នស/រកម/០១០៨/០០៣

ព្រះរាជក្រម

យើង

ព្រះករុណាព្រះបាទសម្ដេចព្រះបរមនាថ នរោត្តម សីហមុនី
សមានភូមិជាតិសាសនា រក្ខតខត្តិយា ខេមរដ្ឋរាស្ត្រ ពុទ្ធិន្ទ្រាធរាមហាក្សត្រ
ខេមរាជនា សមូហោភាស កម្ពុជឯករាជរដ្ឋបូរណសន្តិ សុភមង្គលា សិរីវិបុលា
ខេមរាស្រីពិរាស្ត្រ ព្រះចៅក្រុងកម្ពុជាធិបតី

- បានទ្រង់យល់ រដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៧០៤/១២៤ ចុះថ្ងៃទី១៥ ខែកក្កដា ឆ្នាំ ២០០៤ ស្ដីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រមលេខ ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៤ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្ដីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០១៩៦/២៣ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែមករា ឆ្នាំ១៩៩៦ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្ដីពីការបង្កើតរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល
- បានទ្រង់យល់ សេចក្ដីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ របស់សម្ដេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងរដ្ឋលេខាធិការនៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

ប្រកាសឱ្យប្រើ

ច្បាប់ ស្ដីពីអាកាសចរស៊ីវិល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលរដ្ឋសភាបាន អនុម័តកាលពីថ្ងៃទី០៥ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០០៧ នាសម័យប្រជុំរដ្ឋសភា លើកទី ៧ នីតិកាល ទី ៣ និងដែលព្រឹទ្ធសភាបានយល់ស្របតាមទម្រង់ និងគតិនៃច្បាប់នេះទាំងស្រុង ដោយពុំមានការកែប្រែអ្វីឡើយ កាលពីថ្ងៃទី២៧ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០០៧ នាសម័យប្រជុំពេញអង្គ ព្រឹទ្ធសភា លើកទី ៤ នីតិកាលទី ២ ហើយដែលមានសេចក្ដីទាំងស្រុងដូចតទៅនេះ ៖

ច្បាប់

ស្តីពី

អាកាសចរស៊ីវិល

នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ROYAUME du CAMBODGE
MINISTERE du PALAIS ROYAL

ជំពូកទី ១
បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

មាត្រា ១.–

ច្បាប់នេះអនុវត្តចំពោះការហោះហើររបស់អាកាសយានស៊ីវិលទាំងអស់ លើកលែងតែករណីដោយឡែក ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៥០ នៃច្បាប់នេះ ។

ច្បាប់នេះមិនអនុវត្តចំពោះកិច្ចប្រតិបត្តិការរបស់អាកាសយានរដ្ឋទេ ដែលស្ថិតនៅក្រោមបទប្បញ្ញត្តិដោយឡែក លើកលែងតែកិច្ចប្រតិបត្តិការអាកាសយានរដ្ឋនោះ អនុវត្តជាបណ្ដោះអាសន្ននូវការហោះហើរជាលក្ខណៈអាកាសចរស៊ីវិល ស្របទៅតាមការត្រួតពិនិត្យរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ដូចមានចែងក្នុងច្បាប់នេះ ។

មាត្រា ២.–

ច្បាប់នេះមានគោលដៅដូចតទៅ :

-រក្សាសណ្ដាប់ធ្នាប់ និង ធានាសុវត្ថិភាពប្រតិបត្តិការអាកាសចរស៊ីវិល នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

-គ្រប់គ្រងសេវាកម្មចរាចរដែនអាកាសនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពអាកាសយាន ។

-គ្រប់គ្រង និង អភិវឌ្ឍអាកាសយានដ្ឋានស៊ីវិលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

-គ្រប់គ្រងសហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ។

-ជំរុញឱ្យមានការអភិវឌ្ឍក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសផ្នែកស៊ីវិល ប្រកបដោយសុវត្ថិភាព ទំនុកចិត្ត និងមានលក្ខណៈសេដ្ឋកិច្ច ។

មាត្រា ៣.–

ការគ្រប់គ្រងចរាចរតាមផ្លូវអាកាសរបស់អាកាសយានស៊ីវិលទាំងអស់ នៅក្នុងដែនអាកាសនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាគឺជាសមត្ថកិច្ចរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ។

គ្មានអាកាសចរស៊ីវិលណាមួយ ត្រូវអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើប្រតិបត្តិការក្នុងប្រទេស ឬ ឆ្លងកាត់ទឹកដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាបានឡើយ លើកលែងតែកិច្ចប្រតិបត្តិការនោះ ស្របទៅ

តាមបទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយនៃច្បាប់នេះ និងស្របតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ និង ពិធីសារនានា ដែលភាគីកម្ពុជាជាហត្ថលេខី ។

មាត្រា ៤.–

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវចេញនូវលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិផ្សេងៗដោយសហការជាមួយក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនានា ក្នុងករណីចាំបាច់ដើម្បីដំណើរការ និងត្រួតពិនិត្យការអនុវត្តរាល់ខ្លឹមសារទាំងឡាយនៃច្បាប់នេះឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព ។

ជំពូកទី ២

អាកាសយាន

មាត្រា ៥.–

មុននឹងអនុញ្ញាតឱ្យប្រតិបត្តិការហោះហើរក្នុងដែនអាកាសនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាបាន អាកាសយានស៊ីវិលទាំងអស់ត្រូវមាន :

១-ការចុះបញ្ជីត្រឹមត្រូវ ហើយការចុះបញ្ជីនោះនៅមានសុពលភាព

២-ពាក់និមិត្តសញ្ញាសម្គាល់ជាតិ និងសញ្ញានៃការចុះបញ្ជីសម្រាប់អាកាសយានស៊ីវិលរបស់ក្រុមហ៊ុនតំណាងឱ្យជាតិ ។

៣-ពាក់និមិត្តសញ្ញាក្រុមហ៊ុន និងសញ្ញាសម្គាល់ការចុះបញ្ជីសម្រាប់អាកាសយានស៊ីវិលរបស់ក្រុមហ៊ុនតំណាងឱ្យឯកជន ។

មាត្រា ៦.–

អាកាសយានដែលបានចុះបញ្ជីនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងមានសញ្ជាតិខ្មែរ ហើយក្នុងរយៈពេលដែលការចុះបញ្ជីនោះនៅមានសុពលភាព អាកាសយាននោះពុំមានសិទ្ធិចុះបញ្ជីនៅរដ្ឋណាមួយផ្សេងទៀតបានទេ ។

អាកាសយានដែលបានចុះបញ្ជីនៅក្នុងរដ្ឋណាមួយរួចហើយ ពុំមានសិទ្ធិចុះបញ្ជីនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាបានទេ ក្នុងរយៈពេលដែលការចុះបញ្ជីនៅក្នុងរដ្ឋផ្សេងនោះនៅមានសុពលភាពនៅឡើយ ។

ការបង់កម្រៃចុះបញ្ជី និងសេវាផ្សេងៗ ត្រូវបានកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ ។

មាត្រា ៧.–

ការចុះបញ្ជីអាកាសយាននៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវគោរពទៅតាមបែបបទទាំងឡាយ ដែលកំណត់ដោយរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលចេញឱ្យប្រើ ផ្អាកជាបណ្ដោះអាសន្ន បញ្ឈប់ ឬ ផ្ទេរការចុះបញ្ជីអាកាសយាននៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលនឹងរក្សាទុកឯកសារទាំងឡាយរបស់អាកាសយានទាំងអស់ ដែលបានចុះបញ្ជីនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

វិញ្ញាបនបត្រនៃការចុះបញ្ជីអស់សុពលភាព ក្នុងករណីណាមួយដូចខាងក្រោម :

១-ការផុតកំណត់សុពលភាពនៃវិញ្ញាបនបត្រណាមួយរបស់អាកាសយាន ។

២-អាកាសយានបានបាត់បង់ ឬ ខូចខាតដែលមិនអាចជួសជុលបាន ។

៣-អាកាសយានត្រូវបានដោះចេញជាផ្នែកៗ ឬ បោះបង់ចោល ។

៤-អាកាសយានត្រូវបានដកការចុះបញ្ជី ពីព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជារួចហើយ ។

មាត្រា ៨.–

អាកាសយានទាំងឡាយ ដែលធ្វើការហោះហើរក្នុងដែនអាកាសនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលមានវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់លទ្ធភាពហោះហើរ នៅមានសុពលភាពដែលផ្ដល់ឱ្យដោយរដ្ឋចុះបញ្ជីអាកាសយាន ត្រូវទទួលស្គាល់ថាមានសុពលភាព ដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាដែរ ។

វិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់លទ្ធភាពហោះហើរ ដែលចេញឱ្យ ឬ បន្តឱ្យមានសុពលភាព ដោយរដ្ឋណាមួយផ្សេងទៀតនឹងត្រូវបានទទួលស្គាល់ថា នៅមានសុពលភាព ដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា បើសិនជាលក្ខណៈរួមជាចាំបាច់ដែលមានចែងនៅក្នុងវិញ្ញាបនបត្រនោះ មានកម្រិតស្មើគ្នា ឬ ក៏លើសពីស្តង់ដារអប្បបរមានៃលទ្ធភាពហោះហើរ ដែលបានកំណត់ជាបន្តបន្ទាប់ក្រោមអនុសញ្ញាស៊ីកាហ្គោ ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលចេញឱ្យប្រើ ផ្អាកជាបណ្ដោះអាសន្ន ដកហូតវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់លទ្ធភាពហោះហើរ ចំពោះអាកាសយានដែលបានចុះបញ្ជី នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ហើយនិងកំណត់ស្តង់ដារជាលក្ខណៈមូលដ្ឋាន និង បទដ្ឋានដែលរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវយកទៅអនុវត្តក្នុងការប្រើសិទ្ធិនេះ ។

ម្ចាស់អាកាសយានដែលបានទទួលវិញ្ញាបនបត្រនៃការចុះបញ្ជី ត្រូវដាក់ពាក្យសុំមករដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ដើម្បីធ្វើអធិការកិច្ច ។ វិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់លទ្ធភាពហោះហើរ អាចនឹងចេញឱ្យបាន ប្រសិនបើអាកាសយាននោះ បានឆ្លងកាត់ការត្រួតពិនិត្យឃើញថា មានលក្ខណៈត្រឹមត្រូវតាមស្តង់ដារដែលបានកំណត់ ។

វិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់លទ្ធភាពហោះហើរ នឹងអស់សុពលភាពក្នុងករណីណាមួយដូចខាងក្រោម៖

១-ការផុតកំណត់នៃរយៈពេលមានសុពលភាពរបស់វិញ្ញាបនបត្រណាមួយរបស់អាកាសយាន ។

២-ការអស់សុពលភាពរបស់វិញ្ញាបនបត្រនៃការចុះបញ្ជី ។

៣-អាកាសយានពុំមានសុវត្ថិភាពក្នុងការហោះហើរតទៅទៀត អាស្រ័យដោយពុំមានលក្ខណៈគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីបំពេញនូវលក្ខខណ្ឌសម្រាប់ការហោះហើរ ។

ការបង្កើតរោងចក្រផលិតអាកាសយាន ឬ រោងជាងផ្គុំសជុលម៉ាស៊ីននិងកង្ហារអាកាសយានព្រមទាំងគ្រឿងបន្លាស់ និងផ្នែកសំខាន់ផ្សេងៗទៀតរបស់អាកាសយាន ត្រូវតែដាក់ពាក្យសុំមករដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ដើម្បីយកវិញ្ញាបនបត្រ ។ រោងចក្រ ឬរោងជាងទាំងនោះ អាចចាប់ផ្តើមដំណើរការបាន លុះត្រាតែបានទទួលវិញ្ញាបនបត្ររួចហើយ ។

មាត្រា ៩.-

រាល់អាកាសយានធ្វើកិច្ចប្រតិបត្តិការក្នុងដែនអាកាសនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវមានបំពាក់ឧបករណ៍វិទ្យុគ្រប់ប្រភេទ ដែលមានអាជ្ញាប័ណ្ណដាក់ដំឡើងស្របតាមច្បាប់របស់រដ្ឋដែលបានចុះបញ្ជីអាកាសយាននោះ ហើយត្រូវបានប្រកាសឱ្យអនុវត្តស្របតាមបទបញ្ជាទាំងឡាយ ដែលបានចែងឡើងដោយរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល មានសិទ្ធិកំណត់ស្តង់ដារ និងចេញអាជ្ញាប័ណ្ណសម្រាប់ការដាក់ដំឡើងប្រើប្រាស់ និងថែរក្សាបច្ចេកទេសឧបករណ៍វិទ្យុគ្រប់ប្រភេទ ចំពោះអាកាសយានដែលបានចុះបញ្ជីនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

មាត្រា ១០.–

រាល់អាកាសយានធ្វើប្រតិបត្តិការក្នុងដែនអាកាសនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវរក្សាទុកសៀវភៅកត់ត្រាការហោះហើរប្រចាំថ្ងៃ ដែលក្នុងនោះត្រូវបានកត់បញ្ចូលលក្ខណៈពិសេសទាំងឡាយរបស់អាកាសយានរបស់ក្រុមអាកាសយានិក និងរាល់វេនហោះហើរនីមួយៗ តាមទម្រង់កត់ត្រា ដែលតម្រូវឱ្យធ្វើតាមច្បាប់របស់រដ្ឋដែលបានចុះបញ្ជីអាកាស-យាន ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល កំណត់ឱ្យប្រើប្រាស់សៀវភៅកត់ត្រាហោះហើរប្រចាំថ្ងៃ តាមគំរូ និងធ្វើខ្លឹមសារលម្អិតដូចគ្នាចំពោះអាកាសយានដែលចុះបញ្ជីសញ្ជាតិខ្មែរ ។

មាត្រា ១១.–

អាកាសយាននីមួយៗ ដែលចុះបញ្ជីសញ្ជាតិខ្មែរ នៅក្នុងអំឡុងពេលហោះហើរ ត្រូវយកទៅតាមនូវឯកសារដូចតទៅ :

១- វិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជី
២- វិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់លទ្ធភាពហោះហើរ
៣- អាជ្ញាប័ណ្ណរបស់សមាជិកម្នាក់ៗនៃក្រុមយានិក
៤- សៀវភៅកត់ត្រាការហោះហើរប្រចាំថ្ងៃ
៥- អាជ្ញាប័ណ្ណបញ្ជាក់ពីការដំឡើងវិទ្យុក្នុងអាកាសយាន
៦- សៀវភៅណែនាំការហោះហើរ
៧- បញ្ជីអ្នកដំណើរ និងទំនិញ
៨- វិញ្ញាបនបត្រធានារ៉ាប់រងដែលមានសុពលភាព
៩- ឯកសារផ្សេងៗដែលរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលកំណត់ឱ្យ ។

ឯកសារទាំងឡាយដែលយកតាមអាកាសយានចុះបញ្ជីរដ្ឋណាមួយ ត្រូវស្របតាមតម្រូវការចាំបាច់នៃរដ្ឋផ្សេងទៀត ។ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា មានសិទ្ធិត្រួតពិនិត្យជាចាំបាច់នូវរាល់ឯកសារទាំងឡាយនោះ ដោយភ្នាក់ងារមានសមត្ថកិច្ច ។

ពុំតម្រូវឱ្យមាននូវឯកសារខាងលើនេះទេ ចំពោះបាឡុងហោះ អាកាសយានគ្មានម៉ាស៊ីន និងអាកាសយានផុនស្រាលបំផុត ។

ROYAUME DU CAMBODGE
MINISTRE DU PALAIS ROYAL

ជំពូកទី ៣
បុគ្គលិក

មាត្រា ១២.-

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវកំណត់ :

-របនាសម្ព័ន្ធចាត់តាំង ការបង្កើតឡើង និងការពិនិត្យភាពចាំបាច់នៃក្រុមអាកាសយានិក ធ្វើការនៅលើអាកាសយានដែលចុះបញ្ជីនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

-ស្តង់ដារទាំងឡាយរបស់សមាជិកក្រុមអាកាសយានិក ដោយគិតរួមទាំងម៉ោងបំពេញភារកិច្ចអតិបរមានិងរយះពេលសំរាក ។

គ្មានការហោះហើរណា ដែលអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើប្រតិបត្តិការទៅបានទេ បើសិនជាស្តង់ដារដែលមានការពាក់ព័ន្ធទៅនឹងប្រភេទហោះហើរ មិនត្រូវបានក្រុមអាកាសយានិកគោរពអនុវត្តដោយហ្មត់ចត់ ឬ ក៏សមាជិកក្រុមអាកាសយានិកណាម្នាក់មិនមានសមត្ថភាពស្របទៅតាមស្តង់ដារ ដែលជាប់ទាក់ទងទៅនឹងលក្ខខណ្ឌទាំងឡាយនៃភារកិច្ចទេ ។

បុគ្គលិកអាកាសចរស៊ីវិល តម្រួតចរាចរដែនអាកាស ក្រុមអាកាសយានិក អ្នកបច្ចេកទេស ឬ អ្នកឯកទេសផ្ទៃដី មិនអនុញ្ញាតឱ្យបំពេញភារកិច្ច បើសិនជាបុគ្គលិកទាំងនោះគ្មានអាជ្ញាប័ណ្ណដែលនៅមានសុពលភាព ។

មាត្រា ១៣.-

សមាជិកនៃក្រុមអាកាសយានិក ដែលបំពេញការងារនៅក្នុងដែនអាកាសនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវតែមានអាជ្ញាប័ណ្ណ ឬវិញ្ញាបនបត្រនៅមានសុពលភាព ដែលបានចេញឬផ្តល់ឱ្យដោយរដ្ឋដែលបានចុះបញ្ជីអាកាសយាន ហើយត្រូវបានទទួលស្គាល់ថាមានសុពលភាពដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

អាជ្ញាប័ណ្ណ ឬវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាព ដែលបានចេញឬផ្តល់ឱ្យដោយរដ្ឋណាមួយនឹងត្រូវបានទទួលស្គាល់ថា មានសុពលភាពដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាដែរ បើសិនជាតម្រូវការចាំបាច់ទាំងឡាយដែលអាជ្ញាប័ណ្ណឬវិញ្ញាបនបត្រ ត្រូវបានចេញ ឬ ផ្តល់ឱ្យដោយរដ្ឋផ្សេងនោះមានសុពលភាពស្មើ ឬ លើសពីស្តង់ដារជាអប្បបរមា ដែលបង្កើតឡើង ឬ បំពេញបន្ថែមជាបន្តបន្ទាប់ក្រោមអនុសញ្ញាស៊ីកាហ្គោ ។

៚

ROYAUME DU CAMBODGE
LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល អាចកំណត់តាមស្តង់ដារ និងបទដ្ឋានទាំងឡាយ សម្រាប់ផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណ ឬវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាព នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ហើយមានសិទ្ធិផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្ន ឬ ដកហូតមកវិញនូវអាជ្ញាប័ណ្ណ ឬវិញ្ញាបនបត្រទាំងនោះបាន ។ រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល អាចចេញនូវវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាពទាំងឡាយ ដោយយោងតាមអាជ្ញាប័ណ្ណដែលបានចេញឱ្យ ដោយរដ្ឋផ្សេងទៀត ។ រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលអាចភ្ជាប់លក្ខខណ្ឌ ឬ ការកម្រិតកំណត់នៅលើអាជ្ញា-ប័ណ្ណ ឬវិញ្ញាបនបត្រដែលយល់ថាមានសារៈសំខាន់ដល់សុវត្ថិភាព ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល អាចកំណត់តាមស្តង់ដារ ដើម្បីផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណ ឬវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាពហោះហើរបន្ថែមទៀតឱ្យ នៅសមាជិកនៃក្រុមអាកាស-យានិកទាំងឡាយ និងបុគ្គលិកអាកាសចរស៊ីវិលផ្សេងទៀត ។

ចំពោះបុគ្គលិកណាមួយ ដែលមានអាជ្ញាប័ណ្ណឬវិញ្ញាបនបត្រ ហើយជាប់ទាក់ទងទៅនឹងប្រតិបត្តិការធ្វើសកម្មភាព ឬ ទទួលភារកិច្ចការងារណាមួយលើអាកាសយាន មិនត្រូវអនុវត្តលើសពីការកម្រិតកំណត់ និងលក្ខខណ្ឌទាំងឡាយដែលតម្រូវឱ្យមានលើកលែងតែមានករណីចាំបាច់ ។

សមាជិករបស់ក្រុមអាកាសយានិកណាម្នាក់ ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការអាកាសយាន ត្រូវតែមានលិខិតពិនិត្យសុខភាពដែលនៅមានសុពលភាព ឬ ដែលបានបំពេញលក្ខខណ្ឌគ្រប់គ្រាន់ទៅនឹងតម្រូវការរបស់អាជ្ញាប័ណ្ណដែលប្រើប្រាស់នោះ ។

ក្រុមអាកាសយានិកទាំងឡាយ ត្រូវបង្ហាញអាជ្ញាប័ណ្ណតាមតម្រូវការត្រួតពិនិត្យរបស់ភ្នាក់ងារមានសមត្ថកិច្ចនៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ឬ អាជ្ញាធរអាកាសចរស៊ីវិលនៃរដ្ឋផ្សេងទៀតដែលពាក់ព័ន្ធ ។

មាត្រា ១៤.–

សម្រាប់ជើងហោះហើរនីមួយៗ អ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយាន ត្រូវចាត់តាំងសមាជិកក្រុមអាកាសយានិក ដែលមានសមត្ថភាពគ្រប់គ្រាន់មួយរូប ជាមេបញ្ជាការអាកាសយាន ហើយមានសមាជិកម្នាក់ទៀតជាជំនួយការ ហើយនិងជាមេបញ្ជាការនៅពេលចាំបាច់ ។

មេបញ្ជាការអាកាសយាន ត្រូវទទួលខុសត្រូវទាំងស្រុងលើកិច្ចប្រតិបត្តិការ ប្រកបដោយសុវត្ថិភាពក្នុងពេលហោះហើរ និងរក្សាការពារអាកាសយាន មនុស្ស ទ្រព្យសម្បត្តិ

នៅក្នុងអាកាសយាននោះ ។ មេបញ្ជាការអាកាសយាន ត្រូវយកចិត្តទុកដាក់គ្រប់ពេលវេលា អំពីបទបញ្ជាដែនអាកាស ការបញ្ជាណែនាំត្រឹមត្រូវរបស់ភ្នាក់ងារត្រួតពិនិត្យចរាចរដែនអាកាស ព្រមទាំងតម្រូវការចាំបាច់មួយចំនួនទៀត ដែលតម្រូវដោយច្បាប់នេះ ឬ ដោយបទបញ្ជាទាំងឡាយ ។

មេបញ្ជាការអាកាសយាន ត្រូវប្រកាន់យកការសម្រេចចិត្តនៅលើអាកាសយាន ហើយនឹងត្រូវបានផ្តល់ឱ្យនូវសិទ្ធិចាំបាច់ជាពិសេស គឺសិទ្ធិដែលបានរៀបរាប់នៅជំពូកទី ៣ នៃអនុសញ្ញាតូក្យូ ដើម្បីប្រកាន់យកសកម្មភាពតាមដំណាក់កាល ដែលយល់ថាសមស្របចាំបាច់ក្នុងការកិច្ចទទួលខុសត្រូវរបស់ខ្លួន ។

ក្នុងពេលបំពេញការងារ និងធ្វើសកម្មភាពតាមសមត្ថភាពជាផ្លូវការរបស់ខ្លួននៅពេលកំពុងហោះហើរ មេបញ្ជាការអាកាសយានដែលអាកាសយាននោះត្រូវបានប្រតិបត្តិការដោយសហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស នឹងមិនទទួលខុសត្រូវដោយផ្ទាល់ខ្លួនឯងទេ ហើយក៏នឹងត្រូវរួចពីការទទួលខុសត្រូវចំពោះការខូចខាតបណ្តាលមកពីសកម្មភាព ឬ ការខ្វះចន្លោះរបស់មេបញ្ជាការ ឬ របស់បុគ្គលិកណាម្នាក់ដែលអនុវត្តតាមបញ្ជារបស់ខ្លួន បើសិនពិនិត្យទៅលើការងារ និងសកម្មភាពនោះ សមស្របចាំបាច់ក្នុងការសង្គ្រោះ និងថែរក្សាសុវត្ថិភាពអាកាសយាន មនុស្ស ឬ ទ្រព្យសម្បត្តិ ដែលស្ថិតនៅលើអាកាសយាននោះ ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលអាចប្រគល់ភារកិច្ច និងការទទួលខុសត្រូវបន្ថែមទៅឱ្យមេបញ្ជាការអាកាសយាន បើយល់ឃើញថាចាំបាច់សម្រាប់ផលប្រយោជន៍សុវត្ថិភាពដោយដាក់ចេញជាបទបញ្ជា ។

មាត្រា ១៥.—

បុគ្គលិកអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវរាយការណ៍ :

១-ការរំលោភច្បាប់ ឬបទបញ្ជាណាមួយ

២-ឧប្បត្តិហេតុ ឬ អំពើដែលជះឥទ្ធិពលអាក្រក់ ឬ ដែលអាចប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពអាកាសចរស៊ីវិល

៣-អាកាសយានណាមួយ ដែលមានគ្រោះថ្នាក់ ត្រូវរាយការណ៍តាមពេលវេលា និងតាមរូបភាព ដូចដែលរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលបានតម្រូវ ។

ROYAUME DU CAMBODGE MINISTÈRE DU PALAIS ROYAL

របាយការណ៍ណាមួយដែលបានផាក់ជូនមក ស្របតាមវាក្យខណ្ឌខាងលើនៃមាត្រានេះ ត្រូវធ្វើការស៊ើបអង្កេត និងកំណត់ជាបន្ទាន់ បើសិនជាយល់ឃើញថាចាំបាច់ត្រូវធ្វើសកម្មភាពបន្ថែម ។

ជំពូកទី ៤
កិច្ចប្រតិបត្តិការអាកាសយាន

មាត្រា ១៦.-

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវចេញនិងផ្សព្វផ្សាយបទបញ្ជាដែនអាកាស ដែលគ្រប់គ្រងចលនាអាកាសយានកំពុងហោះហើរ និងការអនុវត្តចរាចរដែនអាកាសនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។ បទបញ្ជាទាំងនេះ ត្រូវអនុលោមទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយនៃអនុសញ្ញាស៊ីកាហ្គោ ។

អាកាសយាននីមួយៗ ដែលធ្វើការហោះហើរក្នុងដែនអាកាសនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវអនុវត្តតាមបទបញ្ជាដែនអាកាសដូចបានផ្សព្វផ្សាយឱ្យប្រើប្រាស់ ដោយរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ។

អាកាសយាននីមួយៗ ដែលចុះបញ្ជីនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ហើយធ្វើសកម្មភាពនៅដែនអាកាសនៃរដ្ឋមួយផ្សេងទៀត ត្រូវអនុវត្តតាមបទបញ្ជាដែនអាកាសជាធរមាននៅក្នុងរដ្ឋនោះ ឬ បើសិនជាធ្វើសកម្មភាពលើដែនសមុទ្រអន្តរជាតិ ត្រូវអនុវត្តតាមបទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយនៃអនុសញ្ញាស៊ីកាហ្គោ ។

មាត្រា ១៧.-

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការបង្កើត និងថែរក្សាប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យចរាចរដែនអាកាស ដែលគ្រប់គ្រងដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពអាកាសយានដែលធ្វើចរាចរនៅក្នុងដែនអាកាស ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវកំណត់សមត្ថភាពសម្រាប់បុគ្គលិក និងស្តង់ដារឧបករណ៍ទាំងឡាយដែលត្រូវយកមកប្រើប្រាស់ក្នុងចរាចរផ្លូវអាកាស ស្របទៅតាមការណែនាំឱ្យអនុវត្តដែលបានបង្កើតឡើងតាមអនុសញ្ញាស៊ីកាហ្គោ ។

ដើម្បីធានានូវសុវត្ថិភាព និងប្រសិទ្ធភាពការងារដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ត្រូវបង់កម្រៃសេវាជូនអាជ្ញាធរអាកាសចរស៊ីវិល ។ រាល់ឧបករណ៍និងសេវាកម្មនាំផ្លូវអាកាស គឺ :

១-ការនាំផ្លូវហោះហើរ និងហោះហើរឆ្លងកាត់

២-ការចុះចត

មាត្រា ១៨.—

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល អាចបង្កើតអាកាសវិថី កំណត់តំបន់ហាមឃាត់ តំបន់កម្រិតការហោះហើរ ឬ តំបន់គ្រោះថ្នាក់ ដែលតាមអាកាសវិថីនោះ អាកាសយានស៊ីវិល ត្រូវអនុវត្តតាមពេលធ្វើប្រតិបត្តិការក្នុងដែនអាកាស និងសម្រាប់តម្រូវការចាំបាច់របស់យោធា ឬ សុវត្ថិភាពសាធារណៈនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

ភារកិច្ចរបស់មេបញ្ជាការអាកាសយានគ្រប់រូប ដែលហោះហើរឆ្លងកាត់ ឬ ធ្វើសកម្មភាពនៅក្នុងដែនអាកាសនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវគោរពទៅតាមអាកាសវិថី ដូចដែលរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលបានបង្កើត ហើយត្រូវជៀសវាងតំបន់ទាំងឡាយណាដែលបានកំណត់ថាជាតំបន់ហាមឃាត់ តំបន់កម្រិតការហោះហើរ និងតំបន់គ្រោះថ្នាក់ ។

អាកាសយានណាក៏ដោយ ដែលហោះឃ្លាតពីអាកាសវិថីដូចបានកំណត់នោះ ឬ ចូលតំបន់ហាមឃាត់ ឬ តំបន់កម្រិតការហោះហើរ ឬ តំបន់គ្រោះថ្នាក់នឹងត្រូវបានចាត់ទុកថាជាប្រតិបត្តិការខុសច្បាប់ ។ មេបញ្ជាការអាកាសយានដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធដល់ប្រតិបត្តិការខុសច្បាប់នេះ ត្រូវប្រញាប់យកវិធានការកែតម្រូវជាបន្ទាន់ ឬ ត្រូវអនុវត្តជាចាំបាច់តាមការណែនាំពិសេសណាមួយពីអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច រួមទាំងការចាប់បង្ខំឱ្យចុះចតនៅកន្លែងណាមួយដែលកំណត់ ។

មាត្រា ១៩.—

លើកលែងតែមានការអនុញ្ញាតជាចាំបាច់ពីរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ការអនុវត្តខ្លឹមសារនៃការកំណត់លក្ខខណ្ឌ ត្រូវបានហាមឃាត់ដូចខាងក្រោម :

១-ការដឹកជញ្ជូននៅលើអាកាសយាននូវគ្រឿងផ្ទុះ សព្វាវុធ គ្រាប់រំសេវ ថ្នាំ

ពុល វត្ថុងាយឆេះ សារធាតុវិទ្យុសកម្ម ឬ ឧបករណ៍ដែលមានជាតិមេដែកឆក់ សារធាតុអុកស៊ីត ជាតិអាស៊ីត សារធាតុដែលមានក្លិនខ្លាំង សារធាតុបន្ស៊ី លោហៈ និងទំនិញផ្សេងៗ ដែលយល់ថាមានគ្រោះថ្នាក់ ។

២-ការថតរូបភាព ខ្សែភាពយន្តវីដេអូ ឬ ប្រើគ្រឿងវីដេអូ ក្រាហ្វិកផ្សេងៗពីលើ ឬ ក្នុងអាកាសយាន ។

៣-ការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍វិទ្យុបញ្ជូនសារ ឬវិទ្យុទាក់ទង ។

៤-ការបាញ់កាំភ្លើង ឬ បាញ់កាំជ្រួច ឬ រ៉ុកកែត ក្នុងលំហអាកាសពីអាកាសយាន ។

៥-ការបង្ហោះនូវអាកាសយានដែលគ្មានមនុស្សបើកបរ ឬ វត្ថុទាំងឡាយដែលហោះហើរបានហើយអាចប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពអាកាសយាន ។

៦-ការប្រើម៉ាស៊ីនសម្ភារៈ ឬ គ្រឿងអ្វីមួយ ដែលរំខានដល់វិទ្យុទាក់ទងរបស់អាកាសចរស៊ីវិល ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល អាចធ្វើការលើកលែង ឬ កំណត់សកម្មភាពហាមឃាត់បន្ថែមទៀតដែលយល់ឃើញថាចាំបាច់សម្រាប់ផលប្រយោជន៍ និងសុវត្ថិភាពសាធារណៈ ។

មាត្រា ២០.-

អង្គភាពរុករក និងសង្គ្រោះអាកាសយាន និងនាវានៃគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ ជាស្ថាប័នចម្បងក្នុងការសម្របសម្រួលដឹកនាំការរុករក និង ការសង្គ្រោះនៅពេលមានឧប្បត្តិហេតុគ្រោះថ្នាក់អាកាសយានក្នុងទឹកដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវបង្កើតនូវអង្គភាពរុករកនិងសង្គ្រោះជាអចិន្ត្រៃយ៍មួយ ដើម្បីធ្វើការរុករកនិងសង្គ្រោះជាចាំបាច់ ចំពោះអាកាសយានណាមួយដែលបាត់ដំណឹង ឬ មានគ្រោះថ្នាក់ក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។ ក្នុងការអនុវត្តភារកិច្ចរបស់ខ្លួន រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវសហការជាមួយគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ អាជ្ញាធរអាកាសយានដ្ឋាន កងប្រដាប់អាវុធ អាជ្ញាធរដែនដី និងស្ថាប័នផ្សេងៗទៀតដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធ ។

ក្នុងករណីដែលអាកាសយានចុះបញ្ជីនៅរដ្ឋផ្សេង បានបាត់ដំណឹង ឬ មានគ្រោះថ្នាក់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល អាចអនុញ្ញាតឱ្យម្ចាស់អាកាសយាន ឬ អាជ្ញាធរនៃរដ្ឋផ្សេងនោះ ផ្តល់វិធានការ ឬ ជំនួយឧបត្ថម្ភជាចាំបាច់នៅក្នុងកាលៈទេសៈនោះ ។ ការផ្តល់ ឬ ជំនួយឧបត្ថម្ភណាមួយត្រូវស្ថិតនៅក្រោមការត្រួតពិនិត្យរបស់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាគ្រប់ពេលវេលា ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល យកចិត្តទុកដាក់ផងដែរនូវសំណូមពរទាំងឡាយពីរដ្ឋផ្សេងៗ ឬ ពីអង្គការអន្តរជាតិ ដើម្បីផ្តល់ការជួយឧបត្ថម្ភរុករកនិងសង្គ្រោះអាកាសយានដែលបាត់ដំណឹង ឬ មានគ្រោះថ្នាក់នៅក្នុងទឹកដីប្រទេសជិតខាងគ្នា ឬ នៅក្នុងសមុទ្រជិតដែនដីរបស់ខ្លួន ។

មាត្រា ២១.–

ក្នុងករណីមានអាកាសយានណាមួយមានឧប្បត្តិហេតុ ឬ គ្រោះថ្នាក់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវតែងតាំងគណៈកម្មការជំនាញ ដើម្បីស្រាវជ្រាវស៊ើបអង្កេតមួយ ដឹកនាំការស្រាវជ្រាវស៊ើបអង្កេតជាបន្ទាន់ និងចាត់វិធានការទាំងឡាយ បើសិនចាំបាច់ ។

ក្នុងព្រឹត្តិការណ៍ដែលមានឧប្បត្តិហេតុ ឬ គ្រោះថ្នាក់ពាក់ព័ន្ធដល់អាកាសយានមួយចុះបញ្ជីនៅរដ្ឋផ្សេង ហើយឧប្បត្តិហេតុ ឬ គ្រោះថ្នាក់នោះ បានបង្កឡើងឱ្យមានការរងគ្រោះដល់ជីវិតមនុស្ស ឬ របួសជាទម្ងន់ ឬ បញ្ជាក់ថាមានការខូចខាតបច្ចេកទេសធ្ងន់ធ្ងរក្នុងអាកាសយាន ឬ ឧបករណ៍នាំផ្លូវក្នុងអាកាសយាន អ្នកសង្កេតការណ៍ស្របច្បាប់ដែលបានចាត់តាំងឡើងដោយរដ្ឋទាំងនោះ ត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យចូលរួមសង្កេតការណ៍ ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវផ្ញើទំនាក់ទំនងជាមួយរដ្ឋទាំងនោះអំពីរបាយការណ៍ចុងក្រោយ ឬ ការរកឃើញមូលហេតុនានា ។

មាត្រា ២២.–

នៅអាកាសយានដ្ឋាននីមួយៗ លើកលែងតែសេវាបំរើផ្នែកយោធា អ្នកប្រើប្រាស់សេវាកម្មទាំងឡាយ ត្រូវបង់កម្រៃជូនទៅអង្គភាពដែលផ្តល់សេវាទាំងនេះរួមមាន :

១-ការចុះចត

២-សេវានាំផ្លូវអាកាស

៣-ចំណត

៤-សេវាបម្រើអ្នកដំណើរ និងទំនិញ

៥-សេវាបច្ចេកទេសផ្ទៃដី ។

ជំពូកទី ៥
ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស

មាត្រា ២៣.-

មិនមានការអនុញ្ញាតឱ្យសហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសណាមួយ ធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាបានទេ បើសហគ្រាសនោះពុំមានវិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការផ្លូវអាកាសដែលនៅមានសុពលភាព ។

ការចេញវិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការតាមផ្លូវអាកាសខាងលើនេះ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ។

មុនពេលចេញវិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការតាមផ្លូវអាកាសឱ្យអ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយាន រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលត្រូវពិនិត្យឱ្យឃើញថា អ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយាននោះមានសមត្ថភាព លទ្ធភាព និងការទទួលខុសត្រូវទាំងស្រុងក្នុងប្រតិបត្តិការនោះ ។ ក្រោយពេលចេញវិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការផ្លូវអាកាស រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលត្រូវពិនិត្យតាមដានអ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយាននោះឱ្យអនុវត្តស្របទៅនឹងបទដ្ឋានច្បាប់ ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាព និងមានលក្ខណៈសេដ្ឋកិច្ច និងជំរុញឱ្យអ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយានអនុវត្តតាមរចនាសម្ព័ន្ធ និងបទដ្ឋានរបស់ក្រុមហ៊ុន ។

មាត្រា ២៤.-

សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសទាំងឡាយណា ដែលមានបំណងធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ត្រូវដាក់ពាក្យស្នើសុំវិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការតាមផ្លូវអាកាសតាមគំរូ និងបែបបទ ដែលបានកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ។

មាត្រា ២៥.–

ចំពោះការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសក្នុងស្រុក រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវពិនិត្យ វិនិច្ឆ័យនូវសមត្ថភាព និងលក្ខណសម្បត្តិរបស់អ្នកស្នើសុំវិញ្ញាបនបត្រ ហើយការផ្តល់ឱ្យត្រូវស្របនឹងផលប្រយោជន៍សាធារណៈ ។

ចំពោះការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ :

១-ក្នុងករណីក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ បន្ថែមលើលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ ដូចមានចែងក្នុងវាក្យខណ្ឌខាងលើនេះ រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវយកចិត្តទុកដាក់អនុវត្តតាមកិច្ចព្រមព្រៀងអន្តរជាតិដែលមានស្រាប់ ហើយដែលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាជាភាគីហត្ថលេខី ហើយស្របទៅតាមការយោគយល់និងបដិការគ្នាទៅវិញទៅមក ។

២-ចំពោះក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសជាសញ្ជាតិបរទេស រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលនឹងផ្តល់នូវវិញ្ញាបនបត្រ បើសិនជាការផ្តល់នោះ ស្របតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ឬ កិច្ចព្រមព្រៀងនានាដែលព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាជាភាគីហត្ថលេខី ហើយស្របទៅតាមការយោគយល់គ្នា និងបដិការទៅវិញទៅមក ។

សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសដូចមានចែងក្នុងវាក្យខណ្ឌទី ១ និងទី ២ ត្រូវទទួលយកជាអាទិភាពនូវបុគ្គលិកអាកាសចរ ដែលមានសញ្ជាតិខ្មែរឱ្យចូលបម្រើការងារក្នុងសហគ្រាសរបស់ខ្លួន ។

មាត្រា ២៦.–

ក្នុងការផ្តល់វិញ្ញាបនបត្រសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនជាសាធារណៈ រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវភ្ជាប់ជាមួយនូវខ្លឹមសារ លក្ខខណ្ឌ និងការកំណត់ទាំងឡាយ ដែលយល់ឃើញថាចាំបាច់សម្រាប់ផលប្រយោជន៍សាធារណៈ ។

មាត្រា ២៧.–

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល អាចធ្វើការកែប្រែ ផ្អាកបណ្ដោះអាសន្ន ឬ ដកហូតនូវវិញ្ញាបនបត្រ បន្ទាប់ពីបានជូនដំណឹងដល់សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ។ ដំណឹងនោះត្រូវបញ្ជាក់ពីមូលហេតុច្បាស់លាស់ ។

មាត្រា ២៨.–

សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដែលធ្វើអាជីវកម្មតាមផ្លូវអាកាសត្រូវតែគោរពតាមតម្លៃដឹកជញ្ជូនដែលត្រូវស្ថិតក្នុងអត្រាមួយមានលក្ខណៈលម្អិត ដែលរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលយល់ថាសមស្រប លើកលែងតែតម្លៃដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនោះគិតតាមអត្រាស្តង់ដារអន្តរជាតិដែលអាចធ្វើទៅបាន ។

មាត្រា ២៩.–

លើកលែងតែមានករណីចាំបាច់ តម្លៃនៃការដឹកជញ្ជូនត្រូវកំណត់ឡើងដោយសហគ្រាសដឹកជញ្ជូន ដោយមានការយល់ព្រមជាផ្លូវការពីរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលមុនពេលយកទៅអនុវត្ត ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល អាចផ្អាកបណ្តោះអាសន្ននូវតម្លៃដឹកជញ្ជូនដែលកំពុងអនុវត្ត បើសិនជាយល់ឃើញថាតម្លៃនោះមិនត្រឹមត្រូវដែលបង្កើតឡើងដោយឯកឯងផ្ទុយពីផលប្រយោជន៍សាធារណៈ ។

មាត្រា ៣០.–

ការទទួលខុសត្រូវទៅវិញទៅមក រវាងសហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និងអ្នកដំណើរ ឬ អ្នកទាំងទំនិញត្រូវធ្វើកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនដែលមានឯកសារជាភស្តុតាង ។

ឯកសារកិច្ចសន្យានៃការដឹកជញ្ជូនទាំងនោះ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវស្របតាមសន្ធិសញ្ញា ឬ អនុសញ្ញាអន្តរជាតិដែលកំពុងអនុវត្ត ។

ជំពូកទី ៦
អាកាសយានដ្ឋាន

មាត្រា ៣១.–

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវកំណត់ជូនរាជរដ្ឋាភិបាលនូវតំបន់ទាំងឡាយលើទឹកដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលអាចប្រើប្រាស់ជាអាកាសយានដ្ឋានស៊ីវិល ឬដែលត្រូវប្រើជាកន្លែងបណ្តោះអាសន្នសម្រាប់អាកាសយានស៊ីវិលធ្វើការហោះឡើងនិងចុះ ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលត្រូវបែងចែកលំដាប់ថ្នាក់ផ្សេងៗនៃអាកាសយានដ្ឋាន ហើយត្រូវកំណត់អាកាសយានដ្ឋានជាក់ស្តែងមួយចំនួនដែលអាចប្រើប្រាស់ជាអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ សម្រាប់ទាំងក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនក្នុងប្រទេស និងក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនបរទេស ។

មាត្រា ៣២.–

រាល់អាកាសយានស៊ីវិលទាំងអស់ ត្រូវធ្វើប្រតិបត្តិការចេញ ឬ ចូលអាកាសយានដ្ឋានដែលបានកំណត់ទុក ឬ កន្លែងបណ្តោះអាសន្នសម្រាប់ការចុះចត និងហោះឡើង លើកលែងតែមានចែងក្នុងបទប្បញ្ញត្តិដោយឡែក ។

មាត្រា ៣៣.–

ការស្ថាបនា ឬ ការពង្រីកអាកាសយានដ្ឋានស៊ីវិលទាំងឡាយ អាចធ្វើទៅបាន លុះត្រាតែមានអាជ្ញាប័ណ្ណសម្រាប់ការកសាង ឬ ការពង្រីកនោះ ដែលចេញដោយរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល បន្ទាប់ពីបានការយល់ព្រមពីរាជរដ្ឋាភិបាលហើយ ។ អាកាសយានដ្ឋាននោះអាចដំណើរការទៅបាន លុះត្រាតែអនុវត្តស្របតាមលក្ខខណ្ឌ និងខ្លឹមសារទាំងឡាយនៃអាជ្ញាប័ណ្ណទាំងនោះ ។

មាត្រា ៣៤.–

ការផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណ រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវផ្អែកទៅលើសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខនៅតាមអាកាសយានដ្ឋាន ហើយត្រូវចេញបទបញ្ជា ដើម្បីអនុវត្តនូវលក្ខខណ្ឌទាំងឡាយដែលមានចែងនៅក្នុងអាជ្ញាប័ណ្ណ ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល មានសិទ្ធិកែប្រែ ផ្អាកបណ្តោះអាសន្ន ឬ ដកហូតនូវអាជ្ញាប័ណ្ណណាមួយ ចំពោះអាកាសយានដ្ឋាន បើពិនិត្យឃើញថាអាកាសយានដ្ឋាននោះគ្មានលក្ខណៈបច្ចេកទេសគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាព ។

មាត្រា ៣៥.–

ការគ្រប់គ្រងការអភិវឌ្ឍ និងការធ្វើប្រតិបត្តិការទៅលើអាកាសយានដ្ឋានស៊ីវិលទាំងអស់ ជាសិទ្ធិរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ឬ ស្ថាប័នណាមួយដែលបានតាំងឡើងដោយរាជរដ្ឋាភិបាល ។ រូបវន្តបុគ្គល ឬ នីតិបុគ្គល អាចគ្រប់គ្រង អភិវឌ្ឍ និងធ្វើ

ប្រតិបត្តិការអាកាសយានដ្ឋានបាន លុះត្រាតែមានការអនុញ្ញាតពីរាជរដ្ឋាភិបាល និងត្រូវអនុវត្តតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ និងបទដ្ឋានបច្ចេកទេសទាំងឡាយ ដែលកំណត់ដោយរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ។

ជំពូកទី ៧
ការទទួលខុសត្រូវ និង ធានារ៉ាប់រង

មាត្រា ៣៦.–

ការគ្រប់គ្រងលើសិទ្ធិ និងការទទួលខុសត្រូវធានារបស់ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ អ្នកផ្ញើអីវ៉ាន់ អ្នកទទួលអីវ៉ាន់បញ្ញើ និងបុគ្គលផ្សេងៗទៀត ដែលជាប់ទាក់ទងទៅនឹងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសណាមួយ ត្រូវស្របតាមលក្ខខណ្ឌ និងខ្លឹមសាររបស់អនុសញ្ញាវ៉ាស្សូវី ចុះថ្ងៃទី ១២ ខែ តុលា ឆ្នាំ ១៩២៩ ។

ការខូចខាតដែលត្រូវសងពីក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ត្រូវផ្អែកលើអនុសញ្ញាវ៉ាស្សូវី ដើម្បីអនុវត្តការសងចំពោះការខូចខាតទាំងនោះ ។

មាត្រា ៣៧.–

សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដែលធ្វើការដឹកជញ្ជូនក្នុងប្រទេស ត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះការខូចខាតដោយឧប្បត្តិហេតុ ដែលបង្កឱ្យអ្នកដំណើរមានរបួស បាត់បង់អាយុជីវិត ឬ ចំពោះហេតុការណ៍ដែលបង្កឱ្យមានរបួស ឬ បាត់បង់អាយុជីវិត ដែលកើតឡើងនៅលើអាកាសយានក្នុងពេលផ្ទុក ឬ ការដាក់ចុះអ្នកដំណើរពីអាកាសយាន ។

សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស មិនទទួលខុសត្រូវទេ បើសិនជាការខូចខាតនោះបានកើតឡើងបណ្តាលមកពីអ្នកដំណើរដែលរងគ្រោះថ្នាក់នោះធ្វេសប្រហែសដោយខ្លួនឯង ។ ក្នុងករណីដែលទំហំនៃការខូចខាតនោះរាលដាលដល់អ្នកដទៃ សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ត្រូវរួមចំណែកទទួលខុសត្រូវចំពោះការខូចខាតនោះ ។

មាត្រា ៣៨.–

សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដែលធ្វើការដឹកជញ្ជូនក្នុងប្រទេស ត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះការខូចខាតដែលបង្កឱ្យមានការបាត់បង់ ឬ ការខូចខាតអីវ៉ាន់ ឬ ទំនិញណា

មួយ ដែលបានធ្វើបែបបទរួចហើយ បើសិនជាបាតុភាពបង្កឱ្យមានការបាត់បង់ ឬ ការខូចខាតនោះស្ថិតនៅក្នុងអំឡុងពេលធ្វើការដឹកជញ្ជូន ។

អំឡុងពេលធ្វើការដឹកជញ្ជូនក្នុងប្រទេស គឺជារយៈពេលដែលអីវ៉ាន់ ឬ ទំនិញស្ថិតនៅក្នុងបន្ទុករបស់សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដែលនៅក្នុងចំណតអាកាសយានដ្ឋានមួយ ឬ ស្ថិតនៅលើអាកាសយានមួយ ឬ ករណីនៃការចុះចតនៅក្រៅអាកាសយានដ្ឋាន ។

សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស មិនទទួលខុសត្រូវចំពោះការខូចខាតទាំងឡាយដែលបង្កឱ្យមានការខូចខាតអីវ៉ាន់ ឬ ទំនិញឡើយ បើសិនជាការខូចខាតនោះបង្កមកពីករណីណាមួយដូចខាងក្រោម :

១-ដោយលក្ខណៈដើមរបស់អីវ៉ាន់ ឬ ទំនិញ ឬ ការធ្វេសប្រហែស ខ្វះខាតដែលមានជាប់មកជាមួយ

២-ដោយការវេចខ្ចប់មិនមានលក្ខណៈល្អ

៣-ដោយការធ្វេសប្រហែសរបស់អ្នកដំណើរ អ្នកផ្ញើ អ្នកទទួលបញ្ញើ ឬ ភ្នាក់ងារណាមួយដែលជាតំណាងឱ្យម្ចាស់ទំនិញ

៤-ដោយសកម្មភាពរបស់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចនៃរាជរដ្ឋាភិបាល

៥-ដោយសង្គ្រាម ឬ ជម្លោះប្រដាប់អាវុធ ។

មាត្រា ៣៩.–

សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដែលធ្វើការដឹកជញ្ជូនក្នុងប្រទេស ត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះរាល់ការខូចខាត ដែលបង្កមកពីការពន្យារពេលមិនសមហេតុផលក្នុងការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ឬ អីវ៉ាន់ ឬ ទំនិញ ។

សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស មិនទទួលខុសត្រូវឡើយ ក្នុងករណីរកឃើញថាការពន្យារពេលមិនសមហេតុផលទាំងនោះ មិនមែនជាកំហុសរបស់សហគ្រាស និងភ្នាក់ងាររបស់ខ្លួន ។

មាត្រា ៤០.–

អ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយានណាមួយ ក្នុងពេលកំពុងហោះហើរ ត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះការខូចខាតដែលកើតឡើងដោយអាកាសយាន ឬ កិច្ចប្រតិបត្តិការ ឬ បុគ្គលណាម្នាក់

ឬ សម្ភារៈអ្វីមួយជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងអាកាសយាន ដែលបណ្តាលឱ្យមានរបួស ឬ បាត់បង់ជីវិត ឬ ខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិរបស់ភាគីទីបី ។

អ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយាន មិនទទួលខុសត្រូវឡើយ បើសិនជាការខូចខាតនោះបង្ក ឡើងដោយការធ្វេសប្រហែសរបស់ភាគីទីបីដោយខ្លួនឯងផ្ទាល់ ។

ក្នុងករណីអាកាសយានដែលបង្កឱ្យមានការខូចខាតនោះ ជាអាកាសយានដែល ត្រូវបានជួលមកដោយគ្មានក្រុមអាកាសយានិកទេ ម្ចាស់ដែលជួលអាកាសយានឱ្យគេនោះ ជាចំខាតត្រូវរួមចំណែកក្នុងការទទួលខុសត្រូវជាមួយអ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយានដែរ ។

មាត្រា ៤១.-

ការទទួលខុសត្រូវជាកំហិតណាមួយ ដែលគេកំណត់ទៅឱ្យសហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាម ផ្លូវអាកាស ឬ អ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយានដែលស្របតាមមាត្រា ៣៦ មាត្រា ៣៧ មាត្រា ៣៨ អាចត្រូវបន្ថយ ឬ លុបចោលបើសិនជាភាគីទទួលខុសត្រូវនោះបញ្ជាក់ថា ការខូចខាត ដែលកើតឡើងបណ្តាលមកពីការធ្វេសប្រហែសរបស់ភាគីរងគ្រោះ ។

មាត្រា ៤២.-

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល មានសិទ្ធិសម្រេចនូវលក្ខខណ្ឌ និង បទបញ្ញា បន្ថែមដែលមិនមានចែងនៅក្នុងជំពូកនេះ បើសិនជាយល់ថាចាំបាច់សម្រាប់ប្រយោជន៍ សាធារណៈ ដោយមានការយល់ព្រមពីរាជរដ្ឋាភិបាល ។

មាត្រា ៤៣.-

កិច្ចព្រមព្រៀងដែលសហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ បានរៀបចំឡើង អំពីការទទួលខុសត្រូវ និងធានារ៉ាប់រងសម្រាប់អ្នកដំណើរ អ្នកផ្ញើ ឬ អ្នកទទួលអីវ៉ាន់បញ្ញើ ក្នុងគោលបំណងបន្ធូរបន្ថយ ឬ លុបចោលការទទួលខុសត្រូវរបស់ខ្លួននឹងត្រូវចាត់ទុកជា មោឃៈ បើរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលពិនិត្យឃើញថា រាល់ខ្លឹមសារនៃកិច្ចព្រម ព្រៀងនោះ ផ្ទុយនឹងអនុសញ្ញាវ៉ាស្សូវី ឬ ផ្ទុយនឹងបទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយនៃច្បាប់នេះ ។

មាត្រា ៤៤.-

លើកលែងតែបានចែងក្នុងច្បាប់នេះ ឬ អនុសញ្ញាវ៉ាស្សូវី សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាម ផ្លូវអាកាសមួយ មានសិទ្ធិក្នុងការប្តឹងទារយកសំណងពីបុគ្គលណាដែលបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់

ក្រោយពេលដែលបានរកឃើញមូលហេតុនៃគ្រោះថ្នាក់នឹងត្រូវបង្វិលទារប្រាក់សំណងដូចពីលើកដំបូង ដែលសហគ្រាសដឹកជញ្ជូនបានសងទៅអ្នករងគ្រោះក្នុងការខាតបង់ ។

មាត្រា ៤៥.–

អ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយាន និងសហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដែលមានវិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដែលបានចែងក្នុងជំពូកទី ៧ នៃច្បាប់នេះ ត្រូវមានការធានារ៉ាប់រង ។ ការធានារ៉ាប់រងនេះមានតម្លៃអប្បបរមា ត្រូវកំណត់ឡើងដោយរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ឬ ដូចបានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងគ្រប់គ្រងលើលទ្ធភាពទទួលខុសត្រូវផ្សេងៗទៀត ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល មានសិទ្ធិឃាត់អាកាសយានឱ្យនៅមួយកន្លែង ដើម្បីដកហូត ឬ ផ្អាកជាបណ្ដោះអាសន្ននូវវិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការផ្លូវអាកាស ឬ ការដាក់ពិន័យផ្សេងៗទៀត ចំពោះសហគ្រាសដឹកជញ្ជូនដែលខកខានមិនធានា ឬ ការមិនធានារ៉ាប់រងទៅតាមចំនួនទឹកប្រាក់អប្បបរមាដូចដែលបានកំណត់ឡើង ។

ជំពូកទី ៨
សន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល

មាត្រា ៤៦.–

លើកលែងតែមានរក្សាទុកដោយឡែកពីរាជរដ្ឋាភិបាលអំពីការងារសន្តិសុខ លក្ខខណ្ឌ និងខ្លឹមសារទាំងឡាយនៃអនុសញ្ញាស្ដីពីសន្តិសុខ ត្រូវបានយកមកអនុវត្ត ហើយលក្ខខណ្ឌ និងខ្លឹមសារនោះ នឹងត្រូវរៀបចំឡើង និងពង្រឹងឱ្យបានល្អ ដោយរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ក្រសួងមហាផ្ទៃ និងក្រសួងដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធ ព្រោះជាកត្តាចាំបាច់ក្នុងការធានាសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ អាកាសចរស៊ីវិល និងប្រយោជន៍សាធារណៈ ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាអាចសម្រេចនូវលក្ខន្តិកៈ បទបញ្ជា និងលិខិតបទដ្ឋានានា បើសិនជាយល់ឃើញថាចាំបាច់ ដើម្បីអនុវត្តតាមអនុសញ្ញាទាំងនោះ ដោយពិគ្រោះពិភាក្សាជាមួយក្រសួងមហាផ្ទៃ និង ក្រសួងនានាដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធ ។

មាត្រា ៤៧.–

ត្រូវចាត់ទុកថាជាអ្នកប្រព្រឹត្តឧក្រិដ្ឋកម្ម ជនណាដែលស្ថិតនៅលើអាកាសយានកំពុងហោះហើរ បានប្រព្រឹត្តអំពើណាមួយដូចខាងក្រោម :

-ការចាប់ពង្រត់អាកាសយានដោយប្រើកំលាំង

-ការគំរាមកំហែង ការបំភិតបំភ័យ ការបណ្ដើមកាន់កាប់ត្រួតត្រាអាកាសយាន ឬ ការរឹបអូស ឬ

-ការប៉ុនប៉ងប្រព្រឹត្តអំពើខាងលើ

អ្នកចូលរួមប្រព្រឹត្ត និងអ្នកសមគំនិតជាមួយដើម្បីប្រព្រឹត្តអំពើខាងលើ ត្រូវចាត់ទុកជាអ្នកប្រព្រឹត្តឧក្រិដ្ឋកម្មដែរ ។

មាត្រា ៤៨.–

ជនណាដែលមានចេតនាប្រព្រឹត្តអំពើណាមួយដូចខាងក្រោមនឹងត្រូវចាត់ទុកថាជាអ្នកប្រព្រឹត្តឧក្រិដ្ឋកម្ម ឬ ធ្វើសកម្មភាពខុសច្បាប់ប្រឆាំងនឹងអាកាសចរស៊ីវិល :

១-ប្រព្រឹត្តអំពើហិង្សាលើបុគ្គលិកណាម្នាក់ នៅលើអាកាសយានកំពុងហោះហើរដែលបង្កឱ្យមានការប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពអាកាសយាន ។

២-បំផ្លាញអាកាសយានក្នុងពេលធ្វើសេវា ឬ បង្កឱ្យមានការខូចខាតដល់អាកាសយានពុំអាចហោះហើរបាន ធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពអាកាសយានក្នុងពេលកំពុងហោះហើរ ។

៣-ដាក់ ឬ លាក់ឧបករណ៍ ឬ សារធាតុនៅលើអាកាសយានដែលកំពុងធ្វើសេវា ហើយបណ្ដាលឱ្យខូចអាកាសយាន ឬ នាំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់សុវត្ថិភាពអាកាសយានក្នុងពេលហោះហើរ ។

៤-បំផ្លាញ ឬ ធ្វើឱ្យខូចខាតដល់ប្រព័ន្ធឧបករណ៍ចរាចរណ៍ផ្លូវអាកាស ឬ ជ្រៀតជ្រែកដល់ដំណើរការរបស់ឧបករណ៍នោះ បណ្ដាលឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់សុវត្ថិភាពអាកាសយានក្នុងពេលហោះហើរ ។

៥-ផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានមិនពិត បណ្ដាលឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់សុវត្ថិភាពអាកាសយានក្នុងពេលកំពុងហោះហើរ ។

CAMBODGE PALAIS ROYAL

៦-ប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ សារធាតុ ឬ អាវុធជាតិផ្ទុះគ្រប់ប្រភេទ ដើម្បីប្រព្រឹត្តសកម្មភាពហិង្សាប្រឆាំងទៅនឹងបុគ្គលិកណាម្នាក់ នៅអាកាសយានដ្ឋាន ដែលបម្រើការងារឱ្យអាកាសចរស៊ីវិល ហើយនិងបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ ឬ បាត់បង់ជីវិត និងមានគ្រោះថ្នាក់ដល់សុវត្ថិភាពនៅអាកាសយានដ្ឋាននោះ ។

៧-ប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ សារធាតុ ឬ អាវុធជាតិផ្ទុះគ្រប់ប្រភេទដែលអាចបំផ្លាញ ឬ នាំឱ្យមានការខូចខាតយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរដល់ឧបករណ៍នៅអាកាសយានដ្ឋាន ដែលបម្រើការងារឱ្យអាកាសចរស៊ីវិល ឬ ដល់អាកាសយានមិនទាន់ធ្វើសេវានៅទីនោះ ឬ ធ្វើឱ្យមានការរអាក់រអួលការងារ និងនាំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដ៏ធ្ងន់ធ្ងរនៅអាកាសយានដ្ឋាន ។

៨-ប៉ុនប៉ងប្រព្រឹត្តអំពើណាមួយដែលបានចែងក្នុងចំណុចទី ១ ដល់ទី ៧ ខាងលើ ។

៩-សមគំនិតជាមួយជនដែលប្រព្រឹត្ត ឬ ប៉ុនប៉ងប្រព្រឹត្តសកម្មភាពណាមួយដូចខាងលើ ។

មាត្រា ៥៩.-

ទោសកម្មដែលមានចែងដូចខាងក្រោមនេះ ត្រូវស្ថិតនៅក្រោមដែនសមត្ថកិច្ចនៃតុលាការព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា :

១-ទោសកម្មណាមួយ ឬ អំពើផ្សេងទៀត ដែលប្រព្រឹត្តនៅលើអាកាសយានណាមួយ ដែលចុះបញ្ជីនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ទោះនៅទីណាក៏ដោយ ។

២-ទោសកម្មណាមួយ ឬ អំពើផ្សេងទៀត ដែលបានប្រព្រឹត្តនៅក្នុងបូរណភាពទឹកដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដោយមិនគិតពីសញ្ជាតិនៃអាកាសយាន ។

៣-ទោសកម្មណាមួយ ឬ អំពើផ្សេងទៀត ដែលបានប្រព្រឹត្តនៅលើអាកាសយាន ដែលចុះចតនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ព្រមទាំងជនល្មើសនៅលើអាកាសយាននោះ។

៤-ទោសកម្មណាមួយ ឬ អំពើផ្សេងទៀត ដែលបានប្រព្រឹត្តនៅលើអាកាសយាន ដែលជួលដោយគ្មានក្រុមអាកាសយានិកទៅឱ្យអ្នកជួល ដែលអ្នកជួលអាកាសយាននោះមានមូលដ្ឋានធ្វើអាជីវកម្ម ឬ ដែលមានលំនៅឋានជាអចិន្ត្រៃយ៍របស់ខ្លួន នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

៥-ទោសកម្មណាមួយ ឬ អំពើផ្សេងទៀត ដែលបានចែងក្នុងអនុសញ្ញានានាស្ដីពីសន្តិសុខ ដែលជនល្មើសស្ថិតនៅក្នុងទឹកដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ហើយពុំទាន់បានប្រគល់ខ្លួនស្របតាមមាត្រា ៨ នៃអនុសញ្ញាឡាអេ ឬ អនុសញ្ញាម៉ុងរ៉េអាល់ ឬប្រគល់ខ្លួនទៅប្រទេសផ្សេងណាមួយដែលបានរៀបរាប់ក្នុងមាត្រា ៤ ចំណុចទី ១ នៃអនុសញ្ញាឡា-អេ ឬ មាត្រា ៥ ចំណុចទី ១ នៃអនុសញ្ញាម៉ុងរ៉េអាល់ ។

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា អាចអនុវត្តយុត្តាធិការបន្ថែមស្របទៅតាមអនុសញ្ញាស្ដីពីសន្តិសុខ ។

ជំពូកទី ៩
ការលើកលែង

មាត្រា ៥០.-

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ដោយអនុលោមទៅតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ឬ យោងលើភាពបដិការអន្តរជាតិ អាចស្នើសុំលើកលែង ឬ បន្ធូរបន្ថយខ្លះ ចំពោះលក្ខខណ្ឌទាំងឡាយដែលមានចែងក្នុងច្បាប់នេះ ក្នុងគោលបំណងមនុស្សធម៌ សង្គ្រោះបន្ទាន់ ភាពមានអាសន្ន ឬ ការបម្រើឱ្យផលប្រយោជន៍សាធារណៈ ។

ជំពូកទី ១០
ទោសប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា ៥១.-

បុគ្គលិកអាកាសចរស៊ីវិលដែលមានចែងក្នុងជំពូកទី ៣ នៃច្បាប់នេះ បានប្រព្រឹត្តកំហុសដូចខាងក្រោម នឹងត្រូវពិន័យដោយបដិសេធមិនផ្ដល់ ឬ ដកហូត ឬ ព្យួរអាជ្ញាប័ណ្ណ ឬវិញ្ញា-បនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាពរយៈពេលមួយ (០១) ឆ្នាំ ក្នុងករណី :

ក-ប្រើប្រាស់ ឬ មានជាតិស្រវឹង ដែលត្រូវរកឃើញក្នុងឈាមលើសពីចំ អតិបរមាដែលត្រូវកំណត់ដោយបទបញ្ជារបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ។

ខ-ប្រើថ្នាំលើសចំនួន ឬ ថ្នាំ ដែលហាមប្រើប្រាស់ធ្វើឱ្យមានការប៉ះពាល់ដល់ពេលបំពេញការងារ ។

គ-បដិសេធមិនឱ្យពិនិត្យជាតិស្រវឹងពេលដែលមានការសង្ស័យ ។ ក្នុងករណីប្រព្រឹត្តបទល្មើសជាលើកទី ២ ត្រូវដកហូតអាជ្ញាប័ណ្ណ ឬវិញ្ញាបនបត្រជាស្ថាពរ ។

មាត្រា ៥២.-

ជនណាលួចទំនិញនៅក្នុងឃ្លាំងទំនិញ សម្ភារៈបម្រើការនៅអាកាសយានដ្ឋាន ឬ លួចអីវ៉ាន់អ្នកដំណើរដែលផ្ញើចេញ ឬ ផ្ញើចូល ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពីមួយ (១) ឆ្នាំដល់បី (៣) ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពីពីរលាន (២.០០០.០០០)រៀល ដល់ប្រាំមួយលាន (៦.០០០.០០០) រៀល ។

មាត្រា ៥៣.-

ជនណាប្រព្រឹត្តបទល្មើសដូចខាងក្រោម ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពីមួយ (១)ឆ្នាំ ដល់ប្រាំ (៥) ឆ្នាំ និងត្រូវពិន័យជាប្រាក់ពីមួយលាន (១.០០០.០០០) រៀល ដល់ដប់លាន (១០.០០០.០០០)រៀល :

ក-ក្លែងបន្លំ កោសលុប ឬ ប៉ុនប៉ងក្លែងបន្លំអាជ្ញាប័ណ្ណ ឬវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់កម្រិតសមត្ថភាព ឬឯកសារកត់ត្រាម៉ោងហោះហើរពេលម៉ោងបម្រើការងារ ឬរបាយការណ៍ណាមួយដែលតម្រូវឱ្យកត់ត្រា ឬរក្សាទុក ។

ខ-ប្រើប្រាស់អាជ្ញាប័ណ្ណ ឬវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាពអស់សុពលភាព ។

ក្នុងករណីប្រព្រឹត្តបទល្មើសជាលើកទី ២ ត្រូវផ្តន្ទាទោសទ្វេឡើងជាពីរ ។

មាត្រា ៥៤.-

ម្ចាស់សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដែលមិនបានអនុវត្តតាមចំណុចដូចខាងក្រោម ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពីមួយ (១) ឆ្នាំ ដល់ប្រាំ (៥) ឆ្នាំ និង ត្រូវពិន័យជាប្រាក់ពីប្រាំលាន(៥.០០០.០០០)រៀល ដល់ដប់លាន (១០.០០០.០០០) រៀល :

ក-គ្មានការចុះបញ្ជី

ខ-គ្មានសញ្ញាសម្គាល់

គ-គ្មានវិញ្ញាបនបត្រត្រួតពិនិត្យលទ្ធភាពហោះហើរ

ឃ-ការប្រតិបត្តិ ឬ អនុញ្ញាតឱ្យប្រតិបត្តិការអាកាសយាន ដោយគ្មានវិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការផ្លូវអាកាស

ង-ការក្លែងបន្លំសញ្ញាសម្គាល់ ឬ ឯកសារទាំងឡាយរបស់អាកាសយាន

ច-គ្មានវិញ្ញាបនបត្រជានាវិកបំរុង ។ ក្នុងករណីធ្ងន់ធ្ងរត្រូវដកហូត ឬ ព្យួរទុកនូវវិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការផ្លូវអាកាស ។

មាត្រា ៥៥.-

ជនណាបំពានលើបទបញ្ជា ដោយការសាងសង់ការបង្ហោះវត្ថុផ្សេងៗបង្កជាឧបសគ្គ ឬ រំខាននៅក្នុងតំបន់សុវត្ថិភាពនៃអាកាសយានដ្ឋាន ត្រូវផ្តន្ទាទោសពិន័យជាប្រាក់ពីប្រាំលាន (៥.០០០.០០០)រៀល ដល់ដប់លាន (១០.០០០.០០០)រៀល ។

មាត្រា ៥៦.-

ជនណាបំពានលើបទបញ្ជានៃការប្រើប្រាស់អាកាសយានដ្ឋាន ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ៣១ វាក្យខណ្ឌទី ២ និងមាត្រា ៣២ ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពីមួយ (១) ឆ្នាំ ដល់ប្រាំ (៥) ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពីប្រាំលាន (៥.០០០.០០០)រៀល ដល់ម្ភៃលាន(២០.០០០.០០០) រៀល ។

មាត្រា ៥៧.-

មេបញ្ជាការអាកាសយាន ដែលប្រព្រឹត្តបទល្មើសណាមួយដូចខាងក្រោម ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី បី (៣) ឆ្នាំ ដល់ប្រាំ (៥) ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពីដប់លាន (១០.០០០.០០០)រៀលដល់ម្ភៃលាន (២០.០០០.០០០)រៀល :

ក-ការប្រតិបត្តិការអាកាសយាន ដោយគ្មានអាជ្ញាប័ណ្ណ ឬ វិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាព

ខ-ការបំផ្លាញចោលនូវឯកសារណាមួយ ដែលនៅក្នុងអាកាសយានដូចមានចែងក្នុងមាត្រា ១១

គ-ការប្រតិបត្តិការអាកាសយាន ដោយគ្មានវិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជី ឬ គ្មានវិញ្ញាបនបត្រត្រួតពិនិត្យលទ្ធភាពហោះហើរ ។

ក្នុងករណីបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់អាយុជីវិត ឬ ទ្រព្យសម្បត្តិ ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពីប្រាំ (៥) ឆ្នាំ ដល់ដប់ (១០) ឆ្នាំ ។

មាត្រា ៥៨.-

ជនណាដែលបានស្ថាបនា គ្រប់គ្រង ឬ ប្រើប្រាស់អាកាសយានដ្ឋានលើទឹកដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដោយគ្មានការអនុញ្ញាត ឬ ផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណពីរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពីប្រាំ (៥) ឆ្នាំ ដល់ដប់ (១០) ឆ្នាំ និងត្រូវពិន័យជាប្រាក់ពីដប់លាន (១០.០០០.០០០)រៀល ដល់ម្ភៃលាន (២០.០០០.០០០)រៀល ។

មាត្រា ៥៩.-

ជនណាបំផ្លាញអាកាសយានដ្ឋាន គ្រឿងបំពាក់ និងបរិក្ខារនៅអាកាសយានដ្ឋាន ឬ រំលោភបំពានលើបុគ្គលណាមួយនៅក្នុងអាកាសយានដ្ឋាន ដែលអំពើនោះបង្កឱ្យបាត់បង់ជីវិត ឬ ប៉ះពាល់ដល់ដំណើរការរបស់អាកាសយានដ្ឋាន ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពីដប់ (១០) ឆ្នាំ ដល់ម្ភៃ (២០) ឆ្នាំ និងត្រូវពិន័យជាប្រាក់ពីដប់លាន (១០.០០០.០០០)រៀល ដល់ម្ភៃលាន(២០.០០០.០០០)រៀល ។

មាត្រា ៦០.-

ជនណាប្រព្រឹត្ត ឬ ប៉ុនប៉ងប្រព្រឹត្តបទល្មើសដែលមានចែងក្នុងមាត្រា ៤៨ ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពីដប់(១០) ឆ្នាំ ដល់ម្ភៃ(២០)ឆ្នាំ និងត្រូវពិន័យជាប្រាក់ពីដប់លាន (១០.០០០.០០០)រៀល ដល់ម្ភៃលាន(២០.០០០.០០០)រៀល ។

មាត្រា ៦១.-

មេបញ្ជាអាកាសយានធ្វើការហោះហើររំលោភចូលក្នុងតំបន់ហាមឃាត់ តំបន់កម្រិតការហោះហើរ ឬ តំបន់គ្រោះថ្នាក់ក្នុងករណី :

ក-មិនបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់អាយុជីវិត ឬ ទ្រព្យសម្បត្តិទេ ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពីមួយ (១) ឆ្នាំ ដល់ប្រាំ (៥) ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពីប្រាំលាន(៥.០០០.០០០) រៀល ដល់ដប់លាន (១០.០០០.០០០) រៀល ។

ខ-បង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់អាយុជីវិត ឬ ទ្រព្យសម្បត្តិ ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពីដប់ (១០) ឆ្នាំ ដល់ម្ភៃ (២០) ឆ្នាំ ។

មាត្រា ៦២.-

តម្រួតចរាចរផែនអាកាស បញ្ជាចរាចរដោយខ្វះការទទួលខុសត្រូវលើភារកិច្ចរបស់ខ្លួនក្នុងករណី :

ក-មិនបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់អាយុជីវិត និងទ្រព្យសម្បត្តិ ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពីមួយ (១) ឆ្នាំ ដល់ប្រាំ (៥) ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពីប្រាំលាន (៥.០០០.០០០) រៀលដល់ដប់លាន (១០.០០០.០០០) រៀល ។

ខ-បង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់អាយុជីវិត ឬ ទ្រព្យសម្បត្តិ ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពីដប់ (១០) ឆ្នាំដល់ម្ភៃ (២០) ឆ្នាំ ។

មាត្រា ៦៣.-

ជនណារំលោភបំពានលើបុគ្គលណាមួយ ដែលធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពហោះហើរ ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពីដប់ (១០) ឆ្នាំ ដល់ម្ភៃ (២០) ឆ្នាំ ។

ជនណាចាប់ពង្រត់ ឬ រឹបអូស ឬ ដណ្តើមត្រួតត្រា ឬ បំផ្លាញអាកាសយានកំពុងធ្វើប្រតិបត្តិការនៅលើអាកាស ឬ នៅលើផ្ទៃដី ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារអស់មួយជីវិត ។

ជំពូកទី ១១

អវសានប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា ៦៤.-

បទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយណាដែលផ្ទុយនឹងច្បាប់នេះ ត្រូវទុកជានិរាករណ៍ ។

ធ្វើនៅព្រះបរមរាជវាំងរាជធានីភ្នំពេញថ្ងៃទី ១៩ ខែ មករា ឆ្នាំ ២០០៨

ព្រះហស្តលេខា និងព្រះរាជលញ្ឆករ

ពណ.០៧០១.០៥១ **នរោត្តម សីហមុនី**

បានយកសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ

សូមឡាយព្រះហស្តលេខាព្រះមហាក្សត្រ

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

ហត្ថលេខា

សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន

បានជម្រាបជូនសម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន

នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

រដ្ឋលេខាធិការនៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

ហត្ថលេខា

ម៉ៅ ហាចណ្ណាល់

លេខ ៦៧ ច.ល

ដើម្បីចម្លងចែក

ឆ្នាំ២០០៨

ឧបសម្ព័ន្ធ

បើគ្មានការបញ្ជាក់ដោយឡែកទេ ន័យសារនៃពាក្យ និង ប្រយោគទាំងឡាយ ដែលប្រើប្រាស់ក្នុងច្បាប់នេះគឺ :

១_គ្រោះថ្នាក់ : គឺជាស្ថានភាព ឬ ការកើតឡើងដែលទាក់ទងទៅនឹងអាកាសយានដែលកំពុងហោះហើរ ឬ ទាក់ទងទៅនឹងមនុស្ស ឬ ទ្រព្យសម្បត្តិ ដែលស្ថិតនៅក្នុងអាកាសយាននោះ ដែលបង្កឡើងឱ្យមានរបួស ឬ បាត់បង់ជីវិត ឬ ខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ ។

២_អាកាសយានដ្ឋាន : គឺជាតំបន់កំណត់ជាក់លាក់នៅលើដី ឬ ទឹក ហើយត្រូវបានប្រើប្រាស់ទាំងស្រុង ឬ មួយផ្នែក ដើម្បីការហោះហើរឡើង ឬ ចុះចត ឬ ការធ្វើសកម្មភាពរបស់អាកាសយាន និងរួមមានការកសាង ឬ ការរៀបចំបោះទីតាំងនៃអគារ និងបំពាក់ឧបករណ៍នៅក្នុងតំបន់កំណត់នោះ ព្រមទាំងទីជិតខាងផងដែរ ។

៣_អ្នកដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស : គឺជាអ្នកប្រតិបត្តិការអាកាសយានជាពលរដ្ឋកម្ពុជា ហើយជាអ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយានដែលជាប់ទាក់ទងចំពោះ ឬ មិនចំពោះទៅនឹងការដឹកជញ្ជូនជាសាធារណៈតាមផ្លូវអាកាសនូវមនុស្ស ទ្រព្យសម្បត្តិ និងបញ្ញើប្រៃសណីយ៍ដោយយកប្រាក់សំណង ឬ ថ្លៃឈ្នួល ។

៤_អាកាសយាន : គឺជាយានទាំងឡាយណា ដែលអាចរក្សាទម្របានក្នុងលំហអាកាសដោយបានមកពីផលនៃប្រតិកម្មខ្យល់ក្នុងសម្ពាធបរិយាកាស ។

៥_អាកាសយានរដ្ឋ : គឺជាអាកាសយានរបស់យោធា ស្ថាប័នគយ និងនគរបាល ។

៦_អ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយាន : គឺជាបុគ្គលណាម្នាក់ សាជីវកម្មមួយ អ្នករួមភាគហ៊ុន សមាគម ឬ អង្គភាពផ្សេងៗទៀតដែលមានសិទ្ធិគ្រប់គ្រង និងចាត់ចែងកិច្ចការធ្វើប្រតិបត្តិការទៅលើអាកាសយានមួយឬច្រើនគ្រឿង ។

៧_ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស : គឺជាការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសទៅក្នុងប្រទេសនិងអន្តរជាតិ ។

ROYAUME DU CAMBODGE
MINISTRE DU PALAIS ROYAL

៨_សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស : គឺជាអ្នកដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស មានសញ្ជាតិខ្មែរ ឬ ជាសញ្ជាតិបរទេស ។

៩_រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល : គឺជាអាជ្ញាធរអាកាសចរស៊ីវិលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ទទួលបន្ទុកអនុវត្តរាល់មុខងារទាំងឡាយ ដែលមានចែងក្នុងច្បាប់នេះ ។

១០_ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា : គឺរួមមានដែនដីគោក បណ្តាកោះ ទីប្រជុំកោះទាំងឡាយផ្ទៃទឹក និងដែនអាកាស ។

១១_អនុសញ្ញាស៊ីកាហ្គោ : គឺជាអនុសញ្ញាអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិដែលបានធ្វើវិសោធនកម្ម និងអនុម័តនៅទីក្រុងស៊ីកាហ្គោថ្ងៃទី ០៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៤៤រួមមានឧបសម្ព័ន្ធផងដែរ ។

១២_ពលរដ្ឋ : គឺជាបុគ្គលម្នាក់មានសញ្ជាតិកម្ពុជា ឬ ជាបុគ្គលដែលរស់នៅជាអចិន្ត្រៃយ៍ក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ឬ ជាសាជីវកម្មណាមួយ អ្នកចូលហ៊ុនជាសមាគម ឬ អង្គភាពផ្សេងៗទៀតដែលបានរៀបចំ និងបង្កើតឡើងស្ថិតនៅក្រោមច្បាប់នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

១៣_បុគ្គលិកអាកាសចរស៊ីវិល : គឺជាបុគ្គលណាមួយដែលអនុវត្តការងារប្រតិបត្តិការអាកាសចរស៊ីវិល ដែលក្នុងនោះរួមមានក្រុមអាកាសយានិក អ្នកឯកទេសថែទាំអាកាសយាន អ្នកត្រួតពិនិត្យចរាចរតាមផ្លូវអាកាស ឬ និយោជិតរបស់ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ឬ និយោជិតរបស់អាកាសយានដ្ឋាន ។

១៤_ឯកសារដឹកជញ្ជូន រួមមាន :

-សំបុត្រអាកាសយាន ផ្លាកសម្គាល់សម្ភារៈយួរដៃ និងបញ្ជីដែលបានបំពេញត្រឹមត្រូវសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន ។

-លិខិតដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសចំពោះការដឹកជញ្ជូនទំនិញ ។

១៥_ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសក្នុងប្រទេស : គឺជាការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសពីកន្លែងមួយទៅកន្លែងមួយទៀតនៅក្នុងប្រទេស ។

១៦_ក្រុមអាកាសយានិក : គឺជាបញ្ជាការអាកាសយាន និងសមាជិកឯទៀតដែលបំពេញភារកិច្ច និងជាប់ពាក់ព័ន្ធក្នុងកិច្ចប្រតិបត្តិការអាកាសយានក្នុងពេលហោះហើរ ។

+

១៧_អ្នកដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសសញ្ជាតិបរទេស : គឺជាអ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយានមួយដែលមិនមែនជាប្រជាពលរដ្ឋកម្ពុជា ជាប់ពាក់ព័ន្ធចំពោះ ឬ មិនចំពោះក្នុងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសជាសាធារណៈនូវមនុស្ស ទ្រព្យសម្បត្តិ និងបញ្ញើប្រៃសណីយ៍ សម្រាប់យកប្រាក់សំណង ឬ ថ្លៃឈ្នួល ។

១៨_ឧប្បត្តិហេតុ : គឺជាស្ថានភាព ឬ សភាពការណ៍ណាមួយកើតឡើងចំពោះអាកាសយានមួយក្នុងពេលហោះហើរ ឬ ជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងមនុស្ស ឬ ទ្រព្យសម្បត្តិនៅលើអាកាសយាននោះ ស្តែងចេញនូវគ្រោះថ្នាក់គំរាមកំហែងចំពោះសុវត្ថិភាព អាកាសយាន មនុស្ស ឬ ទ្រព្យសម្បត្តិដែលនៅលើអាកាសយាននោះ ហើយអាចប៉ះពាល់ដល់អាកាសយាន មនុស្ស ឬ ទ្រព្យសម្បត្តិផ្សេងៗទៀត ដែលធ្វើឱ្យមាន ឬ គ្មានការខូចខាត និងរងរបួស ។

១៩_ពេលកំពុងហោះហើរ : គឺចាប់ពីពេលដែលទ្វារក្រៅរបស់អាកាសយានត្រូវបានបិទ បន្ទាប់ពីបានផ្ទុកឥវ៉ាន់រាល់រហូតដល់ទ្វារក្រៅនោះត្រូវបានបើកឡើងដាក់ចុះ ។ បើសិនអាកាសយានណាមួយគ្មានទ្វារក្រៅទេ អាកាសយាននោះ នឹងត្រូវចាត់ទុកថាស្ថិតក្នុងការហោះហើរចាប់ពីពេលផ្ទុកឥវ៉ាន់រាល់ក្នុងគោលបំណងហោះឡើងរហូតដល់ពេលដាក់ចុះបន្ទាប់ពីការចុះចត ។ ក្នុងករណីមានការចុះចតដោយបង្ខំ ការហោះហើរនឹងត្រូវចាត់ទុកថា ត្រូវបន្តរហូតដល់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចបំពេញភារកិច្ចទទួលខុសត្រូវជំនួសចំពោះអាកាសយាន មនុស្ស ទ្រព្យសម្បត្តិដែលនៅលើអាកាសយាននោះ ។

២០_ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ : គឺជាការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសរវាងកន្លែងមួយក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និង កន្លែងមួយទៀតនៅក្រៅប្រទេស ។

២១_អនុសញ្ញានានាស្តីពីសន្តិសុខ : គឺជាប្រព័ន្ធអនុសញ្ញាស្តីពីការរំលោភបំពានទាំងឡាយដែលបានបង្កឡើងនៅលើអាកាសយាន បានអនុម័តរួមគ្នានៅទីក្រុងតូក្យូ ថ្ងៃទី ១៤ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៦៣ (អនុសញ្ញាតូក្យូ) ។ អនុសញ្ញាស្តីពីបទល្មើសទៅលើអាកាសយាន អនុម័តនៅទីក្រុងឡាអេ ថ្ងៃទី ១៦ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ១៩៧០ (អនុសញ្ញាឡាអេ) ។ អនុសញ្ញាបង្ក្រាបអំពើរំលោភខុសច្បាប់ទាំងឡាយប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពនៃអាកាសចរស៊ីវិលអនុម័តនៅទីក្រុងម៉ុងរ៉េអាល់ថ្ងៃទី ២៣ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៧១ (អនុសញ្ញាម៉ុងរ៉េអាល់) ព្រមទាំងពិធីសារបំពេញបន្ថែមស្តីពីការបង្ក្រាបអំពើរំលោភខុសច្បាប់នៅបណ្តាអាកាសយានដ្ឋានដែលប្រើប្រាស់សម្រាប់អាកាសយានអន្តរជាតិ អនុម័តនៅទីក្រុងម៉ុងរ៉េអាល់ ថ្ងៃទី ២៤ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ១៩៨៨ ។

២២_តតិយជន : គឺជាបុគ្គលណាមួយ សាជីវកម្ម អ្នករួមហ៊ុន សមាគម ឬ ក៏អង្គភាពផ្សេងៗដែលមិនមែនជាអ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយាន និងមិនមែនជាអ្នកដំណើរ និងក្រុមអាកាសយានិកដែលនៅលើអាកាសយាននោះ លើកលែងតែថា បើសិនអ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយាននេះ មិនមែនជាសហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសទេនោះ ភាគីទីបី គឺរាប់បញ្ចូលផងដែរនូវមនុស្សទាំងឡាយដែលជិះនៅលើអាកាសយាននោះ ។

២៣_អនុសញ្ញាវ៉ារស្សូវី : គឺជាអនុសញ្ញាធ្វើឱ្យឯកភាពគ្នានូវលក្ខខណ្ឌជាក់ស្តែងមួយចំនួនដែលជាប់ទាក់ទងទៅនឹងការដឹកជញ្ជូនអន្តរជាតិ តាមផ្លូវអាកាស អនុម័តនៅទីក្រុងវ៉ារស្សូវី ថ្ងៃទី ១២ ខែ តុលា ឆ្នាំ ១៩២៩ (អនុសញ្ញាវ៉ារស្សូវី) ដូចបានកែតម្រូវដោយពិធីសារចំពោះអនុសញ្ញានោះ ធ្វើនៅទីក្រុងឡាអេ ថ្ងៃទី ២៨ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៥៥ ។

២៤_សម្គាល់សញ្ជាតិ : មានន័យថាជាសញ្ញាសម្រាប់សម្គាល់ជាតិរបស់ខ្លួនរួមមានទង់ជាតិ ឬ សញ្ញាជាតិ ។

២៥_សញ្ញាសម្គាល់ការចុះបញ្ជី : ជាសញ្ញាសម្គាល់ថា អាកាសយានបានចុះបញ្ជីនៅក្នុងប្រទេសមួយដែល ICAO បានផ្តល់ឱ្យ ។ ឧទាហរណ៍ៈ សញ្ញា XU សម្រាប់សម្គាល់អាកាសចរកម្ពុជា, HS. សម្រាប់សម្គាល់អាកាសយានថៃ, 9M សម្រាប់សម្គាល់អាកាសយានម៉ាឡេស៊ី, 9V សម្រាប់សម្គាល់អាកាសយានសិង្ហបុរី ។ល។

២៦_អាកាសយានមានសញ្ជាតិខ្មែរ : មានន័យថា អាកាសយានចុះបញ្ជីនៅប្រទេសណា នឹងមានសញ្ជាតិជាប្រទេសនោះ ។ ឧទាហរណ៍ បើអាកាសយានចុះបញ្ជីនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នឹងមានសញ្ជាតិខ្មែរ, បើចុះបញ្ជីនៅសហរដ្ឋអាមេរិក នឹងមានសញ្ជាតិអាមេរិក ។

២៧_ស្តង់ដារអប្បបរមា : គឺជាស្តង់ដារដែលកំណត់ការត្រួតពិនិត្យអ្វីៗចាំបាច់លើអាកាសយាន រួមមានការត្រួតពិនិត្យតួអាកាសយាន ដើម្បីដឹងថាអាកាសយាននោះមានកង់សាត្វឬទេ និងម៉ាស៊ីន (ម៉ាស៊ីនដែលហោះហើរបានប៉ុន្មានម៉ោង) ។

២៨_វិញ្ញាបនបត្រធានារ៉ាប់រង = លិខិតធានារ៉ាប់រង ។

២៩_អាជ្ញាប័ណ្ណ ឬ វិញ្ញាបនបត្រ : មានន័យថា លិខិតបញ្ជាក់អំពីសមត្ថភាពការងារ ឬ រយៈពេលនៃបេសកកម្ម ។ អាជ្ញាប័ណ្ណ : License, វិញ្ញាបនប័ត្រ : Certificate ទាំងអស់នេះគឺអាស្រ័យទៅលើប្រទេសដែលចេញឱ្យ ។

៣០_បទប្បញ្ញត្តិដែនអាកាស : គឺជាការកំណត់តំបន់ហោះហើរ (Regulations or Rules of the Air) ។

៣១_ដែនអាកាស : គឺជាការកំណត់នៅក្នុងលំហអាកាស ដែលមាននៅក្នុងផែនទី ឬ ផែនហោះហើរ ។

៣២_សេវាបច្ចេកទេសផ្ទៃដី : គឺជាកិច្ចការដែលធ្វើនៅផ្ទាល់ដី ដូចជាការរុញយន្តហោះចាក់ប្រេង និងត្រួតពិនិត្យគ្រឿងចក្រយន្តហោះ និងការដឹកជញ្ជូនចូល និងចេញពីអាកាសយាន (Ground Handling) ។

៣៣_បដិការៈ :មានន័យថា គឺភាពមានទំនាក់ទំនងគ្នា ឬ ភាពមានជាមួយគ្នា យោគយល់គ្នាទៅវិញទៅមក ។

៣៤_តម្លៃអត្រាស្តង់ដារអន្តរជាតិ : គឺតម្លៃគិតទៅតាមស្តង់ដារដែលIATA បានកំណត់ជាអន្តរជាតិ ។ ប៉ុន្តែ បើសិនហោះហើរនៅក្នុងស្រុក រដ្ឋយើងជាអ្នកកំណត់តម្លៃដែលមានលក្ខណៈសមស្រប ។

៣៥_ផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានមិនពិត : គឺជាការកុហកក្នុងគោលបំណងដើម្បីបំភិតបំភ័យដែលធ្វើឱ្យមានការរាំងស្ទះដល់ដំណើរការប្រតិបត្តិការអាកាសយាន ។

៣៦_ចំនួនទឹកប្រាក់ជាអប្បបរមា : គឺជាតម្លៃដែលបង់ថ្លៃធានារ៉ាប់រងឱ្យគេ (អ្នកដំណើរនិងម្ចាស់អីវ៉ាន់) ។

៣៧_លំដាប់ថ្នាក់អាកាសយានដ្ឋាន : មានន័យថា ការបែងចែកទៅតាមប្រភេទអាកាសយានដ្ឋាន ដូចជាលំដាប់ថ្នាក់ជា 3C, 4C, 4D ឬ4E ជាដើម ។ ឧទាហរណ៍ នៅស្រុកគេព្រលានយន្តហោះមានខ្នាតធំរហូតដល់4E = 60 × 3500 ។