ព្រះរាជក្រម

នស/រកម/០៣០៨/០១៣

យើង

ព្រះករុណាព្រះបាទសម្តេចព្រះបរមនាថ នរោត្តម សីហមុនី
សមានភូមិជាតិសាសនា រក្ខតខត្តិយា ខេមរារដ្ឋរាស្ត្រ ពុទ្ធិន្ទ្រាធរាមហាក្សត្រ
ខេមរាជនា សមូហោភាស កម្ពុជឯករាជ្យរដ្ឋបូរណាសន្តិ សុភមង្គលា សិរីតិបុលា
ខេមរាស្រីពិរាស្ត្រ ព្រះចៅក្រុងកម្ពុជាធិបតី

- បានទ្រង់យល់ រដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៣០៤/១២៤ ចុះថ្ងៃទី១៥ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០៤ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រមលេខ ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៤ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០១៩៦/០៤ ចុះថ្ងៃទី ២៤ ខែ មករា ឆ្នាំ ១៩៩៦ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
- បានទ្រង់យល់ សេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ របស់សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ប្រកាសឱ្យប្រើ

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

មីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសម្រួលការពឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័តកាលពីថ្ងៃទី ២៧ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០០៨ នាសម័យប្រជុំរដ្ឋសភា លើកទី ៧ នីតិកាលទី ៣ និងដែលព្រឹទ្ធសភា បានយល់ស្របតាមទម្រង់ និងគតិនៃច្បាប់នេះទាំងស្រុង ដោយគ្មានការកែប្រែអ្វីឡើយ កាលពីថ្ងៃទី ១៨ ខែ មីនា ឆ្នាំ ២០០៨ នាសម័យប្រជុំពេញអង្គព្រឹទ្ធសភា លើកទី ៤ នីតិកាលទី ២ ហើយដែលមានសេចក្តីទាំងស្រុងដូចតទៅនេះ :

ច្បាប់
ស្តីពី
ការអនុម័តយល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធទី ៦ ទី ៨ ទី ១៤ និងពិធីសារទី ៣ សម្រាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងរវាងនិងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសម្រួលការពឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

មាត្រា ១.-

អនុម័តយល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធទី ៦ ទី ៨ ទី ១៤ និងពិធីសារទី ៣ សម្រាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងរវាងនិងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសម្រួលការពឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលធ្វើនៅទីក្រុងប៉េកាំង សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នាថ្ងៃទី ២៦ ខែ មីនា ឆ្នាំ ២០០៧ ហើយដែលមានអត្ថបទទាំងស្រុងភ្ជាប់មកជាមួយនេះ ។

មាត្រា ២.-

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវបន្តរាល់នីតិវិធី ដើម្បីអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

ផ្ទើនៅព្រះបរមរាជរាំងរាជធានីភ្នំពេញថ្ងៃទី ៣១ ខែ ម៉ឺន ឆ្នាំ ២០០៨

ព្រះហស្តលេខា និងព្រះរាជលញ្ឆករ

នរោត្តម សីហមុនី

៣៧.០៨០៣.៣៦២

បានយកសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ
សូមឡាយព្រះហស្តលេខាព្រះមហាក្សត្រ
នាយករដ្ឋមន្ត្រី

ហត្ថលេខា

សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន

បានជម្រាបជូនសម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន
នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

ហត្ថលេខា

ស៊ុន ចាន់ថុល

លេខ:៣៤៧ ច.ល
ដើម្បីចម្លងចែក
រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ០៣ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៨
រាជរដ្ឋាភិបាលនៃកម្ពុជា

ឃុន ឌិនកេន

ឧបសម្ព័ន្ធទី៦

នីតិវិធីបើកបែបបទគយឆ្លងកាត់ និង ចុលក្នុងប្រទេស

ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និង

សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ស្តីពីការសំរួលការដឹកជញ្ជូនចំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

(តទៅហៅកាតថា " ឧបសម្ព័ន្ធ ")

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

យោងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសំរួលការដឹកជញ្ជូនចំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាដំបូងនាថ្ងៃទី ២៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅវៀងច័ន្ទ ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មនៅថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅយ៉ាងហ្គុន និងបានយល់ព្រមចូលដោយ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅយ៉ាងហ្គុននៅថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ ដោយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅភ្នំពេញ និងដោយសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងងាលី និងបានធ្វើវិសោធនកម្មកាលពីថ្ងៃទី ៣០ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៤ នៅភ្នំពេញ តទៅហៅកាត់ថា " កិច្ចព្រមព្រៀង "

យោងមាត្រា ៣ (បេ) និង (អិន) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង បានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយមានលំអិតពីលក្ខណៈបច្ចេកទេស ឬ ពេលវេលា និង/ឬ កត្តាពិសេសជាក់លាក់ទៅតាមទឹកដែនផ្សេងៗគ្នា ហើយដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងអស់បង្កើតជាផ្នែកនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះនឹង មានតំលៃគតិយុត្តិស្មើៗគ្នា

យោងមាត្រា ៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលចែងថា កិច្ចព្រមព្រៀងអាចត្រូវបានចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមានដាច់ដោយឡែកពីឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ

យោងកិច្ចប្រជុំថ្នាក់រដ្ឋមន្ត្រី GMS លើកទី ៩ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅ នៅទីក្រុងម៉ានីល ខែ មករា ឆ្នាំ ២០០០ កិច្ចប្រជុំលើកទី ៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនអនុតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ ខែ សីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំថ្នាក់រដ្ឋមន្ត្រី GMS លើកទី ១១ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅ នៅទីក្រុងភ្នំពេញ នាខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ហើយដែលរដ្ឋាភិបាល GMS ទាំងអស់ បានឯកភាពលើផែនការការងារមួយ ដើម្បីបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះនៅឆ្នាំ ២០០៥

យោងសេចក្តីសំរេចលេខ48/11 របស់គណៈកម្មាធិការសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ចរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិសំរាប់តំបន់អាស៊ី-ប៉ាស៊ីហ្វីក (ESCAP) ស្តីអំពីម៉ូដដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវដែក ដោយពាក់ព័ន្ធនឹងវិធានការសំរួលការដឹកជញ្ជូន ដែលអំពាវនាវឱ្យមានការចូលជាសមាជិកនៃអនុសញ្ញាតយស្តីពីការដឹកជញ្ជូនទំនិញជាអន្តរជាតិស្ថិតនៅក្រោមវិញ្ញាប័នប័ត្រតយឆ្លងកាត់ព្រំដែន (TIR Carnet) (ហ្សឺណែវ. ១៩៧៥).

យោងមាត្រា៧ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យមានឧបសម្ព័ន្ធនេះ ចែងលំអិតពីផ្នែកបច្ចេកទេស

បានព្រមព្រៀងឆ្នាចូចខាងក្រោច :

មាត្រា ១.. បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

ក-និយមន័យ

១- ការឆ្លងកាត់ជាអន្តរជាតិ មានន័យថា ជាផ្នែកនៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន នៅចន្លោះចំណុចឆ្លងកាត់ព្រំដែនអន្តរជាតិចំនួនពីរកន្លែង ដែលទំនិញឆ្លងចូល និងបន្ទាប់មកឆ្លងចេញពីទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ។

២- ការឆ្លងកាត់ចូលក្នុងប្រទេស (ឬការឆ្លងកាត់ជាតិ) មានន័យថា :(ក)-ជាផ្នែកនៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនរវាងចំណុចជំរះបែបបទគយខាងក្នុងប្រទេស និងចំនុចឆ្លងកាត់ព្រំដែនអន្តរជាតិ ដែលទំនិញឆ្លងចេញពីទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ឬ (ខ)-ជាផ្នែកមួយនៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន រវាងចំណុចឆ្លងកាត់ព្រំដែនអន្តរជាតិ ដែលទំនិញឆ្លងចូលទៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ និងចំណុចជំរះបែបបទគយ ខាងក្នុងប្រទេស ។

៣- ករណីប្រធានស័ក្តិ មានន័យថា ព្រឹត្តិការណ៍ទាំងឡាយ ដែលមិនអាចដឹងបានជាមុន ឬមិនអាចចៀសវាងបាន និងជាបច្ច័យ ដែលមិនអាចការពារ ឬ ត្រួតត្រាបាន ។

៤- សិទ្ធិគណនាពិសេស Special Drawing Right (SDR) មានន័យថា ឯកតាវាស់តំលៃ ដែលកំណត់ដោយអង្គការមូលនិធីរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ (International Monetary Fund-IMF) ។ ការប្តូររូបបិយប័ណ្ណទៅជារូបិយប័ណ្ណជាតិត្រូវគណនាដោយអនុលោមទៅតាមវិធីបាំន់ប្រមានតំលៃ ដែលអនុវត្តដោយអង្គការមូលនិធីរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ ។

ខ-វិសាលភាពនៃការអនុវត្ត

៥- នីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ នឹងត្រូវអនុវត្តសំរាប់តែការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ជាអន្តរជាតិ និងចូលក្នុងប្រទេស ដែលជាប្រតិបត្តិការ ដឹកជញ្ជូនជាអន្តរជាតិ (មានន័យថាឆ្លងកាត់ព្រំដែន) និងដែលធ្វើសកម្មភាពនៅតាមផ្លូវធ្វើដំណើរ និងនៅតាមចំណុចចេញ-ចូលទាំងឡាយ ដែលបានកំណត់នៅក្នុងពិធីសារទី១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងតែប៉ុណ្ណោះ ។

៦- នីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះអនុវត្តត្រឹមតែប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនសំរាប់រកផលកំរៃតែប៉ុណ្ណោះ ។

៧- នីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនអនុវត្តចំពោះបន្ទុកទំនិញដែលស្ថិតនៅក្រោមការបិទត្រាគយដូចគ្នា ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា ៣(បេ)(១) នៃឧបសម្ព័ន្ធ និងដែលមានឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងឆ្លងចូលតែមួយដូចមាន ចែងនៅក្នុងមាត្រា ៤ នៃឧបសម្ព័ន្ធដែរ ប្រសិនបើបន្ទុកទំនិញនោះ ជាបន្ទុកចំរុះ ដោយមានទីកន្លែងចេញដំណើរ ឬ ចំណុចគោលដៅច្រើនចំរុះគ្នា ដែលចាំបាច់ត្រូវជំរះមួយចំណែកម្តងៗនូវឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេសនៅតាមផ្លូវធ្វើដំណើរ។

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

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

១០-ឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនបដិសេធនូវការអនុវត្តន៍ច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិរបស់ជាតិស្តីពីសុខភាព ឬ ចត្តាឡីស័ក ដែលស្របទៅនឹងមាត្រា ៩ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង។

១១- នីតិវិធីជំរះបែបបទគយនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ នឹងត្រូវជំនួសនីតិវិធីជាតិជំរះបែបបទគយសំរាប់ទំនិញឆ្លងកាត់ (ទាំងការឆ្លងកាត់ជាអន្តរជាតិ និងការឆ្លងចូលក្នុងប្រទេស) នៅពេលណាដែលកិច្ចព្រមព្រៀងនេះចាប់អនុវត្ត។

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

មាត្រា ២.- បែបបទគយលើការឆ្លងកាត់

ក- ការលើកលែងការត្រួតពិនិត្យរូបវន្ត ការតំកល់ទុកប្រាក់កក់ និងការអមដំណើរ

យោងតាមល័ក្ខខ័ណ្ឌដូចមានចែងខាងក្រោម និងតាមគោលការណ៍រួម ទំនិញទាំងឡាយ ដែលដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនដោយអនុវត្តទៅតាមនីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ត្រូវលើកលែងចេញពីការត្រួតពិនិត្យរូបវន្ត ដែលធ្វើឡើងជាប្រចាំនៅតាមផ្លូវធ្វើ ដំណើរ ការអមដំណើរដោយគយនៅក្នុងទឹកដីជាតិ និងការតំកល់ទុកប្រាក់កក់ដែលជាប្រាក់ចានាពន្ធគយ។

ខ- ការពិនិត្យឯកសារ និងការត្រួតពិនិត្យផ្ទៃកខាងក្រៅ

យានយន្ត រួមជាមួយនឹងទំនិញ និងឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្នងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ត្រូវបង្ហាញជល់អាជ្ញាធរគយនៅតាមផ្លូវ ដើម្បីពិនិត្យផ្ទៀងផ្ទាត់ឯកសារ និងត្រួតពិនិត្យទំនិញផ្ទែកខាងក្រៅតែប៉ុណ្ណោះ ។

ត-ការលើកលែងនូវការត្រួតពិនិត្យគយរូបវន្ត

ទោះជាមានការលើកលែងក៏ដោយ និងជាពិសេស នៅពេលដែលអាជ្ញាធរគយសង្ស័យពីភាពមិនប្រក្រតីនោះ អាជ្ញាធរគយអាចយាត់ទំនិញ ដើម្បីធ្វើការត្រួតពិនិត្យរូបវន្តនៅតាមផ្លូវបាន ។

បរ-ការតាមដានយានយន្ត រឹទំនិញ

អាជ្ញាធរគយអាចអនុវត្តវិធានការសមស្របទាំងឡាយ (ឧ. មធ្យោបាយអេឡិចត្រូនិក ប្រព័ន្ធកំណត់ទីកន្លែងលើដែនដី- GPS ប្រព័ន្ធបច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាន និងទូរគមនាគមន៍- ICT) ដើម្បីតាមដានមើលចលនាបំលាស់ទីទំនិញ ដោយមិនមានការបង្ហាក់ ធ្វើឱ្យយឺតយ៉ាវ ឬល័ក្ខខ័ណ្ឌតម្រូវបន្ថែមផ្សេងៗទៀត ស់រាប់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ។

មាត្រា ៣.- មធ្យោបាយនៃការដឹកជញ្ជូន

ក- បទដ្ឋាន (ស្តង់ដារ) បច្ចេកទេស និងការយល់ព្រម

១- យានយន្ត និងកុងតេន័រទាំងឡាយ ដែលគេប្រើស់រាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញដែលស្ថិតនៅក្រោមនីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ត្រូវបានសាងសង់ឡើង និងបំពាក់ឧបករណ៍ តាមរបៀបដូចខាងក្រោម :

- អំពើរត់ពន្ធទំនិញតាមរូបភាពការដាក់ ឬ លាក់ទំនិញបន្ថែមដោយស្វាត់ក់ចាំងការរើចេញ ឬ ការដាក់បញ្ចូលទំនិញទៅក្នុងឃ្លុប ដោយមិនបន្សល់ដាននៃការរុះរើ ឬ ដោយមិនធ្វើឱ្យខូចត្រាគយត្រូវបានហាមឃាត់
- អនុញ្ញាតឱ្យមានការបិទត្រាគយដោយងាយស្រួល និងមានប្រសិទ្ធភាព និងបំពាក់ឧបករណ៍តាមដានការធ្វើដំណើរ
- មិនត្រូវមានកន្លែងបិទបាំង ស់រាប់ដាក់ទំនិញលូចលាក់
- ត្រប់កន្លែងដែលអាចដាក់ទំនិញបាន ត្រូវផ្តល់ភាពងាយស្រួលស់រាប់អោយគយធ្វើការត្រួតពិនិត្យ

២- អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីអាចបដិសេធនូវចលនាយានយន្ត ដែលស្ថិតនៅក្រោមនីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះបានប្រសិនបើទំរង់ និងការតម្លើងរបស់យានយន្តនោះផ្តល់នូវការចានាមិនត្រប់ត្រាន់ក្នុងការទប់ស្កាត់អំពើរត់ពន្ធទំនិញ ។

៣- អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីមិនមានសិទ្ធិបដិសេធចំពោះយានយន្តណាមួយ ដែលបានទទួលសិទ្ធិដឹកជញ្ជូនដោយគោរពល័ក្ខខ័ណ្ឌនៃនីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះបានទេ បើទោះជាយានយន្តនោះ ជាយានយន្តទោល ឬ តាមប្រភេទរចនាសាងសង់ (សើរីយានយន្ត) ដោយត្រូវអនុលោមទៅតាមបទដ្ឋានបច្ចេកទេសយានយន្ត ដូចមានចែងក្នុង

ឯកសារភ្ជាប់ទី១អា នៃឧបសម្ព័ន្ធ និងដែលកំណត់ឡើងតាមវិញ្ញាបនប័ត្រ ដែលចេញឱ្យដោយអាជ្ញាធរត្រួតពិនិត្យ បច្ចេកទេសនៃប្រទេសដើមស្របទៅតាមតំរូវដូចមានចែងក្នុងឯកសារភ្ជាប់ទី ១បេ នៃឧបសម្ព័ន្ធ។

៤- អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីមិនមានសិទ្ធិបដិសេធចំពោះកុងតេន័រណាមួយ ដែលបានទទួលសិទ្ធិសម្រាប់ផ្ទុកទំនិញដោយគោរពលើកខ្ពស់នូវនីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះបានទេ បើទោះជាកុងតេន័រនោះ ជាកុងតេន័រទោល ឬតាមប្រភេទរចនា សាងសង់ (ស៊េរីកុងតេន័រ) ដោយអនុលោមទៅតាមនីតិវិធីដូចមានចែងនៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់ទី ២អា នៃឧបសម្ព័ន្ធ និងដែលកំណត់ឡើងតាមវិញ្ញាបនប័ត្រ ដែលចេញឱ្យដោយអាជ្ញាធរត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសនៃប្រទេសដើម ដែលស្របទៅតាមតំរូវដូចមានចែងក្នុងឯកសារភ្ជាប់ទី២បេ នៃឧបសម្ព័ន្ធ។

ខ- ត្រាគយ

១- ឃ្លប់ទំនិញនៃយានយន្ត ឬកុងតេន័រ ត្រូវមានបិតត្រាគយរបស់ការិយាល័យអាជ្ញាធរគយ នៃការចេញដំណើរប្រតិបត្តិការ ដឹកជញ្ជូន។

២- អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី ត្រូវទទួលស្គាល់ត្រាគយ ដែលបិទដោយអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ដោយធ្វើយ៉ាងណារក្សាបានន្យូវទំរង់ដើម ប៉ុន្តែប្រសិនបើមានតំរូវការក្នុងការត្រួតពិនិត្យអាជ្ញាធរគយ នៃប្រទេសសាមីមានសិទ្ធិបិទត្រាគយរបស់ខ្លួនបន្ថែម មុននឹងឱ្យចូលទៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន។

៣- ប្រសិនបើអាជ្ញាធរគយត្រូវការបើក ឬ កាត់ត្រាគយ ដើម្បីត្រួតពិនិត្យទំនិញនៅតាមផ្លូវធ្វើដំណើរ ឬ ក្នុងករណីមានការផ្ទាស់ប្តូរយានយន្ត ស្របទៅតាមមាត្រា ៨(បេ) • អាជ្ញាធរគយនោះ ត្រូវបិទត្រាគយថ្មី និងកត់ត្រាទុកសកម្មភាពនេះ នៅក្នុងឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងជំរះបែបបទចូលក្នុងប្រទេសដោយគ្មានការបង់ថ្លៃ។

៤- ចំពោះទំនិញធ្ងន់ៗ ឬ ទំនិញសំពីងសំពោង ដែលដោយសារតែទំងន់ ទំហំ ឬធម្មជាតិរបស់ទំនិញ ដែលធម្មតាជាប្រភេទទំនិញមិនអាចដឹកបានទៅក្នុង ឃ្លប់បិទជិត អាចត្រូវដឹកតាមយានយន្តដែលមិនមានបិទត្រាគយ តែគេអាចកំណត់អត្តសញ្ញាណនៃទំនិញទាំង នោះបានយ៉ាងងាយស្រួលតាមការបរិយាយទំនិញ (ឧទាហរណ៍: នៅក្នុងបញ្ជីកញ្ចប់ទំនិញ រូបថត គំនូរ) ដើម្បី ទប់ស្កាត់ការដាក់ជំនួស ការបើចេញ និងការដាក់បន្ថែមទំនិញ។ អាជ្ញាធរគយអាចអនុវត្តវិធានការត្រួតពិនិត្យ សមស្រប ដើម្បីទប់ស្កាត់ការដាក់ជំនួស ការដកចេញ ឬដាក់បន្ថែមទំនិញ។

មាត្រា ៥- ឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស

ក- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ត្រូវកាន់យកតាមជាប់ជាមួយខ្លួន នូវឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស។

ខ- ឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ត្រូវចេញដោយអង្គការ/ស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ច ឬ មានការទទួលខុសត្រូវក្នុងការចេញឯកសារនេះ ។

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

ឃ- ឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ត្រូវមានច្បាប់ដើមមួយចំនួនសម្រាប់ផ្តល់ឱ្យ :

១- អង្គការ/ស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ច ឬ មានការទទួលខុសត្រូវក្នុងការចេញឯកសារ ចំនួន ១ ច្បាប់

២- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ចំនួន ១ ច្បាប់

៣- ការិយាល័យអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសចេញដំណើរ ចំនួន ២ ច្បាប់

៤- អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសឆ្លងកាត់នីមួយៗ ដែលការដឹកជញ្ជូនប្រព្រឹត្តទៅកាត់តាមទឹកដីនៃប្រទេសនោះចំនួន ២ ច្បាប់

៥- ការិយាល័យអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសគោលដៅ ចំនួន ២ ច្បាប់

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

១- ចំណងជើងឯកសារ: ឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ។

២- សេចក្តីយោងដូចមានចែងក្នុងមាត្រ ៧ និងឧបសម្ព័ន្ធទី៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

៣- ឈ្មោះស្ថាប័នចេញឯកសារ និងប្រទ្បោះសំរាប់ចុះហត្ថលេខា និង/ឬ ប្រថាប់ត្រា ។

៤- ឈ្មោះ និងអាស័យដ្ឋានរបស់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន និងប្រទ្បោះសំរាប់ចុះហត្ថលេខា និង/ឬប្រថាប់ត្រា ។

៥- សុពលភាព :

- ប្រទេសចេញដំណើរ ប្រទេសឆ្លងកាត់ និងប្រទេសគោលដៅ
- ចំណុចចូល និងចំណុចចេញនីមួយៗ
- រយៈពេលនៃសុពលភាព និងការពន្យាពេល ។

៦- លក្ខណៈបច្ចេកទេសនៃយានយន្ត ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ។

៧- ត្រាគយ ឬ កំណត់សំគាល់អត្តសញ្ញាណ ដែលបានប្រើប្រាស់ ។

៨- ប្រទ្បោះសំរាប់កត់ត្រាការខូចខាតត្រាគយ និងការបិទត្រាគយថ្មី ដោយអាជ្ញាធរគយនៅតាមផ្លូវធ្វើដំណើរ ។

៩- ប្រទ្បោះសំរាប់កត់ត្រាការផ្លាស់ប្តូរយានយន្តនៅតាមផ្លូវធ្វើដំណើរ ។

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

- ប្រឡោះទី១ គឺជាកន្លែងដែលចុះទឹកន្លែង និងកាលបរិច្ឆេទនៃការបិទត្រាគយនាំចេញ ដោយការិយាល័យអាជ្ញាធរគយចេញដំណើរ
- ប្រឡោះទី២ គឺជាកន្លែងសំរាប់ចុះ បង្ខិលេខចេញរបស់ប្រទេសដើមនៃទំនិញ
- ប្រឡោះទី៣ ដល់ ទី៦ គឺជាកន្លែងសំរាប់ចុះបង្ខិលេខចូល និងចេញរបស់នៃប្រទេសឆ្លងកាត់នីមួយៗ
- ប្រឡោះ ទី៧ គឺជាកន្លែងសំរាប់ចុះបង្ខិលេខចូលនៃប្រទេសគោលដៅ
- ប្រឡោះ ទី៨ គឺជាកន្លែងសំរាប់ចុះទឹកន្លែង កាលបរិច្ឆេទនៃការបើកត្រាគយ នៅចំណុចគោលដៅសំរាប់ជំរះបែបបទ ប្រើប្រាស់ក្នុងប្រទេស ឬ សំរាប់ការចរាចរទំនិញ នៅក្រោម នីតិវិធី និងបទប្បញ្ញត្តិគយផ្សេងទៀត ដោយការិយាល័យអាជ្ញាធរគយ នៃចំណុចគោលដៅ

១១- ប្រឡោះកត់ត្រាបញ្ជីទំនិញមួយ ដែលមាន :

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

គណៈកម្មាធិការរួម អាចកែប្រែចំណុចពិសេសនានា ដែលត្រូវបញ្ចូលទៅក្នុងឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស តាមការចាំបាច់។

ច- គណៈកម្មាធិការរួម នឹងកំណត់នូវទំរង់ អាងសញ្ញាន តំនួសព្រោង និងការកំណត់ចោះពុម្ពទំរង់ពិតប្រាកដ នៃឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ។

ឆ- ឯកសារនេះ ត្រូវចេញសម្រាប់ឃ្លប់ទំនិញនីមួយៗ ក្រោមត្រាគយដូចគ្នា។

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

ឈ- សំរាប់ទំនិញ ដែលមានជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងប្រតិបត្តិការពាណិជ្ជកម្ម ត្រូវមានភ្ជាប់មកជាមួយនូវវិក័យប័ត្រទំនិញមួយសន្លឹកជាមួយនឹងរាល់ឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេសនីមួយៗ។
មាត្រា ៥.- តម្រូវនៅក្នុងការដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់ នាំចូល និងនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ

ក- ភស្តុតាងសំរាប់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូននៅក្រោមនីតិវិធីជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេសនៃឧបសម្ព័ន្ធ ត្រូវគិតចាប់ពីពេលទទួលសិទ្ធិកាន់កាប់ច្បាប់ដើមនៃឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ដែលបានចុះហត្ថលេខាដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន និងបានបញ្ជាក់យល់ព្រមដោយអាជ្ញាធរគយជាបន្តបន្ទាប់គ្នា ។

ខ- ភស្តុតាងសំរាប់ការចូលនៃទំនិញ ទៅក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសសាមី ត្រូវគិតចាប់ពីពេលទទួលសិទ្ធិកាន់កាប់ច្បាប់ដើមនៃឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ដែលបានចុះហត្ថលេខាដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន និងបានបញ្ជាក់យល់ព្រមដោយអាជ្ញាធរគយសំរាប់ការចូលជាបន្តបន្ទាប់គ្នា ។

គ- ភស្តុតាងសំរាប់ការចេញនៃទំនិញចេញពីក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសសាមី ត្រូវគិតចាប់ពីពេលទទួលសិទ្ធិកាន់កាប់ច្បាប់ដើមនៃឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ដែលបានចុះហត្ថលេខា ដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន និងបានបញ្ជាក់យល់ព្រម ដោយអាជ្ញាធរគយសំរាប់ការចេញ ។

ឃ- នៅពេលណាដែលពុំមានច្បាប់ដើមនៃឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ដែលមានបញ្ជាក់បង្ហិលេខចេញនោះប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនអាចផ្តល់ជាជំរើសនូវភ័ស្តុតាងផ្សេងទៀតបានដើម្បីបញ្ជាក់ទៅអាជ្ញាធរគយថា ទំនិញពិតជាបានចេញពិតប្រាកដមែន ។

មាត្រា ៦.- *ការជំរះចេញនៃឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស*

ឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ត្រូវបានគេជំរះដោយអនុលោមទៅតាមចំណុចណាមួយខាងក្រោម :

ក- ការអនុម័តឱ្យនូវបង្ហិលេខចេញ ដែលបានភក់ត្រាចូលទៅក្នុងឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ដោយអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសឆ្លងកាត់ នៅពេលចេញនូវទំនិញឆ្លងកាត់ពីទឹកដីរបស់គេ

ខ- ការជំរះបែបបទសំរាប់ការប្រើប្រាស់ក្នុងប្រទេស ឬការទុកដាក់ទំនិញស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិគយផ្សេងទៀតនៅពេលទំនិញមកដល់ ការិយាល័យគយនៃចំណុចគោលដៅ ។

មាត្រា ៧.- *រាថ្ងៃយុគាល*

ក- ឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ត្រូវមានបញ្ជាក់អំពីរយៈពេលសុពលភាពរបស់វា ដែលមានរយៈពេលអប្បរមា ៦ខែ គិតចាប់ផ្តើមកាលបរិច្ឆេទនៃការចេញ ។ ដោយហេតុថា ឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស មានការបញ្ជាក់យល់ព្រមជាលើកដំបូង ដោយការិយាល័យគយនៃចំណុចចេញដំណើរ នៅមុនពេលអស់រយៈពេលសុពលភាពនោះ ឯកសារនេះ ត្រូវនៅមានសុពលភាពប្រើប្រាស់រហូតដល់ពេលបញ្ចប់នៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន សំរាប់រយៈពេលចេញឯកសារនេះ ។

ខ- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនដែលស្ថិតនៅក្រោមនីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ត្រូវបញ្ចប់ដោយការចាកចេញរបស់យានយន្តក្នុងរយៈពេលជាកំណត់ពីទឹកដីនៃប្រទេសសាមី ក្នុងរយៈពេល៣០ថ្ងៃ ដោយគិតចាប់ផ្តើមពីថ្ងៃនៃការឆ្លងចូលទៅក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសសាមី។

គ- ដើម្បីឱ្យមានពេលវេលាកំណត់ ឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស ត្រូវធ្វើការជំរះចេញក្នុងរយៈពេលកំណត់មួយ មិនឱ្យលើសពីរយៈពេល ៣ខែ ដោយគិតចាប់ផ្តើមពីថ្ងៃនៃការឆ្លងចូល ទៅក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសសាមី។

ចាត្រា ៨.- ខ្សែក្តីរហស្សនៅតាមផ្លូវធ្វើដំណើរ

ក-ការចាត់បង់ ការបែកបាក់ ការរលោះបាត់ទំនិញនៅតាមផ្លូវធ្វើដំណើរ

១- ក្នុងករណីបាត់បង់ ឬបែកបាក់ទំនិញ ឬខូចខាតគ្រាគយ ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ត្រូវផ្តល់ពត៌មានយ៉ាងរហ័ស ទៅអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី។

២- ត្រូវបានលើកលែងការបង់ប្រាក់សំរាប់ពន្ធគយនិងអាករដែលត្រូវបង់ជាធម្មតាសំរាប់ទំនិញទាំងឡាយដែលមានបញ្ជាក់នៅក្នុងឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់និងចូលក្នុងប្រទេស ដែលត្រូវបានធ្វើការបញ្ជាក់ច្បាស់លាស់ចំពោះអាជ្ញាធរគយ ថាទំនិញនោះ ពិតជាបានបែកបាក់ ឬ បាត់បង់ មិនអាចរកឃើញមកវិញបាន ដោយការណីប្រធានស័ក្តិនៅតាមផ្លូវធ្វើដំណើរ ឬបានរលោះចុះដោយមូលហេតុជាក់ស្តែងរបស់វា។

ខ-ការផ្លាស់ប្តូរយានយន្ត

នៅក្នុងករណីដែលប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ត្រូវបានបង្ខំឱ្យធ្វើដំណើរ ប្រតិបត្តិករនោះ ត្រូវផ្តល់ពត៌មានជាបន្ទាន់ទៅអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី ដែលជាអ្នកត្រួតត្រាមើល លើការផ្ទេរផ្ទុកទំនិញ ការផ្លាស់ប្តូរ ត្រាគយ ដែលបែកបាក់និងកត់ត្រាទុកសកម្មភាពទាំងនេះ នៅក្នុងឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស។ យានយន្តដ៏ទូសត្រូវគោរពតាមបទដ្ឋានបច្ចេកទេស ដែលមានចែងក្នុងមាត្រា៣ នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ។

គ-ការផ្លាស់ប្តូរកម្មវិធីពាហនៈ

នៅក្នុងករណីដែលប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ត្រូវបានបង្ខំឱ្យបោះបង់ ផ្លូវធ្វើដំណើរដែលបានកំណត់ ដោយសារតែមានព្រឹត្តិការណ៍កើតឡើងនៅក្រៅពីគោលចំណងរបស់ខ្លួន ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូននោះ ត្រូវផ្តល់ព័ត៌មានភ្លាម។ ជូនទៅអាជ្ញាធរគយប្រទេសសាមី ដែលជាអ្នកផ្តល់ព័ត៌មានបន្តជូនទៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចផ្សេង។ទៀត សំរាប់គោលចំណងកំណត់រកផ្លូវធ្វើដំណើរផ្សេងណាមួយទៀត។

ឃ- ការពន្យាពេលនៃពេលវេលាកំនត់

ប្រសិនបើប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ពុំអាចបំពេញប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូននៅលើទឹកដីនៃប្រទេសសាមី ទាន់ពេលវេលា ដូចមានចែងនៅក្នុងនីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះទេ ឬមិនអាចជំរះឯកសារបែបបទគយឆ្លងកាត់ ទាន់ពេលវេលា ដោយមូលហេតុនៃករណីប្រជានស័ក្តិ ឬ ដោយមូលហេតុសមស្របផ្សេងៗទៀត ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូននោះ ត្រូវស្នើសុំការពន្យាពេលទៅអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី នៅមុនពេលផុតកំណត់កាលបរិច្ឆេទ។ អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី ត្រូវផ្តល់ការពន្យារពេលនោះ ប្រសិនបើមានការអះអាងបញ្ជាក់ថា ការខកខានបំពេញប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ឬ ការជំរះឯកសារបែបបទគយឆ្លងកាត់តាមកាលកំណត់ដូចនោះ បានកើតឡើងដោយករណីប្រជានស័ក្តិ ឬ មូលហេតុសមស្របផ្សេងៗទៀត ពិតប្រាកដមែន។

មាត្រា ៩.- អង្គភាព/ស្ថាប័នចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ ត្រូវផ្តល់សិទ្ធិអនុញ្ញាតដល់ស្ថាប័ន ឬអង្គភាពជាតិមួយ ដើម្បីចេញឯកសារជំរះបែបបទគយ ឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេស និងដើម្បីធានារ៉ាប់រងចំពោះមុខអាជ្ញាធរគយប្រទេសសាមី ក្នុងការបង់ថ្លៃលើការបង់ពន្ធ និងអាករនាំចូល-នាំចេញ (រួមបញ្ចូលទាំងការប្រាក់ផងដែរ) នៅក្នុងករណីដែលឯកសារនោះ មិនត្រូវបានគេជំរះចេញទាន់ពេលវេលាកំណត់ ឬនៅក្នុងករណីមិនប្រក្រតីផ្សេងទៀត។

ខ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវទទួលស្គាល់គ្នាទៅវិញទៅមក នូវអង្គភាព-ស្ថាប័នទាំងឡាយ ដែលបានអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង។

គ- សំរាប់គោលបំណងក្នុងការបង់ថ្លៃចំណាយដែលស្នើឡើងដោយអាជ្ញាធរគយរបស់ខ្លួន ប្រទេសសាមីត្រូវផ្តល់ដល់អង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនោះនូវសម្បទាសំរាប់ការថ្មេរបិយប័ណ្ណ។

មាត្រា ១០.- ការទទួលខុសត្រូវរបស់អង្គភាព-ស្ថាប័នចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង

ក- អង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ត្រូវទទួលខុសត្រូវរួមគ្នា និង ម្តឹងម៉ាត់ទៅលើប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ដែលអង្គភាព ឬ ស្ថាប័ននោះគឺជាអ្នកបង់ថ្លៃដោយផ្ទាល់លើពន្ធនាំចេញនាំចូល អាករផ្សេងៗ និងការប្រាក់ ដោយស្របទៅតាមច្បាប់និងបទប្បញ្ញត្តិគយនៃប្រទេសសាមី ពីបទមិនប្រក្រតីភាព (ឧទាហរណ៍: ការប្រព្រឹត្តបទល្មើសទៅលើច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិគយ ការពុំទទួលខុសត្រូវ ការមិនបានជំរះឯកសារបែបបទ គយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេសទាន់ពេលកំណត់) ពាក់ព័ន្ធនឹងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន តាមនីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ។

ខ- ការធានាខុសត្រូវរបស់អង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង មិនត្រូវគ្របដណ្តប់ត្រឹមតែទំនិញណា ដែលបានរៀបរាប់នៅក្នុងឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេសប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែថែមទាំងគ្របដណ្តប់លើទំនិញទាំងឡាយ ដែលមាននៅក្នុងឃ្លប់ទំនិញនៃយានយន្តផ្ទុកគោក ឬ ដែលមាន

នៅទីលានផ្ទុកទំនិញ ឬដែលមាននៅក្នុងចំណោមទំនិញមានបង់លេខ ក្នុងករណីទំនិញធ្ងន់ និងទំនិញ សំពីងសំពោង បើទោះបីជាទំនិញទាំងនោះ មិនមានឈ្មោះនៅក្នុងឯកសារនោះក៏ដោយ ។

ត- តាមការយល់ឃើញរបស់គេ អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី អាចទាមទារពន្ធនាំចូល អាករ ប្រាក់ពិន័យ និង ការប្រាក់ពីប្រតិបត្តិការដីកជញ្ជូន ដែលជាអ្នកទទួលខុសត្រូវដោយផ្ទាល់ចំពោះអាជ្ញាគយ ។

យ-បន្ទាប់ពីអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី បានរកឃើញនូវភាវៈមិនប្រក្រតីណាមួយមក អង្គភាព-ស្ថាប័នដែល បានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនៃប្រទេសដើម ត្រូវតំកល់ទុកប្រាក់កក់ ឬបង់ពន្ធគយ អាករ និង ប្រាក់ការទៅឱ្យអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី មិនឱ្យយឺតជាង ៣០ថ្ងៃ នៃថ្ងៃប្រក្រតីទិនធម្មតា គិតចាប់ពី ថ្ងៃជូនដំណឹង ។

ង- អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីត្រូវបង្ខិលសងប្រាក់ភ្លាម១ដោយមិនមានការពន្យាពេលទៅអង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង នូវចំនួនទឹកប្រាក់ដែលបានទទួលនៅពេលដែលគេរកឃើញ ថាមិនមានភាពមិនប្រក្រតីណាមួយបានកើតឡើងទេ ប៉ុន្តែអង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញ ឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ត្រូវប្តឹងទាមទារការបង្ខិលប្រាក់ត្រឡប់មកវិញនោះ នៅក្នុងរយៈពេលមួយ ដូចមាន ចែងនៅក្នុងច្បាប់ និងបទប្បញ្ញាត្តិជាតិ ។

ច- អង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងរបស់ប្រទេសដើម ត្រូវបានគេផ្តល់សិទ្ធិឱ្យ ទទួលយកប្រាក់ត្រឡប់ទៅវិញ និងប្តឹងទារដកប្រាក់ពន្ធគយ អាករ និង ការប្រាក់ ដែលបានបង់រួច ដើម្បីបាន សិទ្ធិជាអ្នកធានារ៉ាប់រង ចំពោះអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី ពីប្រតិបត្តិការដីកជញ្ជូនពីអ្នកណ្ឌាម្នាក់តាម ចំនួនដែលបានបង់រួចហើយ ។

ឆ- ការទទួលខុសត្រូវនៃអង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ត្រូវកំណត់ត្រឹមតែ ៣៥,000 SDR សំរាប់ការចេញឯកសារជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេសមួយច្បាប់ ។

មាត្រា ១១.. ទ្រាតិភោគសំរាប់អ្នកធានាចំពោះអាជ្ញាធរគយ

ក- បញ្ញត្តិទូទៅ

ដើម្បីបំពេញនូវភាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងរបស់ខ្លួន ចំពោះមុខអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី នោះ អង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ត្រូវផ្តល់អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី នូវប្រាតិភោគដែលជាបែបបទ និងចំនួនរូបិយប័ណ្ណ ដូចមានបញ្ជាក់នៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ (ខ) និង (ត) ។

ខ- បែបបទ

ក្នុងចំណោមបែបបទផ្សេង១ អង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ត្រូវ :

១- រក្សាទុកទ្រព្យសម្បត្តិទាំងឡាយ នៅក្នុងប្រទេសសាមី

២- តំកល់ទុកការធានាជាសាច់ប្រាក់

៣- តំកល់ទុកប័ណ្ណធានាជារួម និងជាបន្តបន្ទាប់គ្នា នៅអាជ្ញាធរតយនៃប្រទេសសាមី :

- ដោយការរៀបចំជាសំបុត្រធានារបស់ធានាគារមួយ ដែលចេញដោយធនាគារ ឬស្ថាប័នហិរញ្ញវត្ថុណាមួយ ដែលបង្កើតឡើងនៅក្នុងប្រទេសសាមី
- ដោយធ្វើជាកិច្ចសន្យា ក្នុងការធ្វើការធានារ៉ាប់រងមួយ ជាមួយនឹងក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងមួយ ដែលបង្កើតឡើងនៅក្នុងប្រទេសសាមី

៤- មានតំណាង ជាអង្គការដែតូរបស់ខ្លួន នៅក្នុងប្រទេសសាមី

៥- ដោយការបញ្ចូលរួមគ្នា ជាពីរ ឬច្រើនតំរូបែបបទដូចខាងលើ ។

បែបបទទាំងអស់នេះ ត្រូវមានការឯកភាពពីប្រទេសសាមី ។

គ-បរិមាណទឹកប្រាក់

ចំនួនទឹកប្រាក់សំរាប់ជាការធានាដែលត្រូវគេផ្តល់ឱ្យដោយអនុលោមទៅតាមមាត្រានេះត្រូវមានចំនួនអតិបរិមាមួយ ៧0000 SDR ។ ប្រសិនបើបរិមាណទឹកប្រាក់នៃការធានា ដែលបានផ្តល់ឱ្យ ត្រូវបានគេប្រើប្រាស់អស់មួយផ្នែកឬអស់ទាំងស្រុងដោយសារការទទួលខុសត្រូវទៅលើករណីមិនសមស្របណាមួយ នោះគេត្រូវបង់ប់ពេញសំណងនោះឡើងវិញ ឱ្យឡើងដល់បរិមាណទឹកប្រាក់ ចំនួន ៧0 000 SDR ។

មាត្រា ១២.- ការច្រានចោលឆ្នើសថន

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យា មានសិទ្ធិបដិសេធជាបណ្តោះអាសន្ន ឬជាអចិន្ត្រៃយ៍ លើការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធ ចំពោះបុត្តល/អង្គភាព ដែលបានប្រព្រឹត្តបទល្មើសធ្ងន់ធ្ងរទៅនឹងច្បាប់ ឬបទប្បញ្ញត្តិតយពាក់ព័ន្ធ ដែលកំពុងអនុវត្ត ចំពោះការដឹកជញ្ជូនទំនិញជាអន្តរជាតិ ។

ខ- អាជ្ញាធរតយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាពាក់ព័ន្ធ ត្រូវប្រកាសជូនដំណឹងអំពីការបដិសេធនេះ ជាបន្ទាន់ទៅអាជ្ញាធរតយ នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ និងទៅអង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងរបស់ប្រទេសដើម ។

មាត្រា ១៣.- ចិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្ម លើឧបសម្ព័ន្ធនេះ តាមរយៈគណកម្មាធិការរួម ។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនោះ ត្រូវតែជាកម្មវត្ថុនៃការឯកភាពគ្នាជាឯកច្ឆ័ន្ទពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

មាត្រា ១៤.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម

ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម នៃភ្លៅភិបាលទាំងឡាយដែលជាភាគីចុះកិច្ចសន្យា។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ១៥.- ការចូលជាធរមាន

ឧបសម្ព័ន្ធនេះ នឹងចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែល ២ភាគីចុះកិច្ចសន្យាយ៉ាងតិច បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ យល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ នឹងមានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តត្រឹមតែក្នុងរវង់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ យល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធនេះប៉ុណ្ណោះ។ ការអនុវត្តន៍ដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ១៦.- ការតែសំរួលច្បាប់ជាតិ

ក្នុងករណីចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវបានធ្វើការតែសំរួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្របទៅតាម ខ្លឹមសារនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ។

មាត្រា ១៧ .- ការដាក់លិក្ខខ័ណ្ឌ

ការដាក់លិក្ខខ័ណ្ឌ ទៅលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ១៨.- ការព្យួរទុកនៃឧបសម្ព័ន្ធ

ក- ការខកខានក្នុងការតំកល់ទុក ឬការបង់ពន្ធគយ អាករ និងការព្រៃត់ ជូនទៅអាជ្ញាធរគយប្រទេសសាមុី ដោយអង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ចានាអ៊ាប់រង នៃប្រទេសដើម តាមកាលកំណត់ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា ១០ (ង) នៃឧបសម្ព័ន្ធ ក្នុងករណីមានកើតឡើងនូវភាពមិនប្រក្រតី អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីមានសិទ្ធិព្យួរការអនុវត្តបែបបទជំរះបញ្ជីគយឆ្លងកាត់ និងចូលក្នុងប្រទេសបច្ចុប្បន្ននេះ និង ដោយស្របតាមនីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធ ចំពោះប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនបានខកខានដែលជាអ្នកទទួលកំហុសពីអង្គភាព-ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ចានាអ៊ាប់រងនៃប្រទេសដើម។

ខ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗអាចព្យួរទុក ជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធទាំងស្រុង ឬក៏មួយចំណែក ដែលមានប្រសិទ្ធិភាពភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរឹតរាំងជាគ្រោះអាសន្ន ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិខ្លួន។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនពត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀតភ្លាមតាមតែអាចធ្វើទៅបានអំពីការព្យួរទុក និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះឱ្យបានឆាប់បំផុតនៅពេលណាដែលសភាពការណ៍ត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ។

មាត្រា ១៩ : ទំនាក់ទំនង ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយ ក្នុងការអនុវត្តន៍គោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ដូច្នេះ ឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនអាចផ្តាច់ចេញពី ឬ ផ្ទុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះឡើយ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិតភាពរវាងឧបសម្ព័ន្ធ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះ កិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវយកជាបានការ។ នៅក្នុងករណីដែលវិសមិតភាពរវាងឧបសម្ព័ន្ធនេះ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬ ពិធីសារផ្សេងទៀតនោះ វិសមិតភាពនេះ ត្រូវយកទៅបកស្រាយដោយផ្អែកលើកិច្ចព្រមព្រៀង។

មាត្រា ២០.- ទំនាក់ទំនងជាមួយឯកសារ (ឧបទាន) ដែលចងភ្ជាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធ

ឯកសារភ្ជាប់ (ឧបទាន) បង្កើតជាផ្នែករួមបញ្ចូលគ្នានៃឧបសម្ព័ន្ធ និងត្រូវមានតំលៃ គតិយុត្តស្មើៗគ្នា។

មាត្រា ២១.- ការដោះស្រាយទំនាទ

វិវាទរវាង និងក្នុងចំណោមភាគី២ ឬច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តន៍ឧបសម្ព័ន្ធ នេះ ត្រូវដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចារតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី នៅក្នុងគណៈកម្មាធិការរួម។

មាត្រា ២២.-ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលចូលជាជម្រើន ឧបសម្ព័ន្ធមិនអាចប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែកចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ។

ឯកសារភ្ជាប់ទី ១ក ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី១ : បទដ្ឋានបច្ចេកទេសនៃយានយន្ត សំរាប់គោលបំណងនៃនីតិវិធីគយឆ្លងកាត់។

ឯកសារភ្ជាប់ទី ១ខ ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី១ : វិញ្ញាបនប័ត្រត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសនៃយានយន្ត សំរាប់គោលបំណងនៃនីតិវិធីគយឆ្លងកាត់។

ឯកសារភ្ជាប់ទី ២ក ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី១ : បទដ្ឋានបច្ចេកទេសសំរាប់កុងតឺន័រ សំរាប់គោលបំណងនៃនីតិវិធីគយឆ្លងកាត់។

ឯកសារភ្ជាប់ទី ២ខ ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធទី១ : វិញ្ញាបនប័ត្រត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសនៃកុងតឺន័រ សំរាប់គោលបំណងនៃនីតិវិធីគយឆ្លងកាត់។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលសិទ្ធិប្រទានពេញលេញពីអាជ្ញាធររៀងខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

ធ្វើនៅប៉េកាំង ថ្ងៃទី ២០.ខែមិនា ឆ្នាំ ២០០៧ ជា ០៦ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ឯកឧត្តម ត្រាំ អ៊ីវតឹក រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

ឯកឧត្តម ខើង ម៉ើងយ៉ុង អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ

ឯកឧត្តម សូម៉ាដ ផុលសេនា រដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ុស្តិ៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

ឯកឧត្តម ធូរ៉ា ថង់ទីន អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃ

ឯកឧត្តម សនសឺន ទង់ចារ៉ឺ អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ឯកឧត្តម ចាញ់ ជិនចឺ អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

ឧបសម្ព័ន្ធទី ៨

ការនាំចូលយានយន្តជាបណ្តោះអាសន្ន

ក្រាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ដ៍ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីអំពីការសំរួលនូវការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

(តទៅហៅកាត់ថា "ឧបសម្ព័ន្ធ")

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

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

យោងមាត្រា ៣(បេ) និង ៣(អិន) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ ដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬធាតុផ្សេងៗ ដែលមានលក្ខណៈពិសេសទៅតាមទីកន្លែង ហើយដែលពីធីសារទាំងអស់នេះបង្កើតជាផ្នែកសំខាន់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនឹងមានតំលៃតតិយុត្តិស្មើៗគ្នា ។

យោងមាត្រា ៣៦នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ឧបសម្ព័ន្ធដែលចែងថាកិច្ចព្រមព្រៀងអាចត្រូវបានគេចុះហត្ថលេខាផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមានដោយឡែកៗពីឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ ។

យោងកិច្ចប្រជុំថ្នាក់រដ្ឋមន្ត្រី GMS លើកទី ៩ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានិលឡា នាខែ មករា ឆ្នាំ ២០០០ កិច្ចប្រជុំលើកទី៧នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនអនុតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ នាខែសីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំថ្នាក់រដ្ឋមន្ត្រី GMS លើកទី ១១ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ក្នុងខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ហើយដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS

ទាំងអស់បានឯកភាពលើផែនការការងារមួយ ក្នុងការបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធពិធីសារ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះនៅឆ្នាំ ២០០៥ ។

យោងមាត្រា ១៨ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានស្នើឱ្យឧបសម្ព័ន្ធនេះ ចែងលំអិតខាងផ្នែកបច្ចេកទេស ។

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

ឆន្ទានុច្ចព្រៀងគ្នាដូចខាងក្រោម :

មាត្រា ១ .- បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

ក- និយមន័យ

១- ករណីប្រចាន សំដៅមានន័យថា ជាព្រឹត្តិការណ៍ទាំងឡាយ ដែលមិនអាចដឹងមុន ឬច្បៀសវាងបាន ហើយជាបច្ចុយ ដែលមិនអាចការពារ ឬគ្រប់គ្រងបាន ។

២- យានយន្តសំរាប់ប្រើប្រាស់ជាលក្ខណៈពាណិជ្ជកម្ម មានន័យថា ជាយានយន្ត ដែលបានចុះបញ្ជីនៅក្នុងប្រទេសដើម ហើយត្រូវបានប្រើប្រាស់សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនមនុស្សដោយយកកំរៃ ឬប្រាក់ផ្លែឈូលផ្សេងទៀត ឬក៏ប្រើប្រាស់សំរាប់ការដឹកទំនិញឧស្សាហកម្ម ឬពាណិជ្ជកម្ម ដោយយកកំរៃ ឬមិនយកកំរៃ ។

៣- សិទ្ធិគណនាពិសេស Special Drawing Right (SDR) មានន័យថា ឯកតាវាស់តំលៃ ដែលកំណត់ដោយអង្គការមូលនិធិ រូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ (International Monetary Fund-IMF) – ការប្តូរ រូបិយវត្ថុមួយចំនួនទៅជារូបិយវត្ថុ ជាតិត្រូវបានគេគណនាដោយអនុលោមទៅតាមនីតិវិធីក្នុងការជាន់ប្រមាណតំលៃ ដែលអនុវត្តដោយមូលនិធិ រូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ ។

ខ- វិសាលភាពនៃការអនុវត្តន៍

១- បទប្បញ្ញត្តិនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះនឹងអនុវត្តទៅលើយានយន្តទាំងឡាយ ដែលមានបញ្ជាក់នៅក្នុងមាត្រា១ នៃឧបសម្ព័ន្ធទី ២ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

២- ចំពោះចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែនរបស់យានយន្ត ដូចមានកំណត់ក្នុងចំនុច (១) ខាងលើ រវាងដែនដីនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន/សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា និងដែនដីនៃគ្រប់ភាគីជាប់កិច្ចសន្យាទាំងអស់ បទប្បញ្ញត្តិនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះត្រូវអនុវត្តទៅតាមលំដាប់លំដោយជាពីរដំណាក់កាលគឺ:

- ក្នុងដំណាក់កាលទី ១ ត្រូវអនុវត្តភ្លាម១ក្នុងពេល ដែលឧបសម្ព័ន្ធនេះចូលជាធរមានចំពោះយានយន្តទាំងឡាយ ដែលប្រើប្រាស់សំរាប់ក្នុងផ្នែកពាណិជ្ជកម្មតែប៉ុណ្ណោះ

- ក្នុងដំណាក់កាលទី ២ ក្នុងពេល ២ឆ្នាំ បន្ទាប់ពីពេល ដែលឧបសម្ព័ន្ធនេះចូលជាធរមានត្រូវអនុវត្តលើយានយន្តផ្សេងៗទៀតទាំងអស់នៅក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀង ។

៣- នីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនច្រានចោលនូវការអនុវត្តច្បាប់/បទប្បញ្ញត្តិរបស់ជាតិ ខាងសុខភាព/ចត្តាឡីស័កទៅលើយានយន្ត ស្របទៅនឹងមាត្រា ៩ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងឡើយ ។

៤- នីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនហាមឃាត់ភាគីជាប់កិច្ចសន្យា ពីការផ្តល់សម្បទានបន្ថែមទៀត ទៅតាមចំណាត់ការជាតិជាឯកតោភាគីឡើយ ។

៥- នីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនច្រានចោលនូវការអនុវត្តច្បាប់/បទប្បញ្ញត្តិរបស់ជាតិទាំងឡាយ ដោយអនុលោមទៅតាមមាត្រា១២ ដល់ ១៧ នៅក្នុងផ្នែកទី ៥ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងឡើយ ។

៦- នីតិវិធីដូចមានចែងនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនេះទុកជាដើរសំរាប់ប្រតិបត្តិការយានយន្ត ដែលត្រូវបានប្រគល់សិទ្ធិដើម្បីប្រើប្រាស់នូវប្រព័ន្ធអនុញ្ញាតចូលយានយន្តបណ្តោះអាសន្នដែលមានបច្ចុប្បន្ន ឬដើម្បីអនុវត្តទៅតាមនីតិវិធីគយដែលមានស្រាប់របស់ប្រទេសសាមី ។

មាត្រា ២.- អយ័តិកម្មចេញពីពន្ធគយ និងពន្ធអាករ :

ស្ថិតក្រោមកម្មវត្ថុនៃការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ និងលក្ខខ័ណ្ឌដទៃទៀត ដូចមានចែងនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនេះ :

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗត្រូវផ្តល់ការអនុញ្ញាតឱ្យមានការនាំចូលបណ្តោះអាសន្នទៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួននូវយានយន្តដែលបានចុះ បញ្ជីនៅក្នុងភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត ដោយគ្មានការបង់ថ្លៃសំរាប់ពន្ធនាំចូល អាករ និងត្រូវរួចចេញអំពីអយ័តិកម្ម និង លក្ខខ័ណ្ឌភិរតកំណត់ដទៃផ្សេងទៀតឡើយ

ខ- សំភារៈឧបករណ៍តុបតែងយានយន្ត គ្រឿងឧបករណ៍ការងារ និងគ្រឿងបំណែកបន្សំដទៃទៀត ដែលបង្កើតបានជាគ្រឿង យន្ត/គ្រឿងម៉ាស៊ីនធម្មតានៃយានយន្ត និងប្រេងឥន្ធនៈនៅក្នុងធុងផ្តត់ផ្គង់ធម្មតា ឬ ធុងកំណើត និងប្រេងរំអិល គ្រឿងសំភារៈ ផ្គត់ផ្គង់សំរាប់ថែទាំយានយន្ត និងគ្រឿងបន្លាស់ក្នុងចំនួនសមហេតុផលដែលចាំបាច់សំរាប់ជួសជុលយានយន្ត នឹងត្រូវបានលើកលែងចេញពីពន្ធនាំចូល និងអាករ (សំភារៈ/គ្រឿងទាំងអស់នេះពុំតម្រូវអោយមានការបញ្ជាក់ដាច់ដោយឡែក នៅក្នុងឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ននោះ ឡើយ) ។

មាត្រា ៣.- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលជាបណ្តោះអាសន្ន

ក- យានយន្តទាំងឡាយ ដែលបាននាំចូលបណ្តោះអាសន្តទៅក្នុងដែនដីប្រទេសសាមី ត្រូវតែមានជាប់ជាមួយនូវឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ត ។

ខ- រ៉ឺម៉កពាក់កណ្តាលសណ្តោង (Semi-Trailer) ត្រូវមានបញ្ជាក់នៅក្នុងឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្តមួយដោយឡែក ឬត្រូវមានបញ្ជាក់ដាច់ដោយឡែកនៅក្នុងឯកសារអនុញ្ញាតចូលជាបណ្តោះអាសន្តសំរាប់ក្បាលសណ្តោង ។

គ- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្តត្រូវបានចេញឱ្យដោយអង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ចានារ៉ាប់រងនៃប្រទេសដើម ។

ឃ- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលជាបណ្តោះអាសន្តអាចមានប្រើប្រាស់ក្នុងការអនុញ្ញាតអោយនាំចូលបណ្តោះអាសន្តមួយដង ឬច្រើនដង ចូលទៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងឡាយ ។

ង- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្តត្រូវមានច្បាប់ដើមមួយចំនួន ដូចខាងក្រោម :

១- ច្បាប់ដើមមួយច្បាប់សំរាប់អង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលបានអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ចានារ៉ាប់រង

២- ច្បាប់ដើមមួយច្បាប់សំរាប់ប្រតិបត្តិការយានយន្ត

៣- ច្បាប់ដើមពីរច្បាប់សំរាបអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីនីមួយ១ ដែលយានយន្តចូលក្នុងទឹកដីបស់ខ្លួន ។

ច- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្តត្រូវរាប់បញ្ចូលចំណុចពិសេសទាំងឡាយដូចខាងក្រោមជាភាសាអង់គ្លេស និងដោយមិនបដិសេធឱ្យមានការប្រើប្រាស់ភាសាជាតិ នៅស្របពេលជាមួយគ្នាឡើយ :

១- ចំណងជើង : ឯកសារអនុញ្ញាតចូលយានយន្តបណ្តោះអាសន្ត ។

២- អត្ថបទយោងទៅនឹងមាត្រា ១៨ និងឧបសម្ព័ន្ធទី៨ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

៣- ឈ្មោះអង្គការ ដែលបានអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ និងប្រឡោះសំរាប់ការចុះហត្ថលេខា និងប្រថាប់ត្រា ។

៤- ឈ្មោះ និងអាស័យដ្ឋានអ្នកកាន់ឯកសារ និងប្រឡោះសំរាប់ការចុះហត្ថលេខា និងប្រថាប់ត្រា ។

៥- រយៈពេលនៃសុពលភាព និងការពន្យាពេល ។

៦- វិសាលភាពកូមិសាស្ត្រ ដែលមានសុពលភាព ។

៧- ចំណុចចូល និងចំណុចចេញ ។

៨- លក្ខណៈបច្ចេកទេស និងការពណ៌នាយានយន្ត (សំរាប់ក្បាលសណ្តោង និងសំរាបរ៉ឺម៉កពាក់កណ្តាលសណ្តោង) :

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

- ទំងន់សរុប
- ជំនួនកៅអី និង/ឬសមត្ថភាពផ្ទុក
- ជំនួនភ្លៅ
- ម៉ាក (ផ្លាកសញ្ញា ឈ្មោះ ឬផ្លាកយីហោ ឬផ្លាកសញ្ញាពាណិជ្ជកម្មរបស់រោងចក្រ)
- ម៉ូដែល/ ប្រភេទ/ក្ងុដ
- លេខសាក់ស៊ី ឬលេខផលិត ឬលេខស៊ើរី
- ផ្លាកសញ្ញាក្រុមហ៊ុនលើម៉ាស៊ីន (ប្រសិនបើផ្សេងខុសពីតួយានយន្ត)
- ប្រភេទប្រេងឥន្ធនៈសំរាប់ម៉ាស៊ីន (សាំង/ម៉ាហ្សូត/ផ្សេងទៀត)
- លេខស៊ើម៉ាស៊ីន
- សមត្ថភាពម៉ាស៊ីន
- ចំនួនស៊ីឡាំង(ពិស្តុង)
- អានុភាព(កំលាំងជាសេស)
- ប្រភេទការងាររបស់យានយន្ត (ឧ. រថយន្តទេសចរណ៍ កាំម៉ុញ បីស រ៉ឺម៉ក)
- ពណ៍ (ក្ងុដ RAL)
- ស្រោមពួក ឬកៅអី
- ចំនួនកៅអី និង/ឬសមត្ថភាពផ្ទុក
- ត្រឿងសំភារៈ វិទ្យុ(ម៉ាក)
- ចំនួនកៅស៊ូកង់បំរុង (ម៉ាក) និង
- ចំនុចពិសេសផ្សេងៗទៀត...

៩- កាលបរិច្ឆេទ និងទីកន្លែងចូល ហត្ថលេខា និង/ឬត្រារបស់អាជ្ញាធរគយ (បង្ខិលេខចូល) សំរាប់ការអនុញ្ញាតនាំចូលជាបណ្តោះអាសន្ធនីមួយៗ ។

១០-កាលបរិច្ឆេទ និងទីកន្លែងចេញ ហត្ថលេខា និង/ឬត្រារបស់អាជ្ញាធរគយ (បង្ខិលេខចេញ) សំរាប់ការអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ធនីមួយៗ ។

១១-ប្រឡោះដើម្បីកត់ត្រារយៈពេលពន្យាល ដែលបានផ្តល់ជូនសំរាប់ការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ ។

គណៈកម្មាធិការរួមអាចនឹងកែប្រែនូវចំណុចពិសេសខាងលើបាន ដើម្បីបញ្ចូលនៅក្នុងឯកសារអនុញ្ញាតបណ្តោះអាសន្ធតាមការចាំបាច់ ។

ឆ- គណៈកម្មាធិការរួមនិងកំណត់នូវទំរង់បែបបទ រូបរាងទ្រង់ទ្រាយ សណ្ឋាន ទំហំ និងការបោះពុម្ពទំរង់ពិតប្រាកដនៃឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន ។

មាត្រា ៥.- ការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ (Re-Exportation)

យានយន្ត ដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុងឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្នត្រូវតែនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ នៅក្នុងស្ថានភាពរួមដូចដើមដែល លើកលែងតែវាស៊ីកវិចរីល និងបែកបាក់ និងការប្រើប្រាស់ប្រេង និងប្រេងរំអិល ក្នុងកំរិតចម្ងាយនៅក្នុងរយៈពេលសុពលភាពនៃឯកសារនោះ ។

មាត្រា ៥.- តំស្លៃតារាងនៃការចូលបណ្តោះអាសន្ន និងការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ (Re-Exportation)

ក- ភ័ស្តុតាងនៃការចូលបណ្តោះអាសន្ននៃយានយន្តត្រូវចាប់ផ្តើមពីពេលទទួលសិទ្ធិកាន់កាប់ច្បាប់ពាក់ព័ន្ធនៃឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន ដោយអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី និងមានបដិលេខចូល ដែលបានចារទុកនៅលើច្បាប់ពាក់ព័ន្ធនៃឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ននោះ ។

ខ- ភ័ស្តុតាងនៃការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញនៃយានយន្តត្រូវចាប់ផ្តើមវត្តមាននៃបដិលេខចេញ ដែលបានចារទុកនៅលើច្បាប់ពាក់ព័ន្ធនៃឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន ដោយអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី ។

គ- ក្នុងករណី ដែលពុំមានច្បាប់ដើមនៃឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន ដែលមានចារបដិលេខចេញទេ នោះប្រតិបត្តិការយានយន្តអាចផ្តល់ភ័ស្តុតាងជាជំរើសផ្សេងទៀត ដើម្បីបញ្ជាក់ដល់អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសជាសាមីថាយានយន្តទាំងនេះពិតជាត្រូវ បាននាំចេញទៅវិញយ៉ាងពិតប្រាកដ ។

មាត្រា ៦.- ការជំរះ ឬបញ្ចប់ឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន

បដិលេខចេញ ដែលបានចារនៅក្នុងឯកសារចូលបណ្តោះអាសន្នក្នុងថិរៈវេលា ដែលបានអនុញ្ញាតត្រូវមានអានុភាពតិយុត្តិក្នុងការជំរះចេញ ឬបញ្ចប់ឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ននោះ ។ ភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់ជាជំរើសផ្សេងទៀតនៃការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ ត្រូវមានអានុភាពតិយុត្តិដូចគ្នា ។

មាត្រា ៧.- ការលុបចោល

ក- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្នត្រូវមានបញ្ជាក់អំពីរយៈពេលសុពលភាព ដែលមានថិរៈវេលាអប្បបរមា ៦ ខែ គិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទនៃការចេញឯកសារនេះ ។ ដោយហេតុថាឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ននេះត្រូវបានគេប្រើប្រាស់ជាលើកដំបូង នៅមុនពេលអស់សុពលភាពរបស់វា តាមរយៈការបង្ហាញវាទៅកាន់ការិយាល័យគយនៃចំណុចចូល

នោះ ឯកសានេះត្រូវនៅមានសុពលភាពប្រើប្រាស់រហូតដល់ពេលការវិលត្រឡប់ទៅវិញនៃយានយន្តទៅកាន់ប្រទេសដើមវិញ ។

ខ- យានយន្តទាំងឡាយ ដែលបានអនុញ្ញាតឱ្យចូល ស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះត្រូវចាកចេញពីទឹកដីនៃប្រទេសសាម៉ី ក្នុងរយៈពេល ៣០ថ្ងៃ ដោយតិតចាប់ពីថ្ងៃចូលទៅក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសសាម៉ី ។

ត- ដើម្បីអោយមានពេលវេលាកំណត់ ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្នត្រូវជំរះក្នុងរយៈពេលកំណត់មួយមិនឱ្យលើសពី ៣ ខែ ដោយតិតចាប់ពីថ្ងៃចូលទៅក្នុងទឹកដីនៃប្រទេសសាម៉ី ។

មាត្រា ៨.- ឱ្យប្បត្តិហេតុនៅតាមផ្លូវច្នើដំណើរ :

ក-ការបាត់បង់ ឬការបាក់បែកយានយន្តនៅតាមផ្លូវច្នើដំណើរ

យានយន្ត ដែលបានអនុញ្ញាតឱ្យចូលជាបណ្តោះអាសន្ត ដែលទទួលរងនូវការខូចខាតយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរក្នុងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរត្រូវលើកលែងចេញពីកាតព្វកិច្ចនៃការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញបាន លុះត្រាតែ :

១- បានបង់ពន្ធនាំចូល និងអាករទៅឱ្យអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាម៉ី

២- យានយន្តនោះត្រូវបានបោះបង់ចោល ហើយអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាម៉ីព្រមទទួលយក

៣- យានយន្តនោះត្រូវកំទេចចោលនៅក្រោមការត្រួតត្រាមើលជាផ្លូវការពីប្រទេសសាម៉ី ក្រោមបន្ទុកចំណាយរបស់បុគ្គល ឬអង្គភាព ដែលជាអ្នកបាននាំចូលយានយន្ត ជាបណ្តោះអាស្នន ហើយត្រឿងដែលនៅសេសសល់ត្រូវនាំចេញទៅវិញ ឬបង់ពន្ធនាំចូល និងអាករ ។

ខ- ការផ្ទាស់ប្តូរកម្មវិធីគោចរ

នៅក្នុងករណី ដែលប្រតិបត្តិការយានយន្តត្រូវបង្ខំឱ្យបោះបង់ផ្លូវច្នើដំណើរដូចដែលបានកំណត់ ដោយសារមានព្រឹត្តិការណ៍កើតឡើង នៅក្រៅពីគោលបំណងរបស់ខ្លួននោះប្រតិបត្តិការត្រូវផ្តល់ពតិមានជាបន្ទាន់ជូនទៅអាជ្ញាធរគយប្រទេសសាម៉ី ដែលជាអ្នកផ្តល់ពតិមានបន្តជូនទៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចផ្សេងៗទៀត សំរាប់គោលបំណងកំណត់រកផ្លូវច្នើដំណើរផ្សេងទៀត ។

ត- ការពន្យាកាលកំណត់

១- ប្រសិនបើបុគ្គល ឬអង្គភាពណា ដែលបាននាំចូលយានយន្តជាបណ្តោះអាសន្នមិនអាចនាំយានយន្តត្រឡប់ទៅវិញឱ្យទាន់កាលកំណត់បាន ឬមិនអាចជំរះឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្នបានទេ ដោយសារតែករណីប្រធានស័ក្តិ ឬករណីសមស្របផ្សេងទៀត បុគ្គល ឬអង្គភាពនោះត្រូវដាក់ពាក្យស្នើសុំការពន្យាពេលសំរាប់ការនាំចេញយានយន្តត្រឡប់ទៅវិញ នៅអាជ្ញាធរគយប្រទេសសាម៉ីឱ្យបានមុនកាលបរិច្ឆេទផុតកំណត់ ។

២- អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីត្រូវផ្តល់ការពន្យាពេលបែបនេះ ប្រសិនបើយល់ឃើញថា ការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ តាមកាលកំណត់ ឬការជំរះឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន ត្រូវបានរំខានដោយករណី ប្រធានស័ក្តិ ឬមូលហេតុសមស្របឯទៀតៗមែន។

មាត្រា ៩.-អង្គភាព/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗត្រូវផ្តល់សិទ្ធិអនុញ្ញាតដល់អង្គភាព/ស្ថាប័ន ចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនៃជាតិមួយ ដើម្បីចេញឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន និងដើម្បីធានារ៉ាប់រងចំពោះមុខអាជ្ញាធរគយប្រទេសសាមី ដោយការបង់ថ្លៃលើពន្ធនាំចូល និងអាករ (រួមបញ្ចូលទាំងការប្រាក់) ក្នុងករណី ដែលឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន មិនត្រូវបានតេជំរះចេញដោយត្រឹមត្រូវតាមកាលកំណត់ ឬនៅក្នុងករណីមិនប្រក្រតីផ្សេងទៀត ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាអាចអនុញ្ញាតឱ្យមានអង្គភាព/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងចំនួនពីររបស់ខ្លួន ដែលមួយសំរាប់យានយន្ត ដែលប្រើប្រាស់ក្នុងការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម និងមួយទៀតសំរាប់យានយន្ត ដែលប្រើប្រាស់ក្រៅពីការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម។

ខ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវទទួលស្គាល់គ្នាទៅវិញទៅមកនូវអង្គភាព/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង។

គ- ចំពោះការបង់ថ្លៃចំណាយនានា ដែលទាមទារដោយអាជ្ញាធរគយរបស់ខ្លួន ប្រទេសសាមីត្រូវផ្តល់ដល់អង្គភាព/ស្ថាប័នដែរ អនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនូវការសំរបសំរួលទាំងឡាយសំរាប់ការផ្ទេរប្រាក់វិញ។

មាត្រា ១០.-ការទទួលខុសត្រូវរបស់អង្គភាព/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង

ក- អង្គភាព/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងត្រូវទទួលខុសត្រូវរួមគ្នា និងម្តងម៉ាត់ទៅលើប្រតិបត្តិការយានយន្ត ដែលអង្គភាព ឬស្ថាប័ននេះជាអ្នកបង់ថ្លៃដោយផ្ទាល់លើពន្ធនាំចូល និងអាករ និងការប្រាក់ ដោយស្របទៅតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិគយនៃប្រទេសសាមី ករណីមានភាពមិនប្រក្រតី (ឧទាហរណ៍ : ការប្រព្រឹត្តបទល្មើសទៅលើច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិគយ ការមិនទទួលខុសត្រូវ ការមិនបានជំរះឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្នតាមកាលកំណត់) ពាក់ព័ន្ធនឹងការអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្នយាន- យន្ត ដោយអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

ខ- តាមការយល់ឃើញរបស់ខ្លួន អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីអាចទាមទារផងដែរ នូវការបង់ពន្ធនាំចូល និងអាករ ការផាកពិន័យ និងការប្រាក់ពីបុគ្គល ឬអង្គភាព ដែលទទួលខុសត្រូវដោយផ្ទាល់ចំពោះអាជ្ញាធរគយ ។

គ- បន្ទាប់ពីអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីបានរកឃើញនូវអប្រក្រតីភាព អង្គភាព/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនៃប្រទេសដើមត្រូវតំកល់ទុកប្រាក់កក់ ឬបង់ពន្ធគយ អាករ និងការប្រាក់ទៅឱ្យអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីមិនឱ្យយឺតជាង ៣០ ថ្ងៃ នៃថ្ងៃប្រប្រតីមិនធម្មតា ចាប់ពីថ្ងៃជូនដំណឹង ។

ឃ- អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីត្រូវបង្វិលសងប្រាក់ដោយមិនមានការពន្យាពេល ទៅអង្គភាព/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនូវចំនួនទឹកប្រាក់ ដែលខ្លួនបានទទួលហើយនោះ នៅពេលដែលគេរកឃើញថា មិនមានភាពមិន

ប្រក្រតីណាមួយ បានកើតឡើងទេ ប៉ុន្តែអង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនោះត្រូវប្តឹងទាមទារការបង្វិលប្រាក់ត្រឡប់មកវិញនៅក្នុងរយៈពេលមួយ ដែលមានកំណត់ដោយច្បាប់ និង បទប្បញ្ញត្តិជាតិ។

ង- អង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងរបស់ប្រទេសដើមមានសិទ្ធិទទួលយកត្រឡប់មកវិញ និងប្តឹងទារដកប្រាក់ពន្ធគយ អាករ និងការប្រាក់ ដែលត្រូវបានបង់សំរាប់ទុកជាការធានាចំពោះអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីនោះពីអ្នកកាន់ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន និង/ឬ បុគ្គល ឬអង្គភាព ដែលខ្លួនបានធានា។

ច- ការទទួលខុសត្រូវនៃអង្គការ/ស្ថាប័ន អនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងត្រូវកំណត់ត្រឹមតែ ២០.០០០ SDR សំរាប់ការចេញឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្នមួយច្បាប់។

មាត្រា ១១.- ប្រាតិគោគសំរាប់ការធានាចំពោះអាជ្ញាធរគយ

ក- បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

ដើម្បីបំពេញនូវកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងរបស់ខ្លួន ចំពោះមុខអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី អង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងត្រូវផ្តល់អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីនូវប្រាតិភោគជាបែបបទ និងជារូបិយវត្ថុ និងចំនួនរូបិយវត្ថុដូចមានបញ្ជាក់នៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ (ខ) និង (គ)។

ខ- បែបបទ

ក្នុងរង្វង់បែបបទផ្សេងៗ អង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងត្រូវ :

១- រក្សា ឬបញ្ចាំទុកទ្រព្យសម្បត្តិទាំងឡាយនៅក្នុងប្រទេសសាមី

២- តំកល់ទុកការធានាជាសាច់ប្រាក់

៣- តំកល់ទុកប័ណ្ណធានាជារួម នៅអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី :

- ដោយការរៀបចំសំបុត្រធានារបស់ធានាគារមួយ ដែលចេញដោយធនាគារ ឬស្ថាប័នហិរញ្ញវត្ថុណា មួយ ដែលបង្កើតឡើងនៅក្នុងប្រទេសសាមី
- ដោយធ្វើជាកិច្ចសន្យា ក្នុងការធ្វើការធានារ៉ាប់រងមួយជាមួយក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង ដែលបង្កើតឡើងនៅក្នុងប្រទេសសាមី

៤-មានតំណាងជាអង្គការដែតូររបស់ខ្លួននៅក្នុងប្រទេសសាមី

៥-ដោយការបញ្ចូលរួមគ្នាជាពីរ ឬច្រើនគំរូបែបបទដូចខាងលើ ។

បែបបទទាំងអស់នេះត្រូវមានការឯកភាពពីប្រទេសសាមី។

គ- បរិមាណទឹកប្រាក់

ដោយអនុលោមទៅតាមមាត្រានេះ ត្រូវមានចំនួនទឹកប្រាក់សំរាប់ជាការធានា ដែលត្រូវគេផ្តល់ឱ្យចំនួនអតិបរិមា ៤០000 SDR ។ ប្រសិនបើបរិមាណទឹកប្រាក់នៃការធានា ដែលបានផ្តល់ឱ្យត្រូវបានគេប្រើប្រាស់អស់មួយផ្នែក ឬ អស់ទាំង-ស្រុង ដោយសារការទទួលខុសត្រូវលើករណីមិនសមស្របណាមួយនោះ គេត្រូវបង់បំពេញសំណងនោះឡើងវិញឱ្យឡើងដល់បរិមាណទឹកប្រាក់ចំនួន ៤0 000 SDR ។

មាត្រា ១២.-ការច្រានចោលល្មើសជំនួ

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវមានសិទ្ធិក្នុងការច្រានចោលជាបណ្តោះអាសន្ន ឬជាអចិន្ត្រៃយ៍ ក្នុងការអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធនេះ ទៅលើបុគ្គល/អង្គភាព ដែលបានប្រព្រឹត្តល្មើសច្បាប់ ឬ បទប្បញ្ញត្តិគយពាក់ព័ន្ធ ដែលកំពុងអនុវត្តចំពោះចរាចរយានយន្តជាអន្តរជាតិ ។

ខ- អាជ្ញាធរគយ នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាពាក់ព័ន្ធត្រូវជូនដំណឹងអំពីការច្រានចោលនេះ ជាបន្ទាន់ទៅអាជ្ញាធរគយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ និងអង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនៃប្រទេសជើម ។

មាត្រា ១៣.-ការធ្វើវិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយអាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ តាមរយៈគណកម្មាធិការរួម។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនេះត្រូវតែជាកម្មវត្ថុនៃការឯកភាពគ្នាជាឯកច្ឆ័ន្ទពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

មាត្រា ១៤.-ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម

ឧបសម្ព័ន្ធនេះជាកម្មវត្ថុនៃការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមនៃរដ្ឋាភិបាលដែលជាភាគីចុះកិច្ចសន្យា។ ការអនុវត្តដូចគ្នានេះត្រូវបានគេយកមកប្រើ ក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ១៥.-ការចូលជាធរមាន

ឧបសម្ព័ន្ធនេះនឹងត្រូវចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែលពីរភាគីនៃចុះកិច្ចសន្យាយ៉ាងតិចបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ យល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធនេះនឹងត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តត្រឹមតែក្នុងរង្វង់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬ យល់ព្រមលើឧបសម្ព័ន្ធនេះប៉ុណ្ណោះ។ ការអនុវត្តដូចគ្នានេះត្រូវបានគេយកមកប្រើក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ប្រសិនបើមាន ។

មាត្រា ១៦.-ការកែសំរួលច្បាប់ជាតិ

ក្នុងករណីចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវធានាធ្វើការកែសំរួលច្បាប់ជាតិ ដែលពាក់ព័ន្ធឱ្យស្របទៅតាមខ្លឹមសារនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

មាត្រា ១៧ .- ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ

ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌទៅលើឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ១៨.- ការពន្យារទុកនៃខ្យបសម្ព័ន្ធ

ក- ការខកខានក្នុងការតំកល់ទុក ឬការបង់ពន្ធអាករនាំចូលទៅអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី ដោយអង្គការ /ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនៃប្រទេសដើម តាមកាលកំណត់ដូចមានចែង នៅក្នុង មាត្រា ១០ (សេ) នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ នៅក្នុងករណីផុតកំណត់ និងពុំបានដកឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះ អាសន្ននោះ ឬមានភាពមិនប្រក្រតីផ្សេងទៀត អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី មានសិទ្ធិព្យួរទុកការអនុវត្ត ប្រព័ន្ធអនុញ្ញាតចូលយានយន្តបណ្តោះអាសន្នបច្ចុប្បន្ននេះទៅតាមបទបប្បញ្ញត្តិនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះបាន ចំពោះ ប្រតិបត្តិករយានយន្តទាំងឡាយណាដែលអង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងដែល ធ្វើខុស។

ខ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗអាចព្យួរទុកជាបណ្តោះអាសន្ន នូវការអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធនេះទាំងស្រុង ឬក៏មួយណែក ដែលមានប្រសិទ្ធិភាពអនុវត្តភ្លាមៗ នៅក្នុងករណីមានការរឹតត្បិតជាគ្រោះអាសន្នដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាព របស់ជាតិខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗត្រូវជូនពត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀតជាបន្ទាន់តាមតែអាចធ្វើ ទៅបានអំពីការព្យួរទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះឱ្យបានឆាប់បំផុតនៅពេលណា ដែលសភាពការណ៍ វិលត្រឡប់ទៅរក ស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ។

មាត្រា ១៩ .- ទំនាក់ទំនងជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង

ដោយសារតែវាជាវិធានការមួយ ក្នុងការអនុវត្តគោលការណ៍ទាំងឡាយ ដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ ឧប-សម្ព័ន្ធនេះ មិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬជំទាស់ទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនោះឡើយ។ នៅក្នុងករណី ដែលវិសមិតរវាងឧបសម្ព័ន្ធនេះ និងកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ កិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាបានការ។

មាត្រា ២០.- ការដោះស្រាយវិវាទ

វិវាទរវាង និងក្នុងចំណោមភាគី២ ឬច្រើននៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធនេះ ត្រូវដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចារតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី នៅក្នុងគណៈកម្មាធិការរួម។

មាត្រា ២១.-ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលចូលជាចរមាន ឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចឱ្យគេប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែកចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនោទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលសីទ្ធិប្រទានពេញលេញពីអជ្ញាធរស្រៀង ខ្លួនបានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

ធ្វើនៅបេំកាំង ថ្ងៃទី ២០.ខែមិនា ឆ្នាំ ២០០៧ ជា ០៦ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ឯកឧត្តម ត្រាំ អ៊ីទតីក រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

ឯកឧត្តម ទើង ម៉ើងយ៉ុង អនុរដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ

ឯកឧត្តម សូម៉ាជ ជុលសេនា រដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ុស្ត៍ និងសំណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

ឯកឧត្តម ធូ៉ា ថងទីន អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃ

ឯកឧត្តម សនស៊ីន ទង់ចារ៉ឹ អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ឯកឧត្តម ចាញ់ ជ៉ានធី អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

ឧបសម្ព័ន្ធទី ១៤
នីតិវិធីគយសំរាប់ភុចតេន័រ

ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការស់រូលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន (តទៅហៅថា "ឧបសម្ព័ន្ធ")

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

យោងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការស់រូលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាជាលើកដំបូង នៅថ្ងៃទី ២៦ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៩ នៅទីក្រុងវៀងចន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្ម នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅទីក្រុងយ៉ាងហ្គូន ដែលបានចូលជាសមាជិកដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅទីក្រុងយ៉ាងហ្គូន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅទីក្រុងភ្នំពេញ និងសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី និងបានធ្វើវិសោធនកម្ម នៅទីក្រុងភ្នំពេញ នាថ្ងៃទី ៣០ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៤ តទៅហៅថា "កិច្ចព្រមព្រៀង"។

យោងមាត្រា ៣(b) និង ៣(n) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលចែងថា ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយដែលចែងលំអិតអំពីបច្ចេកទេស ឬពេលវេលា និង/ឬ ធាតុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេសទៅតាមទីកន្លែង ហើយដែលឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងនេះ បង្កើតជាផ្នែកបំពេញបន្ថែមនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានតំលៃតតិយុត្តិស្មើៗគ្នា

យោងមាត្រា ៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលចែងថាកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវបានចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមានដោយឡែកៗដាច់ចេញពីឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ

យោងកិច្ចប្រជុំថ្នាក់រដ្ឋមន្ត្រី GMS លើកទី៩ ដែលប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងម៉ានីល នាខែ មករា ឆ្នាំ ២០០០ កិច្ចប្រជុំលើកទី៧ នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនអនុតំបន់ ដែលប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងហូជីមិញ នាខែ សីហា ឆ្នាំ ២០០២ និងកិច្ចប្រជុំថ្នាក់រដ្ឋមន្ត្រី GMS លើកទី១១ ដែលប្រព្រឹត្តទៅនៅទីក្រុងភ្នំពេញ នាខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០២ ដែលរដ្ឋមន្ត្រី GMS ទាំងអស់ បានឯកភាពយល់ព្រមទៅនឹងផែនការការងារមួយក្នុងការបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធ-ពិធីសារ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង នាឆ្នាំ ២០០៥

យោងមាត្រា ៣៤ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលតម្រូវឱ្យឧបសម្ព័ន្ធនេះ ចែងលំអិតអំពីផ្នែកបច្ចេកទេស

បានប្រមូលផ្តុំគ្នាដូចខាងក្រោម :

មាត្រា ១.- បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

ក- និយមន័យ

១- កុងតេន័រ មានន័យថា គ្រឿងឧបករណ៍ដឹកជញ្ជូន ដែល :

- បិទជិតទាំងស្រុង ឬបិទជិតដោយផ្នែក ដើម្បីបង្កើតជាបន្ទប់/ឃ្លាំមួយ សំរាប់ដាក់ផ្ទុកទំនិញ
- ជាឧបករណ៍អចិន្ត្រៃយ៍មួយ និងមានភាពរឹងមាំគ្រប់គ្រាន់ សម្រាប់ការប្រើប្រាស់ម្តងហើយម្តងទៀតបាន
- ផលិតឡើងជាពិសេស ដើម្បីជួយសំរួលដល់ការដឹកទំនិញតាមប្រភេទមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនមួយ ឬ ច្រើន ដោយពុំចាំបាច់ប្រើប្រាស់មធ្យោបាយទ្រនាប់ក្នុងការផ្ទេរទំនិញចុះ/ផ្ទុកទំនិញឡើងនោះឡើយ
- រចនាឡើងសំរាប់លើកដាក់បាន ជាពិសេស នៅពេលដែលផ្ទេរពីប្រភេទមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនមួយទៅមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនមួយទៀត
- រចនាឡើងសំរាប់ងាយដាក់ទំនិញចូល និងលើកទំនិញចេញ
- មានទំហំផ្ទុកខាងក្នុងយ៉ាងហោចណាស់មួយម៉ែត្រគូប ។

២- ករណីប្រចានស័ក្តិ មានន័យថា ជាព្រឹត្តិការណ៍ទាំងឡាយដែលមិនអាចដឹងមុន ឬច្បៀសវាងបាន ហើយដែលផលវិបាករបស់វាមិនអាចត្រូវបានគេការពារ និងគ្រប់គ្រងបាន ។

៣- សិទ្ធិគណនាពិសេស (Special Drawing Right - SDR) មានន័យថា ជាឯកតាគណនីដែលកំណត់ដោយអង្គការមូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ (International Monetary Fund - IMF) -- ការប្តូររូបិយប័ណ្ណមួយចំនួនឱ្យទៅជារូបិយវត្ថុជាតិ ត្រូវបានគេគណនាដោយអនុលោមទៅតាមតំរូវាយតំលៃដែលអនុវត្តដោយមូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ ។

ខ- វិសាលភាពនៃការអនុវត្ត

១- បទបញ្ញត្តិនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ នឹងត្រូវបានអនុវត្តតែចំពោះកុងតេន័រទាំងឡាយ ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា ១(ក) (១) នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

២- នីតិវិធីដូចមានចែងនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនេះ អាចជ្រើសរើសបានដោយប្រតិបត្តិករកុងតេន័រដែលត្រូវបានប្រគល់សិទ្ធិឱ្យនូវជម្រើសក្នុងការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធនាំចូលកុងតេន័របណ្តោះអាសន្នដែលមានពេលបច្ចុប្បន្ន ឬមួយក៏អនុវត្តទៅតាមនីតិវិធីគយ ដែលមានស្រាប់របស់ប្រទេសសាមី ។

៣- នីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនហាមឃាត់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាក្នុងការផ្តល់សម្បទានចំចេងបន្ថែមទៀតទៅតាមដំណាក់ការជាតិជាឯកតោភាគីនោះឡើយ ។

៤- ទំនិញដែលដឹកជញ្ជូនតាមកុងតេន័រ ត្រូវគោរពតាមបទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយ នៃឧបសម្ព័ន្ធទី៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

៥- នីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនបដិសេធនូវការអនុវត្តច្បាប់/បទប្បញ្ញតិរបស់ជាតិខាងសុខភាព/ចត្តាឡីស័ក ដែលស្របទៅនឹងមាត្រា ៩ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងលើកុងតេន័រ ។

មាត្រា ២.- អយ៉តកម្មចេញពីពន្ធគយ នីចអាករ

ស្ថិតនៅក្រោមកម្មវត្ថុនៃការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ និងលីក្ខខ័ណ្ឌដទៃទៀត ដូចមានចែងនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនេះ :

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ ត្រូវផ្តល់ការអនុញ្ញាតឱ្យចូលជាបណ្តោះអាសន្នមកក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន នូវកុងតេន័រទាំងឡាយរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ដែលកុងតេន័រទាំងនោះជាកម្មសិទ្ធិ ឬប្រើប្រាស់ដោយជនទាំងឡាយដែលបានចុះបញ្ជីជាមួយភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងនោះ ដោយមិនមានបង់ពន្ធនាំចូល និងអាករ នឹងត្រូវរួចចេញពីនិយ័តកម្ម និងលីក្ខខ័ណ្ឌកំរិតកំណត់ដទៃផ្សេងទៀតឡើយ ។

ខ- ត្រឿងបន្ទាប់បន្សំ ឧបករណ៍ជូសជុល និងត្រឿងបន្ទាស់ក្នុងបរិមាណសមស្របមួយសំរាប់ជូសជុលកុងតេន័រ នឹងត្រូវបានលើកលែងចេញពីពន្ធគយ និងពន្ធដារ (សំការ:-ត្រឿងឧបករណ៍ទាំងនេះ ពុំតម្រូវអោយបញ្ជាក់ដាច់ដោយឡែក នៅក្នុងឯកសារអនុញ្ញាតបណ្តោះអាសន្ធនោះឡើយ) ។

មាត្រា ៣.- ការជាក់សញ្ញាកុងតេន័រ

ដើម្បីទទួលបាននូវផលប្រយោជន៍ពីការសំរួលទាំងឡាយដូចមានចែងនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនេះ កុងតេន័រត្រូវមានផ្ទាកសញ្ញាតាមសភាពលក្ខណៈដូចដែលមានអធិប្បាយនៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់នៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

មាត្រា ៤.- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ធ

ក- កុងតេន័រទាំងឡាយដែលបាននាំចូលជាបណ្តោះអាសន្ធទៅក្នុងដែនដីប្រទេសសាមី ត្រូវតែមានជាប់ជាមួយនូវឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ធ ។

ខ- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ធ ត្រូវបានចេញដោយអង្គការ/ស្ថាប័នដែលមានសិទ្ធិចេញឯកសារនេះ ។

ត- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ធ អាចមានការអនុញ្ញាតឱ្យចូលជាបណ្តោះអាសន្ធមួយដង ឬច្រើនដងចូលទៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងឡាយ ។

ឃ- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ធ ត្រូវមានច្បាប់ដើមមួយចំនួនដូចខាងក្រោម :

១- ច្បាប់ដើមមួយច្បាប់ សំរាប់អង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានាប័រងកុងតេន័រ

២- ច្បាប់ដើមមួយច្បាប់ សំរាប់ប្រតិបត្តិការកុងតេន័រ

៣- ច្បាប់ដើមពីរច្បាប់ សំរាប់អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីនីមួយៗដែលកុងតេន័រចូលក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ។

៦- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្នត្រូវពាក់ព័ន្ធយ៉ាងតិចនូវចំណុចពិសេសទាំងឡាយដូចខាងក្រោម ជាភាសាអង់គ្លេស និង ដោយមិនបដិសេធឱ្យមានការប្រើប្រាស់ភាសាជាតិ នៅស្របពេលជាមួយគ្នាឡើយ :

១- ចំណងជើង: ឯកសារនាំចូលកុងតេន័របណ្តោះអាសន្ន ។

២- អត្ថបទយោងទៅនឹងមាត្រា ៣៤ និងឧបសម្ព័ន្ធទី១៤ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

៣- ឈ្មោះអង្គការដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ និងប្រទេសសំរាប់ការចុះហត្ថលេខា និងប្រថាប់ត្រា ។

៤- ឈ្មោះ និងអាសយដ្ឋានអ្នកកាន់ឯកសារ និងប្រទេសសំរាប់ការចុះហត្ថលេខា និងប្រថាប់ត្រា ។

៥- រយៈពេលសុពលភាព និងការពន្យាពេល ។

៦- វិសាលភាពកូមិសាស្ត្រដែលមានសុពលភាព ។

៧- ចំណុចចូល និងចេញ ។

៨- លក្ខណៈបច្ចេកទេស និងការពណ៌នាកុងតេន័រ :

- ឈ្មោះប្រទេសចុះបញ្ជី
- លេខចុះបញ្ជី
- កាលបរិច្ឆេទនៃការចុះបញ្ជីលើកទី១
- ឆ្នាំផលិត
- ចំងន់សុទ្ធ
- លេខផលិតផល ឬលេខសៀរី
- ម៉ាក (ផ្ទាកសញ្ញា ឈ្មោះ ឬផ្ទាកយីហោ ឬផ្ទាកសញ្ញាពាណិជ្ជកម្មរបស់រោងចក្រ)
- ពណ៌ (កូដ RAL)
- សមត្ថភាពផ្ទុក
- គ្រឿងសំភារៈបំពាក់ (ឧ. ស៊ីទែន ម៉ាស៊ីនត្រជាក់)
- ប្រភេទសំភារៈសំណង់ (ឧ. ដែក សំណោរៈ)
- ចំណុចពិសេសផ្សេងៗទៀត ។

៩- កាលបរិច្ឆេទ និងទីកន្លែងចូល ហត្ថលេខា និង/ឬត្រារបស់អាជ្ញាធរគយ (បដ្ឌិលេខចូល) សំរាប់ការអនុញ្ញាតអោយនាំចូលជា បណ្តោះអាសន្ន នីមួយ១ ។

១០- កាលបរិច្ឆេទ និងទីកន្លែងចេញ ហត្ថលេខា និង/ឬត្រារបស់អាជ្ញាធរគយ (បដ្ឌិលេខចេញ) សំរាប់ការអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន នីមួយ១ ។

១១- ប្រឡោះដើម្បីកត់ត្រារយៈពេលពន្យាដែលបានផ្តល់ជូន សំរាប់ការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ ។

គណៈកម្មាធិការរូមអាចកែលំអដើម្បីដាក់បញ្ចូលចំណុចពិសេស១ ទៅក្នុងឯកសារអនុញ្ញាតចូលកុងតេន័របណ្តោះអាសន្ន តាមការចាំបាច់ ។

ច- គណៈកម្មាធិការរូម នឹងត្រូវកំណត់នូវទំរង់បែបបទ រូបរាងទ្រង់ទ្រាយ សណ្ឋាន ទំហំ និងការបោះពុម្ពទំរង់ពិតប្រាកដនៃឯកសារអនុញ្ញាតចូលកុងតេន័របណ្តោះអាសន្ន ។

មាត្រា ៥.- ការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ

កុងតេន័រដែលមានបញ្ជាក់នៅក្នុងឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន ត្រូវតែនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញនៅក្នុងស្ថានភាពរូមដូចដើមដដែល លើកលែងតែវាសឹករេចរីល និងបែកបាក់ នៅក្នុងរយៈពេលសុពលភាពនៃឯកសារនោះ ។

មាត្រា ៦.- ភ័ស្តុតាងនៃការនាំចូល និងការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ

ក- ភ័ស្តុតាងនៃការនាំចូលជាបណ្តោះអាសន្ន នៃកុងតេន័រ ត្រូវចាប់ផ្តើមបានទទួលសិទ្ធិកាន់កាប់ច្បាប់ពាក់ព័ន្ធនៃឯកសារកត់ត្រាអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន ដោយអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី និងមានបដ្ឌិលេខចូល ដែលបានចារទុកនៅលើច្បាប់ពាក់ព័ន្ធនៃឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន នោះ ។

ខ- ភ័ស្តុតាងនៃការនាំចញត្រឡប់ទៅវិញនៃកុងតេន័រ ត្រូវចាប់ផ្តើមពីវត្តមាននៃការផ្តល់បដ្ឌិលេខចេញដែលបានកត់ត្រានៅលើច្បាប់ពាក់ព័ន្ធនៃឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន ដោយអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី ។

គ- ក្នុងករណីពុំមានច្បាប់ដើមនៃឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន ដែលមានចារបដ្ឌិលេខចេញទេ នោះប្រតិបត្តិការកុងតេន័រអាចផ្តល់ភ័ស្តុតាងជាជំរើសផ្សេងទៀត ដើម្បីបញ្ជាក់ដល់អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីថា កុងតេន័រទាំងនេះពិតជាត្រូវបាននាំចេញទៅវិញយ៉ាងពិតប្រាកដ ។

មាត្រា ៧.- ការជំរះ ឬបញ្ចប់ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន

បដ្ឌិលេខចេញដែលបានចារនៅលើឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន ក្នុងថេរវេលានៃការអនុញ្ញាតដោយអាជ្ញាធរ

តយប្រទេស. ម៉ីមួយ ត្រូវមានអានុភាពតតិយុត្តិក្នុងការជំរះ ឬបញ្ចប់ឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ននោះ។ ភ័ស្តុតាងបញ្ជាក់ជាជំរើសផ្សេងទៀតនៃការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ ត្រូវមានអានុភាពតតិយុត្តិដូចគ្នា។

មាត្រា ៨.- កាលកំណត់

ក- ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន ត្រូវមានបញ្ជាក់អំពីរយៈពេលសុពលភាពដែលមានថេរវេលាអប្បបរមា ៦ខែ គិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទនៃការចេញឯកសារនេះ។ ដោយហេតុថា ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ននេះ ត្រូវបានគេប្រើប្រាស់ជាលើកដំបូងនៅមុនពេលអស់សុពលភាពរបស់វា តាមរយៈការបង្ហាញទៅកាន់ការិយាល័យគយនៃចំណុចចូល នោះឯកសារនេះត្រូវនៅមានសុពលភាពប្រើប្រាស់រហូតដល់ពេលវិលត្រឡប់ទៅវិញនៃកុងតេន័រទៅកាន់ប្រទេសដើម។

ខ- កុងតេន័រទាំងឡាយដែលត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យចូល ដោយអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ ត្រូវចាកចេញពីទីកដីនៃប្រទេសសាមីក្នុងរយៈពេល ៣០ថ្ងៃ ដោយគិតចាប់ពីថ្ងៃដែលបានចូលទៅក្នុងទីកដីនៃប្រទេសសាមី។

គ- ដើម្បីអោយមានពេលវេលាកំណត់ ឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ននេះ ត្រូវកំរិតក្នុងរយៈពេលកំណត់មួយមិនឱ្យលើសពី ៣ខែ ដោយគិតចាប់ពីថ្ងៃដែលបានចូលទៅក្នុងទីកដីនៃប្រទេសសាមី។

មាត្រា ៩.- ឱប្បត្តិហេតុនៅតាមផ្លូវធ្វើដំណើរ

ក- ការបាត់បង់ ឬការកំទេចចោល នៃកុងតេន័រនៅតាមផ្លូវធ្វើដំណើរ

កុងតេន័រដែលអនុញ្ញាតឱ្យនាំចូលជាបណ្តោះអាសន្ន ដែលបានទទួលរងនូវការខូចខាតយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរក្នុងត្រោះថ្នាក់ចរាចរ ត្រូវលើកលែងចេញពីកាតព្វកិច្ចនៃការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ លុះត្រា:

១- បានបង់ពន្ធនាំចូល និងអាការ ទៅឱ្យអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី

២- កុងតេន័រនោះត្រូវបានបោះបង់ចោល ហើយត្រូវបានទទួលយកដោយអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី

៣- កុងតេន័រនោះត្រូវបានកំទេចចោលនៅក្រោមការត្រួតពិនិត្យជាផ្លូវការពីប្រទេសសាមី ក្រោមបន្ទុកចំណាយរបស់បុគ្គល ឬអង្គភាពដែលបាននាំកុងតេន័យចូលជាបណ្តោះអាសន្ន ហើយត្រឿងដែលនៅសេសសល់ត្រូវនាំចេញទៅវិញ ឬបង់ពន្ធនាំចូល និងអាការ។

ខ- ការពន្យាកាលកំណត់

១- ប្រសិនបើបុគ្គល ឬអង្គភាពដែលបាននាំកុងតេន័រចូលជាបណ្តោះអាសន្ន មិនអាចនាំកុងតេន័រត្រឡប់ទៅវិញឱ្យទាន់កាលកំណត់ ឬមិនអាចជំរះឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្នបាន ដោយសារតែករណីប្រចានស័ក្ត ឬករណី

សមស្របផ្សេងទៀត ប្រតិបត្តិការកុងតេន័រនោះត្រូវដាក់ពាក្យស្នើសុំការពន្យាពេលសំរាប់ការនាំចេញកុងតេន័រត្រឡប់ទៅវិញ នៅអាជ្ញាធរគយប្រទេសសាមីឱ្យបាន់មុនកាលបរិច្ឆេទផុតកំណត់ ។

២- អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីត្រូវផ្តល់ការពន្យាពេលបែបនេះ ប្រសិនបើយល់ឃើញថា ការនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ តាមកាលកំណត់ ឬការជំរះឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន ត្រូវបានរំខានដោយករណី ប្រធានស័ក្តិ ឬមូលហេតុសមស្របផ្សេងៗទៀត ។

ត-ការផ្ទាស់ប្តូរកម្មវិធីតេ...

នៅក្នុងករណីដែលប្រតិបត្តិការកុងតេន័រត្រូវបានបង្ខំឱ្យបោះបង់ចោលផ្លូវធ្វើដំណើរដែលបានកំណត់ ដោយសារមានឧប្បត្តិហេតុកើតឡើងដោយមិនបានដឹងជាមុន នោះប្រតិបត្តិការត្រូវផ្តល់ព័ត៌មានជាបន្ទាន់ទៅអាជ្ញាធរគយប្រទេសសាមី ដែលជាអ្នកផ្តល់ព័ត៌មានបន្តជូនទៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចផ្សេងៗទៀត ក្នុងគោលបំណងកំណត់រកផ្លូវធ្វើដំណើរផ្សេងទៀត ។

មាត្រា ១០.- អង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ

ត្រូវផ្តល់សិទ្ធិឱ្យអង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនៃជាតិរបស់ខ្លួនមួយ ដើម្បីការចេញឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន និងក្នុងការធានារ៉ាប់រងចំពោះមុខអាជ្ញាធរគយប្រទេសសាមី ដោយការបង់ផ្ទៃលើពន្ធនាំចូល និងអាករ (រួមបញ្ចូលទាំងការប្រាក់) ក្នុងករណីដែលឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្នមិនត្រូវបានគេជំរះចេញដោយត្រឹមត្រូវតាមកាលកំណត់ ឬនៅក្នុងករណីមិនប្រក្រតីផ្សេងទៀត ។

ខ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលស្គាល់គ្នាទៅវិញទៅមកនូវអង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ។

ត- ចំពោះការបង់ផ្ទៃចំណាយនានាដែលទាមទារដោយអាជ្ញាធរគយរបស់ខ្លួន ប្រទេសសាមីត្រូវផ្តល់ដល់អង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង នូវសម្បទាទាំងឡាយសំរាប់ការផ្ទេររូបិយវត្ថុ ។

មាត្រា ១១.- ការឧទូលខុសត្រូវរបស់អង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង

ក- អង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ត្រូវទទួលខុសត្រូវរួមគ្នា និងម៉ឹងម៉ាត់ទៅលើប្រតិបត្តិការកុងតេន័រដែលបានបង់ផ្ទៃដោយផ្ទាល់លើពន្ធនាំចូល ពន្ធដារ និងការប្រាក់ ស្របទៅតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិគយនៃប្រទេសសាមី ស្តីពីករណីមានបទមិនប្រក្រតីដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការអនុញ្ញាតឱ្យនាំចូលបណ្តោះអាសន្ននៃកុងតេន័រ ដោយអនុលោមតាមនីតិវិធីនៃឧបសម្ព័ន្ធនេះ (*ឧទាហរណ៍:* ការប្រព្រឹត្តល្មើសចំពោះ ច្បាប់

និងបទប្បញ្ញត្តិតយ ការពុំទទួលខុសត្រូវ ការមិនបានជំរះឯកសារអនុញ្ញាតនាំចូលបណ្តោះអាសន្នតាមកាលកំណត់ ។ល។) ។

ខ- តាមការយល់ឃើញរបស់ខ្លួន អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីអាចទាមទារផងដែរ នូវការបង់ពន្ធនាំចូល និងអាករ ការផាកពិន័យ និងការប្រាក់ ពីបុគ្គល ឬអង្គភាព ដែលទទួលខុសត្រូវដោយផ្ទាល់ចំពោះអាជ្ញាធរគយ ។

គ- បន្ទាប់ពីអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីបានរកឃើញនូវអប្រក្រតីភាព អង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនៃប្រទេសដើម ត្រូវតំកល់ទុកប្រាក់កក់ ឬបង់ពន្ធនាំចូល និងពន្ធដារ និងការប្រាក់ទៅឱ្យអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី មិនឱ្យយឺតជាង ៤ ថ្ងៃនៃថ្ងៃប្រតិទិនធម្មតា បន្ទាប់ពីថ្ងៃជូនដំណឹង ។

ឃ- នៅពេលដែលរកឃើញថាគ្មានការលើអប្រក្រតីភាពក៏ ឬឯពិតប្រាកដទេ អាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីត្រូវបង្វិលសងដោយមិនមានការពន្យាពេល ទៅអ /ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង នូវចំនួនទឹកប្រាក់ដែលខ្លួនបានទទួល ដោយផ្តល់ឱ្យអង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនោះ អាចប្តឹងទាមទារការបង្វិលប្រាក់ត្រឡប់មកវិញ នៅក្នុងរយៈពេលមួយដែលមានកំណត់ដោយច្បាប់ និង បទប្បញ្ញត្តិជាតិ ។

ង- អង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងរបស់ប្រទេសដើម មានសិទ្ធិទទួលយកត្រឡប់មកវិញនូវប្រាក់ពន្ធនាំចូល និងអាករ និងការប្រាក់ ដែលបានបង់ក្នុងនាមជាអ្នកធានា ចំពោះអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមីនោះ ពីអ្នកកាន់ឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្ន និង/ឬបុគ្គល ឬអង្គភាពដែលខ្លួនបានធានា ។

ច- ការទទួលខុសត្រូវនៃអង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ត្រូវកំណត់ត្រឹមតែ ៣០០ SDR សំរាប់ការចេញឯកសារអនុញ្ញាតចូលបណ្តោះអាសន្នមួយច្បាប់ ។

មាត្រា ១២.- ច្បាប់តំណែងរបស់អ្នកធានាចំពោះអាជ្ញាធរគយ

ក- បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

ដើម្បីបំពេញនូវកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងរបស់ខ្លួនចំពោះមុខអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី អង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ត្រូវផ្តល់អោយអាជ្ញាធរគយនៃប្រទេសសាមី នូវប្រតិភោគជាបែបបទជារូបិយវត្ថុ ដូចមានបញ្ជាក់នៅក្នុងកថាខ័ណ្ឌ (ខ) និង (គ) ។

ខ- បែបបទ

ក្នុងរង្វង់បែបបទផ្សេងៗ អង្គការ/ស្ថាប័នដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រង ត្រូវ :

១- រក្សា ឬបញ្ចាំទុកទ្រព្យសម្បត្តិទាំងឡាយនៅក្នុងប្រទេសសាមី

២- ឬ តម្កល់ទុកសាច់ប្រាក់ធានារ៉ាប់រង

៣- ឬ តម្កល់ទុកប័ណ្ណធានាជារូម និងជាបន្តបន្ទាប់គ្នា នៅអាជ្ញាធរតយនៃប្រទេសសាមី :

- ដោយការរៀបចំសំបុត្រធានារបស់ធនាគារមួយ ដែលចេញដោយធនាគារ ឬស្ថាប័នហិរញ្ញវត្ថុណាមួយ ដែលបង្កើតឡើងនៅក្នុងប្រទេសសាមី
- ដោយធ្វើជាកិច្ចសន្យាក្នុងការធានារ៉ាប់រងមួយ ជាមួយក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងដែលបង្កើតឡើងនៅក្នុងប្រទេសសាមី

៤- ឬ មានតំណាងជាអង្គការដែគូរបស់ខ្លួន នៅក្នុងប្រទេសសាមី

៥- ឬ អាចផ្តល់គំរូបែបបទពីរ ឬច្រើនព្រមគ្នាដូចដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ

បែបបទទាំងអស់នេះ ត្រូវមានការឯកភាពពីប្រទេសសាមី ។

ត- បរិមាណទឹកប្រាក់

យោងតាមមាត្រានេះ ចំនួនទឹកប្រាក់ដែលត្រូវបង់ ត្រូវមានចំនួនអតិបរមា ៦00 SDR ។ ប្រសិនបើបរិមាណទឹកប្រាក់នៃការធានាដែលត្រូវបង់ ត្រូវបានទូទាត់អស់មួយផ្នែក ឬទាំងស្រុងដោយសារការទទួលខុសត្រូវទៅលើករណីមិនសមស្របណាមួយនោះ នោះគេត្រូវបង់បំពេញបន្ថែមទឹកប្រាក់នេះឡើងវិញ ឱ្យឡើងដល់បរិមាណទឹកប្រាក់ចំនួន ៦00 SDR ។

មាត្រា ១៣.- ការច្រានចោលឆ្មើសជន

ក- ភាគីចុះកិច្ចសន្យា មានសិទ្ធិក្នុងការច្រានចោលជាបណ្តោះអាសន្ន ឬជាអចិន្ត្រៃយ៍ នូវការអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធនេះ ទៅលើបុគ្គល/អង្គភាពដែលបានប្រព្រឹត្តល្មើសច្ចន់ច្ចរនឹងច្បាប់ ឬបទប្បញ្ញត្តិតយពាក់ព័ន្ធ ដែលកំពុងអនុវត្ត ចំពោះការចរាចររបស់កុងតេន័រជាអន្តរជាតិ ។

ខ- អាជ្ញាធរតយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាពាក់ព័ន្ធ ត្រូវជូនដំណឹងអំពីការច្រានចោលនេះជាបន្ទាន់ទៅអាជ្ញាធរតយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ និងអង្គការ/ស្ថាប័ន ដែលអនុញ្ញាតឱ្យចេញឯកសារ/ធានារ៉ាប់រងនៃប្រទេសដើម ។

មាត្រា ១៤.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធនេះតាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនេះ ត្រូវតែទទួលបានការឯកភាពគ្នាជាឯកច្ឆ័ន្ទពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

មាត្រា ១៥.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម

ឧបសម្ព័ន្ធនេះ ត្រូវមានការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រម ពីរដ្ឋាភិបាលដែលជាភាគីចុះកិច្ចសន្យា។ ប្រសិនបើមានការធ្វើវិសោធនកម្មលើឧបសម្ព័ន្ធ នោះឧបសម្ព័ន្ធដែលទើបតែធ្វើវិសោធនកម្មត្រូវតែមានការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមពីរដ្ឋាភិបាលដែលជាភាគីចុះកិច្ចសន្យាផងដែរ។

មាត្រា ១៦.- ការចូលជាធរមាន

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

មាត្រា ១៧.- ការកែសំរួលច្បាប់ជាតិ

ក្នុងករណីចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវកែប្រែឱ្យមានភាពសមស្របគ្នា រវាងច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ជាមួយនឹងខ្លឹមសាររបស់ឧបសម្ព័ន្ធនេះ។

មាត្រា ១៨ .- ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌ

ការដាក់លក្ខខ័ណ្ឌទៅលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ មិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឡើយ ។

មាត្រា ១៩.- ការផ្សះផ្សានៃឧបសម្ព័ន្ធ

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

ខ- ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយៗ អាចព្យួរទុកជាបណ្តោះអាសន្ននូវការអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធនេះទាំងស្រុង ឬដោយផ្នែក ដែលការព្យួរទុកនេះមានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តភ្លាម នៅក្នុងករណីមានហ្លួបន្ទាន់ប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិរបស់

ខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវជូនព័ត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទ្យើតជាបន្ទាន់តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុកនេះ និងការបញ្ចប់ការព្យួរទុកនេះ នៅពេលណាដែលសភាពការណ៍រិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ ។

មាត្រា ២០.- ឧំនាក់ឧំនងជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង

ឧបសម្ព័ន្ធនេះ គឺជាវិធានការណ៍មួយដើម្បីអនុវត្តគោលការណ៍ទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ហើយដែលឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចផ្តាច់ចេញ ឬជ្នុយទៅនឹងគោលការណ៍ទាំងនេះឡើយ ។ នៅក្នុងករណីមានភាពមិនស្របគ្នារវាងឧបសម្ព័ន្ធនេះ និងកិច្ចព្រមព្រៀង នោះកិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវយកជាបានការ ។ នៅក្នុងករណីដែលមានភាពមិនស្របគ្នារវាងឧបសម្ព័ន្ធនេះ និងឧបសម្ព័ន្ធ ឬពិធីសារផ្សេងទ្យើត នោះភាពមិនស្របគ្នានេះត្រូវយកទៅបកស្រាយដោយផ្ទែកលើកិច្ចព្រមព្រៀង ។

មាត្រា ២១.- ឧំនាក់ឧំនងរបស់ឯកសារភ្ជាប់ទៅនឹងឧបសម្ព័ន្ធ

ឯកសារភ្ជាប់ត្រូវតែជាផ្ទែកសំខាន់ដើម្បីបង្កើតបានឧបសម្ព័ន្ធទាំងមូល និងត្រូវមានតំលៃគតិយុត្តិស្មើៗគ្នា ។

មាត្រា ២២.- ការដោះស្រាយវិវាទ

វិវាទរវាង ឬក្នុងចំណោមភាគីពីរ ឬច្រើននៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តឧបសម្ព័ន្ធនេះ ត្រូវដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចាជាមិត្តភាពនៅចំពោះមុខគណៈកម្មាធិការរួម ។

មាត្រា ២៣.- ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលចូលជាធរមាន ឧបសម្ព័ន្ធនេះមិនអាចត្រូវបានប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែកចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងបានទេ ។

ឧបទាននៃឧបសម្ព័ន្ធទី១៤: ការដាក់សញ្ញាកុងតេន័រ

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនៅទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោមដែលបានទទួលសិទ្ធិប្រទានពេញលេញពីអាជ្ញាធររៀងៗ ខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធនេះ ។

ធ្វើនៅបេកាំង ថ្ងៃទី ២០.ខែមិនា ឆ្នាំ ២០០៧ ជា ០៦ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ឯកឧត្តម ត្រាំ អ៊ីវតឹក រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

ឯកឧត្តម ទ៉ៃ ម៉ៃឃ៉ុន អនុរដ្ឋមន្ត្រីពមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ

ឯកឧត្តម សូម៉ាជ ផុលសេនា រដ្ឋមន្ត្រីពមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ុស្តិ៍ និងស៍ណង់

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា

ឯកឧត្តម ធូរ៉ា ថងទីន អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃ

ឯកឧត្តម សនសីន ទង់ចារ៉ឺ អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ឯកឧត្តម ចាញ់ ជំនចឹ អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

ពិធីសារទី ៣

ចំនួនដើមឆ្នើដំណើរ និងសមត្ថភាពសេវា និងការចេញច្បាប់កំណត់ចំនួនភ្ញៀវ និងលិខិតអនុញ្ញាត

ភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងរវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ សហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា ព្រះរាជាណាចក្រថៃ

និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ស្តីពីការសំរួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន

(តទៅហៅកាត់ថា "ពិធីសារ")

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

យោងកិច្ចព្រមព្រៀង រវាង និងក្នុងរង្វង់រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ស្តីពីការសំរួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលបានចុះហត្ថលេខាដំបូងនៅថ្ងៃទី ២៦ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៥ នៅទីក្រុងវៀងច័ន្ទ និងធ្វើវិសោធនកម្មនៅថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ នៅទីក្រុងយ៉ង់ហ្គូន ដែលបានចូលជាសមាជិកដោយ **ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅទីក្រុងយ៉ង់ហ្គូន នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០១ សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន នៅថ្ងៃទី ០៣** ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២ នៅទីក្រុងភ្នំពេញ និងសហភាពមីយ៉ាន់ម៉ា នៅថ្ងៃទី ១៩ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៣ នៅទីក្រុងដាលី និងបានធ្វើវិសោធនកម្មនៅទីក្រុងភ្នំពេញ កាលពីថ្ងៃទី ៣០ ខែ មេសា ឆ្នាំ ២០០៤ តទៅហៅកាត់ថា "កិច្ចព្រមព្រៀង"។

យោងមាត្រា៣(អិន) នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលចែងថា ពិធីសារទាំងឡាយដែលមានបញ្ជាក់អំពីពេលវេលា និង/ឬ ចាត្តុផ្សេងៗគ្នាទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈពិសេសទៅតាមទីកន្លែង ហើយដែលពិធីសារទាំងនេះបង្កើតជាផ្នែកសំខាន់នៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានតំលៃគតិយុត្តស្មើៗគ្នា។

យោងមាត្រា៣៦ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលបានធ្វើវិសោធនកម្មរួចហើយ ដែលកិច្ចព្រមព្រៀងនេះត្រូវបានចុះហត្ថលេខា ផ្តល់សច្ចាប័ន និងចូលជាធរមានដាច់ដោយឡែកពីឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ។

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

យោងមាត្រា២៣ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលតំរូវឱ្យពិធីសារនេះ ចែងលំអិតអំពីផ្នែកបច្ចេកទេស

បានព្រមព្រៀងគ្នាដូចខាងក្រោម :

មាត្រា ១.- តំរូវការលិខិតអនុញ្ញាត

ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនទាំងឡាយរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ត្រូវបានគេផ្តល់សិទ្ធិឱ្យធ្វើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា២៣ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង នៅលើទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃបាន ដរាបណាប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនទាំងនោះ កាន់ជាប់មកជាមួយនូវលិខិតអនុញ្ញាតដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ GMS (តទៅហៅកាត់ថា "លិខិតអនុញ្ញាត") ដោយអនុលោមទៅតាមពិធីសារនេះ។

មាត្រា ២.- ប្រតិបត្តិការត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់

ក- យានយន្ត

យានុយន្តទាំងឡាយ ដែលត្រូវអនុវត្តនៅក្នុងជំហានទី១ ដោយអនុលោមតាមកិច្ចព្រមព្រៀង គឺជាយានយន្តដែលប្រើប្រាស់សំរាប់ដឹកជញ្ជូនពលរដ្ឋ ឬទំនិញតាមផ្លូវថ្នល់ ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា១ នៃឧបសម្ព័ន្ធទី២ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ខ- ប្រតិបត្តិករ

១- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ទាំងឡាយសំរាប់ទទួលផលកំរៃ ត្រូវធ្វើឡើងដោយប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូន ដែលត្រូវបានទទួលលិខិតអនុញ្ញាត ដោយអនុលោមទៅតាមមាត្រា២១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងឧបសម្ព័ន្ធទី ៩ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងតែប៉ុណ្ណោះ ។

២- ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធ្វើការទំនាក់ទំនងផ្តល់ព័ត៌មានជាដំណាក់ៗ អំពីការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពនៃការចុះបញ្ជីប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនទាំងឡាយដែលបានអនុញ្ញាត ហើយដែលមានកាន់លិខិតអនុញ្ញាតសំរាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនតាមផ្លូវថ្នល់ជូនទៅគណៈកម្មាធិការរួម ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយដល់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងៗទៀតតាមការចាំបាច់ ។

គ- កម្មវិធីគោចរ

កម្មវិធីគោចរ ត្រូវកំណត់ទៅតាមចំណុចចូល/ចេញផ្លូវធ្វើដំណើរ និងច្រករបៀង ដូចមានចែងនៅក្នុងពិធីសារ ទី១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

មាត្រា ៣.- ការលើកលែង

ការលើកលែងពីតម្រូវការលិខិតអនុញ្ញាត ត្រូវធ្វើឡើងសំរាប់គោលបំណង ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនចំពោះប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ដូចខាងក្រោម:

ក- ចំពោះការដឹកជញ្ជូនផ្ទាល់ខ្លួនដែលមានវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់អំពីការលើកលែង ដែលចេញឱ្យដោយគណៈកម្មាធិការជាតិសំរួលការដឹកជញ្ជូននៃប្រទេសដើម ឬ អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចដែលទទួលការអនុញ្ញាតពីគណៈកម្មាធិការជាតិនេះ ត្រូវបានទទួលស្គាល់ដោយប្រទេសសាមី ។

ខ- ចរាចរនៃយានយន្តមិនធ្វើពាណិជ្ជកម្ម

គ- ការដឹកជញ្ជូនសព

ឃ- ប្រតិបត្តិការជំនួយសង្គ្រោះបន្ទាន់ (រថយន្តពិនាសង្គ្រោះ រថយន្តពន្លត់អគ្គីភ័យ រថយន្តរុករក/ស្រាវជ្រាវ បេសកកម្មមនុស្សធម៌)

មាត្រា ៤.- ប្រភេទលិខិតអនុញ្ញាត (ចំនួនថ្ងៃ និងសមត្ថភាព)

ក-សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនអ្នកធ្វើដំណើរមានកំណត់ពេលវេលា

លិខិតអនុញ្ញាតទាំងឡាយ អាចប្រើជាបន្តគ្នានៅក្នុងអំឡុងពេលសុពលភាពនៃលិខិតអនុញ្ញាតទាំងនេះ និងត្រូវបញ្ជាក់អំពីកម្មវិធីគោចរ ចំនួនដើងធ្វើដំណើរ និងសមត្ថភាពអតិបរមានៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនទាំងនេះ ។

ខ- សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរមិនមានកំណត់ពេលវេលា

១- លិខិតអនុញ្ញាតទាំងឡាយ ដែលចេញឱ្យដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អាចប្រើជាបន្តបាននៅក្នុងអំឡុងពេលសុពលភាពនៃលិខិតអនុញ្ញាតទាំងនេះ និងផ្តល់សិទ្ធិឱ្យអ្នកកាន់លិខិតអនុញ្ញាតនោះ ធ្វើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន **នៅលើទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត** ។

២- អ្នកកាន់លិខិតអនុញ្ញាត ត្រូវកំណត់លិខិតអនុញ្ញាត ឱ្យត្រូវទៅនឹងយានយន្ត ដែលបានជ្រើសរើសប្រើប្រាស់ក្នុងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ប៉ុន្តែតាត់ អាចប្រើប្រាស់លិខិតអនុញ្ញាតមួយសំរាប់យានយន្តតែមួយនៅពេលដូចគ្នា ។

មាត្រា ៥.- ការចេញលិខិតអនុញ្ញាត និងនីតិវិធីផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាត

ក- លិខិតអនុញ្ញាតទាំងឡាយ ត្រូវចេញ និងផ្តល់ដោយគណៈកម្មាធិការជាតិសំរួលការដឹកជញ្ជូននៃប្រទេសដើម ឬដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចដែលមានការអនុញ្ញាតពីគណៈកម្មាធិការនេះ ឱ្យទៅប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនរបស់ខ្លួនដោយគោរពទៅតាមគោលការណ៍មិនរើសអើងប្រកាន់សញ្ជាតិ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលស្គាល់គ្នាទៅវិញទៅមកនូវលិខិតអនុញ្ញាតដែលបានចេញនោះ ។

ខ- សំរាប់ការដឹកជញ្ជូនអ្នកធ្វើដំណើរមានកំណត់ពេលវេលា ភាគីចុះកិច្ចសន្យាដែលមានកម្មវិធីគោចរធ្វើឡើងកាត់តាមទឹកដីរបស់ខ្លួន ត្រូវរៀបចំចំណាត់ការអោយបានសមស្របទាំងខ្លឹមសារ និងលំដូចំណូ និង/ឬ អំពីចំនួននៃលិខិតអនុញ្ញាត។

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

មាត្រា ៦.- រយៈពេលសុពលភាពនៃលិខិតអនុញ្ញាត និងការពន្យាពេល

ក- លិខិតអនុញ្ញាត ត្រូវមានសុពលភាពរយៈពេល ១ឆ្នាំ គិតចាប់ពីថ្ងៃដែលបានផ្តល់ឱ្យ។ លិខិតអនុញ្ញាតដែលត្រូវបានគេប្រើប្រាស់ជាលើកដំបូងនៅមុនពេលផុតកំណត់នៃសុពលភាពរបស់វា តាមរយៈការចូលទៅក្នុងទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយផ្សេងពីប្រទេសដើមរបស់ប្រតិបត្តិករ លិខិតអនុញ្ញាតនេះត្រូវនៅមានសុពលភាពប្រើប្រាស់រហូតដល់ការបញ្ចប់នៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ដោយការវិលត្រឡប់នៃយានយន្តទៅកាន់ប្រទេសដើមវិញ ។

ខ- លិខិតអនុញ្ញាតទាំងឡាយដែលចេញដោយគណៈកម្មាធិការជាតិសំរួលការដឹកជញ្ជូននៃប្រទេសដើម ឱ្យប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនរបស់ខ្លួន ត្រូវមានអត្តសញ្ញាណ មិនអាចលក់បាន និងមិនអាចផ្ទេរបាន។

គ- សុពលភាពនៃលិខិតអនុញ្ញាត ត្រូវស្ថិតនៅក្រោមសុពលភាពនៃអាជ្ញាប័ណ្ណប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនរបស់អ្នកកាន់ដែលបានផ្តល់ឱ្យអ្នកកាន់ ដោយអនុលោមតាមមាត្រា ២១ និងឧបសម្ព័ន្ធទី ៩ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ឃ- ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវបានបញ្ចប់បន្ទាប់ពីយានយន្តបានចាកចេញពីទឹកដីនៃប្រទេសសាមីក្នុងរយៈពេលមិនលើសពី ៣០ថ្ងៃ គិតចាប់ពីថ្ងៃចូលទៅក្នុងទឹកដីប្រទេសសាមី។ ប្រសិនបើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនមិនអាចចាកចេញពីទឹកដីប្រទេសសាមីទាន់ពេលវេលាទេនោះ ប្រតិបត្តិករត្រូវផ្តល់ព័ត៌មានជូនទៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចនៃប្រទេសសាមី និងដាក់ពាក្យសុំសំរាប់ការពន្យាពេលទៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចនៃប្រទេសសាមី ដែលជាអ្នកត្រូវផ្តល់ឱ្យនូវការពន្យាពេលបែបនេះ ប្រសិនបើការយឺតយ៉ាវរបស់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនបណ្តាលមកពីករណីប្រធានស័ក្តិ ឬមូលហេតុសមស្របផ្សេងទៀត។

មាត្រា ៧.- ទំរង់លិខិតអនុញ្ញាត និងតស្សាខ

ក- ទំរង់

ទំរង់លិខិតអនុញ្ញាត ត្រូវបញ្ចូលចំណុចទាំងឡាយដូចខាងក្រោម ជាភាសាអង់គ្លេស ដោយមិនរារាំងដល់ការប្រើប្រាស់ភាសាជាតិស្របពេលជាមួយគ្នាឡើយ:

១- ចំណងជើង: លិខិតអនុញ្ញាតដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ GMS

២- ឈ្មោះ (និងរូបសញ្ញា) អាស័យដ្ឋាន ទិន្នន័យសំរាប់ទាក់ទង និងប្រទេសនៃអាជ្ញាធរដែលចេញលិខិតអនុញ្ញាត

៣- អត្ថបទយោងទៅនឹងពិធីសារទី៣ និងមាត្រា២៣ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង

៤- លេខកូដប្រទេស (សញ្ញាសំគាល់ប្រទេស ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា ៧(ឃ) នៃឧបសម្ព័ន្ធទី ២ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង) និងលេខសៀរៀនៃលិខិតអនុញ្ញាត

៥- រយៈពេលនៃសុពលភាព

៦- ប្រភេទនៃលិខិតអនុញ្ញាត និងប្រភេទនៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនដែលលិខិតអនុញ្ញាតនេះគ្របដណ្តប់ (ទំនិញ ឬ អ្នកដំណើរមានកំណត់ពេលវេលា ឬមិនមានកំណត់ពេលវេលា) ។

៧- សំរាប់យានយន្តដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរមានកំណត់ពេលវេលា ត្រូវកំណត់កម្មវិធីគោចរ (រាប់ទាំងចំណុចចាប់ផ្តើម និងចំនុចគោលដៅ) ចំនួនជើងនៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន និងសមត្ថភាពអតិបរមានៃយានយន្ត បើចាំបាច់ ។

៨- អត្តសញ្ញាណនៃប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូន ដែលត្រូវប្រើប្រាស់លិខិតអនុញ្ញាត។

៩- ប្រអប់ចំហមួយចំនួន ដើម្បីចុះលេខចុះបញ្ជីយានយន្តទាំងឡាយណាដែលអនុញ្ញាតឱ្យប្រើ ។

១០- ទីកន្លែង និងកាលបរិច្ឆេទផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាត។

១១- យថភាព (ត្រា ហត្ថលេខា) ។

គណៈកម្មាធិការរួមអាចកែប្រែចំណុចសំខាន់ៗ ដើម្បីដាក់បញ្ចូលនៅក្នុងទំរង់លិខិតអនុញ្ញាតខាងលើតាមការចាំបាច់។ គណៈកម្មាធិការរួមនឹងកំណត់នូវទំរង់ រាងសណ្ឋាន ទំនួសព្រាង និងការកំណត់បោះពុម្ពនៃលិខិតអនុញ្ញាត ។

ខ- ភស្តុតាង

១- យានយន្តដែលប្រើប្រាស់លិខិតអនុញ្ញាត ត្រូវមានជាប់ជាមួយនូវទំរង់លិខិតអនុញ្ញាតច្បាប់ដើម នៅគ្រប់ពេលវេលាទាំងអស់ក្នុងប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន។

២- លិខិតអនុញ្ញាតនីមួយៗ ត្រូវមានសុពលភាពត្រឹមតែយានយន្តមួយគ្រឿង ដែលលេខចុះបញ្ជីនៃយានយន្តនោះ ត្រូវបានចុះនៅក្នុងទំរង់លិខិតអនុញ្ញាតនេះ។

មាត្រា ៨.- គំរោងពេលវេលាសំរាប់អនុវត្តជំហានទី ២

ពិធីសារនេះ នឹងមានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តសំរាប់រយៈពេល ៣ឆ្នាំ បន្ទាប់ពីចូលជាធរមាន។ បន្ទាប់មក ភាគីចុះកិច្ចសន្យានឹងវាយតម្លៃឡើងវិញអំពីស្ថានភាពទីផ្សារដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ និងពិចារណាអំពីការផ្ទាស់ប្តូរទៅកាន់ប្រព័ន្ធទីផ្សារសេរី ដូចមានចែងក្នុងជំហានទី២ មាត្រា២៣ នៃកិច្ចព្រមព្រៀង។

មាត្រា ៩.- ការធ្វើវិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយក៏ដោយ អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្មលើពិធីសារនេះ តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម។ ការធ្វើវិសោធនកម្មនោះ ត្រូវតែទទួលបានការឯកភាពគ្នាជាឯកច្ឆន្ទពីភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់។

មាត្រា ១០.- ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការយល់ព្រម

ពិធីសារនេះ ត្រូវផ្តល់សច្ចាប័ន ឬទទួលបានការយល់ព្រម ដោយរដ្ឋាភិបាលទាំងឡាយដែលជាភាគីចុះកិច្ចសន្យា។ ការអនុវត្តដូចគ្នានេះ ត្រូវបានយកមកប្រើក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មនៃពិធីសារនេះ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ១១.- ការចូលជាធរមាន

ពិធីសារនេះ នឹងត្រូវចូលជាធរមាននៅថ្ងៃដែលពីរភាគីចុះកិច្ចសន្យាយ៉ាងតិចបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមលើពិធីសារនេះ ហើយត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តត្រឹមតែក្នុងរង្វង់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការយល់ព្រមលើពិធីសារនេះតែប៉ុណ្ណោះ។ ការអនុវត្តដូចគ្នានេះ ត្រូវបានគេយកមកប្រើក្នុងការធ្វើវិសោធនកម្មនៃពិធីសារនេះ ប្រសិនបើមាន។

មាត្រា ១២.- ការអនុវត្តសំរួលច្បាប់ជាតិ

ក្នុងករណីចាំបាច់ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវធានាធ្វើការកែសំរួលច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឱ្យស្របទៅតាមខ្លឹមសារនៃពិធីសារ។

មាត្រា ១៣.- ការជាក់លក់ក្នុងខ័ណ្ឌ

ការដាក់លក់ក្នុងខ័ណ្ឌទៅលើពិធីសារនេះ មិនត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ។

មាត្រា ១៤.- ការព្យួរទុកនៃពិធីសារ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានីមួយ១ អាចព្យួរទុកជាបណ្តោះអាសន្ននូវការអនុវត្តទាំងស្រុង ឬមួយចំណែកនៃពិធីសារនេះ ហើយដែលមានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តភ្លាម១ក្នុងករណីវិកវរមានគ្រោះអាសន្នប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់ជាតិខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវជូនពត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀតភ្លាម១តាមតែអាចធ្វើទៅបាន អំពីការព្យួរទុក និងការបញ្ចប់នៃការព្យួរទុកនេះនៅពេលដែលសភាពការណ៍អាសន្ននោះ បានវិលត្រឡប់ទៅរកស្ថានភាពជាធម្មតាឡើងវិញ។

មាត្រា ១៥.- ទំនាក់ទំនងជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង

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

មាត្រា ១៦.- ការដោះស្រាយជំលោះ

ជំលោះរវាងភាគីពីរ ឬច្រើននៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ ឬការអនុវត្តពិធីសារនេះ ត្រូវដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ ឬដោយការចរចារតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី នៅក្នុងគណៈកម្មាធិការរួម។

មាត្រា ១៧.- ការប្រកាសបដិសេធ

នៅពេលចូលជាធរមានពិធីសារនេះមិនអាចឱ្យគេប្រកាសបដិសេធដាច់ដោយឡែកចេញពីកិច្ចព្រមព្រៀងបានឡើយ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព ភាគីហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការអនុញ្ញាតស្របច្បាប់ បានចុះហត្ថលេខាលើពិធីសារនេះ។

ធ្វើនៅប៉ែកាំង ថ្ងៃទី ២០.ខែមិនា ឆ្នាំ ២០០៧ ជា ០៦ឡាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ឯកឧត្តម ត្រាំ អ៊ីវតឹក រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន

ឯកឧត្តម ហ្ជូ ស៊ីហ្ស៊ី អនុរដ្ឋមន្ត្រីពមនាគមន៍

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ

ឯកឧត្តម .....អនុរដ្ឋមន្ត្រីពមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប៉ុស្តិ៍ និងសំណង

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសហតាពមីយ៉ាន់ម៉ា

ឯកឧត្តម ធូរ៉ា ថងវីន អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រថៃ

ឯកឧត្តម អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

តំណាងរដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម

ឯកឧត្តម ជាំ ថេមិញ្ញ អនុរដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

Tril-agee-landtranspt1 10/17/00

បកប្រែក្រៅផ្លូវការ

កិច្ចព្រមព្រៀងរវាង រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ ព្រះរាជាណាចក្រថៃឡង់ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម សំរាប់ ការសំរួលនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងប្រជាពលរដ្ឋ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន

រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាធិបតេយ្យប្រជាមានិតឡាវ រាជាណាចក្រថៃឡង់ និងសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម ហៅកាត់ថា " ភាគីចុះកិច្ចសន្យា " ។

ដោយមាន បំណងយ៉ាងសកម្ម ដើម្បីថែរក្សា អភិវឌ្ឍន៍ និងពង្រឹងបន្ថែម ចំណងមិត្តភាព និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងភាគីចុះកិច្ចសន្យា រួមចំណែកយ៉ាងមុតមាំ ដើម្បីជួយអភិវឌ្ឍន៍ ឆ្ងរទំនាក់ទំនងពាណិជ្ជកម្មរបស់គេ នៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃការឆ្លងកាត់ឆ្នាខាងសេដ្ឋកិច្ច នៅក្នុងអនុតំបន់

ដោយមាន ឆន្ទៈលើកទំកើង បង្កឹនការរួមសហការឆ្នា លើវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក

ដោយប្រាថ្នាចង់បាន ការសំរួលចរាចរទំនិញ និងពលរដ្ឋក្នុងផលប្រយោជន៍រួមឆ្នា រវាង ភាគីចុះកិច្ចសន្យា

ដោយទទួលស្គាល់ថា បណ្ណាប្រទេសនានានៅក្នុងតំបន់ បានប្រកាន់យកជំហរជាទ្វេភាគី និងជាពហុភាគី ឆ្ពោះទៅរកការរៀបចំកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយឆ្នា ដើម្បីសំរួលការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក

ចង្ហាក់ឆ្ងរការប្តេជ្ញាចិត្ត របស់គេ ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ និងថែរក្សា ប្រពឹន្ធដឹកជញ្ជូន និងគមនាគមន៍មួយ ដែលមានផលប្រយោជន៍ទៅវិញទៅមក រលូន រហ័ស សមហេតុផលត្រឹមត្រូវ និងមានប្រសិទ្ធភាព

ដោយរំលឹកឡើងវិញឆ្ងរសេចក្តីសំរេចលេខ 48/11 របស់គណៈកម្មាធិការសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ច របស់អង្គការសហប្រជាជាតិសំរាប់អាស៊ី-ប៉ាស៊ីហ្វិក (ESCAP) ស្តីពីប្រភេទនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក និងផ្លូវដែក ក្នុងការទំនាក់ទំនងឆ្នាឆ្ពោះទៅរក វិធានការសំរួល និងសេចក្តីណែនាំរបស់កិច្ចប្រជុំលើកទី3 នៃវេទិកាដឹកជញ្ជូនក្នុងតំបន់ ដែលបានប្រព្រឹត្តទៅនៅគុនមិញ ពីថ្ងៃទី 12-13 ឆ្ទូ ឆ្នាំ 1996 នៅក្រោមកម្មវិធីវិសាលភាពនៃអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ (GMS) ។

បានព្រមព្រៀងឆ្នាដូចខាងក្រោម

ផ្នែកទី ១
បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

មាត្រា ១ .. គោលបំនង ទិងកម្មវត្ថុ

គោលបំណងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងមានដូចតទៅ:

ក- សំរួលការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងប្រជាពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន រវាង និងក្នុងរង្វង់បណ្ណាប្រទេសចុះកិច្ចសន្យា ។

ខ- កាត់បន្ថយ និងធ្វើអោយស៊ីសង្វាក់ឆ្នាខាងផ្លូវច្បាប់ បទបញ្ញត្តិ និតីវិធី និងលំកូខ័ណ្ឌនានា ដែលជាប់ទាក់ទងទៅនឹងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងប្រជាពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

ត- ជំរុញការដឹកជញ្ជូនពហ្ឆរូបភាព

មាត្រា ២.. វិសាលភាពនៃការអនុវត្តន៍

ក- កិច្ចព្រមព្រៀងអនុវត្តចំពោះការដឹកជញ្ជូន (ចូល-ចេញ ឬឆ្លងកាត់ទីកដី នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន(រួមមានការដឹកជញ្ជូនតាមរថយន្តមួយគ្រឿង ឬច្រើនគ្រឿង ទាំងការដឹកជញ្ជូនជាលក្ខណៈពាណិជ្ជកម្ម

Tril-agee-landtranspt1 10/17/00

បកប្រែក្រៅផ្លូវការ

ដោយអាជីវករដីកជញ្ជូនសាធារណៈ ឬជាឯកជន ឬមួយជាការដីកជញ្ជូនផ្ទាល់ខ្លួន ឬសំរាប់ជួល) តាមផ្លូវផ្ទល់ (រាប់បញ្ចូលទាំងការឆ្លងកាត់ទន្លេតាមសាឡាងចំលង នៅទីណាដែលពុំមានស្ពានឆ្លង)ទាំងទំនិញ និងពលរដ្ឋ ។

ខ- កិច្ចព្រមព្រៀងមិនអាចអនុវត្តដោយផ្ទាល់ទៅលើការងារពាណិជ្ជកម្ម និងអន្តោប្រវេសន៍ទេ លើកលែងតែមានការផ្ទេងបញ្ជាក់ដោយឡែក ។ ហេតុដូច្នេះហើយ កិច្ចព្រមព្រៀងមិនមានបំពាល់ទៅ ដល់សិទ្ធិរបស់ភាគីចុះកិច្ចសន្យាក្នុងការអនុញ្ញាត លើការនាំចូល-នាំចេញ-ការឆ្លងកាត់ នូវទំនិញ និងការចូល-ចេញ-ការឆ្លងកាត់របស់ប្រជាពលរដ្ឋ អោយចូលទៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ដោយយោងទៅតាមច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិរបស់ពួកគេ ។

មាត្រា៣.- អត្ថន័យនៃពាក្យ ដែលប្រើប្រាស់ក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង

សំរាប់អនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង អត្ថន័យខាងក្រោម និងត្រូវអនុវត្តទៅលើពាក្យពេចន៍ ដែលមានតំនួសបន្ទាត់ ពីខាងក្រោមដូចតទៅ :

ក- <u>កិច្ចព្រមព្រៀង</u> : កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ រួមជាមួយឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងឡាយ រវាង និងក្នុងរង្វង់ក្របខ័ណ្ឌរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតប្រជាធិបតេយ្យឡាវ. ព្រះរាជាណាចក្រថៃ និង សាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម សំរាប់ការសំរួលការដីកជញ្ជូនទំនិញ និង ពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

ខ- <u>ឧបសម្ព័ន្ធ</u>: អត្ថបទមួយភ្ជាប់ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលមានលំអិតខាងបច្ចេកទេស ។ ឧបសម្ព័ន្ធមួយ បង្កើតជាចំណែកមួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានសុពលភាពខាងផ្លូវច្បាប់ស្មើគ្នា ។

គ- <u>ការដីកជញ្ជូនខាងក្នុង</u> : ជាការដីកជញ្ជូនផ្ទៃក្នុង រវាងចំណុចពីរ ដែលស្ថិតក្នុងទឹកដីនៃភាគីកិច្ចសន្យាមួយ ហើយដែលសកម្មភាពដីកជញ្ជូននេះ អនុវត្តដោយអាជីវករដីកជញ្ជូន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដ៏ទៃមួយផ្សេងទៀត ។

ឃ- <u>អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច</u> : ភ្នាក់ងារមួយ រឺភ្នាក់ងារទាំងឡាយ ដែលកំណត់ដោយរដ្ឋាភិបាល និង ទទួលខុសត្រូវ ក្នុងការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

ង- <u>ទំនិញក្រោះថ្នាក់</u> : ទំនិញទាំងឡាយដែលមានលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ កំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ១ ។

ច- <u>ចរាចរក្នុងប្រទេស</u> : ការដីកជញ្ជូនខាងក្នុងដែនដី នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ ។

ឆ- <u>ប្រទេសដើម</u> : <u>សំរាប់ពលរដ្ឋ</u>.គឺជាប្រទេសដែលពលរដ្ឋមានទីលំនៅស្នាក់នៅធម្មតានៅទីនោះ ។ <u>សំរាប់អាជីវករដីកជញ្ជូន</u> ជាប្រទេសដែលអាជីវករ បានចុះបញ្ជីរ និងមានទីស្នាក់ការអចិន្ត្រៃយ៍នៅទីនោះ ។ <u>សំរាប់យានយន្ត</u> ជាប្រទេសដែលយានយន្តបានចុះបញ្ជីនៅទីនោះ ។:

ជ- <u>ប្រទេសសាមុី</u> <u>រឺប្រទេសរៀបចំ</u> : ជាប្រទេសដែលនៅទីនោះការដីកជញ្ជូនត្រូវធ្វើសកម្មភាព ។

ឈ- <u>ប្រទេសគ្មានសមុទ្រ</u> : ជាប្រទេសមួយដែលពុំមានឆ្នេរសមុទ្រ ។

ញ- <u>យានយន្ត</u>: យានដែលមានកំលាំងជំរុញ រឺទាញ ដោយមាស៊ីន ដែលជាធម្មតា ប្រើប្រាស់សំរាប់ដីកជញ្ជូនពលរដ្ឋ រឺ ទំនិញ តាមផ្លូវគោក ដែលមានប្រភេទកំណត់នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី២ ។

ដ- <u>សេវាដីកជញ្ជូនពុំមានកំណត់ពេល</u> : គឺជាសេវាដីកជញ្ជូនមួយ ដែលពុំមែនជា សេវាមានកំណត់ពេលវេលាមួយច្បាស់លាស់។

ឋ- <u>ពលរដ្ឋ</u>: ជាប្រជាពលរដ្ឋ ដែលធ្វើសកម្មអាជីវកម្មដីកជញ្ជូននានា និងពលរដ្ឋ ដែលមិនមានជាប់ទាក់ទងក្នុងអាជីវកម្មដីកជញ្ជូននានា រួមមានអ្នកដំណើរ និង ទេសចរ ។

ឌ- <u>ទំនិញងាយខូចរលួយ</u>: ទំនិញដែលមានកំណត់លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ៣ ។

ឍ- <u>ពិធីសារ</u>: គឺជាអត្ថបទមួយភ្ជាប់ជាមួយកិច្ចព្រមព្រៀង ដែលមានបញ្ជាក់ពិពេលវេលា ទិតាំង និងកត្តាផ្ទាស់ប្តូរផ្សេងៗ ។ ពិធីសារនិមួយៗបង្កើតជាផ្ទែកមួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀង និងមានសុពលភាពខាងផ្លូវច្បាប់ស្មើៗគ្នា ។

ត- <u>ការដីកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក</u> : រួមមានទាំងការឆ្លងកាត់ទន្លេ ដោយសាឡាងចំលង នៅកន្លែងណាដែលពុំមានស្ពាន ។

Tril-agee-landtransptf 10/17/00

បកប្រែក្រោមផ្នែកភាព

ថ-សៅរ៉ាដឹកជញ្ជូនមានពេលកំណត់: សៅរ៉ាដឹកជញ្ជូន នៅលើផ្នែកំណាត់មួយ. ដោយអនុលោមទៅតាមតារាង ផ្នែកំណាត់មួយ ដែលមានបញ្ជាក់ជាស្រេចអំពីកន្លែងកំណាត់អោយឈប់ជានានា និងដែលមានការដាក់តំលៃសំរាប់ យកឈ្នួល ហើយដែលអាចប្រើប្រាស់បានគ្រប់ៗគ្នា លើគោលការណ៍ អ្នកមកដល់មុនបំរើមុន រឺក៏ទិញសំបុត្រទុកជាមុន ។

ទ-ប្រទេសទី៣:ប្រទេសមួយដែលពុំមែនជាភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

ធ-អាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន : បុគ្គល រឺនីតិបុគ្គល. ជាលក្ខណៈឯកជន រឺជាសាធារណជន ដែលជាអ្នកធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញ រឺក៏អ្នកដំណើរតាមផ្លូវគោក សំរាប់យកឈ្នួល រឺក៏រំ ។

ន-ការដឹកជញ្ជូនផ្ទាល់ខ្លួន: ការធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនមួយ ដែលជាសកម្មភាពបន្ទាប់បន្សំ របស់សហគ្រាសមួយ ដើម្បីដឹកជញ្ជូន បុគ្គលិក កម្មករ រឺទំនិញរបស់គេ ក្នុងរូបភាពពាណិជ្ជកម្មរបស់គេ តាមរថយន្តទាំងឡាយ ដែលជាកម្មសិទ្ធរបស់សហគ្រាស ផ្ទាល់ និងបើកបរដោយបុគ្គលិករបស់សហគ្រាស ។

ប-ប្រទេសឆ្លងកាត់: ប្រទេសមួយដែលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ត្រូវធ្វើឡើងកាត់តាមដែនដីនៃប្រទេសនោះ ។

ផ- ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់: ការដឹកជញ្ជូនទំនិញឆ្លងកាត់តាមទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ នៅពេលដែលការឆ្លងកាត់ តាមទឹកដីនេះគឺគ្រាន់តែជាផ្នែកមួយ(កំណាត់ផ្លូវមួយ) នៃដំណើរមួយចប់ផ្លូវ ដែលមានចំណុចចាប់ផ្តើម និងចំណុចបញ្ចប់ ស្ថិតនៅក្រៅព្រំដែននៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ ដែលចរាចរដឹកជញ្ជូន ឆ្លងកាត់ទឹកដីរបស់គេ ។

ព- យាន: រាល់មធ្យោបាយ ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ ។

ឧបសម្ព័ន្ធទី២

ការសំរួលបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន

មាត្រា៤.- ការសំរួលបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន [3]

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវឯកភាពគ្នាសឡើមៗ នូវវិធានការដូចខាងក្រោម ដើម្បីកាត់បន្ថយនិង ធ្វើអោយបានឆាប់រហ័ស នូវបែបបទតាមព្រំដែន ដោយអនុលោមទៅតាមឧបសម្ព័ន្ធទី៥ :

ក- ការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នាតែមួយ: អធិការកិច្ច និងការត្រួតពិនិត្យផ្សេងៗទៅលើពលរដ្ឋ (លិខិតឆ្លងដែន ទិដ្ឋាការ . បណ្ណ៍បើកបរ. ការប្តូរប្រាក់. គយរដ្ឋាករ. សុខភាព និងការពិនិត្យរោគរាតត្បាត) ទៅលើយានយន្ត: (ការចុះបញ្ជី.លក្ខណៈបច្ចេកទេសយានយន្ត.ការធានារ៉ាប់រង) និងទំនិញ(គយរដ្ឋាករ.គុណភាព.ភ្ជួតតាមអនាម័យ. ការការពារដំណាំរុក្ខជាតិ.បសុពេទ្យ)ត្រូវអនុវត្តរួមគ្នា និង ព្រមពេលជាមួយគ្នា ដោយអជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចរាត់ពំនួរៀងៗខ្លួន (នាយកដ្ឋានគយ.ប៉ូលីសអន្តោប្រវេសន៍.មន្ត្រីពាណិជ្ជកម្ម.មន្ត្រីកសិកម្ម មន្ត្រីសុខាភិបាល) ។

ខ- ការត្រួតពិនិត្យតែមួយលើក:មន្ត្រីនៃប្រទេសជាដៃគូ ត្រូវជួយគ្នាពីមួយទៅមួយ ទៅវិញទៅមក តាមលទ្ធភាព ដែលអាចធ្វើទៅបាន ក្នុងការបំពេញភារកិច្ចរបស់ខ្លួន ។ អជ្ញាធរជាតិដែលស្ថិតនៅជាប់គ្នាទាំងពីរ នឹងត្រូវអនុវត្ត ការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នា និងព្រមពេលជាមួយគ្នា ។ នៅកន្លែងណាដែលស្ថានភាពភូមិសាស្ត្រជាមូលដ្ឋាន ពុំអាចនុញ្ញាត អោយសាងសង់ទ្វារប៉ុស្តត្រួតពិនិត្យដែលស្ថិតនៅជាប់រួមជាមួយគ្នានៅតាមព្រំដែនបាន មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនៃភាគីកិច្ចសន្យាមួយ ត្រូវបានអនុញ្ញាតធ្វើសកម្មភាពការងារត្រួតពិនិត្យ របស់ខ្លួននៅលើទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយផ្សេងទៀត ។

គ- ការសំរបសំរួលពេលម៉ោងធ្វើការងារ: ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវសំរបសំរួលពេលម៉ោងធ្វើការងារ របស់អាជ្ញាធរ ត្រួតពិនិត្យការឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដែលនៅជាប់គ្នា ។

ឃ- ការប្តូរគ្នាជាមុន នូវតិមាន និងការជំរះបែបបទ: ភាគីចុះកិច្ចសន្យានឹងធ្វើការរួមគ្នា ក្នុងការអនុញ្ញាត អោយមានការផ្តាស់ប្តូរគ្នាជាមុន នូវតិមាន និងការជំរះបែបបទ នៃទំនិញនិងពលរដ្ឋ .

Tril-agee-landtransplt1 10/17/00

ផ្នែក៣

ការជីកដកប្លុងច្រូចជាលទ្ធផលឆ្លងកាត់ព្រំដែន

មាត្រា៥.. ទំហំការ

ក- ចំពោះបុគ្គលដែលធ្វើសកម្មភាពបំរើអោយអាជីវកម្មជីកដកប្លុង :

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទទួលរ៉ាប់រង ក្នុងការផ្តល់ទំហំការជូនទៅជនជាតិទំាងឡាយនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ដែលធ្វើអាជីវកម្ម ជីកដកប្លុង ហើយដែលស្របទៅនឹងតំរូវការ នៃអ្នកស្នើសុំទំហំការចូលច្រើនដង ទំហំការឆ្លងកាត់និងទំហំការចេញ សំរាប់រយៈពេលវែង ។

ខ- សំរាប់ផលរួមដែលមិនធ្វើសកម្មភាពបំរើអោយអាជីវកម្មជីកដកប្លុង :

លំកុខណ្ឌ និងបែបបទនៃការចេញទំហំការ និងត្រូវបំរើការយ៉ាងល្អិតល្អន់ នៅឧបសម្ព័ន្ធ ទី5 ។

មាត្រា៦ .. ការចិតដកប្លុងផលរួម

សកម្មភាពជីកដកប្លុងផលរួមឆ្លងកាត់ព្រំដែន(រួចជារួចស្រួច ផ្លូវដែកដកប្លុង តំលៃសំបុត្រ) នឹងត្រូវបញ្ជូតិ នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 5 និងពិធីសារទី1 ។

ផ្នែកទី4:

ការជីកដកប្លុងទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន

មាត្រា ៧ .. ចរាចរលើតំលែង រចនាសិការត្រួតពិនិត្យជាក់ស្តែងរបស់គយ ការឆក់ឆ្លៀតត្រាក់ចាប និងការរចនាឆើរ ។

(ក) ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវធានាក្នុងការលើកលែងចំពោះទំនិញ ឆ្លងកាត់ជាអន្តរជាតិចេញពី :

1- ការត្រួតពិនិត្យជាក់ស្តែងរបស់គយជាជាប្រចាំ នៅព្រំដែន

2- ការអមទំនិញដោយគយ នៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន

3- ការតំកល់ព្រាក់ភក់ក្នុងចំនួនណាមួយ សំរាប់ជាការធានាការបង់ពន្ធគយ ។

(ខ) ដើម្បីអនុវត្តន៍ចនេះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវរៀបចំឡើងនូវរបបបច្ចំរៃបបបទគយ ខាងក្នុងប្រទេស និងឆ្លងកាត់ដូចមានចារក់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 6។

មាត្រា ៨ .. ចរាចរឆ្លងកាត់

(ក) ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវផ្តល់អោយដោយសេរី នូវការឆ្លងកាត់ តាមដែនទឹរបស់ខ្លួន សំរាប់ការជីកដកប្លុងឆ្លងកាត់ឆ្ពោះទៅ រឺត្រឡប់មកពីទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ។

(ខ) ការជីកដកប្លុងឆ្លងកាត់ នឹងត្រូវលើកលែងមិនអោយជាប់ពន្ធគយ និងពន្ធអាករផ្សេងៗទៀតឡើយ ។

(គ) ការចំណាយធានា ដែលជាក់ព័ន្ធទៅនឹងការជីកដកប្លុងឆ្លងកាត់ ក្រៅពីពន្ធគយ និងអាករផ្សេងៗ នឹងត្រូវដែកហួត ជាបណ្តើរៗ ជា2 ចំហាន :

ចំហានទី1 : ការចំណាយជាក់ព័ន្ធទៅនឹងការជីកដកប្លុងឆ្លងកាត់ ក្រៅអំពីពន្ធគយ និងអាករផ្សេងៗ ត្រូវដកហូត ដូចជាការកំណត់ក្នុងពិធីសារទី2 ។

ចំហានទី2 : ការបង់ថ្លៃធានាលើចរាចរជីកដកប្លុងឆ្លងកាត់ គឺមានត្រឹមតែជាការចំណាយដែលជាក់ព័ន្ធប៉ុណ្ណោះ ។

មាត្រា ៩ .. ការត្រួតពិនិត្យក្នុងតារាងអាទារយ៉ែ និងបន្ទុះពន្ធ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានឹងត្រូវគោរពតាម កិច្ចប្រមព្រៀងអន្តរជាតិ ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងបទបញ្ជាត្តិ នៃអង្គការសុខភាពពិភពលោក អង្គការម្ហូបអាហារ និងកសិកម្ម និងការិយាល័យអន្តរជាតិនៃរោគរាតត្បាតរបស់សត្វ ក្នុងការអនុវត្ត ការត្រួតពិនិត្យទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

មាត្រា ១០ .. រចនាសម្ព័ន្ធ គំរាប់ការចាកចេញ ទំនិញចានលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យពិសេស

(ក) កិច្ចព្រមព្រៀង មិនអនុវត្តទៅលើការនាំចេញ ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ដូចចានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ។

(ខ) ការនាំចេញទំនិញងាយខូចគុណភាព ដូចចានកំណត់ក្នុងតារាងទី៣ នឹងត្រូវផ្តល់ជារបបអាទិភាពមួយសំរាប់រៀបចំបំពេញ និងជំរះបែបបទគយឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដូចចានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី៣ ដើម្បីអោយទំនិញទាំងនេះ ចៀសផុតពីការពន្យាពេលយឺតយ៉ាវពុំសមស្របចាន ។

ផ្នែកទី ៥

ច័ក្ខុខ័ណ្ឌ សំរាប់ការអនុញ្ញាតអោយចូល នូវយានយន្តដ្ឋឹតគោក

មាត្រា ១១ .. ការអនុញ្ញាតអោយយកចូលយានយន្តផ្ទុរឆាក ទៅក្នុងភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត

eyag តាមលំក្ខខ័ណ្ឌទាំងឡាយ ដែលមានចែងក្នុងផ្នែកនេះ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវអនុញ្ញាតអោយចូលមកក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ទាំងរថយន្តចង្កូតឆ្វេង ទិចង្កូតស្តាំ (រឺក៏ធ្វើពាណិជ្ជកម្មយកចំណេញ រឺបញ្ជូនលំនៅខ្លួន រឺឯកជន) ដែលចុះបញ្ជីអោយភាគី ចុះកិច្ចសន្យាដ៏ទៃផ្សេងទៀត ។

មាត្រា ១២ .. ការចុះបញ្ជី

(ក) យានយន្តទាំងឡាយ ដែលធ្វើចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវចុះបញ្ជីនៅក្នុងប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន និងស្របទៅតាមបទបញ្ជាត្តិ ដែលមាននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ទី2 ។

(ខ) យានយន្តទំងឡាយត្រូវមានបញ្ជាក់សញ្ញាសំគាល់ (សញ្ញាពាណិជ្ជកម្មនៃរោងចក្រផលិត លេខតួ និងលេខម៉ាស៊ីន) មានវិញ្ញាបនប័ត្រចុះបញ្ជី. មានបំពាក់លេខចុះបញ្ជីនៅលើផ្ទាំកលេខមួយ ពាក់នៅខាងក្រោយ និងខាងមុខ. និងបំពាក់ទ្វាសញ្ញាសំគាល់ប្រទេសដែលយានយន្តបានចុះបញ្ជី ។

មាត្រា ១៣ .. លក្ខខ័ណ្ឌបច្ចេកទេស

យានយន្ត និងកុងទីណឺ ដែលធ្វើដំណើរឆ្លោះទៅទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ត្រូវបំពាក់ គ្រប់គ្រាន់នូវសំភារៈសុវត្ថិភាព និងមានកិរិតការបញ្ចេញផ្សែងអោយត្រឹមត្រូវតាមស្តង់ដារ ដែលចារមាននៅក្នុងប្រទេសដើម របស់គេ ។ យានយន្តដែលធ្វើដំណើរទៅកាន់ទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃ ត្រូវតែគោរពតាមស្តង់ដារបច្ចេកទេស នៃប្រទេសសាមីប្រទេសវៀបចំ ដែលទាក់ទងទៅនឹងទំងន់សរុប បន្ទុកភ្ជៅ និងទំហំខ្នាតនៃយាន ។

មាត្រា ១៤ .. ការទទួលស្គាល់ វិញ្ញាប័នប័ត្រត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសយានយន្ត

(ក) យានយន្តដែលធ្វើដំណើរឆ្លោះទៅកាន់ទឹកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃផ្សេងទៀត ត្រូវមានដំណើរការល្អខាងបច្ចេកទេស

(ខ) ប្រទេសដើម ជាអ្នកទទួលបន្ទុកក្នុងការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេស របស់យានយន្ត ដែលចុះបញ្ជីនៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ។លើរលើមូលដ្ឋាននេះ ប្រទេសដើមត្រូវចេញវិញ្ញាប័នប័ត្រ ត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសយានយន្ត។

(ត) ភាគីចុះកិច្ចសន្យាដ៏ទៃទៀត ត្រូវទទួលស្គាល់នូវវិញ្ញាបំនបត្រនេះ ។

មាត្រា ១៥ .. បទបញ្ញត្តិ និងឆ្នាកសញ្ញាចរាចរតាចផ្លូវថ្នល់

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ធានា អនុម័តិជាជំហានៗយកឆ្នាកសញ្ញា និងបទបញ្ញត្តិចរាចរផ្លូវគោក និងស្តង់ដារ ដែលកំណត់ក្នុងខុបសំព័ន្ធទី 7 ។

មាត្រា ១៦ .. កាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងក្នុងការទទួលខុសត្រូវរបស់យានយន្ត ទៅលើភាគីទី3 :

រថយន្តដែលធ្វើដំណើរឆ្លោះទៅកាន់ដែនដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ត្រូវអនុវត្តទៅតាមកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងក្នុងការទទួលខុសត្រូវរបស់យានយន្ត ទៅលើភាគីទី3 ដែលប្រទេសសាម៉ីទាមទារអោយមានជាដាច់ខាត។

មាត្រា ១៧ .. ប័ណ្ណបើកបរ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលស្គាល់ប័ណ្ណបើកបរ ដែលចេញអោយដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ស្របទៅតាមកិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីការទទួលស្គាល់ ប័ណ្ណបើកបរក្នុងស្រុក ចេញដោយបណ្តាប្រទេសអាស៊ាន ដែលបានចុះហត្ថលេខា នៅក្នុឡាឡាំពូរ ថ្ងៃទី 9 កក្កដា 1985 ។

មាត្រា ១៨ .. ការនាំចូលយានយន្តជាបណ្តោះអាសន្ន

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវផ្តល់អោយនូវការចូលជាបណ្តោះអាសន្ន នូវរថយន្ត(និងប្រេងឥន្ធនៈ ដែលមានក្នុងធុងប្រេងឆ្នត់ឆ្នង់របស់វា. ប្រេងរំអិល . សំការៈសំរាប់ជួសជុល និងគ្រឿងបន្ទាស់ ទៅតាមចំនួនមួយដ៏សមរម្យ) ដែលបានចុះបញ្ជីនៅដែនដីភាគីចុះកិច្ចសន្យាដ៏ទៃទៀត ដោយពុំចាំបាច់បង់ពន្ធគយ និងពន្ធនាំចូល ដោយពុំមាន ការតំកល់ទុកប្រាក់សំរាប់ធានាក្នុងការបង់ពន្ធគយ និងចេញចូលដោយសេរី រួចពីបំរាម និងលំកូខំណូតីងរីងនានា ដោយសមស្របសំរាប់ការនាំចេញជាថ្មី និងសមស្របទៅតាមលំកូខំណូដែលមានចែងក្នុងខ៉ុបសម្ព៏ន្ធទី 8 ។

ផ្នែកទី ៦ :

ការផ្តាស់ប្តូរសិទ្ធក្នុងការធ្វើចរាចរខាងពាណិជ្ជកម្ម

មាត្រា ១៩ .. សិទ្ធីនៃការធ្វើចរាចរ

សិទ្ធីនៃការធ្វើចរាចរ និងត្រូវធ្វើទ្បើងជាបន្តបន្ទាប់ ជា 02 ជំហាន:

ជំហានទី 1 : ស្របទៅតាមលំកូខណ្ឌដែលបានកំណត់ក្នុងផ្នែកនេះ អាជីវករដីកជញ្ជូន ដែលបង្កើតទ្បើង នៅក្នុងភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អាចធានាអោយមានការដីកជញ្ជូន ដូចខាងក្រោម :

(ក) ការដីកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ កាត់តាមទីកដីភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត

(ខ) ឆ្លងព្រំដែន ចូលទៅក្នុងទីកដីភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត

(គ) ឆ្លងព្រំដែន ចេញពីទីកដីភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត

ជំហានទី2 : អាជីវករដីកជញ្ជូនដែលបានបង្កើតទ្បើង នៅក្នុងភាគីចុះកិច្ចសន្យាមួយ អនុលោមតាម កំលាំងសេដ្ឋកិច្ចទីផ្សាសេរី អាចទទួលខុសត្រូវក្នុងការធ្វើអាជីវកម្មដីកជញ្ជូន ចូលទៅក្នុង-ចេញពីរីកឆ្លងកាត់ ទីកដីនៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាដទៃទៀត។ ប៉ុន្តែការដីកជញ្ជូនផ្ទៃក្នុង អាចប្រព្រឹត្តទៅបានលុះត្រាតែមានការអនុញ្ញាតពិសេសណាមួយ ពីប្រទេសសាម៉ី ។

ចាត្រា ២០ ... ការកំណត់ផ្ទូវ និងទំណុចទាន សំរាប់ការចូល និងការចេញ

ពិធីសារទី1 ចានកំណត់ផ្ទូវផ្ទូវដីកជញ្ជូនដែលអាចអនុញ្ញាត អោយធ្វើការដីកជញ្ជូន និងចំនុចចេញ-ចូល សំរាប់ការដីកជញ្ជូនទំនិញ និងអ្នកដំណើរ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

ចាត្រា ២១ ... អាជ្ញាប័ណ្ណសំរាប់អាជីវករដីកជញ្ជូន (ការអនុញ្ញាតអោយធ្វើអាជីវកម្មដីកជញ្ជូន)

(ក) អាជីវករដីកជញ្ជូន ត្រូវមានអាជ្ញាប័ណ្ណសំរាប់ការធ្វើអាជីវកម្មដីកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ដែលចេញអោយដោយប្រទេសដើម របស់ខ្លួន ស្របទៅតាមលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ ដែលកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ៩។

(ខ) អាជ្ញាប័ណ្ណអាជីវកម្ម មិនត្រូវចានគេលក់ រឺផ្ទេរ ដោយនិតិបុគ្ពល ដែលគេចានផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណទៅអោយនោះទេ ។ ។

(គ) ប្រទេសសាម៉ី ត្រូវទទួលស្គាល់អាជ្ញាប័ណ្ណអាជីវកម្ម ដែលចេញអោយដោយប្រទេសដើម ។

ចាត្រា ២២ ... ការចូលទៅក្នុងទីផ្សារ

(ក) អាជីវករដីកជញ្ជូនណាមួយ ដែលចានទទួលអាជ្ញាប័ណ្ណយ៉ាងត្រឹមត្រូវ សំរាប់ធ្វើអាជីវកម្មដីកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន នៅឯប្រទេសដើមរបស់ខ្លួន ស្របទៅតាមលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យដែលកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី9 និងត្រូវទទួលសិទ្ធធ្វើអាជីវកម្ម ដីកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន តាមបញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ។

(ខ) ប្រទេសសាម៉ី ត្រូវជួយផ្តល់ការអនុញ្ញាតទៅអាជីវករដីកជញ្ជូន ដែលធ្វើការដីកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដើម្បី បង្កើតការិយាល័យតំណាង ក្នុងគោលបំណងសំរួល ការធ្វើអាជីវកម្មដីកជញ្ជូនរបស់ខ្លួន ។

ចាត្រា ២៣ ... ទីផ្សារសេរី សំរាប់សេវាកម្មដីកជញ្ជូន

ប្រតិបតិការដីកជញ្ជូន ត្រូវចានអនុញ្ញាតិជាបន្តបន្ទាប់ ជា 02ជំហាន :

ជំហានទី1 : យានយន្តទាំងឡាយ ដែលប្រកបអាជីវកម្ម អនុលោមទៅតាមខ្លឹមសារនៃកិច្ចប្រមព្រៀងនេះ ត្រូវកំណត់ នៅក្នុងពិធីសារ ទី3 នៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។ បរិមាណដីកជញ្ជូនអាចត្រូវគេកំណត់ឡើងក្នុងពិធីសារទី3។ រយៈពេលនៃការអនុវត្ត ជំហានទី ១ និងត្រូវគេកំណត់ក្នុងពិធីសារទី៣ ។ គណៈកម្មាធិការជាតិ សំរាប់សំរួលការដីកជញ្ជូន នៃភាតីចុះកិច្ចសន្សានិមួយៗ ដូចមានបញ្ជាក់ក្នុងមាត្រាទី28 ត្រូវប្តូរគ្នា និងចេញអោយនូវបរិមាណ្ណដែលអនុញ្ញាតិ ហើយដែលមានការព្រមព្រៀងគ្នាវៀងរាល់ឆ្នាំ ។

ជំហានទី2 : បរិមាណ និងសមត្ថភាពនៃការធ្វើអាជីវកម្មដីកជញ្ជូនស្របតាមខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និងមិនត្រូវ អោយមានការតិងរិង ជាជាងខ្លឹមសារដែលមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងឡើយ ។

ចាត្រា ២៤ ... ថ្លៃឈ្នួល និងលក្ខខ័ណ្ឌនៃការដីកជញ្ជូន

(ក) <u>លក្ខខ័ណ្ឌនៃការដីកជញ្ជូន</u> : លក្ខខ័ណ្ឌនៃការដីកជញ្ជូន និងត្រូវវៀបចំទៅតាមបទបញ្ញត្តិ ដែលកំណត់ នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 10 ។

(ខ) <u>ថ្លៃឈ្នួល</u> : ការកំណត់តំលៃ សំរាប់ការដីកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវអនុវត្តដោយសេរី និង តាមកំលាំងទីផ្សារ ប៉ុន្តែត្រូវដាក់កំរិតក្នុងការប្រមូលផ្តុំសហគ្រាស និងមានការពិនិត្យពិច្ឆ័យ ពីគណៈកម្មការរួម ដើម្បីចៀសវាងការដាក់ថ្លៃឈ្នួលខ្ពស់ខ្លាំងពេក រឺទាបខ្លាំងពេក ។

ផ្នែកទី ៧ : ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ

ចាត្រា ២៧ .- ស្តង់ដារគំនូសផ្លង់ នៃផ្នូរ និងស្ពាន

(ក) ការស្ថាបនា វិការស្ថាបនាជាថ្មីឡើងវិញ នូវផ្នូរថ្មល់(គិតទាំងស្ពាន) ដែលឥណ្ឌាប់ប្រទេសទាំងឡាយ និងដែលបង្ហាញនៅក្នុងពិធីសារទី៖ ត្រូវធ្វើទៅតាមក្របខ័ណ្ឌនៃកម្មវិធីសាធារណការរបស់ជាតិ វិធីទៅតាមការផ្តល់ថវិកាជារដ្ឋរជាតិ ។

(ខ) ការស្ថាបនា វិការជាបនាឡើងវិញ នៃផ្នូរថ្មល់ដែលបានឯកភាពគ្នា (គិតទាំងស្ពាន) នឹងត្រូវធ្វើឡើង ដោយអនុលោមទៅតាមលក្ខណៈអប្បរមា ដែលបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 11 ទៅតាមភាវិត ដែលគេបានអនុញ្ញាតិ អោយស្រប ទៅតាម ប្រភពថវិកាដែលមាន ។

(គ) ភាគីចុះកិច្ចសន្យា និងធានាថាផ្នូរថ្មល់ដែលបានឯកភាពគ្នា ត្រូវមានសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ និងស្ថិតក្នុងលក្ខខ័ណ្ឌល្អ ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ទទួលរ៉ាប់រងក្នុងការអនុវត្តន៍ ការជួសជុលនានាដែលចាំបាច់ ។

ចាត្រា ២៦ .- ផ្ទាកសញ្ញា និងភ្លើងសញ្ញានៃផ្នូរថ្មល់

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាទទួលរ៉ាប់រង ក្នុងជំហានបន្តបន្ទាប់គ្នា ក្នុងការដាក់ផ្ទាកសញ្ញា និងភ្លើងសញ្ញាទាំងឡាយ នៅលើផែនដីរបស់គេ ស្របទៅតាមស្តង់ដារ ដែលបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 7 ។

ចាត្រា ២៧ .- ចន្សោយសំរួលការឆ្លងកាត់ព្រំដែន

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ត្រូវទទួលរ៉ាប់រង ក្នុងការស្ថាបនា វិធ្វើអោយប្រសើរឡើង នូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលត្រូវការ នៅចំណុចឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងក្នុងការរៀបចំចាត់តាំងមន្ត្រីរបស់ខ្លួន អោយបំរើការនៅទីនោះ ដើម្បីធានាការបំពេញបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន អោយបានឆាប់រហ័ស និងមានប្រសិទ្ធភាព ដូចមានចែងក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី12 ។

ផ្នែកទី ៨ :
គ្រប់គ្រងនៃការរៀបចំស្ថាប័ន

ចាត្រា ២៨ .- គណៈកម្មាធិការជាតិសំរួលការដឹកជញ្ជូន

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា និងបង្កើតឡើងរៀងៗខ្លួន នូវគណៈកម្មាធិការជាតិអចិន្ត្រៃយសំរួលការដឹកជញ្ជូន ដែលត្រូវដឹកនាំដោយរដ្ឋមន្ត្រី រីអនុរដ្ឋមន្ត្រីមួយរូប រីមន្ត្រីដែលមានឋានៈស្មើ ។ គណៈកម្មាធិការនេះនឹងត្រូវមានតំណាងគ្រប់ផ្នែកទាំងអស់របស់ក្រសួងស្ថាប័ន ដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធក្នុងការអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀង អោយចូលរួមជាសមាជិក។

ចាត្រា ២៩ .- គណៈកម្មាធិការរួម

(ក) តំណាងទាំងឡាយ នៃគណៈកម្មាធិការជាតិសំរួលការដឹកជញ្ជូន នឹងរួមគ្នាបង្កើតឡើង គណៈកម្មាធិការរួមមួយ ។

(ខ) គណៈកម្មាធិការរួមនេះ នឹងតាមដានត្រួតពិនិត្យ និងវាយតំលៃ នូវការប្រព្រឹត្តទៅនៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។ គណៈកម្មាធិការនេះ នឹងប្រើប្រាស់ជាវេទិកា សំរាប់ជជែកពិភាក្សា និងដោះស្រាយទំនាស់តាមគោលណ៍សន្តិវិធី និងជាវេទិកាដែលអាចផ្តល់តំបូន្មាន ទៅកាន់ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ព្រមទាំងរៀបចំនូវសំណើធ្វើវិសោធនកម្មកិច្ចព្រមព្រៀង ។

ផ្នែកឆី ៩ :

បទបញ្ញត្តិរដ្ឋខ្មៅ

មាត្រា ៣០ .. ការគោរព និងអនុវត្តតាមច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិរបស់ជាតិ

(ក) ប្រជាពលរដ្ឋ អាជីវករដីកជញ្ជូន និងរថយន្ត ត្រូវអនុវត្តទៅតាមច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិទាំងឡាយ ដែលនៅជាធរមាន ក្នុងទីកដីនៃប្រទេសសាម៉ី ។

(ខ) ការអនុវត្តនៃច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិជាមូលដ្ឋាន គឺជាសមត្ថកិច្ចតែមួយគត់ របស់អាជ្ញាធរប្រទេសជាសាម៉ី ដែលមាន ការរំលោភច្បាប់ នៅក្នុងដែនដីនៃប្រទេសរបស់ខ្លួន។

(គ) ប្រទេសជាសាម៉ី អាចបដិសេធជាបណ្តោះអាសន្ន រឺជាអចិន្ត្រៃយន្ធវការចូលទៅក្នុងដែនដីរបស់ខ្លួន ចំពោះជនណាមួយ អ្នកបើកបរណាមួយ អាជីវករដីកជញ្ជូនណាមួយ រឺក៏រថយន្តមួយ ដែលបានរំលោភ បទបញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀង ឬក៏ច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិជាតិរបស់ប្រទេសខ្លួន ។

មាត្រា ៣១ .. តំលាភាពនៃច្បាប់ បទបញ្ញត្តិ និងស្ថានភាពនៃបោច្ចារចនាសម្ព័ន្ធ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ធានាបង្កើតអោយមានស្សៀវភៅកំរងច្បាប់ជាតិ បទបញ្ញត្តិ និតិវិធី និងពត៌មានបច្ចេកទេស អោយទូលំទូលាយជាភាសាអងគ្លេស អំពីការដីកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀង ។

មាត្រា ៣២ .. ប្រព្រិត្តិកម្មដោយមិនចានការប្រកាន់រើសអើង

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ធានាផ្តល់ប្រព្រឹត្តិកម្មអនុគ្រោះបំផុតចំពោះយានយន្ត ទំនិញ និងពលរដ្ឋ នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា ផ្សេងទៀតដោយស្មើភាព និងមិនតិចជាងការផ្តល់ប្រព្រឹត្តិកម្មអនុគ្រោះបំផុតទៅលើប្រទេសទី 3ណាមួយ ក្នុងការដីកជញ្ជូន ឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដោយអនុលោមទៅតាមខបញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀង ។

មាត្រា ៣៣ .. ជំនួយក្នុងករណីមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ

ក្នុងករណីមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរ ដែលពាក់ព័ន្ធដល់ប្រជាពលរដ្ឋ អាជីវករដីកជញ្ជូន យានយន្ត រឺទំនិញ ពីភាគី ចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត ប្រទេសសាម៉ីត្រូវចាត់វិធានការជួយសង្គ្រោះគ្រប់បែបយ៉ាង និងត្រូវជូនដំណឹងដល់អាជ្ញធរមានសមត្ថកិច្ច នៃប្រទេសដើមអោយបានាប់រហ័សបំផុត តាមួតែអាចធ្វើទៅបាន ។

មាត្រា ៣៤ .. ពហុជិកជញ្ជូន

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទទួលវាប់រង ក្នុងការជំរុញប្រតិបត្តិការពហុដីកជញ្ជូន តាមរយៈ :

(ក) ការអនុវត្តរបបទទួលខុសត្រូវពហុដីកជញ្ជូនមានសណ្ឋានតែមួយ ដូចដែលបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 13អា

(ខ) កំណត់បរិមាណជាអប្បរមា នូវលក្ខណៈសម្បត្តិដែលតំរូវអោយមាន សំរាប់អាជីវកម្មពហុដីកជញ្ជូន ដែលមានកំណត់ ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី 13បេ ។

(គ) របបគយកុងតឺណឺពិសេសមួយ ដូចបានកំណត់ក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ ទី 14 ។

មាត្រា ៣៥ .. ការរៀបចំឯកសារ និងនិតិវិធី

(ក) ភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទទួលស្គាល់ថា ការរៀបចំឯកសារ បែបបទ និងនិតិវិធី គឺជាការបញ្ជាក់ពីកត្តាចំណាយថវិកា និងពេលវេលាដ៏សំខាន់ ដែលធ្វើអោយបះពាល់ដល់ប្រសិទ្ធិភាពនៃការធ្វើអាជីវកម្មឆ្លងកាត់ និងឯកភាពគ្នារក្សាទុក ការចំណាយ និងពេលវេលាយឺតយ៉ាវទាំងនេះ អោយដល់កំរិតជាអប្បរមា ។

(ខ) ដូច្នេះភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទទួលរ៉ាប់រងក្នុងការ :

1- កំណត់ចំនួននៃឯកសារ និងកាត់បន្ថយតាមតែអាចធ្វើទៅបាន នូវនីតិវិធី និងសំណុំបែបបទដែលត្រូវការបំពេញ ជាចាំបាច់សំរាប់ចរាចរផឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

2- ធ្វើការបកប្រែជាភាសាអង់គ្លេស នូវរាល់ឯកសារទាំងអស់ ដែលប្រើប្រាស់ សំរាប់ចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែន

3- សំរបសំរួលលឯកសាររបស់ខ្លួន ទៅតាមឯកសារគន្លឹះ របស់អង្គការសហប្រជាជាតិ សំរាប់ឯកសារពាណិជ្ជកម្ម ។

4- ធ្វើអោយស៊ីសង្វាក់គ្នា តាមតែអាចធ្វើទៅបាន ក្នុងទំនិញ ផលិតផល និងការបរិយាយទាំងឡាយ ដែលគេនិយមប្រើប្រាស់ជារួម ក្នុងពាណិជ្ជកម្មឆ្លងដែន ដូចដែលបានកំណត់ក្នុងឧបសំព័ន្ធទី ៩ ។

5- ពិនិត្យឡើងវិញជាតំណាក់ក្ប នូវរាល់ឯកសារ និងនីតិវិធីទាំងអស់ ដែលត្រូវការចាំបាច់ និងមានសារៈសំខាន់ សំរាប់ចរាចរផឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

6- លុបបំបាត់ចោលនូវឯកសារ និងការទាមទារជាផ្លូវការទាំងឡាយណា ដែលលើសពីសេចក្តីត្រូវការ ទីក៏មិនបំរើគោលបំណងពិសេសណាមួយ ។

7- ដានាអនុវត្ត តាមត្រប់រង្វាស់រង្វាល់ SI Units (ប្រព័ន្ធអន្តរជាតិនៃឯកតាជាន់តោន ឬប្រព័ន្ធអន្តរជាតិនៃឯកតាមេទ្រិកម៉ូដឺម –Modem Metric Units) នៅឆ្នាំ 2005

8- ជូនដំណឹងជាមុន ទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត អំពីផ្នូវការបន្ថែម ឬការផ្លាស់ប្តូរឯកសារ និងនីតិវិធីណែនាំទាំងឡាយ ដើម្បីផ្តល់ជាសញ្ញាណា និងប្រើប្រាស់ នៅក្នុងការផឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ។

ផ្នែកទី ១០ :
អនុសាសនបញ្ញត្តិ

ចាត្រា ៣៦ .. ការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការទទួលយល់ព្រមចូល

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ជាកម្មវត្ថុក្នុងការផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការទទួលយល់ព្រមចូល ពីភាគីចុះកិច្ចសន្យា ។

ចាត្រា ៣៧ .. ការសំរបសំរួលច្បាប់ជាតិ

ភាគីចុះកិច្ចសន្យាត្រូវចានា សំរួលខ្លឹមសារបទបញ្ញត្តិជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ អោយមានខ្លឹមសារដូច ឬស្របតាមខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀង នៅចំណុចណាដែលចាំបាច់ ។

ចាត្រា ៣៨ .. ការបាក់លំក្ខខ័ណ្ឌ

ការដាក់លំក្ខខ័ណ្ឌនៅលើកិច្ចព្រមព្រៀង ពុំត្រូវបានគេអនុញ្ញាតឡើយ ។

ចាត្រា ៣៩ .. ការចូលជាចរមាន

កិច្ចព្រមព្រៀងនឹងចូលជាធរមាន នៅថ្ងៃដែលភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់បានផ្តល់សច្ចាប័ន ឬការឯកភាពលើកិច្ចព្រមព្រៀង

ចាត្រា ៤០ ... ការឈ្លូរទុកនៃកិច្ចប្រមព្រៀង

ភាគីចុះកិច្ចសន្យានិមួយៗ អាចឈ្លូរទុក នូវការអនុវត្តកិច្ចប្រមព្រៀងជាបណ្តោះអាសន្ន ដែលមានឥទ្ធិពលភ្លាមៗ ក្នុងករណីមានការវិកវរអាសន្នជាបន្ទាន់ ដែលបះពាល់ដល់សន្តិសុខជាតិរបស់ខ្លួន ។ ភាគីចុះកិច្ចសន្យា នឹងជូនពត៌មានទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យាផ្សេងទៀត អំពីការឈ្លូរទុក និងអំពីការបញ្ជប់ការឈ្លូរទុកនេះ អោយបានឆាប់បំផុត តាមតែអាចធ្វើទៅបាន នៅពេលណាដែលសភាពការណ៍ វិលត្រឡប់ទៅស្ថានភាពជាធម្មតាវិញ ។

ចាត្រា ៤១ ... ទំនាក់ទំនងជាមួយលំទិត្ថុបករណ៍_បរិចានឆ្សាប់អន្តរជាតិផ្សេងៗ

កិច្ចប្រមព្រៀង រឺក៏សកម្មភាពណាមួយដែលធ្វើឡើងតាមកិច្ចប្រមព្រៀងនេះ នឹងមិនមានបះពាល់ដល់សិទ្ធី និងកាតព្វកិច្ច នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅក្រោមកិច្ចប្រមព្រៀង រឺអនុសញ្ញាអន្តរជាតិណាមួយដែលមានស្រាប់ ដែលភាគីចុះកិច្ចសន្យា ទាំងនេះ ះជាសមាជិកដែរនោះទេ ។

ចាត្រា ៤២ ... ការដោះស្រាយទំនាស់

ទំនាស់រវាង ភាគី2 រឺច្រើន នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យា នៅលើការបកស្រាយ រឺការអនុវត្តន៍កិច្ចប្រមព្រៀង ត្រូវស្រុះស្រួលគ្នាលើកយកមកដោះស្រាយដោយផ្ទាល់ រឺដោយការចរចារតាមគោលការណ៍សន្តិវិធី តាមរយៈគណៈកម្មាធិការរួម ។

ចាត្រា 43 ... វិសោធនកម្ម

ភាគីចុះកិច្ចសន្យា អាចស្នើធ្វើវិសោធនកម្មកិច្ចប្រមព្រៀងនេះ ដោយឆ្លងកាត់គណៈកម្មាធិការរួម។ ការចូលជាធរមាននៃវិសោធនកម្មលើកិច្ចប្រមព្រៀងនេះ ត្រូវមានការយល់ព្រមជាឯកច្ឆ័ន្ទ នៃភាគីចុះកិច្ចសន្យាទាំងអស់ ។

ចាត្រា ៤៥... ការប្រកាសបដិសេធ

(ក) កិច្ចប្រមព្រៀងនេះ អាចប្រកាសបដិសេធដោយភាគីចុះកិច្ចសន្យាណាមួយ នៃកិច្ចប្រមព្រៀងនេះ បន្ទាប់ពីការផុតចំនួនកំណត់2ឆ្នាំ គិតចាប់ពីថ្ងៃដែលកិច្ចប្រមព្រៀងចូលជាធរមាន តាមសេចក្តីប្រកាសជូនដំណឹង ដែលថ្មើរជូនទៅភាគីចុះកិច្ចសន្យា02ផ្សេងទៀត ។

(ខ) ការប្រកាសបដិសេធ ត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពមួយឆ្នាំ បន្ទាប់ពីការធ្វើសេចក្តីជូនដំណឹងរបស់ខ្លួន ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាពនៅទីនេះ ហត្ថលេខីខាងក្រោម ដែលបានទទួលការអនុញ្ញាតត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់រៀងៗខ្លួន អោយចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចប្រមព្រៀង បានចុះហត្ថលេខា លើកិច្ចប្រមព្រៀងស្តីពីការសំរួលនៃការដីកជញ្ជូនទំនិញ និងពលរដ្ឋ ឆ្លងកាត់ព្រំដែន។

ធ្វើនៅវៀងចំន្ទ ថ្ងៃទី ខែ ឆ្នាំ ២០០០ ជា0៣ច្បាប់ដើម ជាភាសាអង់គ្លេស ។

ហត្ថលេខា :

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិត ប្រជាធិបតេយ្យឡាវ

H.E Phao Bounnaphol

រដ្ឋមន្ត្រីគមនាគមន៍ ដឹកជញ្ជូន ប្រៃសណីយ និងសំណង់

Trl-agee-landtranspt1 10/21/00

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលរាជាណាចក្រកម្ពុជា
H.E. Khy Tainglim
រដ្ឋមន្ត្រីសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលរាជាណាចក្រថៃឡង់ឌ៍
H.E. Suthep Thaugsuban
រដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន និងគមនាគមន៍

តំណាងអោយរដ្ឋាភិបាលសាធារណរដ្ឋសង្គមនិយមវៀតណាម
Le Ngoc Hoan
រដ្ឋមន្ត្រីដឹកជញ្ជូន

បញ្ជីឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារ

ឧបសម្ព័ន្ធ ១ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញងាយគ្រោះថ្នាក់
ឧបសម្ព័ន្ធ ២ ការចុះបញ្ជីយានយន្ត ទៅក្នុងចរាចរអន្តរជាតិ
ឧបសម្ព័ន្ធ ៣ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញងាយខូចគុណភាព
ឧបសម្ព័ន្ធ ៤ ការសំរួលបែបបទឆ្លងកាត់ព្រំដែន
ឧបសម្ព័ន្ធ ៥ ចរាចរឆ្លងកាត់ព្រំដែនរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ
ឧបសម្ព័ន្ធ ៦ របបតយឆ្លងកាត់ និងបែបបទគយចំពោះជំរះតយខាងក្នុងប្រទេស
ឧបសម្ព័ន្ធ ៧ បទបញ្ជាវិធីចរាចរលើផ្លូវថ្នល់ និងគំនូរសញ្ញា
ឧបសម្ព័ន្ធ ៨ ការអោយយកចំលៃយានយន្តជាបណ្តោះអាសន្ន
ឧបសម្ព័ន្ធ ៩ លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ សំរាប់ការផ្តល់សិទ្ធអោយអាជីវករ ដើម្បីធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន
ឧបសម្ព័ន្ធ ១០ លំកូខណ្ឌនៃការដឹកជញ្ជូន
ឧបសម្ព័ន្ធ ១១ គំនូសបង្ហាញផ្លូវ ស្ពាន និងស្តង់ដារ និងលក្ខណៈពិសេសនៃការសាងសង់
ឧបសម្ព័ន្ធ ១២ មធ្យោបាយនៃការឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងការឆ្លងកាត់ និងសេវា
ឧបសម្ព័ន្ធ ១៣អា របបទទួលខុសត្រូវការដឹកជញ្ជូនពហុភាព
ឧបសម្ព័ន្ធ ១៣បេ លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ សំរាប់ការផ្តល់សិទ្ធអោយអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនពហុភាព ដើម្បីធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន
ឧបសម្ព័ន្ធ ១៤ របបតយក្នុងតំណើ
ឧបសម្ព័ន្ធ ១៥ ប្រព័ន្ធចាត់ថ្នាក់ទំនិញ

ពិធីសារទី ១ ការកំណត់តំរាយផ្លូវរថភ្លើង ផ្លូវថ្នល់ និងចំណុចចូល-ចេញ (ការឆ្លងកាត់ព្រំដែន)
ពិធីសារទី ២ ការបង់ថ្លៃពាក់ព័ន្ធចរាចរដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់
ពិធីសារទី ៣ បរិមាណ និងសមត្ថភាពនៃសេវា និងការចេញ នៃក្តារ (Quotas and Permits) និងការអនុញ្ញាតិ