេរ ឬដាក់(តំលើង)បន្ថែម ឧបករណ៍ សំភារៈ ការផ្សព្វផ្សាយពាណិជ្ជកម្ម ផ្នែក ជូនដំណឹង គំនូសសញ្ញា ឬឧបករណ៍ដទៃទៀត ឱ្យស្ថិតនៅជិតឬក្បែរផ្នែកសញ្ញា ឬឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យចរាចរ ដែលធ្វើអោយផ្នែកសញ្ញាទាំងនោះមិនអាចសំគាល់បាន ឬធ្វើអោយយល់ច្រឡំនឹងធ្វើឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ ឬធ្វើអោយ រងគ្រោះស្មារតីដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ដែលបង្កនិងធ្វើអោយខូច ប្រយោជន៍ ដល់សុវត្ថិភាពចរាចរ ។ល។

- ត្រូវប្រើប្រាស់រូបសញ្ញានានាជំនួសឱ្យបានច្រើនជាង ការប្រើប្រាស់ភាសា(អក្សរ)សរសេរក្នុងផ្នែកសញ្ញាចរាចរ
- ការប្រើប្រាស់ភាសាអង់គ្លេស/ឡាតាំង លេខអារ៉ាប់ និងភាសាជាតិព្រមគ្នា/ស្របគ្នា ក្នុងការអធិប្បាយផ្នែក សញ្ញា គំនូសសញ្ញាផ្លូវថ្នល់ ផ្សេងទៀតទាំងឡាយ ។ល។ និង ។ល។

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

ឧបសម្ព័ន្ធទី១១នេះមាន ២១មាត្រា ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការអនុវត្ត ការរៀបចំជាបទដ្ឋាន មាត្រដ្ឋាន ស្តង់ដារ និងលក្ខណៈបច្ចេកទេសសំរាប់ការគូសគំរោងប្លង់និងសាងសង់ផ្លូវ-ស្ពាន នៅលើផ្លូវហាយវេយតំបន់ទាំងអស់ ។ តារាងបទដ្ឋាន -ស្តង់ដារផ្លូវ គឺប្រហាក់ប្រហែលទៅនឹង តារាងបទដ្ឋាន-ស្តង់ដារផ្លូវរបស់ អាស៊ាន ឬរបស់ហាយវេយអាស៊ី(ESCAP) ។ ចំណុចខុសគ្នានៅត្រង់ថា ស្តង់ដារផ្លូវនេះអនុលោមទៅតាមស្តង់ដារផ្លូវ-ស្ពាន នៅប្រទេសចិន ដែលទាញជាងស្តង់ដារផ្លូវ អាស៊ាននៅចំណុចខ្លះ ដូចជាទទឹងផ្លូវ ទទឹងខ្សែរចរាចរ ឬប្រឡោះលំហ ស្ពានជាដើម ដែលនេះជាការល្អម្យ៉ាង សំរាប់ស្តង់ដារផ្លូវតូចៗនៅកម្ពុជា ។

ឧបសម្ព័ន្ធត្រូវបានគេកំណត់ផងដែរ នូវនិយមន័យ ការចាត់ថ្នាក់នៃផ្លូវនិងនិងរបៀបកណ្តាល (ឬរបៀបមេ)ទាំងឡាយ ដែលបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី១នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ចំណាត់ថ្នាក់(ដូចជា: ផ្លូវកំរិតចំបង ផ្លូវថ្នាក់ទី១ ផ្លូវថ្នាក់ទី២ ផ្លូវថ្នាក់ទី៣) និងតួនាទីខាងចរាចរ សំរាប់ចំណាត់ថ្នាក់ និងប្រភេទផ្លូវទាំងអស់នេះ ។ ឧទាហរណ៍ ផ្លូវកំរិតចំបង " ឬផ្លូវធំម៉ូតូវេយត្រូវមាន របងការពារនិងប្រើប្រាស់បានតែរថយន្តគ្រប់ប្រភេទ ហើយផ្លូវចូលទៅផ្លូវម៉ូតូវេយ ផ្លូវឆ្លងកាត់ ផ្លូវរថភ្លើងឆ្លងកាត់ ដែលត្រូវបំបែកឱ្យនៅដាច់ និងមានកំរិតកំពស់ផ្សេងពីគ្នា ។ ម៉ូតូ កង់ និងអ្នកថ្មើរជើងនឹងមិនត្រូវបានអនុញ្ញាត ឱ្យធ្វើដំណើរ ជាមួយនឹងផ្លូវថយន្ត-ម៉ូតូវេយទេ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពចរាចរ និងសុវត្ថិភាពយានយន្ត ដែលមានល្បឿន លឿន ហើយទ្រូងផ្លូវត្រូវចែកដាច់ពីគ្នា ដោយមានគំនូសទ្រូងផ្លូវ ។ ល។

ភាគីនីមួយៗអាចសាងសង់និងប្រើប្រាស់បាន ផ្លូវកំរិតទី៣(ដែលជាផ្លូវមានកំរិតស្តង់ដារទាបបំផុតសំរាប់ចរាចរក្នុង ភាគព្រំដែន) នៅពេលដែលមូលនិធិសំរាប់ការសាងសង់ និងដែល/រឹកដីសំរាប់សាងសង់ផ្លូវមានកំរិត ហើយត្រូវជំរុញការលើក កំពស់ផ្លូវឬកំណត់ផ្លូវទាំងឡាយណា ដែលនៅក្រោមកំរិតនេះ ឱ្យឡើងដល់បទដ្ឋានកំរិតទី៣ ក្នុងពេលឆាប់ៗនាថ្ងៃអនាគត ។

ការរៀបចំនិងបំពាក់នូវគ្រឿងប្រដាប់ឧបករណ៍នៅតាមផ្លូវថ្នល់ទៅតាមកន្លែងសំខាន់ៗ ស្របតាមចំណាត់ថ្នាក់ នៃផ្លូវ Highway ដូចជា: ការតុបតែងភ្លើងបំភ្លឺ គ្រឿងឧបករណ៍ប្រឆាំងនឹងការចាំងពន្លឺ (ដូចជាបាដេកមេដ្យានពុះទ្រូងផ្លូវ) របាំង- សំណាញ់សិប្បនិមិត្ត ឬរបងកូនឈើនៅលើគំនូសចែកកណ្តាលផ្លូវ ឬគំនូសចិញ្ចឹមផ្លូវដើម្បីបំបាត់ការពារចំណែកផ្លូវ ឬទ្រូងផ្លូវ ទៅតាមចរាចររបៀបស្របគ្នា ឬពីផ្លូវដែលស្របគ្នា គំនូសសំរាប់បញ្ឈប់យានយន្តពេលមានគ្រោះបន្ទាន់ បន្ទះឬខ្សែការពារ ឬបង្គោលទំនប់ នៅតាមបណ្តោយជម្រាល ឬចំណោតភ្នំ របងសុវត្ថិភាពនិងរបាំងការពារពេលមានគ្រោះថ្នាក់ របងការពារ ពីការឆ្លងកាត់របស់សត្វពាហនៈ បន្ទប់បូបព្យាបាលស្រូវទំនាក់ទំនងបន្ទាន់ មធ្យោបាយសម្បទា សេវាកម្មបំរើ និង កន្លែងឈប់

សំរាកទាំងឡាយផ្សេងទៀតដូចជាទីធ្លា ចំណែកថយន្ត ស្ថានីយប្រេង និងស្ថានីយជួសជុលថែទាំយានយន្ត មជ្ឈមណ្ឌល ទូរគមនាគមន៍ បរិក្ខារអនាម័យ (បង្គន់) សណ្ឋាគារ ផ្ទះសំណាក់ ភោជនីយដ្ឋាន) នៅតាមដងផ្លូវ ។ ល ។

៦- ឧបសម្ព័ន្ធទី១២ : មធ្យោបាយសម្បទា និងសេវាបំរើ សំរាប់ការឆ្លងកាត់ និងការឆ្លងព្រំដែន

ឧបសម្ព័ន្ធទី១២នេះមាន ១៣មាត្រា ពាក់ព័ន្ធនឹងអត្ថិភាព និងតម្រូវការ ជាមធ្យោបាយសម្បទា សេវាបំរើ បរិយាស ឬឧបករណ៍ ឬមធ្យោបាយនិងសម្បទាផ្សេងទៀត នៅចំណុចប្រតិបត្តិការឆ្លងកាត់ព្រំដែន សំរាប់បំរើដល់យានយន្ត ទំនិញ អ្នកបើកបរ អ្នកធ្វើដំណើរ ក្នុងការឈប់សំចត ការរង់ចាំ ឬការបំពេញបែបបទសំរាប់ការដឹកជញ្ជូន និងការឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងមាន ខ្លឹមសារសំខាន់ៗ ដូចជា: សេវាជួសជុល និងថែទាំយានយន្ត ស្ថានីយប្រេងឥន្ធនៈ ទីចំណាកយានយន្ត ឬទីលាន ដែលមានកំរាលរឹង(កំរាលបេតុង) និងមធ្យោបាយ-សម្បទាផ្សេងទៀតសំរាប់ជួយសំរួលការលាងសំអាតយានយន្ត តំបូល គ្របការពារក្នុងពេលផ្លាស់ប្តូរអាកាសធាតុ ពេលផ្ទុក-ផ្ទេរ លើកដាក់ទំនិញ ពេលរើចខ្ទប់និងបញ្ជូនទំនិញ និងពេលត្រួត ពិនិត្យទំនិញ ។ល។ ឃ្លាំង ឬបន្ទប់ស្តុកទុកនិងរក្សាទំនិញ (រាប់ទាំងទឹកកកដែលមានបំពាក់ម៉ាស៊ីនត្រជាក់) ស្ថានីយកុងតឺណ័រ (និងមធ្យោបាយផ្សេងទៀតសំរាប់ស្តុកទុកទំនិញ ក្នុងពេលរង់ចាំ ឬកកស្ទះ ពេលរើបើក ឬការបើកឡើង សំរាប់ ការត្រួតពិនិត្យ ខាងអនាម័យ និងបសុពេទ្យ ឬក្នុងតាមនាម័យ ឬការដាក់ឱ្យនៅដាច់ពីគេ) ។ល។ ឃ្លាំងតយ . មធ្យោបាយ ឧបករណ៍សំភារៈ ឬសម្បទា សំរាប់ការដាក់ឱ្យនៅដាច់ពីគេ (ក្នុងតាមអនាម័យ)រុក្ខជាតិ ការលាងជ័រសំអាតមេរោគ និងចំណុចឈប់ ឬកន្លែងសំចតជាដំណាក់ៗទាំងឡាយ ដែលអនុញ្ញាតឱ្យមានការសំរាក ការផ្គត់ផ្គង់ចំណីអាហារនិងទឹក ការដាក់ចុះ ការរៀបចំ ទឹកកកក្នុងប្រគល់ទំនិញដែលជាសត្វរស់ និងមធ្យោបាយ-សម្បទា សំរាប់ការដាក់ឱ្យនៅ ដាច់ពីគេនូវសត្វរស់ ។ល។

ត្រូវបង្កើតឡើងឱ្យមានសេវាបំរើ មធ្យោបាយ-សម្បទា ឧបករណ៍សំភារៈ សំរាប់ការស្រាវជ្រាវ (ឆែក) រកមើលពត៌មាន អ្នកធ្វើដំណើរ កន្លែងសំរាកកាយ ឧបករណ៍អនាម័យ(បង្គន់) និងថ្នាំជំនួយសុខភាពតំបូង មជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនង (ប៉ូស្តិប្រៃសណីយ៍និងទូរគមនាគមន៍) បញ្ជូនផ្លូវសំបុត្រនិងសេវាប្រៃសណីយ៍ (ទូរស័ព្ទ ទូរពុម្ព ទូរសារ អ៊ិនធើណែត) មជ្ឈមណ្ឌលពត៌មាន ការិយាល័យធនាគារនិងការប្តូររូបិយប័ណ្ណ កំឡាំងប្តូរសិសនិងកំលាំងផ្សេងទៀត ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខដល់អ្នកបើកបរ អ្នកដំណើរ រថយន្ត និងទំនិញបរទេស នៅក្នុងពេលឈប់ ឬសំចត នៅប៉ូស្តិប្រៃសណីយ៍ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន ស្ថានីយឆ្លងទំនប់ថយន្ត ស្ថានីយឬទីឈប់សំចត ឬចំណត ដែលកំណត់ឡើងដោយប្រទេសសាមី និងអត្ថិភាព និងតម្រូវការមន្ត្រីបុគ្គលិកដែល មានគុណភាព-សមត្ថភាព (ដែលមានចំណេះខាងភាសា អង់គ្លេស) ។ល។

ត្រូវសាងសង់ផងដែរ នូវចំណែកផ្លូវសំរាប់ប្តូរទិសប្រកាន់(ឆ្វេង-ស្តាំ) នៃចរាចរ នៅទីណាដែលមានតម្រូវការ ។

រក្សានិងបន្តការប្រើប្រាស់ ការអភិវឌ្ឍន៍បច្ចេកវិទ្យា និងការអនុវត្តន៍បច្ចេកទេសទំនើប និងជឿនលឿន ដូចជាម៉ាស៊ីន ត្រួតពិនិត្យរ៉ឺអានលិខិតឆ្លងដែន ម៉ាស៊ីនប្រើកាំរស្មីអ៊ិចសំរាប់ត្រួតពិនិត្យទំនិញនិងកុងតឺណ័រ ម៉ាស៊ីនស្វ័យប្រវត្តិសំរាប់ បញ្ជាក់ លក្ខណៈយានយន្ត(ម៉ាស៊ីនសំរាប់អាននិងត្រួតពិនិត្យផ្លាកលេខចុះបញ្ជី) និងម៉ាស៊ីនសំរាប់អានរឺត្រួតពិនិត្យបាត់កូដX-ray ។ល។

៧- ឧបសម្ព័ន្ធទី ១៣: របបគ្រប់គ្រងការទទួលខុសត្រូវអន្តរជាតិក្នុងពហុភាព

ឧបសម្ព័ន្ធទី១៣នេះមាន ១០មាត្រា ពាក់ព័ន្ធនឹង ច្បាប់ នីតិវិធីនិងរបបគ្រប់ ការទទួលខុសត្រូវ របស់អ្នកដឹកជញ្ជូនពហុភាព និងមានខ្លឹមសារដូចខ្លឹមសារនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ របបទទួលខុសត្រូវអ្នកដឹក ជញ្ជូនពហុភាព ។

៨- ឧបសម្ព័ន្ធទី ១៥ : ប្រព័ន្ធបាត់បង់ទំនិញ

ឧបសម្ព័ន្ធទី១៥នេះមាន ១៥មាត្រា(និងមាន ៦កសារភ្ជាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី១៥ : អនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ប្រព័ន្ធ ចុះសំរុងគ្នានៃការពណ័នានូវមុខទំនិញ (នាមការទំនិញ) និងប្រព័ន្ធលេខកូដ(រហ័សិខ) (ទីក្រុងប្រសែល ថ្ងៃទី ១៤ ខែមិថុនា ឆ្នាំ ១៩៨៣ ដែលបានធ្វើសោធនកម្ម តាមរយៈពិធីសារស្តីអំពីសោធនកម្មលើអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ស្តីអំពីប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា នៃការពណ័នានូវមុខទំនិញ (នាមការទំនិញ) និងប្រព័ន្ធលេខកូដ (រហ័សិខ) នៅថ្ងៃ ២៤ ខែ មិថុនា ឆ្នាំ ១៩៨៦) ដែល ពាក់ព័ន្ធនឹងនីតិវិធី និង ការទទួលអនុវត្តតាមប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា(H.S) ការប្រើប្រាស់ តារាងអាត្រា និងនាមការបញ្ជីពន្ធគយ ប្រព័ន្ធមុខទំនិញ និងប្រព័ន្ធលេខកូដទំនិញ និងមានខ្លឹមសារសំខាន់ៗ ដូចខាងក្រោម ដូចជា : ការប្រើប្រាស់លេខកូដ ទំនិញលើសពី ៦ខ្ទង់ ការទទួលយកអនុវត្តប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា (H.S) នៅតាមការធ្វើសេចក្តីសម្រេច និងការធ្វើសោធនកម្ម

ទាំងឡាយ ដែលធ្វើឡើងដោយក្រុមប្រឹក្សាអង្គការគយពិភពលោក ។ ការចុះនាមការ (សារបានបូកបញ្ជីរាយឈ្មោះទំនិញ) នៃ ប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា ។ ល។

៩- ពិធីសារទី ១ : ការកំណត់ដូច និងផ្លូវរក្សា ក្រុមទំនិញចេញ-ចូល (ឆ្លងកាត់ព្រំដែន)

ពិធីសារទី១នេះមាន ១២មាត្រា (និងមានឯកសារភ្ជាប់ : បញ្ជីនៃផ្លូវរក្សា, ផ្លូវចូលនិងចេញកាត់ ព្រំដែន និងផែនទីភ្ជាប់ ទំហំ A4 (A4-format) ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង ការកំណត់ផ្លូវចូល និងផ្លូវចេញ ព្រមទាំងចំណុចចេញ-ចូល និងបុគ្គលិក ត្រួតពិនិត្យច្រកព្រំដែន និងមានខ្លឹមសារសំខាន់ៗ ដូចខាងក្រោម ដូចជា :

ការបើកបន្ថែម ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងផ្លូវរក្សា : អាចធ្វើឡើងតាមរយៈអនុស្សាវរណៈនៃការយោគយល់គ្នា រវាងនិងក្នុងរង្វង់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយក្រុម ។ ការបើកបន្ថែមច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន ឬផ្លូវទាំងឡាយបែបនេះ ត្រូវបានទទួលស្គាល់ដូចគ្នា ដូចច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន ឬផ្លូវទាំងឡាយ ដែលបានលើកឡើង ជាលើកដំបូងនៅក្នុងពិធីសារនេះ និងត្រូវជូនដំណឹងទៅគណៈកម្មាធិការរួម អំពីការបើកបន្ថែម ហើយនឹងដាក់បញ្ចូលនៅក្នុងមាត្រា ១ នៃពិធីសារនេះ តាមរយៈការធ្វើវិសោធនកម្ម ។ល

១០- ឧបសម្ព័ន្ធទី ១ : ការដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រោះថ្នាក់

ឧបសម្ព័ន្ធទី១នេះមាន ១២មាត្រា ពាក់ព័ន្ធនឹងការចាត់ថ្នាក់ ប្រភេទទំនិញគ្រោះថ្នាក់ និយាមការ (ស្តង់ដារ) ជាការណែនាំចលនាឆ្លងកាត់ព្រំដែន នូវទំនិញគ្រោះថ្នាក់ ដែលស្របតាមឯកសារអាដេអែរ និង/ឬ បទប្បញ្ញត្តិជា មួយដែលអង្គការសហប្រជាជាតិ ជាពិសេសទាក់ទងទៅនឹង : ការវេចខ្ចប់ និងការដាក់ផ្ទុកសញ្ញាសំគាល់ទំនិញគ្រោះថ្នាក់, ការលាបពណ៌យានយន្ត ការលើកដាក់ រក្សាទុក និងការចងក្រាប, ឯកសារ ដឹកជញ្ជូន និងសេចក្តីប្រកាស, ការហ្វឹកហាត់បណ្តុះ បណ្តាលនាវិក និងការព្រមានប្រឆាំងទល់នឹងភ្លើងនេះ និង/ ឬក៏ការ ផ្ទុកទាំងឡាយ ។ ល។

១១- ឧបសម្ព័ន្ធទី ៩ : លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ដួលបំណុលអនុញ្ញាតដល់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន សំរាប់ប្រតិបត្តិការ ដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន

ឧបសម្ព័ន្ធទី៩ នេះមាន ១៥មាត្រា ពាក់ព័ន្ធនឹង សកម្មភាព ស័ក្តិសិទ្ធិ និងតំរូវការទាំងឡាយ ដែលត្រូវបំពេញ ដោយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ដើម្បីធ្វើសកម្មភាពប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ដូចជាមូលដ្ឋាននៃការជ្រើសរើស ការផ្តល់អជ្ញាប័ណ្ណ ការគ្រប់គ្រងនិងប្រសិទ្ធភាពនៃសហគ្រាស ការដកហូតអជ្ញាប័ណ្ណ លក្ខខណ្ឌជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិជាពលរដ្ឋនៃសហគ្រាស ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន តំរូវការកាន់កាប់ភាគហ៊ុនចំនួនច្រើនជាង៥០% និងដឹកនាំដោយពលរដ្ឋភាគច្រើននៃប្រទេសដើម ភាពអាចធ្វើទុកចិត្តបាន ការមិនធ្លាប់មានទទួលទោសទំនួលខុសត្រូវណាមួយ ការដកហូតចេញពីឯកទេសជំនាញក្នុងការ អនុវត្តន៍ការងារអ្នកដឹកជញ្ជូន ក៏ដូចជាការការដាក់ទណ្ឌកម្មក្នុងការប្រព្រឹត្តខុស ទៅនឹងការអនុវត្តច្បាប់ឬបទបញ្ញត្តិនៅក្នុង វិស័យដឹកជញ្ជូន ការប្រកាសអំពីការក្ស័យធន សមត្ថភាពអនុវត្តឯកសិទ្ធិ ឬក៏ការដោះស្រាយថវិកា នៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ការធ្វើនិសិទ្ធិទៅឡើងវិញ។ល។ ការធានាផ្ទៀងផ្ទាត់សមត្ថភាពរបស់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ឱ្យស្របទៅតាម គោលការណ៍ គ្រប់គ្រងសេដ្ឋកិច្ច ការផ្គត់ផ្គង់សេវាប្រកបដោយគុណភាព ការប្រកួតប្រជែងដោយគុណភាព តំលាភាព និងប្រតិបត្តិការ ដោយសុវត្ថិភាពនៃសហគ្រាសដឹកជញ្ជូន ជំនាញនិងបំណិនប្រសប់ នៅក្នុងវិស័យដូចជាចំណេះដឹងខាងផ្លូវច្បាប់ ការគ្រប់គ្រង ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការធ្វើជំនួញខាងដឹកជញ្ជូន នីតិវិធីខាងហិរញ្ញវត្ថុ បទបញ្ញត្តិនៃតំលៃ ការធានារ៉ាប់រង អជ្ញាកណ្តាលនៃការដឹកជញ្ជូន បច្ចេកទេសគ្រប់គ្រងនិងការរកទីផ្សារ លក្ខខណ្ឌនិងតំរូវការ លើការចូលទៅរក ទីផ្សារ ការយល់ដឹងអំពីជំនាញ ឯកសារដឹកជញ្ជូន ការប្រយុទ្ធប្រឆាំងនឹងការលក់បង្កូចថ្លៃ វិធានការបច្ចេកទេសដែលពាក់ព័ន្ធ ទៅនឹងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ឧ. ទំហំ និងទំងន់នៃយានយន្ត ជំរើសយានយន្ត ការថែទាំយានយន្ត ការផ្ទុកលើកដាក់ និងផ្ទេរ យានយន្ត, ការដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រោះថ្នាក់ និងទំនិញងាយខូចរលួយ គោលការណ៍នៃការការពារបរិស្ថាន សុវត្ថិភាពចរាចរ ការព្រមាន និងការសំរាលគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ។ល។ សមត្ថភាពផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុដូចជាប្រសិទ្ធភាពនិងការបំពេញតារាង តុល្យភាព តារាងទ្រព្យសម្បត្តិ ឥណទាន ឥណទានពីធនាគារ- សមត្ថភាពទទួលបានឥណទានកំចី- លិខិតធានារ៉ាប់រង ពីធនាគារ- ការធានារ៉ាប់រង លើការទទួលខុសត្រូវ និងត្រូវមានការធានារ៉ាប់រងនៃប្រតិបត្តិការលើកិច្ចសន្យា ។

១២. ឧបសម្ព័ន្ធទី ១៣បេ: លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ផ្តល់អន្តរាគមន៍ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទ សំរាប់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនគ្នាត្រូវដឹង

ឧបសម្ព័ន្ធទី ១៣បេនេះមាន ១៥មាត្រា ពាក់ព័ន្ធនឹងសកម្មភាព លក្ខខណ្ឌ តំរូវការ និងការអនុវត្តន៍លើការដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទជាអន្តរជាតិដូចជា: សិទ្ធិ(ច្បាប់) ជាមូលដ្ឋាន ក្នុងការទទួលបានប្រាក់បញ្ញើ និង/ឬការចុះបញ្ជី លក្ខខណ្ឌច្បាប់និងបទបញ្ញត្តិជាតំរូវការទាំងឡាយផ្សេងទៀត ដោយគោរពទៅតាមសមត្ថភាពជំនាញ ប្រសិទ្ធភាព និងទំនុកចិត្តក្នុងវិជ្ជាជីវៈ ឬអាជីវកម្ម ការប្រកាសខ្លួនមិនធ្លាប់មានទទួលទោសទ័ណ្ឌធ្ងន់ធ្ងរណាមួយ ការដកហូតចេញពីឯកទេសជំនាញ ការដាក់ទណ្ឌកម្មក្នុងការប្រព្រឹត្តខុសទៅនឹងការអនុវត្តច្បាប់ ឬបទបញ្ញត្តិនៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក ការប្រកាសអំពីការក្ស័យធន សមត្ថភាពអនុវត្ត ឯកសិទ្ធិ ឬក៏ការដោះស្រាយថវិកា ការធ្វើនីតិសម្បទា ឡើងវិញ។ល។ សមត្ថភាពជំនាញក្នុងការយល់ដឹងគោលការណ៍គ្រប់គ្រងសេដ្ឋកិច្ចការផ្គត់ផ្គង់សេវាប្រកបដោយគុណភាព ការប្រកួតប្រជែងដោយតម្លាភាព ប្រតិបត្តិការដោយសុវត្ថិភាពនៃសហគ្រាសដឹកជញ្ជូន ជំនាញប្រសប់នៅក្នុងវិស័យ ចំណេះដឹងខាងផ្លូវច្បាប់ (ឧ.កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូន និងការទទួលខុសត្រូវ(ធានារ៉ាប់រង)របស់អ្នកដឹកជញ្ជូន កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទ ច្បាប់សហគ្រាស ច្បាប់គណនេយ្យ ច្បាប់ពលកម្ម ច្បាប់សារពើពន្ធ ។ល។) ការគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការ ដឹកជញ្ជូន(ឧ.ការគណនាតំលៃ និងថ្លៃដឹក ជញ្ជូន ការបង់ចំណាយ និងនីតិវិធីខាងហិរញ្ញវត្ថុ ការកែសំរួលតំលៃ ការធានារ៉ាប់រង អជ្ជាកណ្តាលនៃការដឹកជញ្ជូន បច្ចេកទេស គ្រប់គ្រង និងការរកទីផ្សារ) លក្ខខណ្ឌ និងតំរូវការ លើការចូលទៅរកទីផ្សារ (ឧ. ការយល់ដឹងអំពីជំនាញ ឯកសារដឹកជញ្ជូន ការប្រកួតប្រជែងដោយល្អស្មោះត្រង់ ការប្រយុទ្ធប្រឆាំងនឹងការលក់បង្កចម្លៃ វិធានការបច្ចេកទេស ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន (ឧ. ទំហំ និងទំងន់នៃយានយន្ត ឬនាវា ការដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រោះថ្នាក់ និងទំនិញងាយខូចរលួយ គោលការណ៍នៃការការពារបរិស្ថាន សំរាប់ការដឹកជញ្ជូន វិធានការសំរាប់សុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខ ។ល។ សមត្ថភាពផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ ប្រសិទ្ធភាពនិងការបំពេញ តារាងតុល្យភាពរបស់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន តារាងទ្រព្យសម្បត្តិ ឥណទាន គណនីពិធានាគារ សមត្ថភាពទទួលបានឥណទានកម្រិត លិខិតធានារ៉ាប់រងពិធានាគារ ការធានារ៉ាប់រង លើការទទួលខុសត្រូវ និងត្រូវមានការធានារ៉ាប់រងនៃប្រតិបត្តិការលើកិច្ចសន្យា ។ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទ ត្រូវរក្សាទុកទ្រព្យសម្បត្តិអប្បបរមា ដែលមានតំលៃស្មើនឹង៨០ ០០០អែសដេអ៊ែរ (Special Drawing Right) ឬផ្តល់ការធានារ៉ាប់រងណាមួយ ដែលមានតំលៃស្មើ ។

១៣. ឧបសម្ព័ន្ធទី ១៦ :លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ការផ្តល់ប័ណ្ណបើកបរ

ឧបសម្ព័ន្ធទី១៦ នេះមាន ១៣មាត្រា ពាក់ព័ន្ធនឹងតំរូវការ លក្ខខណ្ឌ និងការអនុវត្តន៍ក្នុងការទទួលស្គាល់ទៅវិញទៅមកនូវប័ណ្ណបើកបរក្នុងស្រុក រវាងភាគីចុះកិច្ចសន្យា សុពលភាព និងអត្ថិភាពប័ណ្ណបើកបរ ការភ្ជាប់ការបកប្រែបញ្ជាក់អំពីប័ណ្ណបើកបរ ចំណុចព័សេសនៃប័ណ្ណបើកបរ ទំនាក់ទំនងនិងការជូនដំណឹងគ្នាទៅវិញទៅមក ទៅកាន់អជ្ជាធរ ដែលចេញប័ណ្ណបើកបររៀងៗខ្លួន នូវអ្វីដែលមានការផ្លាស់ប្តូរ លើប័ណ្ណ ។ល។

មានមាត្រាចាំបាច់មួយចំនួន ដែលស្ថិតនៅក្នុងអន្តរបញ្ញត្តិសំរាប់អនុវត្ត រាល់ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយខាងលើ(ឧបសម្ព័ន្ធ ១ ២,៤,៧,៩, ១១,១២, ១៣អា ,១៣ប,១៥ ,១៦ និងពិធីសារទី១) ដូចជា : ការធ្វើវិសោធនកម្មការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម ការចូលជាធរមាន ការកែសំរួលច្បាប់ជាតិ ការដាក់លក្ខខណ្ឌ ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធទំនាក់ទំនងជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀងមេ តំលៃឬទំនាក់ទំនង រវាងឬជាមួយឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធ ការដោះស្រាយជំលោះ ការប្រកាសបដិសេធ ។ល។

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ
 ៚៚៚៚



ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ

- ១-ឧបសម្ព័ន្ធទី១ : ការដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រោះថ្នាក់
- ២-ឧបសម្ព័ន្ធទី២ : ការចុះបញ្ជីយានយន្ត ទៅក្នុងចរាចរអន្តរជាតិ
- ៣-ឧបសម្ព័ន្ធទី៤ : ការសំរេចសំរួលបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន
- ៤-ឧបសម្ព័ន្ធទី៧ : បទបញ្ញត្តិចរាចរតាមផ្លូវថ្នល់ និងផ្លាកសញ្ញា
- ៥-ឧបសម្ព័ន្ធទី៩ : លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ការចេញអាជ្ញាប័ណ្ណឱ្យប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន
- ៦-ឧបសម្ព័ន្ធទី១១: បទដ្ឋាន ឬមាត្រដ្ឋាន(ស្តង់ដារ) និងលក្ខណៈបច្ចេកទេស
- ៧-ឧបសម្ព័ន្ធទី១២: សេវា និងសម្បទា(ឬមធ្យោបាយ) សំរាប់ការឆ្លងកាត់ និងការឆ្លងព្រំដែន
- ៨-ឧបសម្ព័ន្ធទី១៣: ការរៀបចំប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងការទទួលខុសត្រូវ អ្នកដឹកជញ្ជូនពហុភាព
- ៩-ឧបសម្ព័ន្ធទី១៣: លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ការចេញអាជ្ញាប័ណ្ណឱ្យប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាព
- ១០-ឧបសម្ព័ន្ធទី១៥: ប្រព័ន្ធធាតុដាក់ទំនិញ
- ១១-ឧបសម្ព័ន្ធទី១៦: លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ការចេញប័ណ្ណបើកបរ
- ១២-ពិធីសារទី១: ការកំណត់ផ្លូវ និងផ្លូវរមៀង ព្រមទាំងចំណុចចេញ-ចូល(ការឆ្លងកាត់ព្រំដែន)
- ១៣-វិសោធនកម្មមាត្រាទី១៧ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង GMS សំរួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន

សំរាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង GMS

ស្តីពីការសំរេចសំរួលបទប្បញ្ញត្តិដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

នាយកដ្ឋានផែនការ
 សីហា ឆ្នាំ ២០០៦

ឧបសម្ព័ន្ធ ៦

ការដឹកជញ្ជូនទំនិញរដ្ឋាន

ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍

និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

(តទៅហៅកាត់ថា ឧបសម្ព័ន្ធ)

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាព មីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា ភាគីចុះកិច្ចសន្យា)

ដោយយោងទៅដល់ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅរៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គូន . ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា 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(ប) និង(អន) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ ដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗទៀតទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅ តាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានតម្លៃចូលរួមស្មើគ្នា

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ នីមួយៗអាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានីលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០០, កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំ លើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់ បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្កើយបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ ពិធីសារ របស់វា ក្នុងឆ្នាំ ២០០៥ និង

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី៣(អី) និង១០(អា) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យផ្តល់តាមរយៈឧបសម្ព័ន្ធនេះ នូវការរៀបចំ លំអិត ខាងបច្ចេកទេស

ធនប្រមូលផ្តុំគ្នាដូចខាងក្រោម :

មាត្រា ១ .- និយមន័យ

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

មាត្រា ២ .- ការចាត់ថ្នាក់នូវទំនិញគ្រោះថ្នាក់

ក- ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ទាំងឡាយ ត្រូវបានគេបែងចែកទៅតាមចំណាត់ថ្នាក់ ឬផ្នែកដូចខាងក្រោម :

ចំណាត់ថ្នាក់ទី ១ : គ្រឿងផ្ទុះ (Explosives)

ចំណាត់ថ្នាក់ទី ២ : ឧស្ម័ន (Gases)

ផ្នែកទី ២-១ : ឧស្ម័នអាចរង (Flammable Gases)

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

ផ្នែកទី ២-៣ : ឧស្ម័នពុល (Toxic gases)

ចំណាត់ថ្នាក់ទី ៣ : វត្ថុរាវអាចរង និងវត្ថុរាវដែលងាយនឹងផ្ទុះ (Flammable Liquids and desensitized explosives)

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

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

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

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

ផ្នែកទី ៥-២ : សរីរាង្គពីរិកស៊ីដ (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 ត្រូវធ្វើឡើងស្របទៅតាម ផ្នែកទី ២ នៃអនុសាសន៍របស់អង្គការសហប្រជាជាតិ ស្តីអំពីការដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រោះថ្នាក់ ឬក៏ម៉ូដែល បទប្បញ្ញត្តិ (ម៉ូដែលជាបទ ប្បញ្ញត្តិអង្គការសហប្រជាជាតិ) និង ឬ កិច្ចព្រមព្រៀងអឺរ៉ុប ពាក់ព័ន្ធនឹងការ ដឹកជញ្ជូន ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ នៅតាមផ្លូវថ្នល់ (អាដេអ៊ែរ) ដែលចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងហ្សឺណែវ នៅថ្ងៃទី៣០ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៥៧ រាប់ទាំង ការធ្វើវិសោធនកម្មក្រោយៗមក និងទៅខាងមុខ ផងដែរ ។

មាត្រា ៣ .- បទដ្ឋាន(ស្តង់ដារ) ជាភារណែនាំ ចលនាឆ្លងកាត់ត្រូវដឹង នូវទំនិញគ្រោះថ្នាក់
 ប្រសិនបើ ភាគីចុះសន្យា អនុញ្ញាត ទៅតាមមូលដ្ឋាន ពីមួយករណីទៅមួយករណី ការធ្វើចរាចរឆ្លងកាត់ ព្រំដែន នូវទំនិញដូចបានកំណត់ខាងលើ ទាមទារការអនុវត្តយ៉ាងពេញលេញនូវវិធានការទាំងឡាយ ដែលស្ថិតនៅក្រោម អាដេអ៊ែរ និង/ឬ បទប្បញ្ញត្តិជាមួយអង្គការសហប្រជាជាតិ ជាពិសេសទាក់ទងទៅនឹង :

- ក- ការវេចខ្ចប់ និងការដាក់ផ្ទុកសញ្ញាសំគាល់ទំនិញគ្រោះថ្នាក់
- ខ- ការលាបពណ៌យានយន្ត ការលើកដាក់ រក្សាទុក និងការចងភ្ជាប់
- គ- ឯកសារដឹកជញ្ជូន និងសេចក្តីប្រកាស
- ឃ- ការហ្វឹកហាត់បណ្តុះបណ្តាលនាវិក
- ង- ការព្រមានប្រឆាំងទល់នឹងភ្លើងរនេះ និង/ ឬក៏ការផ្ទុកទាំងឡាយ

មាត្រា ៤.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម
 ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្ម លើឧបសម្ព័ន្ធ តាមរយៈគណកម្មាធិការរួម ។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនោះ ត្រូវតែជាកម្មវត្ថុនៃការឯកភាពគ្នាជាឯកច្ឆ័ន ពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

មាត្រា ៥.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម
 ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម នៃរដ្ឋាភិបាលទាំងឡាយដែលជាភាគីចុះ កិច្ចសន្យា ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ៦.- ការចូលជាធរមាន
 ឧបសម្ព័ន្ធ នឹងត្រូវចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែល ០២ភាគីចុះកិច្ចសន្យាយ៉ាងតិច បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការ យល់ព្រមដល់វា និងត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពត្រឹមតែក្នុងរង្វង់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ ការយល់ព្រមដល់ឧបសម្ព័ន្ធ ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្ម លើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ៧.- ការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិ
 នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវបានធ្វើការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្រប ទៅតាមខ្លឹមសារនៃឧបសម្ព័ន្ធ ។

មាត្រា ៨.- ការដាក់លក់ខ័ណ្ឌ
 ការដាក់លក់ខ័ណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ៩.- ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ
 ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗអាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន-នូវការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធទាំងស្រុង ឬក៏មួយ ចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរីករវាជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាព របស់ជាតិខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនព័ត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ភ្លាម តាមតែអាច ធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះ ឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណា ដែល សភាពការណ៍ វិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ ។

មាត្រា ១០.- ទំនាក់ទំនង ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង
 ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ភ្ជាយជាផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះ ។ នៅក្នុងករណី ដែល វិសមិត(មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយក

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

មាត្រា ១១.- ការដោះស្រាយជំនោះ

ជំនោះរវាងភាគី០២ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធ ត្រូវរលុះស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចាតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។

មាត្រា ១២.- ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលណាដែលចូលជាធរមាន ឧបសម្ព័ន្ធមិនអាចឱ្យគេប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែក ចេញអំពី កិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនោះទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការអនុញ្ញាតពីអង្គការរៀងៗខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

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

ហត្ថលេខា :

តំណាងរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
ឯកឧត្តម **ឃី ស៊ីវណីម** ទេសរដ្ឋមន្ត្រី-រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកសហប្រតិបត្តិការមហាអនុតំបន់មេគង្គ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
ឯកឧត្តម **លាវ សិវយន់** អនុរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ
ឯកឧត្តម **សិវ៉ាដ ផុនសេនា** អនុរដ្ឋមន្ត្រីតមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប្រៃសណីយ៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
ឯកឧត្តម **ស៊ី ថា** រដ្ឋមន្ត្រីអភិវឌ្ឍន៍ផែនការ និងសេដ្ឋកិច្ចជាតិ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ឯកឧត្តម **នីតន ចំណុច** អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ឯកឧត្តម **ចាន់ ហ្ស៊ុនខៀន** 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,

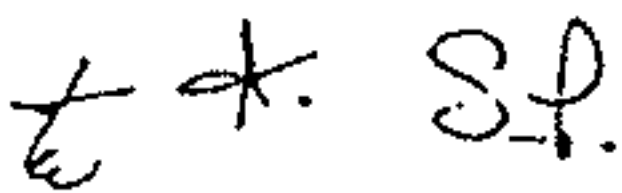
Referring to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11th GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program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



Annex 1: Carriage of Dangerous Goods

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 desensitized 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.

Annex 1: Carriage of Dangerous Goods
.....

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.

t. f. sp.

e. d. s.

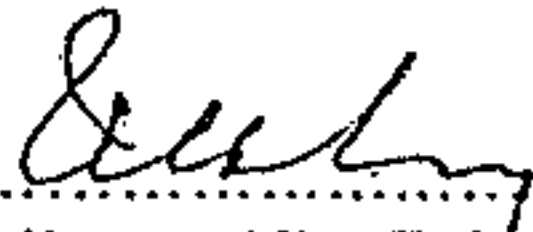
Annex 1: Carriage of Dangerous Goods

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.

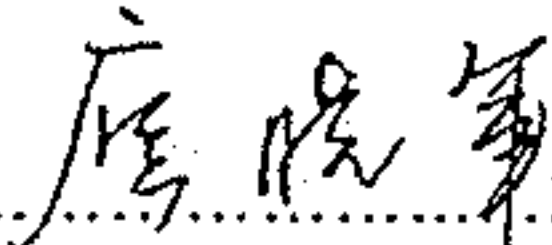
Signed:

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



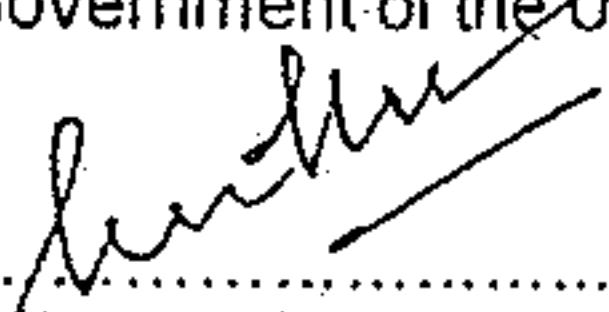
His Excellency Liao Xiaojun
Vice Minister of Finance

For the Government of the Lao People's Democratic Republic



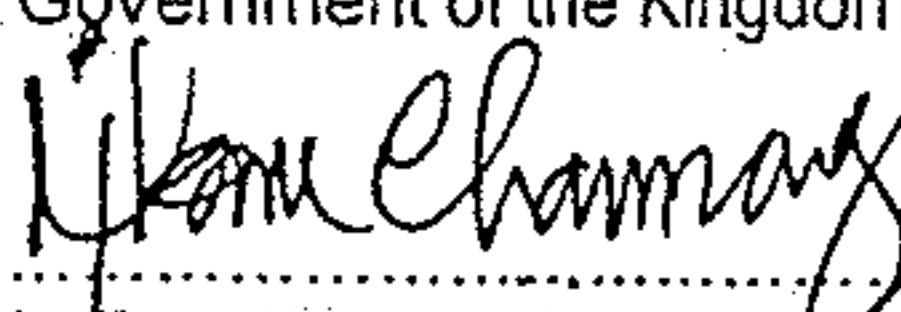
His Excellency Sommad Pholsena
Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Union of Myanmar



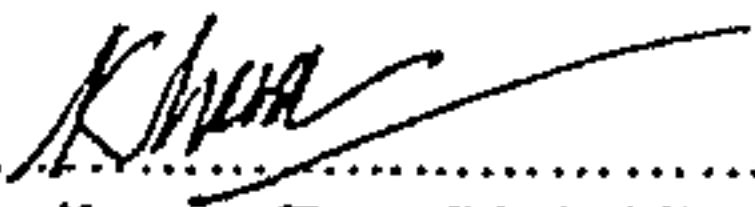
His Excellency Soe Tha
Minister for National Planning and Economic Development

For the Government of the Kingdom of Thailand



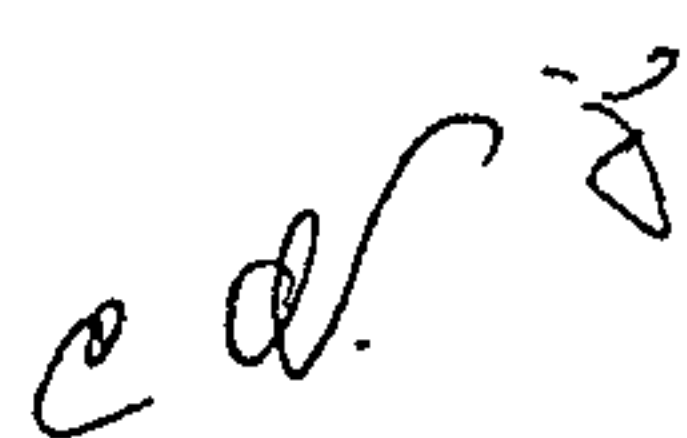
His Excellency Nikorn Chamnong
Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam



His Excellency Tran Dinh Khien
Vice Minister of Planning and Investment

E. S.P.



ឧបសម្ព័ន្ធ ២

ការចុះបញ្ជីយានយន្ត នៅក្នុងតំបន់អន្តរជាតិ

**ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍
និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម**

ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

(តទៅហៅកាត់ថា " ឧបសម្ព័ន្ធ ")

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាព
មីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា " ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ")

ដោយយោងទៅដល់ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ
១៩៩៩ នៅរៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គូន . ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយ
ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គូន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០១ បានយល់ព្រមចូលដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូល ដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ
២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី តទៅហៅកាត់ថា " កិច្ចព្រមព្រៀង "

ដោយយោងទៅដល់មាត្រាទី ៣(បេ) និង(អិ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ
ដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅ
តាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានតំលៃចូលរួមស្មើគ្នា

ដោយយោងទៅដល់ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ
និមួយៗអាចត្រូវបានចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយយោងទៅដល់ កិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានីលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០០.
កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំ
លើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់
បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្កើយបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារ របស់វា ក្នុងឆ្នាំ
២០០៥ និង

ដោយយោងទៅដល់ មាត្រាទី៣(ញ) និងទី១២ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យផ្តល់តាមរយៈឧបសម្ព័ន្ធនេះ នូវការរៀបចំ
លំអិត ខាងបច្ចេកទេស

ធានាព្រមព្រៀងគ្នាចុងខាងក្រោម :

មាត្រា ១ .. ប្រភេទ យានយន្ត

យានយន្តមួយគ្រឿង គឺជាយានយន្តដើរដោយថាមពលមួយ ដែលជាធម្មតាប្រើប្រាស់សំរាប់ដឹកជញ្ជូនពលរដ្ឋ ឬ ទំនិញតាមផ្លូវថ្នល់ ។ វារាប់បញ្ចូលផងដែរ នូវយានយន្តរឹងជាប់គ្នានឹង (ឬរថយន្តកាំមីញ៉ុង) យានយន្ត មានតំណ (ជាក្បាលសណ្តោងដែលអូសទាញស៊ីម៉ង់ត៍មួយ) និងស៊ីម៉ង់ត៍ (យានត្រូវបានគេអូស ឬសណ្តោង ដោយយានយន្តមួយនៅក្នុងស្ថានភាពដែលផ្នែកនៃស៊ីម៉ង់ត៍ត្រូវបានគេផ្គុំភ្ជាប់ទៅនឹងក្បាលសណ្តោង ហើយផ្នែក ដែលទ្រទ្រង់ទំងន់នៃស៊ីម៉ង់ត៍ និងបន្ទុករបស់វា ត្រូវបានគេគិតបញ្ចូលជាទំងន់ និងបន្ទុករបស់យានយន្តទាំងមូល) ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ វាមិនគ្របដណ្តប់ទៅលើយានយន្តទាំងឡាយណា ដែលគ្រាន់តែប្រើប្រាស់ ម្តងម្កាល ក្នុងការដឹកជញ្ជូនមនុស្ស ឬទំនិញតាមផ្លូវថ្នល់ ឬសំរាប់អូសទាញនៅលើផ្លូវថ្នល់ ដូចជា ត្រាក់ទ័រកសិកម្ម ឬ មធ្យោបាយគ្រឿងចក្រមេកានិកសាងសង់ផ្លូវថ្នល់ទាំងឡាយ ។ វាក៏មិនគ្របដណ្តប់ផងដែរ ទៅលើយន្តបថ ឬ រថដែលរត់នៅលើផ្លូវដែកទាំងឡាយ សូឡិច-ម៉ូតូ (ទោចក្រយានយន្ត) ។ គំនូសដ្យាក្រាមមួយនៃយានយន្ត ទាំងឡាយ ដែលបញ្ជាក់នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនេះ មាននៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់ ។

មាត្រា ២ .. ករណីកិច្ចនៃការចុះបញ្ជី

យានយន្តទាំងឡាយ ស៊ីម៉ង់ត៍-រ៉ឺម៉កទាំងឡាយដែលប្រើប្រាស់ក្នុងចរាចរណ៍កាត់ព្រំដែន ត្រូវចុះបញ្ជីនៅឯ ប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន ទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិ ដែលមានចែងក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

មាត្រា ៣ .. ការប្រើប្រាស់ភាសា និងតួអក្សរ

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

មាត្រា ៤ .. សញ្ញាសំគាល់យានយន្ត (ម៉ាក)

- (ក) - រាល់យានយន្ត ទាំងឡាយ នៅក្នុងចរាចរណ៍កាត់ព្រំដែន ត្រូវមានសញ្ញាសំគាល់យានយន្ត (ម៉ាក) ដូចខាងក្រោម :
 - (១) ឈ្មោះ ឬ និមិត្តសញ្ញាពាណិជ្ជកម្ម នៃរោងចក្រផលិតយានយន្ត
 - (២) នៅលើសាក់ស៊ី ឬករណីអវត្តមានមិនមានសាក់ស៊ី នៅលើតួយានត្រូវមានលេខផលិតផល របស់ រោងចក្រ ឬលេខលើរបស់យានយន្ត និង
 - (៣) នៅលើគ្រឿងម៉ាស៊ីន ។ ត្រូវមានលេខម៉ាស៊ីន ប្រសិនបើលេខដូចនេះត្រូវបានដាក់ជំនួសពីលើវា ដោយម៉ាកសំគាល់ (មិនចាំបាច់សំរាប់រ៉ឺម៉ក ឬស៊ីម៉ង់ត៍-រ៉ឺម៉កទេ) ។
- (ខ) - សញ្ញាសំគាល់ទាំងនេះត្រូវដាក់ក្នុងស្ថានភាពងាយអាចចូលទៅបាន និងងាយមើលឃើញ ។ ជាបន្ថែម សញ្ញាទាំងនេះមិនអាចងាយស្រួលក្នុងការកោសលុបកែប្រែ ឬ លើកចេញបានទេ ។

មាត្រា ៥ .. វិញ្ញាបនប័ត្រ នៃការចុះបញ្ជី (ប័ណ្ណចុះបញ្ជី ឬប័ណ្ណសំគាល់យានយន្ត)

- (ក) - រាល់យានយន្តទាំងឡាយ នៅក្នុងចរាចរណ៍កាត់ព្រំដែន ត្រូវយកតាមខ្លួន ប័ណ្ណនៃការចុះបញ្ជី ដែលមាន សុពលភាព ដែលចេញអោយដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច នៃប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន ។
- (ខ) ប័ណ្ណចុះបញ្ជីត្រូវមាន សក្ខណៈពិសេសដូចតទៅ :
 - ១. ព័ត៌មានជាមូលដ្ឋាន :

- ១.១ ចំណងជើងឯកសារ : ប័ណ្ណចុះបញ្ជីយានយន្ត
- ១.២ ឈ្មោះ(និងសញ្ញាទម្រង់) នៃអង្គការដែលចេញឱ្យ ប័ណ្ណចុះបញ្ជីយានយន្ត
- ១.៣ អាស័យដ្ឋាន និងទិន្នន័យសំរាប់ទាក់ទង (ណាមួយក៏បាន) នៃអង្គការដែលចេញឱ្យប័ណ្ណចុះបញ្ជីយានយន្ត
- ១.៤ ឈ្មោះប្រទេស(តាមរយៈសញ្ញាសំគាល់ឈ្មោះប្រទេស) នៃអង្គការដែលចេញឱ្យប័ណ្ណចុះបញ្ជីយានយន្ត
- ១.៥ លក្ខណៈសំគាល់ខាងផ្លូវច្បាប់(សៀល/ឃ្នុំត្រា , ហត្ថលេខា)
- ១.៦ កាលបរិច្ឆេទ នៃការចេញឱ្យប័ណ្ណចុះបញ្ជីយានយន្ត

- ២. ចំណុចពិសេសៗ នៃការចុះបញ្ជី
 - ២.១ ផ្នែកលេខអនុញ្ញាត ឬលេខចុះបញ្ជី
 - ២.២ សញ្ញាសំគាល់លក្ខណៈជាតិ ឬឈ្មោះប្រទេស នៃប្រទេសដើមចុះបញ្ជី
 - ២.៣ កាលបរិច្ឆេទនៃការចុះបញ្ជីលើកទី១
 - ២.៤ រយៈពេលមានសុពលភាព ប្រសិនបើមានការកំណត់

- ៣. ចំណុចពិសេសៗ នៃម្ចាស់ ឬអ្នកកាន់ប័ណ្ណចុះបញ្ជី
 - ៣.១ ឈ្មោះពេញលេញ
 - ៣.២ អាស័យដ្ឋាន

- ៤. ចំណុចពិសេសៗ នៃយានយន្ត :
 - ៤.១ ប្រភេទ: រថយន្តកាមីយ៉ុង ប៊ីស រថយន្តទេសចរណ៍ ។ល។
 - ៤.២ តួយានយន្ត :
 - ៤.២.១ ផ្នែកសញ្ញាក្រុមហ៊ុន ឬផ្នែកសញ្ញាពាណិជ្ជកម្ម
 - ៤.២.២ ម៉ូដែល ឬកូដ (ប្រសិនបើមាន)
 - ៤.២.៣ ពណ៌ (កូដ RAL)
 - ៤.២.៤ ឆ្នាំផលិត (ប្រសិនបើមាន)
 - ៤.២.៥ លេខស៊េរីរបស់សាកសុី
 - ៤.២.៦ ចំនួនក្ដៅ
 - ៤.២.៧ ទំងន់ទទេរ(តារ) (សំរាប់កាំម៉ុង និងប៊ីស) (ការបញ្ជាក់ថ្នាំលាបជាពិសេសនៅលើតួយានយន្ត កាំម៉ុង ឬប៊ីសអាចជ្រើសរើសបាន) ។
 - ៤.២.៨ ទំងន់សរុប(កាំម៉ុង) ឬសមត្ថភាពកៅអី(ប៊ីស) (ការបញ្ជាក់ថ្នាំលាបជាពិសេសនៅលើតួយានយន្ត កាំម៉ុង ឬប៊ីសអាចជ្រើសរើសបាន)
 - ៤.៣ តួម៉ាស៊ីន
 - ៤.៣.១ ផ្នែកសញ្ញាក្រុមហ៊ុន(ប្រសិនបើផ្សេងខុសពីតួយាន)
 - ៤.៣.២ ចំនួនពីស្តុង
 - ៤.៣.៣ សមត្ថភាព
 - ៤.៣.៤ កំលាំងជាលេស
 - ៤.៣.៥ លេខរៀងស៊េរី

មាត្រា ៦ .- ផ្នែកលេខចុះបញ្ជី

រាល់យានយន្តទាំងឡាយ នៅក្នុងចរាចរណ៍កាត់ព្រំដែន ត្រូវពាក់បង្ហាញលេខចុះបញ្ជីរបស់ខ្លួន នៅលើផ្នែក
ពិសេសបញ្ជីរាបស្មើមួយ(ឬច្រើន) ពាក់ជាប់នៅខាងមុខ និងខាងក្រោយយានយន្ត នៅចំទីតាំង ត្រឹមត្រូវមួយ
ដែលមានជ្រុង ឬមុំត្រឹម កែងទៅនឹងផ្ទៃរាបមេដ្យានផ្នែកបណ្តោយរបស់យានយន្ត ដែលអាចឱ្យ
គេមើលឃើញច្បាស់នៅរយៈចម្ងាយមួយ ពី ៣៥-៤០ម៉ែត្រ។ ផ្ទៃនៃផ្នែកលេខអាចធ្វើឡើង អំពីវត្ថុធាតុចំង
ផ្នែកពន្លឺ។ ស៊ីម៉ង់ត៍ទាំងឡាយ ត្រូវពាក់បង្ហាញ លេខចុះបញ្ជី យ៉ាងហោចណាស់ នៅផ្នែកខាងក្រោយ
នៃយានយន្ត។

មាត្រា ៧ .- សញ្ញាសំគាល់លក្ខណៈជាតិ

- (ក) បន្ថែមពីលើលេខចុះបញ្ជី រាល់យានយន្តដែលធ្វើចរាចរណ៍កាត់ព្រំដែន ត្រូវពាក់បង្ហាញនៅផ្នែក
ខាងក្រោយយានយន្ត នូវសញ្ញាសំគាល់លក្ខណៈនៃប្រទេសដែលបានចុះបញ្ជី ។ សញ្ញាសំគាល់លក្ខណៈនេះ
ត្រូវមានពី០១ ទៅ០៣ តួអក្សរ ជាតួអក្សរធំនៃអក្សរឡាតាំង យ៉ាងហោចណាស់ក៏មានកំពស់ ០.០៨ ម
និងមានទទឹងស្មើគ្នាស នៃតួអក្សរ យ៉ាងហោចណាស់ ០.០១ម ។ អក្សរត្រូវលាបពណ៌ខ្មៅនៅលើផ្ទៃ
ពណ៌សពីខាងក្រោយ ដែលមានរាងសណ្ឋានជាពង ក្រពើ (អេសប) ហើយដែលខ្សែទ្រូងធំស្របទៅនឹង
អ័ក្សផ្នែក ។
- (ខ) សញ្ញាសំគាល់លក្ខណៈជាតិមិនត្រូវបញ្ចូលគ្នាជាមួយលេខចុះបញ្ជីទេ ឬ ក៏មិនពាក់ភ្ជាប់នៅគ្រងកន្លែង
ណាមួយ ដែលអាចធ្វើអោយគេយល់ច្រឡំ ជាមួយលេខចុះបញ្ជីនោះ ឬក៏ធ្វើអោយគេមិនអាចអានបាន ។
- (គ) ការពាក់បង្ហាញត្រូវធ្វើឡើងដោយគោរពតាមលក្ខខណ្ឌ នៃលេខចុះបញ្ជី ។
- (ឃ) សញ្ញាសំគាល់លក្ខណៈ សំរាប់យានយន្តទាំងឡាយ នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ ត្រូវធ្វើឡើងដូច
តទៅ :

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

មាត្រា ៨ .- ការទទួលស្គាល់ទៅវិញទៅមក

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ ត្រូវទទួលស្គាល់ទៅវិញទៅមកនូវផ្នែកលេខចុះបញ្ជីយានយន្ត ប័ណ្ណចុះ
បញ្ជីយានយន្ត និងវិញ្ញាបនប័ត្រត្រួតពិនិត្យយានយន្ត និង/ឬ កំណត់សំគាល់នៃការត្រួតពិនិត្យ ដែលចេញឱ្យ
ដោយអង្គការមានសមត្ថកិច្ច (ទាំងឡាយ) នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃផ្សេងទៀត ។

មាត្រា ៩.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្ម លើឧបសម្ព័ន្ធ តាមរយៈគណកម្មាធិការរួម ។
ការធ្វើវិសោធនកម្មនោះ ត្រូវតែជាកម្មវត្ថុនៃការឯកភាពគ្នាជាឯកច័ន្ទ ពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

មាត្រា ១០.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម

ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម នៃរដ្ឋាភិបាលទាំងឡាយដែលជាភាគីចុះ
កិច្ចសន្យា ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ
ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ១១.- ការចូលជាធរមាន

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

មាត្រា ១២.- ការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិ

នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវបានធ្វើការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្របទៅតាមខ្លឹមសារនៃឧបសម្ព័ន្ធ ។

មាត្រា ១៣.- ការដាក់លក្ខខណ្ឌ

ការដាក់លក្ខខណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ១៤.- ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗអាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធទាំងស្រុង ឬក៏មួយចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរីករវាជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនព័ត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ភ្លាម តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះ ឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណា ដែលសភាពការណ៍ វិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ ។

មាត្រា ១៥.- ទំនាក់ទំនង ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង

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

មាត្រា ១៦.- ទំនាក់ទំនង ជាមួយឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធ

ឯកសារភ្ជាប់ ត្រូវបង្កើតជាផ្នែករួមបញ្ចូលគ្នាមួយ ជាមួយឧបសម្ព័ន្ធ និងត្រូវមានតំលៃចូលរួមស្មើគ្នា ។

មាត្រា ១៧.- ការដោះស្រាយជំនោះ

ជំនោះរវាងភាគី០២ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធត្រូវសុះស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចាតាមគោលការណ៍សន្តិវិធីតាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។

មាត្រា ១៨.- ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលណាដែលចូលជាធរមាន ឧបសម្ព័ន្ធមិនអាចឱ្យគេប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែក ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ

ឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី២ : គំនូសដ្យាក្រាមនៃយានយន្តទាំងឡាយ ដែលមានចែងក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី២ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនោះទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការអនុញ្ញាតពីអង្គការរៀនរៀន
បានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

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

ហត្ថលេខា :

តំណាងរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ឯកឧត្តម ត្រូវ ស៊ុចតីត រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសភាអន្តររដ្ឋប្រជាមានិតចិន

ឯកឧត្តម ហ៊ុ ស៊ីហ្សូ អនុរដ្ឋមន្ត្រី តមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសភាអន្តររដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យក្រហម

ឯកឧត្តម សំហ័ង ជុនសេនា អនុរដ្ឋមន្ត្រីតមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ុស្តិ៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពវិយ៉ែតណាម

ឯកឧត្តម ជូរ៉ា ច័ងវីន អនុរដ្ឋមន្ត្រី ដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ឯកឧត្តម នីតន ចំណុច អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

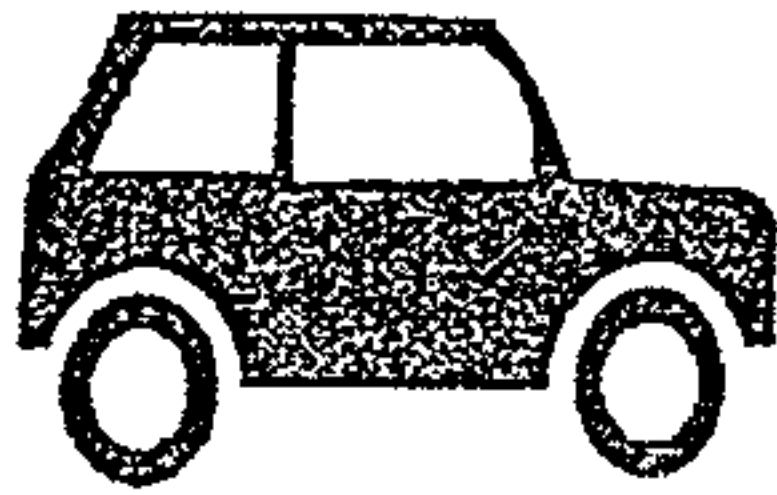
តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសភាអន្តររដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ឯកឧត្តម ឌី ថេមីញា អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

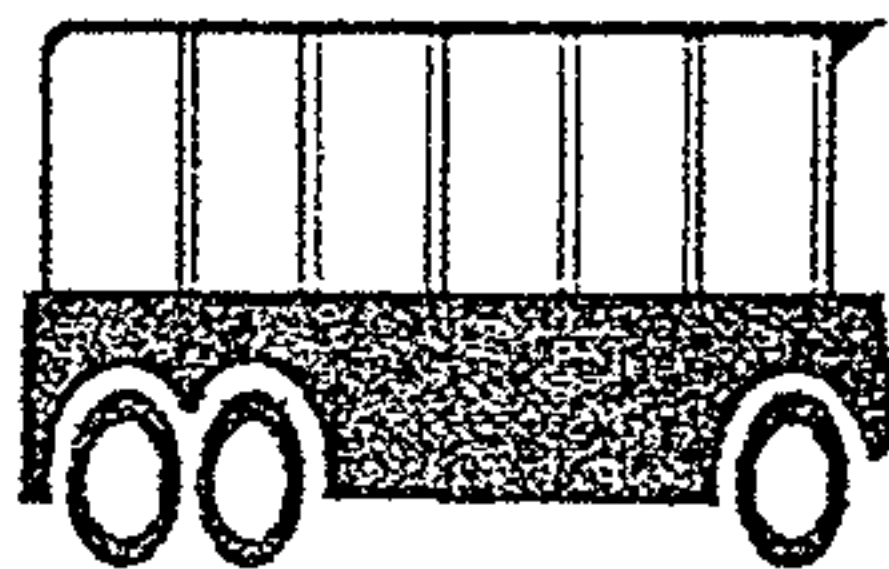
សេចក្តីភ្ជាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី២

គំនូសដ្យាក្រាមនៃយានយន្ត

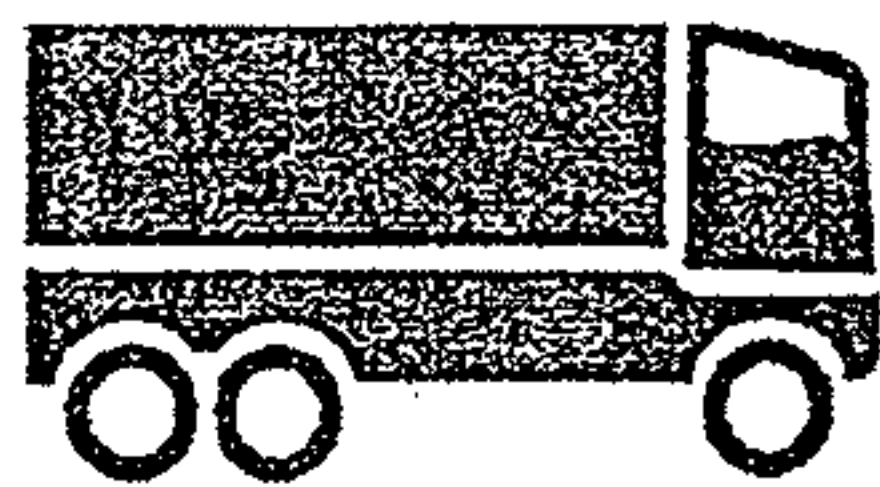
សេចក្តីផ្តើម : (ឈ្មោះ) គំនូសដ្យាក្រាម នៃយានយន្ត



រថយន្តទេសចរណ៍
ម៉ាសអនុញ្ញាតអតិបរមា ស្មើនឹង ៣ ៥០០ គក្រ.
កៅអីអ្នកដំណើរអតិបរមាចំនួន០៨(បន្ថែមពីលើ
កៅអីអ្នកបើកបរ)



រថយន្តបីស(រថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ)
កៅអីអ្នកដំណើរច្រើនជាងចំនួន០៨(បន្ថែមពីលើ
កៅអីអ្នកបើកបរ)



រថយន្តរទ្ធជន(កាំប៉ូង=រថយន្តរទ្ធជនដំណ)
ម៉ាសអនុញ្ញាតអតិបរមា ច្រើនជាង ៣ ៥០០ គក្រ.

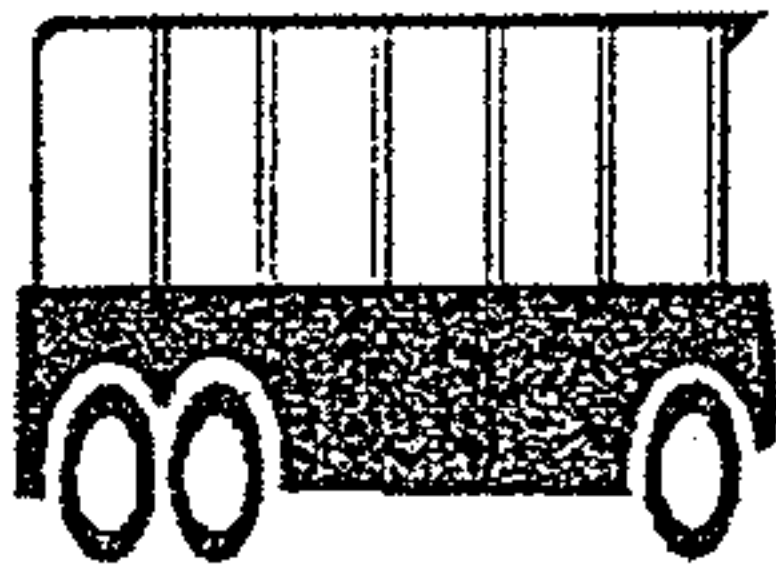


យានយន្តមានក្បាលសរទន្តាច (យានយន្តមានដំណ)
ក្បាលសណ្តោង + សីមីរ៉ូម៉ក

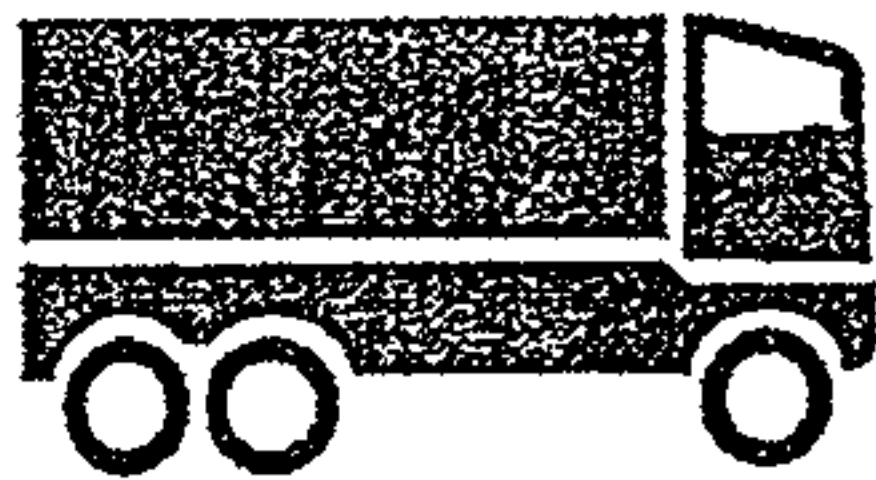
Attchment : (Indicative) Diagram of Motor Vehicles



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.

[Handwritten mark]

[Handwritten signatures and initials]

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

Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a signature on the left and several initials and a signature on the right.

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

✱

Handwritten signatures and initials:

- Signature: *[Handwritten signature]*
- Initials: *[Handwritten initials]*
- Signature: *[Handwritten signature]*
- Initials: *[Handwritten initials]*

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.

*

[Handwritten signatures and initials]

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

✱

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.

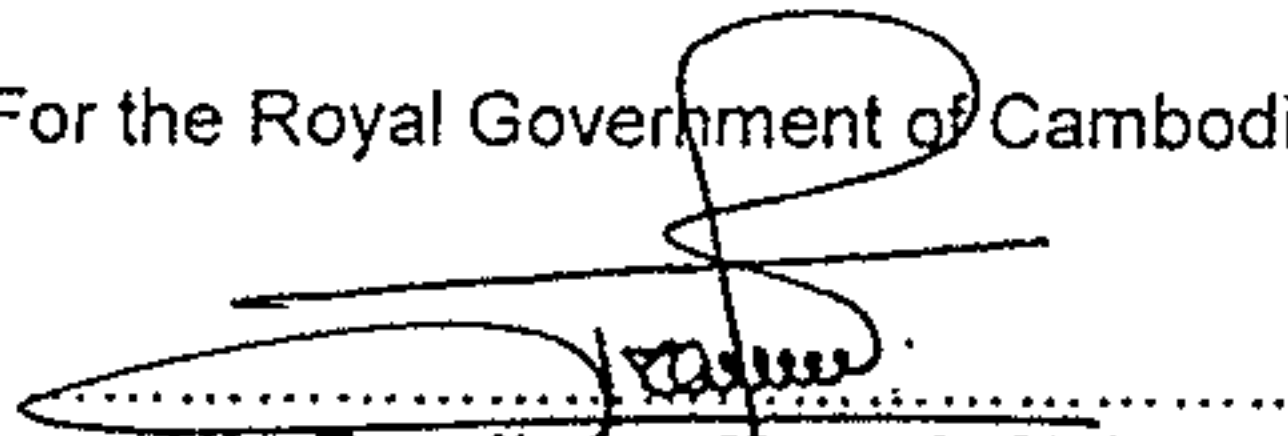
Annex 2: Registration of Vehicles in International Traffic
.....

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.

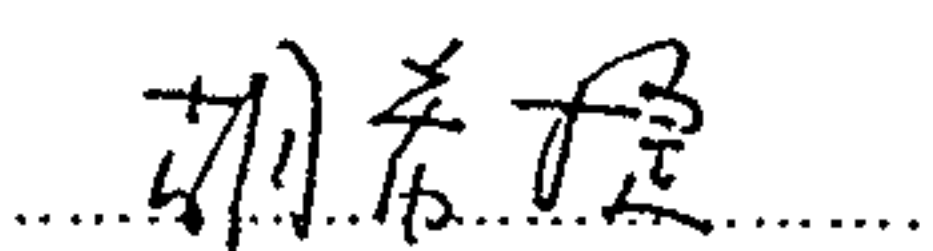
Signed:

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



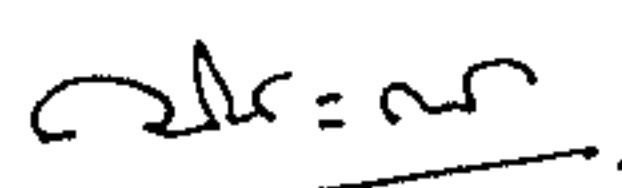
.....
His Excellency Hu Xijie
Vice Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic



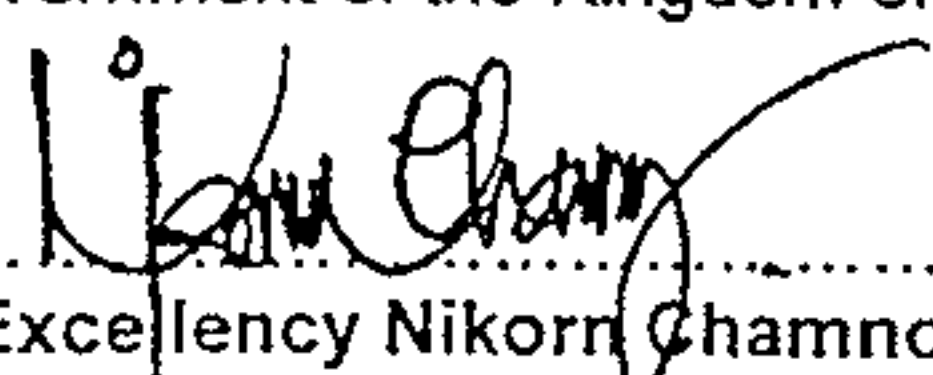
.....
His Excellency Sommad Pholsena
Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Union of Myanmar



.....
His Excellency Thura Thaug Lwin
Deputy Minister of Rail Transportation
+

For the Government of the Kingdom of Thailand

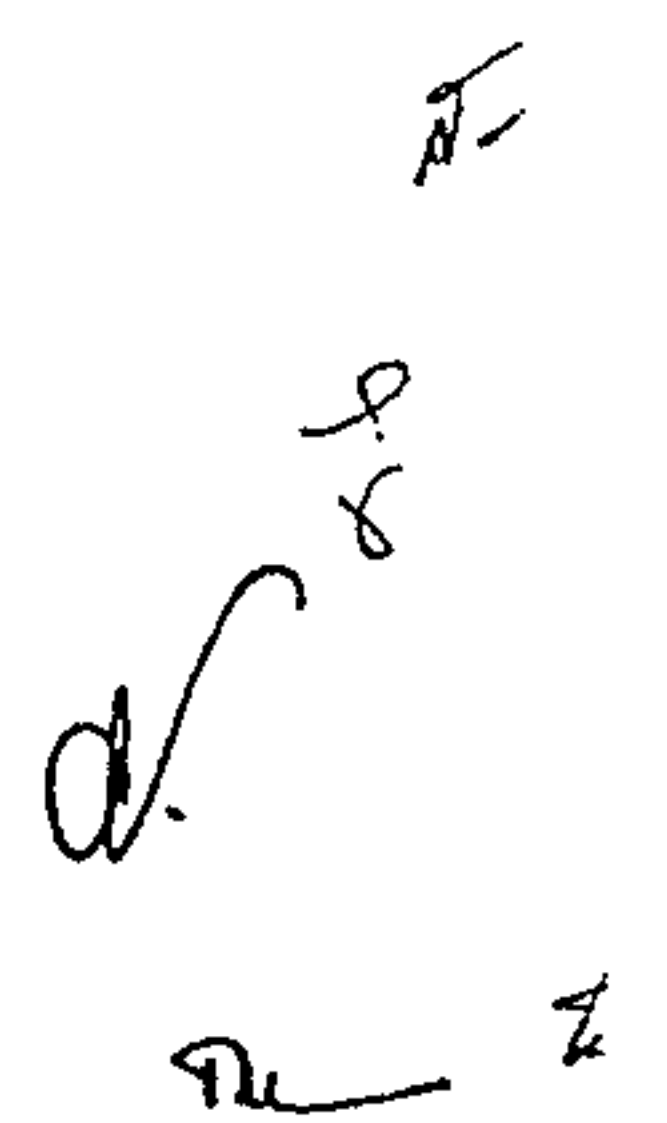


.....
His Excellency Nikorn Chamnong
Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam



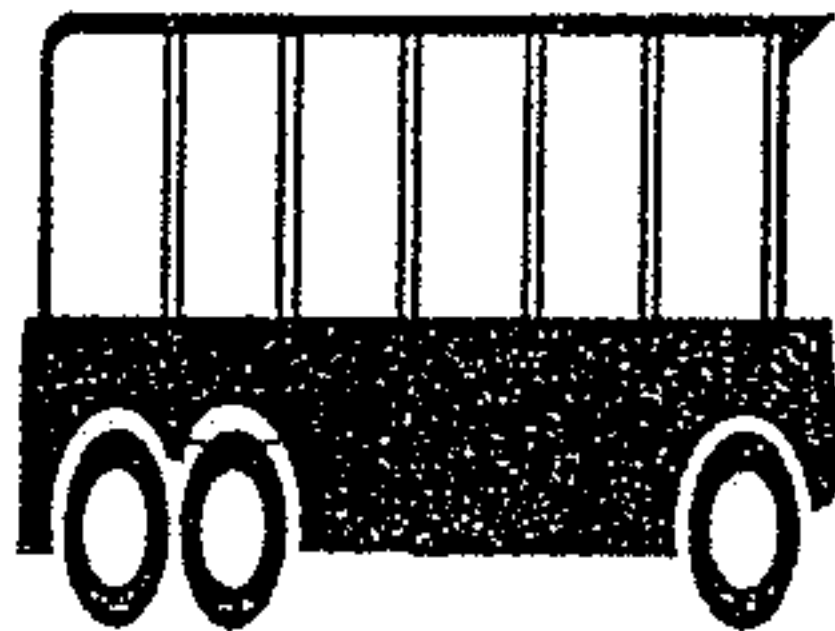
.....
His Excellency Pham The Minh
Vice Minister of Transport



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.

ឧបសម្ព័ន្ធ ៤

ការសម្របសម្រួលបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន

**ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍
និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ស្តីអំពីការសម្របសម្រួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន
(តទៅហៅកាត់ថា "ឧបសម្ព័ន្ធ")**

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាព
មីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា "ភាគីចុះកិច្ចសន្យា")

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ស្តីអំពីការសម្របសម្រួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា
ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅវៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គួន . ដែលបានយល់ព្រមចូល
ដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គួន 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(បេ)និង(អិន)នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ
ដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅ
តាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងមានតម្លៃចូលរួមស្មើគ្នា

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ
នីមួយៗអាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង

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

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី៤ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យផ្តល់ការរៀបចំលំអិត ខាងបច្ចេកទេស តាមរយៈ
ឧបសម្ព័ន្ធនេះ

ធនប្រមូលផ្តុំគ្នាចូលខាងក្រោម :

មាត្រា ១.- គោលបំណង

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវព្យាយាមក្នុងការរៀបចំ ឱ្យបានប្រសើរឡើងទៅតាមលទ្ធភាព ដើម្បីរៀបចំ ទម្រង់បែបបទដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ និងសំរេចសំរួល តាមរយៈប្រព្រឹត្តិកម្មងាយស្រួល មានប្រសិទ្ធភាពនិង រហ័ស ។

មាត្រា ២.- វិសាលភាព

ឧបសំព័ន្ធនេះ អនុវត្តទៅលើគ្រប់ចលនាដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន នូវមនុស្សម្នា យានយន្ត និងទំនិញ តាមផ្លូវគោក ដែលជាផ្នែកមួយ នៃកិច្ចប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនតាមបែបពហុរូបភាព ។

មាត្រា ៣.- ការពិគ្រោះយោបល់, សហប្រតិបត្តិការ, ការសំរេចសំរួល និង ការអនុវត្តចុះសំរួល

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងពិគ្រោះពិភាក្សាគ្នា នៅឯគណៈកម្មការរួម អំពីការបកស្រាយខុសគ្នាណាមួយដែល រាយការណ៍អំពីចលនាដោយរលូននៃទម្រង់បែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលនឹងត្រូវធ្វើឱ្យបានរហ័ស នូវនីតិវិធី និងការអនុវត្តទាំងឡាយ ដើម្បីកាត់បន្ថយ នូវការអនុវត្តបែបបទមិនត្រឹមត្រូវទាំងឡាយ នោះ ។

ខ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងធ្វើការសំរេចសំរួលបុគ្គលិកត្រួតពិនិត្យច្រកព្រំដែនរបស់ពួកគេ ដោយគោរពទៅតាម ចំនុចដូចខាងក្រោម :

- ពេលម៉ោងប្រតិបត្តិការ ។
- ប្រភេទសេវាកម្មត្រួតពិនិត្យដែលអត្ថិភាព នៅតាមចំណុចឆ្លងកាត់ព្រំដែនរៀងៗខ្លួន (គយ, ចត្តាឡីស័ក ភូតតាមអនាម័យ ការត្រួតពិនិត្យ/ការតែកអេកូណូមិក, សុខភាព, អន្តោប្រវេសន៍...) ។ល ។ និង
- ប្រភេទទំនិញអ្វីខ្លះដែលជាកម្មវត្ថុ ត្រូវទៅនឹងប្រភេទនៃការជំរះបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

ដោយមានយោងផងដែរនៅក្នុងពិធីសារ ទី១ នៅឯស្ថានីយ៍ឆ្លងកាត់ព្រំដែន សេវាត្រួតពិនិត្យទាំងឡាយ នឹងត្រូវ គេបើកអោយដំណើរការ២៤ ម៉ោងក្នុង ១ថ្ងៃ, ៧ថ្ងៃ ក្នុង ១ សប្តាហ៍, ទាំងតាមរយៈមន្ត្រីប្រចាំ នៅអចិន្ត្រៃយ៍ ឬការបើកតាមរយៈការស្នើសុំ នៅពេលមានការជូនដំណឹងណាមួយជាមុន ដើម្បីធានាឱ្យ មានការជំរះបែបបទ នៅក្រៅម៉ោងធ្វើការការងារធម្មតាដោយឡែកផ្សេងទៀត ដែលត្រូវមានការ សំរេចសំរួលគ្នា រវាងភាគីពីរប្រទេសជាប់គ្នា ។

គ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធ្វើការសំរេចសំរួលគ្នា ការត្រួតពិនិត្យរបស់ពួកគេ និង/ ឬ នីតិវិធី និងការអនុវត្ត ក្នុងការជំរះបែបបទទាំងឡាយ ដែលកំពុងប្រើប្រាស់ (ឧទាហរណ៍: ការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នាបង្កចតែមួយ) ។

ឃ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវទទួលអនុវត្តក្នុងការធ្វើអោយចុះសំរួលគ្នា នូវមធ្យោបាយឧបករណ៍ខាងអេឡិចត្រូនិក ឬក៏មធ្យោបាយទំនាក់ទំនងផ្សេងទៀត រួមទាំងគ្រឿងប្រដាប់ដើម្បីកាត់ត្រាទិន្នន័យ, និងកម្មវិធីផ្នែកទន់ (Software) ជាមួយនឹងប្រព័ន្ធទាំងឡាយដែលកំពុងប្រើប្រាស់ ដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត នៅពេលដែលមានការផ្តល់សញ្ញាណថ្មី, ការប្តូរផ្លាស់ និង ការធ្វើបច្ចុប្បន្នកម្ម នូវប្រព័ន្ធទាំងនោះ ។

មាត្រា ៤.- ការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នា បង្កចតែមួយ

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវចាត់វិធានការចាំបាច់ ក្នុងអភិវឌ្ឍន៍ឱ្យរីកចំរើនឡើងនូវការតែកអេកូ និងការត្រួត ពិនិត្យក្នុងពេលព្រមៗគ្នា របស់អង្គការមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ទៅលើ មនុស្សម្នា ទំនិញ និង យានយន្ត ។

ខ- បែបផែនជាតិ (Modalities)
នីតិវិធីនៃការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នាបង្កចតែមួយ អាចសំរេចទៅបាន តាមរយៈសកម្មភាពការងារណាមួយគ្នា ពេលតែមួយ របស់អង្គការមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ។

ជំរើសក្រៅពីនេះ អាជ្ញាធរដទៃទៀត តាមការស្នើសុំ អាចផ្ទេរសមត្ថកិច្ចការងាររបស់ពួកគេ ពីអាជ្ញាធរមួយ ជូនទៅអាជ្ញាធរមួយទៀត ដែលមានវត្តមាននៅច្រកព្រំដែន(ឧទាហរណ៍: អាជ្ញាធរគយ) ក្នុងការបំពេញ ការងារនោះ នៅក្នុងនាមរបស់ពួកគេ ។

មាត្រា ៥ .- ការត្រួតពិនិត្យគយ រួមគ្នាតែមួយលើក

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទទួលធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការដើម្បីធ្វើឱ្យសំរេចការអនុវត្តន៍ការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នាតែមួយ លើកចំពោះការត្រួតពិនិត្យខាងគយ ។

ក- និយមន័យ

ការត្រួតពិនិត្យគយរួមគ្នាតែមួយលើក គឺជាកម្មវត្ថុនៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ក្នុងការត្រួតពិនិត្យគយតែមួយលើកគត់ ក្នុងគោលបំណងឆ្លងកាត់ព្រំដែន រវាងពីរប្រទេស ដែលស្រុះស្រួលគ្នា ។

ខ- ការស្នើឡើងនូវបែបផែនដាំ (Suggested Modalities)

ការត្រួតពិនិត្យគយរួមគ្នាតែមួយលើក អាចអនុវត្តសំរេចទៅបាន ទៅតាមវិធីទាំងឡាយ ជាឧទាហរណ៍ដូចខាងក្រោម (តារាងមិនទាន់គ្រប់ជ្រុងជ្រោយមួយ) :

១- ការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នា

អាជ្ញាធរគយជាតិរវាងពីរភាគីដែលស្រុះស្រួលគ្នា ត្រូវអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យ និងការឆែកឆេររួមគ្នា និងព្រមពេល ដំណាលគ្នា ។ មន្ត្រីគយនៃពីរប្រទេសស្រុះស្រួលគ្នា ត្រូវជួយគ្នាទៅវិញទៅមកក្នុងការពង្រីកលទ្ធភាពអនុវត្តសកម្មភាពការងាររបស់ពួកគេ ។

២- ការរៀបចំដាច់ដោយឡែកពីគ្នា

អាជ្ញាធរគយពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ត្រូវរៀបចំជំនាញពិសេស ក្នុងការងារពិសេសណាមួយ នៅពេលដែលអាជ្ញាធរគយពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយផ្សេងទៀត រៀបចំជំនាញពិសេស សំរាប់ការងារផ្សេងណាមួយទៀត ជាឧទាហរណ៍ ឱ្យស្របទៅតាមទិដ្ឋភាព(ទិសដៅចេញក្រៅ ឬទិសដៅចូលក្នុង) ឬក៏ប្រភេទនៃការដឹកជញ្ជូន (អ្នកដំណើរ ឬទំនិញ) ។

៣- សកម្មភាពនៅលើទឹកដីប្រទេសដទៃផ្សេងទៀត

មន្ត្រីគយពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អាចអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើសកម្មភាពការងាររបស់ពួកគេ នៅលើទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ។

៤- ការផ្ទេរសិទ្ធិនៃអាជ្ញាធរ / ការទទួលស្គាល់ទៅវិញទៅមកនូវការត្រួតពិនិត្យ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អាចផ្ទេរសិទ្ធិ ខាងសមត្ថកិច្ចនៃការត្រួតពិនិត្យ និងការឆែកឆេររបស់ខ្លួន ទៅឱ្យមន្ត្រីគយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដែលស្រុះស្រួលគ្នាមួយផ្សេងទៀតដើម្បីធ្វើសកម្មភាពនៅក្នុងនាមរបស់ខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលស្គាល់គ្នាទៅវិញទៅមក ការត្រួតពិនិត្យឆែកឆេរ ដោយអាជ្ញាធរគយនីមួយៗផ្សេងទៀត

៥- ការរួមបញ្ចូលគ្នា :

ការរួមបញ្ចូលគ្នា នៃបែបផែនដាំដូចការកត់សំគាល់ខាងលើ អាចអនុវត្តបាន ។

គ- ការអនុវត្តដោយ អនុស្សារណៈនៃការយោគយល់ (MOU)

បែបផែនដាំកំរិតសេសមួយ នូវនីតិវិធីនៃការត្រួតពិនិត្យគុណភាពតែមួយលើក និងត្រូវព្រមព្រៀងគ្នា ដោយគូរភាគីនៃប្រទេសមានព្រំដែនជាប់គ្នា តាមរយៈអនុស្សារណៈនៃការយោគយល់ជាទ្វេភាគី ទៅ តាមចំណុចនៃច្រកព្រំដែននីមួយៗ ដែលមានបញ្ជាក់ក្នុងពិធីសារទី១ ។

មាត្រា ៦.- ការធ្វើឱ្យស៊ីចង្វាក់គ្នា ការធ្វើឱ្យងាយស្រួលសារពាណិជ្ជកម្ម និងការអនុវត្តនីតិវិធី

ក- ការធ្វើឱ្យស៊ីចង្វាក់គ្នា :

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវព្យាយាមបន្ថែមទៀត នូវការប្រើប្រាស់ឯកសារពាក់ព័ន្ធទាំងឡាយ សំរាប់ទំរង់ បែបបទ នានានៃការឆ្លងកាត់ព្រំដែន ឱ្យស្របទៅតាមកិច្ចសន្យា និងការអនុវត្តនីតិវិធីជាអន្តរជាតិ (ឧទាហរណ៍ ដូចជា: គំនូសបង្ហាញជាតំនិះរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិ សំរាប់ទំនិញ) មើលឯកសារភ្ជាប់ នឹង ឧបសម្ព័ន្ធនេះ) ។

ខ- ការធ្វើឱ្យងាយស្រួលសារពាណិជ្ជកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវកំរិត និង/ឬបន្ថយ និងបំបាត់ចោល នូវចំនួនឯកសារសំរាប់ជំរះបែបបទឆ្លងកាត់ ព្រំដែន និងជំរុញអនុវត្តនីតិវិធី និងឯកសារទាំងឡាយ ដែលត្រូវការសំរាប់ទំរង់បែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន ទៅតាមចំនួនដែលអាចធ្វើទៅបាន ។

គ- ភាសា

រាល់ឯកសារទាំងអស់ត្រូវបានសរសេរឡើងជាភាសាអង់គ្លេសបន្ថែមទៅលើឯកសារដែលសរសេរជាភាសា របស់ជាតិ។ នៅក្នុងករណី ឬព្រឹត្តិហេតុដែលមានការបកស្រាយខុសគ្នាណាមួយទៅលើអត្ថន័យ នោះ ច្បាប់ជាភាសា អង់គ្លេស ត្រូវយកធ្វើជាសេចក្តីយោង ។

មាត្រា ៧.- ការផ្លាស់ប្តូរព័ត៌មាន

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវផ្លាស់ប្តូរគ្នា តាមរយៈលេខាធិការដ្ឋាននៃគណៈកម្មាធិការរួម នូវព័ត៌មានយ៉ាងទូលំ ទូលាយ ជាភាសាអង់គ្លេស អំពីបទបញ្ញត្តិ ច្បាប់ ទំរង់បែបបទ នីតិវិធី និងការអនុវត្តនីតិវិធី និងការផ្លាស់ប្តូរ ជាបន្ត បន្ទាប់ បែបបទក្នុងការឆ្លងកាត់ ព្រំដែន។ ព័ត៌មានទាំងអស់នេះ ជាការល្អ អាចផ្សព្វផ្សាយតាមរយៈការចុះផ្សាយ តាមអ៊ិនធើណែត ។

មាត្រា ៨.- ការប្តូរគ្នាជាមុន នូវព័ត៌មាននៃការជំរះ បែបបទទំនិញ

តាមតែអាចមាន អាជ្ញាធរ នៃប្រទេសចេញដំណើរ(ដើម) ត្រូវធ្វើ ឯកសារជំរះបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលពាក់ព័ន្ធ ទៅអោយអាជ្ញាធរភាគីជាម្ចាស់ផ្ទះ នៃការធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់របស់ពួកគេ ទៅតាមមធ្យោបាយ សមរម្យទាំងអស់ នៃការទំនាក់ទំនង(អ្នកនាំពាក្យ សំបុត្រ, ទូរសារ, ទូរព្រឹត្តិ, ទំរង់ព័ត៌មានអេឡិចត្រូនិក) ។

មាត្រា ៩.- លំដាប់អាទិភាពនៃការជំរះបែបបទទំនិញ

អាទិភាពសំរាប់ការបំពេញទំរង់បែបបទ ឆ្លងព្រំដែនមានលំដាប់ដូចខាងក្រោម ដោយមិនមានការជំទាស់ ទៅនឹងបទបញ្ញត្តិខាងក្នុងអនាម័យ :

- ១- អ្នកជំរើ និងអ្នកដំណើរទាំងឡាយ
- ២- ទំនិញងាយខូចរលួយ, (រាប់ទាំងម្ហូបអាហារស្រស់)
- ៣- សត្វរស់
- ៤- ទំនិញផ្សេងៗទៀត

- មាត្រា ១០.- ការកាត់បន្ថយ នូវការអនុវត្តន៍ការត្រួតពិនិត្យបន្ត(ជាក់ស្តែង) ជាប្រចាំ និងដឹងដល់បំផុត
 - ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវព្យាយាម ក្នុងការកាត់បន្ថយ នូវការអនុវត្តន៍ការត្រួតពិនិត្យជាប្រចាំ (ជាក់ស្តែង) ជាប្រចាំនិងដឹងដល់បំផុត នៅពេលដែលមិនមានការចាំបាច់ដាច់ខាត ដល់ផលប្រយោជន៍ ប្រទេសជាម្ចាស់ផ្ទះ
 - ខ- ទំនិញឆ្លងកាត់ពុំមានហានិភ័យ សំរាប់ការធ្វើអោយឆ្លងរោគ និងហានិភ័យ ខាងសុវត្ថិភាពផ្សេងទៀត សំរាប់ប្រទេសឆ្លងកាត់ អាចត្រូវកំណត់អោយឆ្លងការត្រួតពិនិត្យអនាម័យ និងការត្រួតពិនិត្យផ្សេងៗ ទៀត ដោយមិនមានខូចប្រយោជន៍ ឬជំនាស់ទៅនឹង ការព្យាបាលមិនឱ្យឆ្លងមេរោគ និងការត្រួតពិនិត្យ មើលមធ្យោបាយនៃការដឹកជញ្ជូន ។
 - គ- ការត្រួតពិនិត្យគយអាចធ្វើទៅបាន តាមការសាកល្បងលើគំរូជ្រើសរើស ដែលនឹងបំពេញបន្ថែម ដោយ ការត្រួតពិនិត្យ នៅពេលណាដែលគេសង្ស័យថា មានករណីមិនធម្មតាណាមួយ ។

មាត្រា ១១.- អត្ថិភាពជាតិរួមការខាងមធ្យោបាយ និងមន្ត្រី
 ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវមើលឃើញថា គំរូការខាងមធ្យោបាយ និង មន្ត្រីសំរាប់សកម្មភាពស្នើរលូន នៃ ទំរង់បែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន (ដូចបានរៀបចំ ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី១២) ត្រូវមានអត្ថិភាព នៅចំនុចឆ្លងកាត់ ដូចដែល បានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី១ ។

មាត្រា ១២.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម
 ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្ម លើឧបសម្ព័ន្ធ តាមរយៈគណកម្មាធិការរួម ។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនោះ ត្រូវតែជាកម្មវត្ថុនៃការឯកភាពគ្នាជាឯកច្ឆ័ន ពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

មាត្រា ១៣.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម
 ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម នៃរដ្ឋាភិបាលទាំងឡាយដែលជាភាគីចុះ កិច្ចសន្យា ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ១៤.- ការចូលជាធរមាន
 ឧបសម្ព័ន្ធ នឹងត្រូវចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែល ០២ភាគីចុះកិច្ចសន្យាយ៉ាងតិច បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការ យល់ព្រមដល់ឧបសម្ព័ន្ធនេះ នឹងត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពត្រឹមតែក្នុងរង្វង់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានផ្តល់ សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយកឧបសម្ព័ន្ធ ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះត្រូវបានគេអនុវត្តក្នុងការធ្វើ វិសោធនកម្មលើ ឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ១៥.- ការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិ
 នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវបានធ្វើការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្រប ទៅតាមខ្លឹមសារនៃឧបសម្ព័ន្ធ ។

មាត្រា ១៦.- ការដាក់លក្ខខណ្ឌ
 ការដាក់លក្ខខណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ១៧.- ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ
 ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗអាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធទាំងស្រុង ឬក៏មួយ ចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរីករវាជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ ជាតិខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនព័ត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ភ្លាម តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះ ឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណា ដែលសភាពការណ៍ វិសត្រឡប់ ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ ។

មាត្រា ១៨.- សម្ព័ន្ធភាព ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ក្លាយជាផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះ ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនត្រូវគ្នា) រវាងពិធីសារ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាធានាការ-ជាគោល ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសមិតភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយជាមួយគ្នា នឹងកិច្ចព្រមព្រៀង ។

មាត្រា ១៩.- ទំនាក់ទំនង ជាមួយឯកសារដែលចង្អុលទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធ

ឯកសារភ្ជាប់ ត្រូវបង្កើតជាផ្នែករួមបញ្ចូលគ្នាមួយ ជាមួយឧបសម្ព័ន្ធ និងត្រូវមានតំលៃចូលរួមស្មើគ្នា ។

មាត្រា ២០.- ការដោះស្រាយជំនោះ

ជំលោះរវាងភាគី០២ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធ ត្រូវ ស្រុះស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចាតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈ គណៈកម្មាធិការរួម ។

មាត្រា ២១.- ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលចូលជាធរមាន ឧបសម្ព័ន្ធមិនអាចឱ្យគប្បកាសបដិសេធ ដាច់ដោយឡែកចេញអំពី កិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ ។

ឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹង ឧបសម្ព័ន្ធទី៤ : គំនូសបង្ហាញជាគន្លឹះ របស់អង្គការសហប្រជាជាតិ សំរាប់ឯកសារខាងពាណិជ្ជកម្ម (United Nations Layout Key for Trade Documents)

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនោះទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការផ្តល់សិទ្ធិយ៉ាងពេញលេញពីអង្គការ រៀងៗខ្លួនបានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

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

ហត្ថលេខា :

- គំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
- ឯកឧត្តម ត្រាំ ស៊ុនតីក រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
- គំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
- ឯកឧត្តម ហ៊ុ ស៊ីហ្សូ អនុរដ្ឋមន្ត្រី គមនាគមន៍
- គំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាមានិតវៀតណាម
- ឯកឧត្តម សំហ៊ាង ដុលសេនា អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ូស្ត និងសំណង់
- គំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
- ឯកឧត្តម ដូរ៉ា ថងវីន អនុរដ្ឋមន្ត្រី ដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក
- គំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- ឯកឧត្តម នីតន ចំណុច អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន
- គំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
- ឯកឧត្តម ដាំ ថេវីញ អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

**ឧបសម្ព័ន្ធ ទី ៤ នៃ មាត្រា ៤ : គំរូ ឯកសារគន្លឹះ របស់អង្គការសហប្រជាជាតិ សំរាប់ឯកសារពាណិជ្ជកម្ម
គំរូ នៃឯកសារគន្លឹះ របស់អង្គការសហប្រជាជាតិ នឹងត្រូវឆ្លងកាត់ទីនេះ ។**

ពតិមានស្តីអំពីច្បាប់ បទបញ្ញត្តិ នីតិវិធី បែបបទ និងការអនុវត្ត

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវផ្លាស់ប្តូរ តាមរយៈការិយាល័យ គណៈកម្មការរួមពតិមានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ
ជាភាសាអង់គ្លេស អំពីច្បាប់, បទបញ្ញត្តិ, ទម្រង់បែបបទ, នីតិវិធី និង ការអនុវត្តន៍ និង
ការផ្លាស់ប្តូរបន្តបន្ទាប់របស់ពួកគេ ។ ជាពិសេស ពតិមានត្រូវធ្វើឡើងអោយបានរួចរាល់
ទៅលើប្រភេទទំនិញដែលត្រូវគ្នា ទៅនិង ប្រភេទ នៃការត្រួតពិនិត្យ និងទៅលើវិញ្ញាប័នប័ត្រ
និងឯកសារទាំងឡាយ ដែលត្រូវការ សំរាប់បំពេញទម្រង់បែបបទ 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,

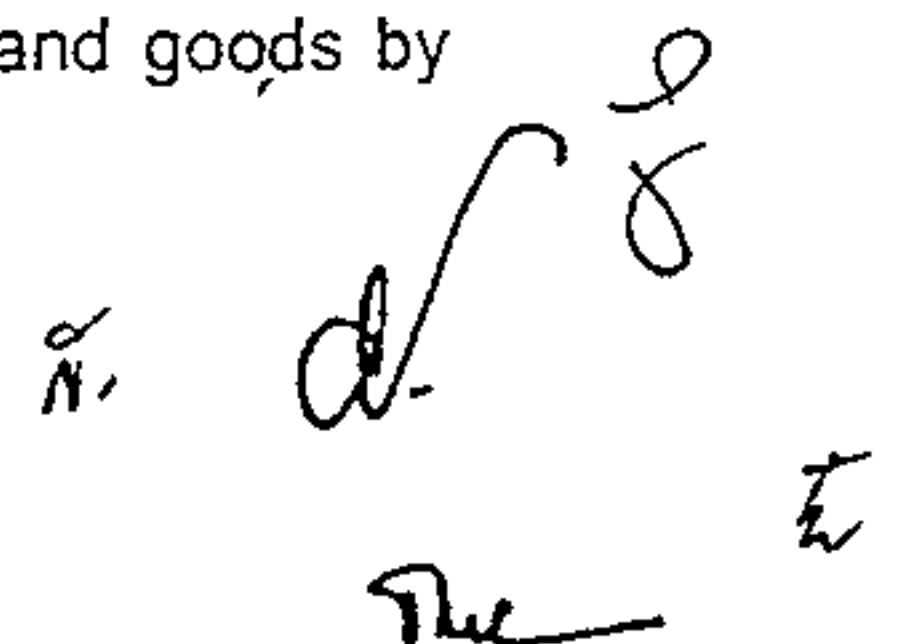
HAVE AGREED AS FOLLOWS:

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.

*

Handwritten signatures and initials in the bottom right corner, including a large signature and several smaller initials.

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 Thaug 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);

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

International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) and International Railway Transport Committee (CIT).

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; 04.02.11).

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 coordination 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:

EN

Descriptive entry:

5 February 1993

Coded entry:


930205

Final document:

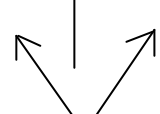
EN Date of document	930205
5 February 1993	

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.

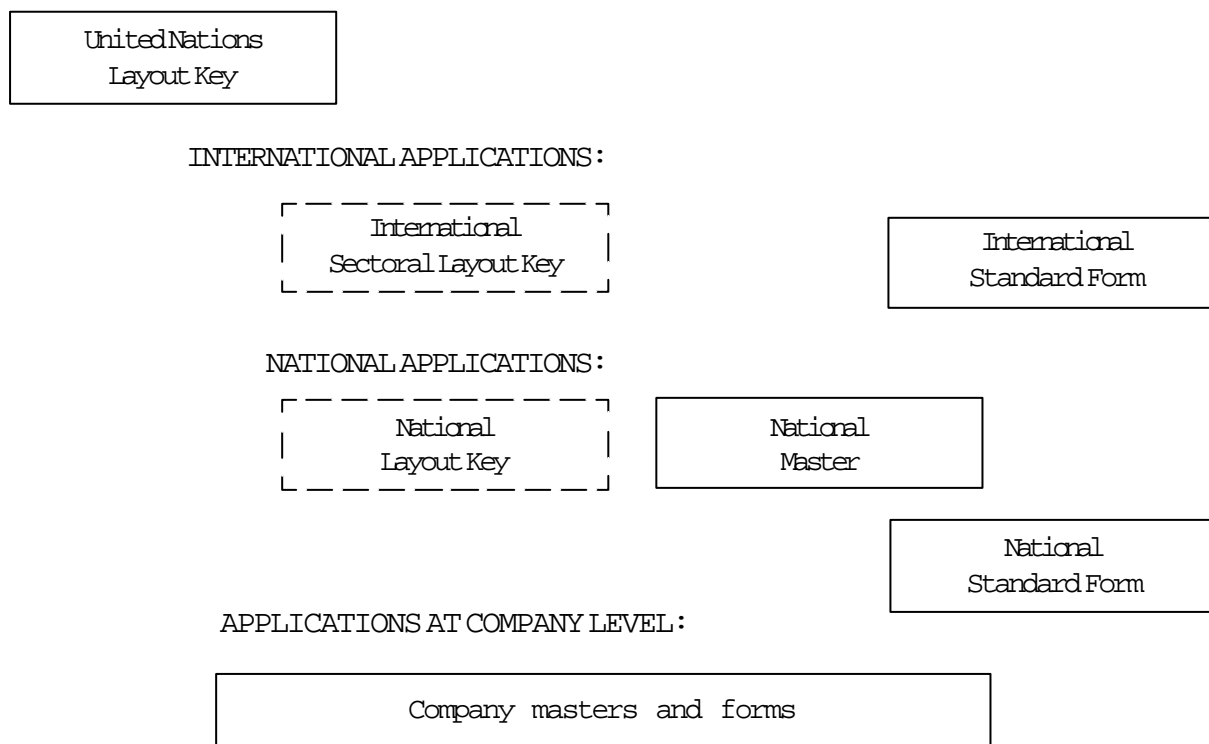
Examples

- 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	Cube	
			Net quantity	Value	
<p style="font-size: 2em; opacity: 0.5; transform: rotate(-15deg);">Free disposal</p>					
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>Place and date of issue; Authentication</td> </tr> </table>					Place and date of issue; Authentication
Place and date of issue; Authentication					

(ក មកពីរាជកិច្ចលេខ ៩១)

ឧបសម្ព័ន្ធ ៧

បទប្បញ្ញត្តិចរាចរការផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវក្រហម

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

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

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅរៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គូន ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គូន នៅថ្ងៃទី២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០១ បានយល់ព្រមចូល ដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូល ដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី តទៅហៅកាត់ថា " កិច្ចព្រមព្រៀង "

ដោយយោងទៅលើមាត្រាទី ៣(បេ)និង(អិន)នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ ដែលមានលក្ខណៈបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅតាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងមានតម្លៃចូលរួមស្មើគ្នា

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារនីមួយៗអាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ដោយយោងទៅលើ កិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានីលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០០, កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំលើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់ បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្កើយបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសាររបស់វា ក្នុងឆ្នាំ ២០០៥

ដោយយោងទៅលើ មាត្រាទី ១៥ និង ២៦ នៃកិច្ចព្រមព្រមដែលបានស្នើអោយឧបសម្ព័ន្ធនេះ ធ្វើការលំអិតផ្នែកបច្ចេកទេស ។

ធនប្រមូលផ្តុំប្រឡងចូលរួម :

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

មាត្រា ១.- បទបញ្ញត្តិចរាចរផ្លូវគោក

បទបញ្ញត្តិចរាចរតាមផ្លូវគោក គឺជាបទបញ្ជានៅតាមផ្លូវថ្នល់ ដូចដែលបានបញ្ញត្តិនៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់ ឬឧបទាន ទី ១ នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

មាត្រា ២.- ភ្នាក់ងារ និងឧបករណ៍សញ្ញាសាមគ្គីភ័យ

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

ខ- ក្នុងរយៈពេលអន្តរកាល(បណ្តោះអាសន្ន)មួយដែលមានរយៈពេលបួនឆ្នាំ បន្ទាប់ចាប់ពីពេលដែលឧបសម្ព័ន្ធនេះចូល ជាធរមាន ក្នុងទឹកដីរបស់ពួកគេ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវរៀបចំឱ្យទូលំទូលាយ ផ្លាស់ប្តូរ ឬដាក់បន្ថែមនូវផ្ទាំងសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា និងគំនូសសញ្ញានានានៅតាមដងផ្លូវ និងផ្លូវរបៀងមេនានា ដែលបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី ១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបើទោះបីជាផ្ទាំងសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា ឬគំនូស សញ្ញាទាំងឡាយនោះ មាន លក្ខណៈដូចគ្នាទៅនឹងប្រព័ន្ធផ្ទាំងសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា ឬគំនូសសញ្ញាទាំងឡាយដែលបញ្ញត្តិដោយ ឯកសារភ្ជាប់ឬឧបទានទី២នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ប៉ុន្តែត្រូវបានគេប្រើវានៅក្នុងន័យមួយផ្សេងក្រៅ ពីអត្ថន័យដែលបាន កំណត់ក្នុងឯកសារភ្ជាប់ ឬឧបទានទី ២ នេះក៏ដោយ ។

គ- ក្នុងរយៈពេលអន្តរកាល(បណ្តោះអាសន្ន)មួយដែលមានរយៈពេល១៥ឆ្នាំ បន្ទាប់ចាប់ពីពេលដែលឧបសម្ព័ន្ធនេះចូល ជាធរមាន ក្នុងទឹកដីរបស់ពួកគេ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវរៀបចំឱ្យទូលំទូលាយ ផ្លាស់ប្តូរ ឬដាក់បន្ថែមនូវផ្ទាំងសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា និងគំនូសសញ្ញានានានៅតាមដងផ្លូវ និងផ្លូវរបៀងនានា ដែលបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី ១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងដែលផ្ទាំងសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា និងគំនូសសញ្ញាដើមទាំងអស់នោះ មិនមានន័យ ស្របគ្នាជាគោលការណ៍ទៅនឹងប្រព័ន្ធផ្ទាំងសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ភ្លើងសញ្ញា និងគំនូសសញ្ញា ឬមិនមានបញ្ញត្តិ ដោយឯកសារភ្ជាប់ឬឧបទានទី២នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។ នៅក្នុងរយៈពេលនេះដើម្បីអោយអ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់មានការ យល់ដឹងអំពីប្រព័ន្ធផ្ទាំងសញ្ញាដែលបានបញ្ញត្តិដោយឯកសារភ្ជាប់ ឬឧបទានទី២នោះ ផ្ទាំងសញ្ញា និងនិមិត្តសញ្ញាដើម នានា គួរតែរក្សាទុកនិងដាក់តំឡើងផ្ទាំងសញ្ញា និងនិមិត្តសញ្ញាទាំងឡាយ ដូចមានបញ្ញត្តិ នៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់ ឬឧបទានទី ២ ឱ្យនៅក្បែរ ផ្ទាំងសញ្ញា និងនិមិត្តសញ្ញាដើមនានាដែលមានស្រាប់ទាំងនោះ ។

ឃ- នៅពេលណាដែលឯកសារភ្ជាប់ឬឧបទានទី២ នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនបានបញ្ញត្តិ នូវផ្ទាំងសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ឬ គំនូស សញ្ញាណាមួយ ដើម្បីបញ្ជាក់នូវបទបញ្ជា ឬការនាំព័ត៌មានជាក់លាក់មួយដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់នានាទេនោះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវបានអនុញ្ញាតជាចំហ ក្នុងការប្រើប្រាស់សំរាប់គោលបំណងខាងលើនេះ នូវផ្ទាំងសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ឬគំនូសសញ្ញានានាដែលពួកគេត្រូវការ ដែលត្រូវបញ្ជាក់ថាផ្ទាំងសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ឬគំនូសសញ្ញា ទាំងនោះមិនត្រូវបានកំណត់អត្ថន័យដោយឡែកណាមួយ ដោយឯកសារភ្ជាប់ ឬឧបទានទី២ទេ និងញាក់ថា ផ្ទាំងសញ្ញា និមិត្តសញ្ញា ឬគំនូសសញ្ញា ទាំងនោះត្រូវសំរាប់ទៅនឹងប្រព័ន្ធ ដែលបានបញ្ញត្តិដោយឯកសារភ្ជាប់ទី ២ ។

ង- បញ្ញត្តិដែលមានចែងនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនបានរុំរឿងភាគីចុះកិច្ចសន្យា អនុម័តិទទួលយក ផ្ទាំងសញ្ញា និងគំនូសសញ្ញាដែលបានបញ្ញត្តិដោយឯកសារភ្ជាប់ ឬឧបទានទី២ទាំងស្រុងនោះទេ ។ ផ្ទុយទៅវិញ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវកំរិតនូវចំនួន និងប្រភេទនៃផ្ទាំងសញ្ញា ឬគំនូសសញ្ញា ដែលពួកគេត្រូវអនុម័តយល់ព្រមក្នុងការទទួលយក នូវអ្វីដែលចាំបាច់ខាងមិនបាន តែប៉ុណ្ណោះ ។

ច- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាធានាក្នុងការហាមឃាត់នៅក្នុងទឹកដីរបស់ពួកគេ ក្នុងការសរសេរ ឬដាក់(តំលើង)បន្ថែម ឧបករណ៍សំរាប់ការ គ្រប់គ្រងផ្សាយពាណិជ្ជកម្ម ផ្ទាំងជូនដំណឹង គំនូសសញ្ញា ឬឧបករណ៍ដទៃទៀត ឱ្យស្ថិតនៅជិត ក្បែរផ្ទាំងសញ្ញា ឬឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យចរាចរដទៃទៀត ដែលធ្វើអោយផ្ទាំងសញ្ញាទាំងនោះមិនអាចសំគាល់បាន និងយល់បានតិចតួច ឬធ្វើអោយយល់ច្រឡំប្រថុយប្រថាននឹងគ្រោះថ្នាក់ និងធ្វើអោយវង្វេងស្មារតី ដល់អ្នក ប្រើប្រាស់ផ្លូវថ្នល់ ដែលបង្ក និងធ្វើអោយខូចប្រយោជន៍ ដល់សុវត្ថិភាពចរាចរ ។

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

មាត្រា ៣.- ការបញ្ជាក់

- ក- ការប្រើប្រាស់ភាសា(អក្សរ)សរសេរ នៅក្នុងគំនូសសញ្ញាផ្លូវថ្នល់ ផ្លាកសញ្ញា និងភ្លើងសញ្ញា អាចនឹងកំណត់ឱ្យនៅ ត្រឹមចំនួនអប្បបរមាមួយ ហើយត្រូវប្រើប្រាស់សញ្ញានានាជំនួសឱ្យបានច្រើនជាងវិញ ។
- ខ- ក្នុងការអធិប្បាយផ្លាកសញ្ញា គំនូសសញ្ញាផ្លូវថ្នល់ ដោយការប្រើភាសាអង់គ្លេស/ឡាតាំង លេខអារ៉ាប់នោះ មិនមានអត្ថន័យថា បានហាមឃាត់មិនឱ្យមានការប្រើប្រាស់ភាសាជាតិ ស្របជាមួយគ្នានោះទេ ។

មាត្រា ៤.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្ម លើឧបសម្ព័ន្ធ តាមរយៈគណកម្មាធិការរួម ។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនោះ ត្រូវតែជាកម្មវត្ថុនៃការឯកភាពគ្នាជាឯកច័ន្ទ ពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

មាត្រា ៥.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម

ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម ពីភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងឡាយដែលជាភាគីចុះ កិច្ចសន្យា ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ៦.- ការចូលជាធរមាន

ឧបសម្ព័ន្ធ នឹងត្រូវចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែល ០២ភាគីចុះកិច្ចសន្យាយ៉ាងតិច បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ ព្រមដល់វា នឹងត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពត្រឹមតែក្នុងអង្គភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័នឬការយល់ព្រមដល់ ឧបសម្ព័ន្ធ ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ៧.- ការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិ

នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវបានធ្វើការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្រប ទៅតាមខ្លឹមសារនៃឧបសម្ព័ន្ធ ។

មាត្រា ៨.- ការដាក់លក្ខខណ្ឌ

ការដាក់លក្ខខណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ៩.- ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗអាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធទាំងស្រុង ឬក៏មួយ ចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរីករវាជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិ ខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនព័ត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ភ្លាម តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការ ព្យួរទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះ ឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណាដែលសភាពការណ៍ វិលត្រឡប់ទៅរក ស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ ។

មាត្រា ១០.- ទំនាក់ទំនង ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ក្លាយជាផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះទេ ។ នៅក្នុងករណី ដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាបានការ ។ នៅក្នុងករណីដែល វិសមិត(មិនចុះសំរុងគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសមិតភាពនេះ ត្រូវយកទៅបក ស្រាយជាមួយគ្នា នឹងកិច្ចព្រមព្រៀង ។

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

មាត្រា ១១.- ទំនាក់ទំនង ជាមួយឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធ

ឯកសារភ្ជាប់ ត្រូវបង្កើតជាផ្នែករួមបញ្ចូលគ្នាមួយ ជាមួយឧបសម្ព័ន្ធ និងត្រូវមានតំលៃចូលរួមស្មើគ្នា ។

មាត្រា ១២.- ការដោះស្រាយជំនោះ

ជំនោះរវាងភាគី០២ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធ ត្រូវស្រុះស្រួលគ្នាលើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចា តាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈ គណៈកម្មាធិការរួម ។

មាត្រា ១៣.- ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលណាដែលចូលជាធរមាន ឧបសម្ព័ន្ធមិនអាចឱ្យគេប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែក ចេញអំពី កិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ

ឧបទានទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី ៧ :

- ឧបទានទី ១ : ចតុបញ្ជាចៅចាមផ្លូវថ្នល់
- ឧបទានទី ២ : ផ្លូវសញ្ញា និងភ្លើងសញ្ញាឆានតាមផ្លូវថ្នល់

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនោះទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដោយបានទទួលការអនុញ្ញាតពីអង្គការរៀងៗខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

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

ហត្ថលេខា :

តំណាងរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ឯកឧត្តម ត្រូវី ស៊ីវតីត រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

ឯកឧត្តម ហ៊ុន ស៊ីហ្គី អនុរដ្ឋមន្ត្រី គមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ

ឯកឧត្តម សំហ័ង ផុលសេនា អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ុស្តិ៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

ឯកឧត្តម ធួវ៉ា ថងវីន អនុរដ្ឋមន្ត្រី ដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ឯកឧត្តម នីតន ចំណុច អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ឯកឧត្តម ធីវ៉ា ថេវីញ៉ា 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

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ផ្តល់ប័ណ្ណអនុញ្ញាតដល់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន សំរាប់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន

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

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាព
មីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា "ភាគីចុះកិច្ចសន្យា")

ដោយយោងទៅដល់ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ
១៩៩៩ នៅវៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គូន . ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយ
ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា 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

ដោយយោងទៅដល់មាត្រាទី ៣(បេ)និង(អិន)នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ
ដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅ
តាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងមានតំលៃចូលរួមស្មើគ្នា ។

ដោយយោងទៅដល់ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ
និមួយៗអាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ដោយយោងទៅដល់ កិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានីលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០០
កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំ
លើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់
បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្កើយបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារ របស់វា ក្នុងឆ្នាំ
២០០៥ និង

ដោយយោងទៅដល់ មាត្រាទី២១(អា) និង២២(អា) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យផ្តល់តាមរយៈឧបសម្ព័ន្ធនេះ
នូវការរៀបចំ លំអិត ខាងបច្ចេកទេស

ធានាព្រមព្រៀងគ្នាចុះខាងក្រោម :

មាត្រា ១ .- សេចក្តីផ្តើម

ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ដែលធ្វើសកម្មភាពប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ត្រូវបំពេញលក្ខខណ្ឌទាំងអស់ដែលមាននៅក្នុង ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

មាត្រា ២ .- មូលដ្ឋាននៃការច្រើនរើស

- ក- ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ត្រូវបានផ្តល់អជ្ញាប័ណ្ណដោយប្រទេសដើម ដើម្បីធ្វើសកម្មភាពប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនជាអន្តរជាតិ ដែលផ្តល់ឱ្យពួកគេទៅតាមលក្ខខណ្ឌ ដែលបានកំណត់នៅមាត្រា៣.៤.៥ និង៦ ។
- ខ- ប្រសិនបើប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន មិនមែនជារូបវន្តបុគ្គល តែជានិតិបុគ្គល ឬប្រសិនបើម្ចាស់សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនមិន បានបំពេញលក្ខខណ្ឌទាំងឡាយដោយខ្លួនឯង នោះ អ្នកដែលទទួលជំនួស នូវការគ្រប់គ្រងជាប់ជាប្រចាំ និងមាន ប្រសិទ្ធភាព នៃសហគ្រាស ត្រូវតែបំពេញលក្ខខណ្ឌទាំងឡាយ ដោយគោរពទៅតាម សមត្ថភាពជំនាញ និងដែល គួរឱ្យទុកចិត្តបាន ។
- គ- ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនណាមួយដែលមិនបានបំពេញលក្ខខណ្ឌជាតំរូវការទាំងនោះទេ ត្រូវបានដកហូតអជ្ញាប័ណ្ណរបស់គេ

មាត្រា ៣ .- ម្ចាស់កម្មសិទ្ធិជាលក្ខណៈ

សហគ្រាសប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ត្រូវបំពេញទៅតាមតំរូវការដូចខាងក្រោម :

- ក- សហគ្រាសប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ត្រូវមានភាគហ៊ុនចំនួនច្រើនជាងពាក់កណ្តាល កាន់កាប់ដោយពលរដ្ឋ ជាតិនៃប្រទេសដើម ។
- ខ- សហគ្រាសដឹកជញ្ជូន ត្រូវដឹកនាំដោយ ពលរដ្ឋភាគច្រើន នៃប្រទេសដើម ។

មាត្រា ៤ .- តារាងច្រើនរើសចុះកិច្ចការ

ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន មិនត្រូវមាន :

- ក- ទទួលទោសទ័ណ្ឌ ធ្ងន់ធ្ងរណាមួយ តាមច្បាប់ ឬក៏បទដ្ឋានគតិយុត្តិពាក់ព័ន្ធ នៃប្រទេសដើម ។
- ខ- ទទួលការដកហូត ចេញពីឯកទេសជំនាញ ក្នុងការអនុវត្តន៍ការងារជាអ្នកដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ ក៏ដូចជាការ ការដាក់ទណ្ឌកម្ម ក្នុងការប្រព្រឹត្តខុស ទៅនឹងការអនុវត្តច្បាប់ ឬបទបញ្ញត្តិ នៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក ។
- គ- ការប្រកាសអំពីការក្រៀមក្រាម លើកលែងតែសិទ្ធិ សមត្ថភាពអនុវត្ត ឯកសិទ្ធិ ឬក៏ការដោះស្រាយចរិកា នៃប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ត្រូវបានធ្វើនិសម្បទាឡើងវិញ ឱ្យបានសមរម្យ ស្របទៅតាមច្បាប់ ឬបទបញ្ញត្តិ នៃប្រទេសដើមរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ។

មាត្រា ៥ .- សមត្ថភាពជំនាញ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៃប្រទេសដើមត្រូវផ្ទៀងផ្ទាត់ និងធានាសមត្ថភាពរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ឱ្យស្របទៅតាមគោលការណ៍ គ្រប់គ្រងសេដ្ឋកិច្ច និងការផ្គត់ផ្គង់សេវាប្រកបដោយគុណភាព ការប្រកួតប្រជែងដោយគុណភាព ការប្រកួតប្រជែងដោយតំលាភាព និងប្រតិបត្តិការដោយសុវត្ថិភាព នៃសហគ្រាសដឹកជញ្ជូន ។ សំរាប់គោលបំណងខាងលើនេះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវទាមទារ ឱ្យប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន មានជំនាញប៉ុនប្រសប់នៅក្នុងវិស័យដូចខាងក្រោម :

- ក- ចំណេះដឹងខាងផ្លូវច្បាប់ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការធ្វើជំនួញខាងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ (ឧ. កិច្ចសន្យា ច្បាប់សហគ្រាស ច្បាប់គណនេយ្យ ច្បាប់ពលកម្ម ច្បាប់ពន្ធអាករ ។ល។)
- ខ- ការគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន(ឧ.ការគណនាតំលៃ និងថ្លៃដឹកជញ្ជូន ការបង់ចំណាយ និង នីតិវិធីខាងហិរញ្ញវត្ថុ បទបញ្ញត្តិនៃតំលៃ ការធានារ៉ាប់រង អជ្ជាកណ្តាលនៃការដឹកជញ្ជូន បច្ចេកទេសគ្រប់គ្រង និងការរកទីផ្សារ ។
- គ- លក្ខខ័ណ្ឌ និងតម្រូវការ លើការចូលទៅរកទីផ្សារប្រសិនបើមាន (ឧ. ការយល់ដឹងអំពីជំនាញឯកសារដឹកជញ្ជូន ការប្រកួតប្រជែងដោយស្មោះត្រង់បរិសុទ្ធ ការប្រយុទ្ធប្រឆាំងនឹងការបញ្ចុះថ្លៃ ឬវិច្ឆេទកម្មទីផ្សារ ។
- ឃ- វិធានការបច្ចេកទេស ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន(ឧ. ទំហំ និងទម្ងន់នៃយានយន្ត ជំរើសយានយន្ត ការថែទាំយានយន្ត ការផ្ទុកលើកដាក់ និងផ្ទេរ យានយន្ត, ការដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រោះថ្នាក់ និងទំនិញងាយខូចរលួយ គោលការណ៍នៃការការពារបរិស្ថាន សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក ។
- ង- សុវត្ថិភាពចរាចរ(ឧ. តួនាទីរបស់ផ្លូវថ្នល់ ការព្រមាន និងការសំរាលគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ)

មាត្រា ៦ .- សមត្ថភាពផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ

ក- ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ត្រូវជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិលើមធ្យោបាយហិរញ្ញវត្ថុទាំងឡាយដោយមានប្រសិទ្ធភាព ដើម្បីធានានូវការប្រព្រឹត្តទៅ និងការគ្រប់គ្រងសហគ្រាសប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ដោយសមរម្យ ។
ខ- សំរាប់គោលបំណងក្នុងការប៉ាន់ប្រមាណ សមត្ថភាពហិរញ្ញវត្ថុនៃប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ត្រូវបំពេញនូវកត្តាដូចខាងក្រោម :

- តារាងតុល្យភាពរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន
- ទ្រព្យសម្បត្តិ
- ឥណទានគណនីធនាគារ
- សមត្ថភាពទទួលបានឥណទានកំចី

- មានលិខិតធានារ៉ាប់រងពីធនាគារ
- ការធានារ៉ាប់រងលើការទទួលខុសត្រូវ ។

គ- ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ត្រូវមានការធានារ៉ាប់រងនៃប្រតិបត្តិករលើកិច្ចសន្យា

មាត្រា ៧.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្ម លើឧបសម្ព័ន្ធ តាមរយៈគណកម្មាធិការរួម ។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនោះ ត្រូវតែជាកម្មវត្ថុនៃការឯកភាពគ្នាជាឯកច័ន្ទ 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.- ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗអាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធទាំងស្រុង ឬក៏មួយចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរីករវាជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនព័ត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ភ្លាម តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះ ឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណា ដែលសភាពការណ៍ វិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ ។

មាត្រា ១៣.- ទំនាក់ទំនង ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ក្លាយជាផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះ ។ នៅក្នុងករណី ដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាបានការ ។ នៅក្នុងករណីដែល វិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសមិត ភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយជាមួយគ្នា និងកិច្ចព្រមព្រៀង ។

មាត្រា ១៤.- ការដោះស្រាយដំណោះ

ជំនោះរវាងភាគី០២ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធ ត្រូវស្រុះស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចាតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។

មាត្រា ១៥.- ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលណាដែលចូលជាធរមាន ឧបសម្ព័ន្ធមិនអាចឱ្យគេប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែក ចេញអំពី កិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនៃទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការអនុញ្ញាតពីអង្គការរៀងៗខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

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

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
ឯកឧត្តម **ឃី តារ៉ាវីម** ទេសរដ្ឋមន្ត្រី-រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកសហប្រតិបត្តិការមហាអនុតំបន់មេគង្គ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
ឯកឧត្តម **លាវ ស៊ាវយន់** អនុរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ
ឯកឧត្តម **ស៊ី ហ៊ាវដា** ផ្សារសេនា អនុរដ្ឋមន្ត្រីតមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប្រៃសណីយ៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
ឯកឧត្តម **ស៊ី ថា** រដ្ឋមន្ត្រីអភិវឌ្ឍផែនការ និងសេដ្ឋកិច្ចជាតិ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ឯកឧត្តម **នីតន ចំណុច** អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ឯកឧត្តម **ចាន់ ហ្សិនខៀន** 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
សំរាប់ការគូសប្លង់ និងសាងសង់ផ្លូវ ស្ពាន**

**ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍
និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ស្តីអំពីការសំរាប់សំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន
(តទៅហៅកាត់ថា "ឧបសម្ព័ន្ធ")**

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

ដោយយោងទៅដល់ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ស្តីអំពីការសំរាប់សំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាគំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា
ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅរៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្សូន . ដែលបានយល់ព្រមចូល
ដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្សូន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ បានយល់ព្រមចូល
ដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូល
ដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី តទៅហៅកាត់ថា "កិច្ចព្រមព្រៀង"

ដោយយោងទៅដល់មាត្រាទី ៣(បេ)និង(អិន)នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ
ដែលមានលក្ខណៈបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅ
តាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងមានតម្លៃចូលរួមស្មើគ្នា
ដោយយោងទៅដល់ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ
នីមួយៗអាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង

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

ដោយយោងទៅដល់ មាត្រាទី២៥ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យផ្តល់តាមរយៈឧបសម្ព័ន្ធនេះ នូវការរៀបចំលំអិត
ខាងបច្ចេកទេស

បានព្រមព្រៀងគ្នាចុះខាងក្រោម :

មាត្រា ១.- ការត្រួតពិនិត្យជាទូទៅនៃបទដ្ឋាន(ស្តង់ដារ)
ការត្រួតពិនិត្យជាទូទៅ ក្នុងការគូសប្លង់ និងសាងសង់ ផ្លូវថ្នល់ ត្រូវបានបញ្ញត្តិក្នុងនៅក្នុង តារាងទី១ ។

តារាងទី១
បទដ្ឋាន(ស្តង់ដារ)ផ្លូវថ្នល់

ការចាត់ថ្នាក់ផ្លូវថ្នល់	ផ្លូវថ្នល់			ផ្លូវប្រភេទ ទី១		
	(៤ ប្រភេទ ប្រឡោះ-ចំណែកខ្សែរថាមពរ)			(ផ្លូវខ្សែ ៧ ប្រភេទប្រឡោះ-ចំណែកខ្សែរថាមពរ)		
ការចាត់ថ្នាក់តាមលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រដី	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))		
	ប្រឡោះខ្សែរថាមពរ	3.75	3.50-3.75	3.50-3.75		
	ចិញ្ចឹមថ្នល់	1.50-3.00	2.50	1.50-3.00	1.50-2.50	
កំហុបរមាខ្សែរកោងស្រប នៃផ្លូវ(ម៉ែត្រ)	390	230	120	220	120	80
ប្រភេទនៃកំរាលផ្លូវថ្នល់	កំរាលបេតុងកៅស៊ូ / បេតុងអាមេរ(ស៊ីម៉ង់)			កំរាលបេតុងកៅស៊ូ / បេតុងអាមេរ(ស៊ីម៉ង់)		
កំរិតកំពស់អតិបរិមា នៃតែមជ្ឈដ្ឋាន (%)	(7) ((6-7))			(8) ((6-8))		
កំរិតចែងឡើង ឬជិតចុះនៃផ្លូវអតិបរិមា(%)	4	5	6	5	6	7
កំពស់អប្បបរមា ខ្សែរកោងបញ្ឈរកែងទៅនឹងផ្លូវ(ម៉ែត្រ)	4.50 [5.00]			4.50 [5.00]		
សមត្ថភាព រចនាសម្ព័ន្ធ (អប្បបរមា)	HS20-44			HS20-44		

ការចាត់ថ្នាក់ផ្លូវថ្នល់	ផ្លូវប្រភេទ ទី២			ផ្លូវប្រភេទ ទី៣		
	(ផ្លូវ២ ប្រឡោះ-ចំណែកខ្សែរថាមពរ)			(ផ្លូវ២ ប្រឡោះ-ចំណែកខ្សែរថាមពរ)		
ការចាត់ថ្នាក់តាមលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រដី	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		
	ប្រឡោះខ្សែរថាមពរ	3.50-3.75		3.00-[3.25]		
	ចិញ្ចឹមថ្នល់	1.50-2.50	1.50-2.00	1.50[2]	1.0-1.5[1.5]	
កំហុបរមាខ្សែរកោងស្រប នៃផ្លូវ(ម៉ែត្រ)	200	110	50	110	75	50
ប្រភេទនៃកំរាលផ្លូវថ្នល់	កំរាលបេតុងកៅស៊ូ / បេតុងអាមេរ(ស៊ីម៉ង់)			កំរាលចាក់កៅស៊ូ០២ជាន់		
កំរិតកំពស់អតិបរិមា នៃតែមជ្ឈដ្ឋាន (%)	(10) ((6))			(10) ((6))		
កំរិតចែងឡើង ឬជិតចុះនៃផ្លូវអតិបរិមា(%)	6	7	8	6	7	8
កំពស់អប្បបរមា ខ្សែរកោងបញ្ឈរកែងទៅនឹងផ្លូវ(ម៉ែត្រ)	4.50			4.50		
សមត្ថភាព រចនាសម្ព័ន្ធ (អប្បបរមា)	HS20-44			HS20-44		

កំណត់សំគាល់:

១. ពាក្យអក្សរកាត់ :L=Level Terrain ដីរាបស្មើ R= Rolling ដីឡើងចុះ-ទីជម្រាល M= Mountainous ដីភ្នំបង្អួច
២. () = Rural ជនបទ (()) = Urban ទីក្រុង
៣. [] = Desirable Values តម្លៃជាតំរូវការ
៤. ដីចំណីផ្លូវ ទទឹងផ្លូវ ទទឹងប្រឡោះខ្សែរថាមពរ និង ប្រវែង កំរិតកំពស់អតិបរិមា នៃតែមជ្ឈដ្ឋាន (%) អាចខុសៗ គ្នា និងប្រសិនបើមានការចាំបាច់ ត្រូវធ្វើការបញ្ជាក់ ស្តីអំពីបទដ្ឋានគ្រោងទុក ជាមួយភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។
៥. បទដ្ឋាន(ស្តង់ដារ)ជាតិចំពោះ រចនាសម្ព័ន្ធបន្ត អាចត្រូវបានគេអនុវត្តន៍

មាត្រា ២.- ចំណាត់ថ្នាក់នៃផ្លូវ

ក- ផ្លូវ និងរបៀងកណ្តាល (ប្តូរបៀងមេ) ទាំងឡាយ ដែលបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងត្រូវបានគេចាត់ចំណាត់ ថ្នាក់ដូចខាងក្រោមក្នុងតារាងទី២:

តារាងទី២

ចំណាត់ថ្នាក់

(យោងតាមបទដ្ឋាន(ស្តង់ដារ) ផ្លូវហាយវេយអាស៊ី រៀបចំឡើងដោយអង្គការ UNESCAP ឆ្នាំ១៩៩៥)

ចំណាត់ថ្នាក់	ការអធិប្បាយ	ប្រភេទកំរាលផ្លូវ
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-ផ្លូវធំមានរបង រឺ រឺរាំងការពារយានយន្ត។ ផ្លូវធំម៉ូតូវេយ ឬផ្លូវធំមាន របង រឺ រឺរាំងការពារយានយន្តត្រូវបានគេប្រើទាំងស្រុងសំរាប់ថយន្ត។ ផ្លូវចូលទៅផ្លូវធំម៉ូតូវេយ ត្រូវតែស្ថិតក្នុងកំរិតជា ផ្លូវបំបែកមានកំរិតផ្សេងពីគ្នា។ ម៉ូតូ កង់ និងអ្នកធ្វើរឺដើរនឹងមិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតិ ឱ្យធ្វើដំណើរ ជាមួយនិងផ្លូវថយន្ត-ម៉ូតូវេយទេ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពចរាចរ ហើយនិង សុវត្ថិភាព យានយន្តដែលមានល្បឿនលឿន លើកលែងតែនៅពេលណា ដែលមានច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិខាង ក្នុងប្រទេស បានអនុញ្ញាត។ មិនត្រូវកំណត់ឱ្យមាន ផ្លូវប្រសព្វគ្នា (ឬផ្លូវកាត់ខ្លែងគ្នា- ផ្លូវត្រឡែងកែង)ក្នុងកំរិតស្មើគ្នា នៅលើផ្លូវម៉ូតូវេយទេ ហើយទ្រង់ផ្លូវត្រូវចែកដាច់ពីគ្នា ដោយមានគំនូស ទ្រង់ផ្លូវ។ ផ្លូវក្នុងក្រុមនេះត្រូវបានគេចាត់បញ្ចូលទៅក្នុងចំណាត់ថ្នាក់ ស្របទៅតាមការអភិវឌ្ឍក្នុងពេលថ្មីៗ នេះ នូវផ្លូវថយន្ត -ផ្លូវម៉ូតូ វេយ ក្នុងប្រទេសមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ GMS ។

គ- ផ្លូវកំរិតទី៣អាចសាងសង់ និងប្រើប្រាស់បាន នៅពេលដែល មូលនិធិសំរាប់ការសាងសង់ និងថែទាំ / រឹកដី សំរាប់សាងសង់ផ្លូវមានកំរិត ។ ប្រភេទនៃកំរាលផ្លូវនឹងត្រូវបានគេលើកកំរិត ដោយក្រាលបេតុង កៅស៊ូ រឺបេតុងអាមេរ(ស៊ីម៉ង់) ក្នុងពេលឆាប់ៗនាថ្ងៃអនាគត។ ដោយចាត់ទុកថាផ្លូវកំរិតទី៣ នេះជា បទដ្ឋានអប្បបរមានៃតំរូវការនោះ, គេត្រូវជំរុញការលើកកំរិតផ្លូវ ឬកំណត់ផ្លូវទាំងឡាយណា ដែល នៅ ក្រោមកំរិតទី៣នេះ ឱ្យដល់ឡើងដល់បទដ្ឋានកំរិតទី២ ។

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

ង- គេបានទទួលស្គាល់ជាអន្តរជាតិថា វត្តមាននៃយានយន្តធុនធំៗ និងយានយន្តដែលមានល្បឿនយឺតមាន ឥទ្ធិពល យ៉ាងខ្លាំង ដល់ការគូសគ្រោងគំរោងផ្លូវផ្លូវ ។ ដូច្នេះក្នុងប្រព័ន្ធចំណាត់ថ្នាក់នេះ ត្រូវបានគេស្នើរឡើង ឱ្យប្រើវិធីសាស្ត្រ "ឯកតាយានយន្តផ្ទាល់ខ្លួន ឬ" ឯកតាយានយន្តទេសចរណ៍ " (Passenger Car Unit-PCU) ឬ PCU ដែលត្រូវបានគេប្រើប្រាស់យ៉ាងទូលាយ សំរាប់គោលបំណង លើកគំរោងការ (គូសគ្រោង) ផ្លូវផ្លូវ នៅក្នុងបណ្តាប្រទេសអាស៊ីជាច្រើន ។

ច- បរិមាណចរាចរសំរាប់យានយន្តធុនស្រាល មិនចាំបាច់គិតបញ្ចូលក្នុងការគណនាទេ ប្រសិនបើគេគូសគ្រោង ប្រឡោះទិសដៅចរាចរ ដាក់ឱ្យនៅដាច់ពីគ្នាទាំងស្រុង ។ មេគុណនៃចរន្ត ឬលំហូរ ចរាចរសំរាប់យានយន្តធុន ធំៗអាចកើនឡើង ប្រសិនបើផ្លូវផ្លូវនោះ ស្ថិតនៅតំបន់ភ្នំ ។

ឆ- កំរិតថ្នាក់នៃផ្លូវផ្លូវ 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) និងមេគុណចរាចរ ឬលំហូរចរាចរ
- ២- កំណត់យក " តំលៃ K ឬ K Value " ដែលជាផលធៀប នៃបរិមាណចរាចរខ្ពស់បំផុតក្នុងមួយ ម៉ោង លើកទី៣០ ក្នុងរយៈពេលមួយឆ្នាំ (គិតជា pcu/hour) លើបរិមាណចរាចរ ប្រចាំថ្ងៃជា មធ្យម ក្នុង១ឆ្នាំ (គិតជា pcu / day) ។ ទិន្នន័យរាប់បាននៃចរាចរ ក្នុងកំណត់ផ្លូវណាមួយ ដែល មាន លក្ខណៈដូចគ្នា ឬប្រហាក់ប្រហែលទៅនឹងផ្លូវ ដែលមានគំរោងនឹងលើកនេះ អាចយកជា ការ ប្រើប្រាស់បាន ។ តំលៃប្រើប្រាស់ K ជាធម្មតាប្រហែល ០.១០ ។
- ៣- កំណត់យក " តំលៃ D ឬ D Value " ដែលជាផលធៀប នៃបរិមាណចរាចរ(ខ្ពស់បំផុតលើក ទី៣០)ក្នុងម៉ោងពិកនៃទិសដៅចរាចរណាមួយ (គិតជា pcu/hour) លើបរិមាណចរាចរ (ខ្ពស់បំផុតលើក ទី៣០) ក្នុងម៉ោងពិកនៃទិសដៅចរាចរទាំង២ទិស (គិតជា pcu/hour) ។ តំលៃប្រើប្រាស់ D ជាធម្មតានៅក្នុងចន្លោះ ០.៥៥ ទៅ ០.៦០ ប៉ុន្តែអាចឡើងរហូតដល់ ០.៨០ ។
- ៤- គណនា " តំលៃ PPHT ឬ planning peak hour traffic volume " ឬ " បរិមាណចរាចរក្នុង ម៉ោងពិកផែនការ " (គិតជា pcu/hour) ដោយប្រើប្រាស់ រូបមន្ត $PPHT = PDT \times K \times D$ ។ PPHT តំណាងឱ្យបរិមាណចរាចរ(ខ្ពស់បំផុត លើកទី៣០) ក្នុងម៉ោងពិកនៃទិសដៅចរាចរណាមួយ (គិតជា pcu/hour) ។
- ៥- ចែក PPHT (គិតជា pcu/hour) ទៅនឹងចំនួន 1.800 (pcu/hour) ដែលជាចំនួនដែលគេ ទទួលស្គាល់យ៉ាងទូលំទូលាយ ថាជាលទ្ធភាពជាស្តង់ដារនៃបរិមាណចរាចរ ក្នុងមួយប្រឡោះ ទិស ដៅចរាចរ ហើយចោលខ្ពង់ខ្ពស់ភាគនៃចំនួនដែលរកបានចេញ ដើម្បីគណនាតំលៃ ដើម្បីកំណត់ចំនួន ប្រឡោះទិសចរាចរ ។ គុណចំនួនដែលរកបាន នឹង ២ ដើម្បីរកបរិមាណតំរូវការចាំបាច់នៃចំនួន ប្រឡោះទិសចរាចរ(ទាំង២ទិស) ។
- ៦- កំណត់ថ្នាក់នៃផ្លូវ ដោយអនុលោមទៅតាមបរិមាណតំរូវការចាំបាច់នៃចំនួនប្រឡោះទិសចរាចរ ដែលបានកំណត់ក្នុងជំហានទី៥ ។ ថ្នាក់ចំបង ឬ Primary class អាចប្រើបាន ប្រសិនបើគេត្រូវការ អភិវឌ្ឍឱ្យដល់ផ្លូវធំមួយ ឬផ្លូវយានយន្តមានរបងការពារ ។

មាត្រា ៣.- ចំណាត់ថ្នាក់តាមលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រដី ចំណាត់ថ្នាក់តាមលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រដីត្រូវបានគេបង្ហាញក្នុងតារាងទី៣ខាងក្រោម ដែលនឹងប្រើប្រាស់ ដូចតទៅ ។

តារាងទី៣

ចំណាត់ថ្នាក់តាមលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រដី

ចំណាត់ថ្នាក់តាមលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រដី	ពុំនុះ-ខ្នាតជំរាល(ឬជំរាលទឹក)
ដីរាបស្មើ ឬ Level (L)	ពី ០ ទៅ ៩.៩ %
ដីខ្ពង់រាប-ឡើងចុះ ទីជំរាលឬ Rooling (R)	ពី ១០ ទៅ ២៤.៩%
ដីតំបន់ភ្នំ ឬ Mountain (M)	២៥ % រឺ លើសពីនេះ

មាត្រា ៤.-ល្បឿនគ្រោងទុក

ទំនាក់ទំនងរវាងល្បឿនគ្រោងទុក ចំណាត់ថ្នាក់នៃផ្លូវ Highway និងចំណាត់ថ្នាក់តាមលក្ខណៈ ភូមិសាស្ត្រ ត្រូវបានបង្ហាញក្នុងតារាងទី១មាត្រាទី១ ។ ល្បឿនគ្រោងទុកមួយ មាន១២០គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង និងត្រូវបានគេប្រើសំរាប់តែផ្លូវថ្នាក់ចំបងប៉ុណ្ណោះ (ផ្លូវធំម៉ូតូវ៉េយ ឬផ្លូវយានយន្តមានរបងការពារ) ដែលមាន បន្ទះមេដ្យាន ឬបន្ទះព័ន្ធខ្សែរទ្រូង និងមានផ្លូវខ្លែងកាត់គ្នា ទៅតាមជាន់ថ្នាក់ផ្សេងគ្នា និង ដាច់ឡែកពីគ្នា ។ ល្បឿនគ្រោងទុក សំរាប់តំបន់ទីប្រជុំជន មានជាលំនាំដូចខាងក្រោម :

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

មាត្រា ៥.- ពិន្ទុ ឬខ្នាតនៃចរាចរណ៍សំរាប់ផ្លូវ

- ក- ទំហំនៃផ្លូវ ដូចជាដីចំណីផ្លូវ, ទទឹងប្រឡោះទិសចរាចរនៃផ្លូវ, និងទទឹងចិញ្ចើមផ្លូវ ត្រូវបានគេបង្ហាញក្នុង តារាងទី១ មាត្រាទី១ សំរាប់ចំណាត់ថ្នាក់ផ្លូវ Highway នីមួយៗ ។
- ខ- មានអានុសាសន៍យ៉ាងខ្ពស់ ដែលថាអ្នកថ្មើរជើង, រទេះកង់ ឬទោចក្រយាន និងរទេះអូសដោយសត្វពាហនៈ ត្រូវបានគេដាក់ឱ្យនៅដាច់ពីចរាចរណ៍តាមរយៈការផ្តល់ (នៅទីកន្លែងណាដែលអាចអនុវត្តបាន) ផ្លូវមានព្រំដែន និង/ឬ ចិញ្ចើមផ្លូវសំរាប់ថ្មើរជើង ដល់កំណាត់ផ្លូវត្រង់កន្លែងណា ដែលចរាចរស្មើ-រលូនធម្មតា ត្រូវបានដោយចរាចរដែលមានស្រាប់ក្នុងតំបន់នេះ ។

មាត្រា ៦.- កំណែទម្រង់ ឬស្របទៅនឹងផែនដី (ខ្សែកោងផ្នែក ឬស្របទៅនឹងផែនដី)

- ក- ខ្សែកោងផ្នែក ឬស្របទៅនឹងផែនដី នៃផ្លូវ ត្រូវស្របទៅតាមឋានលេខសាស្ត្រ (ការសិក្សាអំពី សណ្ឋានដី និងស្ថានភាពភូមិសាស្ត្រ) (topography) នៃសណ្ឋានដី ហើយនឹងត្រូវផ្តល់នូវសុវត្ថិភាព និងព្រមទាំងធ្វើ ប្រតិបត្តិការជាប់បន្តគ្នា នៅក្នុងល្បឿនគ្រោងទុកឯកភាពគ្នាមួយ ។ ខ្សែកោងផ្នែកឬស្របទៅនឹងផែនដី នៃផ្លូវ ត្រូវល្មមគ្រប់គ្រាន់ យ៉ាងហោចណាស់ សំរាប់រយៈចម្ងាយបញ្ឈប់ដែលអាចមើលឃើញខ្លី បំផុតសំរាប់ ល្បឿនគ្រោងទុក ។
- ខ- នៅក្នុងការលើកតំរោងខ្សែកោងផ្លូវ Highway គឺវាមានការចាំបាច់ណាស់ ដើម្បីបង្កើតឡើងទំនាក់ទំនង ដ៏សមរម្យ រវាងល្បឿនគ្រោងទុក និងកំណែទម្រង់ និងព្រមទាំងទំនាក់ទំនងរួមគ្នាផងដែរ ជាមួយកំរិតកំពស់ ខាងលើ និង កំលាំងកកិត ។ ប្រវែងកំរិតកំណែទម្រង់ផ្លូវបត់ អាចគណនាបានដូចខាងក្រោម:

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

ដែល v = គំរូល្បឿនគ្រោងទុក (គីឡូម៉ែត្រ/ម៉ោង)
 e = អត្រា កំរិតកំពស់នៃផ្លូវ (ម៉ែត្រ/ម៉ែត្រ)
 f = កត្តានៃកំលាំងកកិតលើផ្ទៃ
 R = ប្រវែងកំរិតកំណែទម្រង់ផ្លូវបត់ (ម៉ែត្រ)

លំនាំគំរូជាអានុសាសន៍ នៃកត្តាកំលាំងកកិតលើផ្ទៃ ត្រូវបានគេបង្ហាញក្នុងតារាងទី៤ ខាងក្រោម :

តារាងទី៤ លំនាំគំរូជាអានុសាសន៍ នៃកត្តាកកិតលើផ្ទៃ

ល្បឿនគ្រោងទុក 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- ប្រវែងកាំនៃកំណោងផ្លូវកោងអប្បបរមា គឺជាតំលៃកំណត់នៃកំណោង សំរាប់ល្បឿនគ្រោងទុកដែលផ្តល់ឱ្យណាមួយ ហើយត្រូវបានកំណត់ចេញពីរូបមន្ត នៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ (ត)ខាងលើ ដោយប្រើអត្រានៃកំរិតកំពស់ផ្ទៃខាងលើដែលស្មើឡើង និងកត្តាកំរិតលើផ្ទៃដែលពាក់ព័ន្ធ ។ ប្រវែងកាំនៃកំណោងផ្លូវកោងអប្បបរមា ត្រូវបានគេអនុវត្តចំពោះតែនៅពេលណាដែលចាំបាច់ និងត្រូវបានគេប្រើក្នុងការភ្ជាប់គ្នា ជាមួយកំណោងឆ្លងកាត់គ្នាដែលវាត្រូវបានគេណែនាំសំរាប់ កំណោងដែលមានប្រវែងវែង ។ តំលៃធំបំផុតរហូតដល់ ១០០ % ត្រូវបានគេពិចារណាថា ជាកាំនៃកំណោងធម្មតាគ្រោងទុក ។

ឃ- ការងារពង្រីកផ្លូវ ទៅតាមបណ្តោយកំណោងផ្នែក ឬស្របនៃផ្លូវ ត្រូវបានគេរៀបចំឡើង ដោយផ្អែកទៅលើល្បឿនគ្រោងទុក ទទឹងកំរាល និងកាំនៃកំណោងផ្លូវ និងទំហំជាបទដ្ឋាន-ស្តង់ដារនៃវេយន្តកាំម៉ុង ។

ង- ប្រវែងកាំនៃកំណោងផ្នែក ឬស្របនៃផ្លូវដែលជាប់នាំគ្នា ឬជាអានុសាសន៍ នៅក្នុងតំបន់ទីប្រជុំជន មានដូចខាងក្រោម :

ផ្លូវកំរិតចំបង	២៣០ម
ផ្លូវកំរិតទី១	១២០ម
ផ្លូវកំរិតទី២	៧៥ម
ផ្លូវកំរិតទី៣	៥០ម

មាត្រា ៧.- កំណែបញ្ជារ ឬកែសម្រួលផ្លូវ (ទៅនឹងផែនដី)

ក- កំណែបញ្ជារ ឬកែសម្រួល Highway ណាមួយក៏ដោយ ត្រូវមានភាពរលូន ដូចគ្នាទៅនឹងលទ្ធភាពសេដ្ឋកិច្ចរបស់វា ដែលត្រូវឱ្យមានគុណភាពមួយ នៃការចៀរ ឬចិត និងការចាក់បំពេញ ដើម្បីបំបាត់ឬសំរួល ដីជំរាលខ្ពង់រាបឡើងចុះ តាមធម្មជាតិរបស់សណ្ឋានភាពដី ។ ក្នុងការប្រើប្រាស់ ជំរាលបញ្ជារ ឬកែសម្រួល (ទៅនឹង ផែនដី) អតិបរមា អ្នកលើកតំរោងបង្កើតត្រូវចងចាំក្នុងចិត្តច្បាស់លាស់ថា នៅពេលគេធ្វើការសាងសង់ទៅតាម កំរិតបញ្ជារ ឬកែសម្រួលដែលផ្តល់ឱ្យណាមួយ ផ្លូវផ្តល់មិនអាចឱ្យគេលើកកំរិត អន់ជាងជំរាលមួយដោយមិន មានធាតុបង្កនូវការផ្តួចផ្តើមការវិនិយោគទាំងមូល ។ ជំរាលកែសម្រួល (ទៅនឹងផែនដី) អតិបរមាដែល មាននៅក្នុងតារាងទី១ មាត្រាទី១ ត្រូវបានគេទទួលយកទៅប្រើប្រាស់ ។ ប្រវែងខ្សែកំណោងបញ្ជារ ឬកែសម្រួល (ទៅនឹងផែនដី) អប្បបរមានៃផ្លូវ ត្រូវបានគេគណនាដោយផ្អែកទៅលើ កំរិតពិជគណិតខុសគ្នាល្បឿនគ្រោង ទុក និងរយៈចម្ងាយតំរូវការអប្បបរមាសំរាប់បញ្ឈប់យាន ដែលអាចមើលឃើញបាន ។

ខ- ប្រវែងចាំបាច់របស់ផ្នែកនៃជំរាល សំរាប់ជាការផ្តល់ឱ្យផ្លូវឡើងជំរាលមួយ ត្រូវបានគេណែនាំជាអានុសាសន៍ ចំពោះចំណាត់ថ្នាក់ផ្លូវថ្នាក់ចំបង និងផ្លូវកំរិតទី១ ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាងទី៥ ។ វាតំរូវឱ្យមានការផ្តល់ ចំនែកផ្លូវឡើងជំរាលមួយ ទៅលើផ្លូវផ្តល់ដែលមានចំណោតឡើង ទៅតាមចរាចរយានយន្តដឹកទំនិញចុះចូល ដែលប្រវែងនៃជំរាល ឬចំណោតនោះ វែងលើសតំលៃខាងលើ ។

តារាងទី៥

ប្រវែងចាំបាច់នៃផ្នែកឡើងជំរាលសំរាប់គណនា ចំនែកប្រេងឡើងផ្លូវចំណោតមួយ

ចំណាត់ថ្នាក់តាមលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រដី	ផ្លូវកំរិតចំបង	ផ្លូវកំរិតទី១	សំគាល់
ដីរាបស្មើ ឬ Level (L)	៣%-៨០០ ម	៣%-៩០០ ម	បទដ្ឋាន ឬស្តង់ដារជាតិអាចត្រូវបានគេយល់ព្រម. ឧទាហរណ៍ អាស្រ័យទៅលើទំហំ ។
	៤%-៥០០ ម	៤%-៧០០ ម	
ដីខ្ពង់រាប-ឡើងចុះ ទីជំរាលឬ Roofing (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.- កំរាលថ្នល់

- ក- ទ្រុងផ្លូវត្រូវបានគេក្រាលដោយចាក់បេតុងអាមេរិក វិអ៊ីតបេតុងកៅស៊ូ ។ មានករណីតែមួយប៉ុណ្ណោះគឺនៅពេលដែល បរិមាណចរាចរ ដែលគេប្រមើលមើលជាមុនមានចំនួនតិចពេកនោះ គេបានឯកភាពឱ្យប្រើប្រាស់ការចាក់កៅស៊ូ ជាកំរាលផ្ទៃលើវិញ ។ មានគំរូណែនាំ ឬអនុសាសន៍ផងដែរថា កំរាលចិញ្ចឹមថ្នល់ ត្រូវក្រាលដោយ បេតុងអាមេរិក ឬបេតុង កៅស៊ូ ឬក៏ក្រាលគ្របផ្ទៃលើដោយសំភារៈកៅស៊ូ ឬចាក់កៅស៊ូ ។
- ខ- កំរាលថ្នល់ ត្រូវបានគេលើកគ្រោងឡើង ដោយគិតតួរពិចារណា អំពី : (i) បន្ទុកលើកង់អតិបរិមា ដែលត្រូវមាន មូលដ្ឋានទៅលើ បទដ្ឋាន ឬស្តង់ដាររបស់រថយន្តដឹកទំនិញ (ii) បរិមាណចរាចរ (iii) អាយុកាលគ្រោងទុក នៃថ្នល់ និង(iv) គុណភាពសំភារៈសំណង់ដែលត្រូវប្រើប្រាស់ ។

មាត្រា ៩.- ស្ថាន និងលូបង្ហូរទឹក

ស្ថាន និងលូបង្ហូរទឹកត្រូវបានគេសាងសង់ ជាធរមានសំរាប់មានលក្ខណៈអចិន្ត្រៃយ៍ ។ ចំពោះស្ថានតូចៗ ដែលខ្លីជាង៥០ម ត្រូវសាងសង់ឡើងដោយឱ្យទទឹងផ្លូវ ពេញស្មើនឹងទទឹងស្ថានស្ថានទាំងមូល ដោយគិតសរុប ទាំងទទឹងចិញ្ចឹមផងដែរ ។ សំរាប់ស្ថានធំៗ ដែលមាន ប្រវែងវែងជាង ៥០ម នោះ ទទឹងស្ថានអប្បបរមា ដែលស្ថិត នៅចន្លោះរវាងតែម្ខាងសងខាង ត្រូវមានទទឹងប្រវែង ១.៥ម ធំជាងកំរាលផ្លូវ នៃផ្លូវចូលស្ថាននោះ ។ ផ្លូវដើរដែល មានទទឹងប្រវែង១ម ត្រូវបានគេផ្តល់ជាអានុសាសន៍ ឱ្យមានឡើងសំរាប់ស្ថានទាំងអស់ ប៉ុន្តែសំរាប់ ចំណែកស្ថាន ដែលវែង ផ្លូវដើរនេះអាចត្រូវបានគេកំរិតឱ្យស្ថិតនៅត្រឹមតែមួយចំហៀងស្ថាន តែម្ខាងគត់ ។

មាត្រា ១០.- រចនាសម្ព័ន្ធនៃបន្ទុក

- ក- ការកើនឡើងចរាចរចុះចូល ជាពិសេសចរាចរដឹកកុងតឺណ័រ ត្រូវការកូសគ្រោងសមត្ថភាពបន្ទុកយ៉ាងត្រឹមត្រូវ (បន្ទុកនៃភ្នៅ ឬអ័ក្សអតិបរិមា) ។ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីព្រមានទុកជាមុន និងការពារការខូចខាតដ៏ធ្ងន់ធ្ងរ ចំពោះរចនា សម្ព័ន្ធនៃផ្លូវថ្នល់ និងដើម្បីកាត់បន្ថយផងដែរនូវការចំណាយក្នុងការថែទាំនោះ ផ្លូវដឹកជញ្ជូន និងផ្លូវរបៀងទាំងឡាយ ដែលបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលជាបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ អន្តរជាតិនោះ ត្រូវមានសមត្ថភាពផ្ទុកគ្រោងទុកខ្ពស់ ។
- ខ- បន្ទុកគ្រោងទុកអប្បបរមា នៃ HS20-44 ដែលវាជាបទដ្ឋាន ឬស្តង់ដារអន្តរជាតិ ឆ្លើយតបទៅនឹង បន្ទុកនៃ យានសណ្តោងពេញទំហំ ត្រូវបានគេប្រើប្រាស់សំរាប់ លើកគំរោងរចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់ ។ បទដ្ឋាន ឬស្តង់ដារ ជាតិក៏អាចត្រូវបានគេយកមកប្រើប្រាស់ផងដែរ ។

មាត្រា ១១.- កំរស់ លំហបញ្ជូរចរាចរ (បណ្ណ) សុវត្ថិភាពបំប្រុងទុក សំរាប់ស្ថាន

លំហបញ្ជូរសុវត្ថិភាពបំប្រុងទុកអប្បបរមាត្រូវមានប្រវែង៤.៥០ម ដែលជាតំរូវការសំរាប់ ដំនើរឆ្លងកាត់ នៃយានយន្តដោយសុវត្ថិភាព ចំពោះកុងតឺណ័រដែលមានស្តង់ដារ ISO ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក្នុងករណី ដែល លំហបញ្ជូរសុវត្ថិភាពបំប្រុងទុកគ្រប់គ្រាន់ មិនអាចរកបាន ឬធ្វើបាន ដោយសារតែតំលៃខ្ពស់ក្នុងការ កសាងឡើងវិញនូវរចនាសម្ព័ន្ធដែលមានស្រាប់ទាំងឡាយនោះ ដូចជាស្ថាន, យានសណ្តោងដែលមានទំរង់ជា កក្កាន ទាំងឡាយ ដែលមានកំរិតកំរស់បំប្រុងនៃទ្រុង ឬពោះយានទាបៗ អាចត្រូវបានគេប្រើប្រាស់ ។
ជាទូទៅកំរស់ប្រឡោះបញ្ជូរបំប្រុងទុកនៃយាន គរមានកំរិតត្រឹម ៥មជាពិសេសនៅលើផ្លូវកំរិតចំបង នៅតាមបណ្តោយ ផ្លូវដឹកជញ្ជូន និងផ្លូវរបៀងទាំងឡាយ ដែលបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលនឹងត្រូវបានគេសាងសង់ និងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនាពេលខាងមុខ ។

មាត្រា ១២.- គ្រឿងប្រដាប់បំពាក់នៅតាមផ្លូវថ្នល់ ដែលជាការណែនាំ-ជានុសាសន៍

ភាគចុះកិច្ចសន្យានិងពិចារណាក្នុងការរៀបចំ និងបំពាក់នូវ គ្រឿងប្រដាប់បំពាក់នៅតាមផ្លូវថ្នល់ តាមការ ណែនាំ-ជានុសាសន៍ ដូចខាងក្រោម ដែលជាតំរូវការដើម្បីសុវត្ថិភាពនិងយោងទៅតាមចំណាត់ថ្នាក់នៃផ្លូវ Highway មានដូចតទៅ :

ក-ការតុបតែងភ្លើងបំភ្លឺ

- (i) នៅក្នុងតំបន់ពិសេសមួយចំនួនដូចជាប៉ូស្តិក្រូតពិនិត្យច្រកព្រំដែន ផ្លូវរូង ឬស្ពានរវែងៗតំបន់ដែលជាប់ៗគ្នាទាំងឡាយ ហើយនិងផ្លូវកាត់ខ្វែងគ្នាជាមួយផ្លូវផ្សេងៗទៀត ។
- (ii) ផ្នែកផ្សេងៗទៀតទាំងឡាយផងដែរនៃផ្លូវ ដែលអាចគំរូឱ្យមានការបំពាក់ភ្លើងបំភ្លឺ ជាប់ស្មើគ្នា ។

ខ-គ្រឿងឧបករណ៍ប្រឆាំងនឹងការចាំងពន្លឺ :

នៅផ្នែកខាងក្រៅ នៃទ្រុងមេដ្យានតូច-ចង្អៀតនៃផ្លូវដែលត្រូវមានការតុបតែងគ្រឿងឧបករណ៍ប្រឆាំងនឹងការចាំងពន្លឺ ការដាក់រាំង-សំណាញ់សិប្បនិម្មិត ឬរបងកូនឈើ នៅលើគំនូសចែកកណ្តាលផ្លូវ ឬគំនូសចិញ្ចើម ដើម្បីចាំងការពារវា រៀង ៗគ្នា ចេញពីទ្រុងផ្លូវ បញ្ហាសិស្តា ឬពីផ្លូវដែលស្របគ្នាមួយ

គ-ចំណែកផ្លូវដែលត្រូវពង្រីកបន្ថែម រឺ បង្រួមបញ្ចូល

ចំណែកផ្លូវទាំងឡាយដែលរីក-បែកចេញ ឬរួមចូល សំរាប់ការចូលទៅ ឬចេញពី ម៉ូតូរ៉េយ ឬ អ៊ិចប្រេសរ៉េយ ។

ឃ-គំនូសសំរាប់បញ្ឈប់យានយន្តបន្ទាន់ (ចិញ្ចើមថ្នល់ដែលមានលំនឹង)

នៅលើផ្លូវ Highway កំរិតចំបង និងកំរិតទី១ នូវគំនូសជាប់ៗបន្តគ្នាមានចិរភាពមានលំនឹង និងមានកំរាលចាក់កៅស៊ូ នៅលើចិញ្ចើមថ្នល់ សំរាប់បញ្ឈប់យានយន្តពេលមានគ្រោះបន្ទាន់ ។

ង-បន្ទុះការពារ ឬបង្គោលទំនប់

ក្នុងគោលបំណងដើម្បីធានានូវសុវត្ថិភាពចំពោះឡានដឹកទំនិញធំៗនៅតាមបណ្តោយជម្រាលចំណោតភ្នំ ហើយចំងាយ ឆ្ងាយ ដែលនៅទីនោះពុំមានវិធានផ្សេងទៀតអាចធ្វើបាននោះ មានការណែនាំ ជាអានុសាសន៍ ក្នុងការសាងសង់ បន្ទុះការពារ ឬបង្គោលទំនប់ សំរាប់ចំណែកផ្លូវចុះភ្នំ ។

ច-របងសុវត្ថិភាព និងរបាំងការពារ

របាំងការពារ របាំងពេលមានគ្រោះថ្នាក់ របាំងការពារសុវត្ថិភាព និងរបង ដែលត្រូវបានគេតំឡើងសំរាប់ព្រមានទុកជាមុន នូវយានយន្តទាំងឡាយ ឱ្យដាច់ចេញពី ការរក្សាទុកទ្រុងផ្លូវដែលមានគ្រោះថ្នាក់ ឬការទាញអារម្មណ៍ ភ័យខ្លាច ។

ឆ-ចំនុចប្រសព្វនៃផ្លូវអាយស្ម័យយាន

នៅតាមកំរិតថ្នាក់ដែលខុសគ្នា (ស្ពាន ឬផ្លូវរូង-ខ្ទម្នង និងផ្លូវក្រោមដី) ផ្លូវម៉ូតូរ៉េយ ផ្លូវអ៊ិចប្រេសរ៉េយ និងហាយវេយ ដោយមានបរិមាណចរាចរ និងរទេះភ្លើងខ្ពស់ ។

ជ-កិច្ចការពារពីការឆ្លងកាត់របស់សត្វពាហនៈ

- (1) របងចរាចរត្រូវតំឡើងនៅតាមកន្លែងណា ដែលជាកន្លែងប្រថុយប្រថាននិងគ្រោះថ្នាក់ ដោយការឆ្លងកាត់ របស់សត្វពាហនៈ ។
- (2) វាមានលក្ខណៈសមស្របផងដែរ ដែលសត្វទាំងអស់ត្រូវបានផ្តល់អោយនូវការឆ្លងកាត់នៅពីខាងលើ រឺ ពីខាងក្រោម ។

ឈ-ប្រព័ន្ធទំនាក់ទំនងជាបន្ទាន់

បន្ទប់ ឬបញ្ជូរទូរស័ព្ទបន្ទាន់ ត្រូវបំពាក់នៅតាមបណ្តោយផ្លូវ និងតភ្ជាប់ទៅនឹងការិប្រតិបត្តិទូរស័ព្ទកណ្តាលមួយ ក្នុងរយៈពេលពេញមួយថ្ងៃលើមួយថ្ងៃ (២៤ម៉ោង) ជាពិសេសនៅលើកផ្លូវកំរិតចំបង ។

ញ-បរិធាន បរិករ-ឬមធ្យោបាយផ្តល់សេវាកម្ម និងកន្លែងឈប់សំរាកទាំងឡាយ

កន្លែងឈប់សំរាក ដែលមានបរិបរិធាន-មធ្យោបាយសេវាកម្មផ្សេងៗ (ដូចជា ទីធ្លាចំណាត់ថ្នាក់ ភ្នាក់ងារស្ថានីយប្រេង និងស្ថានីយជួសជុលថែទាំយានយន្ត មជ្ឈមណ្ឌលទូរគមនាគមន៍ បរិករអនាម័យ (បង្គន់) សណ្ឋាគារ ផ្ទះសំណាក់ ភោជនីយដ្ឋាន) ត្រូវសាងសង់ឡើង ស្របពេលនឹងការសាងសង់ផ្លូវ ។

មាត្រា ១៣.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម ។ ការកែប្រែ
 ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្ម លើឧបសម្ព័ន្ធ តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។
 ការធ្វើវិសោធនកម្មនោះ ត្រូវតែជាកម្មវត្ថុនៃការឯកភាពគ្នាជាឯកច្ឆន្ទ ពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

មាត្រា ១៤.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម
 ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម នៃរដ្ឋាភិបាលទាំងឡាយដែលជាភាគីចុះ
 កិច្ចសន្យា ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ
 ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ១៥.- ការចូលជាធរមាន
 ឧបសម្ព័ន្ធ នឹងត្រូវចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែល ០២ភាគីចុះកិច្ចសន្យាយ៉ាងតិច បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការ
 យល់ព្រមដល់វា នឹងត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពត្រឹមតែក្នុងរង្វង់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ
 ការយល់ព្រមដល់ឧបសម្ព័ន្ធ ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្ម
 លើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ១៦.- ការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិ
 នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធានាធ្វើការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្រប
 ទៅតាមខ្លឹមសារនៃឧបសម្ព័ន្ធ ។

មាត្រា ១៧ .- ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ
 ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ១៨.- ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ
 ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗអាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធទាំងស្រុង ឬក៏មួយ
 ចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរីករវាជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាព របស់
 ជាតិខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនព័ត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀតភ្លាម តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការ
 ព្យួរទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះ ឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណាដែលសភាពការណ៍ វិលត្រឡប់ទៅរក
 ស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ ។

មាត្រា ១៩ : ទំនាក់ទំនង ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង
 ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង
 ឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ក្លាយជាផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះទេ ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត
 (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា)រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ កិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាបានការ ។ នៅក្នុង
 ករណីដែលវិសមិត(មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា)រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬ ពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ
 វិសមិតភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយជាមួយគ្នា និងកិច្ចព្រមព្រៀង ។

មាត្រា ២០ : ការដោះស្រាយជំនាវ
 ជំនោះ ឬទំនាស់រវាងភាគី០២ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍
 ឧបសម្ព័ន្ធ ត្រូវស្រុះស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចាតាមគោល ការណ៍សន្តិវិធី
 តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។

មាត្រា ២១ : ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលណាដែលចូលជាធរមាន ឧបសម្ព័ន្ធមិនអាចឱ្យគេប្រកាសបដិសេធ ដាច់ដោយឡែកចេញអំពី កិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនោះនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលសិទ្ធិប្រទានពេញលេញ ការអនុញ្ញាតពីអង្គការរៀនខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

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

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ឯកឧត្តម ត្រាំ ឌីវីត រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

ឯកឧត្តម ហ៊ុ ស៊ីហ្សូ អនុរដ្ឋមន្ត្រី គមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ

ឯកឧត្តម ស៊ីវ៉ាដ ឌុលសេនា អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ូស្ត និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពវៀតណាម

ឯកឧត្តម ធួវ៉ា ថងវីន អនុរដ្ឋមន្ត្រី ដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ឯកឧត្តម លីគន ចំណុច អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ឯកឧត្តម ដាំ ថេវីញ 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 $PPHT = PDT \times K \times D$. 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:

<i>Class Primary</i>	<i>80 - 100 km/h</i>
<i>Class I</i>	<i>60 - 80 km/h</i>
<i>Class II</i>	<i>50 - 60 km/h</i>
<i>Class III</i>	<i>30 - 50 km/h</i>

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:

<i>Class Primary</i>	230 m
<i>Class I</i>	120 m
<i>Class II</i>	75 m
<i>Class III</i>	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,

*

Handwritten marks and signatures in the bottom right corner, including the letters 'D', 'S', 'R', and a signature that appears to be 'd. t'.

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

ឧបសម្ព័ន្ធទី ១៣៣

របបគ្រប់គ្រងការទទួលខុសត្រូវអ្នកដឹកជញ្ជូនសម្ភារ

**ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន
(តទៅហៅកាត់ថា "ឧបសម្ព័ន្ធ")**

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជា
ណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា "ភាគីចុះកិច្ចសន្យា")

ដោយយោងទៅដល់ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា
ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅរៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គូន : ដែលបានយល់ព្រមចូល
ដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គូន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ បានយល់ព្រមចូល
ដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូល
ដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី តទៅហៅកាត់ថា "កិច្ចព្រមព្រៀង"

ដោយយោងទៅដល់មាត្រាទី ៣(បេ)និង(អិន)នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ
ដែលមានលក្ខណៈបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅ
តាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងមានតំលៃចូលរួមស្មើគ្នា
ដោយយោងទៅដល់ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ
នីមួយៗអាចត្រូវបានចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង

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

ដោយយោងទៅដល់ មាត្រា៣៤(អា) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យផ្តល់តាមរយៈឧបសម្ព័ន្ធនេះ នូវការរៀបចំលក្ខណៈ
ខាងបច្ចេកទេស

បានព្រមព្រៀងគ្នាចុងខាងក្រោម :

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

មាត្រា ១.- របបគ្រប់គ្រងការទទួលខុសត្រូវអ្នកដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព

របបគ្រប់គ្រងការទទួលខុសត្រូវរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវបានគេបកស្រាយ នៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់ នៃឧបសម្ព័ន្ធ នេះ របបទទួលខុសត្រូវអ្នកដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

មាត្រា ២.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម

ភាគីនៃកិច្ចសន្យាអាចស្នើសុំការធ្វើវិសោធនកម្មទៅលើពិធីសារនេះ តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។ ការធ្វើវិសោធនកម្មបែបនេះនឹងត្រូវជាកម្មវត្ថុនៃការយល់ព្រមជាឯកភាពនៃភាគីនៃកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

មាត្រា ៣.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយក

ពិធីសារនេះ គឺជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយករបស់រដ្ឋាភិបាលនៃភាគីកិច្ចសន្យា ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេអនុវត្តចំពោះការធ្វើវិសោធនកម្មទៅលើពិធីសារ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ៤.- ការចូលជាធរមាន

ពិធីសារនឹងចូលជាធរមាននៅថ្ងៃដែលមានភាគីនៃកិច្ចសន្យាចំនួនពីរយ៉ាងតិច បានផ្តល់សច្ចាប័នឬការយល់ព្រមទទួលយក ហើយនឹងត្រូវមានប្រសិទ្ធិភាពនៅត្រឹមតែក្នុងចំណោមភាគីនៃកិច្ចសន្យាដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយក ពិធីសារនេះប៉ុណ្ណោះ ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នា ត្រូវបានគេអនុវត្តចំពោះការធ្វើវិសោធនកម្ម ទៅលើពិធីសារ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ៥.- ការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិ

នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធានាធ្វើការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្រប ទៅតាមខ្លឹមសារនៃពិធីសារ ។

មាត្រា ៦.- ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ

ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ៧.- ការរក្សាទុកនូវពិធីសារ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗអាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ពិធីសារទាំងស្រុង ឬក៏មួយចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធិភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរីករវាជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវជូនព័ត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀតភ្លាមៗតាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុក និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណាដែលសភាពការណ៍វិលត្រឡប់ ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ ។

មាត្រា ៨.- សម្ព័ន្ធសភាពជាមួយនិងកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជារឿយៗមានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ពិធីសារនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ក្លាយជាផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនេះបានទេ ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា) រវាងពិធីសារ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាបានការ ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា) រវាងពិធីសារ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសមិតភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយជាមួយគ្នា នឹងកិច្ចព្រមព្រៀង ។

មាត្រា ៩.- ការដោះស្រាយជំនាវ

ជំនោះណាមួយរវាងក្នុងភាគី០២ ឬច្រើននៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ ពិធីសារ ត្រូវស្រុះស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចាតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។

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

មាត្រា ១០.- ការប្រកាសបដិសេធ
នៅពេលចូលជាធរមាន ពិធីសារមិនអាចត្រូវបានប្រកាសបដិសេធ ដាច់ដោយឡែកចេញពី
កិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ ។

កសាងយោងតែសម្រាប់ផ្នែកទី១៣: របបគ្រប់គ្រងទទួលខុសត្រូវអ្នកដឹកជញ្ជូនពហុភាព

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនោះទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដោយមានការផ្តល់សិទ្ធិប្រទានយ៉ាងពេញលេញ
ពីអង្គការរៀបរៀងខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើពិធីសារនេះ ។

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

ហត្ថលេខា :

តំណាងរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
ឯកឧត្តម ត្រាំ អ៊ុចតីត រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
ឯកឧត្តម ហ៊ី ស៊ីហ្ស៊ី អនុរដ្ឋមន្ត្រី គមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ
ឯកឧត្តម សំម៉ាដ ផុលសេនា អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ុស្តិ៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
ឯកឧត្តម ធីរ៉ា ចុងវីន អនុរដ្ឋមន្ត្រី ដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ឯកឧត្តម នីតន ចំណុច អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ឯកឧត្តម ឃី ថេមីញា អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

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

ឯកសារគ្រាប់ : នីតិវិធីនៃការទទួលខុសត្រូវការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព

ជំពូកទី ១

និយមន័យ

មាត្រា ១

សំរាប់គោលបំណងនៃឯកសារគ្រាប់នេះ :

“ អ្នកដឹកជញ្ជូន ” មានន័យថា បុគ្គលដែលអនុវត្ត ឬទទួលរ៉ាប់រងក្នុងការអនុវត្តន៍ការដឹកជញ្ជូន ឬ ក៏ផ្នែកណាមួយនៃការដឹកជញ្ជូននោះ ទោះជាបុគ្គលនោះគឺជា (ដូចគ្នាសុទ្ធសាធទៅនឹង) ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពឬក៏មិនមែនក៏ដោយ ។

“ អង្គការជាតិមានសមត្ថកិច្ច ” មានន័យថាមន្ត្រី ឬអង្គការដែលជ្រើសរើសដោយប្រទេសសមាជិកនិមួយៗ ។

“ អ្នកទទួលទំនិញ ” មានន័យថាបុគ្គលដែលមានសិទ្ធិទទួលទំនិញពីប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

“ អ្នកផ្តល់ទំនិញ ” មានន័យថា ជាបុគ្គលដែលបានសំរេចចិត្តចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពជាមួយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

“ អ្នកប្រគល់ ” ការប្រគល់ ” ឬ បែងចែក មានន័យថា :

- ក- ការប្រគល់ទំនិញទាំងឡាយទៅអោយអ្នកទទួលទំនិញ ឬ
- ខ- ការផ្ទេរដាក់ទំនិញអោយនៅចែកន្លែងទៅតាមបំណងប្រាថ្នារបស់អ្នកទទួលទំនិញ ដោយអនុលោមទៅតាមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ឬ ទៅតាមច្បាប់ ឬ ទម្លាប់ប្រើប្រាស់ការធ្វើពាណិជ្ជកម្មជាពិសេសដោយឡែកដែលអាចអនុវត្តបាននៅទីកន្លែងប្រគល់ទំនិញ ។ ឬ
- គ- ការប្រគល់ទំនិញទៅអោយអាជ្ញាធរណាមួយ ឬភាគីទី ៣ ណាមួយផ្សេងទៀតជាបុគ្គលកំណត់ ដែលទំនិញត្រូវបានប្រគល់ទៅអោយ ដោយអនុលោមទៅតាមច្បាប់ ឬ បទប្បញ្ញត្តិនានាដែលអាចអនុវត្តបាននៅកន្លែងប្រគល់នោះ ។

“ ទំនិញ ” មានន័យថា ជាទ្រព្យសម្បត្តិណាមួយ ក៏ដូចជាកុងតឺន័រ ប៉ាលែត (ទំនិញប៉ាលែត) ឬ ផ្លាតហ្វូម ឬ វត្ថុដឹកជញ្ជូនទាំងឡាយប្រហាក់ប្រហែល ឬ ការរេចខ្ចប់កញ្ចប់ទាំងឡាយ ដែលមិនមែនផ្តល់ដោយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពដោយមិនគិតថាមធ្យោបាយ ឬទ្រព្យសម្បត្តិទាំងនេះត្រូវបានដឹកជញ្ជូន ឬ ដាក់ទំនិញដឹកជញ្ជូនពីលើ ឬ ពីក្រោមវាយ៉ាងណានោះទេ ។

“ ជាលាយលក្ខណ៍ ” រាប់បញ្ចូលទាំងទូរលេខ ទូរសារ ទូរពុម្ព ឬ មធ្យោបាយទាំងឡាយផ្សេងទៀត ដែលបោះពុម្ព ថត ឬ កត់បញ្ចូល ឬ ត្រាប់ឡើងវិញ ឬបញ្ជូនសារដោយឧបករណ៍ ឬបរិក្ខារមេកានិច ឬអេឡិកត្រូនិក ឬ ដោយឧបករណ៍ ឬបរិក្ខារទាំងឡាយផ្សេងទៀតបង្កើតឡើងសំរាប់រើគោលដៅ ដូចខាងលើនេះ ។

“ ដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពអន្តរជាតិ ” មានន័យថាការដឹកនាំទំនិញ ដោយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនយ៉ាងតិច ពីរបបខុសគ្នាលើមូលដ្ឋានកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពមួយ ពីកន្លែងមួយរបស់ប្រទេសមួយ ដែលនៅទីនោះទំនិញត្រូវបានប្រគល់ទៅអោយ ឬ ទទួលយកដោយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពទៅកាន់កន្លែងមួយទៀត ដែលបានកំណត់សំរាប់ប្រគល់បែងចែកទំនិញដែលស្ថិតនៅក្នុងប្រទេសដទៃមួយផ្សេងទៀត ។

ប្រតិបត្តិការទាំងឡាយក្នុងការលើកផុតទំនិញ និងការបែងចែកទំនិញដែលបានធ្វើឡើងក្រៅពីសកម្មភាពនៃកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពមួយដូចដែលបានកំណត់ក្នុងកិច្ចសន្យាខាងលើ និងមិនត្រូវចាត់ទុកថាជាការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពអន្តរជាតិទេ ។

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

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

“ 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 ។

“ វិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីការ ” មានន័យថា ឯកសារចេញដោយមន្ត្រី/អង្គភាពជាតិមានសមត្ថកិច្ចដែលបញ្ជាក់ថា ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានសំរេចបញ្ចូលក្នុងបញ្ជី នៃអ្នកប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពទាំងឡាយ និង កំពុងត្រូវបានអនុញ្ញាតអោយធ្វើសកម្មភាពដូចខាងលើនេះ ។

“ សិទ្ធិដកប្រាក់ពិសេស (SDR) ” មានន័យថា ឯកតាគណនី ដូចបានកំណត់ដោយមូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ (IMF) ។

“ ទទួលផ្ទុកទំនិញ ឬទទួលទំនិញអោយនៅក្រោមការទទួលខុសត្រូវរបស់នណាម្នាក់ ឬការទទួលបន្ទុក ” មានន័យថា ទំនិញត្រូវបានប្រគល់ទៅអោយ និងយល់ព្រមដឹកជញ្ជូនដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

ជំពូកទី ២
ទំហំនៃការអនុវត្តន៍
មាត្រា ២

ឯកសារគ្រាប់នេះនឹងអនុវត្តទៅលើ :

- ក- រាល់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពទាំងអស់ ដែលនៅក្រោមការចុះបញ្ជីការរបស់អង្គភាពជាតិមានសមត្ថកិច្ច នីមួយៗ និង
- ខ- រាល់កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពទាំងអស់ សំរាប់បំរើគោលបំណងក្នុងការរៀបចំបណ្តឹងស៊ីវិលប្រសិនបើ :
 - (១) ទឹកនៃសំរាប់ទទួលផ្ទុកទំនិញ ដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាដឹក ជញ្ជូនពហុរូបភាពស្ថិតនៅក្នុងប្រទេសសមាជិកណាមួយ ឬ
 - (២) - ទឹកនៃសំរាប់ប្រគល់ទំនិញដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុ រូបភាព គឺស្ថិតនៅក្នុងប្រទេសជាសមាជិកមួយ ។

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

មាត្រា ៣

ទោះជាពេលណាក៏ដោយ នៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និងនៅក្នុងប្បញ្ញត្តិដែលបានអនុម័តសំរាប់គោលបំណង នៃ ការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ វាក្យខ័ណ្ឌណាមួយក្នុងចំណោមវាក្យខ័ណ្ឌដូចខាងក្រោម គឺត្រូវបានប្រើសំរាប់អនុវត្ត កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ " ដឹកជញ្ជូនពហ្ករូបភាព " "ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហ្ករូបភាព " "កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហ្ករូបភាព " ឬ " ឯកសារដឹកជញ្ជូនពហ្ករូបភាព " ត្រូវបានគេទទួលស្គាល់ជាធម្មតាដូចគ្នានឹងពាក្យថា " អន្តរជាតិ " ដែរ ។

ជំពូកទី ៣

ឯកសារដឹកជញ្ជូនពហ្ករូបភាព

មាត្រា ៤

- ១- នៅពេលទំនិញត្រូវទទួលផ្ទុកដោយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហ្ករូបភាព ប្រតិបត្តិការនោះត្រូវមានឯកសារដឹកជញ្ជូន ពហ្ករូបភាពមួយ ដែលមានទំរង់អាចចរចាបាន ឬ ពុំអាចចរចាបានទៅតាមការជ្រើសរើសរបស់ម្ចាស់ទំនិញ ។
- ២- ឯកសារដឹកជញ្ជូនពហ្ករូបភាពនឹងត្រូវចុះហត្ថលេខាដោយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហ្ករូបភាព ឬ ដោយបុគ្គលដែល បានទទួលសិទ្ធិអំណាចពីប្រតិបត្តិការនោះ ។
- ៣- ហត្ថលេខានៅលើឯកសារដឹកជញ្ជូនពហ្ករូបភាព អាចជាហត្ថលេខាដោយដៃ បោះពុម្ពក្នុងទម្រង់អេឡិចត្រូនិក បោះប្រហោង បោះត្រា ជាសញ្ញា ឬជាមធ្យោបាយមេកានិក ឬអេឡិចត្រូនិកផ្សេងទៀត ប្រសិនបើមិនជំទាស់ទៅនឹងច្បាប់នៃប្រទេស ប្រទេស ដែលនៅទីនោះឯកសារដឹកជញ្ជូនពហ្ករូបភាពត្រូវបានគេចេញអោយ ។

មាត្រា ៥

- ១- ឯកសារដឹកជញ្ជូនពហ្ករូបភាពនឹងត្រូវមានចំណុចពិសេសដូចតទៅ :
 - ក- ប្រភេទជាធម្មតាទូទៅនៃទំនិញ និងមិត្តសញ្ញាចាំបាច់សំរាប់សំគាល់ទំនិញ និងការបញ្ជាក់ជាក់លាក់ដូចជា លក្ខណៈងាយខូច ឬលក្ខណៈគ្រោះថ្នាក់នៃទំនិញ ប្រសិនបើអាចអនុវត្តបាន បរិមាណកញ្ចប់ ឬ បំណែកទំងន់ទាំងសរុប នៃទំនិញ ឬ បរិមាណរបស់ទំនិញដែលមានការបញ្ជាក់ផ្សេងពីនេះ និងរាល់ ចំណុចពិសេសតាមការផ្តល់ពីអ្នកបញ្ជូនទំនិញ
 - ខ- ទិដ្ឋភាពខាងក្រៅនៃទំនិញ
 - គ- ឈ្មោះ និងទីកន្លែងធ្វើការសំខាន់ៗរបស់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហ្ករូបភាព
 - ឃ- ឈ្មោះនៃអ្នកផ្តល់ទំនិញ
 - ង- អ្នកទទួលទំនិញ ប្រសិនបើបានកំណត់ឈ្មោះដោយអ្នកផ្តល់ទំនិញ
 - ច- ទីកន្លែង និង កាលបរិច្ឆេទនៃការទទួលផ្ទុកទំនិញដោយប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហ្ករូបភាព
 - ឆ- ទីកន្លែងប្រគល់ទំនិញ
 - ជ- កាលបរិច្ឆេទ ឬរយៈពេលប្រគល់ទំនិញនៅទីកន្លែងប្រគល់ទំនិញ ប្រសិនបើបានព្រមព្រៀងគ្នាជាក់ លាក់រវាងគូរភាគី
 - ឈ- បញ្ជាក់ថា តើឯកសារដឹកជញ្ជូនពហ្ករូបភាពអាចចរចាបាន ឬ មិនអាចចរចាបាន
 - ញ- ទីកន្លែង និង កាលបរិច្ឆេទការចេញឯកសារដឹកជញ្ជូនពហ្ករូបភាព
 - ដ- ហត្ថលេខានៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហ្ករូបភាព ឬបុគ្គលដែលទទួលអំណាចពីប្រតិបត្តិការនោះ

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

- ១- បរិមាណទំនិញសំរាប់បែបដឹកជញ្ជូននិមួយៗ ប្រសិនបើឯកភាពគ្នាជាក់លាក់រវាងគូរភាគី ឬបរិមាណទំនិញរាប់បញ្ចូលទាំងរូបិយវត្ថុរបស់ខ្លួនក្នុងកិច្ចអាចទូទាត់បានដោយអ្នកទទួលទំនិញ ឬ តំរុយ (ឬសុចនាករ) ផ្សេងទៀតដែលសោហ៊ុយដឹកជញ្ជូនអាចទូទាត់បានដោយអ្នកទទួលទំនិញ
 - ខ- ផ្លូវដែលត្រូវប្រកាន់យកបែបនៃការដឹកជញ្ជូន និងទីកន្លែងផ្ទេរទំនិញ ប្រសិនបើអាចដឹងបាននៅពេលដែលឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវបានគេចេញអោយ
 - ឈ- ចំណុចពិសេសផ្សេងទៀតណាមួយ ដែលបណ្តាភាគីអាចព្រមព្រៀងដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងឯកសារពហុដឹកជញ្ជូន ប្រសិនបើមិនប្រឆាំងជាមួយនឹងច្បាប់នៃប្រទេសដែលឯកសារត្រូវបានគេចេញអោយ ។
- ២- អវត្តមានចេញពីឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពនូវចំណុចមួយ ឬ ចំណុចច្រើននៅក្នុងចំណោមចំណុចពិសេសនានាយោងតាមកថាខ័ណ្ឌទី១ នៃមាត្រានេះ នឹងមិនប៉ះពាល់ដល់លក្ខណៈស្របច្បាប់ នៃឯកសារដែលជាឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

មាត្រា ៦

- ១- ឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព នឹងត្រូវចាត់ទុកជាកំសុតាង *តំរុយបំផុត* ក្នុងការទទួលផ្ទុកទំនិញធ្វើឡើងដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព នូវទំនិញទាំងឡាយដែលបានរៀបរាប់ក្នុងឯកសារនោះ លើកលែងតែតំរុយផ្ទុយពីនេះដូចជា "ទំងន់សរុបទំងន់បន្ទុក និងចំនួននៃបន្ទុក" "Shipper's weight, load and count" "សំបកកញ្ចប់ក្នុងតែន័រសំរាប់ផ្ទុក" "Shipper- Packet container" ឬ សេចក្តីបញ្ជាក់ប្រហាក់ប្រហែលដែលគេរៀបចំឡើង ដើម្បីដាក់ចូលទៅក្នុងអត្ថបទបោះពុម្ព ឬ ប្រថាប់នៅលើឯកសារនោះ ។
- ២- ភ័ស្តុតាងដែលផ្ទុយពីនេះ មិនអាចទទួលយកបានឡើយ កាលណាឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានផ្ទេរ ឬ ក៏សារប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិក មានតំលៃដូចគ្នាត្រូវបានបញ្ជូន និងបានទទួលដោយអ្នកទទួលទំនិញ ដែលជាអ្នកទទួលទំនិញដោយក្តីស្មោះត្រង់ បានពីដៃផ្នែក និងចាត់ចែងសកម្មភាពជាបន្តបន្ទាប់ទៀត ។

ជំពូកទី ៤

ការទទួលខុសត្រូវរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព

មាត្រា ៧

ការទទួលខុសត្រូវរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ចំពោះទំនិញក្រោមបទប្បញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ មានរយៈពេលចាប់ពីថ្ងៃប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពបានទទួលយកទំនិញអោយមកស្ថិតនៅក្នុងបន្ទុករបស់ខ្លួន រហូតដល់ពេលប្រគល់ទំនិញទាំងនោះ ។

មាត្រា ៨

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

មាត្រា ៩

ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវទទួលរ៉ាប់រងអនុវត្ត ឬ ប្រគល់ការអនុវត្តន៍រាល់សកម្មភាពចាំបាច់ ដើម្បីធានានូវការប្រគល់ទំនិញ :

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

- 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 "ខ" ខាងលើត្រូវបានគេយកមកអនុវត្ត ឬ
- ឃ- នៅពេលណាដែលឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានផ្តល់ ក្នុងទម្រង់មិនអាចចរចាបានទៅអោយបុគ្គលកំណត់ឈ្មោះថា ជាអ្នកទទួលទំនិញនៅក្នុងឯកសារដោយមានភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់អត្តសញ្ញាណរបស់គាត់ ឬ
- ង- នៅពេលណាដែលគ្មានឯកសារណាមួយត្រូវបានផ្តល់ទៅអោយបុគ្គល ដូចបានណែនាំដោយអ្នកប្រគល់ទំនិញ ឬ ដោយបុគ្គលដែលបានទទួលសិទ្ធិពីអ្នកប្រគល់ទំនិញ ឬ អ្នកទទួលទំនិញ ដែលស្ថិតនៅក្រោមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពក្នុងការផ្តល់ការណែនាំដូចនោះ ។

មាត្រា ១០

- ១- ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវទទួលខុសត្រូវលើការបាត់បង់បណ្តាលមកពីការបាត់បង់ទំនិញព្រមទាំងការបាត់បង់បណ្តាលមកពីការយឺតយ៉ាវក្នុងការចែកចាយទំនិញ ប្រសិនបើជាហេតុការណ៍ដែលបណ្តាលអោយមានការខូចខាត បាត់បង់ ឬ យឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ទំនិញបានកើតឡើង នៅពេលដែលទំនិញនៅក្នុងបន្ទុកទទួលខុសត្រូវរបស់ប្រតិបត្តិករ ដូចបានចែងក្នុងមាត្រា ៧ លើកលែងតែប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពមានភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់ថាខ្លួនគាត់ជាឬអ្នកបំរើរបស់គាត់ ភ្នាក់ងាររបស់គាត់ ឬ របស់បុគ្គលផ្សេងណាមួយ ដូចបានចែងក្នុងមាត្រា ៨ ដែលបានចាត់វិធានការទាំងអស់ ដែលអាចជាតម្រូវការដើម្បីសម្រេចផលរបស់គាត់ ដើម្បីបញ្ជ្រាបសុវត្ថិភាពដែលបានកើតឡើង និងផលវិបាករបស់វា ។
- ២- ជាយ៉ាងណាក៏ដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព នឹងមិនទទួលខុសត្រូវចំពោះការបាត់បង់បណ្តាលមកពីការយឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ទំនិញ លើកលែងតែម្ចាស់ទំនិញបានធ្វើសេចក្តីប្រកាសនៃការចាប់អារម្មណ៍ (សេចក្តីប្រកាសទទួលស្គាល់) ក្នុងពេលប្រគល់ទំនិញដែលបានយល់ព្រមដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

មាត្រា ១១

- ១- ការយឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ទំនិញដែលបានកើតឡើង នៅពេលណាដែលទំនិញមិនត្រូវបានប្រគល់ក្នុងរយៈពេលដែលបានឯកភាពគ្នាយ៉ាងជាក់លាក់ ឬ ក្នុងករណីគ្មានការព្រមព្រៀងបែបនេះ វាគួរតែមានរយៈពេលមួយសមរម្យ ដែលជាការតម្រូវសំរាប់ការយកចិត្តទុកដាក់របស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពមួយ ត្រូវបានពិចារណាដោយផ្អែកទៅលើកាលៈទេសៈនៃករណីនីមួយៗ ។
- ២- បើសិនជាទំនិញមិនបានប្រគល់ក្នុងរយៈពេល៩០ថ្ងៃជាប់គ្នាក្រោយកាលបរិច្ឆេទ នៃការប្រគល់ទំនិញកំណត់ឡើងដោយអនុលោមតាមវាក្យខ័ណ្ឌខាងដើម បុគ្គលណាក៏ដោយដែលបានផ្តល់សិទ្ធិក្នុងការតវ៉ាអំពីទំនិញក្នុងករណីគ្មានភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់ផ្ទុយពីនេះ អាចចាត់ទុកថាទំនិញត្រូវបានបាត់បង់ ។

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

មាត្រា ១២

ថ្វីបើមានបទប្បញ្ញត្តិចែងក្នុងមាត្រា ១០ ក៏ដោយក៏ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព និងមិនទទួលខុសត្រូវក្នុងការបាត់បង់ការខូចខាតបាក់បែក ឬការយឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ទំនិញ ទៅលើទំនិញផ្សេងៗក្នុងការដឹកជញ្ជូនឡើយ ប្រសិនបើប្រតិបត្តិការនោះមានភស្តុតាងបញ្ជាក់ថា ព្រឹត្តិការណ៍ដែលបណ្តាលអោយមានការបាត់បង់ ខូចខាត ឬយឺតយ៉ាវ បែបនេះបានកើតឡើងនៅក្នុងពេលដឹកជញ្ជូនស្របទៅតាមព្រឹត្តិការណ៍ ឬ កាលៈទេសៈមួយ ឬ ច្រើនដូចខាងក្រោម :

- ក- ប្រធានស័ក្តិ
- ខ- សកម្មភាពអំពើ ឬ ការធ្វេសប្រហែសរបស់អ្នកផ្តល់ទំនិញ អ្នកទទួលទំនិញ ឬ ក៏អ្នកតំណាង ឬ ភ្នាក់ងាររបស់គេ
- គ- ការវេចខ្ចប់ ការដាក់សញ្ញា ឬការបង់លេខទំនិញមិនបានគ្រប់គ្រាន់ ឬត្រឹមត្រូវ
- ឃ- ការលើក ការផ្គុក ការផ្ទេរចេញ ការរៀបចំទុកដាក់ទំនិញ ធ្វើឡើងដោយអ្នកប្រគល់ទំនិញ (ម្ចាស់ទំនិញ) អ្នកទទួល ឬក៏អ្នកតំណាង ឬ ភ្នាក់ងាររបស់គេ
- ង- ការខ្វះចន្លោះ លក្ខណៈជាប់ខាងក្រៅ (លក្ខណៈធម្មជាតិ) និងលក្ខណៈខាងក្នុងដែលមើលទំនិញមិនឃើញ
- ច- កូដកម្ម ការបិទរោងចក្រ ការឈប់ធ្វើការងារ ការកំរិតទាំងស្រុង ឬមួយផ្នែកលើការងារ
- ឆ- អនុលោមទៅតាមទំនិញ ដែលដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រ ឬផ្លូវទន្លេខាងក្នុងប្រទេស នៅពេលដែលការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវទាំងនោះ នៅក្នុងអំឡុងពេលដែលការដឹកជញ្ជូនបានកើតឡើងក្នុងករណីដូចខាងក្រោម :
 - ១- អំពើ ឬ (សកម្មភាព) ការធ្វេសប្រហែស ឬក៏កំហុសឆ្គងនៃមេការ (មេបញ្ជាការ) នាវិក ពីឡូតនាវា ឬអ្នកបំរើ របស់អ្នកដឹកជញ្ជូនក្នុងពេលធ្វើនាវាចរ ឬនៅក្នុងពេលចាត់ចែងគ្រប់គ្រងនាវា ឬ
 - ២- អត្តិភ័យ លើកលែងតែករណីកើតឡើងជាក់ស្តែង ឬជារឿងផ្ទាល់ខ្លួនរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូន ។ ទោះយ៉ាងណាក៏ដោយ ជានិច្ចជាកាលចែងថា នៅពេលដែលការបាត់បង់ ការខូចខាតគឺជាលទ្ធផលអំពីភាពមិនគ្រប់លក្ខណៈបច្ចេកទេសនៃនាវានោះ ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពអាចបង្ហាញភស្តុតាងថា ក្នុងពេលដែលមានការប្រឹងប្រែងយកចិត្តទុកដាក់ត្រូវបានធ្វើឡើងដើម្បីអោយនាវាមានលក្ខណៈបច្ចេកទេសសមស្របនៅពេលចាប់ផ្តើម នៃការចេញដំណើរ ។

មាត្រា ១៣

- ១- ការវាយតម្លៃនៃការចេញសងលើការបាត់បង់ ឬការខូចខាតដល់ទំនិញត្រូវធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើតម្លៃ នៃទំនិញទាំងនោះនៅទីកន្លែង និងនៅក្នុងពេលវេលាដែលទំនិញត្រូវបានប្រគល់ទៅអោយអ្នកទទួលទំនិញ ឬ នៅទីកន្លែង និងនៅពេលវេលាដែលទំនិញត្រូវប្រគល់ អនុលោមតាមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។
- ២- តម្លៃទំនិញនឹងត្រូវកំណត់ យោងតាមថ្លៃផ្លាស់ប្តូរផលិតផលថ្មីៗ ក្នុងបច្ចុប្បន្ន ឬ ប្រសិនបើគ្មានថ្លៃបែបនេះទេ ត្រូវយោងទៅតាមថ្លៃទីផ្សារបច្ចុប្បន្ន ឬ បើគ្មានថ្លៃទាំងពីរខាងលើទេ តម្លៃផ្លាស់ប្តូរផលិតផល ឬ តម្លៃទីផ្សារបច្ចុប្បន្ន ត្រូវយោងតម្លៃទំនិញធម្មតាដែលមានប្រភេទ និង គុណភាពដូចគ្នា ។

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

ជំពូកទី ៥

**វិន័យសម្រាប់ការទទួលខុសត្រូវរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព
មាត្រា ១៤**

លុះត្រាតែប្រភេទ និងតំលៃនៃទំនិញត្រូវបានប្រកាសដោយអ្នកប្រគល់ទំនិញនៅមុនពេលទំនិញត្រូវបានទទួល ផ្ទុកដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព និងត្រូវបានបញ្ជូនទៅក្នុងឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ទើបប្រតិបត្តិករ ដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវបានក្លាយទៅជាអ្នកទទួលខុសត្រូវចំពោះការបាត់បង់ ឬ ការខូចខាតដល់ទំនិញក្នុងទឹកប្រាក់ លើសពីចំនួនទឹកប្រាក់សមមូលនឹង 666.67 SDR ក្នុងមួយកញ្ចប់ ឬ ឯកតា ឬ 2.00 SDR ក្នុងមួយគីឡូក្រាមនៃទំងន់ ទាំងសំបក (ទំងន់សរុប) នៃទំនិញបាត់បង់ ឬ ខូចខាតលើទំនិញណាមួយក៏ដោយដែលមានតំលៃខ្ពស់ជាងគេ ។

មាត្រា ១៥

នៅពេលណាដែលមានកុងតឺន័រ ប៉ាឡែត ឬ បន្ទុកដឹកជញ្ជូនប្រហាក់ប្រហែលណាមួយ ត្រូវបានផ្ទុកច្រើន ជាងមួយកញ្ចប់ ឬមួយឯកតា បណ្តាកញ្ចប់ ឬឯកតាផ្ទុកផ្សេងៗទៀត ដែលរៀបរាប់នៅក្នុងឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ដូចដែលបានខ្ទប់នៅក្នុងបន្ទុកដឹកជញ្ជូនបែបនេះ នឹងត្រូវចាត់ជាកញ្ចប់ច្រើន ឬឯកតាផ្ទុកច្រើន ។ លើកលែងការរៀបរាប់ រួចមកហើយនេះ បន្ទុកដឹកជញ្ជូនបែបនេះ នឹងត្រូវចាត់ជាកញ្ចប់ ឬឯកតាមួយ ។

មាត្រា ១៦

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

មាត្រា ១៧

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

មាត្រា ១៨

ប្រសិនបើប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះការបាត់បង់បណ្តាលមកពីការយឺតយ៉ាវ ក្នុងការប្រគល់ឬការបាត់បង់ ឬការខូចខាតផ្សេងទៀតជាផលវិបាកក្រៅពីការបាត់បង់ ឬខូចខាតទំនិញ ការទទួលខុស ត្រូវរបស់ប្រតិបត្តិករនឹងត្រូវកំណត់ត្រឹមទឹកប្រាក់មួយចំនួនមិនលើសពីតំលៃសមមូល នៃទំនិញនៅក្រោមកិច្ចសន្យាដឹក ជញ្ជូនពហុរូបភាពសំរាប់ការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

មាត្រា ១៩

ការទទួលខុសត្រូវមួយផ្នែករបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព មិនត្រូវលើសកិច្ចសន្យាទទួលខុសត្រូវលើការ បាត់បង់ទំនិញទាំងស្រុងឡើយ ។

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

មាត្រា ២០

ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពគ្មានសិទ្ធិទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ពីការកំណត់ព្រំដែន នៃការទទួលខុសត្រូវ ប្រសិនបើគេមានភស្តុតាងបញ្ជាក់ថា ការបាត់បង់ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ទំនិញបណ្តាលមកពីអំពើផ្ទាល់ខ្លួនណាមួយ ឬការខ្វះខាតរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ធ្វើឡើងក្នុងបំណងចេតនាបណ្តាលអោយមានការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬ ការយឺតយ៉ាវបែបនេះ ឬដោយមិនប្រុងប្រយ័ត្ន និងដោយដឹងថាការបាត់បង់ការខូចខាតអាចនឹងកើតមានឡើង ។

ជំពូកទី ៦

ការទទួលខុសត្រូវរបស់អ្នកប្រគល់ទំនិញ

មាត្រា ២១

១- អ្នកប្រគល់ទំនិញត្រូវចាត់ថា មានការធានារ៉ាប់រងចំពោះប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពនូវភាពត្រឹមត្រូវនៃទំនិញ នៅក្នុងពេលដែលទំនិញត្រូវបានគេប្រគល់អោយ និងទទួលយកដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពនូវរាល់ចំណុចពិសេសពាក់ព័ន្ធដល់ប្រភេទទូទៅនៃទំនិញ សញ្ញាសំគាល់លេខរៀង ទំងន់ ទំហំ និងបរិមាណ និងបើអាចអនុវត្តបានលក្ខណៈគ្រោះថ្នាក់នៃទំនិញផ្តល់ដោយខ្លួនគេ ឬ ក្នុងនាមខ្លួនដើម្បីបញ្ជូនទៅក្នុងឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

២- អ្នកប្រគល់ទំនិញត្រូវដាក់សញ្ញា ឬ ដាក់ផ្លាកទំនិញគ្រោះថ្នាក់ ដោយអនុលោមតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ឬច្បាប់ជាតិណាមួយដែលអាចអនុវត្តបានដែរ ។

៣- នៅក្នុងកន្លែងដែលអ្នកប្រគល់ទំនិញ ប្រគល់ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ទៅអោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ឬបុគ្គលណាមួយទៀតដែលធ្វើសកម្មភាពក្នុងនាមខ្លួន អ្នកប្រគល់ទំនិញត្រូវជូនដំណឹងដល់ប្រតិបត្តិករ ឬ បុគ្គលនោះនូវលក្ខណៈគ្រោះថ្នាក់នៃទំនិញនិងប្រសិនបើចាំបាច់ត្រូវប្រកាសអោយប្រតិបត្តិករប្រកាន់យកនូវការព្រមានជាមុន ។ បើសិនជាអ្នកប្រគល់ទំនិញខកខានមិនបានធ្វើដូចនេះ ហើយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពមិនបានដឹងពីវេតគ្រោះថ្នាក់នៃទំនិញតាមផ្លូវផ្សេងទៀត :

- ក- អ្នកប្រគល់ទំនិញត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពដល់ការបាត់បង់ដែលបណ្តាលមកពីការផ្ទុកទំនិញបែបនេះ
- ខ- នៅពេលណាមួយក៏ដោយទំនិញអាចរើចេញបំផ្លាញ ឬ ធ្វើអោយលែងមានគ្រោះថ្នាក់ទៅតាមកាលៈទេសៈតម្រូវដោយគ្មានការទូទាត់ជាសំណងឡើយ

៤- បទប្បញ្ញត្តិនៃវាក្យខ័ណ្ឌ ៣ របស់មាត្រានេះ ពុំអាចផ្តើមឡើងយកមកប្រើដោយបុគ្គលណាមួយបានឡើយ បើសិនជាក្នុងរយៈពេលដឹកជញ្ជូន បុគ្គលនោះបានទទួលបន្ទុកទំនិញដោយបានដឹងពីលក្ខណៈគ្រោះថ្នាក់នៃទំនិញជាមុន ។

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

៦- អ្នកប្រគល់ទំនិញត្រូវសងប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ចំពោះការបាត់បង់បណ្តាលមកពីភាពមិនត្រឹមត្រូវ ឬភាព មិនគ្រប់គ្រាន់ នៃចំណុចពិសេស ដូចមានយោងក្នុងវាក្យខ័ណ្ឌខាងដើម ។

៧- អ្នកប្រគល់ទំនិញនៅតែត្រូវទទួលខុសត្រូវ ថ្វីបើឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានផ្ទេរពីខ្លួនក៏ដោយ ។

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

៨- សិទ្ធិនៃប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពទៅលើសំណងបែបនេះ នឹងមិនមានករណីណាមួយដែលកិច្ចការទទួលខុសត្រូវរបស់ខ្លួន ក្រោមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ចំពោះបុគ្គលណាមួយក្រៅពីអ្នកប្រគល់ទំនិញឡើយ ។

ជំពូកទី ៧

ការតវ៉ា ការប្តឹង និងអាជ្ញាយុកាល

មាត្រា ២២

១- លុះត្រាតែមានការកត់ត្រា ឬប្រកាសពីការបាត់បង់ ឬ ខូចខាតនៃទំនិញដែលបញ្ជាក់ពីទិដ្ឋភាពទូទៅ នៃការបាត់បង់ ឬ ខូចខាតត្រូវបានផ្តល់ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ដោយអ្នកទទួលទំនិញទៅអោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពនៅពេលដែលទំនិញត្រូវបានប្រគល់ទៅអោយអ្នកទទួលទំនិញ ហើយការប្រគល់បែបនេះជាភស្តុតាងលើកដំបូងបំផុតនៃការប្រគល់ទំនិញដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ដូចដែលបានរៀបរាប់ក្នុងឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

២- នៅពេលណាដែលការបាត់បង់ ឬ ខូចខាតមិនបានសំដែងឡើងច្បាស់លាស់ ឥទ្ធិពលដូចគ្នានៃភស្តុតាងដំបូងបំផុតត្រូវបានអនុវត្ត ប្រសិនបើការប្រកាសជាលាយលក្ខណ៍អក្សរមិនត្រូវបានផ្តល់ក្នុងរយៈពេល៦ថ្ងៃជាប់គ្នា បន្ទាប់ពីថ្ងៃដែលទំនិញត្រូវបានប្រគល់ទៅអោយអ្នកទទួលទំនិញ ។

មាត្រា ២៣

លើកលែងតែបានព្រមព្រៀងគ្នាជាក់លាក់ផ្សេងពីនេះ អំពើណាមួយដែលពាក់ព័ន្ធដល់ការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះនឹងត្រូវបានអាជ្ញាយុកាល លើកលែងតែពេលណានិរិទ្ធិបណ្តឹងតុលាការ ឬអាជ្ញាកណ្តាលបានចាប់ផ្តើមក្នុងរយៈពេល ៩ ខែ ក្រោយការប្រគល់ទំនិញ ឬប្រសិនបើទំនិញមិនបានប្រគល់ក្រោយកាលបរិច្ឆេទ ដែលទំនិញត្រូវបានប្រគល់ ឬ ក្រោយកាលបរិច្ឆេទដែលអនុលោមទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិចែងក្នុងមាត្រា ១១ វាក្យខ័ណ្ឌ ២ នោះការខកខានក្នុងការប្រគល់ទំនិញ នឹងផ្តល់សិទ្ធិអោយទៅអ្នកទទួលទំនិញក្នុងការចាត់ទុកទំនិញថាបានបាត់បង់ ។

មាត្រា ២៤

១- បទប្បញ្ញត្តិនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នឹងអនុវត្តទៅលើរាល់ការតវ៉ាទល់នឹងប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពដែលពាក់ព័ន្ធដល់ការអនុវត្តនីកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព នៅពេលណាដែលការតវ៉ាមាននៅក្នុងកិច្ចសន្យា ឬ ក្នុងអ្វីៗដែលប្រឆាំងនឹងច្បាប់ ។

២- ប្រហាក់ប្រហែលគ្នានេះដែរ បទប្បញ្ញត្តិ នឹងត្រូវអនុវត្តពេលណាដែលការតវ៉ាពាក់ព័ន្ធដល់ការអនុវត្តនីកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានធ្វើឡើងទល់នឹងអ្នកបំរើ ឬ ភ្នាក់ងារ បុគ្គលណាម្នាក់ ដែលសេវាកម្មរបស់គាត់ត្រូវបានប្រើដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ដើម្បីអនុវត្តនីកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ទោះការតវ៉ាបែបនេះត្រូវបានរកឃើញក្នុង កិច្ចសន្យា ឬ អ្វីប្រឆាំងនឹងច្បាប់ ហើយការទទួលខុសត្រូវជាផ្នែកៗ នៃប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព និងអ្នកបំរើ ភ្នាក់ងារ ឬ បុគ្គលផ្សេងទៀតនឹងមិនលើសពីការកំណត់នៅក្នុងមាត្រា ទី ១៤ ដល់ ១៩ ។

៣- ថ្វីបើមានវាក្យខ័ណ្ឌ ២ ភ្នាក់ងារ ឬ អ្នកបំរើម្នាក់ នៃប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ឬ បុគ្គលផ្សេងទៀតដែលធ្វើសេវារបស់គេទាំងនោះ ដែលគាត់ប្រើសំរាប់អនុវត្តនីកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព គឺគ្មានសិទ្ធិទទួលបានជម្រើសយោជន៍ពីការកំណត់ ព្រំដែននៃការទទួលខុសត្រូវ ប្រសិនបើមានភស្តុតាងបញ្ជាក់នូវការបាត់បង់ ខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវក្នុងការប្រគល់ទំនិញ ដែលជាលទ្ធផលមកពីការបំរើរួចចោលដោយសកម្មភាពផ្ទាល់ខ្លួន ឬការឆ្កួលប្រហែលនៃអ្នកបំរើ ឬភ្នាក់ងារ ឬមនុស្សដទៃទៀត ដែលធ្វើដោយចេតនា ដើម្បីបណ្តាលអោយមានការបាត់បង់ បាក់បែក ឬយឺតយ៉ាវ ឬការមិនប្រយ័ត្នប្រយ័ត្ន និងដោយទទួលស្គាល់ ឬដឹងថាការបាត់បង់ បាក់បែក ឬការយឺតយ៉ាវអាចនឹងកើតមានឡើង ។

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

ជំពូកទី ៤

យុត្តាធិការ និងសមត្ថកិច្ច

មាត្រា ២៥

១- ក្នុងនីតិវិធីបណ្តឹងតុលាការពាក់ព័ន្ធដល់ការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពអន្តរជាតិ ដែលស្ថិតក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ដើម្បីតាមការជ្រើសរើសរបស់ខ្លួនផ្ទាល់ អាចធ្វើបណ្តឹងមួយទៅតុលាការមានសមត្ថកិច្ច អនុលោមតាមច្បាប់នៃប្រទេសដែលតុលាការស្ថិតនៅក្របខ័ណ្ឌយុត្តាធិការទីកន្លែងមួយ នៃទីកន្លែងដូចខាងក្រោមនេះស្ថិតនៅ :

- ក- ទីកន្លែងគោលដៅនៃពាណិជ្ជកម្ម ឬ បើគ្មានទេ និវេសនដ្ឋានជាទំលាប់នៃចុងចោទ ឬ
- ខ- ទីកន្លែងដែលកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពត្រូវបានធ្វើឡើង ដែលចែងថា ចុងចោទមាននៅទីនោះនូវកន្លែងធ្វើពាណិជ្ជកម្ម សាខា ទីភ្នាក់ងារតាមរយៈកិច្ចសន្យាដែលបានធ្វើឡើង ។ ឬ
- គ- ទីកន្លែងទទួល(ផ្ទុក)ទំនិញ សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ឬទីកន្លែងចែកចាយ ឬ
- ឃ- ទីកន្លែងផ្សេងទៀតណាមួយដែលបានកំណត់សំរាប់គោលបំណងនេះ ក្នុងកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព និងមានបញ្ជាក់នៅក្នុងឯកសារដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ។

២- ទោះមិនយោងទៅលើបទប្បញ្ញត្តិដែលមានចែងក្នុងវាក្យខ័ណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះក៏ដោយ ការព្រមព្រៀងដោយគូភាគីក្រោយពីការតវ៉ាបានកើតមានឡើង ដែលបានកំណត់ទីកន្លែងណាដែលដើមចោទអាចប្តឹងតវ៉ា ត្រូវតែមានប្រសិទ្ធិភាព ។

មាត្រា ២៦

១- ជាកម្មវត្ថុនៃបទប្បញ្ញត្តិរបស់មាត្រានេះ គូភាគីអាចចែងដោយការព្រមព្រៀងបញ្ជាក់ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរថា ជំលោះណាក៏ដោយដែលអាចកើតមានឡើងពាក់ព័ន្ធដល់ការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពអន្តរជាតិក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នឹងត្រូវដោះស្រាយដោយអាជ្ញាកណ្តាល (មជ្ឈត្តកម្ម) ។

២- បណ្តឹងអាជ្ញាកណ្តាល (បណ្តឹងមជ្ឈត្តកម្ម) ត្រូវធ្វើឡើងតាមការជ្រើសរើសរបស់ដើមចោទនៅទីកន្លែងមួយក្នុងចំណោមទីកន្លែងដូចខាងក្រោម :

- ក- ទីកន្លែងមួយនៅក្នុងប្រទេស ដែលជាដែនដីនៃនណាម្នាក់បានស្ថិតនៅ :
 - ១- ទីកន្លែងជាមូលដ្ឋានធ្វើពាណិជ្ជកម្មរបស់ចុងចោទ ឬបើគ្មានទេ ដូចនេះនិវេសនដ្ឋានរស់នៅជាទំលាប់របស់ចុងចោទ ឬ
 - ២- ទីកន្លែងធ្វើកិច្ចសន្យាពហុដឹកជញ្ជូនមានន័យថា ដែលចុងចោទមាននៅទីនោះនូវទីកន្លែងសំរាប់ពេញការងារ ឬ សាខា ឬ ទីភ្នាក់ងារដែលតាមរយៈនោះកិច្ចសន្យាបានត្រូវធ្វើឡើង ឬ
 - ៣- ទីកន្លែងទទួលផ្ទុកទំនិញសំរាប់ការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពអន្តរជាតិ ឬ ទីកន្លែងចែកចាយទំនិញ

ខ- ទីកន្លែងផ្សេងណាមួយដែលកំណត់សំរាប់សំណូមពរនេះ ដែលមាននៅក្នុងប្បញ្ញត្តិអាជ្ញាកណ្តាល (ការវិនិច្ឆ័យដោយអាជ្ញាកណ្តាល) ឬ ដោយការព្រមព្រៀង ។

៣- អ្នកអាជ្ញាកណ្តាល ឬតុលាការអាជ្ញាកណ្តាល ត្រូវអនុវត្តបទប្បញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

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

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

៥- គ្មានអ្វីនៅក្នុងប្រការនេះនឹងត្រូវប៉ះពាល់ដល់សុពលភាពនៃការព្រមព្រៀងលើអាជ្ញាកណ្តាល ដែលធ្វើដោយ ភាគីទាំងឡាយនៅក្រោយការតវ៉ាពាក់ព័ន្ធដល់ការដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាពអន្តរជាតិត្រូវបានលើកឡើងទេ ។

មាត្រា ២៧

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

២- ទោះបីជាមានបទប្បញ្ញត្តិដែលមានចែងក្នុងវាក្យខ័ណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះក៏ដោយ ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ពហុរូបភាពដោយមានការអនុញ្ញាតពីម្ចាស់ទំនិញ អាចបង្កើននូវការទទួលខុសត្រូវ និងកាតព្វកិច្ចទាំងឡាយរបស់គេនៅ ក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះបាន ។

មាត្រា ២៨

បទប្បញ្ញត្តិនៃលេចក្តីភ្ជាប់នេះ នឹងមិនបង្កាក់ដល់ដំណើរការអនុវត្តនីវិធានការទាំងឡាយ ពាក់ព័ន្ធដល់ការ តម្រូវមធ្យមភាគទូទៅដែលមាននៅក្នុងកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុរូបភាព ឬ នៅក្នុងច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ដែលសំដែង ឡើងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងអាចអនុវត្តបាន ។

(តទៅរាជកិច្ចលេខ ៩៣)



ព្រះរាជក្រម

នស/រកម/១២០៦/០២៤

យើង

**ព្រះករុណាព្រះបាទសម្តេចព្រះបរមនាថ នរោត្តម សីហមុនី
សមានភូមិជាតិសាសនា រក្ខតខត្តិយា ខេមរារដ្ឋរាស្ត្រ ពុទ្ធិន្ទ្រាធរាមហាក្សត្រ
ខេមរាជនា សមូហោភាស កម្ពុជឯករាជរដ្ឋបូរណសន្តិ សុភមង្គលា សិរីវិបុលា
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 នៃរាជរដ្ឋាភិបាល កម្ពុជា និងរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន

ប្រកាសឱ្យប្រើ

ច្បាប់ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធទី១ ទី២ ទី៤ ទី៧ ទី៩ ទី១១ ទី១២ ទី១៣ អា ទី១៣ បេ ទី១៥ ទី១៦ វិសោធនកម្មមាត្រា១៧ និងពិធីសារទី១ សម្រាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង រវាងនិងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធា-

រណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតកម្ពុជា សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសម្រួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញនិងពលរដ្ឋរួម កាត់ព្រំដែន ដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័តកាលពីថ្ងៃទី ១៧ ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០០៦ នាសម័យ ប្រជុំរដ្ឋសភាលើកទី ៥ នីតិកាលទី ៣ និងដែលព្រឹទ្ធសភាបានយល់ស្របតាមទម្រង់ និង គតិនៃច្បាប់នេះទាំងស្រុង ដោយគ្មានការកែប្រែឡើយ 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 រវាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណា-
ចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យ-
ប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាមស្តីពីការសម្រួល
ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋរួមកាត់ព្រំដែន**

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 រវាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណា- ចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតកម្ពុជា សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ស្តីពីការសម្រួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ហើយដែលមានអត្ថបទ
ទាំងស្រុងភ្ជាប់មកជាមួយនេះ ។

មាត្រា ២.-

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវបន្តរាល់នីតិវិធីដើម្បីអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធ
ពិធីសារ និងវិសោធនកម្មនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ០៤ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៦

គុទ្ធាចារ្យបណ្ឌិត និងសាមញ្ញៈរាជស្រាសបន្ទាប់

ប្រមុខរដ្ឋស្តីទី

ហត្ថលេខា និងព្រះរាជលញ្ឆករ

ជា ស៊ីម

ពល.០៦១២.៥០១

បានយកសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ
សូមឡាយព្រះហស្តលេខាព្រះមហាក្សត្រ

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

ហត្ថលេខា

ហ៊ុន សែន

បានជម្រាបជូនសម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន

ហត្ថលេខា

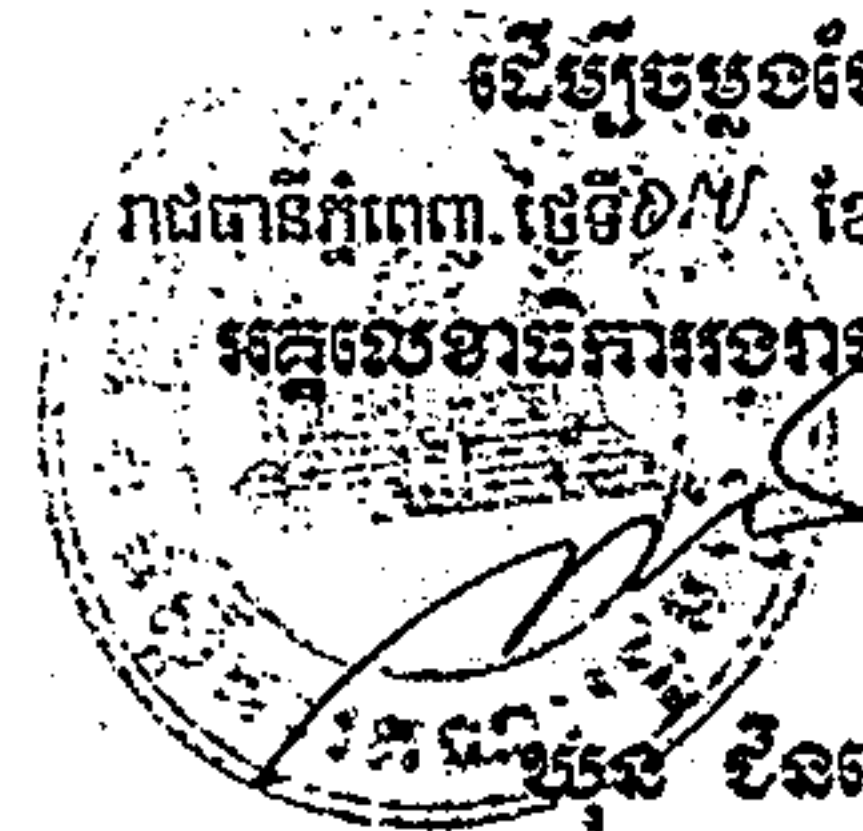
ស៊ុន ចាន់ថុល

លេខ : ៤៥០ ច.ល

ដើម្បីប្រមូលចែក

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ០៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៦

អគ្គលេខាធិការរងរាជរដ្ឋាភិបាល



ហ៊ុន សែន

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.

ឧបសម្ព័ន្ធ ១៣:ប

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ដំឡើងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនដោយស្រូវ
សំរាប់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន

ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍
និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

(តទៅហៅកាត់ថា ឧបសម្ព័ន្ធ)

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាព មីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា " ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ")

ដោយយោងទៅដល់ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរបសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបន់ នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅរៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គួន ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គួន 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 "

ដោយយោងទៅដល់មាត្រាទី ៣(បេ) និង(អិន) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ ដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅ តាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងមានតំលៃចូលរួមស្មើគ្នា

ដោយយោងទៅដល់ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ នីមួយៗអាចត្រូវបានចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយយោងទៅដល់ កិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានីលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០០. កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងហុងកុង ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំ លើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់ បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្កើតបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារ របស់វា ក្នុងឆ្នាំ ២០០៥ និង

ដោយយោងទៅដល់ មាត្រាទី៣៤(បេ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យផ្តល់តាមរយៈឧបសម្ព័ន្ធនេះ នូវការរៀបចំ លំអិត ខាងបច្ចេកទេស

ធានព្រមព្រៀងគ្នាចុងខាងក្រោម :

មាត្រា ១ .. សេចក្តីផ្តើម

- ក- ការដឹកជញ្ជូនពហុភាពជាអន្តរជាតិ មានន័យថាជាការដឹកជញ្ជូនទំនិញ យ៉ាងហោចណាស់ តាមរយៈប្រភេទនៃការដឹកជញ្ជូន ពីបែបផ្សេងគ្នា លើមូលដ្ឋានកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុភាពមួយ ពីកន្លែងណាមួយនៃប្រទេសមួយ សំរាប់ការចែកចាយទំនិញ ទៅកាន់ កន្លែងណាមួយនៃប្រទេសផ្សេងទៀត ។ ប្រតិបត្តិការទាំងឡាយ ក្នុងការប្រមូលយក និងចែកចាយទំនិញ ដែលធ្វើ ឡើង ស្របតាមសកម្មភាពនៃកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនតែមួយប្រភេទណាមួយ ដូចបានកំណត់ក្នុងកិច្ចសន្យានោះ មិនត្រូវបាន ចាត់ទុកថា ជាការដឹកជញ្ជូនពហុភាពអន្តរជាតិឡើយ ។
- ខ- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាព មានន័យថាជាកិច្ចសន្យា ដែលក្នុងនាមខ្លួនឯងផ្ទាល់ ឬតាមរយៈជនណាមួយផ្សេងទៀត ធ្វើសកម្មភាពក្នុងនាមរបស់ខ្លួន បញ្ចប់កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុភាពមួយ និងជនណាដែលធ្វើសកម្មភាពជាធំ ដែលមិនមែន ជាភ្នាក់ងារ ឬក៏នៅក្នុងនាមអ្នកបញ្ជូនទំនិញ ឬអ្នកដឹកជញ្ជូន ដែលចូលរួមទៅក្នុងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ពហុភាពនោះ និងជនណាដែលសន្មត់ថា ជាអ្នកទទួលខុសត្រូវក្នុងការធ្វើសកម្មភាពនៃកិច្ចសន្យា ។
- គ- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាពទាំងឡាយ ដែលធ្វើសកម្មភាពប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាពជាអន្តរជាតិ ត្រូវបំពេញ ទៅតាមលក្ខខណ្ឌទាំងអស់ដែលមានចែងនៅក្នុង ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

មាត្រា ២ .. សិទ្ធិ(ច្បាប់)ជាមូលដ្ឋាន

- ក- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាពទាំងឡាយ ត្រូវបានទទួលអជ្ញាប័ណ្ណ និង/ឬ ការចុះបញ្ជី ពីអជ្ញាធរជាតិមាន សមត្ថកិច្ចទាំងឡាយ នៅប្រទេសដើមរបស់ខ្លួនដើម្បីធ្វើសកម្មភាពប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាពជាអន្តរជាតិ ដែលផ្តល់ឱ្យពួកគេទៅតាមលក្ខខណ្ឌ ជាអប្បបរមា ដែលបានកំណត់នៅមាត្រា៣.៤ និង៥ នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។
- ខ- ប្រសិនបើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាព មិនមែនជារូបវន្តបុគ្គល ប៉ុន្តែជានិតិបុគ្គល ឬប្រសិនបើម្ចាស់សហគ្រាស ដឹកជញ្ជូនមិនបានបំពេញលក្ខខណ្ឌទាំងឡាយដោយខ្លួនឯងនោះ អ្នកដែលទទួលជំនួសនូវការគ្រប់គ្រងជាប់ជា ប្រចាំ នឹងមានប្រសិទ្ធភាព នៃសហគ្រាស ត្រូវតែបំពេញលក្ខខណ្ឌទាំងឡាយ ដោយគោរពទៅតាមសមត្ថភាព ជំនាញ និងដែលគួរឱ្យទុកចិត្តបាន ។
- គ- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាពណាមួយដែលមិនបានបំពេញលក្ខខណ្ឌជាតំរូវការទាំងនោះទេ ត្រូវបានដកហូត អជ្ញាប័ណ្ណ និង/ឬ ការចុះបញ្ជីការរបស់គេ ។
- ឃ- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាពនីមួយៗ ត្រូវបំពេញទៅតាមច្បាប់ជាតំរូវការទាំងឡាយផ្សេងទៀត ដែលមាន អធិប្បាយនៅក្នុងច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិជាតិពាក់ព័ន្ធទាំងឡាយ នៃប្រទេសដើម ។
- ង- ការផ្តល់អជ្ញាប័ណ្ណ និង/ឬ បញ្ជីការ និងសិទ្ធិក្នុងការប្រតិបត្តិ ជាប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាពមួយ មិនមាន ឥទ្ធិពលទៅលើ តំរូវការនៃការផ្តល់អជ្ញាប័ណ្ណ និងលក្ខខណ្ឌនៃការធ្វើប្រតិបត្តិការ សំរាប់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន តែមួយប្រភេទច្បាស់លាស់ណាមួយទេ ។
- ច- អជ្ញាធរជាតិមានសមត្ថកិច្ចនៃប្រទេសដើម ត្រូវផ្តល់ បដិសេធ ឬពន្យា ដល់ការសុំបំពេញ សំរាប់ទទួលបាន អជ្ញាប័ណ្ណ និង/ឬ ការចុះបញ្ជីណាមួយ នៅក្នុងចន្លោះពេល មិនលើសពីហុកសិប(៦០) ថ្ងៃ ចាប់ពីថ្ងៃដាក់ ពាក្យសុំ ។ សេចក្តីសំរេចណាមួយដូចខាងលើ ត្រូវសរសេរជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ។

មាត្រា ៣ .. ភារកិច្ចច្បាប់ចម្លង

- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនពហុភាព មិនត្រូវមាន :
- ក- ទទួលទោសទ័ណ្ណ ធ្ងន់ធ្ងរណាមួយ តាមច្បាប់ព្រហ្មទណ្ឌ ច្បាប់ពាណិជ្ជកម្ម ឬច្បាប់ពលកម្ម
 - ខ- ទទួលការដកហូត ចេញពីឯកទេសជំនាញ ក្នុងការអនុវត្តនីតិវិធីការងារជាអ្នកដឹកជញ្ជូន ក៏ដូចជាការ ការដាក់ទណ្ឌកម្ម ក្នុងការប្រព្រឹត្តខុស ទៅនឹងការអនុវត្តច្បាប់ ឬបទបញ្ញត្តិ នៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន ។
 - គ- ការប្រកាសអំពីការក្រៀមធន លើកលែងតែសិទ្ធិ សមត្ថភាពអនុវត្ត ឯកសិទ្ធិ ឬក៏ការដោះស្រាយថវិកា នៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ត្រូវបានធ្វើនិសិទ្ធិទៅឡើងវិញ ឱ្យបានសមរម្យ ស្របទៅតាមច្បាប់ ឬបទបញ្ញត្តិ នៃប្រទេសដើមរបស់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ។

មាត្រា ៤ .- សមត្ថភាពជំនាញ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៃប្រទេសដើមត្រូវផ្ទៀងផ្ទាត់ និងធានាសមត្ថភាពរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុភាព ឱ្យស្របទៅតាមគោលការណ៍ គ្រប់គ្រងសេដ្ឋកិច្ច និងការផ្គត់ផ្គង់សេវាប្រកបដោយគុណភាព ការប្រកួតប្រជែងដោយតំលាភាព និងប្រតិបត្តិការដោយសុវត្ថិភាព នៃសហគ្រាសដឹកជញ្ជូន ។ សំរាប់គោលបំណងខាងលើនេះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវទាមទារ ឱ្យប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុភាព មានជំនាញប្រសប់ នៅក្នុងវិស័យ ដូចខាងក្រោម :

- ក- ចំណេះដឹងខាងផ្លូវច្បាប់ (ឧ. កិច្ចសន្យា កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូន និងការទទួលខុសត្រូវ(ធានារ៉ាប់រង) របស់អ្នកដឹកជញ្ជូន កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនពហុភាព ច្បាប់សហគ្រាស ច្បាប់គណនេយ្យ ច្បាប់ពលកម្ម ច្បាប់សារពើពន្ធ ។ល។) ។
- ខ- ការគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន(ឧ.ការគណនាតំលៃ និងថ្លៃដឹកជញ្ជូន ការបង់ចំណាយ និងនីតិវិធីខាងហិរញ្ញវត្ថុ ការកែសំរួលតំលៃ ការធានារ៉ាប់រង អជ្ញាកណ្តាលនៃការដឹកជញ្ជូន បច្ចេកទេសគ្រប់គ្រង និងការរកទីផ្សារ) ។
- គ- លក្ខខ័ណ្ឌ និងតម្រូវការ លើការចូលទៅរកទីផ្សារប្រសិនបើមាន (ឧ. ការយល់ដឹងអំពីជំនាញ ឯកសារដឹកជញ្ជូន ការប្រកួតប្រជែងដោយល្អ ការប្រយុទ្ធប្រឆាំងនឹងការទំលាក់ថ្លៃជាសំរាម ។)
- ឃ- វិធានការបច្ចេកទេស ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន(ឧ. ទំហំ និងទំងន់នៃយានយន្ត ឬនាវា ការដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រោះថ្នាក់ និងទំនិញងាយខូចរលួយ គោលការណ៍នៃការ ការពារបរិស្ថាន សំរាប់ការដឹកជញ្ជូន ។
- ង- វិធានការសំរាប់សុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខ

មាត្រា ៥ .- សមត្ថភាពផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ

ក- ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុភាព ត្រូវជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិលើមធ្យោបាយហិរញ្ញវត្ថុទាំងឡាយដោយមានប្រសិទ្ធភាពដើម្បី ធានានូវការប្រព្រឹត្តទៅ និងការគ្រប់គ្រងសហគ្រាសប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ដោយសមរម្យ ។

ខ- សំរាប់គោលបំណងក្នុងការប៉ាន់ប្រមាណសមត្ថភាពហិរញ្ញវត្ថុនៃប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុភាព ត្រូវបំពេញនូវកត្តាដូចខាងក្រោម :

- តារាងតុល្យភាពរបស់ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុភាព
- ទ្រព្យសម្បត្តិ
- ឥណទានគណនីពីធនាគារ
- សមត្ថភាពទទួលបានឥណទានកម្ចី
- លិខិតធានារ៉ាប់រងពីធនាគារ
- ការធានារ៉ាប់រងលើការទទួលខុសត្រូវ ។
- គ- ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុភាព ត្រូវរក្សាទុកទ្រព្យសម្បត្តិអប្បបរមា ដែលមានតំលៃស្មើនឹង ៨០ ០០០ អែសដេអ៊ែរ (Special Drawing Right) ឬផ្តល់ការធានារ៉ាប់រងណាមួយដែលមានតំលៃស្មើ
- ឃ- ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនពហុភាព ត្រូវមានការធានារ៉ាប់រងលើកិច្ចសន្យានៃប្រតិបត្តិករ

មាត្រា ៦.- ការទំនាក់ទំនង

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាសន្យា ត្រូវទំនាក់ទំនងគ្នាតាមកាលកំណត់ កែសំរួល(ឱ្យទាន់សម័យ) ឡើង ការចុះបញ្ជី ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ពហុភាព ជូនទៅគណកម្មការរួម 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 នឹងត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពត្រឹមតែក្នុងរង្វង់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមដល់ឧបសម្ព័ន្ធ ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ១០.- ការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិ

នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធានាធ្វើការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្របទៅតាមខ្លឹមសារនៃឧបសម្ព័ន្ធ ។

មាត្រា ១១.- ការដាក់លក្ខខណ្ឌ

ការដាក់លក្ខខណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ១២.- ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗអាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធទាំងស្រុង ឬក៏មួយចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរីករវាជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនព័ត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ភ្លាម តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះ ឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណា ដែលសភាពការណ៍ វិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ ។

មាត្រា ១៣.- ទំនាក់ទំនង ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ក្លាយជាជុំយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះ ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាបានការ ។ នៅក្នុងករណីដែល វិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសមិតភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយជាមួយគ្នា និងកិច្ចព្រមព្រៀង ។

មាត្រា ១៤.- ការដោះស្រាយជំនោះ

ជំនោះរវាងភាគី០២ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធ ត្រូវស្រុះស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចាតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។

មាត្រា ១៥.- ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលណាដែលចូលជាធរមាន ឧបសម្ព័ន្ធមិនអាចឱ្យគេប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែក ចេញអំពី កិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនោះទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការអនុញ្ញាតពីអង្គការរៀងៗខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

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

ហត្ថលេខា :

តំណាងរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ឯកឧត្តម **ឃី សារ៉ាណីម** ទេសរដ្ឋមន្ត្រី-រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកសហប្រតិបត្តិការមហាអនុតំបន់មេគង្គ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

ឯកឧត្តម **លាវ ស៊ាវយន់** អនុរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ

ឯកឧត្តម **ស៊ីម៉ាដ ឌុលសេនា** អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប្រៃសណីយ៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

ឯកឧត្តម **ស៊ី ថា** រដ្ឋមន្ត្រីអភិវឌ្ឍន៍ផែនការ និងសេដ្ឋកិច្ចជាតិ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ឯកឧត្តម **នីតន ចំណុះ** អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ឯកឧត្តម **ចាន់ ហ្វុនខៀង** 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

**ឧបសម្ព័ន្ធ ១៥
ប្រព័ន្ធបាត់បង់កំណត់**

**ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍
និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ស្តីអំពីការសំរេចសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន
(តទៅហៅកាត់ថា "ឧបសម្ព័ន្ធ")**

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាព
មីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា "ភាគីចុះកិច្ចសន្យា")

មោឃៈយោងទៅលើ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ស្តីអំពីការសំរេចសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ
១៩៩៩ នៅរៀងចិន និងធ្វើសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គូន . ដែលបានយល់ព្រមចូល
ដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គូន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ បានយល់ព្រមចូល ដោយសាធារណរដ្ឋ
ប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូល ដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩
ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី តទៅហៅកាត់ថា "កិច្ចព្រមព្រៀង"

មោឃៈយោងទៅលើមាត្រាទី ៣(បេ)និង(អិស)នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ
ដែលមានលក្ខណៈបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅ
តាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងមានតម្លៃចូលរួមស្មើគ្នា

មោឃៈយោងទៅលើ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ
និមួយៗអាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង

មោឃៈយោងទៅលើ កិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានីលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០០.
កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងហូជីមីញូ . ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២
និងកិច្ចប្រជុំលើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់
បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្កើយបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារ របស់វា ក្នុងឆ្នាំ
២០០៥

មោឃៈយោងទៅលើមាត្រាទី៣៥ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យរៀបចំពិធីសារនេះ ឱ្យមានចែងលក្ខណៈបច្ចេកទេស
ធានាប្រព្រឹត្តទៅតាមច្បាប់ :

GMS-Annex15_kh- 01 Sep 2006 1/19/2001

មាត្រា ១.- ការទទួលអនុវត្ត តាមប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា (H.S)

ភាគីនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗត្រូវអនុវត្តអោយស្របទៅនឹងតារាងអាត្រា និងនាមការបញ្ជីពន្ធគយរបស់ខ្លួន ទៅតាមប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នានៃការពណ៌នាទំនិញ(នាមការទំនិញ) និងប្រព័ន្ធលេខកូដ(រហូលិខ) (តទៅហៅកាត់ថា ប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា ឬ (H.S) ដូចដែលមានចែងនៅក្នុងអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ស្តីពីប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នានៃការពណ៌នាទំនិញ(នាមការទំនិញ) និងប្រព័ន្ធលេខកូដ(រហូលិខ) (ប្រើយសែល ថ្ងៃទី ១៤ ខែ មិថុនា ឆ្នាំ ១៩៨៣ ដែលត្រូវបានធ្វើ វិសោធនកម្មតាមរយៈពិធីសារ នៃការធ្វើវិសោធនកម្មចំពោះអនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នានៃការពណ៌នា ទំនិញ(នាមការទំនិញ) និងប្រព័ន្ធលេខកូដ(រហូលិខ) ថ្ងៃទី ២៤ ខែ មិថុនា ឆ្នាំ ១៩៨៦ ដែលតទៅហៅកាត់ថា អនុសញ្ញាប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា(H.S) ហើយបានបញ្ចូលនៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ) ។

មាត្រា ២.- ការប្រើប្រាស់លេខកូដទំនិញលើសពី ៦ខ្ទង់

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមិនត្រូវបានគេរារាំងបញ្ឈប់ក្នុងការបង្កើតឡើងអនុផ្នែកទាំងឡាយសំរាប់ការចាត់ថ្នាក់មុខទំនិញ ក្រៅអំពីកំរិតនៃប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នានោះទេ មានន័យថាការបែងចែកណាមួយបែបនេះ ត្រូវបានគេបង្កើតបន្ថែម ហើយនិង ដាក់លេខកូដឱ្យស្ថិតនៅក្នុងកំរិតមួយ ដែលក្រៅអំពីចំនួនលេខកូដ ៦ខ្ទង់ ដូចមានចែងនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនៃអនុសញ្ញា ប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា (H.S) ។

មាត្រា ៣.- ការទទួលយកអនុវត្តប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា (H.S) នៅលើការធ្វើសេចក្តីសម្រេច និងការធ្វើវិសោធនកម្ម
ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលអនុវត្តទៅតាមប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា (H.S) ទៅតាមរាល់សេចក្តីសម្រេច ហើយនិងការ ធ្វើវិសោធនកម្មទាំងឡាយ ដែលធ្វើឡើងដោយក្រុមប្រឹក្សាអង្គការគយពិភពលោក ដោយអនុលោមទៅតាមមាត្រា ៨ នៃអនុសញ្ញាប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា (H.S) ។

មាត្រា ៤.- ការចុះនាមការ (សារធានបូមភ្នំរាយឈ្មោះទំនិញ)
ការចុះនាមការ (ឬសារធានទំនិញ ឬបញ្ជីរាយឈ្មោះទំនិញ) នៃប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា គឺត្រូវបានគេយោង ទៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ នៃសអនុសញ្ញាប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នា (H.S) ។

មាត្រា ៥.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម
ភាគីនៃកិច្ចសន្យាអាចស្នើសុំការធ្វើវិសោធនកម្មទៅលើពិធីសារនេះ តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។
ការធ្វើវិសោធនកម្មបែបនេះនឹងត្រូវជាកម្មវត្ថុនៃការយល់ព្រមជាឯកភាពនៃភាគីនៃកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

មាត្រា ៦.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយក
ពិធីសារនេះ គឺជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយករបស់រដ្ឋាភិបាលនៃភាគីកិច្ចសន្យា ។
ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេអនុវត្តចំពោះការធ្វើវិសោធនកម្មទៅលើពិធីសារ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ៧.- ការចូលជាធរមាន
ពិធីសារនឹងចូលជាធរមាននៅថ្ងៃដែលមានភាគីនៃកិច្ចសន្យាចំនួន២ យ៉ាងតិចបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម ទទួលយក ហើយនិងត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពនៅត្រឹមតែក្នុងចំណោមភាគីនៃកិច្ចសន្យាដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការ យល់ព្រមទទួលយក ពិធីសារនេះប៉ុណ្ណោះ ។ ការអនុវត្តដូចគ្នា ត្រូវបានគេអនុវត្តចំពោះការធ្វើវិសោធនកម្ម ទៅលើ ពិធីសារ ប្រសិនបើមាន ។

GMS-Annex15_kh- 01 Sep 2006 1/19/2001

មាត្រា ៨. ការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិ
នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវបានធ្វើការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្រប
ទៅតាមខ្លឹមសារនៃពិធីសារ ។

មាត្រា ៩. ការដាក់លក្ខខណ្ឌ
ការដាក់លក្ខខណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ១០. ការព្យួរទុកនូវពិធីសារ
ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗអាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ពិធីសារទាំងស្រុង ឬក៏មួយចំណែក
ដែលមានប្រសិទ្ធភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរីករវាជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាព របស់ជាតិខ្លួន។ ភាគីចុះ
កិច្ចសន្យា នឹងជូនព័ត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀតភ្លាមៗ តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុក និងការ
បញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណាដែលសភាពការណ៍វិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ ។

មាត្រា ១១. សម្ព័ន្ធភាពជាមួយនិងកិច្ចព្រមព្រៀង
ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង
ពិធីសារនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ក្លាយជាផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនេះបានទេ ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត
(មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនត្រូវគ្នា) រវាងពិធីសារ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាបានការ-ជាគោល ។
នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងពិធីសារ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ
វិសមិតភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយជាមួយគ្នា និងកិច្ចព្រមព្រៀង ។

មាត្រា ១២. ទំនាក់ទំនងជាមួយឯកសារ ដែលបង្កប់នូវទំនាក់ទំនង
ឯកសារភ្ជាប់ ត្រូវបង្កើតជាផ្នែកមួយបញ្ចូលគ្នាមួយ ជាមួយឧបសម្ព័ន្ធ និងត្រូវមានតំលៃចូលរួមស្មើគ្នា ។

មាត្រា ១៤. ការដោះស្រាយជំនាវ
ជំនាវណាមួយរវាងឬក្នុងភាគី០២ ឬច្រើននៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ពិធីសារ
ត្រូវស្រុះស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចាតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈ
គណៈកម្មាធិការរួម ។

មាត្រា ១៥. ការប្រកាសបដិសេធ
នៅពេលចូលជាធរមាន ពិធីសារមិនអាចត្រូវបានប្រគល់កាលបដិសេធ ដាច់ដោយឡែកចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងទេ

ឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹង ពិធីសារទី១៥ : អនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នានៃការពណ៌នានូវមុខទំនិញ (នាមការទំនិញ)
និងប្រព័ន្ធលេខកូដ(រហ័សលិខ) (ទីក្រុងប្រុសសេល ថ្ងៃទី ១៤ ខែមិថុនា ឆ្នាំ ១៩៨៣ ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្ម តាមរយៈ
ពិធីសារស្តីអំពីវិសោធនកម្មលើអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ស្តីអំពី ប្រព័ន្ធចុះសំរុងគ្នានៃការពណ៌នានូវមុខទំនិញ (នាមការទំនិញ)
និងប្រព័ន្ធលេខកូដ(រហ័សលិខ) នៅថ្ងៃ ២៤ ខែ មិថុនា ឆ្នាំ ១៩៨៦) ។

GMS-Annex15_kh- 01 Sep 2006 1/19/2001

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនោះទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដោយមានការផ្តល់សិទ្ធិយ៉ាងពេញលេញពីអង្គការរៀបរយខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើពិធីសារនេះ ។

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

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
ឯកឧត្តម **ស្រី ឌីវីត** រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
ឯកឧត្តម **ហ៊ុ ស៊ីហ្សូ** អនុរដ្ឋមន្ត្រី គមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ
ឯកឧត្តម **សំហ៊ាង ផុលសេនា** អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ុស្តិ៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
ឯកឧត្តម **ឆូរ៉ា ច័ន្ទីន** អនុរដ្ឋមន្ត្រី ដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ឯកឧត្តម **នីតន ច័ន្ទុទ** អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ឯកឧត្តម **ឃី ថេមីញា** 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 Thaug 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

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំរាប់ការផ្តល់ប័ណ្ណបើកបរ

**ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍
និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ស្តីអំពីការសំរួលសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន
(តទៅហៅកាត់ថា " ឧបសម្ព័ន្ធ ")**

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាព
មីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា " ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ")

ដោយយោងទៅដល់ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ស្តីអំពីការសំរួលសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ
១៩៩៩ នៅវៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គូន . ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយ
ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា 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 "

ដោយយោងទៅដល់មាត្រាទី ៣(បេ)និង(អិន)នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា " ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ
ដែលមានលក្ខណៈខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅ
តាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងមានតម្លៃចូលរួមស្មើគ្នា

ដោយយោងទៅដល់ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ
នីមួយៗអាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយយោងទៅដល់ កិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានីលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០០,
កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំ
លើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់
បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្កើយបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារ របស់វា ក្នុងឆ្នាំ
២០០៥ និង

ដោយយោងទៅដល់ មាត្រាទី១៧(ដែលជាវិសោធនកម្ម) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យផ្តល់តាមរយៈឧបសម្ព័ន្ធនេះ
នូវការរៀបចំ លំអិត ខាងបច្ចេកទេស

បានព្រមព្រៀងគ្នាចុះខាងក្រោម :

មាត្រា ១ .- ការទទួលស្គាល់ទៅវិញទៅមក ប័ណ្ណបើកបរក្នុងស្រុក

- ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលស្គាល់គ្នាទៅវិញទៅមក នូវប័ណ្ណបើកបរក្នុងស្រុក ដែលចេញឱ្យដោយ អង្គការ មានសមត្ថកិច្ចនៃប្រទេសដើម (អង្គការផ្តល់ប័ណ្ណបើកបរ) លើកលែងតែប័ណ្ណបើកបរសំរាប់អ្នករៀនបើកបរ ប័ណ្ណបើកបរបណ្តោះអាសន្ន ប័ណ្ណបើកបរសាកល្បង និងប័ណ្ណដូចគ្នាផ្សេងទៀត ។
- ខ- អ្នកបើកបរយានយន្តទាំងឡាយ ក្នុងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ត្រូវកាន់ប័ណ្ណបើកបរសមរម្យ និងមានសុពលភាពមួយ ដែលចេញឱ្យដោយប្រទេសដើមរបស់គេ ឬ ប្រទេសណាមួយក្នុងចំណោមភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។
- គ- នៅពេលចូលទៅកាន់ប្រទេសជាសាមី ប័ណ្ណបើកបរត្រូវមានសុពលភាពយ៉ាងហោចរយៈពេលពីរខែ ។

មាត្រា ២ .- ប័ណ្ណបើកបរ

- ក- ពេលចូលទៅក្នុង ទឹកដីនៃប្រទេសជាសាមីមួយ ណាគ្រប់ពេលទាំងដាច់ អ្នកបើកបរត្រូវកាន់ប័ណ្ណបើកបរមួយ ដែលមានសុពលភាព និងប្រសិនបើមានការចាំបាច់ ត្រូវភ្ជាប់បកប្រែបញ្ជាក់អំពីប័ណ្ណបើកបរមួយ ដោយស្របតាមមាត្រាទី៣ សំរាប់គោលបំណងត្រួតពិនិត្យ របស់សមត្ថកិច្ចដែលពាក់ព័ន្ធ ។
- ខ- ប័ណ្ណបើកបរ ត្រូវមានយ៉ាងហោច នូវចំណុចពិសេសៗដូចខាងក្រោម :
 - ១- ចំណងជើង " ប័ណ្ណបើកបរ "
 - ២- ឈ្មោះ ឬសញ្ញាតំណាងអង្គការចេញប័ណ្ណបើកបរ ឬប្រទេសចេញប័ណ្ណបើកបរ
 - ៣- ចំណុចពិសេសនៃអ្នកកាន់ប័ណ្ណបើកបរ :
 - ឈ្មោះ
 - កាលបរិច្ឆេទ ឬឆ្នាំកំណើត
 - អស័យដ្ឋាន
 - រូបថតអ្នកបើកបរ
 - ៤- សុពលភាពប័ណ្ណបើកបរ
 - ប្រភេទយានយន្ត
 - កាលបរិច្ឆេទ ឬរយៈពេលកំណត់សុពលភាព និងកាលបរិច្ឆេទចាប់ផ្តើមសុពលភាព
 - ៥- រូបសញ្ញានយានយន្ត
 - លេខចុះបញ្ជីនៃប័ណ្ណបើកបរ
 - ត្រា និង/ឬ ហត្ថលេខានៃអង្គការចេញប័ណ្ណបើកបរ
 - កាលបរិច្ឆេទចេញប័ណ្ណ

មាត្រា ៣ .- ការបកប្រែសំរាប់ប័ណ្ណបើកបរ

- ក- ការបកប្រែនូវប័ណ្ណបើកបរដែលមានសុពលភាពមួយ ត្រូវធ្វើឡើងជាភាសាអង់គ្លេស និងលេខអាវ៉ាប់ និងត្រូវបញ្ជាក់ដោយអង្គការដែលចេញប័ណ្ណនោះ

ខ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវទទួលស្គាល់ទៅវិញទៅមក ការបកប្រែដែលមានសេចក្តីបញ្ជាក់នូវប័ណ្ណបើកបរ

មាត្រា ៤ .- ទំនាក់ទំនង

- ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវជូនដំណឹងគ្នាទៅវិញទៅមក ទៅកាន់អង្គការដែលចេញប័ណ្ណបើកបររៀងៗខ្លួន នូវអ្វីដែលមានការផ្លាស់ប្តូរបន្ទាប់មក
- ខ- អង្គការចេញប័ណ្ណបើកបរនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវជូនដំណឹងគ្នាទៅវិញទៅមក នូវទំរង់ ប្រភេទ និងការផ្លាស់ប្តូរ ដែលលកើតឡើងបន្ទាប់មក នូវប័ណ្ណបើកបរក្នុងស្រុក

មាត្រា ៥.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្ម លើឧបសម្ព័ន្ធ តាមរយៈគណកម្មាធិការរួម ។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនោះ ត្រូវតែជាកម្មវត្ថុនៃការឯកភាពគ្នាជាឯកច្ឆន្ទ 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.- ការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិ

នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធានាធ្វើការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្របទៅតាមខ្លឹមសារនៃឧបសម្ព័ន្ធ ។

មាត្រា ៩.- ការដាក់លក្ខខណ្ឌ

ការដាក់លក្ខខណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ១០.- ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗអាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធទាំងស្រុង ឬក៏មួយចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរីករវាជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា និងជូនព័ត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ភ្លាម តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះ ឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណា ដែលសភាពការណ៍ វិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ ។

មាត្រា ១១.- ទំនាក់ទំនង ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ក្លាយជាផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះ ។ នៅក្នុងករណីដែល វិសមិត(មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយក

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

មាត្រា ១២.- ការដោះស្រាយជំនាវ:

ជំនាវរវាងភាគី០២ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធ ត្រូវរសុះរស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចាតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។

មាត្រា ១៣.- ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលណាដែលចូលជាធរមាន ឧបសម្ព័ន្ធមិនអាចឱ្យគេប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែក ចេញអំពី កិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនោះទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការអនុញ្ញាតពីអង្គការរៀងៗខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

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

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
ឯកឧត្តម **ឃី សាំងលីម** ទេសរដ្ឋមន្ត្រី-រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកសហប្រតិបត្តិការមហាអនុតំបន់មេគង្គ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
ឯកឧត្តម **លាវ ស៊ាវយន់** អនុរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងហិរញ្ញវត្ថុ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ
ឯកឧត្តម **ស៊ីម៉ាដ ផុនសេនា** អនុរដ្ឋមន្ត្រីតមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប្រៃសណីយ៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
ឯកឧត្តម **ស៊ី ថា** រដ្ឋមន្ត្រីអភិវឌ្ឍផែនការ និងសេដ្ឋកិច្ចជាតិ

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ឯកឧត្តម **នីតន ចំណុច** អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ឯកឧត្តម **ចាន់ ហ្វ្រិនខៀន** អនុរដ្ឋមន្ត្រី ផែនការ 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

ការកំណត់ដ្ឋានច្បាប់ និងតំរាយដ្ឋាន ព្រមទាំងចំណុចចេញចូល(ការឆ្លងកាត់ព្រំដែន)

**ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍
និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ស្តីអំពីការសំរេចសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន
(តទៅហៅកាត់ថា " ពិធីសារទី១ ")**

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាព
មីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា ភាគីចុះកិច្ចសន្យា)

មោឃៈយោងទៅលើ កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
ស្តីអំពីការសំរេចសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបន់ នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ
១៩៩៩ នៅវៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គាន ដែលបានយល់ព្រមចូល
ដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គាន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ បានយល់ព្រមចូល
ដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូល
ដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី តទៅហៅកាត់ថា " កិច្ចព្រមព្រៀង "

មោឃៈយោងទៅលើមាត្រាទី ៣(បេ) និង(អិន) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ
ដែលមានលក្ខណៈបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ សមាសធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេស ទៅ
តាមទីកន្លែង ហើយដែលឯកសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកពាក់ព័ន្ធចូលរួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានតំលៃចូលរួមស្មើគ្នា

មោឃៈយោងទៅលើ មាត្រាទី៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ
និមួយៗអាចត្រូវបានចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមាន ដោយឡែកៗពីគ្នា ដាច់ចេញអំពីកិច្ចព្រមព្រៀង

មោឃៈយោងទៅលើ កិច្ចប្រជុំលើកទី៩ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានីលឡា ក្នុងខែមករា ឆ្នាំ ២០០០.
កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងហ្គាណូប៊ីមីញ៉ូ ក្នុងខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២
និងកិច្ចប្រជុំលើកទី១១ រដ្ឋមន្ត្រី GMS ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS
ទាំងអស់ បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយ ក្នុងការបង្កើតបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារ
របស់វា ក្នុងឆ្នាំ ២០០៥

មោឃៈយោងទៅលើមាត្រាទី៦ ២០ និង២៥ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យរៀបចំពិធីសារនេះ ដើម្បីចែងជាកត្តាផ្សេងៗ

បានព្រមព្រៀងគ្នាចូលខាងក្រោម :

មាត្រា ១.- ផ្លូវបេតុង, ផ្លូវថ្នល់ ហើយនិងច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន
 ផ្លូវបេតុង, ផ្លូវថ្នល់ និងច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលអនុវត្តក្នុងកិច្ចកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវបានគេបញ្ញត្តិឡើង នៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់ នៃពិធីសារនេះ បញ្ជីនៃផ្លូវបេតុង, ផ្លូវថ្នល់ និងច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងផែនទីភ្ជាប់ ទំហំ A4 (A4-format) ។

មាត្រា ២.- ការបើកបន្ថែម ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងផ្លូវថ្នល់ទៀត
 ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយក្រុម ត្រូវបានគេផ្តល់សិទ្ធិក្នុងការបើកបន្ថែម ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងផ្លូវថ្នល់ទៀត បន្ថែមទៅលើច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងផ្លូវថ្នល់ទាំងឡាយ ដែលត្រូវបានគេលើកឡើងជាលើកដំបូងនៅក្នុងពិធីសារនេះ ។ តាមរយៈអនុស្សាវរណៈនៃការយោគយល់គ្នា រវាង និងក្នុងរង្វង់ពួកគេទាំងនោះ ។ ការបើកបន្ថែម ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន ឬផ្លូវថ្នល់ទាំងឡាយបែបនេះ ត្រូវបានគេទទួលស្គាល់ដុចគ្នា ដូចស្ថានភាព នៃច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន ឬផ្លូវថ្នល់ទាំងឡាយ ដែលបាន លើកឡើងជាលើកដំបូងនៅក្នុងពិធីសារនេះ ។ រាល់ការបើកបន្ថែមណាមួយ ត្រូវបានគេជូនដំណឹងយ៉ាងរហ័សជូនទៅ គណៈកម្មាធិការរួម ហើយនឹងដាក់បញ្ចូលនៅក្នុងមាត្រា ១ នៃពិធីសារនេះ តាមរយៈការធ្វើវិសោធនកម្ម ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការបើកបន្ថែមនូវច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែនបែបនេះ អាចបើកឱ្យប្រើប្រាស់បាននៅមុនពេល មានការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការ យល់ព្រមទៅលើការធ្វើវិសោធនកម្មបែបនេះ ហើយដែលផ្តល់ឱ្យពួកគេនូវលក្ខណៈ គ្រប់គ្រាន់ និងតម្រូវការដុចគ្នា ដូចជាច្រក ឆ្លងកាត់ព្រំដែន ឬផ្លូវថ្នល់ទាំងឡាយ ដែលបានលើក ឡើងជាលើកដំបូង នៅក្នុងពិធីសារនេះ ។

មាត្រា ៣.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម
 ភាគីនៃកិច្ចសន្យាអាចស្នើសុំការធ្វើវិសោធនកម្មទៅលើពិធីសារនេះ តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ការធ្វើវិសោធនកម្មបែបនេះនឹងត្រូវជាកម្មវត្ថុនៃការយល់ព្រមជាឯកភាពនៃភាគីនៃកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

មាត្រា ៤.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយក
 ពិធីសារនេះ គឺជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមទទួលយករបស់រដ្ឋាភិបាលនៃភាគីកិច្ចសន្យា ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេអនុវត្តចំពោះការធ្វើវិសោធនកម្មទៅលើពិធីសារ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ៥.- ការចូលជាធរមាន
 ពិធីសារនឹងចូលជាធរមាននៅថ្ងៃដែលមានភាគីនៃកិច្ចសន្យាចំនួន២ យ៉ាងតិចបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម ទទួលយក ហើយនឹងត្រូវមានប្រសិទ្ធិភាពនៅត្រឹមតែក្នុងចំណោមភាគីនៃកិច្ចសន្យាដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការ យល់ព្រមទទួលយក ពិធីសារនេះប៉ុណ្ណោះ ។ ការអនុវត្តដូចគ្នា ត្រូវបានគេអនុវត្តចំពោះការធ្វើវិសោធនកម្ម ទៅលើ ពិធីសារ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ៦.- ការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិ
 នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវបានធ្វើការកែសម្រួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្រប ទៅតាមខ្លឹមសារនៃពិធីសារ ។

មាត្រា ៧.- ការដាក់លក្ខខណ្ឌ
 ការដាក់លក្ខខណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ៨.- ការព្យួរទុកនូវពិធីសារ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗអាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តន៍ពិធីសារទាំងស្រុង ឬក៏មួយចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរីករវាជាអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាព របស់ជាតិខ្លួន ។ ភាគីចុះ កិច្ចសន្យា នឹងជូនព័ត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀតភ្លាមៗ តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុក និងការ បញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះឱ្យបានឆាប់បំផុត នៅពេលណាដែលសភាពការណ៍វិសត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ ។

មាត្រា ៩.- សម្ព័ន្ធភាពជាមួយនិងកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ពិធីសារនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬក៏ក្លាយជាផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនេះបានទេ ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនត្រូវគ្នា) រវាងពិធីសារ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាបានការ-ជាគោល ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិត (មិនចុះសំរុងគ្នា-មិនស៊ីគ្នា) រវាងពិធីសារ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសមិតភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយជាមួយគ្នា នឹងកិច្ចព្រមព្រៀង ។

មាត្រា ១០.- ទំនាក់ទំនងជាមួយឧបទាន (ឬឯកសារភ្ជាប់) ដែលចង់ភ្ជាប់ទៅនឹងពិធីសារ

ឯកសារភ្ជាប់ ត្រូវបង្កើតជាផ្នែករួមបញ្ចូលគ្នាមួយ ជាមួយឧបសម្ព័ន្ធ និងត្រូវមានតំលៃចូលរួមស្មើគ្នា ។

មាត្រា ១១.- ការដោះស្រាយជំនោះ

ជំនោះណាមួយរវាងក្នុងភាគី០២ ឬច្រើននៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ពិធីសារ ត្រូវស្រុះស្រួលគ្នា លើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចាតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈ គណៈកម្មាធិការរួម ។

មាត្រា ១២.- ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលចូលជាធរមាន ពិធីសារមិនអាចត្រូវបានគ្របកាសបដិសេធ ដាច់ដោយឡែកចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងទេ

ឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹង ពិធីសារទី១ : បញ្ជីនៃផ្លូវរបៀង, ផ្លូវថ្នល់ និងច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងផែនទីភ្ជាប់ ទំហំ A4 (A4-format)

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនោះទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដោយមានការផ្តល់សិទ្ធិយ៉ាងពេញលេញពីអង្គការរៀងៗខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើពិធីសារនេះ ។

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

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
ឯកឧត្តម ត្រាំ ឌីវីត រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសភាអន្តរកាលរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
ឯកឧត្តម ហ៊ុ ស៊ីហ្សូ អនុរដ្ឋមន្ត្រី គមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសភាអន្តរកាលរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ
ឯកឧត្តម សំហ័ង ឌុលសេនា អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ុស្តិ៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
ឯកឧត្តម ធួវ៉ា ថងវីន អនុរដ្ឋមន្ត្រី ដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ឯកឧត្តម លីកន ចំណុច អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសភាអន្តរកាលសង្គមនិយមវៀតណាម
ឯកឧត្តម ឃី ថេមីញា អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

**ឯកសារភ្ជាប់ទី១ : តារាងបញ្ជី នៃការកំណត់ផ្លូវរបៀង, ផ្លូវថ្នល់ ហើយនិងច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន
ចំណាំ : ផ្លូវ និងច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែនក្នុងរង្វង់ដង្កោ [] នៅរង្វង់ចាំការបញ្ជាក់តាមក្រោយ**

១-របៀងសេដ្ឋកិច្ច ខាងជើង — ខាងត្បូង

- a) ច្រកផ្លូវ : គុនមិញ-យូស៊ី-យួនជាំង-មូហ៊ី-ស៊ីម៉ៅ-ស៊ីអូមិនយាង-មូហាន (ចិន) បូទិន-ហុយសាយ(ឡាវ) ឆៀងខុង-ឆៀងវ៉ៃ-តាក-បាងកក(ថៃ)
 - (I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : មូហាន (ចិន) - បូទិន (ឡាវ)
 - (II) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : ហុយសាយ(ឡាវ) - ឆៀងខុង(ថៃ)
- b) ច្រកផ្លូវ : គីងតុង តាជីលេក(មីយ៉ាន់ម៉ា) - មេសៃ - ឆៀងវ៉ៃ - តាក - បាងកក(ថៃ)
 - (I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : តាជីលេក(មីយ៉ាន់ម៉ា) - មេសៃ(ថៃ)
- c) ច្រកផ្លូវ : គុនមិញ-មៃលី-យីនសាវ - កែយួន មេងស៊ី - ហេតូ(ចិន) - ឡាវកែ-ហាណូយ-ហៃហ្គុង (វៀតណាម) ។
 - (I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : ហេតូ(ចិន) - ឡាវកែ(វៀតណាម)

២-របៀងសេដ្ឋកិច្ច ខាងកើត - ខាងលិច

- a) ច្រកផ្លូវ ម៉ាវឡាមៀន-មីយ៉ាវ៉ាឌី(មីយ៉ាន់ម៉ា) -មេសត-ពិស្តលោក-ខនខៀន-កាឡាស៊ីន -មូកដា ហាន(ថៃ) -សាវ៉ាន់ណាខេត្ត-ដានសាវ៉ាញ់(ឡាវ) -ឡាវប៊ៅ-ដុងហា-វ៉ៃ-ដាណាង(វៀតណាម)
 - (I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : មីយ៉ាវ៉ាឌី(មីយ៉ាន់ម៉ា) -មេសត(ថៃ)
 - (II) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : មូកដាហាន(ថៃ) -សាវ៉ាន់ណាខេត្ត(ឡាវ)
 - (III) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : ដានសាវ៉ាញ់(ឡាវ) -ឡាវប៊ៅ(វៀតណាម)

៣-របៀងសេដ្ឋកិច្ច ប៉ែកខាងត្បូង

- a) ច្រកផ្លូវ : <បាងកក-កាប៊ីនប៊ូរី-ស្រះកែវ-អរញ្ញប្រាថេទ ឬ បាងកក-លៀមចាបាង-ភ្នំសារាខាំ-កាប៊ីនប៊ូរី-ស្រះកែវ-អរញ្ញប្រាថេទ(ថៃ)> -បោយប៊ែត-ស៊ីសុផុន ពោធិសាត់- ភ្នំពេញ-អ្នកលឿង-បារិត(កម្ពុជា) -ម៉ុកបៃ-ទីក្រុងហូជីមិញ-វង់តាវ(វៀតណាម)
 - (I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : អរញ្ញប្រាថេទ(ថៃ) -បោយប៊ែត(កម្ពុជា)
 - (II) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : បារិត(កម្ពុជា) -ម៉ុកបៃ(វៀតណាម)
- b) [ច្រកផ្លូវ បាងកក-ត្រាត-ហាតលេក(ថៃ) -ចាំយាម-កោះកុង-ស្រែអំបិល-កំពត-លក(កម្ពុជា) ហាឡេន-កាមូ-ណាមខេន(វៀតណាម)]
 - (I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : ហាតលេក(ថៃ) -ចាំយាម(កម្ពុជា)
 - (II) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : លក(កម្ពុជា)

៤-ផ្លូវរបៀងធំ, ផ្លូវថ្នល់, និងច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែនផ្សេងទៀត

- a) ច្រកផ្លូវ : គុនមិញ-ចូសុង-ដាលី-ប៊ៅហ្សាន-រូលី(ចិន) -មូសេ-ឡាសៅ(មីយ៉ាន់ម៉ា)
 - (I) ច្រកកាត់ព្រំដែន : រូលី(ចិន) -មូសេ(មីយ៉ាន់ម៉ា)
- b) ច្រកផ្លូវ : វៀងច័ន្ទ-បានឡាវ-ថាកហិក-សិនូ-ជាកសេ(ឡាវ) -ឡាវ/ព្រំដែនកម្ពុជា(វ៉ិនខាំ) -ស្ទឹងត្រែង- ក្រចេះ-ភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ(កម្ពុជា)
 - (I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : វ៉ិនខាំ(ឡាវ), ដុងក្រឡ(កម្ពុជា)

- c) ច្រកផ្លូវ : ណាទើយ-ឧត្តមសែ-ផាកមុង-លូងប្រាបាង-វៀងច័ន្ទ-ថាណាឡេង(ឡាវ) -នងខែ-ឧដុងថានី-
ខុនកៀន-បាងកក(ថៃ)
(I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : ថាណាឡេង(ឡាវ) - នងខែ(ថៃ)
- d) ច្រកផ្លូវ : វៀងច័ន្ទ-បូលីខាមសាយ(ឡាវ) -ហាទិញ(វៀតណាម)
(I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : ណាម ផៅ(ឡាវ) -កៅត្រូ(វៀតណាម)
- e) [ច្រកផ្លូវ :ចំប៉ាសាក់(ឡាវ) -ឧប្បលរាជធានី(ថៃ)]
(I) ច្រកឆ្លងកាត់ព្រំដែន : រឹងតៅ(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)



04-1405.PM

វិសោធនកម្មនៃមាត្រាទី១៧ នៃ

កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតុចិន

សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតុចិនប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតុចិន សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់

និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ស្តីអំពីការសម្របការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតុចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតុចិន សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម (តទៅហៅកាត់ថា "ភាគីចុះកិច្ចសន្យា")

យោងទៅលើកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតុចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតុចិនប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតុចិន សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសម្របការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាតំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅវៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គូន ដែលបានយល់ព្រមចូលដោយ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គូន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០១ បានយល់ព្រមចូលដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតុចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងបានយល់ព្រមចូល ដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី តទៅហៅកាត់ថា "កិច្ចព្រមព្រៀង" ។

មេឃយោងទៅលើមាត្រាទី២ នៃអនុស្សរណៈនៃកិច្ចព្រមព្រៀង រវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតុចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតុចិនប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតុចិន សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រ ថៃឡង់ និងសាធារណរដ្ឋ សង្គមនិយមវៀតណាម ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅភ្នំពេញ នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលមានសន្យាពីភាគីចុះហត្ថលេខា ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្ម មាត្រាទី៧ (ប័ណ្ណបើកបរ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង និង

យោងទៅលើមាត្រាទី ៤៣ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ស្តីអំពីការធ្វើវិសោធនកម្ម នៃកិច្ចព្រមព្រៀង

ធានព្រមព្រៀងគ្នាប្តូរខាងក្រោម :

មាត្រា ១ .-

ចំណងជើងនៃមាត្រា១៧ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវបានកែប្រែដូចតទៅ :

" មាត្រា ១៧ .- បំណុលបើកបរ "

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលស្គាល់ទៅវិញទៅមក នូវបំណុលបើកបរ ដែលចេញឱ្យដោយអជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ពាក់ព័ន្ធ ដោយអនុលោមទៅតាម " ឧបសម្ព័ន្ធទី១៦ " ។

មាត្រា ២ .-

ត្រូវបញ្ចូលនៅក្នុងតារាងឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ ដែលភ្ជាប់ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង នូវពាក្យថ្មី

" ឧបសម្ព័ន្ធទី១៦ : លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ សំរាប់ការផ្តល់បំណុលបើកបរ " ។

មាត្រា ៣ .-

វិសោធនកម្មនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ គឺជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន វិការយល់ព្រមពីគ្រប់

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។

មាត្រា ៤ .-

វិសោធនកម្មនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នឹងចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែល គ្រប់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម ទៅលើវិសោធនកម្ម នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនៅទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការអនុញ្ញាតពីអជ្ញាធររៀងៗខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

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

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ឯកឧត្តម ត្រាំ អ៊ុចតីត រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

ឯកឧត្តម ហ៊ូ ស៊ីហ្សូ អនុរដ្ឋមន្ត្រី តមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យកម្ពុជា

ឯកឧត្តម សំហ៊ាដ ឌុលសេនា អនុរដ្ឋមន្ត្រីតមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ូស្ត និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពវ័យ៉ាន់ម៉ា

ឯកឧត្តម ធួវ៉ា ថងវ៉ិទ អនុរដ្ឋមន្ត្រី ដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ឯកឧត្តម ជិន ចំណុច អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ឯកឧត្តម ដាំ ថេវ៉ិញ 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 Parties 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.

*

[Handwritten signature]

[Handwritten initials]

[Handwritten initials]

[Handwritten signature]

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.

*

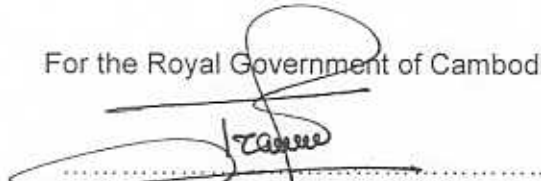
d. *R* *R*
8
to
The

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.

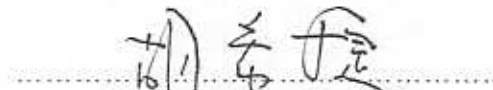
Signed:

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



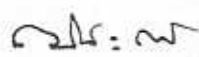
His Excellency Hu Xijie
Vice Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic



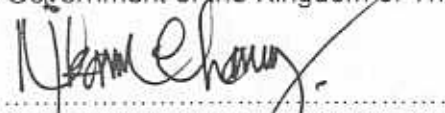
His Excellency Sommad Pholsena
Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

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

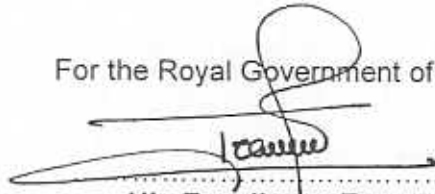


In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Annex.

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

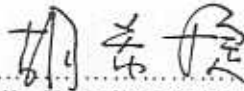
Signed:

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



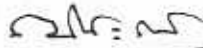
His Excellency Hu Xijie
Vice Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic



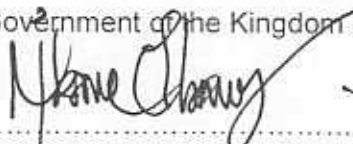
His Excellency Sommad Pholsena
Vice Minister of Communication, Transport, Post and Construction

For the Government of the Union of Myanmar



His Excellency Thura Thaug Lwin
Deputy Minister of Rail Transportation

For the Government of the Kingdom of Thailand

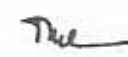


His Excellency Nikorn Chamnong
Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam



His Excellency Pham The Minh
Vice Minister of Transport



(ក មកពីរាជកិច្ចលេខ ៩១-៩២-៩៣)

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ
 ័័័័*



ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

កិច្ចព្រមព្រៀង

រវាង និងក្នុងខ្លួន

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
 សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
 ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ស្តីអំពីការសំរេចសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

នាយកដ្ឋានផែនការ

ឆ្នាំ ២០០៦



ព្រះរាជក្រម

នស/រកម/០១០៣/០០២

យើង

ព្រះបាទសម្តេចព្រះ នរោត្តម សីហនុ
រាជហរិវង្ស ឧតតោសុវាស វិសុទ្ធពង្ស អគ្គមហាបុរសរតន៍
និគរោត្តម ធម្មិកមហារាជានិរាជ បរមនាថ បរមបតិស្រ
ព្រះចៅក្រុងកម្ពុជាធិបតី

- 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 នៃរាជរដ្ឋាភិបាល កម្ពុជា និងរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ប្រកាសឱ្យប្រើ

ច្បាប់ស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយម វៀតណាមស្តីពីការសម្រួលនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័តកាលពីថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នាសម័យប្រជុំពេញអង្គលើកទី ៩ នីតិកាល ទី ២ ហើយដែលព្រឹទ្ធសភាបានយល់ស្របតាមទម្រង់ និងគតិវិធីនៃច្បាប់នេះទាំងស្រុង ដោយគ្មានការកែប្រែអ្វីឡើយ កាលពីថ្ងៃទី ៣១ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០២ នាសម័យប្រជុំពេញអង្គ លើកទី ៨ នីតិកាលទី ១ ដែលមានសេចក្តីទាំងស្រុងដូចតទៅ :

ច្បាប់

**ស្តីពីការអនុវត្តយល់ព្រមលើកិច្ចព្រមព្រៀងប្រចាំប្រទេស
និងក្នុងខ្លួនរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិត
ប្រជាធិបតេយ្យឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយម
វៀតណាម ស្តីពីការសម្រួលនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន**

មាត្រា ១. -

អនុម័តយល់ព្រមលើកិច្ចព្រមព្រៀងរវាងនិងក្នុងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះ -
រាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រ
ថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសម្រួលនៃការដឹកជញ្ជូន
ទំនិញនិងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលធ្វើនៅទីក្រុងយ៉ាងហ្វូន ប្រទេសមីយ៉ាន់ម៉ា
នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ ហើយដែលមានអត្ថបទទាំងស្រុងភ្ជាប់មកជាមួយ
នេះ ។

មាត្រា ២. -

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវបន្តរាល់នីតិវិធីដើម្បី
អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

រៀបចំព្រះបរមរាជវាំងរាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ២០ ខែ មករា ឆ្នាំ ២០០៣

ព្រះហស្តលេខា និង ព្រះរាជលញ្ឆករ

ព.ល.០៣.០១.០៤០ **នរោត្តម សីហនុ**

បានអោយសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ
សូមឡាយព្រះហស្តលេខាព្រះមហាក្សត្រ

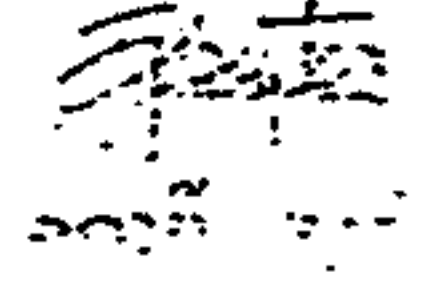
**នាយករដ្ឋមន្ត្រី
ហត្ថលេខា**

ហ៊ុន សែន បានជម្រាបជូនសម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រី
រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

លេខ: ២៧ ច ល
ដើម្បីចម្លងចេញ

**ហត្ថលេខា
ឃី តាំងលីម**

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ២៧ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣
អគ្គនាយកដ្ឋានការងាររាជរដ្ឋាភិបាល





ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

~*~

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

លេខ : ១៥៤ អនក្រ.បក

សេចក្តីផ្តើមចោត

**នៃសេចក្តីព្រាងច្បាប់ស្តីពីការអនុវត្តន៍នៃកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងខ្លះខ្លះរដ្ឋាភិបាល
នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតកម្ពុជា និងប្រទេសឡាវ
ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមប្រទេសឡាវ ស្តីពី
ការសម្រួលនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន**

ក- ដើមឡើយកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ មាន ១០ ផ្នែក ៤៥ មាត្រា និងមានឧបសម្ព័ន្ធ ១៦ និងពិធីសារ (០៣) ត្រូវបាន
ចុះហត្ថលេខាថ្ងៃទី ២៦ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅទីក្រុងវៀងច័ន្ទ ប្រទេសឡាវ ដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិត
ប្រជាធិបតេយ្យឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមប្រទេសឡាវ ។ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
បានចុះហត្ថលេខា ចូលក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នៅពេលដែលកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវបានគេធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី
២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅទីក្រុង យ៉ាងហ្គុន ប្រទេសមីយ៉ាន់ម៉ា ដើម្បីឱ្យប្រទេសក្នុងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ
អាចចូលបាន ។ កិច្ចព្រមព្រៀងនឹងត្រូវប្តូរឈ្មោះជាស្វ័យប្រវត្តិ ដោយរួមបញ្ចូលភាគីចុះហត្ថលេខាថ្មីក្នុងការសម្រួល
ដឹកជញ្ជូនពលរដ្ឋ និងទំនិញ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។ ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងអស់ ដែលលំអិតបច្ចេកទេសសម្រាប់
អនុវត្តការសម្រួលដឹកជញ្ជូន ឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវរៀបចំឡើងធ្វើការដេញដោលភាគី និងចុះហត្ថលេខាជាបន្តបន្ទាប់ ។

ខ- **គោលបំណងនៃកិច្ចព្រមព្រៀង:**

- សម្រួលការដឹកជញ្ជូន កាត់បន្ថយ និងធ្វើឱ្យស៊ីសង្វាក់គ្នាខាងផ្លូវច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ នីតិវិធី និងលក្ខខណ្ឌនានា
ទាក់ទងទៅនឹង ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងប្រជាពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងជំរុញការដឹកជញ្ជូន ពហុរូបភាព ។
អភិវឌ្ឍ និងថែរក្សា ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងគមនាគមន៍មួយ ដែលមានផលប្រយោជន៍ទៅវិញទៅមករលូន
រហ័ស សមហេតុសមផលត្រឹមត្រូវ និងមានប្រសិទ្ធភាព បង្កើនការរួមសហការគ្នា លើវិស័យដឹកជញ្ជូនតាម
ផ្លូវគោក ការសម្រួលចរាចរ ទំនិញ និងពលរដ្ឋក្នុងផលប្រយោជន៍រួមគ្នា ។

គ- **ខ្លឹមសារ និងចំណុចសំខាន់ៗ :**

វិសាលភាពនៃកិច្ចព្រមព្រៀងអនុវត្តចំពោះការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋ :

- ចូល ចេញ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន ឬឆ្លងកាត់ទឹកដី នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ
- មានការដឹកជញ្ជូនតាមរថយន្តមួយគ្រឿងឬច្រើនគ្រឿង តាមផ្លូវថ្នល់ (រាប់បញ្ចូលទាំងការឆ្លងកាត់ទន្លេតាម
សាឡាងចម្លងនៅទីណា ដែលពុំមានស្ថានភាព)
- ដឹកជញ្ជូនពាណិជ្ជកម្ម ដោយអាជីវករដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ឬជាឯកជនដឹកជញ្ជូនផ្ទាល់ខ្លួន ឬសម្រាប់ផ្ទាល់ ។

ចំណុចសំខាន់ៗពិសេសសម្រាប់កិច្ចព្រមព្រៀងគឺ ការសម្រួលបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលត្រូវកាត់បន្ថយ និងធ្វើឱ្យ
បានឆាប់រហ័ស នូវបែបបទតាមព្រំដែនដូចជា:

ក-ការត្រួតពិនិត្យតែមួយលើក: (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 ភូតតាមអនាម័យ ការការពាររុក្ខជាតិ បសុពេទ្យ) ។ល។

ខ- ការត្រួតពិនិត្យស្របគ្នាពេលតែមួយ: (Single Stop Inspection or One Stop Inspection)

អាជ្ញាធរជាតិដែលស្ថិតនៅជាប់គ្នាទាំងពីរ នឹងត្រូវអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នា និងព្រមពេលជាមួយគ្នា ត្រូវជួយគ្នា ទៅវិញទៅមកតាមលទ្ធភាព។ នៅកន្លែងណាដែលពុំអាចឱ្យសាងសង់បាននូវប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យ ដែលស្ថិតនៅជាប់រួមជាមួយគ្នា នៅតាមព្រំដែនឆ្នេរ មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនៃភាគីកិច្ចសន្យាមួយ ត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យសកម្មភាពការងារត្រួតពិនិត្យរបស់ខ្លួននៅ លើទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយផ្សេងទៀត ។

គ- ការសម្របសម្រួលពេលវេលាដើម្បីការងារ: របស់អាជ្ញាធរត្រួតពិនិត្យការឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលនៅជាប់គ្នា ។

ឃ- ការប្តូរគ្នាជាមុន នូវព័ត៌មាន និងការជម្រះបែបបទ: នៃទំនិញ និងពលរដ្ឋ ។

កិច្ចព្រមព្រៀងបានកំណត់លក្ខខណ្ឌ និងបែបបទនៃការចេញទិដ្ឋាការ ក្នុងការដឹកជញ្ជូនប្រជាពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ទាំងឡាយ ដែលធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន បែបបទ តម្រូវការ និងការស្នើសុំទិដ្ឋាការឆ្លងកាត់ ចេញ ចូល ច្រើនដង រយៈពេល វែង ។ល។ ចំពោះការដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវលើកលែងចេញពីការត្រួតពិនិត្យជាក់ស្តែងរបស់គយ ការតម្កល់ ប្រាក់ធានា និងការអមដំណើរនឹងត្រូវរៀបចំឡើងនូវបែបបទគយខាងក្នុងប្រទេស និងឆ្លងកាត់តាមបែបបទថ្មី ថ្មី ។ល។

កិច្ចព្រមព្រៀងកំណត់ការផ្តល់ឱ្យដោយសេរី សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ (ចេញ)ឆ្ពោះទៅ ឬត្រឡប់(ចូល) ទឹកដី នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ នឹងត្រូវលើកលែងមិនឱ្យមានជាប់ពន្ធគយ ពន្ធដារផ្សេងៗ និងការចំណាយមិនចាំបាច់នានា។ ការ បង់ថ្លៃសេវាឆ្លងកាត់ត្រូវចរចា និងអនុវត្តបណ្តើរៗ ជាពីរជំហាន ហើយចុងក្រោយគឺឆ្លងកាត់ដោយមិនមានការបង់ថ្លៃ ។

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានឹងត្រូវគោរពតាម កិច្ចព្រមព្រៀងអន្តរជាតិ ដែលស្របទៅនឹងបទប្បញ្ញត្តិ នៃអង្គការសុខភាព ពិភពលោកអង្គការម្ហូបអាហារ និងកសិកម្ម និងការិយាល័យអន្តរជាតិនៃរោគរាតត្បាតរបស់សត្វ ក្នុងការអនុវត្តការត្រួត ពិនិត្យទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងការត្រួតពិនិត្យភូតតាមអនាម័យ និងបសុពេទ្យ ។

កិច្ចព្រមព្រៀង មិនអនុវត្តទៅលើការដឹកជញ្ជូន ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ និងផ្តល់អាទិភាពពិសេសក្នុងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ ងាយខូចគុណភាព នឹងត្រូវរៀបចំបំពេញ និងជម្រះបែបបទគយឆ្លងកាត់ព្រំដែនឱ្យបានហ័ស ដើម្បីឱ្យទំនិញទាំងនេះចៀស ផុតពីការយឺតយ៉ាវ ។

ត្រូវអនុញ្ញាតឱ្យយកចូលមកក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ទាំងរថយន្តចម្លងឆ្លង ឬចម្លងស្តាំ (ឬរថយន្តធ្វើពាណិជ្ជកម្ម រថយន្ត ផ្ទាល់ខ្លួន ឬឯកជន) ដែលចុះបានបញ្ជីដោយភាគីដទៃផ្សេងទៀត ។ យានយន្តទាំងឡាយ ដែលធ្វើចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវ ចុះបញ្ជីនៅក្នុងប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន នឹងត្រូវមានបញ្ជាក់សញ្ញាសម្គាល់គ្រប់គ្រាន់ (សញ្ញាពាណិជ្ជកម្មនៃរោងចក្រផលិត លេខគូ និងលេខស៊ីរ៉េន) មានវិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជី មានបំពាក់លេខចុះបញ្ជីនៅលើផ្ទាំងលេខមួយ ពាក់នៅខាងក្រោយ និង ខាងមុខ និងបំពាក់នូវសញ្ញាសម្គាល់ប្រទេសដែលយានយន្តបានចុះបញ្ជីត្រឹមត្រូវ ។

យានយន្ត និងកុងធីន័រ ក៏ត្រូវបំពាក់គ្រប់គ្រាន់នូវសម្ភារៈសុវត្ថិភាព និងមានកម្រិតការបញ្ចេញផ្សែងឱ្យត្រឹមត្រូវ តាមស្តង់ដារ ដែលមានជាធរមាននៅក្នុងប្រទេសដើមរបស់គេ។ យានយន្តដែលធ្វើដំណើរទៅកាន់ទឹកដីនៃភាគីដទៃ ក៏ត្រូវតែ គោរពផងដែរតាមស្តង់ដារបច្ចេកទេសនៃប្រទេសសាមី ដែលទាក់ទងទៅនឹងទម្ងន់សរុប បន្ទុកភ្នៅ និងទំហំ ខ្នាតនៃយាន ។ល។

យានយន្តឆ្លងកាត់ត្រូវមានដំណើរការខាងបច្ចេកទេស ។ ប្រទេសដើមជាអ្នកទទួលបន្ទុក ក្នុងការត្រួតពិនិត្យលក្ខណ បច្ចេកទេសរបស់យានយន្ត ដែលចុះបញ្ជីនៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន និងត្រូវចេញវិញ្ញាបនបត្រត្រួតពិនិត្យ លក្ខណបច្ចេកទេស យានយន្ត។ ភាគីដទៃទៀត ត្រូវទទួលស្គាល់នូវវិញ្ញាបនបត្រនេះ ។ ផ្អាកសញ្ញា បទប្បញ្ញត្តិចរាចរផ្លូវគោក និងស្តង់ដារត្រូវ អនុម័ត និងអនុវត្តជាជំហានៗឱ្យឯកភាពគ្នា។

រថយន្ត ដែលធ្វើដំណើរឆ្ពោះទៅកាន់ដែនដីនៃភាគីផ្សេងទៀត ត្រូវអនុវត្តទៅតាមកាតព្វកិច្ច និងមានប័ណ្ណធានារ៉ាប់រងទៅ លើភាគីទី ៣ ជាដាច់ខាត។

ត្រូវទទួលស្គាល់ប័ណ្ណបើកបរ ដែលចេញឱ្យដោយភាគីផ្សេងៗទៀត ស្របទៅតាមកិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីការទទួល ស្គាល់ប័ណ្ណបើកបរក្នុងស្រុក ចេញដោយបណ្តាប្រទេសអាស៊ាន ។

ត្រូវផ្តល់ឱ្យនូវការយកចូលជាបណ្តោះអាសន្ន នូវរថយន្ត (និងប្រេងឥន្ធនៈ ដែលមានក្នុងចុងប្រេងផ្គត់ផ្គង់របស់វា ប្រេងអិល សម្ភារៈសម្រាប់ជួសជុល និងត្រឡប់បន្ទាន់ ទៅតាមចំនួនមួយដ៏សមរម្យ) ដែលបានចុះបញ្ជីនៅភាគីដទៃទៀត ដោយពុំចាំបាច់បង់ពន្ធគយ និងពន្ធនាំចូល ដោយពុំមានការតម្កល់ទុកប្រាក់សម្រាប់ធានាក្នុងការបង់ពន្ធគយ និងអាចចេញចូល ដោយសេរីរួចពីបំរាម និងលក្ខខណ្ឌសម្រាប់ការនាំចេញជាថ្មី ។ល។

សិទ្ធិនៃការធ្វើចរាចរឆ្លងកាត់ និងត្រូវធ្វើឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ជាពីរជំហាន :

ជំហានទី ១ : ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អាចធានាឱ្យមានការដឹកជញ្ជូន ដូចខាងក្រោម :

- (ក) ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ កាត់តាមទឹកដីភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត
- (ខ) ការឆ្លងព្រំដែន ចូលទៅក្នុងទឹកដីភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត
- (គ) ការឆ្លងព្រំដែន ចេញពីទឹកដីភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត

ជំហានទី ២ : អាជីវករដឹកជញ្ជូនដែលបានបង្កើតឡើង នៅក្នុងភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អាចទទួលខុសត្រូវក្នុងការ ធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន ចូលទៅក្នុង ចេញពី ឬក៏ឆ្លងកាត់ទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត។ ប៉ុន្តែ ការដឹកជញ្ជូនផ្ទៃក្នុង អាចប្រព្រឹត្តទៅបានលុះត្រាតែមានការអនុញ្ញាតពិសេសណាមួយពី ប្រទេសសាមី ។

អាជីវករដឹកជញ្ជូន ត្រូវមានអាជ្ញាប័ណ្ណសម្រាប់ការធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ដែលចេញឱ្យដោយប្រទេសដើម របស់ខ្លួន។ ប្រទេសសាមី ត្រូវទទួលស្គាល់អាជ្ញាប័ណ្ណអាជីវកម្ម ដែលចេញឱ្យដោយប្រទេសដើម ។

អាជីវករដឹកជញ្ជូន ដែលបានទទួលអាជ្ញាប័ណ្ណយ៉ាងត្រឹមត្រូវ សម្រាប់ធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន នៅឯ ប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន និងត្រូវទទួលសិទ្ធិធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន។ ប្រទេសសាមី ត្រូវជួយផ្តល់ការអនុញ្ញាតទៅ អាជីវករដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដើម្បីបង្កើតការិយាល័យតំណាង ក្នុងគោលបំណងសម្រួលការធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនរបស់ ខ្លួន ។

ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ត្រូវបានអនុញ្ញាតជាបន្តបន្ទាប់ ជាពីរជំហាន :

ជំហានទី ១ : បរិមាណដឹកជញ្ជូន អាចត្រូវគេកំណត់ឡើងក្នុងពិធីសារទី ៣។ រយៈពេលនៃការអនុវត្តជំហានទី ១ និងត្រូវគេកំណត់ក្នុងពិធីសារទី ៣ គណៈកម្មាធិការជាតិសម្រាប់សម្រួលការដឹកជញ្ជូន នៃភាគីចុះ

កិច្ចសន្យានីមួយៗត្រូវប្តូរគ្នា និងចេញឱ្យនូវបរិមាណដែលអនុញ្ញាត ហើយដែលមានការព្រមព្រៀង គ្នារៀងរាល់ឆ្នាំ ។

ជំហានទី ២ : បរិមាណ និងសមត្ថភាពនៃការធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន ស្របតាមខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និងមិនត្រូវឱ្យមានការតឹងរឹង ជាជាងខ្លឹមសារដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងឡើយ ។

សក្ខីខ័ណ្ឌនៃការដឹកជញ្ជូន នឹងត្រូវរៀបចំទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិ ដែលកំណត់នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ១០ ។ ការកំណត់តម្លៃ សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវអនុវត្តដោយសេរី និងតាមកម្លាំងទីផ្សារ ប៉ុន្តែត្រូវដាក់កម្រិតក្នុងការប្រមូលផ្តុំ សហគ្រាស និងមានការពិនិត្យពិច័យពីគណៈកម្មការរួម ដើម្បីចៀសវាងការដាក់ថ្លៃឈ្នួលខ្ពស់ខ្លាំងពេក ឬទាបខ្លាំងពេក ។

ផ្លូវដឹកជញ្ជូន និងចំណុចនានា សម្រាប់ការចូល និងការចេញ ត្រូវកំណត់ក្នុងពិធីសារទី ១ ។ ការស្ថាបនា ឬការ ស្ថាបនាជាថ្មីខ្សែវិញ្ញូនផ្លូវថ្នល់ (តិតទាំងស្ថាន) ដែលតភ្ជាប់ប្រទេសទាំងឡាយ និងដែលបង្ហាញនៅក្នុងពិធីសារទី ១ ត្រូវធ្វើទៅតាមស្តង់ដារគំនូសប្លង់នៃផ្លូវ និងស្ថាន ក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃកម្មវិធីសាធារណការរបស់ជាតិ ឬក៏ទៅតាមការផ្តល់ថវិកា ជាអន្តរជាតិ ។ ការស្ថាបនា ឬការស្ថាបនាខ្សែវិញ្ញូនត្រូវធ្វើឡើង ដោយអនុលោមទៅតាមលក្ខណៈអប្បបរមា ដូចកំណត់ ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ទី ១១ ទៅតាមកម្រិតអនុញ្ញាត និងស្របទៅតាមប្រភពថវិកាដែលមាន ។

ត្រូវធានាថាផ្លូវថ្នល់ដែលបានឯកភាពគ្នា ត្រូវមានសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ និងស្ថិតក្នុងស្ថានភាពល្អ និងត្រូវរ៉ាប់រងក្នុង ការអនុវត្ត ការជួសជុលនានាដែលចាំបាច់ ការដាក់ផ្ទាំងសញ្ញា និងភ្លើងសញ្ញានានា ស្របទៅតាមស្តង់ដារជាជំហានៗ ដូចបាន កំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ៧ ។

ត្រូវទទួលរ៉ាប់រង ក្នុងការស្ថាបនា ឬធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដែលត្រូវការនៅចំណុចឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងក្នុងការរៀបចំចាត់តាំងមន្ត្រីរបស់ខ្លួនឱ្យបម្រើការនៅទីនោះ ដើម្បីធានាការបំពេញបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែនឱ្យបានឆាប់ រហ័ស និងមានប្រសិទ្ធភាព ដូចមានចែងក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ១២ ។

ត្រូវបង្កើតឡើងនូវគណៈកម្មាធិការជាតិអចិន្ត្រៃយ៍សម្រួលការដឹកជញ្ជូន ដែលត្រូវដឹកនាំដោយរដ្ឋមន្ត្រី ឬអនុរដ្ឋមន្ត្រី មួយរូប ឬមន្ត្រីដែលមានឋានៈស្មើ ដែលមានតំណាងគ្រប់ផ្នែករបស់ក្រសួង-ស្ថាប័នជាប់ពាក់ព័ន្ធ ក្នុងការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង ឱ្យចូលរួមជាសមាជិក ។ តំណាងទាំងឡាយ នៃគណៈកម្មាធិការជាតិសម្រួលការដឹកជញ្ជូននឹងរួមគ្នាបង្កើតឡើងជាគណៈ- កម្មាធិការតំបន់មួយ ។

គណៈកម្មាធិការរួមនេះនឹងតាមដានត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃ នូវការប្រព្រឹត្តទៅនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងប្រើប្រាស់ជា វេទិកាសម្រាប់ជជែក ពិភាក្សា និងដោះស្រាយទំនាស់តាមគោលការណ៍សន្តិវិធី និងជាវេទិកាផ្តល់ដំបូន្មានទៅកាន់ភាគីចុះ កិច្ចសន្យា ព្រមទាំងរៀបចំសំណើធ្វើវិសោធនកម្មកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ប្រជាពលរដ្ឋ អាជីវករដឹកជញ្ជូន និងរថយន្ត ត្រូវអនុវត្តទៅតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយ ដែលនៅជាធរមាន ក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសសាមី ។ នៅពេលដែលមានការរំលោភច្បាប់ ត្រូវអនុវត្តច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិជាមូលដ្ឋានរបស់អាជ្ញាធរ ប្រទេសជាសាមី ។ ប្រទេសសាមី អាចបដិសេធជាបណ្តោះអាសន្ន ឬជាអចិន្ត្រៃយ៍នូវការចូលទៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួន ចំពោះជន ណាមួយ អ្នកបើកបរណាមួយ អាជីវករដឹកជញ្ជូនណាមួយ ឬក៏រថយន្តមួយ ដែលបានរំលោភបទប្បញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀង ឬក៏ច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិជាតិរបស់ប្រទេសខ្លួន ។

ត្រូវបង្កើតឱ្យមានសៀវភៅកម្រងច្បាប់ជាតិ បទប្បញ្ញត្តិ ទីតិវិធី និងព័ត៌មានបច្ចេកទេសជាភស្តុតាងអង្កេត អំពីការ ដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

ត្រូវធានាផ្តល់ប្រព្រឹត្តិកម្មអនុគ្រោះបំផុត ចំពោះយានយន្ត ទំនិញ និងពលរដ្ឋ នៃភាគីផ្សេងទៀតដោយស្មើភាព និងមិនតិចជាងការផ្តល់ប្រព្រឹត្តិកម្មអនុគ្រោះបំផុតទៅលើប្រទេសទី ៣ ណាមួយ ក្នុងការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

ប្រទេសសាមី ត្រូវចាត់វិធានការជួយសង្គ្រោះគ្រប់បែបយ៉ាង និងត្រូវជូនដំណឹងដល់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច នៃ ប្រទេសដើមឱ្យបានឆាប់រហ័សបំផុត ក្នុងករណីមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ដែលពាក់ព័ន្ធដល់ប្រជាពលរដ្ឋ អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន យានយន្ត ឬទំនិញពិភាក្សាផ្សេងទៀត ។

ត្រូវទទួលរ៉ាប់រងក្នុងការជំរុញប្រតិបត្តិការពហុដឹកជញ្ជូន តាមរយៈការអនុវត្តរបបទទួលខុសត្រូវពហុដឹកជញ្ជូន មាន សណ្ឋានតែមួយ និងកំណត់បរិមាណជាអប្បបរមានូវលក្ខណសម្បត្តិ ដែលតម្រូវឱ្យមានសម្រាប់អាជីវកម្មពហុដឹកជញ្ជូន ដែល មានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ១៣ អា-បេ ។

ត្រូវរៀបចំរបបគយកុងតឺន័រពិសេសមួយ និងឯកភាពគ្នារក្សាទុកការចំណាយ និងពេលវេលាយីតយ៉ាវឱ្យដល់កម្រិត ជាអប្បបរមា ។

ភាគីនីមួយៗ ត្រូវទទួលរ៉ាប់រងបន្ថែមទៀតក្នុងការ :

- ១-កំណត់ចំនួនឯកសារ និងកាត់បន្ថយនូវនីតិវិធី និងសំណុំបែបបទ ដែលត្រូវការបំពេញសម្រាប់ការ ដឹកជញ្ជូន ឆ្លងកាត់ព្រំដែន
- ២-ធ្វើការបកប្រែជាភាសាអង់គ្លេស នូវរាល់ឯកសារទាំងអស់ដែលប្រើប្រាស់សម្រាប់ចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែន
- ៣-សម្របសម្រួលឯកសាររបស់ខ្លួន ទៅតាមឯកសារគន្លឹះរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិ សម្រាប់ឯកសារ ពាណិជ្ជកម្ម
- ៤-ធ្វើឱ្យស៊ីសង្វាក់គ្នា តាមតែអាចធ្វើទៅបាន ក្នុងទំនិញ ផលិតផល និងការបរិយាយទាំងឡាយ ដែលគេ និយមប្រើប្រាស់ជាទូទៅ ក្នុងពាណិជ្ជកម្មឆ្លងដែន ដូចដែលបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ៥ ។
- ៥-ពិនិត្យឡើងវិញនូវរាល់ឯកសារ និងនីតិវិធីទាំងអស់ ដែលត្រូវការចាំបាច់ និងមានសារៈសំខាន់សម្រាប់ ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។
- ៦-លុបបំបាត់ចោលនូវឯកសារ និងការទាមទារជាដុំការទាំងឡាយណា ដែលលើសពីសេចក្តីត្រូវការ
- ៧-ធានាអនុវត្ត តាមគ្រប់រង្វាស់រង្វាល់ SI Units (ប្រព័ន្ធអន្តរជាតិនៃឯកតាពាន់តោន ឬប្រព័ន្ធ អន្តរជាតិនៃឯកតាមេទ្រិកម៉ែត្រ (Modern metric Units) នៅឆ្នាំ ២០០៥
- ៨-ជូនដំណឹងជាមុនទៅភាគីផ្សេងទៀត អំពីតម្រូវការបន្ថែម ឬការផ្លាស់ប្តូរឯកសារ និងនីតិវិធីការណែនាំ ទាំងឡាយ ដើម្បីផ្តល់ជាសញ្ញាណ និងប្រើប្រាស់ក្នុងការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ជាកម្មវត្ថុក្នុងការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការទទួលយល់ព្រមចូលពិភាក្សាចុះកិច្ចសន្យា ។

ត្រូវធានា សម្រួលខ្លឹមសារបទប្បញ្ញត្តិជាតិ ដែលពាក់ព័ន្ធឱ្យមានខ្លឹមសារដូច ឬស្របតាមខ្លឹមសារនៃកិច្ច ព្រមព្រៀងនៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ។ ការដាក់លក្ខខណ្ឌនៅលើកិច្ចព្រមព្រៀង ពុំត្រូវបានអនុញ្ញាតឡើយ ។

កិច្ចព្រមព្រៀងនឹងចូលជាធរមាននៅថ្ងៃ ដែលភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការឯកភាព លើកិច្ចព្រមព្រៀង ។ ភាគីនីមួយៗអាចព្យួរទុកនូវការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងជាបណ្តោះអាសន្ន ដែលមានឥទ្ធិពលភ្លាមៗ ក្នុង ករណីមានការរីករវាងអាសន្នជាបន្ទាន់ ដែលប៉ះពាល់ដល់សន្តិសុខជាតិរបស់ខ្លួន និងត្រូវជូនព័ត៌មានទៅភាគីផ្សេងទៀត អំពីការ ព្យួរទុក និងអំពីការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះឱ្យបានឆាប់បំផុតតាមតែអាចធ្វើទៅបាន នៅពេលណាដែលសភាពការណ៍វិល ត្រឡប់ទៅស្ថានភាពជាធម្មតាវិញ ។

កិច្ចព្រមព្រៀង ឬក៏សកម្មភាពណាមួយក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នឹងមិនមានប៉ះពាល់ដល់សិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ច របស់ភាគីនីមួយៗនៅក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀង ឬអនុសញ្ញាអន្តរជាតិផ្សេងទៀតដែលមានស្រាប់ដែលភាគីទាំងនេះ ជាសមាជិក ដែរនោះទេ ។

ទំនាស់រវាងភាគី ២ ឬភាគីច្រើននៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវស្រុះស្រួលដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចាតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។ ភាគីនីមួយៗ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្ម កិច្ចព្រមព្រៀងនេះដោយឆ្លងកាត់គណៈកម្មាធិការរួម។ ការចូលជាធរមាន នៃវិសោធនកម្មលើកិច្ចព្រមព្រៀងនេះត្រូវមានការយល់ព្រមជាឯកច្ឆន្ទ នៃភាគីទាំងអស់ ។

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ អាចប្រកាសបដិសេធដោយភាគីណាមួយ បន្ទាប់ពីការជុតចំនួនកំណត់ឆ្នាំ គិតចាប់ពីថ្ងៃដែលកិច្ចព្រមព្រៀងចូលជាធរមាន និងត្រូវធ្វើសេចក្តីប្រកាសជូនដំណឹង ធ្វើជូនទៅភាគីផ្សេងទៀត ។ ការប្រកាសបដិសេធត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពមួយឆ្នាំ បន្ទាប់ពីការធ្វើសេចក្តីជូនដំណឹងរបស់ខ្លួន ។

សេចក្តីដូចបានទូលថ្វាយ និងជម្រាបជូនខាងលើនេះ សូមរដ្ឋសភាមេត្តាពិនិត្យ និងអនុម័តសេចក្តីព្រាងច្បាប់នេះដោយអនុគ្រោះ។

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ០៤ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៦
នាយករដ្ឋមន្ត្រី

ហ៊ុន សែន

Tri-AGEE-landtransp1220102 01/21/02 .

បកប្រែក្រៅផ្លូវការ

**កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតកម្ពុជា
ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងសាធារណសង្គមនិយមចក្រភពឆាទាស សំរាប់
ការស៊ើបអង្កេតក្នុងទំនិញ និងប្រជាពលរដ្ឋ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន**

រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតកម្ពុជា រាជាណាចក្រកម្ពុជា និងសាធារណរដ្ឋ
សង្គមនិយមចក្រភពឆាទាស ហៅកាត់ថា "ភាគីចុះកិច្ចសន្យា" ។

ដោយបានចំណងឃើញសកម្ម ដើម្បីថែរក្សា អភិវឌ្ឍន៍ និងពង្រឹងបន្ថែម ចំណងមិត្តភាព និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងភាគី
ចុះកិច្ចសន្យា រួមចំណែកយ៉ាងមុតមាំ ដើម្បីជួយអភិវឌ្ឍន៍ គូរទំនាក់ទំនងពាណិជ្ជកម្មរបស់គេ នៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃការឆ្លងកាត់គ្នា
ខាងសេដ្ឋកិច្ច នៅក្នុងអនុតំបន់

ដោយបានចុះចំណុចកំរិត បង្កើនការរួមសហការគ្នា លើវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក
ដោយគ្រួសារចំរើន ការស៊ើបអង្កេតក្នុងទំនិញ និងពលរដ្ឋក្នុងផលប្រយោជន៍រួមគ្នា រវាង ភាគីចុះកិច្ចសន្យា
ដោយទទួលបាននូវ បណ្តាប្រទេសនានានៅក្នុងតំបន់ បានប្រកាន់យកជំហរជាទ្វេភាគី និងជាពហុភាគី ឆ្ពោះទៅរកការរៀបចំ
កិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយគ្នា ដើម្បីស៊ើបអង្កេតក្នុងទំនិញតាមផ្លូវគោក
ចេញចូលតាមប្រព័ន្ធច្រកកម្ពុជា ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ និងថែរក្សា ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងតមនាគមន៍មួយ
ដែលមានផលប្រយោជន៍ទៅវិញទៅមក ល្អ និង សមហេតុផលត្រឹមត្រូវ និងមានប្រសិទ្ធភាព

ដោយស្របទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងសម្តីលេខ 48/11 របស់គណៈកម្មាធិការសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ច របស់អង្គការសហប្រជាជាតិ
សំរាប់អាស៊ី-ប៉ាស៊ីហ្វិក (ESCAP) ស្តីពីប្រភេទនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក និងផ្លូវដែក ក្នុងការទំនាក់ទំនងគ្នាឆ្ពោះទៅរក វិធានការស៊ើប
និងសេចក្តីព្រាងរបស់កិច្ចប្រជុំលើកទី៣ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនក្នុងតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅតុនស៊ីញ ពីថ្ងៃទី 12-13 ធ្នូ ឆ្នាំ
1995 នៅក្រោមមត្តិវិធីវិសាលភាពនៃអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ (GMS) ។

បានព្រមព្រៀងគ្នាដូចខាងក្រោម :

**ផ្នែកទី១
បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ**

- ២១១ - គោលបំណង និងកម្មវត្ថុ
 គោលបំណងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងមានដូចតទៅ៖
 - ក- ស៊ើបអង្កេតក្នុងទំនិញ និងប្រជាពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន រវាង និងក្នុងរង្វង់បណ្តាប្រទេសចុះកិច្ចសន្យា ។
 - ខ- កាត់បន្ថយ និងធ្វើអោយស៊ីសម្រាប់គ្នាខាងផ្លូវច្បាប់ បទបញ្ញត្តិ និងវិធី និងលក្ខខណ្ឌនានា ដែលជាប់ទាក់ទងទៅនឹង
 ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងប្រជាពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។
 - គ- ជំរុញការដឹកជញ្ជូនពហុប្រភេទ

២១២ - វិសាលភាពនៃការអនុវត្ត
 ក- កិច្ចព្រមព្រៀងអនុវត្តចំពោះការដឹកជញ្ជូន (ចូល-ចេញ ឬឆ្លងកាត់ទឹកដី នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ)
 ឆ្លងកាត់ព្រំដែន(រួមមានការដឹកជញ្ជូនតាមរថយន្តមួយគ្រឿង ឬច្រើនគ្រឿង ទាំងការដឹកជញ្ជូនដោយស្រោច-ពាណិជ្ជកម្ម

Trii-agee-landtranspl220102 01/21/02

ចក្រព្រឹត្តិការ

ដោយអាជីវកម្មកសិកម្មសាធារណៈ ឬជាឯកជន ឬមួយជាការដឹកជញ្ជូនផ្ទាល់ខ្លួន ឬសំរាប់បុគ្គល) តាមច្បាប់ (រាប់បញ្ចូលទាំងការឆ្លងកាត់ទន្លេតាមសាឡាងចំលង នៅទីណាដែលពុំមានស្ថានភាព) ទាំងទំនិញ និងពលរដ្ឋ ។

ខ- កិច្ចព្រមព្រៀងមិនអាចអនុវត្តដោយផ្ទាល់ទៅលើការអនុវត្តកម្ម និងអន្តោប្រវេសន៍ទេ លើកលែងតែមានការបញ្ជាក់ដោយខ្សែក ។ ហេតុដូច្នេះហើយ កិច្ចព្រមព្រៀងមិនមានចំពោះទៅ ដល់សិទ្ធិរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាក្នុងការអនុវត្តលើការនាំចូល-នាំចេញ-ការឆ្លងកាត់ នូវទំនិញ និងការចូល-ចេញ-ការឆ្លងកាត់របស់ប្រជាពលរដ្ឋ ដោយចូលទៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ដោយយោងទៅតាមច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិរបស់ពួកគេ ។

ច្បាប់... អត្ថន័យនៃពាក្យ ដែលប្រើប្រាស់ក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង

សំរាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង អត្ថន័យខាងក្រោម និងត្រូវអនុវត្តទៅលើពាក្យពេចន៍ ដែលមានគំនូសបន្ទាត់ ពិខាងក្រោម ដូចតទៅ :

- ក- កិច្ចព្រមព្រៀង : កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ រួមជាមួយឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ រវាង និងក្នុងរង្វង់ក្របខ័ណ្ឌរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ, ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម សំរាប់ការសំរួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និង ពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។
- ខ- ឧបសម្ព័ន្ធ: អត្ថបទមួយភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ។ ឧបសម្ព័ន្ធមួយ បង្កើតជាចំណែកមួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានសុពលភាពខាងផ្លូវច្បាប់ស្មើគ្នា ។
- គ- ការដឹកជញ្ជូនខាងក្នុង : ជាការដឹកជញ្ជូនផ្ទៃក្នុង រវាងចំណុចពីរ ដែលស្ថិតក្នុងទឹកដីនៃភាគីកិច្ចសន្យាមួយ ហើយដែលសកម្មភាពដឹកជញ្ជូននេះ អនុវត្តដោយអាជីវកម្មកសិកម្ម នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃមួយទៀត ។
- ឃ- អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច : ភ្នាក់ងារមួយ ឬភ្នាក់ងារទាំងឡាយ ដែលកំណត់ដោយរដ្ឋាភិបាល និង ទទួលខុសត្រូវ ក្នុងការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។
- ង- ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ : ទំនិញទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ កំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ។
- ច- បាចក្នុងប្រទេស : ការដឹកជញ្ជូនខាងក្នុងដែនដី នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ ។
- ឆ- ប្រទេសដើម : សំរាប់ពលរដ្ឋ គឺជាប្រទេសដែលពលរដ្ឋមានទីលំនៅស្នាក់នៅធម្មតានៅទីនោះ ។ សំរាប់អាជីវកម្មកសិកម្ម ជាប្រទេសដែលអាជីវករ បានចុះបញ្ជី និងមានទីស្នាក់ការអចិន្ត្រៃយ៍នៅទីនោះ ។ សំរាប់យានយន្ត ជាប្រទេសដែលយានយន្តបានចុះបញ្ជីនៅទីនោះ ។
- ជ- ប្រទេសសាមី ឬប្រទេសរៀបចំ : ជាប្រទេសដែលនៅទីនោះការដឹកជញ្ជូនត្រូវធ្វើសកម្មភាព ។
- ឈ- ប្រទេសគ្មានសម្បទ : ជាប្រទេសមួយដែលពុំមានឆ្នេរសមុទ្រ ។
- ញ- យានយន្ត: យានដែលមានកំណាងជំរុញ ឬទាញ ដោយម៉ាស៊ីន ដែលជាធម្មតា ប្រើប្រាស់សំរាប់ដឹកជញ្ជូនពលរដ្ឋ ឬ ទំនិញ តាមផ្លូវគោក ដែលមានប្រភេទកំណត់នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី២ ។
- ដ- សេវាដឹកជញ្ជូនពុំមានកំណត់ពេល : គឺជាសេវាដឹកជញ្ជូនមួយ ដែលពុំមែនជា សេវាមានកំណត់ពេលវេលាមួយឡាស់លាស់។
- ប- ពលរដ្ឋ: ជាប្រជាពលរដ្ឋ ដែលធ្វើសកម្មភាពអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូននានា និងពលរដ្ឋ ដែលមិនមានជាប់ទាក់ទងក្នុងអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូននានា រួមមានអ្នកដំណើរ និង ទេសចរ ។
- ខ- ទំនិញងាយខូចរលួយ: ទំនិញដែលមានកំណត់លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី៣ ។
- ល- ពិធីសារ: គឺជាអត្ថបទមួយភ្ជាប់ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលមានបញ្ជាក់ពីពេលវេលា ទីតាំង និងកត្តាផ្លាស់ប្តូរផ្សេងៗ ពិធីសារនីមួយៗបង្កើតជាផ្នែកមួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានសុពលភាពខាងផ្លូវច្បាប់ស្មើគ្នា ។
- គ- ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក : រួមមានទាំងការឆ្លងកាត់ទន្លេ ដោយសាឡាងចំលង នៅកន្លែងណាដែលពុំមានស្ថាន ។
- ឆ- សេវាដឹកជញ្ជូនមានកំណត់ពេល: សេវាដឹកជញ្ជូន នៅលើផ្លូវកំណត់មួយ, ដោយអនុលោមទៅតាមតារាង ផ្លូវដឹកជញ្ជូន

Tri-ages-landtransp:220102 01/21/02

ចក្រព្រៃក្រៅផ្លូវការ

- កំណត់មូល ដែលមានបញ្ជាក់ជាស្រេចអំពីកន្លែងកំណត់អោយឈប់ឆាតា និងដែលមានការដាក់តំលៃសំរាប់ យកលក្ខណៈ ហើយដែលអាចប្រើប្រាស់បានគ្រប់គ្រាន់ លើគោលការណ៍ អ្នកមកដល់មុនបំរើមុន រីក៏ទិញសំបុត្រទុកជាមុន ។
- ខ-ប្រទេសទី៣: ប្រទេសមួយដែលពុំមែនជាភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។
- គ-អាជីវកម្មកំណត់ : បុគ្គល ឬនីតិបុគ្គល. ជាលក្ខណៈឯកជន ឬជាសាធារណជន ដែលជាអ្នកធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញ ឬក៏រុករានដំណើរតាមផ្លូវគោក សំរាប់យករង្វាន់ ឬក៏វៃ ។
- ឃ-ការដឹកជញ្ជូនផ្ទាល់ខ្លួន: ការធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនមួយ ដែលជាសកម្មភាពបន្ទាប់បន្សំ របស់សហគ្រាសមួយ ដើម្បីដឹកជញ្ជូន បុគ្គលិក កម្មករ ឬទំនិញរបស់គេ ក្នុងរូបភាពពាណិជ្ជកម្មរបស់គេ តាមរយៈទ្រព្យទាំងឡាយ ដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់សហគ្រាស ផ្ទាល់ និងបើកបរដោយបុគ្គលិករបស់សហគ្រាស ។
- ង-ប្រលេសឆ្លងកាត់: ប្រទេសមួយដែលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ត្រូវធ្វើឡើងកាត់តាមដែនដីនៃប្រទេសនោះ ។
- ច- ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់: ការដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់តាមទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ នៅពេលដែលការឆ្លងកាត់ តាមទឹកដីនេះគឺគ្រាន់តែជាផ្នែកមួយ(កំណាត់ផ្លូវមួយ) នៃដំណើរមួយចប់ផ្លូវ ដែលមានចំណុចចាប់ផ្តើម និងចំណុចបញ្ចប់ ស្ថិតនៅក្រៅព្រំដែននៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ដែលចរាចរដឹកជញ្ជូន ឆ្លងកាត់ទឹកដីរបស់គេ ។
- ឃ- យាន: រាល់មធ្យោបាយ ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវផ្ទាល់ ។

ផ្នែកទី២

ការសម្រេចរបបបទធានាសុវត្ថិភាព

- ១- ការសម្រេចរបបបទធានាសុវត្ថិភាព : ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវឯកភាពគ្នាសន្សំឱ្យ នូវវិធានការរួមគ្នាខាងក្រោម ដើម្បីកាត់បន្ថយនិង ធ្វើអោយបានឆាប់រហ័ស នូវបែបបទតាមព្រំដែន ដោយអនុលោមទៅតាមឧបសម្ព័ន្ធទី៥ :
- ក- ការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នាតែមួយ: អធិការកិច្ច និងការត្រួតពិនិត្យផ្សេងៗទៅលើពលរដ្ឋ (លិខិតឆ្លងដែន ទិដ្ឋាការ . បណ្ណបើកបរ ការប្តូរព្រាក់ ធម្មរដ្ឋករ. សុខភាព និងការពិនិត្យរោគរាតត្បាត) ទៅលើយានយន្ត: (ការចុះបញ្ជីរ.លក្ខណៈបច្ចេកទេសយានយន្ត.ការធានារ៉ាប់រង) និងទំនិញ(ធម្មរដ្ឋាករ.តុលាការ.ភូតតាមអនាម័យ, ការការពារអំណាំរុក្ខជាតិ.បសុពេទ្យ)ត្រូវអនុវត្តរួមគ្នា និង ព្រមពេលជាមួយគ្នា ដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធរៀងរៀងខ្លួន (នាយកដ្ឋានធម្ម.ប៉ូលីសអន្តរប្រទេស.មន្ត្រីពាណិជ្ជកម្ម មន្ត្រីកសិកម្ម មន្ត្រីសុខាភិបាល) ។
- ខ- ការត្រួតពិនិត្យតែមួយលើកៈមន្ត្រីនៃប្រទេសដៃគូ ត្រូវជួយគ្នាជួយទៅមួយ និងទៅវិញទៅមក តាមលទ្ធភាព ដែលអាច ធ្វើទៅបាន ក្នុងការបំពេញភារកិច្ចរបស់ខ្លួន ។ អជ្ញាធរជាតិដែលស្ថិតនៅជាប់គ្នាទាំងពីរ នឹងត្រូវអនុវត្ត ការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នា និងព្រមពេលជាមួយគ្នា ។ នៅកន្លែងណាដែលស្ថានភាពភូមិសាស្ត្រជាមួយគ្នា ពុំអាចអនុញ្ញាត អោយសាងសង់នូវប៉ូស្តត្រួតពិនិត្យដែលស្ថិតនៅជាប់រួមជាមួយគ្នានៅតាមព្រំដែនបាន មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនៃភាគីកិច្ចសន្យាមួយ ត្រូវបានអនុញ្ញាតធ្វើសកម្មភាពការងារត្រួតពិនិត្យ របស់ខ្លួននៅលើទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយផ្សេងទៀត ។
- គ- ការសម្របសម្រួលពេលវេលាដើម្បីការងារ: ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវសម្របសម្រួលពេលវេលាដើម្បីការងារ របស់អាជ្ញាធរ ត្រួតពិនិត្យការឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលនៅជាប់គ្នា ។
- ឃ- ការប្តូរត្រាជាមុន នូវព័ត៌មាន និងការបំរើបែបបទ: ភាគីចុះកិច្ចសន្យានឹងធ្វើការរួមគ្នា ក្នុងការអនុញ្ញាត អោយមានការផ្លាស់ប្តូរត្រាជាមុន នូវព័ត៌មាន និងការបំរើបែបបទ នៃទំនិញនិងពលរដ្ឋ ។

ផ្នែកទី៣

Trii-agee-landtransp:220102 01/21/02

ចក្រព្រៃក្រៅផ្លូវការ

ការដឹកជញ្ជូនប្រជាពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

ច្បាប់... ទំនាក់ទំនង

ក- ចំពោះបុគ្គលដែលធ្វើសកម្មភាពបំរើអោយអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន :

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទទួលរ៉ាប់រង ក្នុងការផ្តល់ទិដ្ឋភាពជូនទៅជនជាតិទាំងឡាយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃផ្សេងទៀត ដែលធ្វើអាជីវកម្ម ដឹកជញ្ជូន ហើយដែលស្របទៅនឹងតំរូវការ នៃអ្នកស្នើសុំទិដ្ឋភាពចូលច្រើនដង ទិដ្ឋភាពឆ្លងកាត់និងទិដ្ឋភាព ចេញ សំរាប់រយៈពេលវែង ។

ខ- សំរាប់ពលរដ្ឋដែលមិនធ្វើសកម្មភាពបំរើអោយអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន :

លក្ខខណ្ឌ និងបែបបទនៃការចេញទិដ្ឋភាព និងត្រូវបរិយាយយ៉ាងលម្អិតល្អន់ នៅឧបសម្ព័ន្ធ ទី 5 ។

ច្បាប់... ការដឹកជញ្ជូនពលរដ្ឋ

សកម្មភាពដឹកជញ្ជូនពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន(មុចជារថយន្ត ផ្លូវដឹកជញ្ជូន តំលៃសំបុត្រ) នឹងត្រូវបញ្ញត្តិ នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 5 និងពិធីសារទី 1 ។

ផ្នែកទី 4:

ការដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន

ច្បាប់... ការលើកលែង ចេញពីការត្រួតពិនិត្យជាក់ស្តែងរបស់គយ ការតំកល់ប្រាក់ធានា និងការអមបំណើ ។

(ក) ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធានាក្នុងការលើកលែងចំពោះទំនិញ ឆ្លងកាត់ជាអន្តរជាតិចេញពី :

- 1- ការត្រួតពិនិត្យជាក់ស្តែងរបស់គយជាប្រចាំ នៅព្រំដែន
- 2- ការអមទំនិញដោយគយ នៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន
- 3- ការតំកល់ប្រាក់កក់ក្នុងចំនួនណាមួយ សំរាប់ការធានាការបង់ពន្ធគយ ។

(ខ) ដើម្បីអនុវត្តដូចនេះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវរៀបចំឡើងនូវរបបបង់បែបបទគយ ខាងក្នុងប្រទេស និងឆ្លងកាត់ ដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 6 ។

ច្បាប់... ចរន្តឆ្លងកាត់

(ក) ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវផ្តល់អោយដោយសេរី នូវការឆ្លងកាត់ តាមដែនដីរបស់ខ្លួន សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ឆ្ពោះទៅ ឬត្រឡប់មកពីទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ។

(ខ) ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ នឹងត្រូវលើកលែងមិនអោយមានជាប់ពន្ធគយ និងពន្ធអារផ្សេងៗទៀតឡើយ ។

(គ) ការចំណាយធានា ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ក្រៅពីពន្ធគយ និងអាករផ្សេងៗ នឹងត្រូវបង់ថ្លៃ ជាបណ្តើរៗ ៣២ ជំហាន :

ជំហានទី 1 : ការចំណាយពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ក្រៅពីពន្ធគយ និងអាករផ្សេងៗ ត្រូវបង់ថ្លៃ ដូចជាការកំណត់ក្នុងពិធីសារទី 2 ។

ជំហានទី 2 : ការបង់ថ្លៃធានាលើចរន្តដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ គឺមានត្រឹមតែជាការចំណាយដែលពាក់ព័ន្ធប៉ុណ្ណោះ ។

ច្បាប់... ការត្រួតពិនិត្យគុណភាពអាចាច័យ និងបសុទេស្យ

Tri-agee-landtransp:220102 01/21/02

ចក្រព្រៃក្រៅផ្លូវការ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានឹងត្រូវគោរពតាម កិច្ចព្រមព្រៀងអន្តរជាតិ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងបទបញ្ញត្តិ នៃអង្គការសុខភាព ពិភពលោក អង្គការមូលដ្ឋាន និងកសិកម្ម និងការិយាល័យអន្តរជាតិនៃរោគរាតត្បាតរបស់សព្វ ក្នុងការអនុវត្ត ការត្រួតពិនិត្យ ទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

- ច្បាប់ ១០ ... របបវិសេស សំរាប់ការចិញ្ចឹមសត្វ ទំនិញបានសក្តានុពលវិនិច្ឆ័យវិសេស
 - (ក) កិច្ចព្រមព្រៀង មិនអនុវត្តទៅលើការដឹកជញ្ជូន ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ដូចបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ១
 - (ខ) ការដឹកជញ្ជូនទំនិញងាយខូចគុណភាព ដូចបានកំណត់ក្នុងពិធីសារទី៣ នឹងត្រូវផ្តល់ការបម្រើការងារអាទិភាពមួយ សំរាប់រៀបចំបំពេញ និងជំរុំបែបបទគយឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដូចបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី៣ ដើម្បីអោយទំនិញ ទាំងនេះ ចៀសផុតពីការពន្យារពេលយឺតយ៉ាវពុំសមស្របបាន ។

ផ្នែកទី ៥ :

ស័ក្តិខ័ណ្ឌ សំរាប់ការអនុញ្ញាតអោយយកចូល ទូរយានយន្តដ្ឋានគោក

ច្បាប់ ១១ ... ការអនុញ្ញាតអោយយកចូលយានយន្តដ្ឋានគោក ទៅក្នុងភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត
យោងតាមលក្ខខណ្ឌទាំងឡាយ ដែលមានចែងក្នុងផ្នែកនេះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវអនុញ្ញាតអោយចូល មកក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ទាំងរថយន្តចម្លងទ្វេដង រថយន្តស្តាំ (រឺក៏ធ្វើពាណិជ្ជកម្មយកចំណេញ រឺរបបផ្ទាល់ខ្លួន រឺឯកជន) ដែលចុះបញ្ជីដោយភាគី ចុះកិច្ចសន្យាដទៃផ្សេងទៀត ។

- ច្បាប់ ១២ ... ការចុះបញ្ជី
 - (ក) យានយន្តទាំងឡាយ ដែលធ្វើចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវចុះបញ្ជីនៅក្នុងប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន និងស្របទៅតាម បទបញ្ញត្តិ ដែលមាននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ទី២ ។
 - (ខ) យានយន្តទាំងឡាយត្រូវមានបញ្ជាក់សញ្ញាសំគាល់ (សញ្ញាពាណិជ្ជកម្មនៃរោងចក្រផលិត លេខតួ និងលេខ ម៉ាស៊ីន) មានវិញ្ញាបនប័ត្រចុះបញ្ជី. មានបំពាក់លេខចុះបញ្ជីនៅលើផ្នែកលេខមួយ ពាក់នៅខាងក្រោយ និងខាងមុខ. និងបំពាក់នូវសញ្ញាសំគាល់ប្រទេសដែលយានយន្តបានចុះបញ្ជី ។

ច្បាប់ ១៣ ... ស័ក្តិខ័ណ្ឌបច្ចេកទេស
យានយន្ត និងក្នុងទីណី ដែលធ្វើដំណើរឆ្ពោះទៅទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ត្រូវបំពាក់ គ្រប់គ្រាន់នូវ សំភារៈសុវត្ថិភាព និងមានកំរិតការបញ្ចេញផ្សែងអោយត្រឹមត្រូវតាមស្តង់ដារ ដែលមាននៅក្នុងប្រទេសដើម របស់គេ ។ យានយន្តដែលធ្វើដំណើរទៅកាន់ទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃ ត្រូវតែគោរពតាមស្តង់ដារបច្ចេកទេស នៃប្រទេសសាមី ឬប្រទេសរៀបចំ ដែលទាក់ទងទៅនឹងទំនំសរុប បន្ទុកភ្នៅ និងទំហំខ្នាតនៃយាន ។

- ច្បាប់ ១៤ ... ការទទួលស្គាល់ វិញ្ញាប័ត្រត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសយានយន្ត
 - (ក) យានយន្តដែលធ្វើដំណើរឆ្ពោះទៅកាន់ទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃផ្សេងទៀត ត្រូវមានដំណើរការល្អខាងបច្ចេកទេស
 - (ខ) ប្រទេសដើម ជាអ្នកទទួលបន្ទុកក្នុងការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេស របស់យានយន្ត ដែលចុះបញ្ជីនៅក្នុងទឹកដី របស់ខ្លួន ។ ឈរលើមូលដ្ឋាននេះ ប្រទេសដើមត្រូវចេញវិញ្ញាប័ត្រ ត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសយានយន្ត។
 - (គ) ភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត ត្រូវទទួលស្គាល់នូវវិញ្ញាប័ត្រនេះ ។

Tri-agree-landtransp220102 01/21/02

ចក្រប្រយោជន៍

មាត្រា ១៥ .. បទបញ្ញត្តិ និងថ្នាក់សម្រាប់ការចាត់ចែង
ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ធានា អនុម័តិជាជំហានៗយកសញ្ញា និងបទបញ្ញត្តិចោលផ្លូវគោក និងស្តង់ដារ
ដែលកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 7 ។

មាត្រា ១៦ .. ការទទួលបានស្ថាប័នបណ្ណបើកបរ ទៅលើភាគីទី៣ :
រយៈពេលដែលធ្វើដំណើរឆ្ពោះទៅកាន់ដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ត្រូវអនុវត្តទៅតាមកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រង
ក្នុងការទទួលខុសត្រូវរបស់យានយន្ត ទៅលើភាគីទី៣ ដែលប្រទេសសាមីទាមទារអោយមានជាដាច់ខាត។

មាត្រា ១៧ .. ប័ណ្ណបើកបរ
ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលស្គាល់ប័ណ្ណបើកបរ ដែលចេញអោយដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ស្របទៅតាម
កិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីការទទួលស្គាល់ ប័ណ្ណបើកបរក្នុងស្រុក ចេញដោយបណ្តាប្រទេសអាស៊ាន ដែលបានចុះហត្ថលេខា
នៅតុលាការ ថ្ងៃទី 9 កក្កដា 1985 ។

មាត្រា ១៨ .. ការតម្កល់យានយន្តចាចនោះអាសន្ន
ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវផ្តល់អោយនូវការយកចូលជាបណ្តោះអាសន្ន នូវថយន្ត(និងប្រេងឥន្ធនៈ ដែលមានក្នុងមុខប្រេង
ផ្គត់ផ្គង់របស់វា, ប្រេងរំអិល , សំភារៈសំរាប់ជួសជុល និងត្រៀមបន្លាស់ ទៅតាមចំនួនមួយដ៏សមរម្យ) ដែលបានចុះបញ្ជី
នៅដែនដីភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត ដោយពុំចាំបាច់បង់ពន្ធតយ និងពន្ធនាំចូល ដោយពុំមានការគំលុំទុកប្រាក់សំរាប់ធានា
ក្នុងការបង់ពន្ធតយ និងចេញចូលដោយសេរី រួចពីបំរាម និងលក្ខខណ្ឌអវិជ្ជមាន ដោយសមស្របសំរាប់ការនាំចេញជាថ្មី
និងសមស្របទៅតាមលក្ខខណ្ឌដែលមានចែងក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 8 ។

ផ្នែកទី ៦ :

ការផ្តល់សេវាសុវត្ថិភាពនៃការធ្វើចរាចរខាងកាណាឡិកា

មាត្រា ១៩ .. សិទ្ធិនៃការធ្វើចរាចរ
សិទ្ធិនៃការធ្វើចរាចរ នឹងត្រូវធ្វើឡើងជាបន្តបន្ទាប់ ជា 02 ជំហាន:
ជំហានទី 1 : ស្របទៅតាមលក្ខខណ្ឌដែលបានកំណត់ក្នុងផ្នែកនេះ អាជីវកម្មកង់ព្យួន ដែលបង្កើតឡើង នៅក្នុង
ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អាចធានាអោយមានការដឹកជញ្ជូន ដូចខាងក្រោម :
(ក) ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ កាត់តាមទីកន្លែងភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត
(ខ) ឆ្លងព្រំដែន ចូលទៅក្នុងទីកន្លែងភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត
(គ) ឆ្លងព្រំដែន ចេញពីទីកន្លែងភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត
ជំហានទី2 : អាជីវកម្មកង់ព្យួនដែលបានបង្កើតឡើង នៅក្នុងភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អនុលោមតាម កំណែ
សេដ្ឋកិច្ចទីផ្សារសេរី អាចទទួលខុសត្រូវក្នុងការធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន ចូលទៅក្នុង-ចេញពី
ប្រទេសកាត់ ទីកន្លែងភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត។ ប៉ុន្តែការដឹកជញ្ជូនផ្ទៃក្នុង អាចប្រព្រឹត្តទៅបាន
លុះត្រាតែមានការអនុញ្ញាតពីសេសណាមួយ ពីប្រទេសសាមី ។

មាត្រា ២០ .. ការកំណត់ផ្លូវ និងទំនាក់ទំនង ដាច់ការចូល និងការចេញ
ពិធីសារទី១ បានកំណត់នូវផ្លូវដឹកជញ្ជូនដែលអាចអនុញ្ញាត អោយធ្វើការដឹកជញ្ជូន និងចំនុចចេញ-ចូល
សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

Tri-agee-landtranspl220102 01/21/02

បកប្រែក្រៅការ

ច្បាប់ ២១ .. អាជ្ញាប័ណ្ណដំរីអាជីវកម្មកម្ពុជា (ការអនុញ្ញាតដោយធ្វើអាជីវកម្មកម្ពុជា)

- (ក) អាជីវកម្មកម្ពុជា ត្រូវមានអាជ្ញាប័ណ្ណសំរាប់ការធ្វើអាជីវកម្មកម្ពុជាកាត់ ដែលចេញដោយដោយប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន ស្របទៅតាមលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ ដែលកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ៩។
- (ខ) អាជ្ញាប័ណ្ណអាជីវកម្ម មិនត្រូវបានគេលក់ រឺផ្ទេរ ដោយនីតិបុគ្គល ដែលគេបានផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណទៅដោយនោះទេ ។
- (គ) ប្រទេសសាមី ត្រូវទទួលស្គាល់អាជ្ញាប័ណ្ណអាជីវកម្ម ដែលចេញដោយដោយប្រទេសដើម ។

ច្បាប់ ២២ .. ការចូលទៅក្នុងទីផ្សារ

- (ក) អាជីវកម្មកម្ពុជាកម្ពុជា ដែលបានទទួលអាជ្ញាប័ណ្ណយ៉ាងត្រឹមត្រូវ សំរាប់ធ្វើអាជីវកម្មកម្ពុជាកាត់ព្រំដែន នៅប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន ស្របទៅតាមលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យដែលកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី១ នឹងត្រូវទទួលសិទ្ធិធ្វើអាជីវកម្មកម្ពុជាកាត់ព្រំដែន តាមបញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។
- (ខ) ប្រទេសសាមី ត្រូវផ្តល់ការអនុញ្ញាតទៅអាជីវកម្មកម្ពុជា ដែលធ្វើការកម្ពុជាកាត់ព្រំដែន ដើម្បីបង្កើតការិយាល័យតំណាង ក្នុងគោលបំណងសំរួល ការធ្វើអាជីវកម្មកម្ពុជារបស់ខ្លួន ។

ច្បាប់ ២៣ .. ទីផ្សារសេរី សំរាប់សេវាកម្មកម្ពុជា

- ប្រតិបត្តិការកម្ពុជា ត្រូវបានអនុញ្ញាតជាបន្តបន្ទាប់ ជា ០២ជំហាន :
- ជំហានទី១ : យានយន្តទាំងឡាយ ដែលប្រកបអាជីវកម្ម អនុលោមទៅតាមខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវកំណត់នៅក្នុងពិធីសារ ទី៣ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។ បរិមាណកម្មកម្ពុជាត្រូវតែកំណត់ឡើងក្នុងពិធីសារទី៣។ រយៈពេលនៃការអនុវត្ត ជំហានទី ១ នឹងត្រូវតែកំណត់ក្នុងពិធីសារទី៣ ។ គណៈកម្មាធិការជាតិសំរាប់សំរួលការកម្ពុជា នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ ដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងមាត្រាទី២៨ ត្រូវប្តូរគ្នា និងចេញដោយនូវបរិមាណដែលអនុញ្ញាតិ ហើយដែលមានការព្រមព្រៀងគ្នារៀងរាល់ប្រាំ ។
 - ជំហានទី២ : បរិមាណ និងសមត្ថភាពនៃការធ្វើអាជីវកម្មកម្ពុជាកាត់ព្រំដែនស្របតាមខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នឹងមិនត្រូវដោយមានការតឹងរឹង ជាជាងខ្លឹមសារដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងឡើយ ។

ច្បាប់ ២៤ .. ថ្លៃធម្មតា និងឆ្លើយតបនៃការកម្ពុជា

- (ក) ឈ្លីកម្រៃនៃការកម្ពុជា : ឈ្លីកម្រៃនៃការកម្ពុជា នឹងត្រូវរៀបចំទៅតាមបទបញ្ញត្តិ ដែលកំណត់នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ១០ ។
- (ខ) ថ្លៃធម្មតា : ការកំណត់តំលៃ សំរាប់ការកម្ពុជាកាត់ព្រំដែន ត្រូវអនុវត្តដោយសេរី និងតាមកំណត់ទីផ្សារ ប៉ុន្តែត្រូវដាក់កំរិតក្នុងការប្រមូលផ្តុំសហគ្រាស និងមានការពិនិត្យពិច័យ ពិតណាះកម្មការរួមដើម្បីចៀសវាងការដាក់ថ្លៃធម្មតាខ្ពស់ខ្លាំងពេក រឺទាបខ្លាំងពេក ។

ផ្នែកទី ៧ : ទោដ្ឋានចរាចរណ៍

ច្បាប់ ២៥ .. ស្តង់ដារគន្លងរថ រថភ្លើង និងស្នាម

- (ក) ការស្ថាបនា ឬការស្ថាបនាថ្មីឡើងវិញ នូវផ្លូវថ្នល់(គិតទាំងស្ពាន) ដែលភ្ជាប់ប្រទេសទាំងឡាយ និងដែលបង្ហាញនៅក្នុងពិធីសារទី១ ត្រូវធ្វើទៅតាមក្របខ័ណ្ឌនៃកម្មវិធីសាធារណការរបស់ជាតិឬក៏ទៅតាមការផ្តល់ថវិកាជាអន្តរជាតិ ។

Tri-ages-landtransp220102: 01/21/02

បកប្រែក្រៅការ

- (ខ) ការស្ថាបនា រីកស្ថាបនាឡើងវិញ នៃផ្លូវថ្នល់ដែលបានឯកភាពគ្នា (តំបន់ស្ថាន) នឹងត្រូវធ្វើឡើង ដោយអនុលោមទៅតាមលក្ខណៈអប្បបរមា ដែលបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ១១ ទៅតាមកំរិត ដែលបានអនុញ្ញាតិ អោយស្របទៅតាម ប្រភពថវិកាដែលមាន ។
- (គ) ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងធានាថាផ្លូវថ្នល់ដែលបានឯកភាពគ្នា ត្រូវមានសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ និងស្ថិតក្នុងលក្ខខណ្ឌល្អ ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ទទួលរ៉ាប់រងក្នុងការអនុវត្តន៍ ការជួសជុលធានាដែលចាំបាច់ ។

មាត្រា ២៦ .- ផ្ទះសណ្ឋា និងភ្នំសណ្ឋាននៃផ្លូវថ្នល់
 ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទទួលរ៉ាប់រង ក្នុងរយៈពេលបន្តបន្ទាប់គ្នា ក្នុងការដាក់ផ្ទះសណ្ឋា និងភ្នំសណ្ឋានទាំងឡាយ នៅលើដែនដីរបស់គេ ស្របទៅតាមស្តង់ដារ ដែលបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ៧ ។

មាត្រា ២៧ .- បច្ចេកយន្តសំរួលការឆ្លងកាត់ព្រំដែន
 ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលរ៉ាប់រង ក្នុងការស្ថាបនា ឬធ្វើអោយប្រសើរឡើង នូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលត្រូវការ នៅចំណុចឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងក្នុងការរៀបចំចាត់តាំងមន្ត្រីរបស់ខ្លួន អោយបំរើការនៅទីនោះ ដើម្បីធានាការបំពេញបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន អោយបានឆាប់រហ័ស និងមានប្រសិទ្ធភាព ដូចមានចែងក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី១២ ។

ផ្នែកទី ៨ :
ក្របខ័ណ្ឌនៃការរៀបចំស្ថាប័ន

មាត្រា ២៨ .- គណៈកម្មាធិការជាតិសំរួលការដឹកជញ្ជូន
 ភាគីចុះកិច្ចសន្យា និងបង្កើតឡើងរៀងរៀង នូវគណៈកម្មាធិការជាតិអចិន្ត្រៃយ៍សំរួលការដឹកជញ្ជូន ដែលត្រូវដឹកនាំដោយរដ្ឋមន្ត្រី រឺអនុរដ្ឋមន្ត្រីមួយរូប រឺមន្ត្រីដែលមានឋានៈស្មើ ។ គណៈកម្មាធិការនេះនឹងត្រូវមានតំណាងគ្រប់វិជ្ជាជីវៈទាំងអស់របស់ក្រសួងស្ថាប័ន ដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធក្នុងការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង អោយចូលរួមជាសមាជិក។

- មាត្រា ២៩ .-** គណៈកម្មាធិការរួម
- (ក) តំណាងទាំងឡាយ នៃគណៈកម្មាធិការជាតិសំរួលការដឹកជញ្ជូន នឹងរួមគ្នាបង្កើតឡើង គណៈកម្មាធិការរួមមួយ ។
 - (ខ) គណៈកម្មាធិការរួមនេះ នឹងតាមដានត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃ នូវការប្រព្រឹត្តទៅនៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។ គណៈកម្មាធិការនេះ នឹងប្រើប្រាស់ជាវេទិកា សំរាប់ជជែកពិភាក្សា និងដោះស្រាយទំនាស់តាមគោលណ៍សន្តិវិធី និងជាវេទិកាដែលអាចផ្តល់តំបន់ធានា ទៅកាន់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ព្រមទាំងរៀបចំនូវសំណើធ្វើវិសោធនកម្មកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ផ្នែកទី ៩ :
បទបញ្ញត្តិផ្សេងៗ

មាត្រា ៣០ .- ការគោរព និងអនុវត្តតាមច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិរបស់ជាតិ

- (ក) ប្រជាពលរដ្ឋ អាជីវករដឹកជញ្ជូន និងរថយន្ត ត្រូវអនុវត្តទៅតាមច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិទាំងឡាយ ដែលនៅជាធរមានក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសសាមី ។

Tni-agee-landtransp1220102 U1/21/02

- (ខ) ការអនុវត្តនៃច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិជាមូលដ្ឋាន គឺជាសមត្ថកិច្ចតែមួយគត់ របស់អាជ្ញាធរប្រទេសជាសាមី នៅពេលដែល មានការរំលោភច្បាប់ នៅក្នុងដែនដីនៃប្រទេសរបស់ខ្លួន។
- (គ) ប្រទេសជាសាមី អាចបដិសេធជាបណ្តោះអាសន្ន ឬជាអចិន្ត្រៃយ៍នូវការចូលទៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួន ចំពោះធនធានមួយ អ្នកបើកបរណាមួយ អាជីវកម្មកម្សាន្តណាមួយ ឬក៏រថយន្តមួយ ដែលបានរំលោភ បទបញ្ញត្តិកិច្ចព្រមព្រៀង ឬក៏ច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិជាតិរបស់ប្រទេសខ្លួន ។

មាត្រា ៣១ .. តំណាងនៃច្បាប់ បទបញ្ញត្តិ និងស្ថានភាពនៃចេញប្រទេសប្រើ
 ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ធានាបង្កើតអោយមានសៀវភៅកំរងច្បាប់ជាតិ បទបញ្ញត្តិ និងវិធាន និងព័ត៌មានបច្ចេកទេស អោយទូលំទូលាយជាភាសាអង់គ្លេស អំពីការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ។

មាត្រា ៣២ .. ប្រព្រឹត្តិកម្មចោលចិនចាតការប្រកាន់រើសអើង
 ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ធានាផ្តល់ប្រព្រឹត្តិកម្មអនុគ្រោះបំផុតចំពោះយានយន្ត ទំនិញ និងពលរដ្ឋ នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ផ្សេងទៀតដោយស្មើភាព និងមិនតិចជាងការផ្តល់ប្រព្រឹត្តិកម្មអនុគ្រោះបំផុតទៅលើប្រទេសទី៣ណាមួយ ក្នុងការដឹកជញ្ជូន ឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដោយអនុលោមទៅតាមបទបញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

មាត្រា ៣៣ .. ជំនួយក្នុងករណីចាត់ចែងច្រោះថ្នាក់ចរាចរ
 ក្នុងករណីមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងប្រជាពលរដ្ឋ អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន យានយន្ត រ៉ឺម៉ក ពីភាគី ចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ប្រទេសសាមីត្រូវចាត់វិធានការជួយសង្គ្រោះគ្រប់បែបយ៉ាង និងត្រូវជូនដំណឹងដល់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច នៃប្រទេសដើមអោយបានដឹងបំផុត តាមតែអាចធ្វើទៅបាន ។

- មាត្រា ៣៤ .. បទប្បញ្ញត្តិ
- ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទទួលរ៉ាប់រង ក្នុងការជំរុញប្រតិបត្តិការពហុដឹកជញ្ជូន តាមរយៈ :
- (ក) ការអនុវត្តរបបទទួលខុសត្រូវពហុដឹកជញ្ជូនមានសណ្ឋានតែមួយ ដូចដែលបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 13 អា
 - (ខ) កំណត់បរិមាណជាអប្បបរមា នូវលក្ខណៈសម្បត្តិដែលត្រូវអោយមាន សំរាប់អាជីវកម្មពហុដឹកជញ្ជូន ដែលមានកំណត់ ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 13 បេ ។
 - (គ) របបធានាកុមារីពិសេសមួយ ដូចបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ទី 14 ។

មាត្រា ៣៥ .. ការរៀបចំឯកសារ និងនីតិវិធី
 (ក) ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទទួលស្គាល់ថា ការរៀបចំឯកសារ បែបបទ និងនីតិវិធី គឺជាការបញ្ជាក់ពីកត្តាចំណាយថវិកា និងពេលវេលាដ៏សំខាន់ ដែលធ្វើអោយប៉ះពាល់ដល់ប្រសិទ្ធភាពនៃការធ្វើអាជីវកម្មឆ្លងកាត់ និងរក្សាភាពគ្មានក្បាច់ ការចំណាយ និងពេលវេលាដ៏តិចតួចទាំងនេះ អោយដល់កំរិតអប្បបរមា ។

- (ខ) ដូច្នេះភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទទួលរ៉ាប់រងក្នុងការ :
- 1- កំណត់ចំនួននៃឯកសារ និងកាត់បន្ថយតាមតែអាចធ្វើទៅបាន នូវនីតិវិធី និងសំណុំបែបបទដែលត្រូវការ បំពេញ ជាចាំបាច់សំរាប់ចរាចរដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។
 - 2- ធ្វើការបកប្រែជាភាសាអង់គ្លេស នូវរាល់ឯកសារទាំងអស់ ដែលប្រើប្រាស់ សំរាប់ចរាចរ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន
 - 3- សំរេចស្វ័យលក្ខណៈឯកសាររបស់ខ្លួន ទៅតាមឯកសារគន្លឹះ របស់អង្គការសហប្រជាជាតិ

Tril-agee-landtransp:220102 01/21/02

- សំរាប់ឯកសារពាណិជ្ជកម្ម ។
- 4- ធ្វើអោយស៊ីសង្វាក់គ្នា តាមតែអាចធ្វើទៅបាន ក្នុងខ័ណ្ឌ ធនធាន និងការបរិយាយទាំងឡាយ ដែលគេនិយមប្រើប្រាស់ជាប្រចាំ ក្នុងពាណិជ្ជកម្មឆ្នងដែន ដូចដែលបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ៥ ។
- 5- ពិនិត្យឡើងវិញជាតំណាក់ៗ នូវរាល់ឯកសារ និងនីតិវិធីទាំងអស់ ដែលត្រូវការចាំបាច់ និងមានសារៈសំខាន់ សំរាប់ចរាចរដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។
- 6- លុបបំបាត់ចោលនូវឯកសារ និងការទាមទារជាថ្មីការទាំងឡាយណា ដែលលើសពីសេចក្តីត្រូវការ រឺក៏មិនបំរើ គោលបំណងពិសេសណាមួយ ។
- 7- ធានាអនុវត្ត តាមគ្រប់រង្វាស់រង្វាល់ SI Units (ប្រព័ន្ធអន្តរជាតិទេកតាពាន់តោន រឺប្រព័ន្ធអន្តរជាតិទេ ឯកតាមេទ្រិកម៉ែម៉ែ -Modern Metric Units) នៅឆ្នាំ 2005
- 8- ជូនដំណឹងជាមុន ទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត អំពីតម្រូវការបន្ថែម រឺការផ្លាស់ប្តូរឯកសារ និងនីតិវិធី ណែនាំទាំងឡាយ មើម្បីផ្តល់ជាសញ្ញាណ និងប្រើប្រាស់ នៅក្នុងការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

ផ្នែកទី ១០ :
អវសានបញ្ញត្តិ

ច្បាប់ ៣៦ .. ការផ្តល់សច្ចាប័ន រឺការទទួលយកព្រមព្រៀង
កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ជាកម្មវត្ថុក្នុងការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការទទួលយកព្រមព្រៀង ពីភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។

ច្បាប់ ៣៧ .. ការសម្រេចសម្រាប់ជាតិ
ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវធានា សំរួលខ្លឹមសារបទបញ្ញត្តិជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ អោយមានខ្លឹមសារដូច ឬស្របតាមខ្លឹមសារ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ។

ច្បាប់ ៣៨ .. ការចាត់ស៊ីសង្វាក់
ការដាក់លក្ខខណ្ឌនៅលើកិច្ចព្រមព្រៀង ពុំត្រូវបានអនុញ្ញាតឡើយ ។

ច្បាប់ ៣៩ .. ការចូលជាមេមតិ
កិច្ចព្រមព្រៀងនឹងចូលជាមេមតិ នៅថ្ងៃដែលភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការឯកភាព លើកិច្ចព្រមព្រៀង

ច្បាប់ ៤០ .. ការទូទាត់នៃកិច្ចព្រមព្រៀង
ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ អាចព្យួរទុក នូវការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងជាបណ្តោះអាសន្ន ដែលមានឥទ្ធិពលភ្លាមៗ ក្នុងករណីមានការរីករវាងរដ្ឋាភិបាលទាំងពីរ ដែលប៉ះពាល់ដល់សន្តិសុខជាតិរបស់ខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនព័ត៌មានទៅភាគីចុះ កិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត អំពីការព្យួរទុក និងអំពីការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះ អោយបានឆាប់បំផុត តាមតែអាចធ្វើទៅបាន នៅពេលណាដែលសភាពការណ៍ វិលត្រឡប់ទៅស្ថានភាពជាធម្មតារវិញ ។

ច្បាប់ ៤១ .. ទំនាក់ទំនងជាមួយអង្គការអន្តរជាតិផ្សេងៗ

Tri-agee-landtra asp:220102 01/21/02

កិច្ចព្រមព្រៀង រឹតសកម្មភាពណាមួយដែលធ្វើឡើងតាមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នឹងមិនមានបះពាល់ដល់សិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ច នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀង រឹតសកម្មភាពណាមួយដែលមានស្រាប់ ដែលភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទាំងនេះ ជាសមាជិកដែរនោះទេ ។

ច្បាប់ ៤២ .- ការបោះស្រាយទំនាស់

ទំនាស់រវាង ភាគី២ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ រឺការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវស្រុះស្រួល គ្នាលើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចាតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។

ច្បាប់ ៤៣ .- វិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្មកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ដោយគ្មានកាត់គណៈកម្មាធិការរួម។ ការចូលរួមមាននៃវិសោធនកម្មលើកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវមានការយល់ព្រមជាឯកច្ឆ័ត្ន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

ច្បាប់ ៤៤.- ការប្រកាសបដិសេធ

(ក) កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ អាចប្រកាសបដិសេធដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ បន្ទាប់ពីការផុត ចំនួនកំណត់២ឆ្នាំ គិតចាប់ពីថ្ងៃដែលកិច្ចព្រមព្រៀងចូលជាធរមាន តាមសេចក្តីប្រកាសជូនដំណឹង ដែលផ្ញើរជូនទៅ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា១២ផ្សេងទៀត ។

(ខ) ការប្រកាសបដិសេធ ត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពមួយឆ្នាំ បន្ទាប់ពីការធ្វើសេចក្តីជូនដំណឹងរបស់ខ្លួន ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនៅទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការអនុញ្ញាតត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់រៀងរៀងខ្លួន ដោយចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀង បានចុះហត្ថលេខា លើកិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីការសម្រួលនៃការអីកជព្យួនទំនិញ និងពលរដ្ឋ ក្នុងកាត់ព្រំដែន។

ធ្វើនៅរៀងចំនួន ថ្ងៃទី ២៦ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ ជា០៣ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងដោយរដ្ឋាភិបាលសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិត ប្រជាធិបតេយ្យកម្ពុជា

H.E Phao Bounnaphol

រដ្ឋមន្ត្រីធម្មនាគមន៍ ដឹកនាំព្យួន ប្រៃសណីយ និងសំណង់

តំណាងដោយរដ្ឋាភិបាលរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

H.E. Suthep Thaugsuban

រដ្ឋមន្ត្រីដឹកនាំព្យួន និងធម្មនាគមន៍

តំណាងដោយរដ្ឋាភិបាលសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

Le Ngoc Hoan

រដ្ឋមន្ត្រីដឹកនាំព្យួន

Tri-agee-landtransp1220102 01/21/02

បញ្ជីទម្រង់សន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាព

- ឧបសម្ព័ន្ធ ១ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញងាយគ្រោះថ្នាក់
- ឧបសម្ព័ន្ធ ២ ការចុះបញ្ជីយានយន្ត ទៅក្នុងចរាចរអន្តរជាតិ
- ឧបសម្ព័ន្ធ ៣ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញងាយខូចគុណភាព
- ឧបសម្ព័ន្ធ ៤ ការស្រួលបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន
- ឧបសម្ព័ន្ធ ៥ ចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែនរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ
- ឧបសម្ព័ន្ធ ៦ របបធម្មនុញ្ញកាត់ និងបែបបទបំពេញជំនួយខាងក្នុងប្រទេស
- ឧបសម្ព័ន្ធ ៧ បទបញ្ញត្តិចរាចរលើផ្លូវថ្នល់ និងគំនូសសញ្ញា
- ឧបសម្ព័ន្ធ ៨ ការអោយយកចូលយានយន្តជាបណ្តោះអាសន្ន
- ឧបសម្ព័ន្ធ ៩ លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ សំរាប់ការផ្តល់សិទ្ធិអោយអាជីវករ ម៉េឃ្យធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន
- ឧបសម្ព័ន្ធ ១០ លក្ខណៈនៃការដឹកជញ្ជូន
- ឧបសម្ព័ន្ធ ១១ គំនូសប្លង់ផ្លូវ ស្ពាន និងស្តង់ដារ និងលក្ខណៈពិសេសនៃការសាងសង់
- ឧបសម្ព័ន្ធ ១២ មធ្យោបាយនៃការឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងការឆ្លងកាត់ និងសេវា
- ឧបសម្ព័ន្ធ ១៣អា របបទទួលខុសត្រូវការដឹកជញ្ជូនពហុភាព
- ឧបសម្ព័ន្ធ ១៣បេ លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ សំរាប់ការផ្តល់សិទ្ធិអោយអាជីវករដឹកជញ្ជូនពហុភាព ម៉េឃ្យធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន
- ឧបសម្ព័ន្ធ ១៤ របបធម្មនុញ្ញកាត់
- ឧបសម្ព័ន្ធ ១៥ ប្រព័ន្ធចាត់ថ្នាក់ទំនិញ

- ពិធីសារទី ១ ការកំណត់តម្លៃរដ្ឋប្បវេណី ផ្លូវថ្នល់ និងចំណុចចូល-ចេញ (ការឆ្លងកាត់ព្រំដែន)
- ពិធីសារទី ២ ការបង់ថ្លៃពាក់ព័ន្ធចរាចរដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់
- ពិធីសារទី ៣ បរិមាណ និងសមត្ថភាពនៃសេវា និងការចេញ ត្រួតពិនិត្យ (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 Modern 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

វិសោធនកម្មនៃកិច្ចព្រមព្រៀង

រវាង និងក្នុងខ្លួន

រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
 សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា
 ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ស្តីអំពីការសំរេចសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

នាយកដ្ឋានផែនការ

ឆ្នាំ ២០០៦

**វិសោធនកម្ម លើកិច្ចព្រមព្រៀង រវាង និងក្នុងរង្វង់ រដ្ឋាភិបាល
សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យ ប្រជាមានិតឡាវ រាជាណាចក្រថៃ និង
សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសំរួល ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ
និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន**

រដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ រាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយម
វៀតណាម ហៅកាត់ថា "ភាគីចុះកិច្ចសន្យា"

យោងទៅលើកិច្ចព្រមព្រៀង រវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ រាជា
ណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ក្នុងការសំរួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងប្រជាពលរដ្ឋឆ្លងកាត់
ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅថ្ងៃទី ២៦ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ១៩៩៩ នៅរៀងចំនួនទៅហៅកាត់ថា "កិច្ចព្រមព្រៀង"

យោងមកលើលើសន្និសីទលើកទី ៩ នៃសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ចក្នុងអនុតំបន់ នៅក្រោមកម្មវិធីសហប្រតិបត្តិការ
សេដ្ឋកិច្ចក្នុងមហាអនុតំបន់មេតឌូ (GMS) ដែលត្រូវបានគេយល់ព្រមថា ការអនុម័ត និងការចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រម
ព្រៀងក្របខ័ណ្ឌ ក្នុងការសំរួលពលនាចករ ទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដោយប្រទេសជាសមាជិកទាំង ៦
របស់ (GMS) ត្រូវបញ្ចប់នៅឆ្នាំ ២០០១

គំរូការក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មកិច្ចព្រមព្រៀង ដើម្បីបំរើជាមូលដ្ឋាន នៅក្នុងដំណាក់កាលផ្តួចផ្តើមក្នុងការពង្រីក
សហប្រតិបត្តិការ លើការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋ រវាង និងក្នុងរង្វង់បណ្តាប្រទេសនៅក្នុង (GMS) ។

ធានាសុវត្ថិភាពសម្រាប់ :

មាត្រា ១

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាយល់ព្រមថា វាក្យខ័ណ្ឌទី១ នៃ "រដ្ឋកថា" ត្រូវបានជំនួសដោយពាក្យ "ភាគីចុះកិច្ចសន្យា" ។

មាត្រា ២

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា យល់ព្រមថា វាក្យខ័ណ្ឌ(ក) នៃមាត្រា ៣ "និយមន័យ នៃពាក្យប្រើប្រាស់ក្នុងកិច្ចសន្យា" ត្រូវ
បានជំនួសដោយពាក្យ "កិច្ចព្រមព្រៀង" : គឺជាកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ រួមជាមួយឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយរបស់វា
ក្នុងការសំរួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរឆ្លងកាត់ព្រំដែន ក្នុងមហាអនុតំបន់មេតឌូ" ។

មាត្រា ៣

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា យល់ព្រមថា មាត្រា ៣៦ ត្រូវជំនួសដោយឃ្លា :

“កិច្ចព្រមព្រៀងជាកម្មវត្ថុ នៃការផ្តល់សច្ចាប័ណ្ណ ឬការយល់ព្រមពីរដ្ឋាភិបាល នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។ ការចុះហត្ថលេខា ការផ្តល់សច្ចាប័ណ្ណ ឬការយល់ព្រម និងការចូលជាធរមាន នៃកិច្ចព្រមព្រៀងអាចប្រព្រឹត្តទៅបាន នៅមុនពេល និងដោយឯកភាព (មិនចំណុះ) អំពីការចុះហត្ថលេខា ការផ្តល់សច្ចាប័ណ្ណ ឬការយល់ព្រម និងការចូលជាធរមាន នៃឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយទេ” ។

មាត្រា ៤

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា យល់ព្រមថា មាត្រា ៣៦ ថ្មី (ស្លូត) ត្រូវបញ្ចូលក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងបន្ទាប់ពីមាត្រា ៣៦ “ការផ្តល់សច្ចាប័ណ្ណ ឬការយល់ព្រម” ដែលមានសេចក្តីដូចខាងក្រោម :

“មាត្រា ៣៦ (ស្លូត) : ការចូល

កិច្ចព្រមព្រៀងបើកចំហសំរាប់ការចូល សំរាប់ប្រទេសណាមួយនៅក្នុងមហាអនុតំបន់មេតអ៊ូ ។ លិខិត្តបញ្ជាក់នៃការ ចូលត្រូវតែតំកល់ទុកនៅរដ្ឋាភិបាល នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា” ។

មាត្រា ៥

ពិធីការចូល សំរាប់ប្រទេសណាមួយ ក្នុងមហាអនុតំបន់មេតអ៊ូ (GMS) ចំណងជើង នៃកិច្ចព្រមព្រៀង នឹងត្រូវធ្វើវិសោធនកម្មដោយស្វ័យប្រវត្តិ ដើម្បីឱ្យយ៉ាងណាបញ្ចូលឈ្មោះប្រទេសដែលបានចូល ។

មាត្រា ៦

វិសោធនកម្ម ដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ សំរាប់កិច្ចព្រមព្រៀង គឺជាកម្មវត្ថុសំរាប់ផ្តល់សច្ចាប័ណ្ណ ឬការយល់ព្រមពីរដ្ឋា ភិបាល នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។

ធ្វើនៅ យ៉ាងហ្គួន ថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ ជា ០៣ ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ចាត់លេខ :

តំណាងរដ្ឋាភិបាល នៃសភាធារណរដ្ឋប្រជាមានិត ប្រជាធិបតេយ្យកម្ពុជា

H.E . Samphong Monkhonvilay

រដ្ឋមន្ត្រី ទីស្តីការនាយករដ្ឋមន្ត្រី

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលថៃឡង់ដ៍

H.E . Pongsakom Laohavichien

អនុរដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងដឹកជញ្ជូន និង តមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាល នៃសភាធារណរដ្ឋ 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
លិខិត្តបករណ៍ នៃការចូល**

ក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ រាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ក្នុងការសុំរួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ច្រកប្រទេសធុនតូច វិសោធនកម្ម

ដោយហេតុថា កិច្ចព្រមព្រៀងរវាងនិងក្នុងរង្វង់ រដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិត ប្រជាធិបតេយ្យឡាវ រាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ក្នុងការសុំរួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅរៀងចំនួន ថ្ងៃទី២៦ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ១៩៩៩ តទៅហៅកាត់ថា "កិច្ចព្រមព្រៀង"

ដោយហេតុថា កិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានសុំរួលដោយ វិសោធនកម្ម ដែលចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងយ៉ាងហ្គួន នៅថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ តទៅហៅកាត់ថា "កិច្ចព្រមព្រៀង វិសោធនកម្ម"

ដោយហេតុថា ស្របតាមមាត្រា ៣៦ (ស្ទួន) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងវិសោធនកម្ម បើកចំហសំរាប់ការចូល ប្រទេសណា មួយនៅក្នុងមហាអនុតំបន់មេកុង

ដោយហេតុថា ស្របតាមមាត្រា ៣៦ (ស្ទួន) លិខិត្តបករណ៍ នៃការចូលត្រូវតែកំណត់ទុកនៅនឹងរដ្ឋាភិបាល នៃភាគី ចុះកិច្ចសន្យា

ដោយហេតុថា ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវបានអញ្ជើញ អោយចូលទៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង វិសោធនកម្ម

ដោយហេតុថា ឆ្លើយតបទៅនឹងការអញ្ជើញនេះ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា បានសំដែងអោយឃើញបំណង របស់ខ្លួន ក្នុងការចូលរួមក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងវិសោធនកម្ម

ហត្ថលេខីខាងក្រោម រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម ត្រូវបានអនុញ្ញាត យ៉ាងត្រឹមត្រូវ ដើម្បីចុះហត្ថលេខា

តាមរយៈការអះអាងខាងលើនេះ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ចូលក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងវិសោធនកម្ម និងទទួលយក កាតព្វកិច្ចទាំងឡាយ ដើម្បីផ្តល់នូវប្រសិទ្ធភាពចំពោះប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងស្មោះស័ក្ត្រអនុវត្ត ករណីទាំងអស់ដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ។

និងជាសក្ខីនៅទីនេះ យើងបានចេញនូវលិខិត្តបករណ៍ នៃការចូលពេលនេះ ព្រមជាមួយហត្ថលេខា និង ឈ្មោះរបស់ យើងភ្ជាប់ជាមួយនេះ ។

ធ្វើនៅយ៉ាងហ្គួន ថ្ងៃទី ២៩ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ ជា ០៣ ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ដើម្បីតំណក់ទុកនៅ ជាមួយរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិត ប្រជាធិបតេយ្យឡាវ រាជាណាចក្រថៃ និងសាធារណរដ្ឋសង្គម និយមវៀតណាម ។

**ឯកឧត្តម ចេប 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 : ...*៥៧៧*...*ស/ច*

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 រដ្ឋមន្ត្រី ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម និងជា រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកការងារមហាអនុតំបន់មេគង្គ ដើម្បីចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀង ស្តីពីការសំរេចសំរួលដល់ទំនិញ និងប្រជាជនឆ្លងកាត់តាមព្រំដែន រវាងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតកម្ពុជា រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃ រដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម នៅឯកិច្ចប្រជុំថ្នាក់រដ្ឋមន្ត្រីមហាអនុតំបន់មេគង្គលើកទី ១០ ដែលនឹង ប្រព្រឹត្តទៅនៅថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នាទីក្រុងយ៉ាងហ្វូន នៃប្រទេសមីយ៉ាន់ម៉ា ។

អាស្រ័យហេតុនេះ នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដោយមានសិទ្ធិពេញលេញតាមអំណាច ដែលច្បាប់បានប្រគល់ជូន បានចុះហត្ថលេខាលើសិទ្ធិប្រទាននេះ ។

រាជធានីភ្នំពេញ , ថ្ងៃទី ១៦ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១



ច័ន ថៃន

Memorandum of Understanding

On

Clarification of the Relationship Between the GMS Cross-Border Agreement and Its Annexes and Protocols¹

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 Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People*.

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

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

លេខ: ១៣៣ អនក្រ.បក

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន	
នាយកដ្ឋានសាធារណការ	
លេខ :	414 អន
ថ្ងៃទី :	25 ធ្នូ 2002
ចេញនៅ :	ភ្នំពេញ

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ២៤ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០២

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
- បានឃើញអនុក្រឹត្យលេខ ១៤ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី ០៣ ខែ មិនា ឆ្នាំ ១៩៩៨ ស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
- យោងតាមសំណើរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ប្រគល់សិទ្ធិពេញសមត្ថភាពជូនឯកឧត្តម **ឃី តាំងឈឹម** រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ដើម្បីចុះហត្ថលេខា ក្នុងនាមរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា លើអនុស្សរណៈនៃការយោគយល់គ្នា រវាង និងក្នុងរង្វង់ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យ ប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពី ការបញ្ជាក់ បំភ្លឺនូវទំនាក់ទំនងរវាងកិច្ចព្រមព្រៀង GMS ឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងពិធីសារ-ឧបសម្ព័ន្ធរបស់វា និងការ សន្យាធ្វើវិសោធនកម្មមាត្រា ១៧ (ប័ណ្ណបើកបរ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

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

u

(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

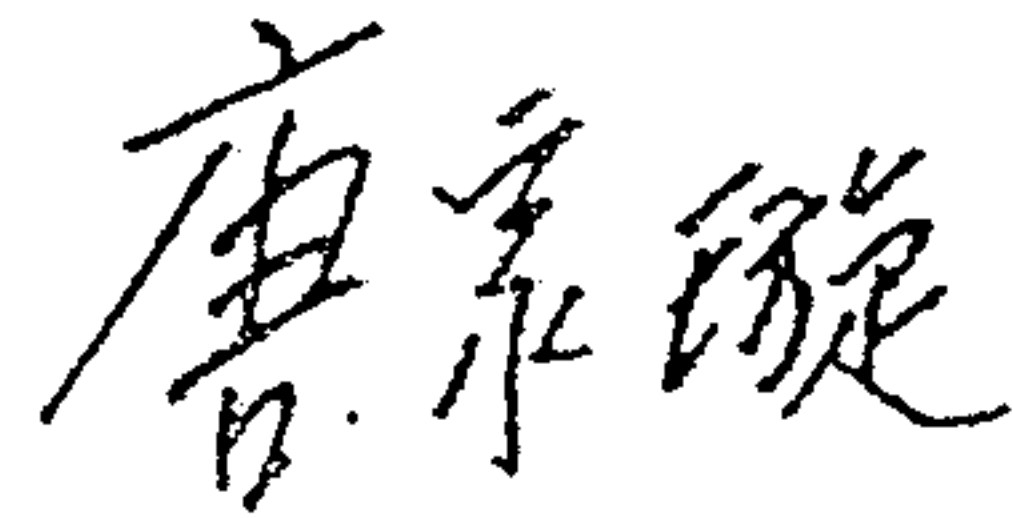


23/.

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二〇〇一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



二〇〇二年十一月 三 日于北京



ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

លេខ : ៥០ ស.ប.ជ

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 **ចច ប្រសិទ្ធ** រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម និងជារដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកមហាអនុតំបន់មេគង្គ ដើម្បីចុះហត្ថលេខា ក្នុងនាមរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា លើអនុស្សរណៈនៃការយោគយល់រវាង និង ក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការអនុវត្តនីតិវិធីសាស្ត្រ ជា ពីរ ដំណាក់កាល នៃការប្រើប្រាស់យានយន្តមិនធ្វើពាណិជ្ជកម្ម និង ការទទួលស្គាល់កំរិតសមត្ថភាពទ្រទ្រង់ នៃស្ថានចាស់ៗ របស់មីយ៉ាន់ម៉ា ទៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង GMS ដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា បានចុះហត្ថលេខាលើសិទ្ធិប្រទាននេះ ។


ហ៊ុន សែន

A



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
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 Govt.-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. Ruiti (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

រាជកិច្ច ទំព័រ ៨៣៦៧

២០០២ ឆ្នាំ ២០០២ ខែ ០២ ឆ្នាំ ២០០២

២១ ខែ ០២ ឆ្នាំ ២០០២

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	