

T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

Sayı : 31853594-101-1027 - 4287

27 11/2014

Konu : Kanun Tasarısı

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığı'na hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu'na 30/9/2014 tarihinde kararlaştırılan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Kamboçya Krallığı Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" ile gerekçesi ilişikte gönderilmiştir.

Gereğini arz ederim.



Ahmet DAVUTOĞLU
Başbakan

EKİ :
1- Kanun Tasarısı
2- Gerekçe

TBMM BAŞKANLIĞI					
Tali Komisyon	Bağımsızlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm				
Esas Komisyon	Dışişleri				
Tarih: 13 Kasım 2014		E. No: 1/989			
Ysm.Uzm.	Bşk.Yrd.	Başkan	Gn.Sek.Yrd.	Gn.Sek.	
					
TEMM BAŞKANI					

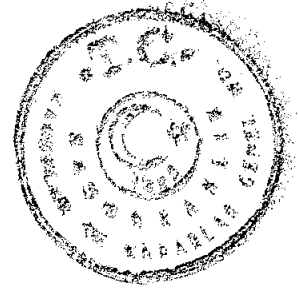
TBMM
KARUNLAR VE KARARLAR BSK.LIGI
28 Ekim 2014
MEHMET

T B M M
KUTUPHANE VE ARSIV HIZM. BASKANLIGI
28 Ekim 2014
No : 347154

GEREKÇE

5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı kanunla tasdik olunan 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması'nda ticari hakların düzenlenmesi konusunda bir mutabakata ulaşılamamış, bu nedenle ticari hakların ikili sözleşmeler yolu ile düzenlenmesi gereği doğmuştur. Gerek Türkiye gerek diğer devletler 11 Şubat 1946'da ABD ve İngiltere arasında imzalanan Bermuda Anlaşması'na dayanarak ikili anlaşmalar tesis etmek yoluna gitmişlerdir. Hükümetimiz, ülkemizin coğrafi durumunu ve uluslararası hava servislerinin ülkemizden geçmesinin sağlayacağı çıkarları göz önünde tutarak, aynı zamanda milli sivil havacılığımızı teşvik etme ve kalkındırmak amacı ile bu güne kadar birçok ülke ile hava ulaştırması anlaşması imzalamıştır. Türkiye'ni yaptığı bu anlaşmalar Bermuda tipine uygun olup, esas olarak çerçeve anlaşması niteliğinde ve karşılıklılık esasına dayanmaktadır. Bu meyanda Hükümetimiz ile Kamboçya Krallığı Hükümeti arasında 12 Aralık 2013 tarihinde Durban'da bir Hava Ulaştırma Anlaşması imzalanmıştır.

Türkiye ile Kamboçya arasında gelişmekte olan ilişkilere katkıda bulunmak gayesi ile imzalanan bu anlaşma, hava trafiği ile ilgili ulusal kanun ve nizamlara uyulmak şartı ile iki ülke arasında hava seferlerinin yapılmasını öngörmekte ayrıca, ekonomik, kültürel ve turizm alanlarındaki işbirliğinin daha ileri bir düzeye getirilmesini sağlaması bakımından faydalı bulunmaktadır.



T/ 769

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ VE KAMBOÇYA KRALLIĞI HÜKÜMETİ
ARASINDA HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASININ ONAYLANMASININ UYGUN
BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI**

MADDE 1- (1) 12 Aralık 2013 tarihinde Durban'da imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Kamboçya Krallığı Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması"nın onaylanması uygun bulunmuştur.

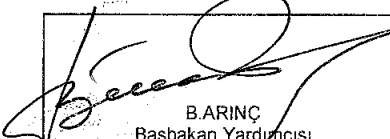
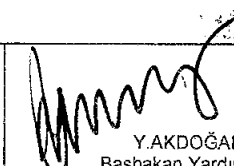
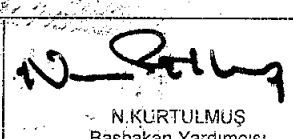
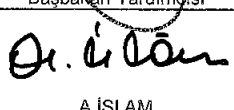
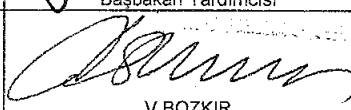
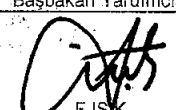
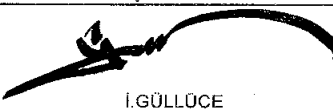
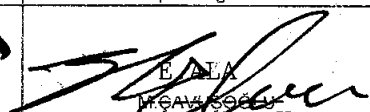
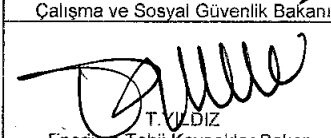
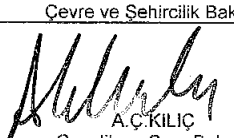
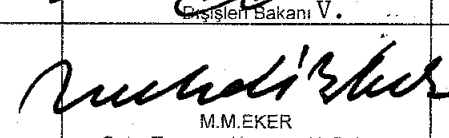
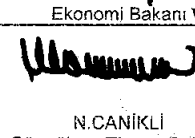
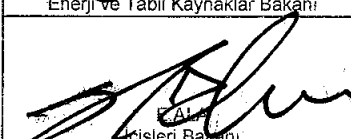
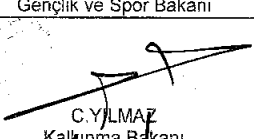
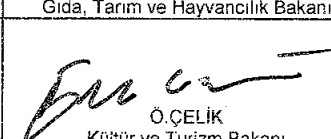
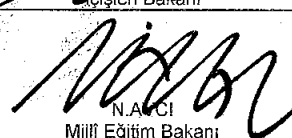
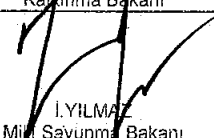
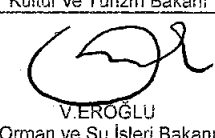
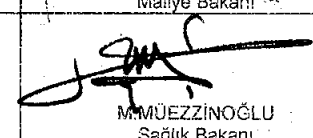
MADDE 2- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 3- (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

Eki

2014

AHMET DAVUTOĞLU
BAŞBAKAN

 B. ARINÇ Başbakan Yardımcısı	 A. BABACAN Başbakan Yardımcısı	 Y. AKDOĞAN Başbakan Yardımcısı	 N. KURTULMUS Başbakan Yardımcısı
 B. BOZDAĞ Adalet Bakanı	 A. İSLAM Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı	 V. BOZKIR Avrupa Birliği Bakanı	 F. İŞK Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı
 F. ÇELİK Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı	 İ. GÜLLÜCE Çevre ve Şehircilik Bakanı	 M. ÇAVUŞOĞLU Dışişleri Bakanı V.	 M. SİMŞEK Ekonomi Bakanı V.
 T. YILDIZ Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı	 A. Ç. KILIÇ Gençlik ve Spor Bakanı	 M. M. EKER Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı	 N. CANIKLI Gümrük ve Ticaret Bakanı
 A. KILIÇ İçişleri Bakanı	 C. YILMAZ Kalkınma Bakanı	 Ö. ÇELİK Kültür ve Turizm Bakanı	 M. SİMŞEK Maliye Bakanı
 N. A. Çİ Millî Eğitim Bakanı	 İ. YILMAZ Millî Savunma Bakanı	 V. EROĞLU Orman ve Su İşleri Bakanı	 M. MÜEZZİNOĞLU Sağlık Bakanı
 L. ELVAN Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı			

Dosya No:

101-1027

1319

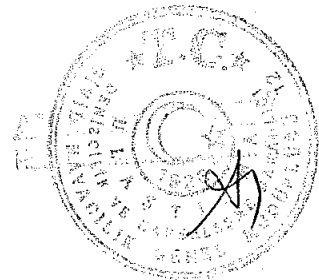
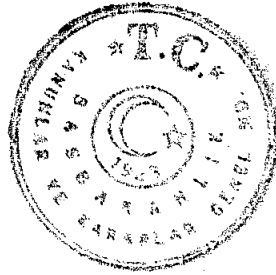
TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ

VE

KAMBOÇYA KRALLIĞI HÜKÜMETİ

ARASINDA

HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI



ASLİ KOPYA

7

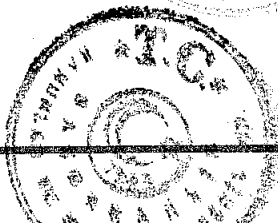
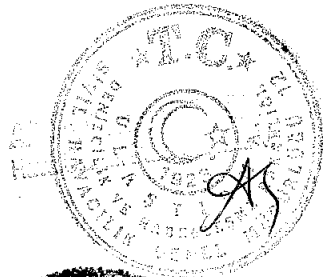
8

İÇERİK

MADDE

BAŞLIK

- 1 TANIMLAR
- 2 HAKLARIN TANINMASI
- 3 TAYİN VE YETKİLENDİRME
- 4 İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI
- 5 KAPASİTE
- 6 ÜCRET TARİFELERİ
- 7 GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER
- 8 TRANSİT GEÇİŞ
- 9 KULLANICI ÜCRETLERİ
- 10 YABANCI PERSONEL VE YEREL HİZMETLERE ERIŞİM
- 11 DÖVİZLERİN ÇEVİRİLMESİ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ
- 12 SERTİFİKALARIN VE LİSANSLARIN KARŞILIKLI TANINMASI
- 13 HAVACILIK EMNİYETİ
- 14 HAVACILIK GÜVENLİĞİ
- 15 KİRALAMA
- 16 UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI
- 17 İSTATİSTİKLER
- 18 YASALARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI
- 19 İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER
- 20 İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ
- 21 TESCİL
- 22 ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR
- 23 GEÇERLİLİK VE SONA ERME
- 24 YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ
- EK I HAT ÇİZELGESİ
- EK II KOD PAYLAŞIMI



Bundan sonra "Akit Taraflar" olarak nitelendirilecek Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Kamboçya Krallığı Hükümeti,

7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine taraf olarak,

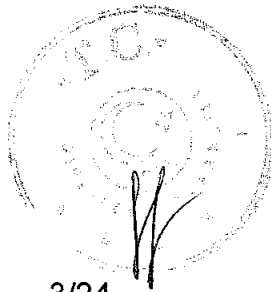
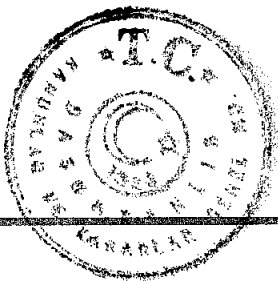
Uluslararası hava taşımacılığına ilişkin olanakların geliştirilmesini kolaylaştırmak isteyerek,

Etkin ve rekabetçi uluslararası hava hizmetlerinin ekonomik büyümeyi, ticareti, yatırımı ve tüketicilerin refahını artırdığının bilincinde olarak,

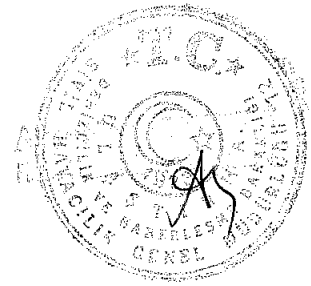
Uluslararası hava taşımacılığında en üst seviyede emniyet ve güvenliği sağlamak ve hava araçlarının güvenliğine karşı yapılan ve can ve mal güvenliğini tehlikeye atan, hava taşımacılığı operasyonlarını olumsuz etkileyen ve sivil havacılığın emniyeti konusunda halkın güvenliğini zedeleyen fiiller ve tehditler konusundaki ciddi endişelerini teyit etmek arzusuyla; ve

Ülkelerinin arasında ve ötesinde hava hizmetleri kurmak ve yürütmek amacıyla bir Anlaşmaya varmayı isteyerek,

AŞAĞIDAKİ MADDELERDE ANLAŞMIŞLARDIR:

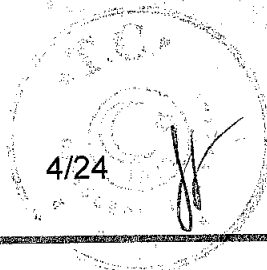
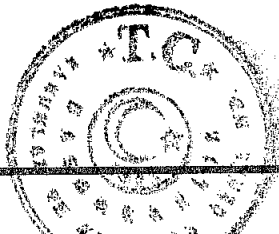


3/24

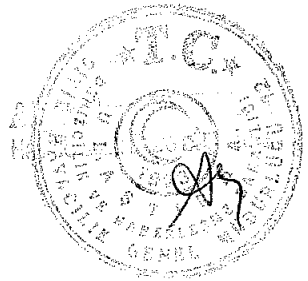
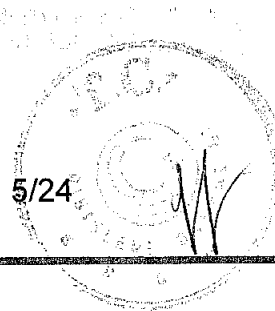
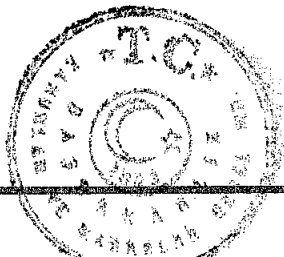


TANIMLAR

1. İşbu Anlaşmanın amacı doğrultusunda, metin içeriği aksini gerektirmediği takdirde:
 - a. "Havacılık Otoriteleri" terimi; Türkiye Cumhuriyeti için, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü (SHGM) ve Kamboçya Krallığı için Devlet Sivil Havacılık Müsteşarlığını veya bahse konu her iki ülke için hâlihazırda bu otoritelere tevdi edilmiş olan görevleri yerine getirmeye yetkili herhangi bir kurum veya kişiyi; ifade etmektedir;
 - b. "Anlaşma" terimi; işbu Anlaşmayı, Eklerini ve bunlarda yapılacak herhangi bir değişikliği ifade etmektedir;
 - c. "Mutabık Kalınan Hizmetler" terimi; belirlenen hatlarda işbu Anlaşma hükümlerine göre sunulabilecek uluslararası hava hizmetlerini ifade etmektedir;
 - d. "Ek" terimi; işbu Anlaşmanın Ekini veya işbu Anlaşmanın 19. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda bu Ek üzerinde yapılan değişiklikleri ifade etmektedir;
 - e. "Hava hizmeti"; "uluslararası hava hizmeti", "havayolu" ve "trafik amacı dışındaki duraklama" terimleri; Sözleşmenin 96. Maddesinde tanımlanan anlamlarında kullanılmaktadır.
 - f. "Kapasite" terimi,
 - hava aracı için, bu hava aracı tarafından hatta veya hattın belirli bir kısmında taşınabilen yükü veya,
 - belirlenmiş bir hava hizmeti için; bu hizmette kullanılan hava aracının kapasitesinin, bu hava aracı için bir hatta veya hattın bir kısmında belli bir dönemde işletilen frekans sayısı ile çarpımını ifade etmektedir;
 - g. "Sözleşme" terimi; 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmeyi ifade etmekte ve her iki Akit Tarafın yürürlüğe koyması veya kabul etmesi koşuluyla, Sözleşmenin 90. Maddesi uyarınca kabul edilen tüm Ekleri ve 90. ve 94. Maddeler uyarınca Sözleşmenin Eklerinde yapılan tüm değişiklikleri içermektedir;
 - h. "Tayin edilen havayolu (havayolları)" terimi; işbu Anlaşmanın 3. Maddesi (Tayin ve Yetkilendirme) uyarınca tayin edilmiş ve yetkilendirilmiş havayolunu ifade etmektedir;



- i. "Yer Hizmetleri" terimi; yolcu, kargo ve bagaj hizmetleri ve ikram tesisleri ve/veya hizmetleri de dâhil olmak ancak bunlarla sınırlı kalmamak kaydıyla çeşitli hizmetlerin teminini ifade etmektedir;
- j. "ICAO" terimi; Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü ifade etmektedir;
- k. "Uluslararası hava taşımacılığı" terimi; birden fazla Devletin ülkesi üzerindeki hava sahasının kullanıldığı hava taşımacılığını ifade etmektedir;
- l. "Pazarlamacı havayolu" terimi; kod paylaşımı vasıtasıyla başka bir havayolu tarafından işletilen bir hava aracı ile hava taşımacılığı sunan havayolunu ifade etmektedir;
- m. "Hat Çizelgesi" terimi; işbu Anlaşmanın Ek 'inde yer aldığı şekliyle hava taşımacılığı hizmetlerinin sunulacağı hatların çizelgesini ve işbu Anlaşmanın 19. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) hükümleri doğrultusunda bu hat çizelgesi üzerinde yapılan değişiklikleri ifade etmektedir;
- n. "Belirlenen hatlar" terimi; işbu Anlaşmanın Ek'inde belirtilen veya belirtilecek hatları ifade etmektedir;
- o. "Yedek parçalar" terimi, motorlar da dâhil olmak üzere, yenileme veya onarım amacı ile hava aracına monte edilecek aksamı ifade etmektedir;
- p. "Ücret tarifiesi" terimi; bağlantılı tüm ulaşım vasıtaları da dahil olmak üzere, hava taşımacılığında, yolcuların, bagajların ve/veya posta dışındaki kargoların taşınması için havayolları ve acenteleri tarafından tahsil edilecek her türlü bilet ücreti ile harçları ve sair giderleri ve bu bilet ücretleri ile harçların ve sair giderlerin tabi olduğu şartları ifade etmektedir;
- q. "Ülke" terimi; Sözleşmenin 2. Maddesinde belirtilmiş olan anlamı haizdir;
- r. "Olağan teçhizat" terimi; ikmal malzemeleri ve çıkartılabilir nitelikteki yedek parçalar ve malzemeler dışında, ilk yardım ve yaşamsal teçhizat da dâhil olmak üzere, uçuş sırasında kullanılan tüm malzemeleri ifade etmektedir;
- s. "Kullanıcı ücretleri" terimi, ilgili hizmetler ve kolaylıklar dahil olmak üzere, hava araçları, hava araçlarının ekipleri, yolcular ve kargo için havalimanı mallarının veya tesislerinin veya hava seyrüsefer kolaylıklarının veya havacılık güvenliği kolaylıklarının sunulması için yetkili otoriteler tarafından havayollarına ücretlendirilen veya ücretlendirilmesine izin verilen her nevi ücret anlamına gelmektedir.

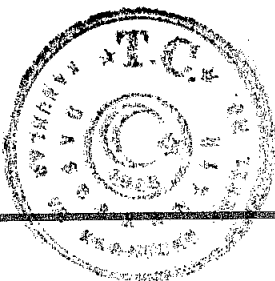


MADDE 2 HAKLARIN TANINMASI

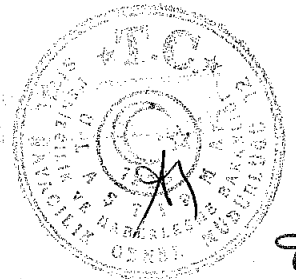
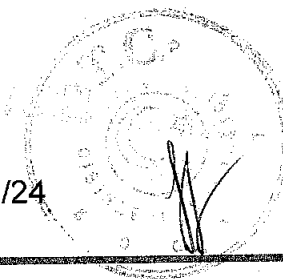
1. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayollarının işbu Anlaşma'nın Ek I' inde belirlenen hatlar üzerinde tarifeli uluslararası hava hizmetlerini icra edebilmeleri için diğer Akit Tarafa aşağıda belirtilen hakları tanımaktadır:
 - a. Diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş hakkı,
 - b. Sözü geçen ülkede trafik hizmeti dışındaki amaçlar için durabilme hakkı,
 - c. Uluslararası trafiği birlikte veya birbirinden ayrı olarak indirmek ve almak amacıyla işbu Anlaşmanın Ek I' inde belirtilen hat için ilgili ülkede belirlenen noktalarda duraklama hakkı.
2. İşbu Madde'nin (1.) fıkrasında yer verilen hiçbir husus, bir Akit Tarafın havayollarına, diğer Akit Tarafın ülkesinde, bu diğer Akit Tarafın ülkesindeki başka bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere trafik alma ayrıcalığı verdiği şeklinde anlaşılamaz.

MADDE 3 TAYİN VE YETKİLENDİRME

1. Tarafların her biri, mutabık kalınan hizmetlerini, işbu Anlaşma doğrultusunda yürütmesi amacıyla bir veya daha fazla havayolunu yazılı olarak tayin ederek diğer Tarafa yazılı olarak bildirme ve bu tayinleri geri alma ya da değiştirme hakkına sahip olacaktır.
2. Uygun izin için öngörülen biçime ve şekle sahip olarak söz konusu tayinin ve tayin edilmiş havayolundan başvurunun teslim edilmesine müteakiben, her bir Taraf, asgari usulü gecikmeyle uygun izni verecektir; şu kadar ki;
 - a) havayolunun mülkiyetinin büyük bir kısmı ve etkin kontrolü tayin eden Tarafa, söz konusu Tarafın vatandaşlarına veya her ikisine ait olacaktır;
 - b) söz konusu havayolunu tayin eden Taraf, işbu Anlaşmanın 13. Maddesinde (Havacılık Emniyeti) ve 14. Maddesinde (Havacılık Güvenliği) ortaya konan hükümlere uygun olacaktır ve
 - c) tayin edilen havayolu, söz konusu tayini alan Tarafça normalde uluslararası hava ulaştırma hizmetlerinin işletimine uygulanan kanunlar ve düzenlemeler kapsamında öngörülmekte olan diğer koşulları karşılayacak vasıflara sahip olacaktır.



6/24



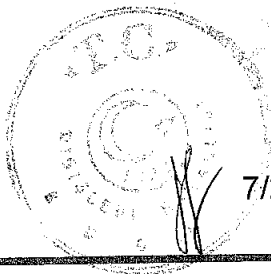
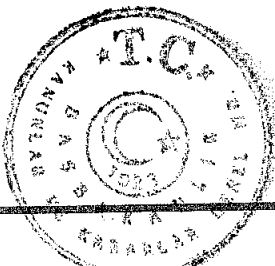
3. 2. paragraf kapsamındaki işletim izninin tesellüm edilmesine müteakiben, tayin edilmiş havayolu, söz konusu havayolunun işbu Anlaşmanın geçerli hükümlerine riayet etmesi koşuluyla, tayin edilmiş olduğu mutabık kalınmış hizmetleri yürütmeye herhangi bir zamanda başlayabilecektir.

MADDE 4 **İŞLETME YETKİSİNİN İPTALİ VEYA ASKIYA ALINMASI**

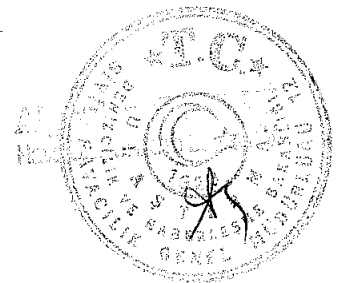
1. Aşağıdaki hallerde; her bir Tarafın havacılık otoriteleri, diğer Tarafça tayin edilmiş havayolu ile ilgili olarak işbu Anlaşmanın 3. Maddesi kapsamında atıfta bulunulmakta olan izinleri geri alma ve iptal etme, askıya alma veya bu tür izinler üzerinde geçici veya kalıcı olarak şartlar koyma hakkına sahip olacaklardır;
- a) mülkiyetinin büyük bir kısmının ve etkin kontrolünün söz konusu havayolunu tayin eden Tarafa, söz konusu Tarafın vatandaşlarına veya her ikisine ait olduğu hususuna kani olmamaları halinde;
 - b) havayolunu tayin eden Tarafın, işbu Anlaşmanın 13. Maddesi (Havacılık Emniyeti) ve 14. Maddesi (Havacılık Güvenliği) kapsamında ortaya konmakta olan hükümlerine riayet etmemesi halinde ve
 - c) tayin edilen söz konusu havayolunun, söz konusu tayini alan Tarafça normalde uluslararası hava ulaştırma hizmetlerinin işletimine uygulanan kanunlar ve düzenlemeler kapsamında öngörülmekte olan diğer koşulları karşılayacak vasıflara sahip olmaması halinde.
2. İptalin, askıya alma işleminin veya işbu Maddenin (1) fıkrasında belirtilen şartların derhal uygulanması kanunların ve düzenlemelerin ihlalinin devam etmesini önlemek açısından zaruri değilse, sözü geçen hak, ancak diğer Akit Taraf Devletinin havacılık otoriteleri ile istişare edildikten sonra kullanılabilir. Bu durumda istişarelerin, herhangi bir Akit Tarafın istişarede bulunmayı talep ettiği tarihten itibaren altmış (60) günlük bir süre içerisinde başlaması gerekmektedir.

MADDE 5 **KAPASİTE**

1. Her iki Akit Tarafın tayin etmiş oldukları havayoluna (havayollarına), iki Akit Tarafın ülkeleri arasında hava hizmetlerini yürütmeleri için adil ve eşit düzeyde imkân sağlanacaktır.



7/24



66

2. Belirlenen hava hizmetlerinin herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından işletilmesinde, aynı hatların tümünde veya bir kısmında sunduğu hizmetlerin haksız yere etkilenmesini önlemek amacı ile, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolunun çıkarları dikkate alınacaktır.
3. Akit Taraflarca tayin edilmiş havayolları tarafından sunulan, mutabık kalınan hizmetler, Akit Tarafların vatandaşlarının belirlenen hatlardaki ulaşım ihtiyaçları ile yakından ilintili olacak ve bu hava hizmetlerinin asli amacı Akit Tarafların ülkeleri arasında yolcular ve posta da dâhil olmak üzere kargo için mevcut ve makul olarak beklenen ulaşım ihtiyaçlarını makul bir yük faktörü ile karşılayacak bir kapasiteyi sağlamak olacaktır.
4. Mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesinde her bir Akit Tarafça tayin edilen havayolları tarafından sağlanacak toplam kapasite ve hizmet frekansları, söz konusu hizmetlerin sunulmasına başlanmadan önce Akit Tarafların havacılık otoriteleri tarafından karşılıklı olarak belirlenecektir. Başlangıçta belirlenen kapasite ve hizmetlerin frekansı zaman içinde söz konusu otoriteleri tarafından gözden geçirilebilir ve yeniden düzenlenebilir.

MADDE 6 ÜCRET TARİFELERİ

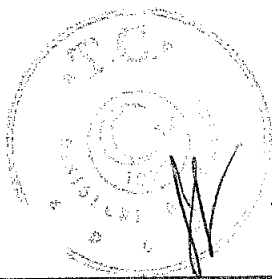
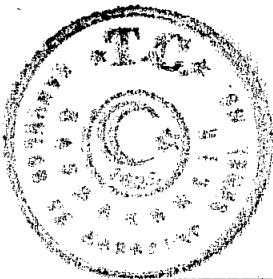
1. Her bir Akit Taraf kendi ülkesinde, kendi ülkesinden veya ülkesi üzerinden sunulacak uluslararası hava hizmetleri için uygulanacak ücret tarifelerinin, tayin edilen havayolları tarafından, işletme maliyeti, makul bir kar oranı ve diğer havayollarının tarifeleri de dâhil olmak üzere ilgili tüm etkenlerin dikkate alınması suretiyle makul seviyelerde belirlenmesine izin verecektir. Akit Taraflarca müdahale aşağıdaki hallerle sınırlıdır:
 - a) Makul olmayan ölçülerdeki ayrımcı ücret ve uygulamaları önlemek;
 - b) Pazardaki hakim konumun kötüye kullanılmasından kaynaklanan çok yüksek veya kısıtlayıcı ücretlerden tüketicileri korumak; ve
 - c) Havayollarını doğrudan veya dolaylı devlet sübvansiyonundan veya desteğinden kaynaklanan düşük ücretlerden korumak.
2. Bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolları tarafından (1) fıkra uyarınca belirlenen ücret tarifelerinin, diğer Akit Tarafın kanunlarına ve düzenlemelerine tabi olarak diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine onay için sunulması veya bildirilmesi gerekli olabilecektir.
3. Akit Taraflar, tayin ettikleri havayolunun veya havayollarının ücret tarifelerini tek başlarına veya herhangi bir diğer havayolu veya havayolları ile birlikte belirlerken, diğer Akit Tarafça tayin edilmiş havayolu olan rakibini ciddi bir biçimde zayıflatacak veya onu hat dışı bırakabilecek bir biçimde pazar gücünü suiistimal etmesine izin vermeyecektir.

4. Akit Taraflar, ücret tarifelerinin havayolu tarafından belirlenmesine ilişkin olarak aşağıda belirtilen uygulamaların daha yakından incelenmesi gerekebilecek, haksız rekabet uygulamaları olarak değerlendirilebileceği hususunda mutabıktır:
- Belirlenen hatlardaki hizmetlerin sağlanabilmesindeki maliyetleri tümüyle karşılamayacak ücretlerin ve fiyatların oluşturulması;
 - Söz konusu uygulamaların geçici olmak yerine süreklilik arz etmesi;
 - Söz konusu uygulamaların diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu (havayolları) üzerinde önemli ekonomik etkileri olması ya da bu havayolunu (havayollarını) ciddi şekilde zarara uğratması; ve
 - Hattaki hâkim konumun suiistimaline işaret eden davranışlar.
5. Havacılık otoritelerinden herhangi birinin, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolu tarafından önerilen veya uygulamada olan ücret tarifesinden memnun olmaması halinde, içlerinden herhangi birinin talebi üzerine, havacılık otoriteleri sorunu istişare yoluyla çözmeye çalışacaklardır. Akit Taraflardan herhangi birinin havacılık otoritesi hiçbir surette diğer Akit Tarafın havayolunun ücret tarifesinin yürürlüğe girmesini veya hâlihazırda yürürlükte bulunan ücret tarifesinin uygulanmasının sürdürülmesini önlemek amacıyla tek taraflı müdahalede bulunmayacaktır.
6. Yukarıdaki hükümlere bakılmaksızın, bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolları, talep üzerine diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine, bu otoritelerin belirlediği şekil ve düzen çerçevesinde ücret tarifelerinin oluşturulmasına dair bilgi verecektir.
7. Akit Taraflardan hiçbirisi, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayollarına, kapasite, frekans veya trafiğe ilişkin olarak, işbu Anlaşmanın amaçlarına ters düşecek nitelikte rüçhan hakkı zorunluluğu, uçuş kotası, itiraz hakkından feragat tazminatı veya sair şartlar uygulayamaz.

MADDE 7 GÜMRÜK HARÇLARI VE DİĞER ÜCRETLER

1. Bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolunun uluslararası hava hizmetlerinde işletilen hava aracı ve bununla birlikte olağan teçhizatları, yedek parçaları (motorlar da dâhil olmak üzere), yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik yağlar da dâhil olmak üzere), hava aracı ikmal malzemeleri (uçuş sırasında yolculara ikram edilen veya satışı yapılan yiyecek, içecek, alkol, sigara ve diğer ürünler) diğer Akit Tarafın ülkesine varışta, bu teçhizatlar ve tedarikler tekrar ihraç edilene veya bu ülke üzerinden yapılacak yolculuğun bir kısmında kullanılabilecek kadar hava aracında kalmak kaydıyla her türlü gümrük harcı, denetleme ücreti ve diğer harç veya vergilerden muaf olacaktır.

2. Her bir Akit Tarafın kanunlarına ve düzenlemelerine tabi olarak, aşağıda sayılan maddeler de, ifa edilen hizmete tekabül eden taşımacılık ücretleri dışında, benzer harç ve vergilerden muaf tutulabilecektir.
- a. Akit Taraflardan herhangi birinin ülkesinde, bu Akit Tarafın otoritelerinin belirlediği sınırlar içerisinde kalmak kaydıyla, herhangi bir Akit Tarafın uluslararası hizmetlerde bulunan hava aracında kullanılmak üzere söz konusu hava aracına alınan ikmal malzemeleri.
 - b. herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolu (havayolları) tarafından uluslararası hizmetlerde kullanılan hava aracının bakım ve onarımı için diğer Akit Tarafın ülkesine giren yedek parçalar (motorlar da dâhil olmak üzere) ve olağan havacılık teçhizatı,
 - c. Hava aracına alındıkları Akit Tarafın ülkesi üzerindeki uçuşların bir kısmında kullanılacak olsalar dahi, diğer Akit Tarafça tayin edilmiş olan havayolu tarafından uluslararası hizmetlerde işletilen hava aracına tedarik edilen yakıt ve yağlar (hidrolik sıvılar da dâhil olmak üzere),
 - d. herhangi bir Akit Tarafça tayin edilen havayolunun amblemini taşıyan basılı bilet stokları, havayolu konşimentoları ve sair basılı materyaller ile tayin edilen havayolu tarafından yeniden ihraç edilene kadar, uluslararası hizmetlerde kullanmak için ücretsiz dağıtılan mutata tanıtım materyalleri,
3. Yukarıda (2) fıkrada belirtilen malzemeler gümrük otoritelerinin denetimine veya kontrolüne tabi olacaktır.
4. Herhangi bir Akit Tarafın hava aracındaki olağan hava teçhizatları, yedek parçalar (motorlar da dâhil olmak üzere), hava aracı malzemeleri ve yakıt ve yağ tedarikleri (hidrolik yağlar da dâhil olmak üzere) ve diğer malzeme ve tedarikler diğer Akit Tarafın ülkesinde sadece o ülkenin gümrük otoritelerinin onayı ile indirilebilir. Bu durumda, bunlar söz konusu Akit Tarafın gümrük düzenlemelerine göre yeniden ihraç edilene veya sair şekillerde elden çıkartılana kadar söz konusu otoritelerin gözetiminde tutulacaktır.
5. Depolama ve gümrüklemeyle ilişkin hizmetlere tekabül eden ücretler Akit Tarafların ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun olarak ücretlendirilecektir.



10/24

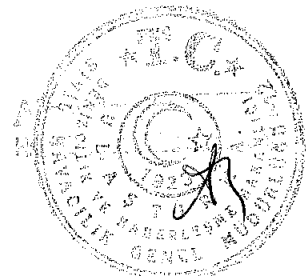
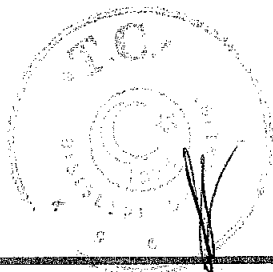
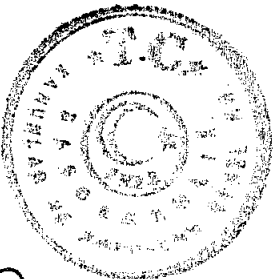


MADDE 8 TRANSİT GEÇİŞ

Her iki Akit Tarafın kanunlarına ve düzenlemelerine tabi olmak kaydıyla, bir Akit Tarafın ülkesinden doğrudan geçişlerde, havalimanının bu amaçla ayrılan kısmını terk etmemek kaydıyla yolcular, bagajlar, kargo ve posta, şiddete, hava korsanlığına, narkotik ve psikotrop madde kaçakçılığına karşı alınan havacılık güvenliği önlemleri ve özel durumlar haricinde sadece basitleştirilmiş bir kontrole tabi tutulacaklardır. Bu tür bagajlar, kargo ve posta, gümrük vergilerinden, özel tüketim vergilerinden ve varışta sunulan hizmetlerin maliyetlerinden kaynaklananlar dışında, benzer vergiler ile harç ve rüsumdan muaf tutulacaktır.

MADDE 9 KULLANICI ÜCRETLERİ

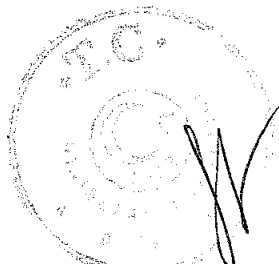
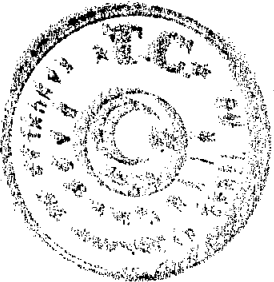
1. Her bir Tarafın yetkili ücretlendirme mercileri veya organları tarafından diğer Tarafın havayollarına tarh edilebilecek kullanıcı ücretleri, adil ve makul seviyelerde olacak, haksızlık yaratabilecek şekilde ayrımcılık gütmeyecek ve farklı kullanıcı kategorileri arasında adil bir şekilde paylaşılacaktır. Her halükarda, bu kullanıcı ücretleri, diğer Tarafın havayollarına, bu ücretlerin tarh edildiği tarih itibarıyla, diğer herhangi bir havayoluna sağlanan en iyi koşullardan daha az avantajlı koşullarla tarh edilmeyecektir.
2. Diğer Tarafın havayollarına tarh edilen kullanıcı ücretleri, ilgili havalimanında veya havalimanı sistemi dahilinde sunulan söz konusu havalimanına, havalimanının çevresindeki tesislere, hava seyrüsefer tesislerine ve havacılık güvenliği tesislerine ve hizmetlerine yönelik olarak söz konusu ücretleri tarh eden yetkili mercilerin veya otoritelerin üstlendikleri maliyetleri tam olarak yansıtabilecek ancak aşamayacaktır. Bu tam maliyetler, amortisman sonrası makul bir aktif karlılığı sağlayacak şekilde belirlenebilecektir. Bu ücretlerin tarh edildiği tesisler ve hizmetler verimli ve ekonomik bir şekilde sunulacaktır.
3. Her bir Taraf kendi ülkesinde bulunan ve söz konusu ücretleri tarh eden yetkili mercileri veya organları ile ilgili hizmetlerden ve tesislerden faydalanan havayolları arasında istişarelerde bulunulmasını ve ücretleri tarh eden yetkili mercileri veya organları ile havayollarının işbu Maddenin 1. ve 2. fıkralarında öngörülen ilkeler doğrultusunda, tarh edilen ücretlerin makul olup olmadığının titizlikle incelenmesine olanak sağlayacak şekilde bilgi alışverişinde bulunmalarını teşvik edecektir. Her bir Taraf, söz konusu ücretleri tarh eden yetkili mercilerinin, değişiklikler yapılmadan önce görüşlerini belirtebilmelerini sağlamak amacı ile, kullanıcı ücretlerindeki değişiklik tekliflerini kullanıcılara makul bir süre önceden bildirmelerini sağlayacaktır.



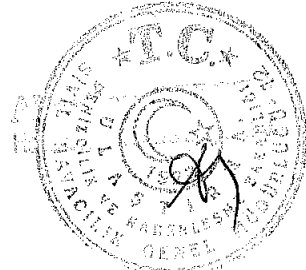
4. Aşağıdaki haller vuku bulmadığı sürece, Taraflardan hiçbirinin, 20.Madde (İhtilafların Çözümü) uyarınca uyuşmazlıkların çözümünde işbu Maddenin hükmünü ihlal ettiği addedilmeyecektir;
- a) söz konusu Tarafın, diğer Tarafın şikayetine konu olan ücreti veya uygulamayı makul bir süre zarfı içerisinde incelemeyi üstlenmemesi veya
- b) böyle bir inceleme sonrasında, işbu Madde ile tutarsızlık arz eden ücrete veya uygulamaya çare bulmak üzere kendi yetkisi dahilinde bilcümle adımları atmaması.
5. Her bir Tarafın kendi ülkesinde sunduğu havalimanları, hava yolları, hava trafik kontrol ve hava seyrüsefer hizmetleri, havacılık güvenliği ve diğer ilgili kolaylıklar ve hizmetler, kullanıma yönelik düzenlemelerin yapıldığı tarihte benzer uluslararası hava hizmetlerinde bulunan herhangi bir havayoluna sağlanan en elverişli koşullardan daha az elverişli olmayacaktır.

MADDE 10 **YABANCI PERSONEL VE YEREL HİZMETLERE ERİŞİM**

1. Bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu veya havayolları, diğer Akit Tarafın ülkesine giriş, ikamet ve çalışmayla ilgili kanun ve düzenlemelerine uygun şekilde mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesi için gerekli olan kendi idari, ticari, satış, operasyonel, teknik ve diğer uzman çalışanlarını diğer Akit Tarafın ülkesine getirme ve bulundurma hakkına sahip olacaktır.
2. Bu personel ihtiyaçları, Akit Taraflarca tayin edilmiş havayolunun veya havayollarının tercihleri doğrultusunda bu havayolunun veya havayollarının kendi personeli vasıtasıyla veya diğer Akit Tarafın ülkesinde diğer havayollarına bu tür hizmetler sunulması konusunda yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluş, şirket veya havayolu tarafından sunulan hizmetlerden ve personelden faydalanmak suretiyle karşılanabilecektir.
3. Bu temsilciler ve personel diğer Akit Tarafın yürürlükteki yasalarına ve düzenlemelerine tabi olacaklardır. Her bir Akit Taraf bu yasalar ve düzenlemeler doğrultusunda ve müteakibliyet esasına tabi olmak kaydıyla, gerekli çalışma izinlerini, ziyaretçi vizelerini veya benzeri dokümanları gereksiz gecikmelere mahal vermeksizin, işbu Madde'nin (1.) fıkrasında belirtilen temsilcilere ve personele temin edecektir.



12/24

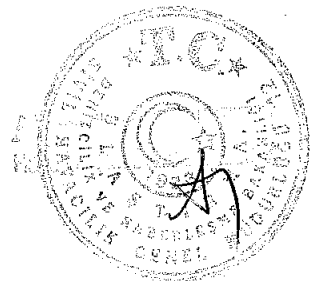
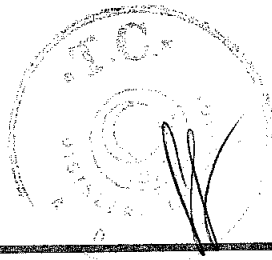
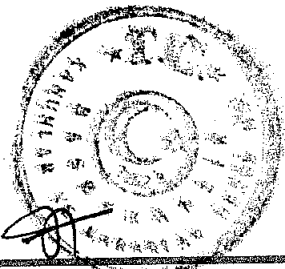


MADDE 11
DÖVİZLERİN ÇEVİRİLMESİ VE KAZANÇLARIN TRANSFERİ

1. Tayin edilen her bir havayolu, kendi taşımacılık belgelerini, diğer Akit Tarafın ülkesinde satış ofisleri ve tamamen kendi tercihinde olmak kaydıyla acenteleri aracılığıyla satma ve düzenleme hakkına sahip olacaktır. Bu havayolları, bu taşımacılık hizmetlerini çevrilebilir para birimleri üzerinden ve/veya yerel para birimi üzerinden satma hakkına sahip olacaklar ve bu taşımacılık hizmetleri herkes tarafından yukarıda belirtilen para birimleri üzerinden serbestçe satın alınabilecektir.
2. Tayin edilen havayolları trafiğin taşınması ile ilgili olarak üstlendikleri giderlerden artan gelirleri, talep etmeleri halinde, resmi döviz kuru üzerinden çevirerek ülkelerine havale etme hakkına sahip olacaktır. Akit Taraflar arasında ödemelerle ilgili olarak uygun hükümlere sahip bir anlaşma akdedilmemiş ise, yukarıda belirtilen havale, çevrilebilir para birimleri üzerinden ve yürürlükteki ulusal kanunlara ve kambiyo düzenlemelerine uygun şekilde gerçekleştirilecektir.
3. Bu gelirlerin çevrilmesine ve havalesine cari işlemler için, söz konusu gelirlerin çevrilme ve havale için ibraz edildiği anda geçerli olan döviz kuru üzerinden, herhangi bir sınırlama getirilmeden izin verilecektir ve bu işlemler bankalar tarafından bu tür çevrilme ve havale işlemlerine uygulanan ücretler dışında başka bir ücrete veya harca tabi olmayacaktır.
4. Her bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu (havayolları), tamamen kendi takdirlerinde olmak kaydıyla, yakıt alımı da dâhil olmak üzere diğer Akit Tarafın ülkesinde üstlendikleri yerel giderleri, yerel para birimi üzerinden veya yerel kambiyo mevzuatına uygun olmak kaydıyla serbestçe çevrilebilir bir para birimi üzerinden ödeme hakkına sahip olacaklardır.

MADDE 12
SERTİFİKALARIN VE LİSANSLARIN TANINMASI

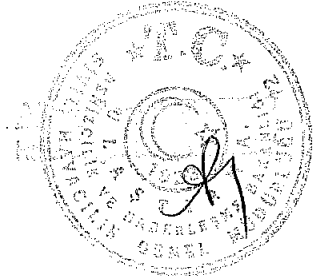
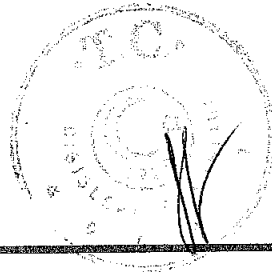
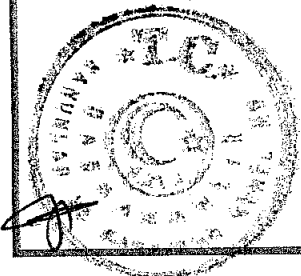
1. Bir Akit Tarafça tanzim edilen veya geçerli ve halen geçerli olan uçuşa elverişlilik sertifikaları, yeterlilik sertifikaları ve lisanslar, bu sertifika veya lisansların tanzim edildiği veya geçerli sayıldığı koşulların, Şikago Sözleşmesi uyarınca belirlenen asgari standartlara eşit seviyede veya daha yüksek seviyede olması kaydıyla, mutabık kalınan hava hizmetlerinin belirlenen hatlarda yürütülmesi amacıyla diğer Akit Tarafça da tanınacaktır. Ancak Akit Taraflar, kendi ülkelerinin üzerinde yapılan uçuşlar ile ilgili olarak kendi vatandaşlarına diğer Akit Tarafça veya başka bir Devlet tarafından tanzim edilen veya geçerli kılınan yeterlilik sertifikalarını ve lisansları tanımayı reddetme hakkını saklı tutmaktadır.



2. Akit Taraflardan herhangi birinin havacılık otoriteleri tarafından herhangi bir kişiye veya tayin edilen bir havayoluna ya da mutabık kalınan hizmetlerin yürütülmesinde kullanılan bir hava aracına verilen ve yukarıda (1.) fıkrada atıfta bulunulan lisans ve sertifikalarla ilgili imtiyazlar ve koşullar, Sözleşmeye uygun olarak belirlenen asgari standartlardan farklı bir standardın uygulanmasına izin veriyorsa ve bu fark konusunda Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne başvuruda bulunulmuş ise, diğer Akit Taraf, bu muallak uygulamanın açıklığa kavuşturulması amacıyla havacılık otoritelerinin istişarede bulunmasını talep edebilecektir. Uygun bir anlaşmaya varılamaması durumu, işbu Anlaşmanın 4. Maddesinin (İşletme Yetkisinin İptali veya Askıya Alınması) uygulanmasına gerekçe oluşturacaktır.

MADDE 13 HAVACILIK EMNİYETİ

1. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın havacılık tesisleri ve hizmetleri ile hava mürettebatına, hava aracına veya bunların işletilmesine ilişkin herhangi bir alanda benimsenmiş bulunduğu emniyet standartları ile ilgili olarak herhangi bir zamanda istişarelerde bulunmayı talep edebilecektir. Bu istişareler, söz konusu talebin yapıldığı tarihten itibaren otuz (30) gün içinde gerçekleştirilecektir.
2. Bu istişareleri müteakiben, Akit Taraflardan herhangi birinin diğer Akit Tarafın bu alanlardaki emniyet standartlarını, işbu Maddenin 1. fıkrasında belirtilen hususlarda, en azından söz konusu tarih itibarıyla Sözleşmede belirtilen asgari standartlara eşit şekilde sağlamadığını ve uygulamadığını tespit etmesi halinde, sözü geçen Akit Taraf bu tespitlerini ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından tavsiye edilen asgari standartlara uygunluğun sağlanması için atılması gereken adımları diğer Akit Tarafa bildirecek ve diğer Akit Taraf da kararlaştırılan süre zarfı içerisinde gerekli düzeltici önlemleri alacaktır. Belirlenen süre zarfı içerisinde gerekli düzeltici önlemlerin alınmaması, işbu Anlaşmanın 4. Maddesinin (İşletme Yetkisinin İptali veya Askıya Alınması) uygulanmasına gerekçe oluşturacaktır.
3. Sözleşmenin 16. Maddesinde öngörülen yükümlülükler bakımaksızın, bir Akit Tarafın havayolu tarafından veya bu havayolu adına diğer Akit Taraf Devletin ülkesine inecek veya ülkesinden kalkacak şekilde gerçekleştirilen uçuşlarda işletilen bir hava aracının diğer Akit Taraf Devletin ülkesinde bulunduğu sırada, olağandışı bir gecikmeye yol açmamak şartıyla denetime (işbu Maddede "rampa denetimi" olarak adlandırılacaktır) tabi tutulabileceği konusunda mutabık kalınmıştır. Bu denetim hava aracının içinde veya çevresinde, diğer Akit Tarafın yetkili temsilcileri tarafından yapılacaktır. Ancak, Sözleşmenin 33. Maddesinde sözü edilen yükümlülükler uyarınca, söz konusu denetimin amacı, Sözleşme temelinde oluşturulan ve hâlihazırda yürürlükte bulunan normlara uygun olarak hava aracının ve mürettebatın belgelerinin geçerliliği ile hava aracının ve teçhizatının görünürdeki durumunu kontrol etmek olacaktır.



4. Herhangi bir rampa denetimi veya bir dizi rampa denetimi sırasında:

- a) Bir hava aracının veya bir hava aracının işletilmesinin, ilgili tarih itibariyle Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara uymadığı hususunda ciddi kaygılar oluşması; veya
- b) İlgili tarih itibariyle Sözleşmeye göre belirlenen emniyet standartlarının etkin bir şekilde sağlanmadığı ve uygulanamadığı hususunda ciddi kaygılar oluşması halinde;

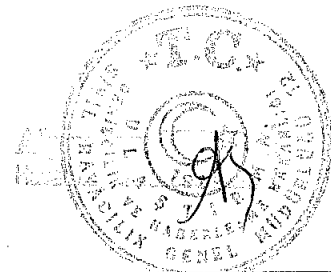
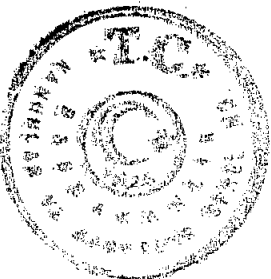
denetimi icra eden Akit Taraf Sözleşmenin 33. Maddesine göre, ilgili hava aracının veya mürettebatın sertifika ve lisanslarının tanzimine veya geçerli kılınmasına veya hava aracının işletilmesine esas koşulların, Sözleşmeye göre belirlenen asgari standartlara eşit seviyede veya daha üst seviyede olmadığı sonucunu çıkarmakta serbest olacaktır.

MADDE 14 HAVACILIK GÜVENLİĞİ

1. Akit Taraflar, uluslararası hukuka göre mevcut hak ve yükümlülüklerine uygun olarak, sivil havacılık güvenliğinin yasadışı müdahalelere karşı korunması amacıyla birbirlerine karşı üstlendikleri yükümlülüğün, işbu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini teyit ederler. Akit Taraflar, uluslararası hukuktan doğan haklarının ve yükümlülüklerinin genel niteliklerini kısıtlamaksızın, özellikle 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanan Hava araçlarında İşlenen Suçlara ve Diğer Bazı Eylemlere ilişkin Sözleşme, 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de imzalanan Hava araçlarının Yasadışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme, 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de imzalanan Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı İşlenen Suçların Önlenmesine ilişkin Sözleşme ve 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal'de imzalanan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine ilişkin Protokol veya Akit Tarafların taraf oldukları sivil havacılık güvenliğine ilişkin diğer tüm sözleşmelerin hükümlerine uygun hareket edeceklerdir.
2. Her bir Akit Taraf, sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesini önlemek ve bu hava aracının, yolcularının ve mürettebatının, havalimanlarının ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı diğer yasadışı eylemleri ve sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer herhangi bir tehdidi bertaraf etmek üzere, talep halinde birbirlerine pratikte mümkün olan her türlü yardımda bulunacaklardır.
3. Akit Taraflar karşılıklı ilişkilerinde, Akit Taraflara uygulanabilir olduğu ölçüde, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından tesis edilen ve Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmenin Ekleri olarak ihdas edilen tüm havacılık güvenliği standartlarına ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edeceklerdir.

Akit Taraflar, kendi tescillerindeki hava aracı işletmecilerinin veya işyeri merkezi veya daimi ikametgahı ülkelerinde bulunan hava aracı işletmelerinin ve ülkelerindeki havalimanı işletmelerinin Akit Tarafları bağlayan bu tür havacılık güvenliği hükümlerine uygun hareket etmelerini sağlayacaklardır. Bu bağlamda her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafa kendi ulusal düzenlemeleri ve uygulamaları ile yukarıda belirtilen Eklerdeki havacılık güvenlik standartları arasındaki farklılıkları bildirmelidir. Her bir Akit Taraf herhangi bir zamanda diğer Akit Taraf ile bu tür farklılıkları müzakere etmek amacı ile, işbu Anlaşmanın 19. Maddesinin (İstisnalar ve Değişiklikler) 2. fıkrası hükümleri doğrultusunda gerçekleştirilmek üzere acil istişare talebinde bulunabilecektir.

4. Her bir Akit Taraf, hava aracı işletmelerinin, diğer Akit Tarafın, ülkesine girişte, bu ülkeden çıkışta veya bu ülkede bulunulan süre içerisinde uyulmasını talep ettiği ve yukarıda yer alan (3.) fıkra da atıfta bulunulan havacılık güvenliği hükümlerine uymalarının istenebileceği hususunda mutabıktır. Ayrıca, Akit Taraflardan her biri ülkesinde hava aracının korunması ve yolcuların, mürettebatın el bagajlarının, genel bagajın, kargo ve hava aracı ikmal malzemelerinin yükleme ve boşaltma öncesinde ve sırasında kontrolü amacıyla yeterli emniyet tedbirlerinin alınması ve etkin şekilde uygulanmasını sağlayacaktır. Akit Taraflardan her biri, özel bir tehdidin bertaraf edilmesi amacıyla diğer Akit Tarafın makul özel güvenlik tedbirleri alınması yolunda yapacağı herhangi bir talebi olumlu bir şekilde dikkate alacaktır.
5. Sivil hava aracının yasadışı yollarla ele geçirilmesi olayının veya bu doğrultuda bir tehdidin vuku bulması veya bu hava aracına, hava aracının yolcularına ve mürettebatına, havalimanlarına veya hava seyrüsefer tesislerine yönelik diğer yasadışı müdahalelerin meydana gelmesi halinde Akit Taraflar, haberleşmede kolaylık sağlayarak ve bu tür bir olayın veya olay tehdidinin hızlı ve emniyetli bir şekilde sona erdirilmesini amaçlayan diğer uygun tedbirleri olarak birbirlerine yardımcı olacaklardır.
6. Her bir Akit Taraf, kalkışı, insan hayatının korunmasına ilişkin asli görevlerini yerine getirmek için gerekli olmadıkça, ilgili Devletin ülkesine iniş yapmış olan, yasadışı yollarla ele geçirilmiş veya diğer yasadışı müdahale eylemlerine maruz kalmış bir hava aracının, yerde kalmasını sağlamak üzere pratikte mümkün olan önlemleri alacaktır. Pratikte mümkün olduğu takdirde bu tip önlemler karşılıklı istişare temelinde alınacaktır.

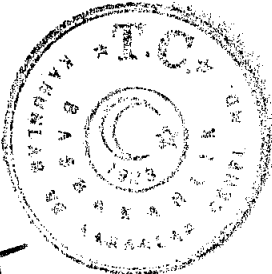


MADDE 15 KİRALAMA

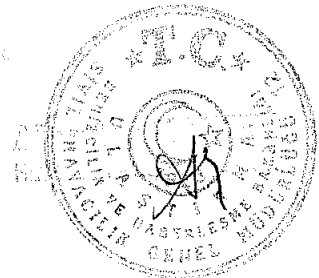
1. Her bir Akit Taraf, işbu Anlaşma kapsamındaki hizmetler için kiralanın ve işbu Anlaşmanın 13. Maddesinde (Havacılık Emniyeti) ve 14. Maddesinde (Havacılık Güvenliğı) belirtilen hususlara ve her bir Akit Tarafın ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun olmayan hava araçlarının kullanımını önleyebilecektir.
2. Yukarıdaki 1. fıkraya tabi olarak, her bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolları, diğer havayolları da dahil olmak üzere, bir şirketten kiralanmış hava araçları (veya hava araçları ve mürettebat) kullanabilecek olmakla birlikte;
 - (a) böyle bir kullanım, kiraya veren havayolunun sahip olmadığı trafik haklarını kullanmasına sebebiyet vermeyecektir;
 - (b) kiraya veren havayolu tarafından elde edilecek mali fayda, ilgili tayin edilmiş havayolunun işletimine ilişkin kara veya zarara bağılı olmayacaktır ve
 - (c) Akit Taraflardan herhangi biri tarafından tayin edilmiş bir havayolu tarafından kiralanın herhangi bir hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğine ve işletim ve bakım standartlarına ilişkin sorumluluk Sözleşmeye uygun olarak tesis edilecektir.

MADDE 16 UÇUŞ PROGRAMLARININ SUNULMASI

1. Her bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu (havayolları), öngörülen uçuş programını, mutabık kalınan hizmetlerin başlamasından en az altmış (60) gün önce onay için diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine sunacaktır. Söz konusu uçuş programlarındaki her nevi değişiklik operasyondan en az otuz (30) gün öncesinde değerlendirmeye sunulacaktır.
2. Bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolunun onaylanmış uçuş programı dışında mutabık kalınan hizmetler doğrultusunda düzenlemek istediğı ek seferler için, sözü geçen havayolu diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerinden önceden izin talep etmelidir. Bu tür talepler, Akit Tarafların ulusal kanunlarına ve düzenlemelerine uygun şekilde sunulacaktır. Aynı usul yapılabilecek herhangi bir değişiklikte de uygulanacaktır.



17/24



MADDE 17 İSTATİSTİKLER

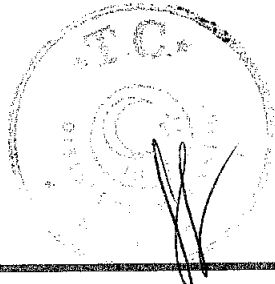
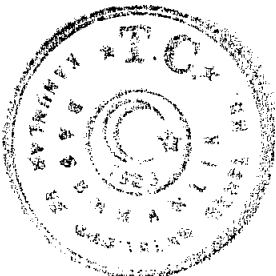
Akit Tarafların havacılık otoriteleri, talep edilmesi halinde, diğer Akit Tarafın havacılık otoritelerine, birinci Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolları tarafından mutabık kalınan hizmetlerde sunulan kapasitenin değerlendirilmesi amacıyla makul ölçülerde gerekli olabilecek periyodik istatistiki raporlar veya sair istatistiki raporlar sunacaklardır. Bu raporlar söz konusu havayolunun mutabık kalınan hizmetler ile ilgili olarak taşımış olduğu trafik miktarını ve bu trafiğin başlangıç ve varış noktalarını belirlemek için gerekli tüm bilgileri içerecektir.

MADDE 18 YASALARIN VE DÜZENLEMELERİN UYGULANMASI

1. Bir Akit Tarafın uluslararası hava hizmetlerinde kullanılan bir hava aracının ülkesine girişi, kalışı veya ayrılışını ya da bu hava aracının kendi ülkesi dâhilinde işletilmesini veya seyrüseferini ya da uçuşlarını düzenleyen kanunları ve düzenlemeleri diğer Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayoluna da uygulanacaktır.
2. Bir Akit Tarafın yolcu, mürettebat, bagajlar veya posta da dâhil olmak üzere kargonun ülkesine girişi, kalışı veya ayrılışıyla ilgili giriş, çıkış, gümrükleme, göç ve iltica, havacılık güvenliği, pasaport, gümrük, döviz, posta, sağlık ve karantina gibi formaliteleri düzenleyen kanunlarına ve düzenlemelerine, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından taşınan yolcu, mürettebat, bagajlar, kargo ve posta tarafından veya onlar adına, bu ülkede bulundukları süre zarfında, uyulacaktır.
3. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın talebi üzerine işbu Anlaşmada atıfta bulunulan ilgili kanunların, düzenlemelerin ve prosedürlerin suretlerini karşı tarafa sunacaktır.

MADDE 19 İSTİŞARELER VE DEĞİŞİKLİKLER

1. Akit Tarafların Havacılık Otoriteleri, yakın işbirliği anlayışı içinde, zaman zaman işbu Anlaşmanın ve Eklerinin uygulanması, yorumlanması, tatbiki veya tadili amacı ile birbirleriyle istişareler yürüteceklerdir.

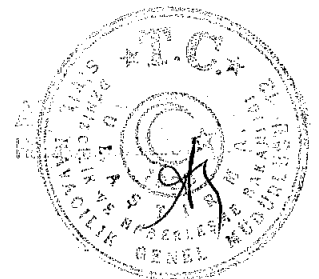
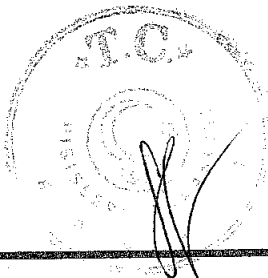
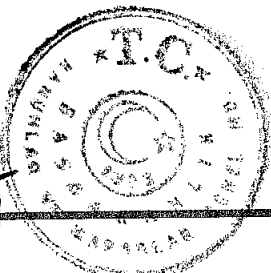


2. Bir Akit Tarafın işbu Anlaşma veya Ekleri üzerinde değişiklik yapmak amacıyla istişarede bulunmayı talep etmesi durumunda, Akit Taraflarca aksi yönde bir karar alınmadığı müddetçe bu istişareler Akit Taraflardan birinin, diğer Akit Tarafça yazılı olarak yapılan talebi aldığı tarihten itibaren en kısa sürede ve her hâlükarda en geç altmış (60) gün içerisinde başlayacaktır. Bu istişareler müzakere veya yazışma yoluyla gerçekleştirilecektir. Her bir Akit Taraf bu istişareler sırasında mantıklı ve ekonomik kararların alınabilmesini kolaylaştırmak amacıyla, tutumunu destekleyen ilgili gerekçeleri hazırlayacak ve sunacaktır.
3. Akit Taraflardan herhangi birinin, işbu Anlaşmanın herhangi bir hükmü üzerinde değişiklik yapılması gerektiğine kanaat getirmesi halinde, bu değişiklik Akit Tarafların kendi anayasal usullerini yerine getirdiklerini diğer tarafa bildirmesinin ardından yürürlüğe girecektir.
4. Ancak Ekler üzerindeki değişiklikler Akit Tarafların havacılık otoritelerinin kendi aralarında doğrudan anlaşmasıyla da yapılabilecektir. Değişiklikler geçici olarak karşılıklı mutabakata varıldığı tarihten itibaren uygulanmaya başlanacak ve diplomatik nota teatisi ile teyit edilmesinden sonra yürürlüğe girecektir.

MADDE 20 **İHTİLAFLARIN ÇÖZÜMÜ**

1. İşbu Anlaşmanın yorumlanmasında veya uygulanmasında Akit taraflar arasında herhangi bir uyuşmazlık çıkması durumunda, Akit Taraflar öncelikle uyuşmazlıklarını her iki Akit Taraf Devletinin Havacılık Otoriteleri arasında doğrudan müzakere yoluyla çözmeye çaba göstereceklerdir.
2. Söz konusu Havacılık Otoritelerinin müzakereler yoluyla çözüme ulaşamamaları halinde, ihtilaf, diplomatik kanallar yoluyla çözüme kavuşturulacaktır.
3. Akit Tarafların, yukarıda yer alan (1.) ve (2.) fıkraların hükümleri doğrultusunda bir çözüme ulaşamamaları halinde, Akit Taraflardan herhangi biri söz konusu uyuşmazlığı, ilgili kanunlarına ve düzenlemelerine uygun bir şekilde, birer üyesi her bir Akit Tarafça belirlenecek, tahkim heyetinin başkanı olarak görev yapacak üçüncü üyesi ise Akit Tarafların Devletlerinden birinin vatandaşı olmamak ve hakemlerin belirlendiği tarih itibarıyla her iki Akit Tarafın da diplomatik ilişkide olduğu bir Devletin vatandaşı olmak kaydıyla, bu iki hakem tarafından seçilecek, üç hakemden oluşan bir tahkim heyetine sunabilecektir.

Her bir Akit Taraf, uyuşmazlığın tahkime götürüleceğine dair bildirimini taahhütlü posta ile tebellüğ ettikleri tarihi izleyen altmış (60) gün içinde aday gösterecekleri hakemi belirleyecektir. Tahkim heyetinin başkanı ise, her bir Akit Tarafın hakemlerini belirledikleri tarihten itibaren altmış (60) gün içerisinde belirlenecektir.

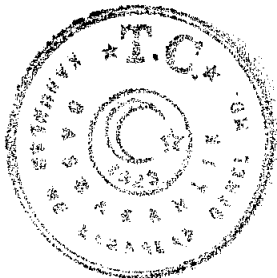


Eğer bir Akit Taraf belirlenen süre içinde hakemini bildirmezse veya seçilen hakemler tahkim heyeti başkanının belirlenmesine belirtilen sürede karar veremezlerse, gerekli hallerde, her bir Akit Taraf Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Konsey Başkanından tahkim heyeti başkanını veya bildirmeyen tarafın hakemini belirlemesini talep edebilir.

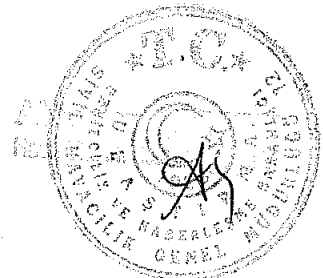
4. Akit Taraflardan herhangi birinin vatandaşı olmamak kaydıyla Uluslararası sivil Havacılık Örgütü Konseyi Başkan Yardımcısı veya kıdemli bir üyesi, duruma bağlı olarak, Uluslararası sivil Havacılık Örgütü Başkanının yokluğunda veya yetersizliği durumunda Başkanın tahkim süreci ile ilgili olarak işbu Maddenin (3.) fıkrasında belirtilen sorumluluklarını üstlenecektir.
5. Tahkim Heyeti, usullerini ve tahkim işleminin yerini Akit Taraflar arasında mutabık kalınan hükümlere tabi olmak kaydıyla belirleyecektir.
6. Tahkim Heyetinin kararları aralarında uyuşmazlık bulunan Akit Taraflar açısından nihai ve bağlayıcı nitelik taşıyacaktır.
7. Eğer bir Akit Taraf veya Akit Taraflardan biri tarafından tayin edilen havayolu işbu Maddenin (2.) fıkrasına göre verilen karara uymazsa, diğer Akit Taraf işbu Anlaşma doğrultusunda diğer Akit Tarafa sağlanan hakları veya ayrıcalıkları sınırlandırabilir, askıya alabilir veya iptal edebilir.
8. Her bir Akit Taraf kendi hakeminin masraflarını karşılayacaktır İşbu Maddenin (3.) fıkrası uyarınca, üçüncü hakemin ya da temerrüde düşen Tarafça bildirilmeyen hakemin atanmasında Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün yapacağı her türlü masraf da dâhil olmak üzere, tahkim heyeti başkanının ücretleri ve masrafları Akit Taraflarca eşit olarak paylaşılacaktır.
9. Tahkime başvurulmasından itibaren tahkim heyeti kararını açıklayana dek, Akit Taraflar fesih hali dışında, verilen nihai karar doğrultusunda yapılabilecek düzeltmelere halel getirmeksizin, işbu Anlaşmadan doğan tüm yükümlülüklerini yerine getirmeye devam edeceklerdir.

MADDE 21 TESCİL

İşbu Anlaşma, işbu Anlaşmanın Ekleri ve bunlar üzerinde yapılabilecek tüm değişiklikler Akit Taraflarca ICAO nezdinde tescil ettirilecektir.



20/24



MADDE 22
ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR

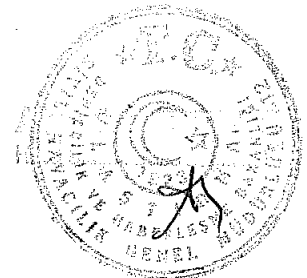
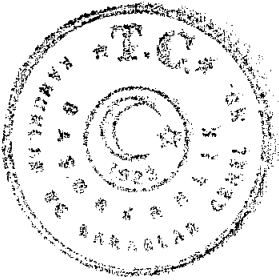
Uluslararası hava taşımacılığına ilişkin olarak, her iki Akit Tarafın da taraf olduğu çok taraflı bir sözleşmenin veya anlaşmanın imzalanması halinde, işbu Anlaşma söz konusu sözleşme veya anlaşmanın hükümlerine uyum sağlayacak şekilde değiştirilebilecektir.

MADDE 23
GEÇERLİLİK ve SONA ERME

İşbu Anlaşma süresiz olarak geçerli olmak üzere imzalanmıştır.

Akit Taraflardan herhangi biri her an diğer Akit Tarafa işbu Anlaşmayı feshetmek istediğini yazılı olarak bildirebilecektir; bu bildirim eşzamanlı olarak Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne de ulaştırılacaktır.

Bu durumda, sona erme bildirimi, karşılıklı mutabakatla süre bitiminden önce geri çekilmediği takdirde, işbu Anlaşma sona erme bildiriminin diğer Akit Tarafça tebellüğ edildiği tarihten on iki (12) ay sonra sona erecektir. Diğer Akit Tarafın bildirimi tebellüğ ettiğini teyit etmemesi durumunda, söz konusu bildirimin, bu bildirimin Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne ulaştığı tarihten on dört (14) iş günü sonra tebellüğ edilmiş olduğu kabul edilecektir.



MADDE 24 YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ

İşbu Anlaşma, Akit Tarafların, uluslararası anlaşmaların akdedilmesine ve yürürlüğe girişine ilişkin olarak kendilerinin yasal formalitelerinin yerine getirildiğini birbirlerine bildirdikleri tarihte yürürlüğe girecektir.

Yukarıdaki hususlar muvacehesinde, işbu Anlaşma kendilerinin ilgili Hükümetleri tarafından usulüne uygun bir şekilde yetkilendirilmiş olan aşağıdaki imza sahipleri tarafından imza edilmiştir.

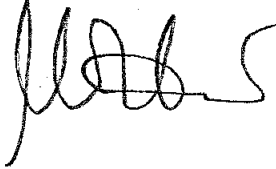
Her bir metin birbirine eşdeğer olmak üzere Durban'da 2013 yılının Aralık ayının 12 nci günü Türkçe, Kmer ve İngilizce dillerinde iki nüsha halinde düzenlenmiştir. Yürütmeye, yorumlamaya veya uygulamaya herhangi bir farklılığın oluşması halinde, İngilizce metin hakim gelecek ve geçerli olacaktır.

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ADINA**

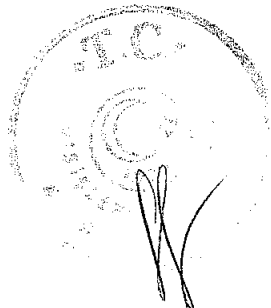
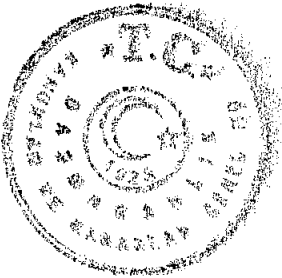


Bilal EKŞİ
Genel Müdür
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

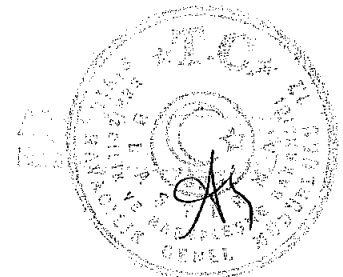
**KAMBOÇYA KRALLIĞI HÜKÜMETİ
ADINA**



Mao HAVANNALL
Bakan
Sivil Havacılık Bakanlığı



2013.12.12



EK I HAT ÇİZELGESİ

1. Türkiye Cumhuriyeti tarafından tayin edilen havayolları her iki yönde aşağıda belirtilen hava hizmetlerini işletme hakkına sahip olacaktır:

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Variş Noktası	İleri Noktalar
Türkiye'deki Noktalar	Herhangi bir Nokta (*)(**)	Kamboçya'daki Noktalar	Herhangi bir Nokta (*)(**)

2. Kamboçya Krallığı tarafından tayin edilen havayolları her iki yönde aşağıda belirtilen hava hizmetlerini işletme hakkına sahip olacaktır:

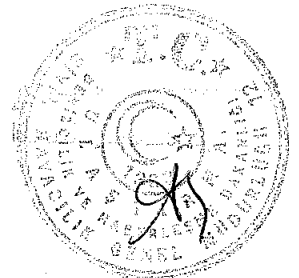
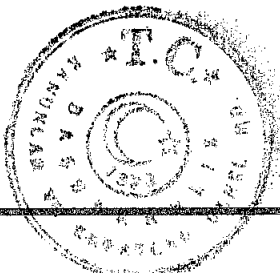
Hareket Noktası	Ara Noktalar	Variş Noktası	İleri Noktalar
Kamboçya'daki Noktalar	Herhangi bir Nokta (*)(**)	Türkiye'deki Noktalar	Herhangi bir Nokta (*)(**)

Notlar:

(*) Yukarıdaki hatlar arasındaki ara noktalar ve ileri noktalar ile tayin edilen havayolları tarafından bu noktalar arasında kullanılabilen 5. trafik hakları her iki Akit Tarafın havacılık otoriteleri arasında müştereken belirlenecektir.

(*) İlgili güzergâhtaki hizmetlerin başlangıç ve bitiş noktasının, havayolunu tayin eden Akit Tarafın ülkesi içinde bulunması koşuluyla, tayin edilmiş havayolu (havayolları), tamamen kendi takdirinde olmak kaydıyla, herhangi bir uçuşta ya da hiç bir uçuşta ara noktaları ve ileri noktaları kullanmayabilecektir.

(**) Her iki ülkenin havacılık otoriteleri tarafından birbirlerine yazılı bir bildirim gönderilmesi vasıtasıyla belirlenecek ve seçilecektir.



EK II KOD PAYLAŞIMI

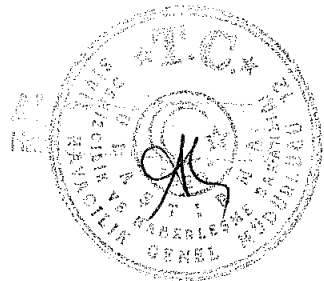
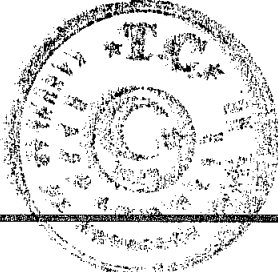
Her bir Akit Tarafın tayin etmiş olduğu havayolu (havayolları);

- a) aynı Akit Tarafın herhangi bir havayolu veya havayolları;
- b) diğer Akit Tarafın herhangi bir havayolu veya havayolları;
- c) üçüncü bir ülkenin herhangi bir havayolu veya havayolları;

ile, bu düzenlemelerde yer alan tüm havayollarının gerekli hat ve trafik haklarına sahip olmaları ve satılan her bilet için, alıcıyı satış noktasında hizmetin hangi kısmında hangi havayolunun görev yapacağı konusunda bilgilendirmeleri koşuluyla, bloke yer angajmanı, kod paylaşımı veya diğer ticari uygulamalar gibi pazarlama düzenlemeleri akdedebilecektir.

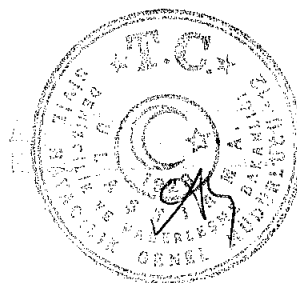
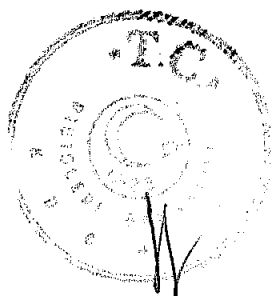
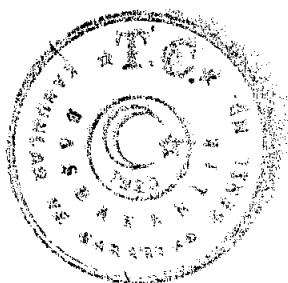
Üçüncü taraf kod paylaşımı düzenlemeleri için, bu düzenlemeler içinde yer alan tüm havayolları her iki Akit Tarafın havacılık otoritelerinin onayına tabi olacaktır. Üçüncü bir ülkeye veya üçüncü bir ülkeden gerçekleştirilecek seferlere ilişkin olarak, ilgili üçüncü tarafın, diğer Akit Tarafın havayolları ile diğer havayolları arasında benzer düzenlemeler yapılmasına izin vermediği durumlarda ilgili Akit Tarafın havacılık otoriteleri bu tür düzenlemeleri kabul etmeme hakkına sahiptir.

Kod Paylaşımı hizmetlerinin pazarlamacı havayolunun frekans hakkından sayılmayacağı hususu her iki Akit Tarafın ortak anlayışıdır.



AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
AND
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF CAMBODIA

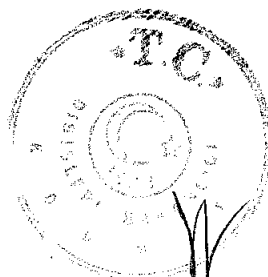
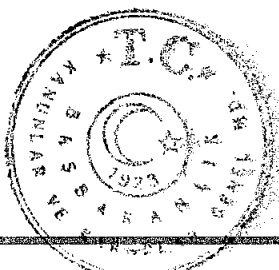
ASLI GIBİDİR



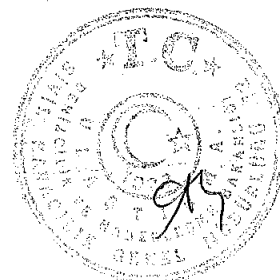
CONTENT

<u>ARTICLE</u>	<u>TITLE</u>
1	DEFINITIONS
2	GRANT OF RIGHTS
3	DESIGNATION AND AUTHORIZATION
4	REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION
5	CAPACITY
6	TARIFFS
7	CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES
8	DIRECT TRANSIT
9	USER CHARGES
10	NON -NATIONAL PERSONNEL AND ACCESS TO LOCAL SERVICES
11	CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS
12	MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES
13	AVIATION SAFETY
14	AVIATION SECURITY
15	LEASING
16	FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION
17	STATISTICS
18	APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS
19	CONSULTATIONS AND AMENDMENT
20	SETTLEMENT OF DISPUTES
21	REGISTRATION
22	MULTILATERAL AGREEMENTS
23	VALIDITY AND TERMINATION
24	ENTRY INTO FORCE
ANNEX I	ROUTE SCHEDULE
ANNEX II	CODE SHARING

ASLI GIBIR



2/24



The Government of the Republic of Turkey and the Government of the Kingdom of Cambodia hereinafter referred to as "Contracting Parties",

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities,

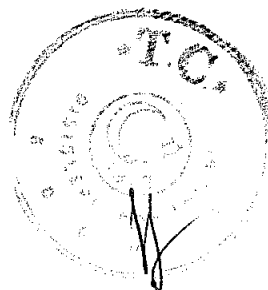
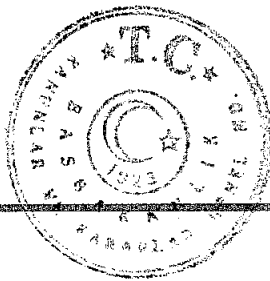
Recognising that efficient and competitive international air services enhance economic growth, trade, tourism, investment and the welfare of consumers,

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affecting the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation, and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ASLI GİBİDİR



3/24

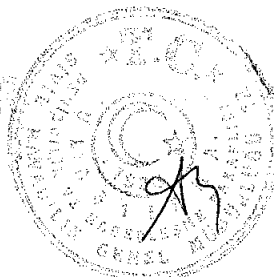
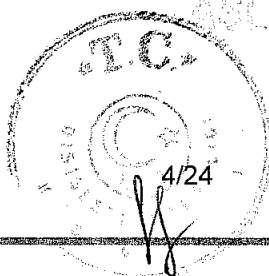
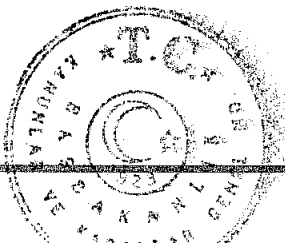


DEFINITIONS

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the terms:
 - a. "Aeronautical Authorities" means in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications, Directorate General of Civil Aviation (DGCA) and in the case of the Kingdom of Cambodia, State Secretariat of Civil Aviation or in both cases any person or body authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
 - b. "Agreement" means, this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
 - c. "Agreed services" means, the international air services which can be operated, according to provisions of this Agreement on the specified routes;
 - d. "Annex" means the Annex to this Agreement or any amendments thereto, in accordance with the provisions of Article 19 (Consultations and Amendment) of this Agreement.
 - e. "Air service" "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings specified in Article 96 of the Convention;
 - f. "Capacity" means,

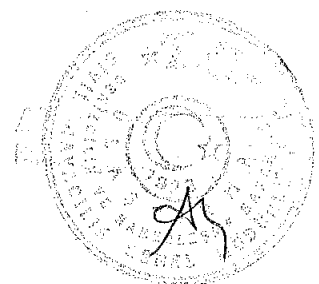
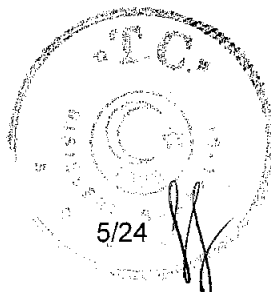
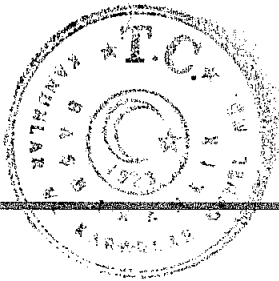
-in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route or section of a route,

-in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
 - g. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
 - h. "Designated airline(s)" means any airline(s) which has/have been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;



- i. "Ground-handling" means and includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;
- j. "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;
- k. "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- l. "Marketing airline" means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;
- m. "Schedule" means the schedule of the routes to operate air transportation services annexed to the present Agreement and any modifications thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 19 (Consultations and Amendment) of the present Agreement;
- n. "Specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;
- o. "Spare parts" means, articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;
- p. "Tariff" means any fare, rate or charge, the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- q. "Territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention;
- r. "Regular equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment;
- s. "User charges" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

ASLI GİZLİDİR

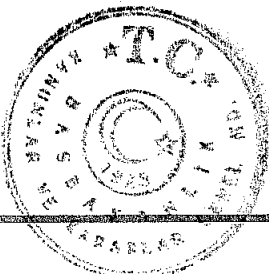


ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of scheduled international air services on the routes specified in Annex I to this Agreement by the designated airlines of the other Contracting Party:
 - a. to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,
 - b. to make stops in the said territory for non-traffic purposes,
 - c. to make stops in the territory at the points specified for that route in Annex I to this Agreement for the purpose of embarking and disembarking the international traffic in combination or separately.
2. Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, traffic carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party one or more airlines to operate the agreed services in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designation.
2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for appropriate authorization each Party shall grant the appropriate authorization with minimum procedural delay, provided that:
 - a) substantial ownership and effective control are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;
 - b) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security); and
 - c) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.



3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4

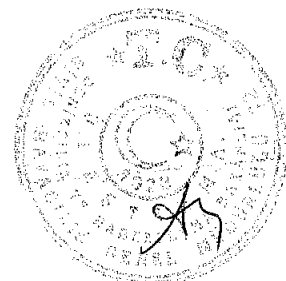
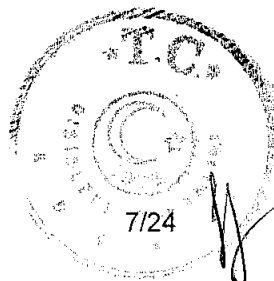
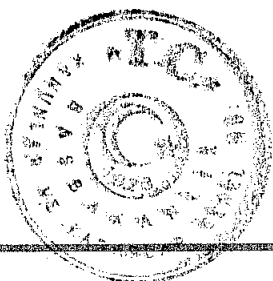
REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

1. The aeronautical authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently:
 - a) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;
 - b) in the event of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security); and
 - c) in the event of failure that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultations aeronautical authorities of the State of other Contracting Party. In such a case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

ARTICLE 5

CAPACITY

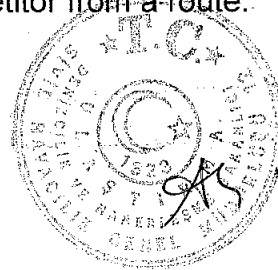
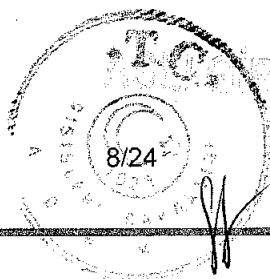
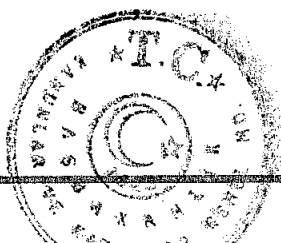
1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of air services between the territories of two Contracting Parties.



2. In the operation by the designated airline(s) of either Contracting Party of the specified air services, the interests of the airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same route.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements of passengers and cargo including mail between the territories of the Contracting Parties.
4. In the operation of the agreed services, the total capacity to be provided and the frequency of the services to be operated by the designated airlines of each Contracting Party shall be, at the outset, be mutually determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the services are inaugurated. Such capacity and frequency of services initially determined may be reviewed and revised from time to time by said authorities.

ARTICLE 6 TARIFFS

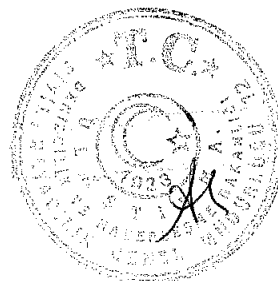
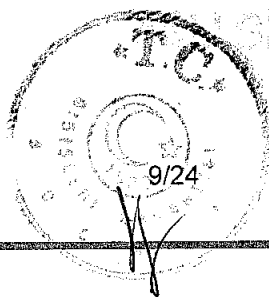
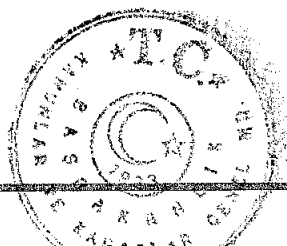
1. Each Contracting Party shall allow the tariffs for international air services operated to/from/through its territory to be established by the designated airlines at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. The tariffs established under paragraph (1) may be required to be filed or notified by the designated airlines of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party subject to laws and regulations of each Contracting Party.
3. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, in the establishment of tariffs, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor, being a designated airline of the other Contracting Party, or excluding such a competitor from a route.



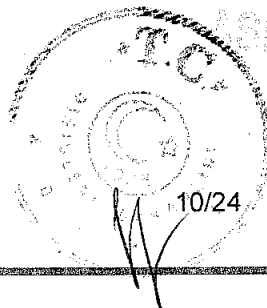
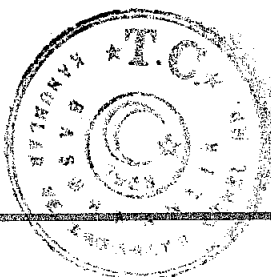
4. The Contracting Parties agree that the following airline practices, in relation to the establishment of tariffs, may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:
 - a. charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
 - b. the practices in question are sustained rather than temporary;
 - c. the practices in question have a serious economic effect on, or cause significant damage to, designated airline(s) of the other Contracting Party; and
 - d. behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.
5. In the event that either aeronautical authority is dissatisfied with a tariff proposed or in effect for an airline of the other Contracting Party, the aeronautical authorities will endeavour to settle the matter through consultations, if so requested by either authority. In any events, the aeronautical authority of a Contracting Party shall not take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff of an airline of the other Contracting Party.
6. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of one Contracting Party shall provide, on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format as specified by such authorities.
7. No Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 7 CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts (including engines), supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids), and aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight) carried on board, such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft until such time as they are re-exported or are used on board aircraft on the part of the journey to be performed over that territory.



2. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, the following items may be exempt from the same duties in relation with the exception of carriage corresponding to the service performed;
 - a. aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in an international service of the Contracting Party,
 - b. spare parts (including engines) and regular airborne equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline(s) of the other Contracting Party,
 - c. fuel and lubricants (including hydraulic fluids) destined to supply aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey to be performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board,
 - d. printed ticket stock, airway bills any printed material bearing insignia of a designated airline of a Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline intended for use in the operation of international services until such time as they are re-exported,
3. Materials referred to in paragraph (2) above shall be subject to supervision or control of customs authorities.
4. The regular airborne equipment, spare parts (including engines), aircraft stores and supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids) as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they shall be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations of that Contracting Party.
5. The fees corresponding to the services performed in relation to the storage and customs clearance will be charged in accordance with the national laws and regulations of the Contracting Parties.



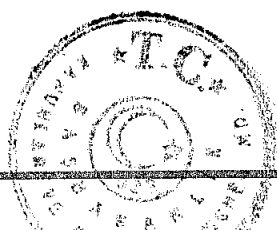
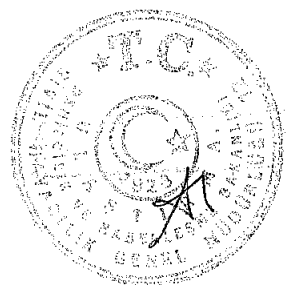
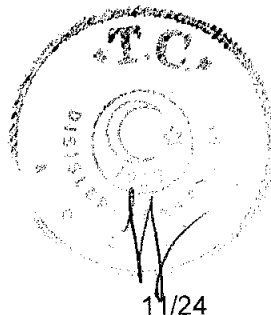
ARTICLE 8 DIRECT TRANSIT

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control except in respect of security measures against violence, air piracy and smuggling of narcotics & psychotropic substances. Such baggage, cargo and mail shall be exempt from customs, excise and similar duties, fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

ARTICLE 9 USER CHARGES

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full costs may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles in paragraphs 1 and 2. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

ASU CIVILIR

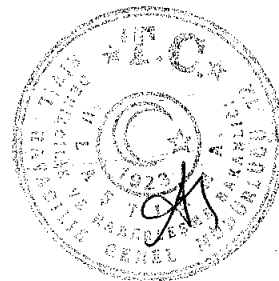
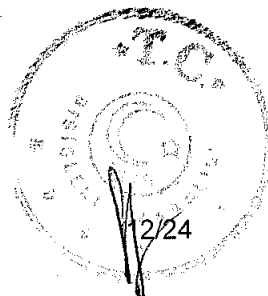
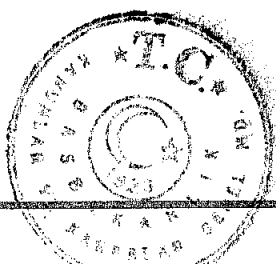


4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 20 (Settlement of Disputes), to be in breach of a provision of this Article, unless:
 - a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or
 - b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.
5. Airports, airways, air traffic control and air navigation services, aviation security, and other related facilities and services that are provided in the territory of one Party shall be available for use favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time arrangements for use are made.

ARTICLE 10 NON- NATIONAL PERSONNEL AND ACCESS TO LOCAL SERVICES

1. In accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment the designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled to bring in and to maintain in the territory of the other Contracting Party their own administrative, commercial, sales, operational, technical and other specialist staff who are required for the operation of the agreed services.
2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services and personnel of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and which has been authorized to perform such services for other airlines.
3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such laws and regulations each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph (1) of this Article.

ASL 016107

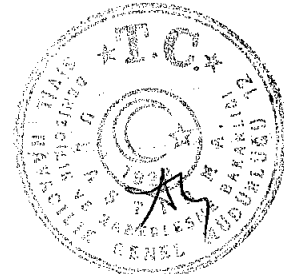
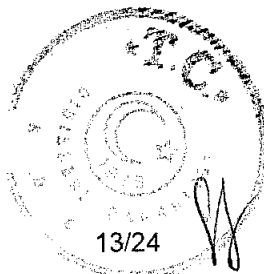
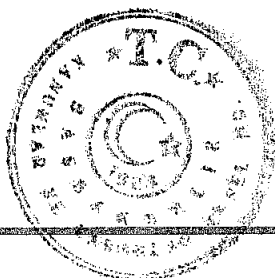


ARTICLE 11
CURRENCY CONVERSION AND REMITTANCE OF EARNINGS

1. Each designated airline(s) shall have the right to sell and issue its own transportation documents in the territory of the other Contracting Party through its sales offices and, at its discretion, through its agents. Such airlines shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in any convertible currency and/or in local currency.
2. Each designated airline(s) shall have the right to convert and remit to its country, on demand, at the official rate of exchange, the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of traffic. In the absence of appropriate provisions of a payments agreement between the Contracting Parties, the above mentioned transfer shall be made in convertible currencies and in accordance with the national laws and foreign exchange regulations applicable.
3. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.
4. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency or, provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies

ARTICLE 12
RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention. However, each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or any other State.

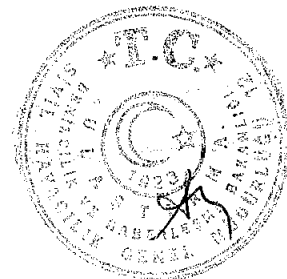
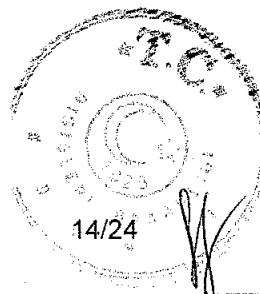
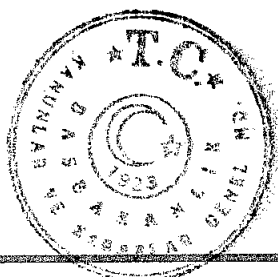


2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization (ICAO), the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4 (Revocation or Suspension of Operating Authorization) of this Agreement.

ARTICLE 13 AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities and services, to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer, in the aspects mentioned in paragraph 1 of this Article, safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum ICAO standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action within an agreed time period. Failure to take appropriate action within the agreed time period shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation or Suspension of Operating Authorization) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 16 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the State of the other Contracting Party may, while within the territory of the State of the other Contracting Party, be made subject of an examination (in this Article called "ramp inspection"), without unreasonable delay. This would be an inspection by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft. However, the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the objective of this inspection will be to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment, in accordance with the established effective norms on the basis of the Convention.

ASLI GİBİDİR

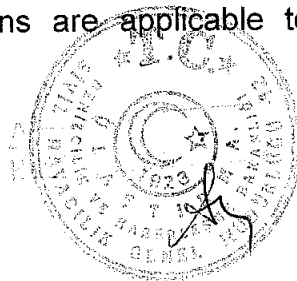
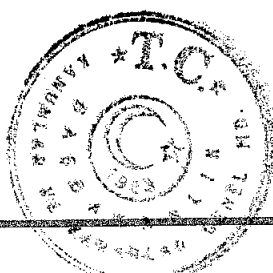


4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
- serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

ARTICLE 14 AVIATION SECURITY

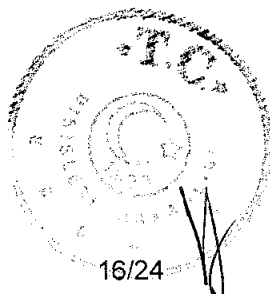
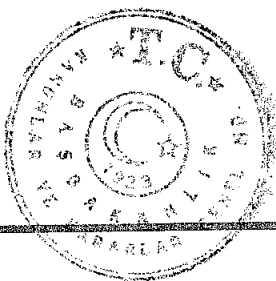
- Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 or any other Convention on aviation security to which the Contracting Parties are parties.
- Upon request, the Contracting Parties shall provide all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.
- The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by ICAO and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.



They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences which shall be held in accordance with paragraph 2 of Article 19 (Consultations and Amendment) of this Agreement.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, and baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed in the territory of the respective State is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

ASLI GIBIR



Handwritten mark or signature.

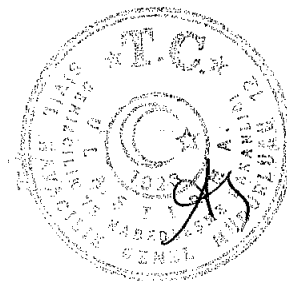
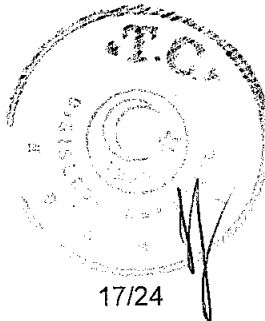
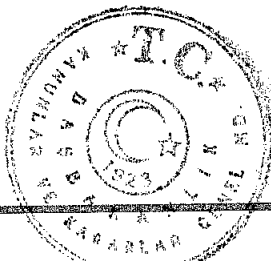
ARTICLE 15 LEASING

1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 13 (Aviation Safety), 14 (Aviation Security) of this Agreement and the national laws and regulations of each Contracting Party.
2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that:
 - (a) this would not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have;
 - (b) that the financial benefit to be obtained by the lessor airline will not be dependent on the profit or loss of the operation of the designated airline concerned; and
 - (c) that the responsibility for the continued airworthiness and the adequacy of operating and maintenance standards of any leased aircraft operated by an airline designated by a Contracting Party will be established in conformity with the Convention.

ARTICLE 16 FLIGHT SCHEDULE SUBMISSION

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least sixty (60) days prior to the operation of the agreed services. Any modification thereof shall be submitted for consideration at least thirty (30) days prior to the operation.
2. For supplementary flights which the designated airline of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved flight schedule, that airline has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests shall be submitted in accordance with the national laws and regulations of the Contracting Parties. The same procedure shall be applied to any modification thereof.

ASLI GIBDIR



ARTICLE 17 STATISTICS

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

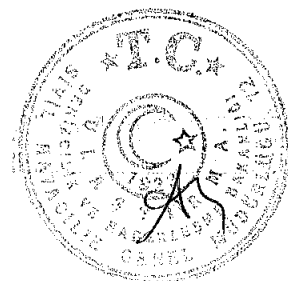
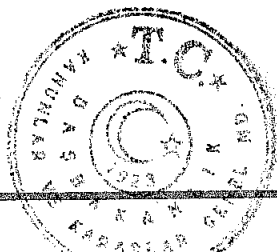
ARTICLE 18 APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and the regulations of a Contracting Party relating to the entry into, sojourn in or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft or flights of such aircraft over that territory shall be applied to aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.
2. The laws and the regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in or departure from its territory of passengers, crew, baggage or cargo, including mail, such as formalities relating to entry, exit, clearance, emigration and immigration, aviation security, passports, customs, currency, postal, health and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply the copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

ARTICLE 19 CONSULTATIONS AND AMENDMENT

1. In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement and the Annexes thereto.

ASLI GÖRÜLÜ

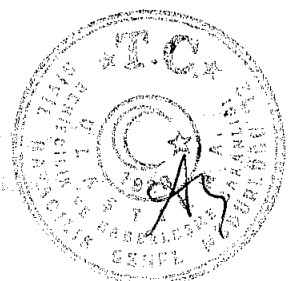
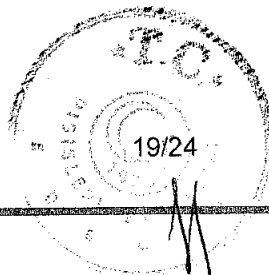
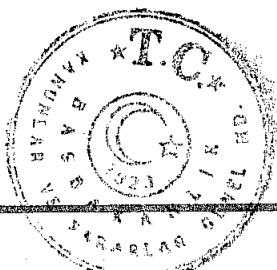


2. Should one Contracting Party request consultations with a view to modify this Agreement or its Annexes, such consultations shall begin at the earliest possible date but not later than sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives the written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence. Each Contracting Party shall prepare and present during such consultations relevant evidence in support of its position in order to facilitate rational and economic decisions to be taken.
3. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such modification enters into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfillment of their constitutional procedures.
4. Amendments to the Annexes may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 20 SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by negotiations between Aeronautical Authorities of the States of both Contracting Parties.
2. If the said Aeronautical Authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, either Contracting Party may in accordance with its relevant laws and regulations refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third arbitrator, who shall be the umpire, to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such arbitrator shall not be a national of the State either Contracting Party and shall be a national of a State having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of appointment.

Each Contracting Party shall nominate its arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, through registered mail, of a notice of arbitration. The umpire shall be appointed within a further period of sixty (60) days following the appointment of the arbitrator by each of the Contracting Parties.

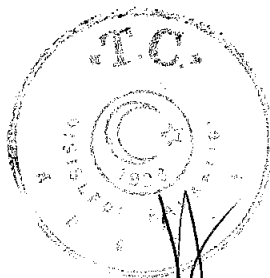
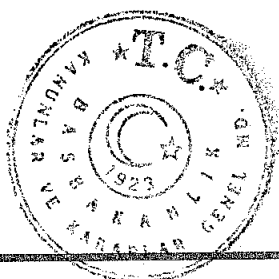


If a Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the specified period or in case the chosen arbitrators fail to agree on the umpire within the mentioned period, each Contracting Party may request the President of the Council of ICAO to appoint the umpire or the arbitrator representing the Party in default, as the case may require.

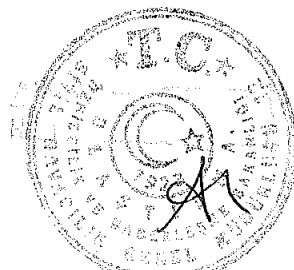
4. The Vice-President or a senior member of the ICAO Council, not being a national of either of the Contracting Parties, as the case may be, shall replace the President of ICAO in its arbitral duties, as mentioned in paragraph (3) of this Article, in case of absence or incompetence of the latter.
5. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration subject to provisions agreed upon between the Contracting Parties.
6. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Contracting Parties to the dispute.
7. If either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which have been granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.
8. Each Contracting Party shall bear the expenses of its own arbitrator. The expenses of the umpire, including his/her fees and any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the Party in default as referred to in paragraph (3) of this Article shall be shared equally by the Contracting Parties.
9. Pending the submission to arbitration and thereafter until the arbitral tribunal publishes its award, the Contracting Parties shall, except in the event of termination, continue to perform all their obligations under this Agreement without prejudice to a final adjustment in accordance with the said award.

ARTICLE 21 REGISTRATION

This Agreement, its Annexes and all amendments thereto shall be registered with ICAO by Contracting Parties.



20/24



ARTICLE 22 MULTILATERAL AGREEMENTS

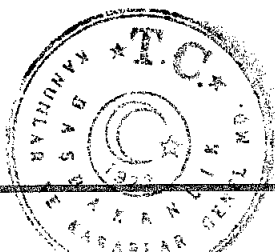
In the event of conclusion of a multilateral convention or agreement concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement may be modified to conform with the provisions of such convention or agreement.

ARTICLE 23 VALIDITY and TERMINATION

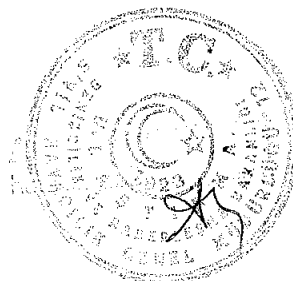
This Agreement is concluded for an unlimited period of time.

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall simultaneously be communicated to ICAO.

In such case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) working days after the date on which ICAO will have received communication thereof.



21/24



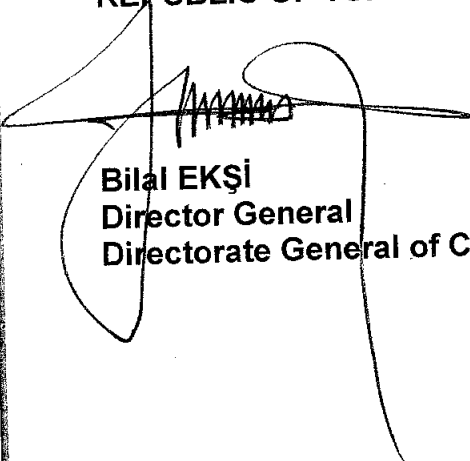
ARTICLE 24 ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfillment of their legal formalities with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements.

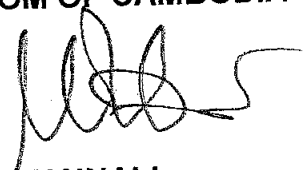
In witness whereof the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

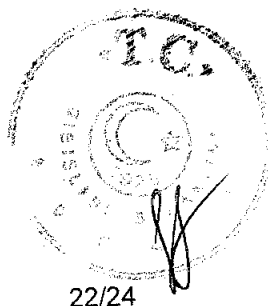
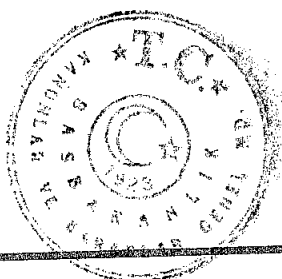
Done at Durban this 12th day of December the year 2013 in duplicate in the Turkish, Khmer, and English languages, all texts being equally authenticated. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF TURKEY

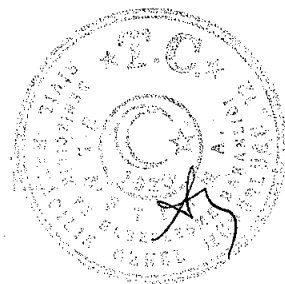

Bilal EKŞİ
Director General
Directorate General of Civil Aviation

FOR THE GOVERNMENT OF THE
KINGDOM OF CAMBODIA


Mao HAVANNALL
Secretary of State
State Secretariat of Civil Aviation



22/24



ANNEX I ROUTE SCHEDULE

1. The airlines designated by the Republic of Turkey shall be entitled to operate air services in both directions as follows:

From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Turkey	Any point (*)(**)	Points in Cambodia	Any point (*)(**)

2. The airlines designated by the Kingdom of Cambodia shall be entitled to operate air services in both directions as follows:

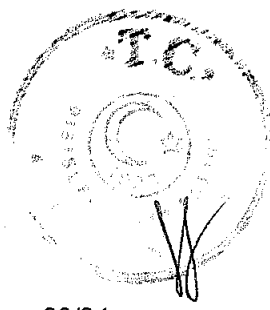
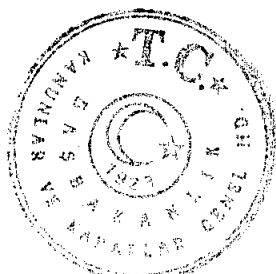
From	Intermediate Points	To	Beyond Points
Points in Cambodia	Any point (*)(**)	Points in Turkey	Any point (*)(**)

Notes:

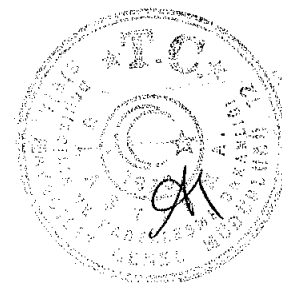
(*) The intermediate points and beyond points on the above routes, and 5th freedom traffic rights which may be exercised at such points by the designated airlines, shall be jointly determined between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(*) Intermediate and beyond points may be omitted by the designated airline(s) on any or all flights at their discretion provided that such services on this route shall start and terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline.

(**) To be specified and selected by the aeronautical authorities of both countries through a written notice to the aeronautical authorities of both countries.



23/24



ANNEX II CODE SHARING

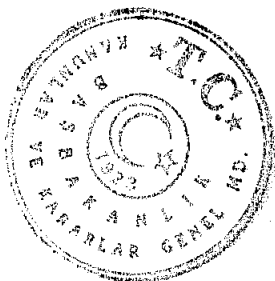
The designated airline(s) of either Contracting Party may enter into marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other commercial arrangements with:

- a) an airline or airlines of the same Contracting Party;
- b) an airline or airlines of other Contracting Party;
- c) an airline or airlines of a third country

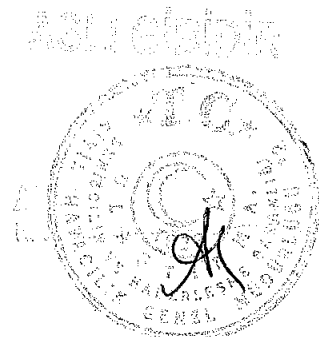
provided that all airlines in the above arrangements hold the appropriate route and traffic rights ,and, in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

For third party code share arrangements all airlines in such arrangements are subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Should such a third party not authorized or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the aeronautical authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements

It is the common understanding of both Contracting Parties that code-share services are not counted against the frequency entitlement of the marketing airline.



24/24



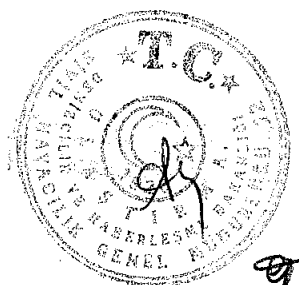
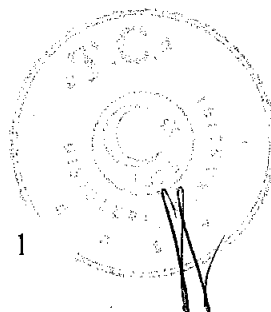
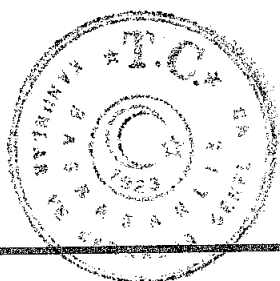
កិច្ចព្រមព្រៀងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស

រវាង

រដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋកម្ពុជា

និង

រដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា



មាតិកា

មាត្រា ចំណងជើង

១. និយមន័យ
 ២. ការផ្តល់សិទ្ធិ
 ៣. ការចាត់តាំង និងការផ្តល់សិទ្ធិអនុញ្ញាត
 ៤. ការដកហូត ឬ ការផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្ននៃការផ្តល់សិទ្ធិប្រតិបត្តិការ
 ៥. ចំណុះដឹកជញ្ជូន
 ៦. តម្លៃសេវាកម្ម
 ៧. ពន្ធគយ និងពន្ធផ្សេងៗ
 ៨. ការបន្តដំណើរដោយផ្ទាល់
 ៩. បន្ទុកបំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និងគ្រឿងបរិក្ខារធានា
 ១០. បុគ្គលិកក្រៅសញ្ជាតិ និងការចូលធ្វើសេវាកម្មក្នុងស្រុក
 ១១. ការផ្លាស់ប្តូររូបិយប័ណ្ណ និងប្រាក់បញ្ញើ ដែលរកបាន
 ១២. ការទទួលស្គាល់ទៅវិញទៅមកនៃវិញ្ញាបនបត្រ និងអាជ្ញាប័ណ្ណ
 ១៣. សុវត្ថិភាពអាកាសចរ
 ១៤. សន្តិសុខអាកាសចរ
 ១៥. ការជួលអាកាសយាន
 ១៦. ការដាក់ជូនកាលវិភាគផ្លូវហោះហើរ
 ១៧. ស្ថិតិ
 ១៨. ការអនុវត្តន៍ច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិ
 ១៩. ការពិគ្រោះយោបល់ និងការធ្វើវិសោធនកម្ម
 ២០. ការដោះស្រាយវិវាទ
 ២១. ការចុះបញ្ជី
 ២២. កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគី
 ២៣. សុពលភាព និងការបញ្ចប់
 ២៤. ការចូលជាធរមាន
- ឧបសម្ព័ន្ធទី១ កាលវិភាគផ្លូវហោះហើរ
ឧបសម្ព័ន្ធទី២ ការអភិវឌ្ឍន៍

រដ្ឋាភិបាលនៃសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតកម្ពុជា និងរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ចាប់ពីពេលនេះតទៅមានឈ្មោះថា ជា “ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង”

ក្នុងនាមភាគីអនុសញ្ញា ស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដែលបានចុះ
ហត្ថលេខា នៅទីក្រុងស៊ីកាហ្គោ នៅថ្ងៃទី០៧ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៤៤

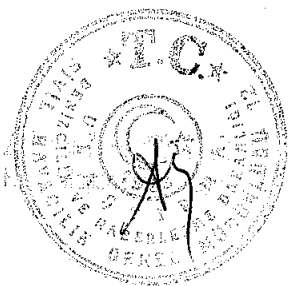
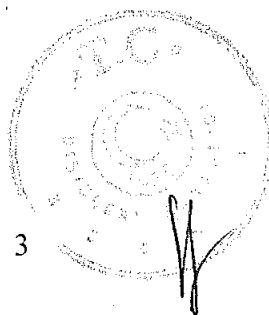
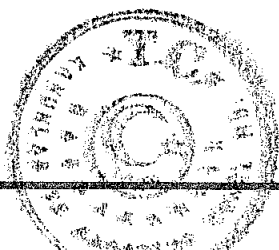
មានគោលបំណង ដើម្បីសម្រួលដល់ការពង្រីកនៃកាលានុវត្តភាពសេវាកម្ម
ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ

ដោយទទួលស្គាល់ថា មានប្រសិទ្ធភាព និងការប្រកួតប្រជែងសេវាកម្មដឹក
ជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ លើកកម្ពស់កំណើនសេដ្ឋកិច្ច ពាណិជ្ជកម្ម ទេស
ចរណ៍ ការវិនិយោគ និងសុខុមាលភាព របស់អតិថិជន

មានគោលបំណង ដើម្បីធានានូវកំរិតខ្ពស់បំផុត នៃសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខ
នៅក្នុងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ និងការអះអាងរបស់ពួកគេ
ដែលពាក់ព័ន្ធអំពីសកម្មភាព ឬ ការគំរាមកំហែងប្រឆាំងនឹងសន្តិសុខអាកាសយាន
ដែលធ្វើឲ្យអន្តរាយដល់សុវត្ថិភាពរបស់មនុស្ស ឬ ទ្រព្យសម្បត្តិយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ ដែល
ប៉ះពាល់ដល់ប្រតិបត្តិការនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និងធ្វើឲ្យប៉ះពាល់
ដល់ទំនុកចិត្តសាធារណៈ នៅក្នុងសុវត្ថិភាពអាកាសចរស៊ីវិល និង

មានគោលបំណង ដើម្បីបញ្ចប់កិច្ចព្រមព្រៀង ក្នុងគោលបំណងបង្កើត និង
ធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស រវាង និងចំណុចឯនាយនៃទឹកដី
រៀងៗខ្លួនរបស់ពួកគេ។

បានព្រមព្រៀង ដូចខាងក្រោម៖



មាត្រា ១
និយមន័យ

១. លើកលែងតែក្នុងករណីបរិបទតម្រូវ សម្រាប់តែគោលបំណងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នូវពាក្យ ៖

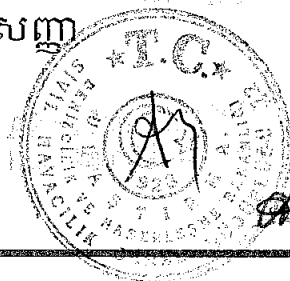
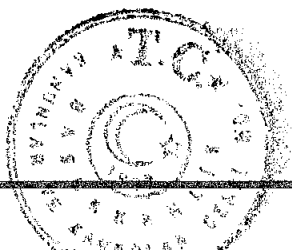
ក. "អាជ្ញាធរអាកាសចរ" មានន័យថា នៅក្នុងករណីនៃសាធារណរដ្ឋទូទៅ ក្រសួងដឹកជញ្ជូន កិច្ចការនាវាចរណ៍ និងការប្រាស្រ័យទាក់ទង អគ្គនាយកដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល និងនៅក្នុងករណីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ឬ នៅក្នុងករណីទាំងពីរ បុគ្គលណាមួយ ឬ ស្ថាប័នបានអនុញ្ញាតឲ្យអនុវត្តបំពេញតួនាទីបច្ចុប្បន្ន ដែលបានផ្តល់ឲ្យអាជ្ញាធរទាំងពីរ

ខ. "កិច្ចព្រមព្រៀង" មានន័យថា កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឧបសម្ព័ន្ធនានារបស់កិច្ចព្រមព្រៀង និងការធ្វើវិសោធនកម្មណាមួយ

គ. "សេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀង" មានន័យថា សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដែលបានប្រតិបត្តិការស្របតាមបទបញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ នៅលើផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់

ឃ. "ឧបសម្ព័ន្ធ" មានន័យថា ជាឧបសម្ព័ន្ធ ទៅនឹងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឬ ការធ្វើវិសោធនកម្មណាមួយ អនុលោមតាមបទបញ្ញត្តិនៃមាត្រា ១៩ (ការពិគ្រោះយោបល់ និងការធ្វើវិសោធនកម្ម) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ

ង. "សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស" "សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ" "ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍" និង "ការឈប់សំចតមិនធ្វើពាណិជ្ជកម្ម" មានអត្ថន័យ ដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុងមាត្រា ៩៦ នៃអនុសញ្ញា



ច. "ចំណុះដឹកជញ្ជូន" មានន័យថា

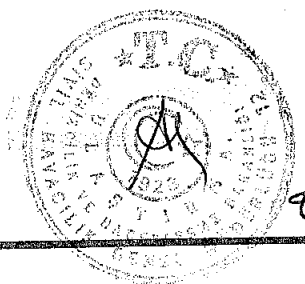
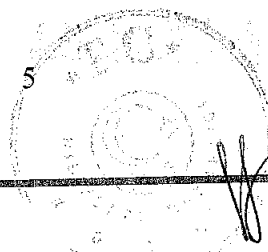
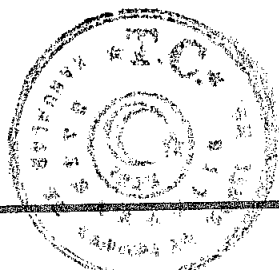
- ពាក់ព័ន្ធនឹងអាកាសយាន ចំណុះផ្ទុកនៃអាកាសយាននោះ ដែលអាចផ្ទុកបាន នៅលើផ្លូវហោះហើរ ឬ ជាផ្នែកនៃផ្លូវហោះហើរមួយ
- ពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសដែលបានកំណត់ ចំណុះដឹកជញ្ជូននៃអាកាសយានដែលបានប្រើប្រាស់លើសេវាកម្មនោះ គុណនឹងចំនួនជើងហោះហើរដែលប្រតិបត្តិការដោយអាកាសយាននោះ ក្នុងអំឡុងពេលដែលបានផ្តល់ឲ្យនៅលើផ្លូវហោះហើរមួយ ឬ ជាផ្នែកនៃផ្លូវហោះហើរមួយ

ឆ. "អនុសញ្ញា" មានន័យថា អនុសញ្ញា ស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ បានចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងស៊ីកាហ្គោ នៅថ្ងៃទី០៧ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៤៤ និងរួមបញ្ចូលទាំងឧបសម្ព័ន្ធណាមួយដែលបានអនុម័តក្រោមមាត្រា ៩០ នៃអនុសញ្ញានេះ និងការធ្វើវិសោធនកម្មណាមួយរបស់ឧបសម្ព័ន្ធនានា នៃអនុសញ្ញាក្រោមមាត្រា ៩០ និង ៩៤ ដូច្នេះ ឧបសម្ព័ន្ធទាំងនោះ និងការធ្វើវិសោធនកម្មនានា មានប្រសិទ្ធផល ឬ បានផ្តល់សច្ចាប័នដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ

ជ. "ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំង" មានន័យថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ណាមួយ ដែលបានចាត់តាំង និងបានអនុញ្ញាតអនុលោមតាមមាត្រា ៣ (ការចាត់តាំង និងការផ្តល់សិទ្ធិអនុញ្ញាត) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ

ឈ. "សេវាកម្មផ្ទៃដី" មានន័យថា រួមបញ្ចូលសេវាកម្មនានា ប៉ុន្តែមិនត្រូវបានកំណត់ចំពោះអ្នកដំណើរ ទំនិញ និងឥវ៉ាន់អ្នកដំណើរ និងការបម្រើម្ហូបអាហារលើអាកាសយាន និង/ឬ សេវាកម្មនានា

ញ. "អាយ ស៊ី អេ អូ" មានន័យថា អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ



- ដ. "ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ" មានន័យថា ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដែលឆ្លងកាត់តាមរយៈលំហអាកាសពីលើទឹកដីនៃរដ្ឋច្រើនជាងមួយ
- ប. "ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ទីផ្សារ" មានន័យថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយ ដែលផ្តល់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនៅលើអាកាសយានមួយ ដែលប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយផ្សេងទៀត តាមរយៈការកសាងដៃគូ
- ខ. "កាលវិភាគ" មានន័យថា កាលវិភាគនៃផ្លូវហោះហើរនានា ដើម្បីធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដែលមានចែងនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និងការកែប្រែណាមួយ ដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា អនុលោមតាមបទបញ្ញត្តិនៃមាត្រា ១៩ (ការពិគ្រោះយោបល់ និងការធ្វើវិសោធនកម្ម) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ
- ឈ. "ផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់" មានន័យថា ផ្លូវហោះហើរនានា ដែលបានបង្កើតឡើង ឬ បានបង្កើតឡើងនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ
- ណ. "គ្រឿងបន្លាស់" មានន័យថា របស់របរសម្រាប់ការជួសជុល ឬ វត្ថុសម្រាប់ធ្វើការផ្លាស់ប្តូរ សម្រាប់កិច្ចប្រតិបត្តិការនៅក្នុងអាកាសយានមួយ រួមទាំងគ្រឿងម៉ាស៊ីន
- ត. "តម្លៃសេវាកម្ម" មានន័យថា ថ្លៃសំបុត្រធ្វើដំណើរ អត្រាណាមួយ ឬ តម្លៃដែលត្រូវបង់សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ឥវ៉ាន់អ្នកដំណើរ និង/ឬ ទំនិញដោយមិនរាប់បញ្ចូលកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍នៅក្នុងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស រួមទាំងរបៀបណាមួយផ្សេងទៀតនៃការដឹកជញ្ជូននៅក្នុងការបន្តដំណើរ ត្រូវបានយកថ្លៃដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ រួមទាំងទីភ្នាក់ងាររបស់ខ្លួន និងលក្ខខណ្ឌនានា ដែលគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់តម្លៃ អត្រា ឬ ការយកថ្លៃ
- ថ. "ទឹកដី" មានអត្ថន័យ ដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុងមាត្រា ២ នៃអនុសញ្ញា

១. "គ្រឿងបរិក្ខារប្រើប្រាស់ជាប្រចាំ" មានន័យថា របស់របរនានា ក្រៅពីគ្រឿង
ឧបករណ៍បរិកោត និងគ្រឿងបន្លាស់ ដែលអាចធ្វើការចល័តសម្រាប់ប្រើ
ប្រាស់នៅក្នុងអាកាសយានមួយ នៅក្នុងអំឡុងពេលហោះហើរ រួមទាំង
ជំនួយបឋម និងឧបករណ៍សង្គ្រោះជីវិតមនុស្ស

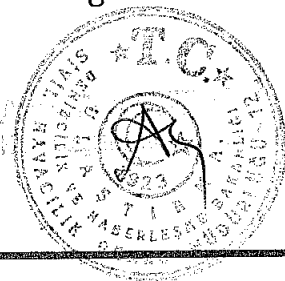
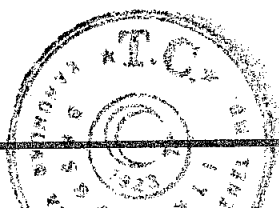
ឆ. "បន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្មនិងគ្រឿងបរិក្ខារនានា" មានន័យ
ថា ជាការយកថ្លៃដែលបានធ្វើឡើងចំពោះក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ ដោយ
អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ឬ បានអនុញ្ញាតដោយពួកគេ ត្រូវបានធ្វើឡើង
សម្រាប់ការផ្តល់លក្ខណៈសម្បត្តិអាកាសយានដ្ឋាន ឬ សម្ភារៈបរិក្ខារនានា
ឬ សម្ភារៈបរិក្ខារចរាចរដែនអាកាស ឬ សម្ភារៈបរិក្ខារសន្តិសុខអាកាសចរ ឬ
សេវាកម្មនានា ដែលរួមបញ្ចូលទាំងសេវាកម្មដែលពាក់ព័ន្ធ និងសម្ភារៈបរិក្ខារ
សម្រាប់អាកាសយាន អាកាសយានិករបស់ខ្លួន អ្នកដំណើរ និងទំនិញ។

មាត្រា ២ **ការផ្តល់សិទ្ធិ**

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ផ្តល់សិទ្ធិដល់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត
នូវសិទ្ធិដូចខាងក្រោម សម្រាប់ការអនុវត្តន៍សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរ
ជាតិ ដែលមានចែងនៅក្នុងកាលវិភាគផ្លូវហោះហើរ ដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុង
ឧបសម្ព័ន្ធទី ១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់
តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត៖

ក. ដើម្បីហោះហើរដោយមិនចុះចតឆ្លងកាត់ទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រម
ព្រៀងម្ខាងទៀត

ខ. ដើម្បីឈប់សំចតនៅក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត
ក្នុងគោលបំណងមិនធ្វើពាណិជ្ជកម្ម



គ. ដើម្បីឈប់សំចតនៅក្នុងទឹកដីនៅចំណុចនានា ដែលបានបញ្ជាក់លើ ផ្លូវហោះហើរនោះ នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធទី ១ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ក្នុង គោលបំណងផ្ទុកឡើង និងការដាក់ចុះ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស អន្តរជាតិក្នុងការរួមបញ្ចូលគ្នា ឬ ដាច់ដោយឡែកពីគ្នា។

២. គ្មានអ្វីនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះ ត្រូវបានចាត់ទុកថា អនុញ្ញាត ដល់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ មានឯកសិទ្ធិទទួល យកនៅក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ចរាចរដឹកជញ្ជូនអនុវត្ត សម្រាប់ផលលាភ ឬ ថ្លៃឈ្នួល និងគោលដៅឆ្ពោះទៅ សម្រាប់ចំណុចផ្សេងទៀត នៅក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។

មាត្រា ៣ **ការចាត់តាំង និងការផ្តល់សិទ្ធិអនុញ្ញាត**

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវមានសិទ្ធិចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាស ចរណ៍មួយ ឬ ច្រើន ដោយសរសេរជាលាយលក្ខណ៍អក្សរទៅភាគីចុះកិច្ចព្រម ព្រៀងម្ខាងទៀត ដើម្បីធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា អនុលោម តាមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និងដើម្បីដកចេញ ឬ ផ្លាស់ប្តូរការចាត់តាំងនោះ។

២. នៅពេលទទួលបានការចាត់តាំងនោះ និងកម្មវិធីអនុវត្តពីក្រុមហ៊ុនអាកាស ចរណ៍ដែលបានចាត់តាំង ស្របតាមទម្រង់បែបបទ និងលក្ខណៈបញ្ញត្តិសម្រាប់ ផ្តល់សិទ្ធិអនុញ្ញាតសមស្រប ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់សិទ្ធិអនុញ្ញាត សមស្របជាមួយនឹងការពន្យារពេលនីតិវិធីអប្បបរមា លុះត្រាតែ៖

ក. ភាពជាម្ចាស់ត្រឹមត្រូវ និងការគ្រប់គ្រងមានប្រសិទ្ធភាពរបស់ក្រុមហ៊ុន អាកាសចរណ៍ ដែលមានសិទ្ធិសម្រេចនៅក្នុងភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ មានសញ្ញាតិជាភាគីចុះកិច្ចព្រម ព្រៀងនេះ ឬទាំងពីរ

ខ. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ គឺអនុលោមតាមបទបញ្ញត្តិមាត្រា ១៣ (សុវត្ថិភាពអាកាសចរ) និងមាត្រា ១៤ (សន្តិសុខអាកាសចរ) និង

គ. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំង គឺត្រូវមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីបំពេញលក្ខខណ្ឌផ្សេងទៀត ដែលស្ថិតក្រោមបញ្ញត្តិច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិនានា ដែលបានអនុវត្តជាធម្មតាដល់ប្រតិបត្តិការនៃសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទទួលបានការចាត់តាំង។

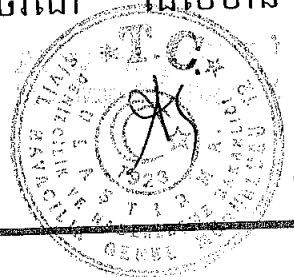
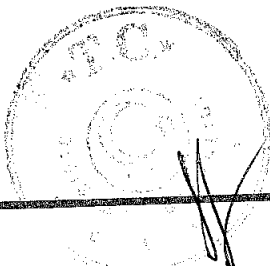
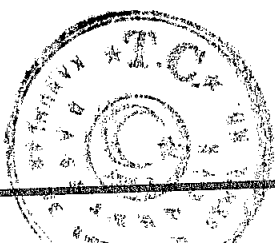
៣. នៅពេលទទួលបានសិទ្ធិអនុញ្ញាតធ្វើប្រតិបត្តិការកថាខណ្ឌទី ២ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំង នៅពេលណាមួយអាចចាប់ផ្តើមធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មបានព្រមព្រៀងគ្នា ដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ ត្រូវបានចាត់តាំង លុះត្រាតែក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍អនុវត្តបទបញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

មាត្រា ៤

ការដកហូត ឬ ការផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្ន នៃការផ្តល់សិទ្ធិអនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការ

១. អាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវមានសិទ្ធិដកហូតការផ្តល់សិទ្ធិអនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៣ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ដោយគោរពទៅនឹងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំង ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត និងដើម្បីដកហូត ផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្ន ឬ ដាក់លក្ខខណ្ឌលើសិទ្ធិអនុញ្ញាតនោះ ជាបណ្តោះអាសន្ន ឬ ជាអចិន្ត្រៃយ៍៖

ក. ប្រសិនបើ ពួកគេមិនត្រូវបានបញ្ជាក់ថា ភាពជាម្ចាស់ត្រឹមត្រូវ និងការគ្រប់គ្រងមានប្រសិទ្ធភាពរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ ដែលមាន



សិទ្ធិសម្រេចនៅក្នុងភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងចាត់តាំងក្រុមហ៊ុន
អាកាសចរណ៍ មានសញ្ញាតិជាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឬ ទាំងពីរ

ខ. ប្រសិនបើ មានការខកខានរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងចាត់តាំងក្រុម
ហ៊ុនអាកាសចរណ៍ អនុលោមតាមបទបញ្ញត្តិ ដែលបានចែងនៅក្នុង
មាត្រា ១៣ (សុវត្ថិភាពអាកាសចរ) និងមាត្រា ១៤ (សន្តិសុខអាកាស
ចរ) និង

គ. ប្រសិនបើ មានការខកខានរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបាន
ចាត់តាំងនោះ គឺត្រូវមានលក្ខណៈសម្បត្តិ ដើម្បីបំពេញលក្ខខណ្ឌ
ផ្សេងទៀត ស្ថិតក្រោមបញ្ញត្តិច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិនានា ដែលបាន
អនុវត្តជាធម្មតា ចំពោះប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស
អន្តរជាតិដោយភាគីទទួលបានការចាត់តាំង។

២. លើកលែងតែមានការដកហូតជាបន្ទាន់ ការផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្ន ឬ ការ
ដាក់កំរិតកំណត់លក្ខខណ្ឌនានា ដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ នៃមាត្រា
នេះ គឺមានសារៈសំខាន់ណាស់ ដើម្បីទប់ស្កាត់បន្ថែមទៀតនូវការរំលោភច្បាប់ ឬ
បទបញ្ញត្តិនានា សិទ្ធិនេះ ត្រូវបានអនុវត្តបន្ទាប់ពីបានពិគ្រោះយោបល់ជាមួយ
អាជ្ញាធរអាកាសចររបស់រដ្ឋនៃភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតតែប៉ុណ្ណោះ។ នៅ
ក្នុងករណីការពិគ្រោះយោបល់នោះ ត្រូវចាប់ផ្តើមនៅក្នុងរយៈពេលហុកសិប(៦០)
ថ្ងៃ ពីកាលបរិច្ឆេទស្នើសុំ ដែលធ្វើឡើងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយក្នុង
ចំណោមភាគីទាំងពីរ សម្រាប់ការពិគ្រោះយោបល់នេះ។

មាត្រា ៥ ចំណុះដឹកជញ្ជូន

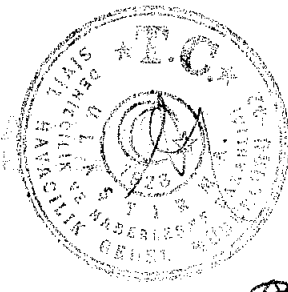
១. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង
នីមួយៗ ត្រូវមានឱកាសស្មើភាពគ្នា និងយុត្តិធម៌ សម្រាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្ម
ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស រវាងទីកន្លែងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។

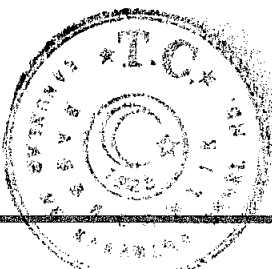
២. នៅក្នុងប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ ដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ នូវសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសដែលបានបម្រើផលប្រយោជន៍របស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ត្រូវបានយកមកពិនិត្យពិចារណា ដែលមិនប៉ះពាល់ជ្រុលហួសហេតុដល់សេវាកម្មដែលផ្តល់ឲ្យចុងក្រោយនៅលើផ្លូវហោះហើរទាំងអស់ ឬ ផ្នែកមួយនៃផ្លូវហោះហើរដូចគ្នា។

៣. សេវាកម្មព្រមព្រៀងគ្នាដែលបានផ្តល់ឲ្យក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវមានទំនាក់ទំនងយ៉ាងជិតស្និទ្ធទៅនឹងតម្រូវការសាធារណៈសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូននៅលើផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់ហើយត្រូវមានគោលបំណងចម្បងរបស់ពួកគេនៃបទបញ្ញត្តិ នៅក្នុងក្រុមហ៊ុនដែលសមហេតុសមផលនៃចំណុះដឹកជញ្ជូន ដើម្បីអនុវត្តតាមតម្រូវការបច្ចុប្បន្ន និងបានគិតទុកជាមុនសមហេតុសមផលនៃអ្នកដំណើរ និងទំនិញ រួមទាំងកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍រវាងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង។

៤. នៅក្នុងប្រតិបត្តិការនៃសេវាកម្មបានព្រមព្រៀងគ្នា ចំណុះដឹកជញ្ជូនសរុបដែលត្រូវបានផ្តល់ឲ្យ និងចំនួនជើងហោះហើរនៃសេវាកម្មដែលបានប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗនៅដំណាក់កាលដំបូងត្រូវបានកំណត់ដោយអាជ្ញាធរអាកាសចររវាងគ្នាទៅវិញទៅមករបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង មុនពេលសេវាកម្មត្រូវបានចាប់ផ្តើម។ ចំណុះដឹកជញ្ជូន និងចំនួនជើងហោះហើរនៃសេវាកម្ម ដែលបានកំណត់ពីដំបូងអាចត្រូវបានពិនិត្យឡើងវិញ និងធ្វើការកែលម្អពីពេលមួយទៅពេលមួយដោយអាជ្ញាធរទាំងពីរ។





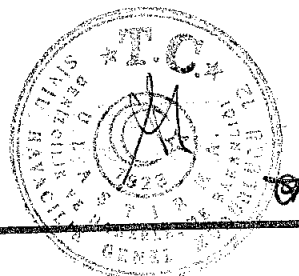
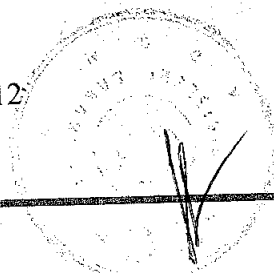
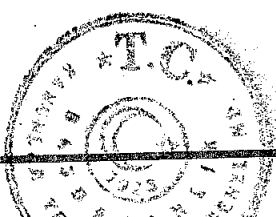


មាត្រា ៦
តម្លៃសេវាកម្ម

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវអនុញ្ញាតឲ្យយកថ្លៃសេវាកម្មសម្រាប់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដែលបានធ្វើប្រតិបត្តិការទៅ/មកពី/ឆ្លងកាត់ទឹកដីរបស់ខ្លួន ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងនៅគ្រប់កំរិតសមហេតុសមផល ដែលបានអនុវត្តតាមការចំណាយគ្រប់កត្តាពាក់ព័ន្ធ រួមទាំងការចំណាយលើប្រតិបត្តិការ ប្រាក់ចំណេញសមហេតុសមផល និងថ្លៃនានារបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍។ ការធ្វើអន្តរាគមន៍ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវបានកំណត់ចំពោះ ៖

- ក. ការបង្ការទប់ស្កាត់មិនឲ្យមានតម្លៃរើសអើង ឬ ការអនុវត្តន៍មិនសមហេតុសមផល
- ខ. ការពារអ្នកប្រើប្រាស់ចំពោះតម្លៃដែលខ្ពស់ហួសហេតុ ឬ មានការរឹតត្បិតដោយមិនសមហេតុសមផល ដោយសារតែការរំលោភបំពានរបស់អ្នកមានអំណាចណាមួយ និង
- គ. ការពារក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មិនឲ្យកំណត់តម្លៃ ដែលទាបហួសហេតុដោយសារមានការជួយឧបត្ថម្ភធន ឬ ការគាំទ្រដោយផ្ទាល់ ឬ ដោយប្រយោលពីរដ្ឋាភិបាល។

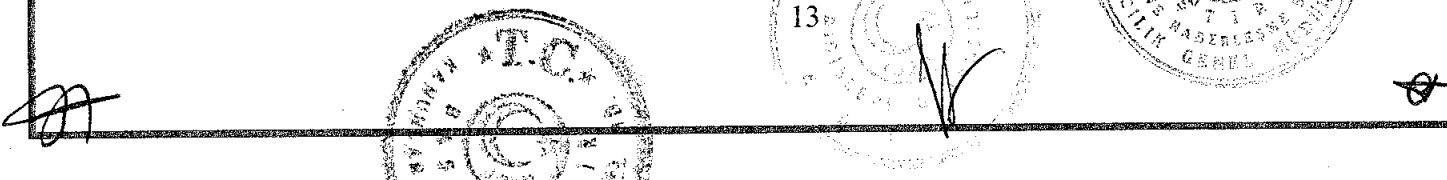
២. តម្លៃដែលបានបង្កើតឡើងក្រោមកថាខណ្ឌទី ១ អាចត្រូវបានតម្រូវឲ្យរៀបចំ ឬ ជូនដំណឹងដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ជាមួយអាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតយោងតាមច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិនានារបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ។



៣. គ្មានភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អនុញ្ញាតឲ្យក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ មួយ ឬ ច្រើន ដែលបានចាត់តាំងរបស់ខ្លួន ឬ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ ក្នុងការ បង្កើតតម្លៃនានា នៅក្នុងការបន្តដំណើរណាមួយ ជាមួយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ ផ្សេងទៀតណាមួយ ឬ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍នានា ឬ ដាច់ដោយឡែក ដើម្បី រំលោភអំណាចទីផ្សារនៅក្នុងវិធីសាស្ត្រដែលមាន ឬ សមស្រប ឬ មានបំណង ដើម្បីធ្វើឲ្យមានប្រសិទ្ធភាពនៃការចុះខ្សោយរបស់ដៃគូប្រកួតប្រជែង ដែលបាន ចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ឬ មិនរាប់ បញ្ចូលដៃគូប្រកួតប្រជែងលើផ្លូវហោះហើរ។

៤. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងយល់ព្រមថា ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍អនុវត្តដូចខាង ក្រោម ពាក់ព័ន្ធទៅនឹងការបង្កើតតម្លៃសេវាកម្ម អាចត្រូវបានចាត់ទុកថា ជាការអនុវត្តន៍ នៅក្នុងការប្រកួតប្រជែងមិនស្មើភាព ដែលត្រូវធ្វើការត្រួតពិនិត្យយ៉ាងដិតដល់៖

- ក. ថ្លៃសំបុត្រធ្វើដំណើរ និងអត្រានានា នៅលើផ្លូវហោះហើរដែលកំណត់ ជាមុន ដើម្បីគ្រប់គ្រងថ្លៃចំណាយលើការផ្តល់សេវាកម្មពាក់ព័ន្ធ
- ខ. ការអនុវត្តន៍ការត្រួតពិនិត្យ គឺធ្វើឲ្យមាននិរន្តរភាព ជាជាងការធ្វើជា លក្ខណៈបណ្តោះអាសន្ន
- គ. ការអនុវត្តន៍ការត្រួតពិនិត្យ ដែលមានប្រសិទ្ធភាពសេដ្ឋកិច្ចដ៏មធ្យម ឬ បណ្តាលឲ្យមានការខូចខាតយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ ដល់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ ដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត និង
- ឃ. ឥរិយាបថក្នុងការចង្អុលបង្ហាញពីការរំលោភបំពានពីអ្នកមានអំណាច នៅលើផ្លូវហោះហើរ។



៥. ប្រសិនបើ អាជ្ញាធរអាកាសចរណាមួយមិនពេញចិត្តចំពោះតម្លៃសេវាកម្ម ដែលបានស្នើសុំ ឬ អនុវត្តសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណាមួយរបស់ភាគីចុះកិច្ច ព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត អាជ្ញាធរអាកាសចរណាមួយដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហានេះ តាមរយៈការពិគ្រោះយោបល់ ប្រសិនបើបានស្នើសុំដោយអាជ្ញាធរណាមួយ។ ទោះបីជាយ៉ាងណាដោយ អាជ្ញាធរអាកាសចរណាមួយរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ មិនត្រូវចាត់វិធានការជាងកតោភាគី ដើម្បីទប់ស្កាត់ការចូលជាធរមាន ឬ ការបន្ត តម្លៃសេវាកម្មនៃក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណាមួយរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។

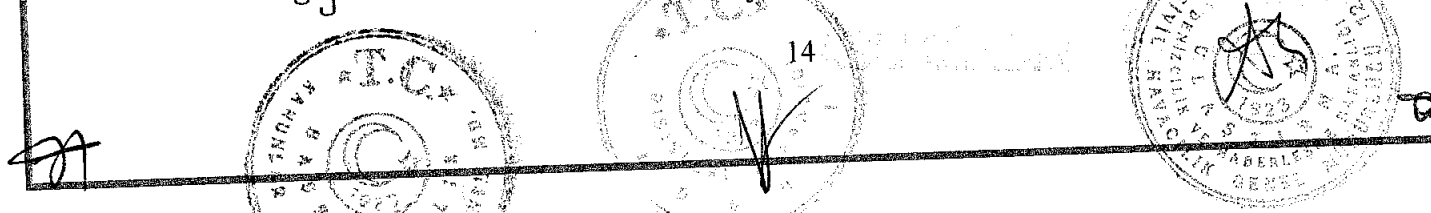
៦. ថ្វីបើមានចែងខាងដើមក៏ដោយ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណាដែលបានចាត់តាំង របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ត្រូវស្នើសុំទៅអាជ្ញាធរអាកាសចរណាមួយរបស់ភាគីចុះ កិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នូវព័ត៌មានដែលទាក់ទងនឹងការបង្កើតតម្លៃសេវាកម្ម នៅ ក្នុងលក្ខណៈសមស្រប និងទម្រង់បែបបទ ដែលបានបញ្ជាក់ដោយអាជ្ញាធរនោះ។

៧. គ្មានភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវរំលោភលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណាដែល បានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នូវលក្ខខណ្ឌបដិសេធបឋម នូវចំណុះដឹកជញ្ជូន សមាមាត្រ កម្រៃសេវាកម្មព្រមព្រៀងគ្នា ឬ លក្ខខណ្ឌផ្សេង ទៀតណាមួយ ចំពោះចំណុះដឹកជញ្ជូន ចំនួនជើងហោះហើរ ឬ ចរាចរដឹកជញ្ជូន ដែលមិនស្របនឹងគោលបំណងនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

មាត្រា ៧

ពន្ធគយ និងពន្ធផ្សេងៗ

១. អាកាសយានបានធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណាដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណា មួយ ក៏ដូចជាសម្ភារៈបរិក្ខារដែលប្រើប្រាស់ជាប្រចាំរបស់ពួកគេ គ្រឿងបន្លាស់ (រួមទាំងគ្រឿងម៉ាស៊ីន) ការផ្គត់ផ្គង់ប្រេងឥន្ធនៈ និងប្រេងរំអិល (រួមទាំងសារធាតុរាវ) និងគ្រឿងឧបភោគបរិភោគ (រួមទាំងម្ហូបអាហារ ភេសជ្ជៈ ស្រា ថ្នាំជក់ និងផលិត



ផលផ្សេងទៀត សម្រាប់លក់ ឬ ប្រើប្រាស់ដោយអ្នកដំណើរនៅក្នុងអំឡុងពេល
ហោះហើរ) នៅក្នុងអាកាសយាន អាកាសយាននោះ ត្រូវបានលើកលែងពីការយក
ពន្ធគយ ថ្លៃអធិការកិច្ច និងភារកិច្ចផ្សេងទៀត ឬ ពន្ធផ្សេងៗ នៅពេលមកដល់នៅ
ក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ដែលបានផ្តល់ឧបករណ៍សម្ភារៈ
នោះ និងរក្សាគ្រឿងផ្គត់ផ្គង់នៅក្នុងអាកាសយាន រហូតដល់ពេលដែលសម្ភារៈទាំង
អស់នោះត្រូវបាននាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ ឬ ត្រូវបានប្រើប្រាស់នៅក្នុងអាកាស
យាន នៅលើផ្នែកមួយនៃការធ្វើដំណើរ ត្រូវបានអនុវត្តនៅក្នុងទឹកដីនោះ។

២. យោងលើច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិនានារបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ នូវ
ធាតុមួយចំនួនដូចខាងក្រោម អាចត្រូវបានលើកលែងពីការយកពន្ធ ចំពោះការដឹក
ជញ្ជូនដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសេវាកម្មនេះ៖

ក. គ្រឿងឧបភោគបរិភោគដែលបានផ្ទុកនៅក្នុងអាកាសយាននៅក្នុងទឹកដី
របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ដែលកំណត់ដោយអាជ្ញាធររបស់
ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង និងសម្រាប់ប្រើប្រាស់នៅក្នុងអាកាសយាន
សម្រាប់ធ្វើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិរបស់ភាគីចុះ
កិច្ចព្រមព្រៀង

ខ. គ្រឿងបន្លាស់ (រួមទាំងគ្រឿងម៉ាស៊ីន) និងឧបករណ៍ប្រើប្រាស់ជាប្រចាំ
នៅក្នុងអាកាសយាន ដែលបានចូលទៅក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រម
ព្រៀងណាមួយ សម្រាប់ការថែទាំ ឬ ជួសជុលអាកាសយាន ដែលបាន
ប្រើប្រាស់លើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ ដោយក្រុម
ហ៊ុនអាកាសចរណ៍ ដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង
ម្ខាងទៀត

គ. ប្រេងឥន្ធនៈ និងប្រេងរំអិល (រួមទាំងសារធាតុរាវ) ដែលបានបម្រុងទុក
ដើម្បីផ្គត់ផ្គង់អាកាសយានបានប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវ
អាកាសអន្តរជាតិ ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំង

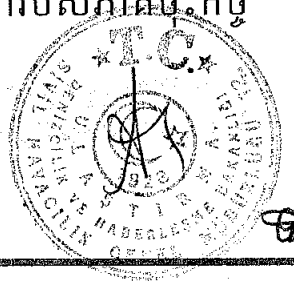
របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត សូម្បីតែនៅពេលដែលគ្រឿង
ផ្គត់ផ្គង់ទាំងអស់នេះ ត្រូវបានប្រើប្រាស់នៅលើផ្នែកមួយនៃការធ្វើ
ដំណើរ ត្រូវបានអនុវត្តនៅក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដែល
ពួកគេបានផ្ទុកនៅក្នុងអាកាសយាន

ឃ. សំបុត្រយន្តហោះ វិក័យប័ត្រឥរ៉ាន់ សម្ភារៈណាមួយដែលជាសញ្ញា
សម្គាល់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ច
ព្រមព្រៀងមួយ និងសម្ភារៈសាធារណៈធម្មតា ដែលបានចែកជូន
ដោយឥតគិតថ្លៃ ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំង
នោះ មានគោលបំណងសម្រាប់ប្រើប្រាស់នៅក្នុងប្រតិបត្តិការសេវា
កម្មជីកជញ្ជូនតាមអាកាសអន្តរជាតិ រហូតដល់ពេលសម្ភារៈទាំងអស់
នោះត្រូវបាននាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ

៣. សម្ភារៈដែលមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី ២ ខាងលើ ត្រូវយោងទៅលើការ
គ្រប់គ្រង ឬ ការត្រួតពិនិត្យរបស់អាជ្ញាធរគយ។

៤. សម្ភារៈបរិក្ខារដែលបានប្រើប្រាស់ជាប្រចាំនៅក្នុងអាកាសយាន គ្រឿងបន្លាស់
(រួមទាំងគ្រឿងម៉ាស៊ីន) គ្រឿងឧបភោគបរិភោគ និងគ្រឿងផ្គត់ផ្គង់ ប្រេងឥន្ធនៈ និង
ប្រេងរំអិល (រួមទាំងសារធាតុរាវ) ក៏ដូចជាសម្ភារៈ និងគ្រឿងផ្គត់ផ្គង់ ដែលបានរក្សា
ទុកនៅក្នុងអាកាសយានរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អាចត្រូវបានដាក់
ចុះនៅក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ដោយមានការឯកភាពពី
អាជ្ញាធរគយនៃទឹកដីនោះ។ ក្នុងករណីបែបនេះ សម្ភារៈទាំងអស់នោះត្រូវបានដាក់
ក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់អាជ្ញាធរគយ រហូតដល់ពេលនាំចេញត្រឡប់ទៅវិញ ឬ
បើមិនដូច្នោះទេ អនុលោមតាមបទបញ្ញត្តិគយរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ។

៥. ថ្លៃសេវាកម្ម ដែលបានអនុវត្តពាក់ព័ន្ធនឹងការថែទាំ និងការជំរះបញ្ជីគយ ត្រូវ
បានយកថ្លៃដោយអនុលោមតាមច្បាប់ជាតិ និងបទបញ្ញត្តិនានារបស់ភាគីចុះកិច្ច
ព្រមព្រៀង។

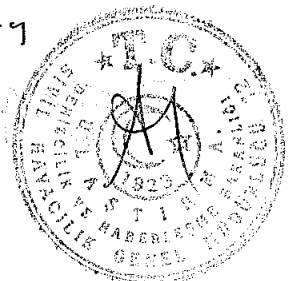
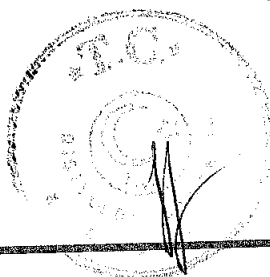
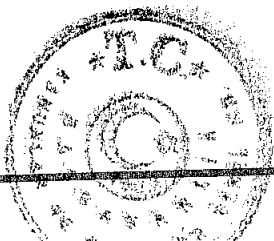


មាត្រា ៨ ការបន្តដំណើរដោយផ្ទាល់

យោងលើច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិនានារបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អ្នកដំណើរ ឥវ៉ាន់អ្នកដំណើរ ទំនិញ និងកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ ក្នុងការបន្តដំណើរឆ្លងកាត់ដោយផ្ទាល់នៅក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ហើយមិនត្រូវចាកចេញពីតំបន់អាកាសយានដ្ឋាន ដែលបានបម្រុងទុកសម្រាប់ការបន្តដំណើរ ត្រូវលើកលែង និងត្រួតពិនិត្យយ៉ាងសាមញ្ញបំផុត ដោយគោរពតាមវិធានការសន្តិសុខប្រឆាំងនឹងអំពើហិង្សា អំពើប្លន់តាមផ្លូវអាកាស និងការរត់ពន្ធជាតិណាកូទិច និងសារធាតុដែលធ្វើឲ្យមានវិបត្តិផ្លូវចិត្ត។ ឥវ៉ាន់អ្នកដំណើរ ទំនិញ និងកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ ត្រូវបានលើកលែងពន្ធគយរដ្ឋាករ និងពន្ធប្រហាក់ប្រហែល កម្រៃ និងការយកថ្លៃ ដោយមិនផ្អែកលើការចំណាយសេវាកម្មនៅពេលមកដល់។

មាត្រា ៩ បន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និងគ្រឿងបរិក្ខារនានា

១. បន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និងគ្រឿងបរិក្ខារនានា ដែលកំណត់ដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ឬ ស្ថាប័នរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ទៅលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ត្រូវតែធ្វើឡើងសមហេតុសមផល មិនមានការរើសអើងដោយអយុត្តិធម៌ និងបានបែងចែកប្រកបដោយសមធម៌ ក្នុងចំណោមប្រភេទនៃអ្នកប្រើប្រាស់។ ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ បន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្មនិងគ្រឿងបរិក្ខារនានាណាមួយនោះ ត្រូវបានវាយតម្លៃទៅលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត មិនមានការអនុគ្រោះតិចជាងលក្ខខណ្ឌអនុគ្រោះបំផុត ដែលអាចធ្វើបានចំពោះក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ណាមួយផ្សេងទៀត នៅពេលការយកថ្លៃត្រូវបានវាយតម្លៃ។

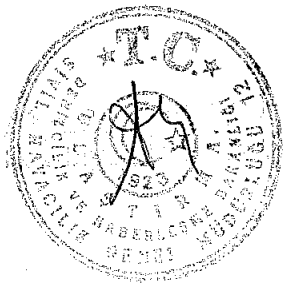
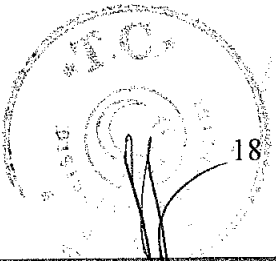
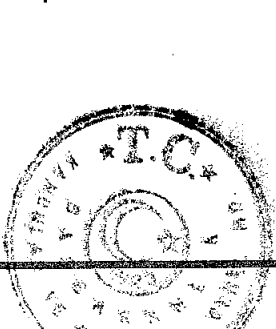


[Signature]

២. បន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្មនិងគ្រឿងបរិក្ខារនានា ត្រូវបានកំណត់ទៅលើក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ប៉ុន្តែមិនត្រូវឲ្យលើសពីការចំណាយពេញលេញចំពោះអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ឬ ស្ថាប័នផ្តល់អាកាសយានដ្ឋានសមរម្យ បរិស្ថានអាកាសយានដ្ឋាន និងការបញ្ជាចរាចរដែនអាកាស និងគ្រឿងបរិក្ខារសន្តិសុខអាកាសចរ និងសេវាកម្មនៅអាកាសយានដ្ឋាន ឬ នៅក្នុងប្រព័ន្ធអាកាសយានដ្ឋាន។ ការចំណាយពេញលេញនោះ អាចរួមបញ្ចូលទាំងការវិលត្រឡប់សមហេតុសមផលទៅលើទ្រព្យសកម្មបន្ទាប់ពីការកាត់រំលោះ។ គ្រឿងបរិក្ខារ និងសេវាកម្មយកថ្លៃដែលបានអនុវត្តត្រូវផ្តល់ជូនដោយឈរលើមូលដ្ឋានមានប្រសិទ្ធភាព និងមានលក្ខណៈសេដ្ឋកិច្ច។

៣. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវជំរុញឲ្យមានកិច្ចពិគ្រោះយោបល់ រវាងអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ឬ ស្ថាប័ននៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន និងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និងគ្រឿងបរិក្ខារ ហើយត្រូវជំរុញដល់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ឬ ស្ថាប័ន និងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ ដើម្បីផ្លាស់ប្តូរព័ត៌មាន ដែលមានភាពចាំបាច់ ដើម្បីអនុញ្ញាតឲ្យមានការពិនិត្យឡើងវិញ មានភាពត្រឹមត្រូវសមហេតុសមផលនៃការយកថ្លៃ អនុលោមតាមគោលការណ៍នៅក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ និងទី ២។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវជំរុញដល់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ដើម្បីផ្តល់ដល់អ្នកប្រើប្រាស់ដែលមានការជូនដំណឹងសមហេតុសមផលណាមួយ សម្រាប់ការផ្លាស់ប្តូរសំណើសុំនៅក្នុងបន្ទុកចំណាយចំពោះការប្រើប្រាស់សេវាកម្មនិងគ្រឿងបរិក្ខារនានា ដើម្បីអនុញ្ញាតឲ្យអ្នកប្រើប្រាស់បញ្ចេញទស្សនៈរបស់ពួកគេ មុនពេលការផ្លាស់ប្តូរត្រូវបានអនុវត្ត។

៤. គ្មានភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ត្រូវបានអនុវត្តនៅក្នុងនីតិវិធីដោះស្រាយវិវាទ ដោយអនុលោមតាមមាត្រា ២០ (ការដោះស្រាយវិវាទ) ត្រូវស្ថិតនៅក្នុងការវិវាទគ្នានៃបទបញ្ញត្តិមាត្រានេះ លុះត្រាតែ ៖



ក. វាបានបរាជ័យក្នុងការអនុវត្តន៍ការពិនិត្យឡើងវិញនៃការយកថ្លៃ ឬ ការអនុវត្តន៍ ដែលជាប្រធានបទនៃការតវ៉ាដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត តាមពេលវេលាដែលសមហេតុសមផល ឬ

ខ. ការពិនិត្យឡើងវិញដូចខាងក្រោមនេះ វាបានបរាជ័យក្នុងការអនុវត្តន៍គ្រប់ជំហាន ដែលស្ថិតនៅក្នុងអំណាចរបស់ខ្លួន ដើម្បីធ្វើឲ្យប្រសើរឡើងនូវការយកថ្លៃ ឬ ការអនុវត្តន៍ណាមួយ ដែលមិនស្របតាមមាត្រានេះ។

៥. អាកាសយានដ្ឋាន ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ ការត្រួតពិនិត្យចរាចរដែនអាកាស និងសេវាកម្មចរាចរដែនអាកាស សន្តិសុខអាកាសចរ និងគ្រឿងបរិក្ខារពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត និងសេវាកម្មនានា ដែលបានផ្តល់ឲ្យនៅក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ អាចធ្វើទៅបានសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ ជាជាងអនុគ្រោះដល់លក្ខខណ្ឌដែលអាចអនុគ្រោះបំផុត ដែលអនុវត្តចំពោះក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ណាមួយ ចូលរួមនៅក្នុងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិប្រហាក់ប្រហែលគ្នា នៅពេលកិច្ចព្រមព្រៀងសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ត្រូវបានបង្កើតឡើង។

មាត្រា ១០

បុគ្គលិកក្រៅសញ្ជាតិ និងការចូលធ្វើសេវាកម្មក្នុងស្រុក

១. អនុលោមតាមច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិនានារបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀតពាក់ព័ន្ធនឹងការចូលមកដល់ ការតាំងលំនៅដ្ឋាន និងការធ្វើការងារដល់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ ដែលបានចាត់តាំងមួយ ឬ ច្រើន របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ត្រូវមានសិទ្ធិនាំយកមកសម្ភារៈប្រើប្រាស់ និងការថែរក្សានៅក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នូវបុគ្គលិករដ្ឋបាលផ្ទាល់ខ្លួនរបស់ពួកគេ បុគ្គលិកពាណិជ្ជកម្ម បុគ្គលិកលក់ បុគ្គលិកប្រតិបត្តិការ បុគ្គលិកជំនាញ បុគ្គលិកបច្ចេកទេស និងបុគ្គលិកជំនាញផ្សេងៗទៀត ដែលបានតម្រូវសម្រាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា។

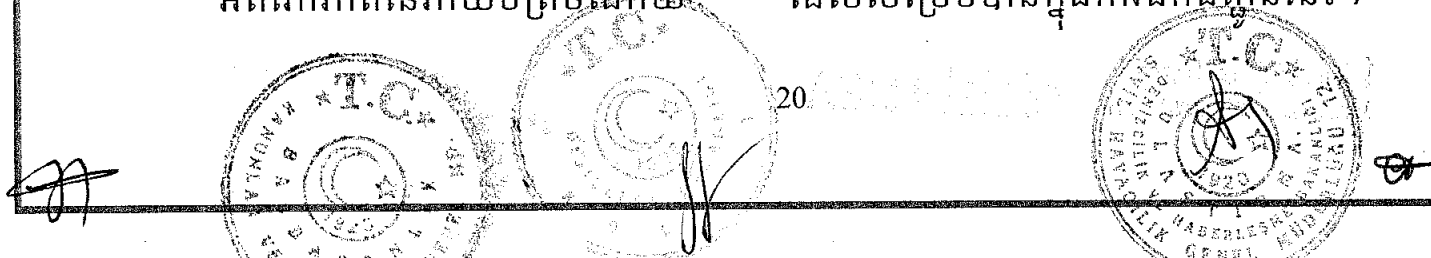
២. លក្ខខណ្ឌតម្រូវសម្រាប់បុគ្គលិកទាំងអស់នេះ អាចស្ថិតលើជម្រើសរបស់ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយ ឬ ច្រើន របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ត្រូវបាន ពេញចិត្តដោយបុគ្គលិកផ្ទាល់របស់ខ្លួន ឬ ដោយការប្រើប្រាស់សេវាកម្ម និង បុគ្គលិករបស់អង្គការផ្សេងទៀតណាមួយ ក្រុមហ៊ុន ឬ ប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុន អាកាសចរណ៍នៅក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត និងត្រូវបាន អនុញ្ញាតឲ្យអនុវត្តសេវាកម្មចំពោះក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដទៃទៀត។

៣. អ្នកតំណាង និងបុគ្គលិក ត្រូវយោងលើច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិនានាជាធរមាន របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។ ស្របជាមួយនឹងច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិនានា របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវឈរលើមូលដ្ឋានបដិការ និងជាមួយការ ពន្យារពេលអប្បបរមា ផ្តល់សិទ្ធិអំណាចការងារចាំបាច់ មានទិដ្ឋភាព ឬ ឯកសារ ប្រហាក់ប្រហែលផ្សេងៗទៀត ជាអ្នកតំណាង និងបុគ្គលិក ដែលមានចែងនៅក្នុង កថាខណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះ។

មាត្រា ១១
ការផ្ទេររូបិយប័ណ្ណ និងប្រាក់បញ្ញើរកបាន

១. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងនីមួយៗ ត្រូវមានសិទ្ធិលក់ និង ចេញនូវឯកសារដឹកជញ្ជូនផ្ទាល់របស់ខ្លួននៅក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ម្ខាងទៀត តាមរយៈការិយាល័យលក់សំបុត្ររបស់ខ្លួន និងការសម្រេចចិត្តរបស់ខ្លួន តាមរយៈទីភ្នាក់ងាររបស់ខ្លួន។ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍នោះ ត្រូវមានសិទ្ធិលក់ សំបុត្រដឹកជញ្ជូន ហើយបុគ្គលណាមួយ ត្រូវទិញដោយសេរីនូវការដឹកជញ្ជូននោះ នៅក្នុងការដោះដូរជារូបិយប័ណ្ណណាមួយ និង/ឬ ជារូបិយប័ណ្ណក្នុងស្រុក។

២. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងនីមួយៗ ត្រូវមានសិទ្ធិផ្ទេរប្រាក់ និងធ្វើប្រាក់ទៅកាន់ប្រទេសរបស់ខ្លួនតាមតម្រូវការ នៅអត្រាប្តូរប្រាក់ផ្លូវការនូវ អតិរេកភាពនៃវិក័យប័ត្រចំណាយ ដែលសម្រេចបានក្នុងការដឹកជញ្ជូននេះ។



ដោយគ្មានបទបញ្ញត្តិសមស្របនៃកិច្ចព្រមព្រៀងទូទាត់ រវាងភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ការផ្ទេរដូចបានរៀបរាប់ខាងលើ ត្រូវបានធ្វើឡើងជាការដោះដូររូបិយប័ណ្ណ និង អនុលោមតាមច្បាប់ជាតិ និងអនុវត្តតាមបទបញ្ញត្តិការប្តូរប្រាក់បរទេស។

៣. ការផ្ទេរប្រាក់ និងប្រាក់បញ្ញើនៃប្រាក់ចំណូល ត្រូវបានអនុញ្ញាតដោយគ្មាន ការដាក់កំរិត អត្រាប្តូរប្រាក់ដែលត្រូវអនុវត្តចំពោះធុរកិច្ចនាពេលបច្ចុប្បន្ន ដែល អនុវត្តនៅពេលប្រាក់ចំណូលត្រូវបានប្រគល់ឲ្យសម្រាប់ផ្ទេរប្រាក់ និងប្រាក់បញ្ញើ ហើយមិនត្រូវយោងលើការលើកលែងការយកថ្លៃណាមួយ ដែលបានធ្វើឡើងជា ធម្មតាដោយធនាគារ សម្រាប់ការអនុវត្តន៍ការផ្ទេរប្រាក់ និងប្រាក់បញ្ញើ។

៤. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវមានសិទ្ធិសម្រេចរបស់ពួកគេ ដើម្បីទូទាត់សម្រាប់ការចំណាយក្នុងស្រុក រួមទាំង ការទិញប្រេងឥន្ធនៈ នៅក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ជារូបិយ ប័ណ្ណក្នុងស្រុក ឬ ស្របតាមបទបញ្ញត្តិរូបិយប័ណ្ណក្នុងស្រុក ជារូបិយប័ណ្ណដោះដូរ ដោយសេរី។

មាត្រា ១២

ការទទួលស្គាល់វិញ្ញាបនបត្រ និងអាជ្ញាប័ណ្ណ

១. វិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់លទ្ធភាពហោះហើរ វិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាព និង អាជ្ញាប័ណ្ណដែលចេញឲ្យ ឬ ប្រគល់ឲ្យនៅមានសុពលភាព ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រម ព្រៀងមួយ ហើយកំពុងនៅជាធរមាន ត្រូវបានទទួលស្គាល់ថា មានសុពលភាព ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ក្នុងគោលបំណងធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្ម ដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា នៅលើផ្លូវហោះហើរដែលបានកំណត់ លុះត្រាតែលក្ខ ខណ្ឌតម្រូវស្ថិតក្រោមវិញ្ញាបនបត្រ ឬ អាជ្ញាប័ណ្ណ ត្រូវបានចេញ ឬ ប្រគល់ឲ្យ មានតម្លៃស្មើ ឬ លើសស្តង់ដារអប្បបរមា ឬ អាចត្រូវបានបង្កើតឡើងស្របតាម អនុសញ្ញា។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ រក្សាសិទ្ធិ បដិសេធក្នុងការមិនទទួលស្គាល់ ក្នុងគោលបំណងហោះហើរពីលើទឹកដីរបស់ខ្លួន

ផ្ទាល់ នូវវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាព និងអាជ្ញាប័ណ្ណ ដែលត្រូវបានប្រគល់ឲ្យ
ពលរដ្ឋរបស់ខ្លួនផ្ទាល់ ឬ បញ្ជាក់សុពលភាពចំពោះពួកគេ ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រម
ព្រៀងម្ខាងទៀត ឬ ដោយរដ្ឋផ្សេងទៀតណាមួយ។

២. ប្រសិនបើសិទ្ធិ ឬ លក្ខខណ្ឌនៃអាជ្ញាប័ណ្ណ ឬ វិញ្ញាបនបត្រ ដែលមានចែងនៅ
ក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ ខាងលើ ត្រូវបានចេញឲ្យដោយអាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ភាគីចុះ
កិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ដល់បុគ្គលណាមួយ ឬ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់
តាំង ឬ ជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងអាកាសយាន ដែលប្រើប្រាស់ក្នុងប្រតិបត្តិការសេវាកម្មបាន
ព្រមព្រៀងគ្នា គួរតែអនុញ្ញាតឲ្យមានភាពខុសគ្នាពីស្តង់ដារអប្បបរមា ដែលបានបង្កើត
ឡើងដោយអនុសញ្ញា ហើយភាពខុសគ្នានេះ ត្រូវតែបំពេញឲ្យបានតាមអង្គការ
អាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត អាចស្នើសុំពិគ្រោះយោ
បល់ រវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរជាមួយទស្សនៈវិស័យច្បាស់លាស់នូវការអនុវត្តន៍។
ការខកខានក្នុងការឈានដល់កិច្ចព្រមព្រៀងពេញចិត្ត ត្រូវបង្កើតមូលដ្ឋានសម្រាប់
ការអនុវត្តន៍មាត្រា ៤ (ការដកហូត ឬ ការផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្ននៃការអនុញ្ញាត
សិទ្ធិប្រតិបត្តិការ) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

មាត្រា ១៣
សុវត្ថិភាពអាកាសចរ

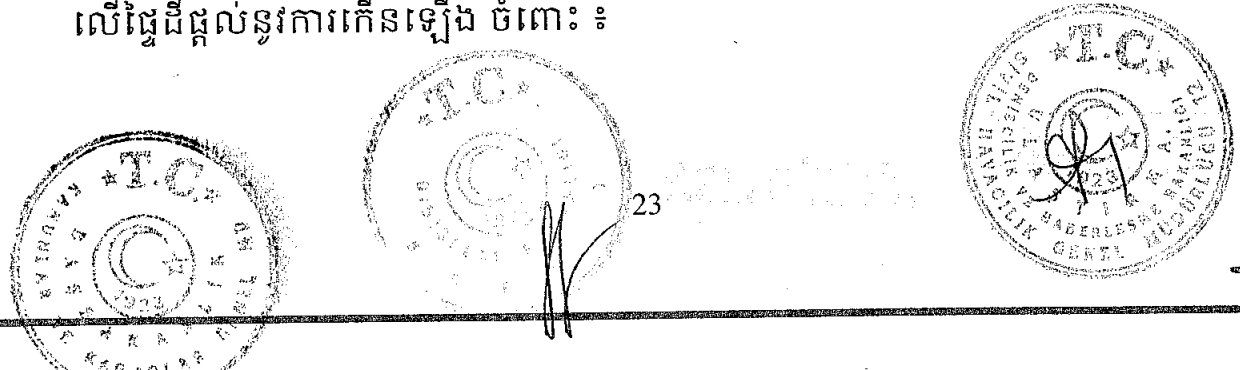
១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អាចស្នើសុំពិគ្រោះយោបល់នៅពេលណា
មួយដែលទាក់ទងនឹងស្តង់ដារសុវត្ថិភាព នៅក្នុងតំបន់ពាក់ព័ន្ធទៅនឹងសម្ភារៈបរិក្ខារ
អាកាសចរ និងសេវាកម្ម ចំពោះអាកាសយានិក អាកាសយាន ឬ ប្រតិបត្តិការរបស់
ពួកគេ ដែលបានអនុម័តដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។ ការពិគ្រោះយោ
បល់នោះ ត្រូវប្រព្រឹត្តទៅក្នុងរយៈពេលសាមសិប(៣០)ថ្ងៃ នៃការស្នើសុំនោះ។

២. ប្រសិនបើ បន្ទាប់ពីការពិគ្រោះយោបល់ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ បានរក
ឃើញថា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត មិនរក្សាបានប្រសិទ្ធភាព និងការគ្រប់
គ្រងនៅក្នុងទិដ្ឋភាពដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុងកថាខណ្ឌទី ១ នៃមាត្រានេះ ស្តង់ដារ

សុវត្ថិភាពនៅក្នុងតំបន់ណាមួយ ដែលមានយ៉ាងហោចណាស់ស្មើនឹងស្តង់ដារ អប្បបរមា ដែលបានបង្កើតឡើងនៅពេលនោះ ដោយអនុលោមតាមអនុសញ្ញា ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដំបូង ត្រូវជូនដំណឹងដល់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នៃការរកឃើញទាំងនោះ និងដំណាក់កាលចាំបាច់ ដើម្បីអនុលោមស្របតាមស្តង់ដារ អប្បបរមារបស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ និងភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ត្រូវចាត់វិធានការដែលសមស្រប នៅក្នុងរយៈពេលមួយដែលបានឯកភាពគ្នា។ ការខកខានក្នុងការចាត់វិធានការសមស្របនៅក្នុងរយៈពេលដែលបានឯកភាពគ្នា ត្រូវមានមូលដ្ឋានសម្រាប់ការអនុវត្តន៍នៃមាត្រា ៥ (ការដកហូត ការផ្អាកជាបណ្តោះ អាសន្ន ឬ ការកំណត់នៃការផ្តល់សិទ្ធិអនុញ្ញាត) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

៣. ថ្វីបើមានកាតព្វកិច្ច ដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុងមាត្រា ១៦ នៃអនុសញ្ញា ត្រូវ បានព្រមព្រៀងថា អាកាសយានណាមួយ ដែលបានប្រតិបត្តិការដោយ ឬ ក្នុងនាម ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ស្តីពីសេវាកម្មឆ្ពោះទៅ ឬ មកពីទឹកដីនៃរដ្ឋរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត អាចនៅខណៈពេលដែល ស្ថិតនៅក្នុងទឹកដីនៃរដ្ឋរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ត្រូវបានធ្វើឡើងជា ប្រធានបទនៃការពិនិត្យ (ក្នុងមាត្រានេះ ហៅថា "ការធ្វើអធិការកិច្ចលើផ្ទៃដី") ដោយគ្មានការពន្យារពេលមិនសមហេតុសមផល។ បញ្ហានេះអាចត្រូវបានធ្វើអធិការ កិច្ចដោយតំណាងដែលបានអនុញ្ញាតរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នៅក្នុង អាកាសយាន និងនៅជុំវិញអាកាសយាន។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ កាតព្វកិច្ច ដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុងមាត្រា ៣៣ នៃអនុសញ្ញា គោលបំណងការធ្វើអធិការកិច្ចនេះ ត្រូវបានពិនិត្យមើលទាំងសុពលភាពឯកសារអាកាសយាន និងអាកាសយានិក របស់ខ្លួន និងស្ថានភាពជាក់ស្តែងរបស់អាកាសយាន និងឧបករណ៍របស់ខ្លួន អនុលោមតាមបទដ្ឋានមានប្រសិទ្ធភាពដែលបានបង្កើតឡើងស្របតាមអនុសញ្ញា។

៤. ប្រសិនបើ ការធ្វើអធិការកិច្ចលើផ្ទៃដីណាមួយ ឬ សេរីនៃការធ្វើអធិការកិច្ច លើផ្ទៃដីផ្តល់នូវការកើនឡើង ចំពោះ ៖



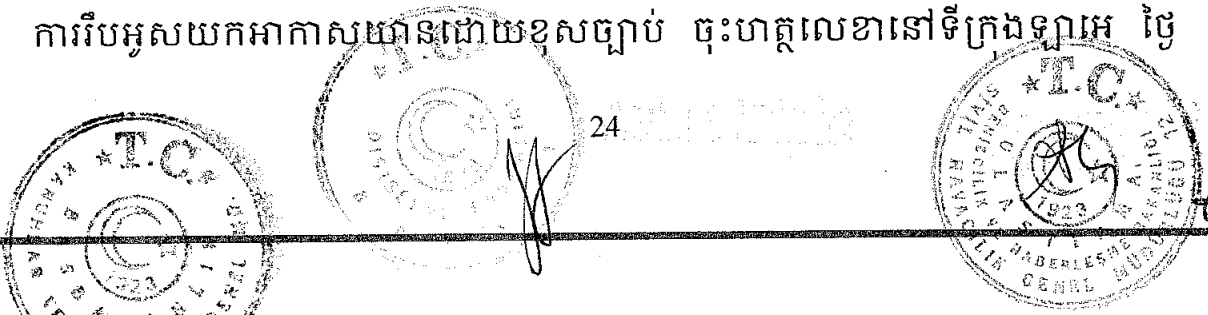
ក. ការព្រួយបារម្ភជាខ្លាំង ដែលថា អាកាសយានមួយ ឬ ប្រតិបត្តិការនៃ អាកាសយានមួយ មិនគោរពតាមស្តង់ដារអប្បបរមា ដែលបានបង្កើត ឡើងនៅពេលនោះ អនុលោមតាមអនុសញ្ញា ឬ

ខ. ការព្រួយបារម្ភជាខ្លាំង ថាមានការខ្វះខាតការថែរក្សាឲ្យមានប្រសិទ្ធ ភាព និងការគ្រប់គ្រងស្តង់ដារសុវត្ថិភាព បានបង្កើតឡើងនៅពេល នោះ អនុលោមតាមអនុសញ្ញា។

ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ដាក់ចេញការធ្វើអធិការកិច្ចសម្រាប់គោលបំណង មាត្រា ៣៣ នៃអនុសញ្ញានេះ ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយសេរី ដើម្បីសន្និដ្ឋានថា តម្រូវ ការស្ថិតក្រោមវិញ្ញាបនបត្រ ឬ អាជ្ញាប័ណ្ណ ចំពោះអាកាសយាន ឬ អាកាសយានិក របស់អាកាសយាននោះ ត្រូវបានចេញឲ្យ ឬ បានផ្តល់ឲ្យសុពលភាព ឬ លក្ខខណ្ឌ នោះ ស្ថិតក្រោមអាកាសយានដែលបានធ្វើប្រតិបត្តិការ គឺមិនស្មើគ្នាចំពោះ ឬ ស្តង់ដារ អប្បបរមាខាងលើ ដែលបានបង្កើតឡើងអនុលោមតាមអនុសញ្ញា។

មាត្រា ១៤ សន្តិសុខអាកាសចរ

១. ស្របតាមសិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ចរបស់ខ្លួនក្រោមច្បាប់អន្តរជាតិ ភាគីចុះកិច្ចព្រម ព្រៀង អះអាងសារជាថ្មីថា កាតព្វកិច្ចរបស់ខ្លួនដែលមានចំពោះគ្នាទៅវិញទៅមក ក្នុងការការពារសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិលប្រឆាំងនឹងអំពើជ្រៀតជ្រែកខុសច្បាប់ ណាមួយ ត្រូវបង្កើតបានជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។ ដោយពុំមាន កំរិតលើភាពទូទៅនៃសិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ចនានារបស់ខ្លួនក្រោមច្បាប់អន្តរជាតិ ភាគី ចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវអនុវត្តជាពិសេសឲ្យស្របតាមបទបញ្ញត្តិនៃអនុសញ្ញា ស្តីពី បទល្មើស និងអំពើល្មើសផ្សេងៗទៀត ដែលប្រព្រឹត្តនៅក្នុងអាកាសយាន ចុះ ហត្ថលេខានៅទីក្រុងតូក្យូ ថ្ងៃទី១៤ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ១៩៦៣ អនុសញ្ញា ស្តីពីការបង្ក្រាប ការរឹបអូសយកអាកាសយានដោយខុសច្បាប់ ចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងឡាអេ ថ្ងៃ



ទី១៦ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៧០ និងអនុសញ្ញា ស្តីពីការបង្ក្រាបអំពើខុសច្បាប់នានាប្រឆាំង
នឹងសុវត្ថិភាពអាកាសចរស៊ីវិល ចុះហត្ថលេខានៅទីក្រុងម៉ុងត្រេអាល់ ថ្ងៃទី២៣
ខែកញ្ញា ឆ្នាំ១៩៧១ និងពិធីសារ ស្តីពីការបង្ក្រាបអំពើហិង្សាខុសច្បាប់ នៅអាកាស
យានដ្ឋានបំរើសេវាកម្មអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ធ្វើនៅទីក្រុងម៉ុងត្រេអាល់ ថ្ងៃទី
២៤ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ១៩៨៨ ឬ អនុសញ្ញាផ្សេងៗទៀតណាមួយ ស្តីពីសន្តិសុខអាកាស
ចរស៊ីវិល ដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង គឺជាភាគី។

២. តាមការស្នើសុំ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវផ្តល់នូវគ្រប់ជំនួយជាចាំបាច់ទៅ
វិញទៅមក ដើម្បីទប់ស្កាត់អំពើរឹបអូសដោយខុសច្បាប់នៃអាកាសយានស៊ីវិល និង
អំពើខុសច្បាប់ផ្សេងទៀតប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពនៃអាកាសយាននោះ អ្នកដំណើរ
និងអាកាសយានិករបស់ពួកគេ អាកាសយាន និងបរិក្ខារសម្រួលចរាចរដែនអាកាស និង
ដើម្បីទប់ទល់ការគំរាមកំហែងណាមួយផ្សេងទៀតដល់សន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល។

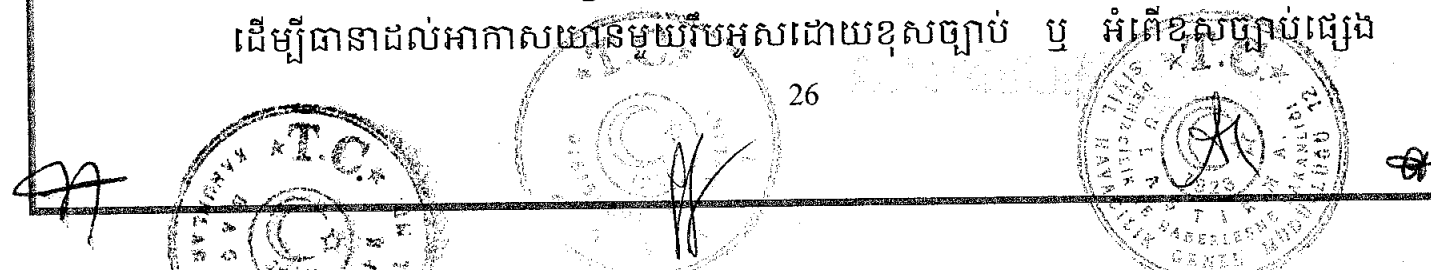
៣. នៅក្នុងទំនាក់ទំនងគ្នាទៅវិញទៅមករបស់ពួកគេ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវ
ធ្វើសកម្មភាពសមស្របតាមស្តង់ដារសន្តិសុខអាកាសចរ និងការអនុវត្តន៍ដែលបាន
ផ្តល់អនុសាសន៍សមស្រប បានបង្កើតឡើងដោយអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរ
ជាតិ និងត្រូវបានចាត់តាំងជាឧបសម្ព័ន្ធទៅនឹងអនុសញ្ញា ស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិល
អន្តរជាតិ ចំពោះវិសាលភាពដែលបទបញ្ញត្តិសន្តិសុខនោះ គឺអាចអនុវត្តចំពោះ
ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង។ ពួកគេតម្រូវឲ្យមានប្រតិបត្តិការនៃអាកាសយាន បញ្ជី
ឈ្មោះរបស់ប្រតិបត្តិការ ឬ អាកាសយានដែលមានទីស្នាក់ការពាណិជ្ជកម្មចម្បង
របស់ពួកគេ ឬ លំនៅដ្ឋានអចិន្ត្រៃយ៍នៅក្នុងទឹកដីរបស់ពួកគេ និងប្រតិបត្តិការ
អាកាសយានដ្ឋាននៅក្នុងទឹកដីរបស់ពួកគេ ធ្វើសកម្មភាពស្របតាមបទបញ្ញត្តិ
សន្តិសុខអាកាសចរ គឺអាចអនុវត្តចំពោះភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង។ ស្របតាមភាគី
ចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់ប្រឹក្សាដល់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នៃ
ភាពខុសគ្នារវាងបទបញ្ញត្តិ និងការអនុវត្តថ្នាក់ជាតិរបស់ខ្លួន និងស្តង់ដារសន្តិសុខ
អាកាសចរនៃឧបសម្ព័ន្ធ ដែលមានចែងខាងលើ។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ
អាចស្នើសុំធ្វើការពិគ្រោះយោបល់ជាបន្ទាន់ ជាមួយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាង

ទៀត នៅពេលណាមួយ ដើម្បីពិភាក្សាអំពីភាពខុសគ្នានោះ ដែលត្រូវធ្វើឡើង ស្របតាមកថាខណ្ឌទី ២ នៃមាត្រា ១៩ (ការពិគ្រោះយោបល់ និងការធ្វើវិសោធនកម្ម) នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

៤. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ព្រមព្រៀងគ្នាថា ប្រតិបត្តិករអាកាសយាន ត្រូវប្រកាន់ខ្ជាប់បទបញ្ញត្តិសន្តិសុខអាកាសចរ ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី ៣ ខាងលើ ដែលតម្រូវដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត សម្រាប់ការធ្វើដំណើរ ចូលមកដល់ និងការធ្វើដំណើរចាកចេញពី ឬ ខណៈពេលស្ថិតនៅក្នុងទឹកដីរបស់ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវចាត់វិធាន ការសមស្របនានា ដោយមានប្រសិទ្ធភាពនៅក្នុងទឹកដីរបស់ខ្លួន ដើម្បីការពារ អាកាសយាន និងដើម្បីត្រួតពិនិត្យអ្នកដំណើរ ក្រុមអាកាសយានិក សម្ភារៈយក តាមខ្លួន ឥវ៉ាន់អ្នកដំណើរ ទំនិញ និងគ្រឿងឧបភោគបរិភោគ មុនពេល ឬ ខណៈ ពេលផ្ទុកក្នុងអាកាសយាន ឬ ដាក់ចុះពីអាកាសយានផងដែរ។ ភាគីចុះកិច្ចព្រម ព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់ការពិនិត្យពិចារណាជាវិជ្ជមានផងដែរ ចំពោះការស្នើសុំ ណាមួយពីសំណាក់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ឲ្យចាត់វិធានការសន្តិសុខ ពិសេសទប់ស្កាត់នឹងអំពើគំរាមកំហែងណាមួយ។

៥. នៅពេលកើតមានឡើងនូវឧប្បត្តិហេតុ ឬ ការគំរាមកំហែងនៃឧប្បត្តិហេតុ ពាក់ព័ន្ធនឹងការរឹបអូសយកអាកាសយានស៊ីវិលដោយខុសច្បាប់ ឬ អំពើខុស ច្បាប់ផ្សេងទៀត ប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពអាកាសយាន អ្នកដំណើររបស់ខ្លួន និងក្រុម អាកាសយានិក អាកាសយានដ្ឋាន ឬ ឧបករណ៍បញ្ជាចរាចរដែនអាកាស ភាគីចុះ កិច្ចព្រមព្រៀងត្រូវផ្តល់កិច្ចជួយជ្រោមជ្រែងគ្នាទៅវិញទៅមក ដោយសម្រួលឲ្យ មានការប្រាស្រ័យទាក់ទងនានា និងការចាត់វិធានការសមស្របដទៃទៀត ក្នុង គោលបំណងបញ្ចប់នូវឧប្បត្តិហេតុ ឬ ការគំរាមកំហែងនៃឧប្បត្តិហេតុនេះ ឲ្យបាន ឆាប់រហ័ស និងមានសុវត្ថិភាព។

៦. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវចាត់វិធានការអនុវត្តដែលរកឃើញនោះ ដើម្បីធានាដល់អាកាសយានមួយរឹបអូសដោយខុសច្បាប់ ឬ អំពើខុសច្បាប់ផ្សេង



ទៀត ដែលបានចុះចតនៅក្នុងទឹកដីនៃរដ្ឋរបស់ខ្លួន បានឃាត់ទុកនៅលើដី ទោះបីជា
ការចេញដំណើររបស់ខ្លួន មានភារកិច្ចចាំបាច់ ដើម្បីការពារជីវិតមនុស្សក៏ដោយ។
នៅទីណាក៏ដោយ ដែលអាចអនុវត្តបានវិធានការនោះ ត្រូវចាត់វិធានការដោយ
ផ្អែកលើមូលដ្ឋាននៃកិច្ចពិភាក្សាគ្នាទៅវិញទៅមក។

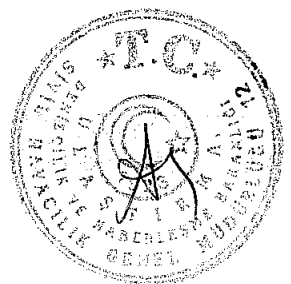
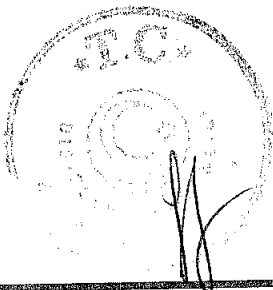
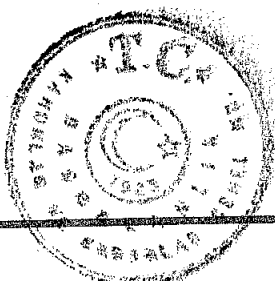
មាត្រា ១៥
ការជួលអាកាសយាន

១. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អាចការពារការប្រើប្រាស់អាកាសយាន
ដែលបានប្រើប្រាស់សម្រាប់ការធ្វើសេវាកម្មស្ថិតក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ដែល
មិនស្របតាមមាត្រា ១៣ (សុវត្ថិភាពអាកាសចរ) ១៤ (សន្តិសុខអាកាសចរ) នៃកិច្ច
ព្រមព្រៀងនេះ និងច្បាប់ជាតិ ព្រមទាំងបទបញ្ញត្តិនានារបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង
នីមួយៗ។

២. យោងលើកថាខណ្ឌទី ១ ខាងលើ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់
តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អាចប្រើប្រាស់អាកាសយាន (ឬ អាកាស
យាន និងអាកាសយានិក) ដែលបានជួលពីក្រុមហ៊ុនណាមួយ រួមទាំងក្រុមហ៊ុន
អាកាសចរណ៍ លុះត្រាតែ ៖

ក. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលជាអ្នកជួលអាកាសយានឲ្យ ពុំមានសិទ្ធិ
អនុវត្តន៍សិទ្ធិហោះហើរឡើយ

ខ. ផលចំណេញហិរញ្ញវត្ថុត្រូវបានទទួលដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍
ដែលជាអ្នកជួលអាកាសយានឲ្យ នឹងមិនត្រូវបានពឹងផ្អែកលើប្រាក់
ចំណេញ ឬ ខាតបង់នៃប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍
ដែលបានចាត់តាំងពាក់ព័ន្ធ និង

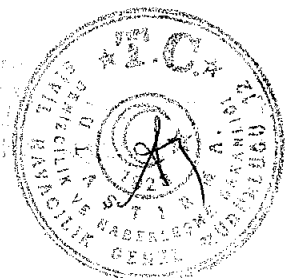
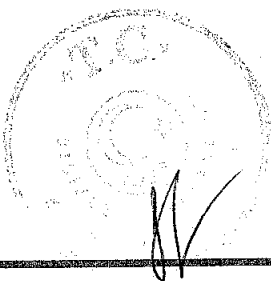
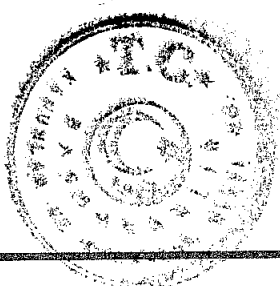


គ. ការទទួលខុសត្រូវសម្រាប់ការបន្តលទ្ធភាពហោះហើរ និងគ្រប់លក្ខណៈ
តាមស្តង់ដារនៃប្រតិបត្តិការ និងការថែរក្សាអាកាសយានជួលណាមួយ
បានធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ ដែលបានចាត់
តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ត្រូវបានបង្កើតឡើងស្របតាម
អនុសញ្ញា។

មាត្រា ១៦
ការដាក់ជូនកាលវិភាគផ្លូវហោះហើរ

១. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ
ត្រូវដាក់ជូនកាលវិភាគផ្លូវហោះហើរដែលបានគ្រោងទុកជាមុនរបស់ខ្លួនសម្រាប់
ការយល់ព្រមពីអាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត យ៉ាង
ហោចណាស់ហុកសិប(៦០)ថ្ងៃ មុនពេលប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដែលបានព្រម
ព្រៀងគ្នា។ ការកែប្រែណាមួយ ត្រូវបានដាក់ស្នើសុំសម្រាប់ការពិនិត្យពិចារណា
យ៉ាងហោចណាស់សាមសិប(៣០)ថ្ងៃ មុនពេលធ្វើប្រតិបត្តិការ។

២. ចំពោះការហោះហើររហ័ស របស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់
តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ មានបំណងធ្វើប្រតិបត្តិការលើសេវាកម្មដែល
បានព្រមព្រៀងគ្នា នៅក្រៅកាលវិភាគផ្លូវហោះហើរដែលបានឯកភាព ក្រុមហ៊ុន
អាកាសចរណ៍នោះត្រូវតែស្នើសុំការអនុញ្ញាតជាមុនពីអាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ភាគី
ចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។ សំណើសុំនោះ ត្រូវបានដាក់ជូនអនុលោមតាមច្បាប់
និងបទបញ្ញត្តិជាតិរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង។ នីតិវិធីដូចគ្នានេះដែរ ត្រូវបាន
អនុវត្តតាមការកែប្រែណាមួយ។



មាត្រា ១៧

ស្ថិតិ

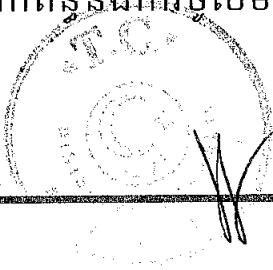
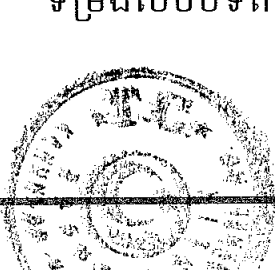
អាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ត្រូវផ្តល់ដល់អាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នៅពេលមានការស្នើសុំរបស់ពួកគេជាទៀងទាត់ ឬ របាយការណ៍ស្ថិតិផ្សេងទៀត ដែលបានតម្រូវដោយសមហេតុសមផលក្នុងគោលបំណងត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ នូវចំណុះដឹកជញ្ជូនដែលបានផ្តល់ឲ្យ លើសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នាដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទីមួយ។ របាយការណ៍នោះ ត្រូវរួមមានគ្រប់ព័ត៌មានដែលបានតម្រូវ ដើម្បីកំណត់ចំនួនជើងហោះហើរ ដែលបានដឹកជញ្ជូនដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍នោះ លើសេវាកម្មដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា និងការចេញដំណើរជើងហោះហើរ និងគោលដៅចុងក្រោយនៃជើងហោះហើរនោះ។

មាត្រា ១៨

ការអនុវត្តច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិនានា

១. ច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិនានារបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ពាក់ព័ន្ធនឹងការចូលមកដល់ ការឈប់សំចត់នៅក្នុង ឬ ការចាកចេញពីទឹកដីរបស់ខ្លួន របស់អាកាសយានដែលបានធ្វើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ឬ ដើម្បីធ្វើប្រតិបត្តិការ និងការនាំផ្លូវអាកាសយាន ឬ ជើងហោះហើររបស់អាកាសយាន ពីលើទឹកដីនោះ ត្រូវបានអនុវត្តចំពោះអាកាសយានរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។

២. ច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិនានារបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយគ្រប់គ្រងការចូលមកដល់ ការឈប់សំចត់នៅក្នុង និងការចាកចេញពីទឹកដីរបស់ខ្លួន នូវអ្នកដំណើរអាកាសយានិក ឥវ៉ាន់អ្នកដំណើរ ឬ ទំនិញ រួមទាំងកញ្ចប់ប្រៃសណីយ៍ ដូចជាទម្រង់បែបបទពាក់ព័ន្ធនឹងការចូលមកដល់ ការចាកចេញពី ការជំរះបញ្ជីតយ



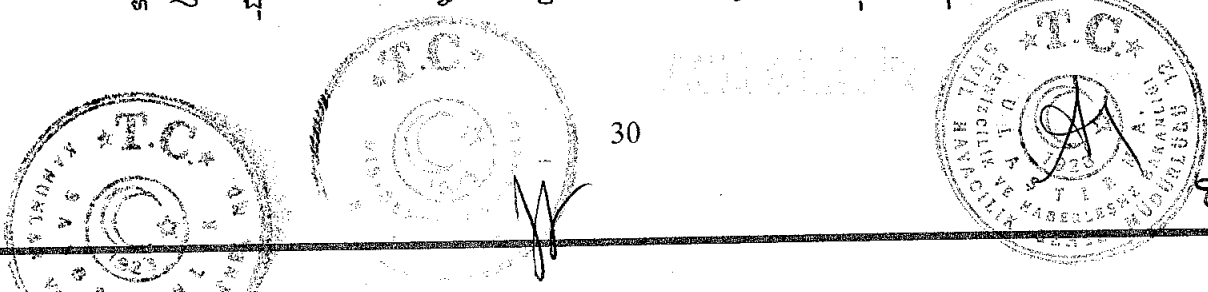
ការធ្វើនិរ្រេសន៍ និងអន្តោប្រវេសន៍ សន្តិសុខអាកាសចរ លិខិតឆ្លងដែន គយ រូបិយប័ណ្ណ ប្រៃសណីយ៍ សុខាភិបាល និងចត្តាឡីស័ក ត្រូវបានអនុវត្តដោយ ឬ ក្នុងនាមនៃអ្នកដំណើរ អាកាសយានិក ឥវ៉ាន់អ្នកដំណើរ ទំនិញ ឬ កញ្ចប់ ប្រៃសណីយ៍ ដែលបានដឹកជញ្ជូនដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំង របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត ខណៈពេលពួកគេត្រូវបានស្ថិតនៅក្នុងទឹកដី របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង។

៣. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវផ្តល់ឯកសារថតចម្លងនានា ពាក់ព័ន្ធនឹង ច្បាប់ បទបញ្ញត្តិ និងនីតិវិធីផ្សេងទៀត ដែលមានចែងនៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ តាមការស្នើសុំរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត។

មាត្រា ១៩ **ការពិគ្រោះយោបល់ និងការធ្វើវិសោធនកម្ម**

១. នៅក្នុងស្មារតីនៃកិច្ចសហប្រតិបត្តិការយ៉ាងជិតស្និទ្ធ អាជ្ញាធរអាកាសចរ របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវពិគ្រោះយោបល់គ្នាទៅវិញទៅមកពីពេលមួយទៅ ពេលមួយ ដើម្បីធ្វើការអនុវត្តន៍ ការបកស្រាយ ការអនុវត្តន៍ ឬ ការធ្វើវិសោធនកម្ម នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ និងឧបសម្ព័ន្ធ។

២. ប្រសិនបើ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយស្នើសុំធ្វើការពិគ្រោះយោបល់ ដើម្បី កែប្រែបទបញ្ញត្តិនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឬ ឧបសម្ព័ន្ធរបស់កិច្ចព្រមព្រៀង កិច្ច ពិគ្រោះយោបល់នោះ ត្រូវចាប់ផ្តើមនៅកាលបរិច្ឆេទយ៉ាងឆាប់បំផុតអាចធ្វើទៅ បាន ប៉ុន្តែមិនតិចជាងហុកសិប(៦០)ថ្ងៃ ពីថ្ងៃដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀង ទទួលបានការស្នើសុំសរសេរជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ទោះបីជាបានព្រមព្រៀងគ្នា ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងក៏ដោយ។ ការពិគ្រោះយោបល់នោះ ត្រូវបានធ្វើឡើង តាមរយៈការពិភាក្សា ឬ ដោយការឆ្លើយឆ្លងគ្នា។ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវរៀបចំ និងបង្ហាញអំឡុងពេលនៃកិច្ចពិភាក្សានោះពាក់ព័ន្ធនឹងភស្តុតាងក្នុងការគាំទ្រនៃ



តួនាទីរបស់ខ្លួន ដើម្បីជួយសម្របសម្រួល និងការសម្រេចចិត្តផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចដែលបានកើតឡើង។

៣. ប្រសិនបើ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយពិនិត្យពិចារណា ដោយមានបំណងដើម្បីធ្វើវិសោធនកម្មបទបញ្ញត្តិណាមួយនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ការកែប្រែនោះ ចូលជាធរមាននៅពេលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវបានជូនដំណឹងដល់គ្នាទៅវិញទៅមកពីការបំពេញបែបបទនីតិវិធីធម្មនុញ្ញរបស់ពួកគេ។

៤. ការធ្វើវិសោធនកម្មណាមួយចំពោះឧបសម្ព័ន្ធនានា អាចត្រូវបានបង្កើតដោយការព្រមព្រៀងគ្នាផ្ទាល់ រវាងអាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង។ ពួកគេត្រូវដាក់ពាក្យស្នើសុំជាបណ្តោះអាសន្នពីកាលបរិច្ឆេទដែលពួកគេបានព្រមព្រៀងគ្នា និងចូលជាធរមាននៅពេលណាបានបញ្ជាក់ដោយការផ្លាស់ប្តូរលិខិតកំណត់ទូត។

មាត្រា ២០ **ដំណោះស្រាយវិវាទ**

១. ប្រសិនបើមានជម្លោះណាមួយកើតឡើង រវាងភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងការបកស្រាយ ឬ ការអនុវត្តន៍នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ត្រូវខិតខំប្រឹងប្រែងធ្វើការដោះស្រាយវិវាទរបស់ពួកគេតាមរយៈការចរចា រវាងអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃរដ្ឋរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។

២. ប្រសិនបើ អាជ្ញាធរអាកាសចរទាំងពីរពុំអាចឈានដល់ដំណោះស្រាយតាមរយៈការចរចា វិវាទត្រូវបានដោះស្រាយតាមរយៈការទូត។

៣. ប្រសិនបើ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងពុំអាចឈានដល់ដំណោះស្រាយអនុលោមតាមកថាខណ្ឌទី ១ និងទី ២ ខាងលើ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អាចអនុលោមតាមច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធនានារបស់ខ្លួន ដោយបញ្ជូនវិវាទនេះ

ទៅសាលាក្តីអាជ្ញាកណ្តាលដែលមានអាជ្ញាកណ្តាលចំនួនបីរូប អាជ្ញាកណ្តាលមួយ
រូបៗត្រូវបានជ្រើសរើសដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ហើយអាជ្ញាកណ្តាលទីបី ត្រូវ
បានជ្រើសរើសដោយអាជ្ញាកណ្តាលទាំងពីរ ដែលត្រូវធ្វើជាប្រធានអាជ្ញាកណ្តាល
អាជ្ញាកណ្តាលនោះ មិនមែនជាជនជាតិនៃរដ្ឋរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ
ទេ និងត្រូវជាជនជាតិនៃរដ្ឋមួយដែលមានទំនាក់ទំនងការទូតជាមួយភាគីនីមួយៗ
របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង នៅពេលមានការតែងតាំង។

ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវតែងតាំងអាជ្ញាកណ្តាលរបស់ខ្លួន នៅក្នុង
រយៈពេលហុកសិប(៦០)ថ្ងៃ ពីកាលបរិច្ឆេទនៃការទទួលការជូនដំណឹងរបស់អាជ្ញា
កណ្តាល តាមរយៈការចុះឈ្មោះ។ ប្រធានអាជ្ញាកណ្តាល ត្រូវបានតែងតាំងនៅក្នុង
រយៈពេលបន្ថែមហុកសិប(៦០)ថ្ងៃ បន្ទាប់ពីការតែងតាំងរបស់អាជ្ញាកណ្តាលដោយ
ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ។

ប្រសិនបើ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងមួយ ខកខានក្នុងការតែងតាំងអាជ្ញា
កណ្តាលរបស់ខ្លួន នៅក្នុងរយៈពេលដែលបានកំណត់ ឬ ក្នុងករណីដែលអាជ្ញា
កណ្តាលត្រូវបានជ្រើសរើស ពុំបានស្រុះស្រួលគ្នាលើប្រធានអាជ្ញាកណ្តាល នៅ
ក្នុងរយៈពេលដែលបានកំណត់ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ អាចស្នើសុំប្រធាន
ក្រុមប្រឹក្សាអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដើម្បីតែងតាំងប្រធានអាជ្ញាកណ្តាល
ឬ អាជ្ញាកណ្តាលតំណាងឲ្យភាគីអវត្តមានដែលជាករណីអាចនឹងតម្រូវឲ្យមាន។

៤. អនុប្រធាន ឬ សមាជិកជាន់ខ្ពស់នៃក្រុមប្រឹក្សាអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរ
ជាតិ ដែលមិនមែនជាជនជាតិរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ជាករណីអាច
នឹងជំនួសប្រធានអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ នៅក្នុងភារកិច្ចជាអាជ្ញាកណ្តាល
របស់ខ្លួន ដូចបានបញ្ជាក់នៅក្នុងកថាខណ្ឌទី ៣ នៃមាត្រានេះ ក្នុងករណីអវត្តមាន ឬ
អសមត្ថភាពក្នុងការយល់ដឹងជាមូលដ្ឋាន។

៥. សាលាក្តីអាជ្ញាកណ្តាល ត្រូវកំណត់នីតិវិធីរបស់ខ្លួន និងទីកន្លែងអាជ្ញា
កណ្តាល យោងលើបទបញ្ញត្តិដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា រវាងភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង។

៦. ការសម្រេចចិត្តនានារបស់សាលាក្តីអាជ្ញាកណ្តាល ត្រូវបញ្ចប់ និងបង្ខំឲ្យ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងធ្វើការដោះស្រាយវិវាទ។

៧. ប្រសិនបើ ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ឬ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែល បានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ ខកខានក្នុងការអនុវត្តន៍តាម ការសម្រេចចិត្ត ដែលស្ថិតក្រោមកថាខណ្ឌទី ២ នៃមាត្រានេះ ភាគីចុះកិច្ចព្រម ព្រៀងម្ខាងទៀត អាចកំណត់ ផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្ន ឬ ដកហូតសិទ្ធិណាមួយ ឬ អភ័យឯកសិទ្ធិ ដែលបានផ្តល់ឲ្យ ដោយផ្អែកលើកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ចំពោះភាគីចុះ កិច្ចព្រមព្រៀងដែលអវត្តមាន។

៨. ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងនីមួយៗ ត្រូវទទួលការចំណាយលើអាជ្ញាកណ្តាល ផ្ទាល់របស់ខ្លួន។ ការចំណាយរបស់ប្រធានអាជ្ញាកណ្តាល រួមទាំងថ្លៃរបស់គាត់ និងការចំណាយណាមួយ ដែលបង្កើតឡើងដោយអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរ ជាតិ ក្នុងការរួមគ្នាតែងតាំងប្រធានអាជ្ញាកណ្តាល និង/ឬ អាជ្ញាកណ្តាលរបស់ភាគី ដែលបានចូលរួម ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី ៣ នៃមាត្រានេះ ត្រូវបានចែក រំលែកស្មើគ្នាដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង។

៩. ដោយរង់ចាំការស្នើសុំទៅអាជ្ញាកណ្តាល និងបន្ទាប់ពីសាលាក្តីអាជ្ញាកណ្តាល ប្រកាសការសម្រេចរបស់ខ្លួន ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវលើកលែងតែ ប្រសិនបើ ការបញ្ចប់នេះ នៅតែបន្តដើម្បីអនុវត្តកាតព្វកិច្ចរបស់ពួកគេ ស្ថិតក្រោមកិច្ចព្រម ព្រៀងនេះដោយគ្មានការលំអៀង ដើម្បីបញ្ចប់ឲ្យបានសមស្របដោយអនុលោម តាមការសម្រេចដូចបានបញ្ជាក់ខាងលើ។

មាត្រា ២១

ការចុះបញ្ជី

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ឧបសម្ព័ន្ធរបស់កិច្ចព្រមព្រៀង និងរាល់ការធ្វើវិសោធនកម្ម ត្រូវបានចុះបញ្ជីជាមួយអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង។

មាត្រា ២២
កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគី

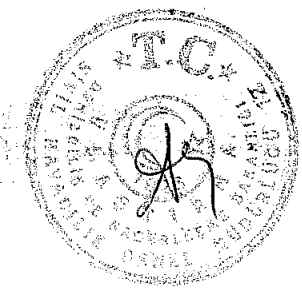
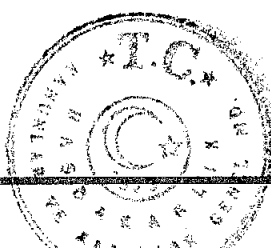
ប្រសិនបើ ការបញ្ចប់នៃអនុសញ្ញា ឬ កិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដែលភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរប្រកាន់ខ្ជាប់ កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ អាចត្រូវបានកែប្រែអនុលោមតាមបទបញ្ញត្តិនៃអនុសញ្ញា ឬ កិច្ចព្រមព្រៀង។

មាត្រា ២៣
សុពលភាព និងការបញ្ចប់

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវបានបញ្ចប់មិនកំណត់រយៈពេល។

ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អាចនៅពេលណាមួយផ្តល់សេចក្តីជូនដំណឹងដល់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត នូវការសម្រេចចិត្តរបស់ខ្លួន ដើម្បីកំណត់កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ សេចក្តីជូនដំណឹងនោះ ត្រូវធ្វើឡើងដំណាលគ្នា នៅពេលធ្វើការប្រាស្រ័យទាក់ទងទៅអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ។

ក្នុងករណីនេះ កិច្ចព្រមព្រៀង ត្រូវបញ្ចប់រយៈពេលដប់ពីរ(១២)ខែ បន្ទាប់ពីថ្ងៃទទួលបានសេចក្តីជូនដំណឹងដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត លើកលែងតែសេចក្តីជូនដំណឹងដើម្បីបញ្ចប់នោះ គឺដកចេញដោយការព្រមព្រៀងគ្នាទៅវិញទៅមក មុនពេលអស់សុពលភាពនៃរយៈពេលនេះ។ ក្នុងករណីមិនបានទទួលដោយភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត សេចក្តីជូនដំណឹងត្រូវបានចាត់ទុកថា បានទទួលក្នុងរយៈពេលដប់បួន(១៩)ថ្ងៃ នៃថ្ងៃធ្វើការងារ បន្ទាប់ពីថ្ងៃដែលអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិបានទទួលការប្រាស្រ័យទាក់ទង។



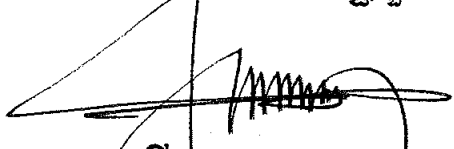
មាត្រា ២៤ ការចូលជាធរមាន

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ត្រូវចូលជាធរមាននៅពេលណាភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀង បានជូនដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរដល់គ្នាទៅវិញទៅមក ពីការបំពេញទម្រង់បែប បទស្របច្បាប់ ចំពោះការបញ្ចប់ និងការចូលជាធរមានរបស់កិច្ចព្រមព្រៀងអន្តរជាតិ។

ដើម្បីជាសក្ខីភាព ភាគីហត្ថលេខី ដែលទទួលបានសិទ្ធិអនុញ្ញាតចុះ ហត្ថលេខាពីរដ្ឋាភិបាលរបស់ខ្លួន បានចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

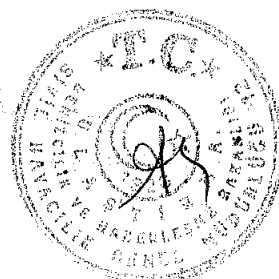
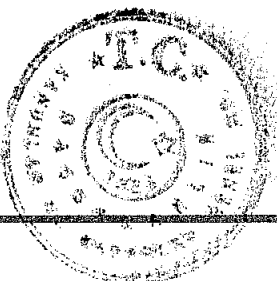
ធ្វើនៅទីក្រុងឌូហៃ ប្រទេសអារ៉ាប៊ីសាអ៊ូឌី ថ្ងៃទី១២ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៣ ជាបីច្បាប់ មានជាភាសាទូរគី ភាសាខ្មែរ និងភាសាអង់គ្លេស ដែលរាល់អត្ថបទ ច្បាប់នីមួយៗមានតម្លៃស្មើគ្នា។ ក្នុងករណីដែលមានការខ្វែងគំនិតគ្នា អំពីការ ប្រតិបត្តិការបកស្រាយ ឬ ការអនុវត្ត អត្ថបទជាភាសាអង់គ្លេសត្រូវយកជាគោល ដើម្បីអនុវត្ត។

**ជួសមុខឱ្យរដ្ឋាភិបាល
នៃសាធារណរដ្ឋទួរគី**


**ប៊ីណាល អ៊ុកស៊ី
អគ្គនាយក**
អគ្គនាយកដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

**ជួសមុខឱ្យរដ្ឋាភិបាល
នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា**


ហ៊ែង ហាវណ្ណារ៉ាវ
រដ្ឋលេខាធិការ
រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល



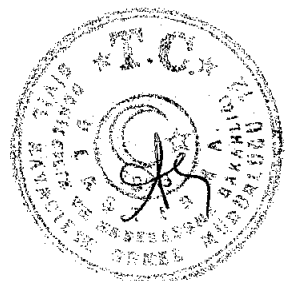
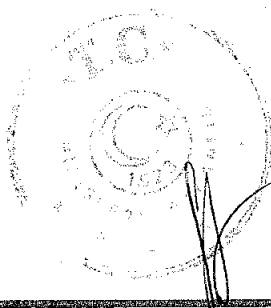
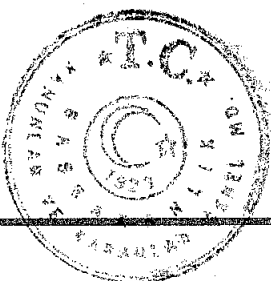
ឧបសម្ព័ន្ធទី ១
កាលវិភាគផ្លូវហោះហើរ

១. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងដោយសាធារណរដ្ឋទួរគី ត្រូវទទួលបានសិទ្ធិធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស នៅក្នុងទិសដៅទាំងពីរ ដូចខាងក្រោម៖

ចំណុចចេញពី	ចំណុចកណ្តាល	ចំណុចឆ្ពោះទៅ	ចំណុចឯនាយ
	នានា		នានា
ចំណុចនានានៅ	ដាក់កា បាងកក	ចំណុចនានានៅ	ដេលី ម៉ុមបាយ
ក្នុងប្រទេសទួរគី	ចំណុចណាមួយ	ក្នុងព្រះរាជាណា	ហាយឌែរ៉ាបែដ
	(*)	ចក្រកម្ពុជា	ចំណុចណាមួយ
			(*)

២. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ ដែលបានចាត់តាំងដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវទទួលបានសិទ្ធិធ្វើប្រតិបត្តិការសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស នៅក្នុងទិសដៅទាំងពីរ ដូចខាងក្រោម៖

ចំណុចចេញពី	ចំណុចកណ្តាល	ចំណុចឆ្ពោះទៅ	ចំណុចឯនាយ
	នានា		នានា
ចំណុចនានានៅ	ចំណុចណាមួយ	ចំណុចនានានៅ	ចំណុចណាមួយ
ក្នុងព្រះរាជា	(*)(**)	ក្នុងប្រទេសទួរគី	(*)(**)
ណាចក្រកម្ពុជា			

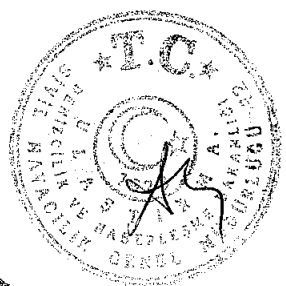
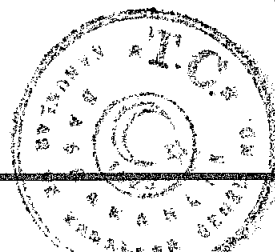


កំណត់សំគាល់

(*) ចំណុចកណ្តាល និងចំណុចឯនាយនានា នៅលើផ្លូវហោះហើរខាងលើ និងសិទ្ធិហោះហើរទី ៥ ដែលអាចត្រូវបានអនុវត្តនៅចំណុចទាំងនោះ ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំង ត្រូវបានកំណត់រួមគ្នា រវាងអាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។

(*) ចំណុចកណ្តាល និងចំណុចឯនាយនានា អាចត្រូវបានលុបចោល ដោយក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំង លើជើងហោះហើរណាមួយ ឬ គ្រប់ជើងហោះហើរទាំងអស់ ស្ថិតលើការសម្រេចចិត្តរបស់ពួកគេ លុះត្រាតែ សេវាកម្មនោះស្ថិតលើផ្លូវហោះហើរនេះ ត្រូវចាប់ផ្តើម និងបញ្ចប់នៅក្នុងទឹកដីរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងចាត់តាំងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍។

(**) បានបញ្ជាក់ និងបានជ្រើសរើសដោយអាជ្ញាធរអាកាសចរនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា តាមរយៈការជូនដំណឹងដែលបានសរសេរជាលាយលក្ខណ៍អក្សរទៅអាជ្ញាធរអាកាសចររបស់ប្រទេសទូទៅ។



**ឧបសម្ព័ន្ធទី ២
ការរកស៊ីជាដៃគូ**

ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ដែលបានចាត់តាំងរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងណាមួយ អាចចូលរួមក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងទីផ្សារ ដូចជាការចែករំលែកចំនួនកៅអី ការរកស៊ីជាដៃគូ ឬ កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មផ្សេងទៀត ជាមួយនឹង៖

- ក. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយ ឬ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងដូចគ្នា
- ខ. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយ ឬ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត
- គ. ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍មួយ ឬ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍របស់ប្រទេសទីបី

លុះត្រាតែ ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ទាំងអស់ ត្រូវស្ថិតក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងខាងលើ កាន់កាប់ផ្លូវហោះហើរសមស្រប និងសិទ្ធិចរាចរ និងគោរពតាមសំបុត្រដែលបានលក់ អ្នកទិញ ត្រូវបានជូនដំណឹងនៅចំណុចនៃការលក់ ដែលក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ ត្រូវធ្វើប្រតិបត្តិការផ្នែកនីមួយៗនៃសេវាកម្ម។

ចំពោះកិច្ចព្រមព្រៀងការរកស៊ីជាដៃគូជាមួយភាគីទីបី ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ទាំងអស់ដែលស្ថិតក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ គឺយោងលើការអនុម័តរបស់អាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ។ ចំពោះភាគីទីបី គួរតែមិនត្រូវបានអនុញ្ញាត ឬ អនុញ្ញាតឲ្យមានកិច្ចព្រមព្រៀងដែលអាចប្រៀបធៀបគ្នាបានរវាងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងម្ខាងទៀត និងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ផ្សេងទៀត នៅលើសេវាកម្មឆ្ពោះទៅ មកពី និងតាមរយៈប្រទេសទីបី អាជ្ញាធរអាកាសចរណ៍របស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងពាក់ព័ន្ធ មានសិទ្ធិមិនទទួលយកកិច្ចព្រមព្រៀងនោះ។

វាគឺជាការយោគយល់រួមរបស់ភាគីចុះកិច្ចព្រមព្រៀងទាំងពីរ ថាសេវាកម្មការរកស៊ីជាដៃគូ មិនត្រូវបានបាត់បង់ចំនួនជើងហោះហើររបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ទីផ្សារឡើយ។