

**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION
AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF CAMBODIA**

The Government of the Russian Federation and the Government of the Kingdom of Cambodia hereinafter referred to in the present Agreement as the Contracting Parties;

taking into consideration the fact of the Russian Federation and the Kingdom of Cambodia being the Parties of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944; and

desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond the territory of their States,

have agreed as follows:

**ARTICLE 1
DEFINITIONS**

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires, the following terms mean:

1. "Convention" – the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of the Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 hereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by the Russian Federation and the Kingdom of Cambodia respectively;

2. "Aeronautical Authorities":

- in the case of the Russian Federation – the Ministry of Transport of the Russian Federation or any person or body authorized to perform any function presently exercised by the said Aeronautical Authorities;

- in case of the Kingdom of Cambodia – the State Secretariat of Civil Aviation, the Office of the Council of Ministers or any person or body authorized to perform any function presently exercised by the said Aeronautical Authorities;

3. “Territory” – in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

4. “Tariff” – the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

5. “Designated Airline” – the airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of the present Agreement;

6. “Air Service”, “International Air Service”, “Airline” and “stop for non-traffic purposes” – have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

7. “Agreement” – the present Agreement, its Annex and any amendments thereto. Annex to the present Agreement shall be considered as its integral part and all references on the present Agreement shall include reference on the Annex to the present Agreement, unless otherwise agreed;

8. “Schedule” – the schedule of the routes to operate air transportation services annexed to the present Agreement and any modifications thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 17 of the present Agreement;

9. “Capacity”:

- in relation to an aircraft – the payload of that aircraft available on a route or section of a route;

- in relation to an agreed service – the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and a route or section of a route;

10. “Spare parts” – articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;

11. “Regular equipment” – articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment;

12. “Facilities and airport charges” – charges made to airlines for the provision of aircraft, their crews and passengers of airport and air navigation facilities, including related services and facilities.

ARTICLE 2
GRANTING of RIGHTS

1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purposes of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in Annex to the present Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.
2. An airline designated by each Contracting Party shall enjoy exercising, while operating agreed services on a specified route, the following rights:
 - a) to fly across the territory of the State of the other Contracting Party without landing;
 - b) to make stops in the territory of the State of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
 - c) to make stops in the territory of the State of the other Contracting Party at the points specified for that route in the present Agreement, for the purpose of putting down and/or taking on international traffic in passengers, cargo and mail.
3. Nothing in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the rights of taking on, in the territory of the State of other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the State of that other Contracting Party.
4. For the purposes of realizing the ground technical services of its aircraft the designated airlines of each Contracting Party may conclude the respective agreements with the enterprises of the other Contracting Party which have the needed license to provide such service in the territory of the State of the other Contracting Party.

ARTICLE 3
DESIGNATION of AIRLINES

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed service on the specified routes.
2. On receipt of such designation that the Contracting Party has designated the airlines the other Contracting Party shall without delay, subject to the provision of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant to each designated airline the appropriate operating authorizations.
3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party prior to granting the operating authorization may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and/or regulations normally and reasonably applied by such authorities to the operation of international air services.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the State of the Contracting Party designating the airlines or in the citizens of its State.
5. When a designated airline has been so authorized, it may begin to operate the agreed services provided that schedules, agreed between the designated airlines, are approved by the Aeronautical Authorities of the States of the Contracting Parties and tariffs established in accordance with the provisions of Article 15 of the present Agreement are in force in respect of that service.

ARTICLE 4
REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke the operating authorization or to suspend the exercise of the right specified in paragraph 2 of Article 2 of the present Agreement by airline designated by the other Contracting Party, or to

impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights in any case:

a) where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that designated airline are vested in the Contracting Party designating the airlines, or in the citizens of its State; or

b) of failure by that designated airline to comply with the laws and/or regulations of the State of the Contracting Party granting these rights; or

c) the airline otherwise fail to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension of the exercise of the right specified in paragraph 2 of Article 2 of the present Agreement or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party. In such a case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

3. In the event of action by one Contracting Party under the provisions of this Article, the rights of the other Contracting Party in accordance with Article 2 of the present Agreement shall not be prejudiced.

ARTICLE 5 FACILITIES AND AIRPORT CHARGES

Fees and other charges for the use of airport including its installations, technical and other facilities and services as well as any charges for the use of air navigation facilities, communication facilities and services shall be collected in accordance with the rates and tariffs established by each Contracting Party on the territory of its State, in accordance with Convention.

ARTICLE 6
DUTIES AND TAXES

1. Aircraft operated on the agreed services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board of the aircraft shall be exempt from the imposition of customs duties and duties on arriving in the territory of State of the other Contracting Party, providing such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. In accordance with laws and regulations of the State of both Contracting Parties there shall also be exempted from the imposition of customs duties, taxes and other similar payments and duties with the exception of charges corresponding to the service performed:

- a) aircraft stores taken on board in the territory of the State of one Contracting Party, within limits fixed by the authorized authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft operated on the agreed services by the designated airlines of the other Contracting Party;
- b) equipment and spare parts introduced into the territory of the State of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on operation on agreed services by the designated airlines of the other Contracting Party;
- c) fuel and lubricants (including hydraulic fluids) destined to supply outbound aircraft on agreed services by the airlines designated by the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the route performed over the territory of the State of the other Contracting Party in which they are taken on board.

3. It is prohibited to use materials, supplies and spare parts referred to in paragraph 2 of this Article for other purposes than that directly specified in this article. Regular aircraft equipment, the materials, supplies and spare parts may be placed under the supervision or control of the Customs Authorities up to such time as they may be re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations of the State of that Contracting Party.

4. Regular aircraft equipment, the materials, supplies and spare parts mentioned in paragraph 2 of the present Article retained on board the aircraft operated by designated airlines of one Contracting Party on the agreed services, may be

unloaded in the territory of the State of the other Contracting Party only with the approval of the Customs Authorities of the State of that Contracting Party. In such case they may be placed under the Customs supervision of the said Authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations of the State of that Contracting Party.

5. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of the State of each Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose, shall, except in respect of security measures against acts of unlawful interference, as well as transportation of narcotics and psychotropic substances, only be subject to a simplified control. Baggage and cargo shall, up to such time that they are on direct transit, be exempted from customs duties, taxes and any payments.

6. Charges corresponding to the services performed customs clearance and storage will be charged in accordance with the national laws and regulations of the State of the Contracting Parties.

ARTICLE 7

PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF THE AGREED SERVICES

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be afforded fair and equal opportunity in operation of the agreed services.

2. While operating the agreed services on the specified routes, the designated airlines of one Contracting Party shall take into account the interest of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services, which the latter provide on the whole, or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall be related to the requirements of the public for transportation on the specified routes, and each designated airline shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the State of the Contracting Party designating the airline and the territory of the State of the other Contracting Party.

4. When air services are provided by the designated airlines of one Contracting Party between the points in the territory of the State of the other Contracting Party

and the points in third countries, the grant of capacity shall be in accordance with the general principle that capacity shall be related to the requirements of:

- a) traffic between the countries of origin and destination;
- b) traffic of the area through which the agreed service pass;
- c) transit flights.

5. In order that the designated airlines to be afforded fair and equal treatment, the frequency of the services and their capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the Aeronautical Authorities of the States of the both Contracting Parties. This requirement should also be met in case of any change concerning the agreed services.

6. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties should, if necessary, endeavor to reach a satisfactory arrangement regarding flight schedules, capacity and frequencies.

ARTICLE 8 APPROVAL OF TIME-TABLES

The designated airlines of either Contracting Party shall, not later than forty five (45) days prior to the date of operation of any agreed service(s), submit its proposed time-table to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party for approval.

Such time-table shall include the type of service and aircraft to be used, the flight schedule and any other relevant information. This shall, likewise, apply to any subsequent changes. In special cases this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

ARTICLE 9 SUPPLY OF STATISTICS

The Aeronautical Authorities of one Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by their designated airlines to and from the territory of the State of other Contracting

Party as may normally be prepared and submitted by the designated airline to its national Aeronautical Authorities. Such data shall include details on volume, distribution, origin and destination of the traffic. Any additional statistical traffic data which the Aeronautical Authorities of the Contracting Party may desire from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall be, upon request, a subject of mutual discussion and agreement between the two Contracting Parties.

ARTICLE 10 APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of the State of one Contracting Party relating to the admission to, entry into or departure from the territory of its State aircraft engaged in international air services or to operation or navigation of such aircraft while within its territory shall be applied to aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of the State of one Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail such as formalities regarding emigration, immigration, customs, currency, health and quarantine shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Each Contracting Party shall, upon request, supply to the other Contracting Party copies of the relevant laws and regulations referred to in this Article.

ARTICLE 11 TRANSFER OF EARNINGS

1. Each Contracting Party shall on base of reciprocity, grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by the said airlines in connection with the operation of the international air services. No charges other than normal bank charges shall be applicable to such transfers.

The said transfer shall be made in any freely convertible currency according to the official exchange rate valid for the date of transfer and in accordance with the financial legislation of the State of the Contracting Party, from which territory the transfer is made.

2. The provisions of this Article do not affect the issues of taxation that are the subject of the other agreement between the Contracting Parties.

ARTICLE 12 AVIATION SAFETY

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that such certificates and licenses were issued or rendered valid in conformity to the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize, for flights above the territory of its State, certificates of competency and licenses granted to its own citizen by the other Contracting Party.

2. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. Such consultations shall begin within thirty (30) days from the date of the request of one of the Contracting Parties.

If, following such consultations, one Contracting Party finds that other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings of deficiencies and the steps considered necessary to conform to these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action during thirty (30) days or during an agreed upon time period between the two Contracting Parties.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, any aircraft operated by, or on behalf of the airline of one Contracting Party on air services operation in accordance with the provision of the present Agreement to and from the territory of the State of the

other Contracting Party may be the subject of a search by the authorized representatives of that other Contracting Party. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licenses of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform the standards established pursuant to the Convention, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft.

4. When an urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline of other Contracting Party. Any action by one Contracting Party in accordance with this Article shall be discontinued once the basis of the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 13 AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of the present Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity to the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971, Protocol for the Suppressions of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988, and the provisions of bilateral agreements being in force between the Parties and any other multilateral agreements governing civil aviation security binding upon the Russian Federation and the Kingdom of Cambodia.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the States of the Contracting Parties. Each Contracting Party shall require that the operators of aircraft of their registry, or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of international airports in their territory of their States act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party may require from the operators of aircraft to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 of this Article for entry into, departure from or while within the territory of the State of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within the territory of its State to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat to civil aviation.

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

ARTICLE 14

AIRLINE COMMERCIAL REPRESENTATION

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the State of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the State of the other Contracting Party those of its own managerial, technical,

operational and other specialist staff who are required for the provisions of the present air services.

2. The designated airline of one Contracting Party shall be granted the right of its own sale of transportation using their own transportation documents in the territory of the State of the other Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of that State. Such sale may be executed directly in the representations of the designated airlines or through the authorized agents which have an appropriate license to provide such attendance.

ARTICLE 15 TARIFFS

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of airline and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs and the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned in consultation with the other airlines operating the whole or part of that route.

3. If the designated airlines of the States of the Contracting Parties cannot agree on any of these tariffs or if for some other reason a tariff cannot be agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall endeavor to determine the tariff by agreement between them.

4. The tariffs shall come into effect after approval by the Aeronautical Authorities of the States of both Contracting Parties shall remain in force until new tariffs have been established.

ARTICLE 16
CONSULTATIONS

From time to time there shall be the consultations between the Aeronautical Authorities of the States of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfillment of the present Agreement with the exemption of Article 12 of the present Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 17
MODIFICATION OF AGREEMENT

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the present Agreement and the Annex thereto it may request a consultation between the Aeronautical Authorities of the States of both Contracting Parties in relation to the proposed modification. Consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request unless the Aeronautical Authorities of the States of both Contracting Parties agree upon the prolongation of that period. The modifications of the present Agreement shall be made by written consents of both Contracting Parties. The modifications of Annex may be made by arrangements between the aeronautical authorities of the States of the Contracting Parties.

ARTICLE 18
CONFORMITY TO MULTILATERAL CONVENTIONS OR AGREEMENTS

In the event of the conclusion of any general multilateral convention or agreement concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be amended so as to conform to the provisions of such convention or agreement.

ARTICLE 19
TERMINATION

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.
2. In such case the present Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 20
SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement and its Annex the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation between Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.
2. If the said Aeronautical Authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
3. If a settlement cannot be reached by the methods, indicated in paragraphs 1 and 2 of this Article, either Contracting Party may refer the dispute to an Arbitration consisting of three arbitrators, two of whom to be appointed by each Contracting Parties and the third – umpire, to be appointed by two so nominated. In case the dispute is referred to arbitration, each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt a notice in respect of reference of the dispute to arbitration and the umpire shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the specified period, or nominated arbitrators fail to agree on the umpire within the said period, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint the arbitrator of failing Contracting party or the umpire as the case

may require. The umpire shall be a national of a State having diplomatic relations with the State of both Contracting Parties at the time of the appointment.

4. In the case of the appointment of the umpire by the President of the Council of International Civil Aviation Organization, if the President of the Council of International Civil Aviation Organization is prevented from carrying out the function in accordance with the paragraph 2 of this Article or if he is a citizen of the State of either Contracting Party, the appointment shall be made by the Vice-President and if the Vice-President is also prevented from carrying out the function in accordance with the paragraph 2 of this Article or if he is a citizen of the State of either Contracting Party, the appointment shall be made by senior member of the Council of International Civil Aviation Organization who is not a citizen of the State of either Contracting Party.

5. Subject to other provisions agreed by the Contracting Parties, the arbitral tribunal shall determine its procedure and the place of arbitration.

6. The decisions of the arbitral tribunal shall be binding for the Contracting Parties.

7. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member of the tribunal and its representation in the arbitral proceeding. The cost of the umpire and the remaining cost shall be born in equal part by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the Council of International Civil Aviation Organization in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the failing party as referred to in paragraph 3 and 4 of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 21

REGISTRATION WITH ICAO

The present Agreement and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 22
ENTRY INTO FORCE

The present Agreement shall enter into force on the date of the receipt of the last written notification confirming that the Contracting Party to the other Contracting Parties have fulfilled all their internal procedures for the entry into force of the present Agreement.

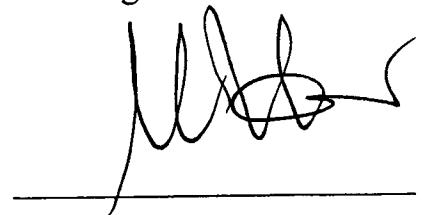
From the date of entry into force of the present Agreement, the Air Services Agreement between the Government of the Union of the Soviet Socialistic Republics and the Government of the People's Republic of Kampuchea, signed on 16 July 1979 shall cease to be in force in regard of the Russian Federation and the Kingdom of Cambodia.

Done in *Phnom Penh* on *November 29th* in two copies in Russian, Khmer and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text of the present Agreement shall be applicable.

For the Government of
the Russian Federation



For the Government of
the Kingdom of Cambodia



ANNEX
TO THE AIR SERVICE AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION AND
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF CAMBODIA

Route Schedule:

a) The designated airlines of the Russian Federation shall be entitled to operate international scheduled air services in both directions on the routes specified hereunder :

Points of origin	Intermediate points	Points of destination	Points beyond
Points in the Russian Federation	Points in third countries	Phnom Penh and other points*	Points in third countries

b) The designated airlines of the Kingdom of Cambodia shall be entitled to operate international scheduled air services in both directions on the routes specified hereunder :

Points of origin	Intermediate points	Points of destination	Points beyond
Points in the Kingdom of Cambodia	Points in third countries	Moscow and other points*	Points in third countries

* shall be subject to an agreement between the Aeronautical Authorities of the States of the Contracting Parties.

Notes:

1. Intermediate points and points beyond the territories of the State of the Contracting Parties shall be subject to separate agreement between the Aeronautical Authorities of the States of the Contracting Parties. Intermediate points and points beyond may be omitted by the designated airlines of the Contracting Parties at their discretion.

2. The rights of co-terminalization of the points of origin or points of destination in the territories of the States of the Contracting Parties as well as intermediate points and points beyond shall be subject to the separate agreement between the Aeronautical Authorities of the States of the Contracting Parties.
3. The right of the designated airlines of one Contracting Party to transport passengers, cargo and mail between the points in the territory of the State of the other Contracting Party and points in the territory of the third countries (exercise of fifth freedom traffic rights) shall be subject to the separate agreement between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.
4. Any operation along Transsiberian, Transpolar and Transasian Air Route Networks in the airspace of the Russian Federation shall be subject to the separate agreement between the Aeronautical Authorities of the States of the Contracting Parties.
5. Charter, additional and non-scheduled flights shall be carried out based on preliminary request of the designated as well as non-designated airlines, submitted to the Aeronautical Authorities at least 120 hours before the departure, except weekends and holidays.
6. The charter services should not jeopardize scheduled services on the agreed routes. The charter services should be operated in accordance with the national legislation of the States of the Contracting Parties.
7. When operating or holding out the agreed services on the specified routes, the designated airlines of one Contracting Party may enter into co-operative marketing arrangements included, but not limited to code-sharing with the designated airlines of the other Contracting Party. Such agreements shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the States of both Contracting Parties. Similar arrangements with airlines of third countries shall be the subject of separate agreement between the Aeronautical Authorities of the States of the Contracting Parties.

កិច្ចព្រមព្រៀងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស
រវាង
រដ្ឋាភិបាល នៃសហព័ន្ធរុស្ស៊ី
និង
រដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

រដ្ឋាភិបាល នៃសហព័ន្ធរុស្ស៊ី និងរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា តទៅ នេះ ហៅកាត់នៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ថាជាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយចាត់ទុកសហព័ន្ធរុស្ស៊ី និងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ជាភាគីនៃអនុសញ្ញា ស្តីពី អាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងស៊ីកាហ្គោ កាល ពីថ្ងៃទី០៧ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៤៥ និង

ដោយមានបំណងដើម្បីសម្រេចឲ្យបាននូវកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ សម្រាប់ជាប្រយោជន៍ នៃការបង្កើតសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសតាមតារាងកាលវិភាគ រវាង និងចំណុចឯនាយពីទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង

បានព្រមព្រៀងគ្នា ដូចខាងក្រោម ៖

មាត្រា ១
និយមន័យ

សម្រាប់តែគោលបំណងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះប៉ុណ្ណោះ លើកលែងតែបរិបទតម្រូវ បើមិនដូច្នោះទេ ពាក្យពេចន៍មួយចំនួនខាងក្រោម មានន័យថា៖

១. ពាក្យ “អនុសញ្ញា” — អនុសញ្ញាស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដែលត្រូវបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងស៊ីកាហ្គោ កាលពីថ្ងៃទី០៧ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៤៤ និងរួមបញ្ចូល ឧបសម្ព័ន្ធទាំងឡាយ ដែលត្រូវបានអនុម័តនៅក្រោមមាត្រា ៩០ នៃអនុសញ្ញាស៊ីកាហ្គោ និងទាំងវិសោធនកម្មទាំងឡាយនៃឧបសម្ព័ន្ធ ឬ អនុសញ្ញានៅក្រោមមាត្រា ៩០ និង ៩៤ នៃច្បាប់នេះ ដរាបណាឧបសម្ព័ន្ធ និងវិសោធនកម្មទាំងនោះ នៅជាធរមាន ចំពោះភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ឬ ត្រូវបានផ្តល់សច្ចាប័នដោយសហព័ន្ធរុស្ស៊ី និងព្រះរាជាណាចក្រ កម្ពុជារៀងៗខ្លួន។

២. ពាក្យ “អាជ្ញាធរអាកាសចរ”

- ចំពោះសហព័ន្ធរុស្ស៊ី — ក្រសួងដឹកជញ្ជូន នៃសហព័ន្ធរុស្ស៊ី ឬ បុគ្គល ឬ ស្ថាប័នណាមួយដែលត្រូវបាន អនុញ្ញាតឱ្យបំពេញតួនាទីភារកិច្ចចំពោះមុខ ដោយអាជ្ញាធរអាកាសចរទាំងពីរខាងលើ។
- ចំពោះព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា — រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ឬ បុគ្គល ឬ ស្ថាប័នណាមួយដែលត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យ បំពេញតួនាទីភារកិច្ចចំពោះមុខ ដោយអាជ្ញាធរអាកាសចរទាំងពីរខាងលើ។

៣. ពាក្យ “ទឹកដី” — ជាប់ទាក់ទងនឹងរដ្ឋមួយ មានអត្ថន័យបញ្ជាក់នៅក្នុងមាត្រា ២ នៃអនុសញ្ញាស៊ីកាហ្គោ។

៤. ពាក្យ “តម្លៃសេវាកម្ម” — តម្លៃដែលត្រូវចំណាយសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ឥវ៉ាន់របស់អ្នកដំណើរ និងទំនិញ និងលក្ខខណ្ឌនានាស្ថិតក្រោមតម្លៃទាំងនេះ រួមមានតម្លៃផ្សេងៗ និងលក្ខខណ្ឌនានា សម្រាប់ទីភ្នាក់ងារ និងសេវាកម្មបន្ទាប់បន្សំផ្សេងៗទៀត ក៏ប៉ុន្តែមិនរួមបញ្ចូលប្រាក់ឈ្នួលពលកម្ម ឬ លក្ខខណ្ឌនានាសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ឡើយ។

៥. ពាក្យ “ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំង” – ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ដែលត្រូវបានចាត់តាំង និងបានផ្តល់សិទ្ធិស្របច្បាប់ ដោយស្របតាមមាត្រា ៣ នៃកិច្ច ព្រមព្រៀងនេះ។

៦. ពាក្យ “សេវាកម្មផ្លូវអាកាស” “សេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ” “ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ” និង “ការឈប់សំចតមិនធ្វើពាណិជ្ជកម្ម” – ត្រូវមានន័យដោយឡែកៗ ដែលមានចែង ចំពោះពាក្យទាំងអស់នេះ នៅក្នុងមាត្រា ៩៦ នៃអនុសញ្ញាស៊ីកាហ្គា។

៧. ពាក្យ “កិច្ចព្រមព្រៀង” – កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឧបសម្ព័ន្ធនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និង វិសោធនកម្មនានារបស់កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ ឧបសម្ព័ន្ធនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវបានចាត់ ទុកថាជាផ្នែកសំខាន់រួមនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ហើយរាល់ឯកសារយោង ស្តីពីកិច្ច ព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវរាប់បញ្ចូលឯកសារយោងស្តីពីឧបសម្ព័ន្ធនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះផងដែរ លើកលែងតែមានការព្រមព្រៀងបន្ថែមផ្សេងៗទៀត។

៨. ពាក្យ “តារាងកាលវិភាគ” – តារាងកាលវិភាគផ្លូវហោះហើរ សម្រាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការ សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសដែលមានចែងជាឧបសម្ព័ន្ធនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និងការកែប្រែណាមួយនៅក្នុងតារាងកាលវិភាគផ្លូវហោះហើរនេះ ដែលត្រូវបានយល់ព្រម ពីភាគីទាំងពីរ ដោយស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិមាត្រា ១៧ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

៩. ពាក្យ “ចំណុះដឹកជញ្ជូន”
- ជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងអាកាសយាន – ចំណុះផ្ទុករបស់អាកាសយាន ដែលមាននៅលើ ដំណាក់ផ្លូវហោះហើរ ឬ ផ្នែកមួយនៃដំណាក់ផ្លូវហោះហើរ។
 - ជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា – ចំណុះដឹកជញ្ជូនរបស់អាកាស យាន ដែលបានប្រើប្រាស់លើសេវាកម្មនេះ ត្រូវគុណនឹងចំនួនជើងហោះហើរ ដែលបានធ្វើប្រតិបត្តិការដោយអាកាសយាននោះ លើរយៈពេល និងដំណាក់ផ្លូវ ឬ ផ្នែកនៃដំណាក់ផ្លូវ ដែលបានផ្តល់ឲ្យធ្វើសេវាកម្មហោះហើរ។

១០. ពាក្យ “គ្រឿងបន្លាស់របស់អាកាសយាន” — របស់របរសម្រាប់ជួសជុល ឬ វត្ថុសម្រាប់ធ្វើការផ្លាស់ប្តូរ ដែលប្រតិបត្តិការនៅក្នុងអាកាសយានមួយ រួមបញ្ចូលទាំងគ្រឿងម៉ាស៊ីនផងដែរ។

១១. ពាក្យ “ឧបករណ៍ប្រើប្រាស់ជាប្រចាំ” — របស់របរក្រៅពីគ្រឿងឧបករណ៍គបរិភោគ និងគ្រឿងបន្លាស់ដែលមានលក្ខណៈអាចផ្លាស់ប្តូរបាន សម្រាប់ប្រើប្រាស់នៅលើអាកាសយានមួយកំពុងតែហោះហើរ រួមបញ្ចូលទាំងឧបករណ៍សង្គ្រោះបឋម និងឧបករណ៍សង្គ្រោះជីវិតមនុស្ស។

១២. ពាក្យ “បន្ទុកចំណាយលើវិគ្គារសេវាកម្មនានា និងបន្ទុកចំណាយនៅអាកាសយានដ្ឋាន” — បន្ទុកចំណាយ ត្រូវបានបង្កើតឡើងចំពោះក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ សម្រាប់ការផ្តល់កញ្ចប់សេវាកម្មទៅលើអាកាសយាន អាកាសយានិក និងអ្នកដំណើររបស់អាកាសយានដ្ឋាន និងកញ្ចប់សេវាកម្មទៅលើការបញ្ជូនរថវិកាអាកាស រួមទាំងសេវាកម្ម និងកញ្ចប់សេវាកម្មបន្ថែមពាក់ព័ន្ធនានា។

មាត្រា ២
ការផ្តល់សិទ្ធិ

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់ឲ្យភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នូវសិទ្ធិដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ សម្រាប់គោលបំណងបង្កើត និង ប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ លើផ្លូវហោះហើរដែលបាន កំណត់នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ សេវាកម្ម និងផ្លូវហោះហើរទាំងនោះ តទៅនេះ ត្រូវបានហៅរៀងគ្នាថា “សេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា” និង “ផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់” យ៉ាងជាក់លាក់។

២. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ដែលត្រូវបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង នីមួយៗ ត្រូវទទួលបានសិទ្ធិអនុវត្ត អំឡុងពេលធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានព្រម ព្រៀងគ្នានៅលើដំណាក់កាលផ្លូវហោះហើរ ដែលបានកំណត់នូវសិទ្ធិ ដូចខាងក្រោម ៖

- ក) សម្រាប់ហោះហើរឆ្លងកាត់ទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ដោយ គ្មានការចុះចត។
- ខ) សម្រាប់ឈប់សំចតនៅក្នុងទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ក្នុងគោលបំណងមិនធ្វើពាណិជ្ជកម្ម។
- គ) សម្រាប់ឈប់សំចតនៅក្នុងទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នៅត្រង់ចំណុចដែលបានបញ្ជាក់សម្រាប់ផ្លូវហោះហើរ នៅក្នុងកិច្ចព្រម ព្រៀងនេះ ក្នុងគោលបំណងដាក់ចុះ និង/ឬ ផ្ទុកឡើងនូវអ្នកដំណើរ ទំនិញ និងកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ នៅលើផ្លូវហោះហើរអន្តរជាតិ។

៣. គ្មានបទប្បញ្ញត្តិណាមួយនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ និងទី២ នៃមាត្រានេះ ត្រូវបានចាត់ទុក ថា ត្រូវអនុញ្ញាតឲ្យក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំង នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ នូវការផ្តល់សិទ្ធិឲ្យផ្ទុកឡើងនៅក្នុងទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ដូចជា អ្នកដំណើរ និងទំនិញ ព្រមទាំងកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ ដែលត្រូវបានដឹកជញ្ជូនក្នុងលក្ខណៈជួល ឬ យកផលកម្រៃ ហើយដឹកជញ្ជូនឆ្ពោះទៅចំណុចដទៃផ្សេងទៀតនៅក្នុងទឹកដីនៃរដ្ឋ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតនោះឡើយ។

៤. ក្នុងគោលបំណង ដើម្បីសម្រេចបានសេវាកម្មបច្ចេកទេសលើផ្ទៃដី សម្រាប់ អាកាសយានរបស់ខ្លួន ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំង នៃភាគីចុះកិច្ចព្រម ព្រៀងនីមួយៗ អាចចុះកិច្ចព្រមព្រៀងជាមួយសហគ្រាសនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង

ទៀត ដែលមានអាជ្ញាប័ណ្ណបញ្ជាក់ ដើម្បីផ្តល់សេវាកម្មនេះនៅក្នុងទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។

មាត្រា ៣
ការចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវមានសិទ្ធិដើម្បីចាត់តាំងដោយសរសេរជាលាយលក្ខណ៍អក្សរទៅភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នូវក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬច្រើន ក្នុងគោលបំណងធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្ម ដែលបានព្រមព្រៀងគ្នាលើដំណាក់ផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់។

២. នៅពេលទទួលបានការជូនដំណឹងនេះ ថាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងបានធ្វើការចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ដោយគ្មានការពន្យារពេលត្រូវផ្តល់ទៅកាន់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងនីមួយៗ នូវសិទ្ធិអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើប្រតិបត្តិការដែលសមស្រប ដោយស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃកថាខណ្ឌទី៣ និងទី៤ នៃមាត្រានេះ។

៣. អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ មុនពេលផ្តល់សិទ្ធិអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើប្រតិបត្តិការ អាចនឹងតម្រូវឱ្យក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ដែលត្រូវបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត បញ្ជាក់បំពេញដល់ខ្លួនថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ មានលក្ខណៈសម្បត្តិពេញលេញក្នុងការបំពេញរាល់លក្ខខណ្ឌដែលមានចែងតាមច្បាប់ និង/ឬ បទប្បញ្ញត្តិដែលបានអនុវត្តជាទូទៅ និងប្រកបដោយភាពសមហេតុសមផល ដោយអាជ្ញាធរនោះចំពោះប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ។

៤. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវមានសិទ្ធិបដិសេធមិនផ្តល់សិទ្ធិអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើប្រតិបត្តិការ ដែលមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី២ នៃមាត្រានេះ ឬ ដាក់លក្ខខណ្ឌ ដែលខ្លួន

គិតថាចាំបាច់ ទៅលើការអនុវត្តរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលត្រូវបានចាត់តាំង នូវសិទ្ធិ ដូចបានកំណត់នៅក្នុងមាត្រា ២ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ក្នុងករណីណាមួយ ដែលភាគី ចុះកិច្ចព្រមព្រៀងខាងលើ មិនត្រូវបានបញ្ជាក់ថា ភាពជាម្ចាស់ភាគហ៊ុនលើសលប់ និងការគ្រប់គ្រងដ៏មានប្រសិទ្ធភាព នៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ស្ថិតនៅក្នុងសិទ្ធិអំណាច នៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលធ្វើការចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ឬ របស់ពលរដ្ឋនៃប្រទេសរបស់ខ្លួន។

៥. នៅពេលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំង ត្រូវបានផ្តល់សិទ្ធិអនុញ្ញាត ឲ្យ ធ្វើប្រតិបត្តិការដូចខាងលើ ក្រុមហ៊ុនអាចចាប់ផ្តើមធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្ម ដែលបានព្រម ព្រៀងគ្នា ដោយលក្ខខណ្ឌថា តារាងកាលវិភាគដែលបានឯកភាពព្រមព្រៀងគ្នា រវាង ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំង ត្រូវបានផ្តល់សិទ្ធិអនុម័តយល់ព្រម ដោយ អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ហើយតម្លៃកម្រៃសេវាកម្មដែលបាន បង្កើត ឡើងដោយអនុលោមតាមមាត្រា ១៥ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នៅមានសុពលភាព អនុវត្តជាធរមានចំពោះសេវាកម្មនោះ។

មាត្រា ៤
ការលុបចោល ឬ ការផ្តាច់ជាបណ្តោះអាសន្ន
នៃការផ្តល់សិទ្ធិអនុញ្ញាតឲ្យធ្វើប្រតិបត្តិការ

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវមានសិទ្ធិក្នុងការលុបចោល នូវការផ្តល់សិទ្ធិ អនុញ្ញាតឲ្យធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬ ផ្តាច់ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តសិទ្ធិដែលមានចែងនៅ ក្នុងកថាខណ្ឌទី២ មាត្រា២ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ របស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវ បានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ឬ ដាក់លក្ខខណ្ឌ ដែលខ្លួនគិតថាចាំ បាច់ ទៅលើការអនុវត្តសិទ្ធិទាំងនេះ ក្នុងករណីទាំងឡាយ ៖

- ក) ដែលខ្លួនមិនត្រូវបានបញ្ជាក់ថា ភាពជាម្ចាស់ភាគហ៊ុនលើសលប់ និងការគ្រប់ គ្រងដ៏មានប្រសិទ្ធភាព នៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងនោះ

ស្ថិតនៅក្នុងសិទ្ធិអំណាចគ្រប់គ្រងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលធ្វើការ
ចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ឬ របស់ពលរដ្ឋនៃប្រទេសរបស់ខ្លួន។ ឬ

ខ) នៃភាពខកខានបរាជ័យ ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានធ្វើការចាត់
តាំងនោះ ក្នុងការអនុវត្តខ្ជាប់ខ្ជួនតាមច្បាប់ និង/ឬ បទប្បញ្ញត្តិរបស់រដ្ឋនៃ
ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលធ្វើការផ្តល់សិទ្ធិទាំងនេះ។ ឬ

គ) ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំង ខកខានមិនបានធ្វើប្រតិបត្តិការ
លើសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា ឲ្យស្របតាមលក្ខខណ្ឌដែលបាន
កំណត់នៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

២. លើកលែងតែការលុបចោលជាបន្ទាន់ ការផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្ន នៃការអនុវត្តសិទ្ធិ
ដែលបានកំណត់នៅក្នុងកថាខណ្ឌទី២ មាត្រា ២ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឬ ការដាក់លក្ខ
ខណ្ឌជាបន្ទាន់ ដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ នៃមាត្រានេះ មានភាពចាំបាច់ក្នុង
ការទប់ស្កាត់ការបន្តរំលោភច្បាប់ និង/ឬ បទប្បញ្ញត្តិនានា សិទ្ធិនេះត្រូវបានអនុវត្តបន្ទាប់ពី
មានការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ម្ខាងទៀតតែ
ប៉ុណ្ណោះ។ ក្នុងករណីបែបនេះ ការពិគ្រោះយោបល់ត្រូវធ្វើឡើងក្នុងរយៈពេលហុកសិប(៦០)ថ្ងៃ
គិតពីកាលបរិច្ឆេទនៃការស្នើសុំដែលត្រូវបានធ្វើឡើងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ
សម្រាប់ការពិភាក្សា។

៣. ស្ថិតក្រោមបទប្បញ្ញត្តិនៃមាត្រានេះ ប្រសិនបើមានសកម្មភាពណាមួយដែលបង្ក
ឡើងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ស្របតាមមាត្រា ២ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ មិនត្រូវបាន
រំលោភបំពានដល់សិទ្ធិនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតឡើយ។

មាត្រា ៥

បន្ទុកចំណាយលើបរិក្ខារសេវាកម្មនានា និងបន្ទុកចំណាយនៅអាកាសយានដ្ឋាន

តម្លៃ និងកម្រៃផ្សេងៗទៀត សម្រាប់ការប្រើប្រាស់អាកាសយានដ្ឋាន រួមមាន ការតម្លើងបំពាក់គ្រឿងបរិក្ខារ ទាំងផ្នែកបច្ចេកទេស និងកញ្ចប់សេវាកម្មប្រើប្រាស់បរិក្ខារបន្ថែម និងសេវាកម្មនានាផ្សេងៗទៀតរបស់ខ្លួន ព្រមទាំងតម្លៃសម្រាប់ប្រើប្រាស់សេវាកម្មលើគ្រឿងបរិក្ខារបញ្ជាចរាចរដែនអាកាស កញ្ចប់សេវាកម្មលើបរិក្ខារវិទ្យុទាក់ទង ត្រូវធ្វើការប្រមូលឲ្យស្របតាមអត្រា និងតារាងតម្លៃដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ នៅលើទឹកដីនៃរដ្ឋរបស់ខ្លួន ដោយស្របតាមអនុសញ្ញា។

មាត្រា ៦

ការលើកលែងការបង់ពន្ធគយ និងពន្ធអាករ

១. អាកាសយានដែលត្រូវបានធ្វើប្រតិបត្តិការ លើសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នាដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ព្រមទាំងឧបករណ៍ប្រើប្រាស់ជាប្រចាំ គ្រឿងបន្លាស់ សេវាកម្មផ្គត់ផ្គង់ប្រេងឥន្ធនៈ និងប្រេងរំអិលគ្រឿងឧបភោគបរិភោគនៅលើអាកាសយាន (រួមមានអាហារ ភេសជ្ជៈ និងថ្នាំជក់) ដែលស្ថិតនៅក្នុងអាកាសយាន ត្រូវបានអនុញ្ញាតឲ្យរួចពីការជាប់បង់ពន្ធគយ និងការបង់ថ្លៃផ្សេងៗទៀត នៅពេលមកដល់នៅក្នុងទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ដរាបណាដែលឧបករណ៍ គ្រឿងបន្លាស់ សម្ភារៈផ្គត់ផ្គង់ សម្ភារៈផ្ទុកនៅក្នុងអាកាសយានរហូតដល់ពេលណាដែលឧបករណ៍ និងគ្រឿងផ្គត់ផ្គង់ទាំងអស់នោះ ត្រូវបានដឹកជញ្ជូនត្រឡប់ទៅវិញ។

២. អនុលោមតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិ នៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ត្រូវតែមានការអនុញ្ញាតឲ្យរួចពីការជាប់បង់ពន្ធគយ ពន្ធអាករ និងការបង់ប្រាក់ និងពន្ធប្រហាក់

ប្រហែលផ្សេងៗទៀត លើកលែងតែចំពោះការយកថ្លៃសេវាកម្ម ទាក់ទងទៅនឹងសេវាកម្ម ដែលបានប្រតិបត្តិឡើង៖

- ក) គ្រឿងឧបភោគបរិភោគ ដែលផ្ទុកនៅក្នុងអាកាសយាននៅក្នុងទឹកដីនៃរដ្ឋ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ក្នុងកំរិតមួយដែលកំណត់ដោយអាជ្ញាធរមាន សមត្ថកិច្ចនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ហើយសម្រាប់ប្រើប្រាស់នៅក្នុង អាកាសយាន ដែលបានធ្វើប្រតិបត្តិការលើសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀង គ្នាដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រម ព្រៀងម្ខាងទៀត។
- ខ) ឧបករណ៍ប្រើប្រាស់ និងគ្រឿងបន្លាស់នានា ដែលបាននាំចូលមកក្នុងទឹកដីនៃ រដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ដើម្បីថែទាំ ឬ ជួសជុលអាកាសយាន ដែលធ្វើ ប្រតិបត្តិការលើសេវាកម្ម ដែលបានព្រមព្រៀងគ្នាដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលត្រូវបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។
- គ) ប្រេងឥន្ធនៈ និងប្រេងរំអិល (រួមមាន សារធាតុរាវផ្សេងៗទៀត) ដែលទុកសម្រាប់ ផ្គត់ផ្គង់ឲ្យអាកាសយាន ដែលហោះហើរចេញសម្រាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្ម ដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំង ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ទោះបីជានៅពេលដែលគ្រឿងផ្គត់ផ្គង់ ទាំងអស់នោះ ត្រូវបានប្រើប្រាស់នៅលើផ្នែកនៃផ្លូវហោះហើរ ដែលត្រូវ បានធ្វើប្រតិបត្តិការឡើងក្នុងទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលឧបករណ៍ និងគ្រឿងផ្គត់ផ្គង់ទាំងអស់នោះ ត្រូវបានផ្ទុកនៅក្នុងអាកាសយាន។

៣. ត្រូវបានហាមឃាត់នូវការប្រើប្រាស់សម្ភារៈ សម្ភារៈផ្គត់ផ្គង់ និងគ្រឿងបន្លាស់ ដែល មានបញ្ជាក់នៅក្នុងកថាខណ្ឌទី២ នៃមាត្រានេះ ក្នុងគោលបំណងក្រៅពីទិសដៅ ដែល

មានបញ្ជាក់នៅក្នុងមាត្រានេះ។ ឧបករណ៍បរិក្ខាររបស់អាកាសយានប្រើប្រាស់ជាប្រចាំ សម្ភារៈបរិក្ខារ គ្រឿងផ្គត់ផ្គង់ និងគ្រឿងបន្លាស់នានា អាចត្រូវបានដាក់នៅក្រោមការគ្រប់គ្រង ឬ ត្រួតពិនិត្យរបស់អាជ្ញាធរគយ រហូតដល់ពេលសម្ភារៈទាំងអស់នោះ ត្រូវបានដឹក ជញ្ជូនត្រលប់ទៅវិញ ឬ បើមិនដូច្នោះទេ ត្រូវអនុវត្តស្របទៅនឹងច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិគយ របស់រដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ។

៤. ឧបករណ៍ដែលយកតាមអាកាសយានជាប្រចាំ សម្ភារៈវត្ថុធាតុដើម ដែលបាន បញ្ជាក់នៅក្នុងកថាខណ្ឌទី២ នៃមាត្រានេះ សម្ភារៈផ្គត់ផ្គង់ និងគ្រឿងបន្លាស់ ដែលផ្ទុកនៅ ក្នុងអាកាសយាន ធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ លើសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា អាចដាក់ចុះនៅក្នុងទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ម្ខាងទៀតបាន លើកលែងតែមានការឯកភាពពីអាជ្ញាធរគយនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង នោះ។ ក្នុងករណីនេះ ឧបករណ៍ និងគ្រឿងផ្គត់ផ្គង់ទាំងអស់នោះ ត្រូវស្ថិតនៅក្រោមការត្រួត ពិនិត្យរបស់អាជ្ញាធរគយនៃអាជ្ញាធរនោះ រហូតដល់ពេលដែលឧបករណ៍ និងគ្រឿងផ្គត់ផ្គង់ ទាំងអស់នោះ ត្រូវបាននាំយកត្រឡប់ទៅវិញ ឬ បើមិនដូច្នោះទេ ត្រូវអនុវត្តស្របតាមបទប្ប ញ្ញត្តិគយនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ។

៥. អ្នកដំណើរ ឥវ៉ាន់របស់អ្នកដំណើរ និងទំនិញ ដែលបន្តជើងហោះហើរឆ្ពោះទៅ ចំណុចផ្សេងទៀត ឆ្លងកាត់ទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ មិនត្រូវបានអនុញ្ញាត ឲ្យចាកចេញពីតំបន់អាកាសយានដ្ឋានដែលបម្រើសេវាកម្មនេះ ត្រូវគោរពតាមវិធានការសន្តិ សុខប្រឆាំងអំពើខុសច្បាប់ ព្រមទាំងការដឹកជញ្ជូនជាតិណាកូទិច និងសារធាតុគីមីផ្សេងៗ ទៀត ដែលធ្វើឲ្យប៉ះពាល់ដល់ខុសភាព ត្រូវបង្កលក្ខណៈងាយស្រួលក្នុងការគ្រប់គ្រងចំពោះ ការបន្តជើងហោះហើរនេះ។ ចំពោះឥវ៉ាន់របស់អ្នកដំណើរ និងទំនិញ ត្រូវបន្តជើងហោះហើរ ឆ្ពោះទៅចំណុចផ្សេងៗទៀត ត្រូវអនុញ្ញាតឲ្យរួចពីការបង់ពន្ធគយ ការបង់ពន្ធផ្សេងៗទៀត និងការចំណាយណាមួយ។

៦. ការបង់ពន្ធគយ និងការយកថ្លៃសេវាកម្មឃ្នាំង ត្រូវបានបង់ស្របតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិជាតិនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។

មាត្រា ៧

គោលការណ៍គ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀង

១. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវធ្វើយ៉ាងណាឲ្យមានឱកាសស្មើភាពគ្នា និងសមធម៌នៅក្នុងការធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា។

២. ខណៈពេលធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា នៅលើផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយត្រូវគិតពិចារណាដោយយកចិត្តទុកដាក់ដល់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ដែលជះឥទ្ធិពលមិនសមហេតុផលនៃការធ្វើសេវាកម្មដែលបានផ្តល់ឲ្យចុងក្រោយ នៅលើផ្លូវហោះហើរទាំងស្រុង ឬ ផ្នែកណាមួយនៃផ្លូវហោះហើរដូចគ្នា។

៣. សេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា បានផ្តល់ឲ្យក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលត្រូវបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ត្រូវបំពេញលក្ខខណ្ឌដឹកជញ្ជូនសាធារណៈលើផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់ និងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងនីមួយៗ ត្រូវមានគោលដៅច្បាស់លាស់ស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិ នូវចំណុះដឹកជញ្ជូនត្រឹមត្រូវ ចំពោះការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ទំនិញ និងកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ រវាងទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង

ដែលត្រូវបានចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ និងទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។

៤. នៅពេលសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស គឺត្រូវបានផ្តល់ឲ្យក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ រវាងចំណុចនានានៅក្នុងទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត និងចំណុចនានានៅក្នុងប្រទេសទីបី ការផ្តល់ចំណុះដឹកជញ្ជូន ត្រូវអនុវត្តឲ្យស្របតាមគោលការណ៍រួមដែលចំណុះដឹកជញ្ជូននោះ ត្រូវជាប់ទាក់ទងនឹងលក្ខខណ្ឌ៖

- ក) ការធ្វើចរាចរ រវាងប្រទេសនានានៃចំណុចចាប់ផ្តើម និងចំណុចគោលដៅ
- ខ) ការធ្វើចរាចរនៅក្នុងតំបន់សេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នាត្រូវឆ្លងកាត់
- គ) ការហោះហើររបស់ដំណើរ។

៥. ដើម្បីដឹងថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំង ត្រូវបានធ្វើប្រព្រឹត្តិកម្មស្មើភាពគ្នា និងសមធម៌ ទៅលើសេវាកម្មចំនួនជើងហោះហើរ និងចំណុះដឹកជញ្ជូនរបស់ខ្លួន ព្រមទាំងតារាងកាលវិភាគផ្លូវហោះហើរ ត្រូវអនុលោមតាមការឯកភាពដោយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។ លក្ខខណ្ឌនេះ គួរត្រូវបានពិភាក្សាគ្នានៅក្នុងករណីមានការផ្លាស់ប្តូរ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា។

៦. ប្រសិនបើចាំបាច់ អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ត្រូវខិតខំប្រឹងប្រែង ដើម្បីសម្រេចឲ្យបានការចាត់ចែងពេញចិត្ត ចំពោះតារាងកាលវិភាគផ្លូវហោះហើរ ចំណុះដឹកជញ្ជូន និងចំនួនជើងហោះហើរ។

មាត្រា ៨
ការឯកភាពលើតារាងកាលវិភាគផ្លូវហោះហើរ

ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំង នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ត្រូវស្នើសុំតារាងកាលវិភាគផ្លូវហោះហើរ ទៅអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ចំពោះការឯកភាពមិនឱ្យយឺតជាងសែបសិបប្រាំ(៤៥)ថ្ងៃ មុនថ្ងៃធ្វើប្រតិបត្តិការនៃសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា។ តារាងកាលវិភាគផ្លូវហោះហើរ ត្រូវរួមមានប្រភេទនៃសេវាកម្ម និងអាកាសយានដែលត្រូវបានប្រើប្រាស់តារាងកាលវិភាគផ្លូវហោះហើរ និងព័ត៌មានពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗទៀត។ តារាងកាលវិភាគផ្លូវហោះហើរទាំងអស់នេះ ត្រូវស្នើសុំធ្វើការផ្លាស់ប្តូរជាបន្តបន្ទាប់។ ក្នុងករណីចាំបាច់ ការកំណត់ពេលវេលាអាចត្រូវបានកាត់បន្ថយ ដោយយោងលើការឯកភាពរបស់អាជ្ញាធរទាំងពីរ។

មាត្រា ៩
ការផ្តល់ស្ថិតិដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស

អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ត្រូវផ្តល់ជូនដល់អាជ្ញាធរអាកាសចរស៊ីវិលនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នូវការស្នើសុំរបស់ពួកគេ ដូចជា ព័ត៌មាន និងស្ថិតិដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសជាប្រចាំ ដែលទាក់ទងនឹងចរាចរដឹកជញ្ជូន ស្តីពីសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងរបស់ខ្លួន ទៅនិងមក ពីទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលជាទូទៅត្រូវបានរៀបចំឡើង និងស្នើសុំដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលត្រូវបានចាត់តាំងទៅអាជ្ញាធរអាកាសចរជាតិរបស់ខ្លួន។ ទិន្នន័យនោះ ត្រូវលំអិតទៅលើបរិមាណ ការបែងចែក ទីតាំងចេញដំណើរ និងគោលដៅចុងក្រោយនៃផ្លូវហោះហើរ។ ទិន្នន័យស្ថិតិដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសបន្ថែមណាមួយ ដែលអាជ្ញាធរអាកាសចរទាំងពីរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង អាច មានបំណងចង់បានពីអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ដែលត្រូវបានស្នើសុំខាងលើ ជាប្រធានបទមួយ នៃការពិភាក្សា និងការព្រមព្រៀងគ្នាទៅវិញទៅមករវាងភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។

មាត្រា ១០
ការអនុវត្តច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិ

១. ច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិ នៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ដែលជាប់ទាក់ទងនឹងការធ្វើដំណើរចូលមកដល់ក្នុងរយៈពេលខ្លី ឬ ការធ្វើដំណើរចាកចេញពីទឹកដីរបស់ខ្លួន នៃអាកាសយាន ដែលត្រូវបានធ្វើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ឬ ចំពោះប្រតិបត្តិការ និងការបញ្ជាចរាចរអាកាសយាននោះ ខណៈពេលស្ថិតនៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ត្រូវបានអនុវត្តចំពោះអាកាសយាននៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលត្រូវបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។

២. ច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិ នៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ដែលមានអត្ថន័យគ្រប់គ្រងទៅលើការចូលមកដល់ ការស្នាក់នៅក្នុង និងការចាកចេញពីទឹកដីរបស់ខ្លួន នូវអ្នកដំណើរក្រុមអាកាសយានិក ឥវ៉ាន់របស់អ្នកដំណើរ ទំនិញ និងកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ ដូចជាបែបបទនៃនិរុប្បវេសន៍ អន្តោប្រវេសន៍ ពន្ធគយ រូបិយប័ណ្ណ សុខភាព និងចត្តាលីស័ក្តិ ត្រូវអនុវត្តចំពោះអ្នកដំណើរ ក្រុមអាកាសយានិក ឥវ៉ាន់របស់អ្នកដំណើរ ទំនិញ និងកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ ដែលបានដឹកជញ្ជូនដោយអាកាសយានរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលត្រូវបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ខណៈពេលដែលពួកគេស្ថិតនៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ។

៣. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ បន្ទាប់ពីមានការស្នើសុំ ត្រូវផ្តល់ឲ្យភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នូវឯកសារថតចម្លងនៃច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិ ដែលពាក់ព័ន្ធនានា ដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុងមាត្រានេះ។

មាត្រា ១១
ការផ្ទេរផលបែរ

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ដោយឈរលើគោលការណ៍បដិការ ត្រូវផ្តល់ឲ្យក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នូវសិទ្ធិផ្ទេរប្រាក់នៅសល់ពីការចំណាយ ដែលរកបានដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ ដោយគ្មានរបាំងពន្ធទាក់ទងនឹងប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ។ គ្មានការយកតម្លៃណាមួយ ក្រៅពីតម្លៃសេវាកម្មធម្មតានៃធនាគារ ត្រូវយកចំពោះការផ្ទេរប្រាក់ដូចខាងលើឡើយ។

ការផ្ទេរប្រាក់ដូចខាងលើ ត្រូវធ្វើឡើងចំពោះរូបិយប័ណ្ណដែលត្រូវបានប្តូរដោយគ្មានជាប់របាំងពន្ធ ទៅតាមអត្រាប្តូរប្រាក់ផ្លូវការដែលបានកំណត់ក្នុងសុពលភាពនៅពេលធ្វើការផ្ទេរប្រាក់ និងអនុលោមទៅតាមច្បាប់ហិរញ្ញវត្ថុ របស់រដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានផ្ទេរប្រាក់ចេញ។

២. បទប្បញ្ញត្តិនៃមាត្រានេះ មិនជះឥទ្ធិពលដល់ការបង់ប្រាក់ ការប្រមូលពន្ធ ដែលជាប្រធានបទ ក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងផ្សេងទៀត រវាងភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរនោះឡើយ។

មាត្រា ១២
សុវត្ថិភាពអាកាសចរ

១ វិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់លទ្ធភាពហោះហើរ វិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាព និងអាជ្ញាប័ណ្ណដែលបានចេញ ឬ ប្រគល់ឲ្យស្ថិតក្នុងសុពលភាព ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ និងនៅតែជាធរមាន នឹងត្រូវបានទទួលស្គាល់ថា នៅមានសុពលភាព ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត សម្រាប់គោលបំណងនៃការធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នានៅលើផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់ ដរាបណាវិញ្ញាបនបត្រ ឬ

អាជ្ញាប័ណ្ណនេះ ត្រូវបានចេញឲ្យ ឬ វាយតម្លៃថាស្ថិតនៅមានសុពលភាពដោយស្របតាម ស្តង់ដារត្រូវបានបង្កើតឡើងតាមអនុសញ្ញា។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ មានសិទ្ធិកែ ប្រែធ្វើការបដិសេធទទួលស្គាល់ ចំពោះជើងហោះហើរនៅលើទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីរបស់ខ្លួន នូវវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាពហោះហើរ និងអាជ្ញាប័ណ្ណផ្សេងៗទៀត ដែលត្រូវបានផ្តល់ ដល់ពលរដ្ឋរបស់ខ្លួន ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។

២. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អាចធ្វើសំណើសុំការពិគ្រោះយោបល់ទៅលើ ស្តង់ដារ សុវត្ថិភាព ដែលត្រូវបានអនុវត្ត និងប្រកាន់ខ្ជាប់ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ពាក់ព័ន្ធដល់បរិក្ខារបម្រើអាកាសចរ ក្រុមអាកាសយានិក អាកាសយាន និងការធ្វើ ប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំង។ ការពិគ្រោះយោបល់នោះ ត្រូវធ្វើឡើងក្នុងរយៈពេលសាមសិប(៣០)ថ្ងៃ បន្ទាប់ពីថ្ងៃស្នើសុំត្រូវបានធ្វើជូននៃភាគីមួយ ក្នុងចំណោមភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។

ប្រសិនបើ បន្ទាប់ពីកិច្ចពិគ្រោះយោបល់នោះ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ រកឃើញថា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត មិនបានអនុវត្ត និងគ្រប់គ្រងឲ្យមានប្រសិទ្ធភាពនូវ ស្តង់ដារសុវត្ថិភាព និងលក្ខខណ្ឌតម្រូវនៅលើចំណុចទាំងនេះ ដែលយ៉ាងតិចបំផុតស្នើនឹង ស្តង់ដារអប្បបរមា ដែលអាចត្រូវបានបង្កើតឡើងស្របតាមអនុសញ្ញា ភាគីចុះ កិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ត្រូវជូនដំណឹងពីចំណុចខ្វះខាតទាំងនោះ និងដំណាក់កាល ដែលគិតថា មានភាពចាំបាច់សម្រាប់ការអនុវត្តតាមកំរិតស្តង់ដារអប្បបរមាទាំងនេះហើយ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ត្រូវចាត់វិធានការកែតម្រូវឲ្យបានសមស្រប ក្នុងរយៈ ពេលសាមសិប(៣០)ថ្ងៃ ឬ ក្នុងរយៈពេលមួយ ដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា រវាងភាគីចុះកិច្ចព្រម ព្រៀងទាំងពីរ។

៣. អនុលោមតាមមាត្រា ១៦ នៃអនុសញ្ញា អាកាសយានណាមួយដែលបានធ្វើប្រតិបត្តិ ការដោយផ្ទាល់ ឬក៏តំណាងឲ្យក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ចំពោះ ប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ទៅ និងមក ពីទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត អាចជាប្រធានបទនៃការត្រួត

ពិនិត្យមើលដោយតំណាងអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចណាមួយរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។ ទោះបីជាមានកាតព្វកិច្ចដែលមានចែងនៅក្នុងមាត្រា ៣៣ នៃអនុសញ្ញា គោលបំណងនៃការត្រួតពិនិត្យមើលនេះ គឺដើម្បីត្រួតពិនិត្យសុពលភាពនៃឯកសារអាកាសយានពាក់ព័ន្ធ អាជ្ញាប័ណ្ណនៃអាកាសយានិក និងឧបករណ៍អាកាសយាននោះ និងលក្ខខណ្ឌនៃអាកាសយាន ដែលស្របទៅនឹងស្តង់ដារដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងស្របតាមអនុសញ្ញា នៅក្នុងលក្ខខណ្ឌដែលការត្រួតពិនិត្យមើលនេះ មិនបង្កឲ្យមានការពន្យារពេលដែលមិនសមហេតុផល ក្នុងការធ្វើប្រតិបត្តិការរបស់អាកាសយាននោះឡើយ។

៤. នៅពេលសកម្មភាពបន្ទាន់មួយ មានសារៈសំខាន់ចាំបាច់ ក្នុងការធានាសុវត្ថិភាពនៃការធ្វើប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗរក្សាសិទ្ធិបញ្ឈប់ជាបណ្តោះអាសន្នជាបន្ទាន់ ឬ ផ្លាស់ប្តូរ នូវសិទ្ធិអនុញ្ញាតស្របច្បាប់នៃការធ្វើប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរមួយ ឬ ច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។ សកម្មភាពណាមួយធ្វើឡើងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ដោយស្របតាមមាត្រានេះ ត្រូវបានបញ្ឈប់ជាបន្ទាន់ បន្ទាប់ពីមូលដ្ឋាននៃការធ្វើសកម្មភាពនោះ លែងកើតមានឡើង។

**មាត្រា ១៣
សន្តិសុខអាកាសចរ**

១. រួមជាមួយសិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ចរបស់ខ្លួន ក្រោមច្បាប់អន្តរជាតិ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងអះអាងសារជាថ្មីថា កាតព្វកិច្ចរបស់ខ្លួនដែលមានចំពោះគ្នាទៅវិញទៅមក ក្នុងការការពារសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល ប្រឆាំងនឹងអំពើជ្រៀតជ្រែកខុសច្បាប់ណាមួយ ត្រូវបង្កើតបានជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ ដោយពុំមានកំរិតលើភាពទូទៅនៃសិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ចនានារបស់ខ្លួនក្រោមច្បាប់អន្តរជាតិ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវអនុវត្តជាពិសេសឲ្យស្របទៅតាមខ្លឹមសារនៃអនុសញ្ញា ស្តីពីបទល្មើស និងអំពើល្មើសផ្សេងៗទៀត ដែលប្រព្រឹត្តនៅលើអាកាសយាន ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងតូក្យូ ថ្ងៃទី១៤ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ១៩៦៣ អនុសញ្ញាស្តីពីការបង្ក្រាបការរឹបអូសយកអាកាសយានដោយ

ខុសច្បាប់ ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងឡាអេ ថ្ងៃទី១៦ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៧០ អនុសញ្ញាស្តីពី
ការបង្ក្រាបអំពើខុសច្បាប់នានាប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពអាកាសចរស៊ីវិល ដែលបានចុះ
ហត្ថលេខានៅទីក្រុងម៉ុងត្រេអាល់ ថ្ងៃទី២៣ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ១៩៧១ ពិធីសារ ស្តីពីការបង្ក្រាប
អំពើហិង្សាខុសច្បាប់នៅអាកាសយានដ្ឋានបម្រើសេវាកម្មអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
អនុសញ្ញាបន្ថែម ស្តីពីការបង្ក្រាបអំពើខុសច្បាប់នានាប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពអាកាសចរស៊ីវិល
ធ្វើឡើងនៅទីក្រុងម៉ុងត្រេអាល់ ថ្ងៃទី២៣ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ១៩៧១ បានចុះហត្ថលេខា
នៅទីក្រុងម៉ុងត្រេអាល់ ថ្ងៃទី២៤ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ១៩៨៨ និងបទប្បញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងទ្វេភាគី
ដែលនៅមានសុពលភាព រវាងភាគីទាំងពីរ និងកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីផ្សេងទៀត
ដែលមានអត្ថន័យគ្រប់គ្រងលើសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល ដែលមានសុពល
ភាពអនុវត្តចំពោះសហព័ន្ធរុស្ស៊ី និងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

២. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវផ្តល់កិច្ចជួយជ្រោមជ្រែងចាំបាច់គ្រប់យ៉ាងចំពោះគ្នាទៅ
វិញទៅមក តាមការស្នើសុំពីភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ដើម្បីទប់ស្កាត់អំពើបំបែក
យកអាកាសយានស៊ីវិលដោយខុសច្បាប់ និងអំពើខុសច្បាប់ផ្សេងៗទៀតប្រឆាំងនឹង
សុវត្ថិភាព អាកាសយាន អ្នកដំណើរ និងអាកាសយានិករបស់ខ្លួន អាកាសយានដ្ឋាន និង
ព្រមទាំងឧបករណ៍បញ្ជាចរាចរដែនអាកាស និងអំពើគំរាមកំហែងណាមួយផ្សេងៗ
ទៀតដល់សន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល។

៣. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ត្រូវអនុវត្តស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិសន្តិសុខអាកាសចរ
ដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ និងមានបញ្ជាក់ជា
ឧបសម្ព័ន្ធនៃអនុសញ្ញា ក្នុងអត្ថន័យដែលបទប្បញ្ញត្តិសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិលនោះ មាន
អនុភាពអនុវត្តចំពោះរដ្ឋនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ
ត្រូវតម្រូវថា ប្រតិបត្តិករអាកាសយានដែលបានចុះបញ្ជីនៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ឬ ប្រតិបត្តិករ
អាកាសយានដែលមានទីស្នាក់ការអាជីវកម្មចម្បងរបស់ខ្លួន ឬ និវេសនដ្ឋានអចិន្ត្រៃយ៍
នៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន និងប្រតិបត្តិករអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិនៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន
នៃរដ្ឋរបស់ខ្លួន ត្រូវអនុវត្តស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិសន្តិសុខអាកាសចរនោះ។

៤. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អាចតម្រូវឲ្យប្រតិបត្តិករអាកាសយាន ប្រកាន់ខ្ជាប់នូវ បទប្បញ្ញត្តិសុខអាកាសចរ និងលក្ខខណ្ឌនានា ដែលមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី៣ នៃមាត្រានេះ សម្រាប់ការធ្វើដំណើរចូលមកដល់ និងការធ្វើដំណើរចាកចេញ ឬ ខណៈ ពេលស្ថិតនៅក្នុងទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង នីមួយៗ ត្រូវធានាឲ្យបានថា វិធានការសមស្រប ដែលត្រូវបានអនុវត្តដោយមានប្រសិទ្ធភាព នៅក្នុងទឹកដីនៃរដ្ឋរបស់ខ្លួន ដើម្បីការពារអាកាសយាន និងដើម្បីត្រួតពិនិត្យ មើលអ្នកដំណើរ ក្រុមអាកាសយានិក សម្ភារៈយកតាមខ្លួន ឥវ៉ាន់របស់អ្នកដំណើរ ទំនិញ និង ឯគ្រឿងឧបកោគបរិកោគ មុន និងខណៈពេលផ្ទុកនៅក្នុងអាកាសយាន និងការដាក់ចុះពី អាកាសយានផងដែរ។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់ការពិចារណាជាវិជ្ជមាន ផងដែរ ចំពោះការស្នើសុំណាមួយពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ឲ្យចាត់វិធាន ការសន្តិសុខពិសេសទប់ស្កាត់នឹងអំពើគំរាមកំហែងណាមួយ ចំពោះអាកាសចរស៊ីវិល។

៥. នៅពេលកើតមានឡើងនូវឧប្បត្តិហេតុ ឬ ការគំរាមកំហែងនៃឧប្បត្តិហេតុពាក់ព័ន្ធ នឹងការរឹបអូសយកអាកាសយានស៊ីវិលដោយខុសច្បាប់ ឬ អំពើខុសច្បាប់ផ្សេងទៀត ប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពអាកាសយាន អ្នកដំណើររបស់ខ្លួន ក្រុមអាកាសយានិក អាកាសយាន ដ្ឋាន និងឧបករណ៍បញ្ជាចរាចរដែនអាកាស ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ត្រូវផ្តល់កិច្ច ជួយជ្រោមជ្រែងគ្នាទៅវិញទៅមក ដោយសម្របសម្រួលឲ្យមានការប្រាស្រ័យទាក់ទងនានា និង ការចាត់វិធានការសមស្របដទៃទៀត ក្នុងគោលបំណងបញ្ចប់នូវឧប្បត្តិហេតុ ឬ ការគំរាម កំហែងនៃឧប្បត្តិហេតុនេះ ឲ្យបានឆាប់រហ័ស និងមានសុវត្ថិភាព។

មាត្រា ១៤
តំណាងពាណិជ្ជកម្មរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ

១. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ត្រូវមាន សិទ្ធិស្របតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិនានា ពាក់ព័ន្ធនឹងការចូលមកដល់ ការស្នាក់នៅ

និងការធ្វើការងារ នៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ក្នុងការនាំចូលមក និងការរក្សាទុក នៅក្នុងទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នៃផ្នែកគ្រប់គ្រង បច្ចេកទេស ប្រតិបត្តិការ និងបុគ្គលិកជំនាញផ្សេងៗទៀតរបស់ខ្លួនផ្ទាល់ ដែលបានតម្រូវតាមបទប្បញ្ញត្តិ នៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនេះ។

២. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ត្រូវបាន ផ្តល់សិទ្ធិលក់សំបុត្រសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនផ្ទាល់របស់ខ្លួន ក្នុងការប្រើប្រាស់ឯកសារដឹក ជញ្ជូនផ្ទាល់របស់ពួកគេ នៅក្នុងទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ស្របតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិនៃរដ្ឋនោះ។ ការលក់សំបុត្រនោះ អាចប្រតិបត្តិការដោយផ្ទាល់ជា មួយ តំណាងនៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលត្រូវបានចាត់តាំង ឬ តាមរយៈទីភ្នាក់ងារបានអនុញ្ញាត មានអាជ្ញាប័ណ្ណត្រឹមត្រូវ ដែលបានចេញឲ្យក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនោះ។

មាត្រា ១៥
តម្លៃសេវាកម្ម

១. តម្លៃស្តីពីសេវាកម្មដែលបានឯកភាពគ្នាណាមួយ ត្រូវបានបង្កើតឡើងនៅកំរិតសម ហេតុផល តាមការចំណាយទៅគ្រប់កត្តាពាក់ព័ន្ធ រួមមាន ថ្លៃដើមនៃប្រតិបត្តិការ ប្រាក់ ចំណេញសមហេតុផល ចរិកលក្ខណៈរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ និងតម្លៃផ្សេងៗទៀតរបស់ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ សម្រាប់ផ្នែកណាមួយនៃផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់។ តម្លៃទាំងអស់នេះ ត្រូវបានកំណត់ដោយស្របតាមខ្លឹមសារនៃបទប្បញ្ញត្តិខាងក្រោម នៃ មាត្រានេះ។

២. តម្លៃ និងអត្រានានា នៃប្រាក់កម្រៃដើមសាររបស់ទីភ្នាក់ងារដែលបានប្រើប្រាស់រួម ជាមួយពួកគេ ប្រសិនបើអាចទៅរួច គួរត្រូវបានព្រមព្រៀងគ្នា ទាក់ទងទៅលើផ្លូវហោះហើរ ដែលបានកំណត់នីមួយៗ រវាងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំង ពាក់ព័ន្ធក្នុង

ការពិភាក្សាជាមួយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរផ្សេងទៀត ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការនៅលើផ្លូវហោះហើរ
ទាំងស្រុង ឬ ផ្នែកណាមួយ នៃផ្លូវហោះហើរនោះ ។

៣. ប្រសិនបើ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងរបស់រដ្ឋនៃភាគីចុះកិច្ចព្រម
ព្រៀង មិនអាចព្រមព្រៀងគ្នាទៅលើតម្លៃណាមួយ នៃតម្លៃទាំងអស់នេះ ឬ ប្រសិនបើ
សម្រាប់ហេតុផលខ្លះផ្សេងទៀត តម្លៃមួយ មិនអាចត្រូវបានឯកភាពគ្នាស្របតាមខ្លឹមសារ
កថាខណ្ឌទី២ នៃមាត្រានេះ អាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ត្រូវខិតខំ
ប្រឹងប្រែង ដើម្បីកំណត់តម្លៃដោយការព្រមព្រៀងគ្នារវាងពួកគេ។

៤. តម្លៃនានា ត្រូវចាប់ផ្តើមអនុវត្តបន្ទាប់ពីមានការឯកភាពពីអាជ្ញាធរអាកាសចរ នៃរដ្ឋ
ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ត្រូវរក្សាជាធរមានរហូតដល់តម្លៃថ្មី ត្រូវបានបង្កើតឡើង។

មាត្រា ១៦
ការពិគ្រោះយោបល់

ពីពេលមួយទៅពេលមួយត្រូវមានធ្វើការពិភាក្សាគ្នា រវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃរដ្ឋ
ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ដើម្បីធានានូវកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជិតស្និទ្ធ ទៅលើគ្រប់
ឧបសគ្គដែលមានឥទ្ធិពលលើការបំពេញកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ដោយមានការលើកលែង
មិនគិតតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃមាត្រា១២ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ ការពិគ្រោះយោបល់នោះ ត្រូវ
ចាប់ផ្តើមនៅក្នុងអំឡុងពេលហុកសិប(៦០)ថ្ងៃ គិតពីថ្ងៃទទួលបានការស្នើសុំ លើកលែងតែ
មានការឯកភាពគ្នាដោយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។

មាត្រា ១៧
ការកែប្រែកិច្ចព្រមព្រៀង

ប្រសិនបើ ភាគីណាមួយនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ពិនិត្យខ្លឹមសារកិច្ចព្រមព្រៀង មានបំណងដើម្បីធ្វើការកែប្រែពាក្យពេចន៍នានានៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និងឧបសម្ព័ន្ធនៃកិច្ចព្រមព្រៀង អាចធ្វើការស្នើសុំពិភាក្សា រវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ពាក់ព័ន្ធនឹងការកែប្រែដែលបានស្នើសុំ។ ការពិភាក្សាត្រូវបានចាប់ផ្តើមក្នុងរយៈពេលហុកសិប(៦០)ថ្ងៃ គិតពីថ្ងៃស្នើសុំ ប្រសិនបើអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរឯកភាពធ្វើការពន្យារពេលនៃរយៈពេលនោះ។ ការកែប្រែកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយការសរសេរជាលាយលក្ខណ៍អក្សរយល់ព្រមដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។ ការកែប្រែឧបសម្ព័ន្ធអាចត្រូវបានធ្វើឡើងដោយការរៀបចំ រវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។

មាត្រា ១៨
អនុលោមទៅនឹងអនុសញ្ញា ឬ កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគី

ប្រសិនបើការបញ្ចប់នៃអនុសញ្ញា ឬ កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីទូទៅណាមួយ ដែលជាប់ទាក់ទងនឹងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ជាប់កិច្ចសន្យា កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវបានធ្វើវិសោធនកម្ម ដើម្បីឲ្យស្របទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃអនុសញ្ញា ឬ កិច្ចព្រមព្រៀងនោះ។

មាត្រា ១៩
ការបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ អាចនៅពេលណាមួយក៏ដោយ ត្រូវជូនដំណឹងទៅដល់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នូវការសម្រេចចិត្ត

របស់ខ្លួន ក្នុងការបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ ការជូនដំណឹងនេះ ត្រូវធ្វើការប្រាស្រ័យទាក់ទងដំណាលគ្នា ទៅកាន់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិផងដែរ។

២. ក្នុងករណីកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវបញ្ចប់ជាធរមាននៅក្នុងរយៈពេលដប់ពីរ(១២)ខែ បន្ទាប់ពីថ្ងៃទទួលបានការជូនដំណឹងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត លុះត្រាតែការជូនដំណឹង ដើម្បីបញ្ចប់នោះ ត្រូវបានដកចេញដោយការព្រមព្រៀងគ្នាទៅវិញទៅមក មុនពេលផុតកំណត់នៃអំឡុងពេលនេះ។ ក្នុងការខកខានការទទួលស្គាល់ ដែលបានទទួលដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ការជូនដំណឹងត្រូវបានចាត់ទុកថា បានទទួលដប់បួន(១៤)ថ្ងៃ បន្ទាប់ពីបានទទួលការជូនដំណឹងដោយអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ។

មាត្រា ២០
ការដោះស្រាយវិវាទ

១. ប្រសិនបើវិវាទណាមួយកើតឡើង រវាងភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងពាក់ព័ន្ធនឹងការបកប្រែ ឬ ការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវខិតខំប្រឹងប្រែងដោះស្រាយវិវាទនៅនឹងកន្លែងដោយការចរចា រវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។

២. ប្រសិនបើអាជ្ញាធរអាកាសចរទាំងពីរ មិនអាចដោះស្រាយវិវាទដោយការចរចានោះទេ វិវាទនេះនឹងត្រូវបានដោះស្រាយតាមរយៈការទូត។

៣. ប្រសិនបើការដោះស្រាយមួយមិនអាចសម្រេចបានដោយវិធីនានា ដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ និងទី២ នៃមាត្រានេះ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ អាចបញ្ជូនវិវាទទៅតុលាការវិនិច្ឆ័យមួយ ដែលមានអាជ្ញាកណ្តាលចំនួនបីរូប ដែលអាជ្ញាកណ្តាលចំនួនពីររូប ត្រូវបានតែងតាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ និងអាជ្ញាកណ្តាលទីបី ត្រូវបានជ្រើសរើសដោយអាជ្ញាកណ្តាលទាំង

ពីររូប។ ក្នុងករណីវិវាទ គឺត្រូវបានបញ្ជូនទៅតុលាការធ្វើការវិនិច្ឆ័យ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង នីមួយៗ នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ត្រូវតែងតាំងអាជ្ញាកណ្តាលមួយរូប ក្នុងរយៈពេលហុកសិប(៦០)ថ្ងៃ គិតពីថ្ងៃទទួលបានការជូនដំណឹងដោយគោរពតាមសេចក្តីបញ្ជាក់នៃវិវាទ ដើម្បីធ្វើការវិនិច្ឆ័យ និងកាត់សេចក្តី ត្រូវបានកំណត់ក្នុងរយៈពេលហុកសិប(៦០)ថ្ងៃ បន្ថែមទៀត គិតពីថ្ងៃការកំណត់ចុងក្រោយដោយអាជ្ញាកណ្តាលពីររូប ដែលត្រូវបានតែងតាំង។ ប្រសិនបើភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ខកខានក្នុងការតែងតាំងអាជ្ញាកណ្តាលរបស់ខ្លួន ក្នុងរយៈពេលដែលបានកំណត់ ឬ អាជ្ញាកណ្តាលដែលបានតែងតាំង ខកខានក្នុងការព្រមព្រៀងគ្នា ស្តីពីការធ្វើជាអាជ្ញាកណ្តាលក្នុងរយៈពេលខាងលើ ប្រធាននៃក្រុមប្រឹក្សាអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ អាចត្រូវបានស្នើសុំដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ដើម្បីកំណត់អាជ្ញាកណ្តាលនៃភាគីខកខាន ឬ ការធ្វើជាអាជ្ញាកណ្តាលជាករណីតម្រូវ។ អាជ្ញាកណ្តាលដែលត្រូវតែងតាំង ត្រូវមានសញ្ជាតិនៅក្នុងរដ្ឋមួយ ដែលមានទំនាក់ទំនងការទូតជាមួយរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។

៤. ក្នុងករណីការតែងតាំងអាជ្ញាកណ្តាលដោយប្រធានក្រុមប្រឹក្សាអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ប្រសិនបើប្រធានក្រុមប្រឹក្សាអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ត្រូវបានរារាំងនូវការអនុវត្តតួនាទីស្របតាមកថាខណ្ឌទី២ នៃមាត្រានេះ ឬ ប្រសិនបើគាត់ជាប្រជាពលរដ្ឋនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ការតែងតាំងត្រូវបានធ្វើឡើងដោយអនុប្រធាន ហើយប្រសិនបើអនុប្រធានត្រូវបានរារាំងផងដែរ ក្នុងការអនុវត្តតួនាទីស្របតាមកថាខណ្ឌទី២ នៃមាត្រានេះ ឬ ប្រសិនបើគាត់ជាប្រជាពលរដ្ឋនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ការតែងតាំងត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយសមាជិកជាន់ខ្ពស់នៃក្រុមប្រឹក្សាអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដែលមិនមែនជាសញ្ជាតិនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ នៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។

៥. ដោយយោងលើបទប្បញ្ញត្តិផ្សេងៗ ដែលបានព្រមព្រៀងគ្នាដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង តុលាការកាត់ក្តី ត្រូវកំណត់នីតិវិធីរបស់ខ្លួន និងទីតាំងកាត់ក្តី។

៦. សេចក្តីសម្រេចរបស់តុលាការ ត្រូវអនុវត្តចំពោះភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង។

៧. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវធានានូវការចំណាយចំពោះសមាជិកសាលាក្តី របស់ខ្លួន និងតំណាងរបស់ខ្លួន នៅក្នុងដំណើរការសាលាក្តី។ ការចំណាយសម្រាប់អាជ្ញាកណ្តាល និងចំណាយនៅសេសសល់ ត្រូវបែងចែកស្មើគ្នា ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ទាំងពីរ។ ការចំណាយណាមួយដែលកើតឡើងដោយក្រុមប្រឹក្សាអង្គការអាកាសចរស៊ីវិល អន្តរជាតិ ដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធការតែងតាំងអាជ្ញាកណ្តាល ឬ អាជ្ញាកណ្តាលនៃភាគីដែល ខកខាន យោងតាមកថាខណ្ឌទី៣ និងទី៤ នៃមាត្រានេះ ត្រូវចាត់ទុកជាផ្នែកនៃការចំណាយ របស់សាលាក្តី។

មាត្រា ២១

ការចុះបញ្ជីជាមួយអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និងការធ្វើវិសោធនកម្មណាមួយ ត្រូវបានចុះបញ្ជីជាមួយអង្គការ អាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ។

មាត្រា ២២

ការចូលជាធរមាននៃកិច្ចព្រមព្រៀង

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវចូលជាធរមាននៅកាលបរិច្ឆេទទទួលបានការជូនដំណឹង ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរចុងក្រោយ ដោយបានបញ្ជាក់ថា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ជូន ដំណឹងទៅដល់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត អំពីការបំពេញបែបបទរាល់នូវនីតិវិធី ផ្ទៃក្នុងរបស់ខ្លួន ចំពោះការចូលជាធរមាននៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

ពីកាលបរិច្ឆេទនៃការចូលជាធរមាននៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ កិច្ចព្រមព្រៀងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស រវាងរដ្ឋាភិបាល នៃសហភាពសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមស្បៀត និងរដ្ឋាភិបាល នៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតកម្ពុជា ដែលបានចុះហត្ថលេខានៅថ្ងៃទី១៦ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៧៩ ត្រូវបានបញ្ឈប់ជាធរមាន ដោយសហព័ន្ធរុស្ស៊ី និងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

ធ្វើនៅរាជធានីភ្នំពេញ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅថ្ងៃទី២៤ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០១៥ ជាពីរច្បាប់ មានបីភាសា គឺភាសា រុស្ស៊ីខ្មែរ និងអង់គ្លេស ដែលរាល់អត្ថបទនីមួយៗមានតម្លៃស្មើគ្នា។ ក្នុងករណីដែលមានការខ្វែងគំនិតគ្នា អំពីការបកស្រាយ អត្ថបទភាសាអង់គ្លេសត្រូវយកជាគោល ដើម្បីអនុវត្ត។

រដ្ឋាភិបាល នៃសហព័ន្ធរុស្ស៊ី

រដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា



**អេវហ្គេនី ឌីប្រីខ
អនុរដ្ឋមន្ត្រីទី ១
ក្រសួងដឹកជញ្ជូន**



**ម៉ៅ ហាវណ្ណារ៉ាល់
រដ្ឋលេខាធិការ
រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល**

ឧបសម្ព័ន្ធ
កិច្ចព្រមព្រៀងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស
រវាង រដ្ឋាភិបាល នៃសហព័ន្ធរុស្ស៊ី
និងរដ្ឋាភិបាល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

តារាងកាលវិភាគផ្លូវហោះហើរ៖

ក) ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងដោយសហព័ន្ធរុស្ស៊ី ត្រូវមានសិទ្ធិធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស តាមតារាងកាលវិភាគផ្លូវហោះហើរអន្តរជាតិ នៅក្នុងគោលដៅទាំងទៅទាំងមក នៅលើផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់ មានដូចខាងក្រោម ៖

ចំណុចចាប់ផ្តើម	ចំណុចកណ្តាល	ចំណុចគោលដៅ	ចំណុចឯនាយ
ចំណុចនៅក្នុងសហព័ន្ធរុស្ស៊ី	ចំណុចនៅក្នុងប្រទេសទី ៣	ភ្នំពេញ និងចំណុចផ្សេងៗទៀត*	ចំណុចនៅក្នុងប្រទេសទី ៣

ខ) ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវមានសិទ្ធិធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស តាមតារាងកាលវិភាគផ្លូវហោះហើរអន្តរជាតិនៅក្នុងគោលដៅទាំងទៅទាំងមក នៅលើផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់ មានដូចខាងក្រោម ៖

ចំណុចចាប់ផ្តើម	ចំណុចកណ្តាល	ចំណុចគោលដៅ	ចំណុចឯនាយ
ចំណុចនានានៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា	ចំណុចនៅក្នុងប្រទេសទី ៣	មូស្កូ និងចំណុចផ្សេងៗទៀត*	ចំណុចនៅក្នុងប្រទេសទី ៣

* ចំណុចផ្សេងៗទៀត ត្រូវអាស្រ័យលើការព្រមព្រៀងគ្នា រវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរទាំងពីរនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។

ទំនាស់សំគាល់៖

១. ចំណុចកណ្តាល និងចំណុចឯនាយទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ត្រូវយោងលើកិច្ចព្រមព្រៀងដោយឡែក រវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។ ចំណុចកណ្តាល និងចំណុចឯនាយ អាចត្រូវបានលុបចោលដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលត្រូវបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរដោយការសម្រេចចិត្តរបស់ពួកគេ។

២. សិទ្ធិកូរ៉េមីណាលនៃចំណុចចាប់ផ្តើម ឬ ចំណុចគោលដៅនៅក្នុងទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ព្រមទាំងចំណុចកណ្តាល និងចំណុចឯនាយ ត្រូវយោងលើកិច្ចព្រមព្រៀងដោយឡែក រវាងអាជ្ញាធរអាកាសចររបស់រដ្ឋនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង។

៣. សិទ្ធិនៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរ ដែលត្រូវបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ដើម្បីដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ទំនិញ និងកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ រវាងចំណុចនៅក្នុងទឹកដីនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត និងចំណុចនៅក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសទីបី (អនុវត្តសិទ្ធិហោះហើរទី៥) ត្រូវយោងលើកិច្ចព្រមព្រៀងដោយឡែក រវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។

៤. ការធ្វើប្រតិបត្តិការនីមួយៗ តាមបណ្តោយតំបន់ស៊ីបេរី ការឆ្លងកាត់តំបន់ប៉ូល និងបណ្តាញផ្លូវអាកាសគ្រួសារសាសនា នៅក្នុងលំហអាកាសនៃសហព័ន្ធរុស្ស៊ី ត្រូវយោងលើកិច្ចព្រមព្រៀងដោយឡែក រវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។

៥. ការហោះហើរជួល ការហោះហើរបន្ថែម និងការហោះហើរក្រៅកម្មវិធី ត្រូវបានអនុវត្តដោយឈរលើសំណើសុំរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំង ព្រមទាំង

ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលមិនត្រូវបានចាត់តាំង ត្រូវបានដាក់ជូនដល់អាជ្ញាធរ
អាកាសចរទាំងពីរ យ៉ាងតិចបំផុតមួយរយម៉ែ(១២០)ម៉ោង មុនពេលចេញដំណើរ លើកលែង
តែចុងសប្តាហ៍ និងថ្ងៃឈប់សម្រាក។

៦. សេវាកម្មជួលមិនគួរធ្វើឲ្យប៉ះពាល់ដល់សេវាកម្មតាមតារាងកាលវិភាគ នៅលើផ្លូវ
ហោះហើរដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា។ សេវាកម្មជួល គួរត្រូវបានប្រតិបត្តិការស្របតាមច្បាប់
ជាតិរបស់រដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។

៧. នៅពេលធ្វើប្រតិបត្តិការ ឬ ការគ្រប់គ្រងសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា នៅលើ
ផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបានចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ច
ព្រមព្រៀងមួយ អាចចូលរួមកិច្ចព្រមព្រៀងសហប្រតិបត្តិការទីផ្សារ ក៏ប៉ុន្តែមិនបាន
កំណត់ការសហការរកស៊ីដៃគូជាមួយគ្នា ជាមួយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរដែលត្រូវបាន
ចាត់តាំងនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។ កិច្ចព្រមព្រៀងនានាបែបណានោះ ត្រូវ
យោងទៅនឹងការឯកភាពរបស់អាជ្ញាធរអាកាសចរទាំងពីរនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំង
ពីរ។ ការរៀបចំដូចគ្នានេះ ជាមួយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរនានានៃប្រទេសទីបី ត្រូវយោងលើ
កិច្ចព្រមព្រៀងដោយឡែក រវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរទាំងពីរនៃរដ្ឋភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំង
ពីរ។