សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច

Université Royale de Droit et des Sciences Economiques

Royal University of Law and Economics

សារណាបញ្ចប់ការសិក្សា

ការអនុវត្ត តួនាទី និងភារកិច្ចរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

ស្រាវជ្រាវពីថ្ងៃទី០៣ ខែមេសា ឆ្នាំ២០២៣ ដល់ថ្ងៃទី៣១ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២៣

ស្រាវជ្រាវដោយ

និស្សិតឈ្មោះ៖ **ហៀង ចាន់កញ្ញា**

សរ គាមចាន់ដេតស្រីតា

សាស្ត្រាចារ្យណែនាំ

សាស្ត្រាចារ្យរងបណ្ឌិត **សឿន សោភ័ណ**

ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ នីតិសាស្ត្រ

ជំនាន់ទី ២៣

ឆ្នាំចូលសិក្សា ២០១៩

ឆ្នាំសរសេរសារណា ២០២៣

សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ

យើងខ្ញុំឈ្មោះ **ហៀង ចាន់កញ្ញា** និង **សរ គាមចាន់ដេតស្រីតា** ជានិស្សិតឆ្នាំទី៤ ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រផ្នែកនីតិសាស្ត្រ ជំនាន់ទី២៣ ក្រុម L4A05 ឆ្នាំសិក្សា២០១៩-២០២៣ នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិ-សាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ជាក្រុមអ្នកសិក្សាស្រាវជ្រាវ អំពីប្រធានបទខាងលើនេះ។

សូមគោរពប្រណិប័តន៍ដោយសេចក្តីកតញ្ញូតាធម៌យ៉ាងជ្រាលជ្រៅជូនចំពោះ៖

លោកអ្នកមានគុណទាំងពីរ **មាតា-បិតា** និងអាណាព្យាបាលមួយចំនួនទៀត ដែលលោកបានផ្តល់កំណើត និងចិញ្ចឹមបីបាច់ថែរក្សារូបកូន អប់រំទូន្មាន ប្រៀនប្រដៅ និងការឧបត្ថម្ភគ្រប់បែបយ៉ាងទាំងស្មារតី និងផ្នែកសម្ភារៈ ចាប់តាំងពីបាតជើងនៅក្រហមរហូតដល់កូនធំដឹងក្តី រួមទាំងឧបត្ថម្ភដល់យើងទាំងអស់គ្នាបានបញ្ចប់បរិញ្ញាបត្រ និងប្រឹងប្រែងទាំងកម្លាំងកាយចិត្តដើម្បីតែបំពេញនូវក្តីស្រមៃដែលកូនៗចង់បាន កូនសូមអរគុណ ចំពោះគុណបំណាច់ដ៏ថ្លៃថ្លាមួយនេះដែរលោកពុក និងអ្នកម្តាយដែលលោកទាំងពីរខិតខំធ្វើដើម្បីកូនមួយជាតិនេះកូនសងគុណលោកទាំងពីរមិនអស់នោះទេ តែកូនសន្យានឹងខិតខំប្រឹងប្រែងធ្វើជាកូនល្អ និងរក្សានូវគុណតម្លៃនៃសេចក្តីថ្លៃថ្នូរចំពោះគ្រួសារមួយនេះ។

លោកសាស្ត្រាចារ្យរងបណ្ឌិត **សឿន សោភ័ណ** ដែលលោកបានខិតខំចំណាយពេលវេលាដ៏មានតម្លៃក្នុងការធ្វើជាគ្រូណែនាំសម្រាប់សារណារបស់យើងខ្ញុំទាំងពីរ ក៏ដូចជាការផ្តល់នូវដំបូន្មានល្អ បង្ហាត់បង្ហាញ និងបានដឹកនាំយើងខ្ញុំទាំងពីររហូតធ្វើឱ្យសារណាមួយនេះមានលក្ខណៈពេញលេញ និងប្រកបដោយភាពជោគជ័យ។ លោកសាស្ត្រាចារ្យរងបណ្ឌិត គឺជាចំណែកមួយយ៉ាងសំខាន់ វត្តមានរបស់លោកគ្រូគឺពិតបានជួយយើងខ្ញុំទាំងពីរឱ្យទទួលបានជោគជ័យ។ យើងខ្ញុំសូមអរគុណចំពោះការខិតខំ និងបង្ហាត់បង្ហាញរបស់លោកគ្រូសម្រាប់ក្រុមយើងខ្ញុំ។

លោក **តាន់ សោភណ័ដារិទ្ធ** ប្រធាននាយកដ្ឋាន ត្រួតពិនិត្យ សន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពអាកាសចរណ៍ រួមទាំងសមាជិកនៅក្នុងនាយកដ្ឋានផ្ទាល់ ដែលបានជួយណែនាំ កែរតម្រូវ ឬបន្ថែមខ្លឹមសារ រួមទាំងផ្តល់ជាឯកសារបន្ថែមក្នុងការស្រាវជ្រាវនេះឲ្យកាន់តែប្រសើរឡើង។

ជាចុងក្រោយយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់សូមប្រសិទ្ធិពរជ័យជូនចំពោះ លោកមានគុណទាំងពីរ លោកគ្រូសាស្ត្រាចារ្យរងបណ្ឌិត និងលោកគ្រូ-អ្នកគ្រូ សាស្ត្រាចារ្យទាំងអស់នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ហើយនឹងសមាជិនាយកដ្ឋាន ត្រួតពិនិត្យ សន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពអាកាសចរស៊ីវិល ព្រមទាំងក្រុមគ្រួសារឱ្យទទួលបាននូវសុខភាពល្អ មានសុខសុវត្ថិភាព និងសម្រេចបាននូវពុទ្ធពរទាំង៤ប្រការ គឺ អាយុ វណ្ណៈ សុខៈ ពលៈ កុំបីឃ្លៀងឃ្លាតឡើយ។

អារម្ភកថា

ក្នុងការសិក្សាដោយអស់រយៈពេល៤ឆ្នាំនេះ ទៅលើផ្នែកនីតិសាស្ត្រដែលទទួលបានការបង្ហាត់បង្រៀនពីសំណាក់លោកគ្រូ អ្នកគ្រូ និងសាស្ត្រាចារ្យគ្រប់រូបដែលមានវត្តមាននៅក្នុងថ្នាក់របស់យើងខ្ញុំក្នុងពេលកន្លងមក ហើយនេះក៏ជាឆ្នាំចុងក្រោយនៃការបញ្ចប់ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្ររបស់យើងខ្ញុំនៃសាកលវិទ្យាល័យមួយនេះផងដែរ។ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងការសិក្សា និងដើម្បីជាឯកសារមេរៀនសម្រាប់ប្អូនជំនាន់ក្រោយផងដែរនោះ យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់បានជ្រើសរើសប្រធានបទមួយដើម្បីយកមកសរសេរសារណាដែលប្រធានបទនោះគឺនិយាយអំពី **"ការអនុវត្ត តួនាទី និងភារកិច្ចរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល"** យកមកស្រាវជ្រាវ និងចងក្រងជាសារណានៃការបញ្ចប់ការសិក្សារបស់យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់។

កម្រងឯកសាររបាយការណ៍កិច្ចការស្រាវជ្រាវនេះ យើងខ្ញុំបានខិតខំប្រមូលចងក្រង និងរៀបរៀងឡើងតាមរយៈការសិក្សាស្រាវជ្រាវ និងបទពិសោធន៍ខ្លះៗរបស់យើងខ្ញុំ។ លំនាំឯកសារនេះយើងខ្ញុំបានដកស្រង់សង្ខេបចេញពីឯកសារខ្លះៗ និងទិន្នន័យផ្សេងៗដែលមាននៅក្នុងបណ្តាញសង្គមនានា រួមទាំងចុះស្រាវជ្រាវដោយផ្ទាល់នៅរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

បានជាយើងខ្ញុំសម្រេចចិត្តជ្រើសរើសយកនូវប្រធានបទមួយនេះក្នុងការស្រាវជ្រាវដោយសារតែមូលហេតុថាយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់មានគោលបំណងចង់ស្វែងយល់ឱ្យកាន់តែស៊ីជម្រៅ និងយល់ឱ្យបានច្បាស់លាស់អំពីស្ថានភាពនៃការគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាល និងបច្ចេកទេសរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល និងស្ថានភាពផ្សេងៗទៀតទៅលើការគ្រប់គ្រងការងាររបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល រួមទាំងនីតិវិធី និងដំណើរការការងារ ឬឋានានុក្រមនៃការងាររបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលផងដែរ។

យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ជឿជាក់ថា សារណាមួយនេះនឹងក្លាយជាផ្នែកមួយ និងជាជំនួយដល់ការសិក្សាស្រាវជ្រាវដល់និស្សិតជំនាន់ក្រោយគ្រប់ៗរូបដែលមានបំណងចង់ស្វែងយល់ពីស្ថាប័នដែលយើងខ្ញុំបានចងក្រងឡើង ហើយស្នាដៃមួយនេះពិតជាមានកំហុសខ្វះខាត និងកំហុសខុសឆ្គងជាក់ជាពុំខានឡើយ។ យើងខ្ញុំមានសេចក្តីរីករាយយ៉ាងខ្លាំង ប្រសិនបើ សម្តេច ទ្រង់ ឯកឧត្តម អស់លោក-លោកស្រី និងមិត្តអ្នកអានមេត្តាជួយផ្តល់នូវការរិះគន់ក្នុងន័យស្ថាបនា ដើម្បីញ៉ាំងឲ្យកម្រងឯកសាររបាយការណ៍កិច្ចការស្រាវជ្រាវនេះក្លាយជាកម្រងឯកសារទំនើបប្រកបដោយខ្លឹមសារ និងអត្ថន័យជាសារវ័ន្តតាមលក្ខណៈច្បាប់។

ជាចុងក្រោយ សូម សម្តេច ទ្រង់ ឯកឧត្តម អស់លោក លោកស្រី និងមិត្តអ្នកអានឲ្យទទួលបានសេចក្តីសុខ សុភមង្គល វិបុលសុខ សិរីសួស្តី មហាប្រសើរគ្រប់ប្រការកើតមានដល់ក្រុមគ្រួសារជារៀងរហូត។

មាតិកា

ទំព័រ

បញ្ជីអក្សរបំព្រួញ v

សេចក្តីផ្តើម

១. លំនាំបញ្ហានៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ១

២. ចំណោទបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ ២

៣. គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវ ២

៤. ទំហំ និងដែនកំណត់នៃការស្រាវជ្រាវ ៣

៥. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ ៣

៦. វិធីសាស្ត្រនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ៣

៧. រចនាសម្ព័ន្ធនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ ៤

ជំពូកទី១

អំពីរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

១.១ ស្ថានភាពទូទៅ ៥

១.២ ប្រវត្តិនៃការបង្កើត ៧

១.៣ ទីតាំងភូមិសាស្ត្រ ៩

១.៣.១ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ ៩

១.៣.២ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាប ៩

១.៣.៣ អាកាសយានដ្ឋានក្រុងព្រះសីហនុ ១០

១.៣.៤ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតារាសាគរ ១០

ជំពូកទី២

ការអនុវត្ត តួនាទី និងភារកិច្ច

២.១ គោលដៅ និងគោលបំណង ១២

២.២ បេសកកម្ម ១៤

២.៣ តួនាទីចម្បងៗរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ១៦

២.៣.១ និយតករ(បញ្ញត្តិករ) និងការត្រួតពិនិត្យ ១៦

២.៣.១.១ តួនាទីនិយតករ(បញ្ញត្តិករ) និងការត្រួតពិនិត្យលើសុវត្ថិភាពហោះហើរ ១៦

២.៣.១.២ បញ្ញត្តិកម្មអាកាសយានដ្ឋាន និងការត្រួតពិនិត្យលើប្រតិបត្តិការ ១៧
២.៣.១.៣ បញ្ញត្តិកម្មប្រតិបត្តិការលំហរអាកាស និងប្រតិបត្តិការ ១៧
២.៣.១.៤ តួនាទីត្រួតពិនិត្យផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចអាកាសចរណ៍ ១៨
២.៣.២ ការផ្តល់សេវាកម្មអាកាសចរស៊ីវិល ១៨
២.៣.៣ ការផ្តល់យោបល់ផែនការគោលនយោបាយ និងការអភិវឌ្ឍ ១៩
២.៣.៣.១ មុខងារផ្តល់យោបល់ ១៩
២.៣.៣.២ មុខងារធ្វើផែនការគោលនយោបាយ និងការអភិវឌ្ឍ ១៩
២.៣.៣.៣ ការអភិវឌ្ឍសេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ១៩
២.៣.៣.៤ តម្រូវការនឹងមានការកើតឡើង ២០
២.៤ រចនាសម្ព័ន្ធរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ២០
២.៥ រចនាសម្ព័ន្ធរបស់នាយកដ្ឋាននីមួយៗ នៃអគ្គនាយកដ្ឋានបច្ចេកទេស ២៣
២.៥.១ នាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពហោះហើរ ២៣
២.៥.២ នាយកដ្ឋានលទ្ធភាពហោះហើរ ២៣
២.៥.៣ នាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពនាំផ្លូវអាកាស ២៣
២.៥.៤ នាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពអាកាសយានដ្ឋាន ២៤
២.៥.៥ នាយកដ្ឋានសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល ២៤
២.៥.៦ នាយកដ្ឋានត្រួតពិនិត្យសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពអាកាសចរណ៍ ២៤
២.៦ តួនាទី និងភារកិច្ចរបស់នាយកដ្ឋាននីមួយៗ ២៥
២.៦.១ អគ្គនាយកដ្ឋានបច្ចេកទេស ២៥
២.៦.១.១ នាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពហោះហើរ ២៧
២.៦.១.២ នាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពនាំផ្លូវអាកាស ២៨
២.៦.១.៣ នាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពអាកាសយានដ្ឋាន ២៩
២.៦.១.៤ នាយកដ្ឋានសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល ៣០
២.៦.១.៥ នាយកដ្ឋានត្រួតពិនិត្យសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពអាកាសចរណ៍ ៣១
២.៧ អគ្គនាយកដ្ឋានរដ្ឋបាល និងកិច្ចការទូទៅ ៣២
២.៧.១ នាយកដ្ឋានរដ្ឋបាល និងគ្រប់គ្រងធនធានមនុស្ស ៣៤
២.៧.២ នាយកដ្ឋានភស្តុភារ និងហិរញ្ញវត្ថុ ៣៥
២.៧.៣ នាយកដ្ឋានផែនការ យុទ្ធសាស្ត្រ និងគោលនយោបាយ ៣៦

២.៨ ឧទ្ទកាល័យ ៣៧
២.៩ អង្គភាពស៊ើបអង្កេតគ្រោះថ្នាក់អាកាសចរណ៍.. ៣៧
២.១០ នាយកដ្ឋានសេវាកម្មអាកាសចរណ៍... ៣៨
២.១១ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ៣៨
២.១២ នាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ៣៩
២.១៣ នាយកដ្ឋានទំនាក់ទំនងអន្តរជាតិ និងនីតិកម្ម ៤០
២.១៤ មជ្ឈមណ្ឌលហ្វឹកហ្វឺនអាកាសចរស៊ីវិល ៤១
២.១៥ អាកាសយានដ្ឋានមូលដ្ឋាន ៤២
២.១៥.១ អង្គភាពត្រួតពិនិត្យហិរញ្ញវត្ថុ.. ៤៣
២.១៦ គោលនយោបាយបើកចំហជើងមេឃ ៤៣
២.១៦.១ យុទ្ធសាស្ត្រជាតិ.. ៤៣
២.១៦.២ យុទ្ធសាស្ត្រសំខាន់ៗជាអាទិភាពនៃវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល ៤៤
២.១៦.២.១ យុទ្ធសាស្ត្រទី១ ពង្រឹងសុវត្ថិភាពហោះហើរ ៤៤
២.១៦.២.២ យុទ្ធសាស្ត្រទី២ ពង្រឹងសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល ៤៤
២.១៦.២.៣ យុទ្ធសាស្ត្រទី៣ ការពង្រឹងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ ៤៤
២.១៦.២.៤ យុទ្ធសាស្ត្រទី៤ ការពង្រឹងសេវាកម្មនាំផ្លូវអាកាស.. ៤៥
២.១៦.២.៥ យុទ្ធសាស្ត្រទី៥ ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអាកាសយានដ្ឋាន (ក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិ) . ៤៥
២.១៦.២.៦ យុទ្ធសាស្ត្រទី៦ ការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្ស និងពង្រឹងសមត្ថភាពស្ថាប័ន......................... ៤៥

ជំពូកទី៣

សមិទ្ធផលរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

៣.១ សមិទ្ធផលការងារដែលសម្រេចបាន.. ៤៦
៣.២ បញ្ហាប្រឈម... ៤៦
៣.២.១ បញ្ហាប្រឈមរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ៤៦
៣.២.២ បញ្ហាប្រឈមជាសកលនៃការផ្លាស់ប្តូរអាកាសធាតុ.. ៤៧
៣.៣ ដំណោះស្រាយសម្រាប់បញ្ហារបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល........................... ៤៨
៣.៣.១ ស្ថានភាពក្នុងតំបន់ (កិច្ចសហប្រតិបត្តិការក្នុងតំបន់ និងអន្តរជាតិ)............................... ៤៨

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងការផ្តល់អនុសាសន៍

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន.. ៥០

អនុសាសន៍ ៥២
ឯកសារយោង
ឧបសម្ព័ន្ធ

បញ្ជីអក្សរបំព្រួញ

ADB: ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី

Asia Development Bank

ANS: ប្រព័ន្ធរុករកផ្លូវអាកាស

Air Navigation Systems

AIG: ការស៊ើបអង្កេតគ្រោះថ្នាក់អាកាសចរណ៍

AGA: អាកាសយានដ្ឋាន

AIS: សេវាកម្មព័ត៌មានអាកាសចរណ៍

Aeronautical Information Service

AIM: ការគ្រប់គ្រងព័ត៌មានអាកាសចរណ៍

Aeronautical Information Management

AOC: វិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការហោះហើរ

Certificate of flight operation.

AIR: លទ្ធភាពហោះហើរ

AOR: តំបន់នៃការទទួលខុសត្រូវ

Area of Responsibility

BOT: សាងសង់ ប្រតិបត្តិការ ផ្ទេរ

Build-Operation-Transfer

CAB: ការិយាល័យអាកាចរស៊ីវិល

Civil Aviation Bureau

CAAKC: អាជ្ញាធរអាកាសចរស៊ីវិលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

Civil Aviation Authority Kingdom of Cambodia

CASP: កម្មវិធីវិនិច្ឆ័យលើជំនាញ

Critical Appraisal Skills Progamme

COSC-AP: កម្មវិធីកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអភិវឌ្ឍ និងការបន្តប្រតិបត្តិការ សុវត្ថិភាព និងលទ្ធភាពហោះហើរ

Cooperative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Programme

DCA: នាយកដ្ឋានអាកាសចរណ៍ស៊ីវិល

Department of Civil Aviation

DGs: Director General

FAOA: ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ប្រតិបត្តិការក្រៅប្រទេស

foreign air operation airline

FIR: ព័ត៌មានហោះហើរក្នុងតំបន់

Flight Information Region

GDCA: អគ្គនាយកដ្ឋានអាកាចរស៊ីវិល

General Direction of Civil Aviation

IATA: សមាគមដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ

International Air Transport Association

ICAO: អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ

International Civil Aviation Organization

LEG: ច្បាប់

legal

ORG: អង្គការ

Organization

OPS: ប្រតិបត្តិការហោះហើរ

PEL: ការផ្តល់វិញ្ញាបនបត្រការហោះហើរ

RCEP: ក្របខណ្ឌភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចទូលាយកម្រិតតំបន់

Regional Comprehensive Economic Partnership

RVSM: កម្រិតគម្លាតកម្ពស់អតិបរិមា

Reduce Vertical Separation Minimum

SCA: ឈ្មោះក្រុមហ៊ុនហៅថា Societe Concessionaire de l'Aeroport

SSCA: រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

State Secretariat of Civil Aviation

សេចក្តីផ្តើម

សេចក្តីផ្តើម

១. លំនាំបញ្ហានៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា គឺជាប្រទេសមួយដែលមានភាពចំណាស់ជាងគេនៅក្នុងតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍យើងនេះ ដែលមានភាពចំណាស់ទៅលើវប្បធម៌ ប្រពៃណី ព្រមទាំងមានការរៀបចំក្នុងការគ្រប់គ្រងការងារគ្រប់ជាន់ថ្នាក់យ៉ាងមានសណ្តាប់ធ្នាប់របៀបរៀបរយផងដែរ។ ប្រទេសកម្ពុជាបានឆ្លងកាត់ជាច្រើនសម័យកាលមានទាំងសម័យកាលដែលជាទីគាប់ប្រសើរនោះគឺសម័យ **មហានគរ** ហើយការរីកចម្រើនក៏បានធ្វើឱ្យលោកខាងក្រៅមានការភ្ញាក់ផ្អើលផងដែរ។ ប៉ុន្តែនៅក្នុងសម័យកាលមួយដែលប្រជាជនកម្ពុជាគឺពុំអាចបំភ្លេចបាននោះគឺសម័យ **កម្ពុជាប្រជាធិបតេយ្យ** ឬហៅបានម្យ៉ាងទៀតថា **របបប្រល័យពូជសាស្ត្រ ប៉ុល ពត** ។ ដោយសម័យកាលមួយនោះប្រទេសកម្ពុជា និងប្រជាជនកម្ពុជាទាំងមូលទទួលបានការរស់នៅមួយដែលពោរពេញដោយភាពភ័យខ្លាចការអត់ឃ្លាន គ្មានសិទ្ធិសេរីភាព គ្មានសិទ្ធិគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការរស់នៅ ហើយសម័យកាលនោះគឺជាការចងចាំដ៏ខ្មៅងងឹតមួយដែលប្រជាជនកម្ពុជាគ្រប់រូបមិនចង់ជួបម្តងទៀតនោះទេ។ តែក្រោយមករាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានខិតខំរិះរកគ្រប់វិធីដើម្បីរំដោះប្រទេសកម្ពុជា និងប្រជាជនទាំងមូលឱ្យរួចផុតពីរបបដ៏កាចសាហាវ ឃោរឃៅយង់ឃ្នងមួយនេះរហូតដល់ទទួលបាននូវសេចក្តីសម្រេចហើយទីបំផុតប្រទេសកម្ពុជា និងប្រជាជនទាំងអស់ក៏រួចផុតពីសម័យកាលមួយនេះបានពិតប្រាកដមែន។ ក្រោយមកកម្ពុជាក៏ទទួលបានសិទ្ធិសេរីភាពពេញលេញវិញប្រជាជនរួចផុតពីភាពភ័យខ្លាចមួយនោះ វាប្រៀបបានទៅនឹងជីវិតទីពីររបស់ប្រជាជនខ្មែរដូច្នេះដែរ។ ចំណែកការគ្រប់គ្រង ការរៀបចំរដ្ឋាភិបាលឡើងវិញក៏បានការផ្លាស់ប្តូរកាន់តែប្រសើរឡើងពីមួយសម័យកាលទៅមួយសម័យកាលផងដែរ។ ទោះបីការរៀបចំប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងប្រទេសសារជាថ្មី រាជរដ្ឋាភិបាលបានជួបប្រទះនូវឧបសគ្គជាច្រើនក៏ដោយ ក៏ថ្នាក់ដឹកនាំគ្រប់ជាន់ថ្នាក់ និងស្ថាប័ន ឬអង្គភាពផ្សេងៗបានពុះពារគ្រប់ឧបសគ្គទាំងនោះដើម្បីធ្វើយ៉ាងណាឱ្យប្រទេសកម្ពុជាទទួលបាននូវការរីកចម្រើនជាងមុន និងធ្វើឱ្យប្រទសមួយនេះទទួលបានសុខសន្តិភាពពេញលេញបានរហូតមកដល់សព្វថ្ងៃ។

ម្យ៉ាងទៀតវិស័យអាកាសចរណ៍ គឺជាឧស្សាហកម្មមួយដែលកំពុងតែរីកលូតលាស់ឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សនៅលើពិភពលោក និងក្នុងតំបន់។ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាវិស័យនេះមានការរីកចម្រើនគួរឱ្យកត់សម្គាល់ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ ហើយវានឹងមានការរីកចម្រើនទៅមុខជាលំដាប់ក្នុងអំឡុងពេល១០ឆ្នាំទៀតនៅពេលដែលមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗទៀតនឹងមានការអភិវឌ្ឍផងដែរ។ វិស័យអាកាសចរណ៍ត្រូវបានគេចាត់ទុកថាជាកត្តាយុទ្ធសាស្ត្រនៃផលិតផល និងជាស្នូលចំពោះដំណើរការនៃការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងការកាត់បន្ថយនូវ

ភាពក្រីក្រដោយសារតែតួនាទីទ្វេគុណរបស់វា គឺជាសេវាសម្រាប់ពាណិជ្ជកម្ម និងជាយានសម្រាប់ពាណិជ្ជកម្ម និងបម្រើនៅក្នុងវិស័យសេវាកម្មផ្សេងៗទៀត។

តួយ៉ាងរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ក៏ជាតួអង្គម្នាក់យ៉ាងសំខាន់ផងដែរក្នុងការចូលរួមចំណែកអភិវឌ្ឍប្រទេសមួយនេះ។ ក្នុងរយៈពេលកន្លងមកនេះរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលគឺត្រូវបានរដ្ឋាភិបាលយកចិត្តទុកដាក់យ៉ាងសំខាន់ផងដែរព្រោះរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានមួយនេះគឺជាយានក្នុងការផ្សារភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងប្រទេសកម្ពុជា នឹងបណ្ដាប្រទេសដទៃ និងជាយានមួយដែលជម្រុញខាងផ្នែកទីផ្សារប្រទេសកម្ពុជាឱ្យរីកចម្រើន និងជាផ្នែកមួយដែលបានរកប្រភពចំណូលជូនប្រទេសកម្ពុជាផងដែរ ព្រោះជាមធ្យោបាយមួយដែលនាំឱ្យភ្ញៀវអន្តរជាតិបានមកប្រទេសកម្ពុជា ហើយភ្ញៀវទាំងនោះគឺជាប្រភពមួយនៃចំណូលជាតិ ដូច្នេះហើយរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលគឺជាស្ថាប័នមួយដែលរដ្ឋាភិបាលមិនអាចមើលរំលងបាន ហើយរឹតតែមិនអាចខ្វះវត្តមានរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានមួយនេះសម្រាប់ប្រទេសជាតិផងដែរ។

២. ចំណោទបញ្ហានៃការស្រាវជ្រាវ

ដើម្បីជាចំណោទចោទឡើងទៅលើការស្រាវជ្រាវនៃប្រធានបទ ការអនុវត្ត តួនាទី និងភារកិច្ចរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់បានចោទឡើងនូវបញ្ហាមួយចំនួនដូចជា៖

- តើការបង្កើតរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលមានលក្ខណៈយ៉ាងដូចម្ដេចដែរ?
- តើរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលមានការអនុវត្ត តួនាទី និងភារកិច្ចដូចម្ដេចខ្លះ?
- តើរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលទទួលបានសមិទ្ធផលក្នុងការគ្រប់គ្រងការងារយ៉ាងដូចម្ដេចខ្លះ?
- តើរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលជារួមជួបបញ្ហាប្រឈមអ្វីខ្លះ? ហើយបញ្ហាដែលបានកើតឡើងត្រូវមានដំណោះស្រាយដូចម្ដេចខ្លះ?

៣. គោលបំណងនៃការស្រាវជ្រាវ

បើទោះបីជាស្ថាប័នដែលមានតួនាទីក្នុងការគ្រប់គ្រងជាច្រើនឆ្នាំហើយមកក៏ដោយ តែយើងបានសង្កេតឃើញថា រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលគឺជាផ្នែកមួយដែលមានតួនាទីយ៉ាងសកម្មផងដែរនៅក្នុងជួររាជរដ្ឋាភិបាល ហើយបច្ចុប្បន្នការសិក្សាពីស្ថាប័នមួយនេះក៏នៅមានកម្រិតនៅឡើយ ដែលជាហេតុនាំឱ្យយើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់មានគោលបំណងចំនួន៣ ដែលផ្ដោតសំខាន់ទៅលើ៖

១. ប្រវត្តិនៃការបង្កើតរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល និងទីតាំងភូមិសាស្ត្ររបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

២. ការអនុវត្ត តួនាទី និងភារកិច្ច ព្រមទាំងគោលដៅ គោលបំណង និងបេសកម្មរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

៣. សមិទ្ធផលសម្រេចការងារដែលទាក់ទងនឹងសកម្មភាពការងារ ព្រមទាំងដំណោះស្រាយសម្រាប់បញ្ហានានាដែលរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលកំពុងជួបប្រទះក្នុងក្របខណ្ឌការងារដែលបានបំពេញកន្លងមក។

៤. ទំហំ និងដែនកំណត់នៃការស្រាវជ្រាវ

ប្រធានបទនេះនឹងត្រូវបានសិក្សាទៅលើស្ថានភាពទូទៅនៃការបង្កើត ការអនុវត្ត តួនាទី និងភារកិច្ចរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ម្យ៉ាងទៀតគឺយើងផ្តោតទៅលើសមិទ្ធផលការងារដែលរដ្ឋលេខាធិកាដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលសម្រេចបាន ព្រមទាំងបញ្ហាមួយចំនួនដែលរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលបានជួបប្រទះ និងការមានដំណោះស្រាយសម្រាប់បញ្ហាដែលបានកើតឡើង។ រីឯដែនកំណត់វិញគឺយើងសិក្សាត្រឹមតែស្ថានភាពទូទៅនៃការបង្កើត ការអនុវត្ត តួនាទី និងភារកិច្ច និងសមិទ្ធផលការងាររបស់រដ្ឋលេខាធិកាដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលក្នុងឆ្នាំ២០១៨-២០២៣ តែប៉ុណ្ណោះ។

៥. សារៈសំខាន់នៃការស្រាវជ្រាវ

តាមរយៈការស្រាវជ្រាវកន្លងមកយើងខ្ញុំទាំងពីរបានសង្កេតឃើញថា ការសិក្សាស្រាវជ្រាវមួយនេះពិតជាមានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់ក្នុងការផ្សព្វផ្សាយអភិវឌ្ឍចំណេះដឹងទៅដល់អ្នកសិក្សាស្រាវជ្រាវទាំងឡាយនៅក្នុងសង្គមដែលជាពិសេសគឺនិស្សិតដែលកំពុងតែបន្តការសិក្សាលើជំនាញនីតិសាស្ត្រ ឬជំនាញរដ្ឋបាលសាធារណៈ ក្នុងការស្វែងរកព័ត៌មានដែលទាក់ទងទៅនឹងដំណើរការ ការអនុវត្ត តួនាទី និងភារកិច្ចរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលដែលជាស្ថាប័នមួយមានតួនាទីយ៉ាងសំខាន់មួយផ្នែកផងដែរនៃជួររបស់រដ្ឋាភិបាល។

ជាងនេះទៅទៀតស្នាដៃមួយនេះនឹងជួយបំពេញបន្ថែម និងផ្តល់ជាអនុសាសន៍មួយចំនួនដែលទាក់ទងទៅនឹងចំណុចខ្វះខាតរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលក្នុងន័យកែលម្អឱ្យកាន់តែប្រសើរ ព្រមទាំងអាចជាចំណេះដឹងមួយផ្នែកដល់មន្ត្រីរាជការដែលកំពុងតែបំពេញភារកិច្ចនៅក្នុងស្ថាប័ននេះផ្ទាល់ ឱ្យយល់កាន់តែច្បាស់ពីស្ថាប័នរបស់ខ្លួន និងអាចចែករំលែកទៅកាន់មនុស្សជុំវិញខ្លួនបានតទៅទៀត។

ក្រៅពីនេះការសិក្សាស្រាវជ្រាវមួយនេះក៏បានរួមចំណែកយ៉ាងធំធេងក្នុងការស្វែងរកចំណេះដឹងថ្មីសម្រាប់យើងខ្ញុំទាំងពីរនាក់ ហើយការស្រាវជ្រាវមួយនេះក៏ចាត់ទុកជាឯកសារមួយសម្រាប់ការសិក្សាទៅថ្ងៃក្រោយផងដែរ។

៦. វិធីសាស្ត្រនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ

ការសិក្សាស្រាវជ្រាវមួយនេះបានធ្វើឡើងដោយបានគោរពទៅតាមវិធីសាស្ត្រដូចខាងក្រោម៖

ការប្រមូលទិន្នន័យ

ជំហានទី១៖ ស្វែងរកឯកសារដែលបានពាក់ព័ន្ធមានដូចជា អនុក្រឹតស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តដែលពាក់ព័ន្ធនានា ព្រមជាមួយនឹងសៀវភៅដែលបានចងក្រងមួយចំនួន។

ជំហានទី២៖ ប្រមូលទិន្នន័យដែលមានជាក់ស្តែងនៅក្នុងបណ្តាញផ្សព្វផ្សាយផ្សេងៗ ដែលមានការពាក់ព័ន្ធនឹងរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល និងស្វែងយល់នូវផែនការផ្សេងៗដែលរដ្ឋលេធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលមានដើម្បីដោះស្រាយនូវបញ្ហាទាំងនោះ។

ជំហានទី៣៖ ច្បិចយកខ្លឹមសារណាដែលពាក់ព័ន្ធជាមួយនឹងប្រធានបទ ដែលបានជ្រើសចេញពីឯកសារដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ និងស្នាដៃដែលធ្លាប់បានស្រាវជ្រាវកន្លងមក។

៧. រចនាសម្ព័ន្ធនៃការសិក្សាស្រាវជ្រាវ

ដើម្បីឱ្យការស្រាវជ្រាវមួយនេះមានដំណើរការល្អ គឺចាំបាច់ក្នុងការបែងចែកឱ្យមានរចនាសម្ព័ន្ធច្បាស់លាស់។ ដូចនេះការស្រាវជ្រាវនេះបានបែងចែកចេញជា៣ ជំពូកសំខាន់ៗដែលមានដូចជា៖

សេចក្តីផ្តើម

ជំពូកទី១. អំពីរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

ជំពូកទី២. ការអនុវត្ត តួនាទី និងភារកិច្ចរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

ជំពូកទី៣. សមិទ្ធផលរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

អនុសាសន៍

ឯកសារយោង

ឧបសម្ព័ន្ធ

ជំពូកទី១

អំពីរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

ជំពូកទី១

អំពីរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

១.១ ស្ថានភាពទូទៅ

ក្រោយពីកម្ពុជាបានឆ្លងកាត់ភ្លើងសង្គ្រាមអស់រយៈពេលជាច្រើនឆ្នាំមកកម្ពុជាបានខិតខំកសាងវិវត្តន៍ខ្លួនរាល់គ្រប់ផ្នែកវិស័យទាំងអស់មិនថាសេវាសាធារណៈ ឬសេវាឯកជន ការពង្រីងចំណេះដឹងវិស័យសុខាភិបាលទៅលើគ្រប់វិស័យទាំងអស់ និងមានការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងខ្លាំងមិនថាក្នុងទិដ្ឋភាពនយោបាយ និងសន្តិសុខនោះទេ ថែមទាំងមានការប្រែប្រួលក្នុងទិដ្ឋភាពសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ចដោយវិស័យសេដ្ឋកិច្ចមានកំណើនកើនឡើង៧% ជារៀងរាល់ឆ្នាំជាប់ៗគ្នាក្នុងរយៈពេលជាងមួយទសវត្សរ៍មក។

ក្រោយមកប្រទេសកម្ពុជាបានបង្កើតក្រសួង ឬស្ថាប័នទាំងអស់ចំនួន៣១ដែលក្នុងនោះចំណែកនៃការគ្រប់គ្រងអាកាសចរស៊ីវិលត្រូវបានពឹងផ្អែកលើក្រសួងផ្សេងៗរបស់រដ្ឋាភិបាលដែលចុងក្រោយបានក្លាយទៅជាទីភ្នាក់ងារគ្រប់គ្រង។ រីឯនៅពេលបច្ចុប្បន្នគឺរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលចំណុះឱ្យទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី។ បទដ្ឋានផ្លូវការរបស់អាកាសចរស៊ីវិលនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាគឺមានចាប់ពីពេលដែលប្រទេសកម្ពុជាបានក្លាយទៅជាប្រទេសហត្ថលេខីមួយនៃអនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិលនាឆ្នាំ១៩៥៣ និងត្រូវបានអនុវត្តតាមលិខិតបទដ្ឋានបារាំងជាមូលដ្ឋានបណ្តោះអាសន្នចាប់ពីឆ្នាំ១៩៥៤ រហូតដល់មានលិខិតបទដ្ឋានជាតិអាចត្រូវបានគេបង្កើតឡើង និងអនុវត្ត។ ការអភិវឌ្ឍសកម្មភាព និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអាកាសចរស៊ីវិលដូចជាអាកាសយានដ្ឋានរបស់ជាតិនានា និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ផ្លូវអាកាសបានរីកចម្រើនទៅមុខជាលំដាប់។ ក្នុងនោះផងដែរអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញដែលជាអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិដំបូងគេបង្អស់ត្រូវបានកែកម្ម និងធ្វើប្រតិបត្តិការ។ ដំណើរការដូចគ្នានេះត្រូវអនុវត្តចំពោះអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិខេត្តព្រះសីហនុ និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិខេត្តសៀមរាប ដែលជាច្រកទ្វាដ៏ចម្បងចំពោះការទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរណ៍ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងការលើកកម្ពស់ និងការគ្រប់គ្រងប្រកបដោយនិរន្តរភាពលើវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល។ រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលមានច្បាប់ស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិលនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាដែលត្រូវបានរដ្ឋសភាអនុម័តកាលពី ថ្ងៃទី៥ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០០៧ នាសម័យប្រជុំសភាលើកទី៧ នីតិកាលទី៣ និងព្រឹទ្ធសភាយល់ព្រមតាមទម្រង់ និងគតិច្បាប់នេះទាំងស្រុងដោយគ្មានការកែប្រែអ្វីឡើយកាលពី ថ្ងៃទី២៧ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០០៧ នាសម័យប្រជុំពេញអង្គ លើកទី៤ នីតិកាលទី២ បន្ទាប់មកត្រូវបានប្រកាសឱ្យប្រើប្រាស់តាមព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០១០៨/០០៣ ចុះថ្ងៃទី១៩ ខែមករា ឆ្នាំ២០០៨។

វិស័យអាកាសចរណ៍ គឺជាការនាំចេញដ៏ចម្បងមួយសម្រាប់គ្រប់ប្រទេសទាំងអស់ និងជាប្រភពផ្តល់រូបិយប័ណ្ណបរទេសដ៏សំខាន់មួយសម្រាប់ប្រទេសដែលក្រីក្របំផុតចំនួន៤៦នៅលើពិភពលោក។ វាគឺជាកត្តាលីករយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ច និងការរីកចម្រើននៃសង្គម។ ជាងនេះទៅទៀតវាបានធ្វើឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរគួរឱ្យកត់សម្គាល់ទៅលើគុណភាពនៃការរស់នៅរបស់ប្រជាជននៅលើពិភពលោកនេះ វាបានផ្សារភ្ជាប់សេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក និងជំរុញឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរមនុស្ស ទំនិញ ការវិនិយោគ និងគំនិតនានា។ ជាការពិតណាស់នៅក្នុងកម្រិតណាមួយនោះវិស័យអាកាសចរមានតួនាទីនៅក្នុងការផ្សារភ្ជាប់សហគមន៍តូចៗ និងប្រជាជននៅតាមមូលដ្ឋានជាច្រើនទៅនឹងចរន្តពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក តាមរយៈការបង្ខិតសហគមន៍ទាំងនោះឱ្យខិតជិតគ្នាទៅនឹងប្រជាជនដទៃទៀតនៅលើពិភពលោក ផលិតកម្ម និងមណ្ឌលវប្បធ៌មនានា។ ដូចនេះហើយបានជាវិស័យទេសចរណ៍ និងវិស័យអាកាសចរណ៍មានទំនាក់ទំនងនឹងគ្នាទាំងក្នុងរូបភាពដោយផ្ទាល់ និងប្រយោល (ជំនួញ ដំណើរកំសាន្ត ដំណើរក្នុង និងក្រៅប្រទេស)។ នៅក្នុងទំនាក់ទំនងនេះវិស័យអាកាសចរណ៍ដើរតួយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការជំរុញការកើនឡើងនូវផលិតផលជាតិ និងការបង្កើតឱកាសការងារផងដែរ។ ស្របពេលជាមួយគ្នានឹងកំណើននៃការវិនិយោគ និងពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិរបស់ប្រទេសនានា ដែលជាកត្តាកើតមានយ៉ាងច្បាស់នៅលើគោលដៅដែលមានអ្នកធ្វើដំណើរជាច្រើន។ ទន្ទឹមគ្នានេះ ទំនិញ និងសេវាកម្មទាំងនោះតំណាងឱ្យផ្នែកជួរមុខនៃការអភិវឌ្ឍ និងការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាទំនើប។ វិស័យអាកាសចរណ៍បានក្លាយទៅជាវិស័យទ្រទ្រង់ដល់សេដ្ឋកិច្ចជាតិរបស់កម្ពុជា និងបានធ្វើឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរជីវភាព ការរស់នៅរបស់ប្រជាជនកម្ពុជាភាពជោគជ័យនៃវិស័យនេះធ្វើឱ្យសង្គម និងសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជានៅក្នុងទស្សវត្សរ៍ខាងមុខមានការរីកចម្រើនមួយកម្រិតទៀត។

វិស័យអាការសចរណ៍ គឺកំពុងតែរីកលូតលាស់កើនឡើងយ៉ាងរហ័សជាលំដាប់នៅលើពិភពលោក និងក្នុងប្រទេស រីឯប្រទេសកម្ពុជា វិស័យនេះក៏មានការរីចម្រើនគួរឱ្យកត់សម្គាល់ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ និងមានការរីកចម្រើនជាលំដាប់ រួមទាំងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗទៀតគឺមានការអភិវឌ្ឍផងដែរ។ វិស័យអាកាសចរណ៍ត្រូវបានគេចាត់ទុកថាជាកត្តាមួយយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការលើកស្ទួយវិស័យសេដ្ឋកិច្ច និងទេសចរណ៍ក្នុងការសម្រួលដល់ភ្ញៀវទេសចរណ៍ក្នុងការធ្វើដំណើរតាមផ្លូវអាកាស និងជាស្នូលក្នុងដំណើរការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ ផ្តល់ការរកចំណូលជូនជាតិ ពាណិជ្ជកម្ម ទេសចរណ៍ ការដឹងជញ្ជូននឹងធ្វើឱ្យកាន់តែប្រសើរដល់ការអភិវឌ្ឍប្រទេសជាតិ និងតំបន់ដទៃទៀត រួមទាំងលើកកម្ពស់ទំនាក់ទំនងសង្គមព្រមទាំងផ្តល់នៅអត្ថប្រយោជន៍ផ្សេងៗទៀតសម្រាប់ប្រទេសជាតិ។

១.២ ប្រវត្តិនៃការបង្កើត

វិស័យអាកាសចរស៊ីវិលត្រូវបានចាត់ទុកជាកត្តាមួយដ៏សំខាន់សម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច សង្គមនៅក្នុងប្រទេសដ៏សំខាន់។ ដោយសារវិស័យនេះអាចជ្រៀតចូលទៅដល់គ្រប់វិស័យ និងគ្រប់ទីកន្លែងហើយនឹងគ្រប់តំបន់។ រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយព្រះរាជក្រមលេខនស/រកម/០១៩៦/២៣ ក្រោមព្រះហត្ថលេខារបស់ **ព្រះបាទសម្តេចនរោត្តម សីហនុ** នៅថ្ងៃទី២៤ ខែមករា ឆ្នាំ១៩៩៦ ដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័តនាសម័យប្រជុំលើទី៥ នីតិកាលទី១ **"ស្តីពីការបង្កើតអាកាសចរស៊ីវិល"** ហើយត្រូវបានបង្កើតរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ចំណុះទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្រ្តីក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់នាយករដ្ឋមន្ត្រី។ រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល និងគ្រប់គ្រងលើវិស័យអាកាសចរណ៍នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជានឹងត្រូវបានដឹកនាំដោយអនុរដ្ឋលេខាធិការមួយរូប។ ការរៀបចំរចនាសម្ព័ន្ធ និងការប្រព្រឹត្តិទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

ប្រវត្តិនៃការអភិវឌ្ឍអាកាសចរស៊ីវិលនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា កំឡុងពេល៦០ឆ្នាំកន្លងមកត្រូវបានសង្ខេបតាមរយៈព្រឹត្តិការណ៍សំខាន់ៗដូចខាងក្រោម៖

ឆ្នាំ១៩៥៤ សេចក្តីសម្រេចត្រូវបានធ្វើឡើងដើម្បីប្រើប្រាស់ក្រុមអាកាសចរស៊ីវិលរបស់បារាំងនៅប្រទេសកម្ពុជាបណ្តោះអាសន្ន។

ឆ្នាំ១៩៥៥ ការិយាល័យអាកាចរស៊ីវិល (CAB) ត្រូវបានបង្កើតឡើងនៅក្រោមក្រសួងសាធារណការ និងទូរគមនាគមន៍ នៅថ្ងៃទី២៤ ខែមករា ឆ្នាំ១៩៥៥ (ក្រឹត្យលេខ៦២)។

ឆ្នាំ១៩៥៦ ប្រទេសកម្ពុជាបានចុះហត្ថលេខាលើអនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពី អាកាសចរស៊ីវិល (អនុសញ្ញា Chicago) និងបានក្លាយជាសមាជិកផ្លូវការរបស់សហគមន៍អាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ (ថ្ងៃទី១៦ ខែមករា ឆ្នាំ១៩៥៦)។

ឆ្នាំ១៩៥៦ ក្រុមហ៊ុនយន្តហោះជាតិមានឈ្មោះថា Royal Air Cambodge (RAC) ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយរួមភាគហ៊ុនជាមួយក្រុមហ៊ុន Air France។ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាមានភាគហ៊ុន ៦០% និង Air France មានភាគហ៊ុន ៤០%។

ឆ្នាំ១៩៦៣ ការបញ្ជារ (ការគ្រប់គ្រង) និងប្រតិបត្តិការអាកាសយានដ្ឋាន និងការគ្រប់គ្រងចាត់ចែងត្រូវបានធ្វើឡើងនៅក្រោមនាយកដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល (DCA) នៅថ្ងៃទី១៣ ខែមីនា ឆ្នាំ១៩៦៣។

ឆ្នាំ១៩៧៥-១៩៧៩ ប្រតិបត្តិការអាកាសចរស៊ីវិលត្រូវបានអាក់ខាននៅក្នុងរបបប៉ុលពត។

ឆ្នាំ១៩៨១-១៩៩០	DCA បានបន្តប្រតិបត្តិកា៣០ Kampuchea Airlines (KAL) ត្រូវបានបង្កើតឡើង។
ឆ្នាំ១៩៩០-១៩៩២	DCA បានបន្តប្រតិបត្តិការក្នុងនាមអគ្គនាយកដ្ឋានអាកាចរស៊ីវិល (GDCA) ។
ឆ្នាំ១៩៩២	ការត្រួតពិនិត្យលើ GDCA ត្រូវបានប្តូរពីក្រសួងការពារជាតិទៅទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រីវិញ។
ឆ្នាំ១៩៩៣	GDCA បានប្តូរឈ្មោះរបស់ខ្លួនទៅជាអាជ្ញាធរអាកាសចរស៊ីវិលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា (CAAKC) ។
ឆ្នាំ១៩៩៤	រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានជួសជុលកែលំអអាកាសយានដ្ឋានភ្នំពេញ។
ឆ្នាំ១៩៩៦	CAAKC បានប្តូរឈ្មោះរបស់ខ្លួនម្តងទៀតមកជាឈ្មោះដែលប្រើប្រាស់នាពេលបច្ចុប្បន្ន គឺរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល (SSCA) ដោយព្រះរាជក្រឹត្យស.ហ.រ.ដ.ក ០១៩៦ ស្តីពីការបង្កើតរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល (SSCA) ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែមករា ឆ្នាំ១៩៩៦។
ឆ្នាំ១៩៩៩	រដ្ឋាភិបាលបានប្រកាសគោលនយោបាយបើកចំហជើងមេឃរបស់ខ្លួន (Open Sky Policy) ឆ្នាំ២០០០-២០០២ អាកាសយានដ្ឋានខេត្តសៀមរាប ត្រូវបានជួសជុល កែលំអឱ្យហិរញ្ញប្បទានរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី (ADB) និងត្រូវបានប្រតិបត្តិជាច្រកទ្វារអន្តរជាតិ។ បន្ទាប់មកអាកាសយានដ្ឋាននេះត្រូវផ្ទេរទៅឱ្យក្រុមហ៊ុន SCA ក្រោមកាលកំណត់ និងលក្ខខណ្ឌដែលមានចែងនៅក្នុងកិច្ចសន្យាសម្បទានតាំងពីឆ្នាំ២០០២សម្រាប់ប្រតិបត្តិការ ការជួសជុល ការកែលំអបន្ថែម និងការអភិវឌ្ឍ។
ឆ្នាំ២០០១	ប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូន Royal Air Cambodge (RAC) ដែលជាក្រុមហ៊ុនរបស់ជាតិត្រូវបានផ្អាកការហោះហើរ។
ឆ្នាំ២០០៤	តំបន់នៃការទទួលខុសត្រូវ(AOR) ត្រូវបានផ្ទេរ និងធ្វើសមាហរណកម្មពីតំបន់នៃការទទួលខុសត្រូវទីក្រុងបាំងកកទៅតំបន់ព័ត៌មានការហោះហើរ(FIR) ទីក្រុងភ្នំពេញ ហើយ SSCA បានបន្តការទទួលខុសត្រូវទៅលើទីលំហអាកាសនេះនៅថ្ងៃទី០៨ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០៤។ ប្រតិបត្តិការ និងការធ្វើឱ្យកាន់តែប្រសើរឡើងនៃការគ្រប់គ្រងទីលំហអាកាសត្រូវបានផ្តល់ទៅឱ្យក្រុមហ៊ុនសេវាកម្មចរាចរណ៍ផ្លូវអាកាសកម្ពុជាក្រោមរូបភាពសម្បទាន។
ឆ្នាំ២០០៩-បច្ចុប្បន្ន	ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ជាតិត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយមានភាគហ៊ុន ៥១%ជារបស់រដ្ឋ និង៤៩%ជាភាគហ៊ុនរបស់ក្រុមហ៊ុនហោះហើរវៀតណាម។

ឆ្នាំ២០១២ រចនាសម្ព័ន្ធរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលត្រូវបានធ្វើវិសោធនកម្មតាមអនុក្រឹត្យលេខ១៨ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី០៣ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១២។

១.៣ ទីតាំងភូមិសាស្ត្រ

បច្ចុប្បន្នរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលមានទីតាំងរដ្ឋបាលកណ្ដាល ស្ថិតនៅផ្ទះលេខ៤៤ មហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ី ភូមិតាងួន សង្កាត់កាកាប ខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ រាជធានីភ្នំពេញ (ស្ថិតនៅក្នុងអាកាសយានអន្តរជាតិភ្នំពេញ) ហើយមានអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិចំនួន៤ ដែលមានអាកាសយានដ្ឋានចំនួន០៣ កំពុងដំណើរការ និងអាកាសយានដ្ឋាន០១ទៀតកំពុងសាងសង់ រួមមានដូចជា៖

១.៣.១ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ

អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ ចាប់កសាងជាលើកដំបូងដោយបារាំងនៅឆ្នាំ១៩៥៧ រួចធ្វើពិធីសម្ពោធនៅថ្ងៃទី១៩ មករា ឆ្នាំ១៩៥៩ ដោយមានឈ្មោះថា អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិពោធិ៍ចិនតុង។ នៅថ្ងៃទី១៥ មករា ឆ្នាំ២០០៣ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិពោធិ៍ចិនតុងត្រូវបានប្ដូរឈ្មោះទៅជាអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ និងស្ថិតនៅលើមហាវិថីសហព័ន្ធរុស្ស៊ី ភូមិតាងួន សង្កាត់កាកាប ខណ្ឌពោធិ៍សែនជ័យ រាជធានីភ្នំពេញ។

- **អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញថ្មី៖** អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញថ្មីត្រូវបានស្ថិតក្នុងផែនការកសាង អាកាសយានដ្ឋានថ្មី ដែលគម្រោងព្រលានយន្តហោះភ្នំពេញថ្មីត្រូវបានចាប់ផ្ដើមដំណើរការសាងសង់ នៅឆ្នាំ២០១៩ ហើយគ្រោងនឹងបញ្ចប់នៅពាក់កណ្ដាលឆ្នាំ២០២៤ សម្រាប់ដំណាក់កាលទី១។ គម្រោងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតេជោ ត្រូវបានរាជរដ្ឋាភិបាលបានផ្ដល់សិទ្ធិឱ្យក្រុមហ៊ុន CAIC ដែលជាក្រុមហ៊ុនបណ្ដាក់ទុនរួមគ្នារវាងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងក្រុមហ៊ុនOCICសម្រាប់សាងសង់ ដែលអភិវឌ្ឍន៍អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញថ្មី នៅខេត្តកណ្ដាល និងខេត្តតាកែវ លើផ្ទៃដីទំហំ ២៦០០ហិចតា ស្ថិតនៅចម្ងាយ ២០គីឡូម៉ែត្រពីភាគខាងត្បូងភ្នំពេញ។

១.៣.២ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាប

ព្រលានយន្តហោះសៀមរាបកំពុងដំណើរការបច្ចុប្បន្នជាការវិនិយោគដោយក្រុមហ៊ុនសម្បទានព្រ-លានយន្តហោះ (SCA) របស់ប្រទេសបារាំងមានទីតាំងនៅផ្លូវជាតិលេខ៦ ក្រុងសៀមរាប។

- **អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិសៀមរាបអង្គរថ្មី៖** ត្រូវបានគេកំណត់ថាជាផែនការកសាង អាកាសយានដ្ឋានថ្មី មានទីតាំងស្ថិតនៅឃុំពពេល ស្រុកសូទ្រនិគម ខេត្តសៀមរាប ដែលបានចាប់ផ្ដើមសាងសង់កាលពីថ្ងៃទី១៥ ខែមីនា ឆ្នាំ២០២០ នៅលើផ្ទៃដីប្រមាណ៧០០ហិកតា ហើយគ្រោងនឹងបញ្ចប់នៅឆ្នាំ

២០២៣ ដែលមានរយៈពេល៣៦ខែ ឬ៣ឆ្នាំ និងគ្រោងចំណាយទុនវិនិយោគប្រមាណ៨០០លាន ដុល្លារអាមេរិក ក្រោយពីអ្នកជំនាញបានសិក្សាប្លង់មេរួចរាល់កាលពីឆ្នាំ២០១៦កន្លងទៅបើគិតមកដល់ត្រឹម ថ្ងៃទី៥ ខែមីនា ឆ្នាំ២០២៣ ការសាងសង់សម្រេចបានប្រមាណ៨៦%ហើយ។

១.៣.៣ អាកាសយានដ្ឋានក្រុងព្រះសីហនុ

អាកាសយានដ្ឋាននេះពីដើមមានឈ្មោះថា ព្រលានយន្តហោះកងកេង ព្រលានយន្តហោះនេះត្រូវបាន បានសាងសង់ឡើងនៅទសវត្សរ៍ឆ្នាំ៦០ ឆ្នាំ១៩៦០ ដោយមានការជួយពីសហភាពសូវៀត។ អាកាសយានដ្ឋាន បានផ្អាកដំណើរការមួយរយៈក្រោយសម័យសង្គ្រាមមុននឹងបើកដំណើរការឡើងវិញនៅ ថ្ងៃទី១៥ ខែមករា ឆ្នាំ ២០០៧ និងត្រូវបានបើកសារជាថ្មីនៅ ថ្ងៃទី១៥ ខែមករា ឆ្នាំ២០០៧ ដែលស្ថិតនៅចំងាយ១៨គីឡូម៉ែត្រពីក្រុង ព្រះសីហនុ។

១.៣.៤ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតារាសាគរ

អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិតារាសាគរក៏ត្រូវបានរាប់បញ្ចូលថាជា ផែនការកសាង អាកាសយានដ្ឋាន ថ្មីនឹងស្ថិតក្នុងខេត្តកោះកុង ដែលមានទឹកប្រាក់វិនិយោគប្រមាណ ៣,៨ពាន់លានដុល្លារអាម៉េរិក ស្ថិតក្រោមការ សាងសង់ដោយក្រុមហ៊ុនចិនមួយឈ្មោះថា Union Development Group និងត្រូវបានវិនិយោគលើដី សម្បទានពីរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាដែលមានទំហំផ្ទៃដីសរុប៤,៥ម៉ឺនហិកតា ដែលត្រូវបានកំពុងសាងសង់។

មិនតែប៉ុណ្ណោះមានផែនការកសាង អាកាសយានដ្ឋានបន្ទាប់បន្សំផ្សេងៗទៀត ដូចជាអាកាសយាន ដ្ឋានប៉ោយប៉ែត អាកាសយានដ្ឋានបាវិត អាកាសយានដ្ឋានព្រះវិហារថ្មី អាកាសយានដ្ឋានមណ្ឌលគីរី និង អាកាសយានដ្ឋានរតនៈគីរី។

- **ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃអាកាសយានដ្ឋានមូលដ្ឋាននៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា**

រួមមានអាកាសយានដ្ឋានមូលដ្ឋានស្រុកមានចំនួន៦៖

១. អាកាសយានដ្ឋានមូលដ្ឋានបាត់ដំបង

២. អាកាសយានដ្ឋានមូលដ្ឋានស្ទឹងត្រែង

៣. អាកាសយានដ្ឋានមូលដ្ឋានរតនគីរី

៤. អាកាសយានដ្ឋានមូលដ្ឋានមណ្ឌលគីរី

៥. អាកាសយានដ្ឋានមូលដ្ឋានព្រះវិហារ

៦. អាកាសយានដ្ឋានមូលដ្ឋានកោះកុង

អាកាសយានដ្ឋានដែលកំពុងប្រតិបត្តិការរួមមាន៣៖ បាត់ដំបង ស្ទឹងត្រែង និងកោះកុង រីឯអាកាសយានដ្ឋានផ្សេងទៀតដែលមានគឺកំពុងសាងសង់ ឬជួសជុលកែលំអ។

ជំពូកទី២

ការអនុវត្ត តួនាទី និងភារកិច្ច

ជំពូកទី២

ការអនុវត្ត តួនាទី និងភារកិច្ច

២.១ គោលដៅ និងគោលបំណង

គោលដៅ និងគោលបំណងសម្រាប់វិស័យអាកាសចរស៊ីវិលកម្ពុជា គឺដើម្បីផ្ដល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសដែលមានសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ គុណភាព និងប្រសិទ្ធិភាពចំណាយសម្រាប់ជាតិទាំងការហោះហើរអន្តរជាតិ និងក្នុងស្រុកនៅកម្រិតស្តង់ដាអន្តរជាតិនៃប្រតិបត្តិការ និងធ្វើអតិបរមាកម្ម។ ការរួមចំណែកដ៏សំខាន់របស់វិស័យនេះបានផ្ដល់ដល់ការរីកលូតលាស់ និងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច សង្គមរបស់ប្រទេសកម្ពុជា និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ តំបន់ និងអនុតំបន់។ អាកាសចរស៊ីវិលកម្ពុជាត្រូវបានធានានូវសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ បរិស្ថាន ប្រសិទ្ធភាពជានិរន្តរសម្រាប់ការធ្វើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសក្នុងកម្រិតបទដ្ឋានអន្តរជាតិ។

ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាសជាការបង្កើតឡើង និងការសម្របសម្រួលបន្តមួយដែលមានការប្រកួតប្រជែង និងមានលក្ខណៈតម្រង់ទិស ដែលនៅក្នុងនោះរួមមាន៖

- ផលប្រយោជន៍នានានៃអ្នកប្រើប្រាស់អាកាសចរស៊ីវិលត្រូវបានចាត់ទុកថាជាកម្លាំងដឹកនាំជំរុញនៅក្នុងគ្រប់ការធ្វើសេចក្ដីសម្រេចចិត្តជាប្រព័ន្ធ និងការរៀបចំទាំងអស់
- មានក្របខណ្ឌបញ្ញត្តិមួយដែលមានភាពច្បាស់លាស់ និងរឹងមាំ ដែលសម្របសម្រួលបាននូវតម្រូវការនៃការផ្លាស់ប្តូរតាមកាលៈទេសៈនានា
- សន្តិសុខ សុវត្ថិភាព សេដ្ឋកិច្ច និងបរិស្ថាននៃប្រតិបត្តិការអាកាសចរស៊ីវិលត្រូវបានធានាតាមរយៈប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងគោលនយោបាយ និងការអនុវត្តដ៏ច្បាស់លាស់
- ទំនុកចិត្តជាលក្ខណៈអន្តរជាតិត្រូវបានធានាតាមរយៈការអនុវត្តយ៉ាងហ្មត់ចត់នូវបទដ្ឋានអន្តរជាតិដែលសង្កត់ធ្ងន់ជាចម្បងទៅលើសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ និងបរិស្ថាន
- ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសមានគុណភាពជាសកល និងប្រកបដោយសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ ប្រសិទ្ធភាពអាចទុកចិត្តបាន ត្រូវបានផ្ដល់នៅក្នុងកម្រិតតម្លៃសមរម្យ ស្របតាមស្ថានភាពទីផ្សារប្រកួតប្រជែង
- គ្រប់ដៃគូពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ត្រូវបានធានាថាប្រតិបត្តិការរបស់ពួកគេគឺដោយយុត្តិធម៌ត្រឹមត្រូវ និងតម្លាភាព
- ការចូលរួមផ្នែកឯកជនត្រូវបានលើកទឹកចិត្ត ហើយត្រូវផ្ដល់កាលានុវត្តភាពនានាសម្រាប់វិនិយោគិនដើម្បីឱ្យប្រតិបត្តិការជំនួញទទួលបានប្រាក់ចំណេញសមរម្យគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការវិនិយោគរបស់ពួកគេ

- ត្រូវទទួលស្គាល់ថាវិស័យអាកាសចរណ៍ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះ គឺជាផ្នែកមួយដ៏សំខាន់នៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនដែលត្រូវធ្វើទំនើបកម្មយ៉ាងឆាប់រហ័ស ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការទីផ្សារ តម្រូវការឱ្យមានការអភិវឌ្ឍអាកាសយានដ្ឋានស្តង់ដាកម្រិតតំបន់ និងអន្តរជាតិ ដោយផ្តល់អាទិភាពចំពោះអាកាសយានដ្ឋានដែលមានភាពមមាញឹកខ្លាំងជាងគេ និងអាកាសយានដ្ឋានដែលផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ
- ត្រូវទទួលស្គាល់ថាការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសមានសារៈសំខាន់ចំពោះការរីកចម្រើនផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច សង្គមជាតិ និងបង្កើតបាននូវការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនដ៏ជាក់លាក់សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញតាមផ្លូវអាកាស និងត្រូវលើកទឹកចិត្តដល់ការផ្តល់សេវាកម្មដែលមានសមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងខ្ពស់
- ប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ និងការលើកកម្ពស់សមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងគឺត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការចូលរួមអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនៅក្នុងប្រទេស
- វិស័យអាកាសចរណ៍ក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិត្រូវទទួលបានការលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការពង្រីកបន្ថែមក្នុងកម្រិតនៃការរីកចម្រើនមួយស៊ីគ្នាទៅនឹងការរីកចម្រើនរបស់វិស័យអាកាសចរណ៍ពិភពលោក
- ទំនាក់ទំនងជាមួយវិស័យដឹកជញ្ជូនប្រភេទផ្សេងៗទៀតត្រូវបានលើកទឹកចិត្ត និងខិតខំបង្កើតឱ្យមានឡើង
- ពាណិជ្ជកម្មទេសចរណ៍ និងសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចទូទៅ និងការរីកចម្រើនផ្សេងៗទៀតត្រូវបានលើកទឹកចិត្ត
- កិច្ចសហប្រតិបត្តិការ និងសហការថ្នាក់តំបន់ អនុតំបន់ និងអន្តរជាតិក្នុងវិស័យអាកាសចរណ៍ និងការអភិវឌ្ឍដែលមានការសម្របសម្រួលតាមនិន្នាការអន្តរជាតិ និងការអនុវត្តល្អប្រសើរបំផុតដែលមានសង្គមភាពជាមួយអធិបតេយ្យភាពដែនអាកាសនឹងត្រូវបានជំរុញ
- មានការពិចារណាទៅលើគម្រោងការនានានៃរចនាសម្ព័ន្ធតំបន់ ដើម្បីទទួលបាននូវប្រសិទ្ធភាពចំណាយ និងការសន្សំសំចៃខ្ពស់សម្រាប់ទទួលបានផលប្រយោជន៍ពីគ្នាទៅវិញទៅមករបស់បណ្តាប្រទេសនានាដែលចូលរួម
- ការអភិវឌ្ឍអាកាសយាន ព្រមទាំងគ្រឿងប្រើប្រាស់របស់អាកាសយាន និងផលិតផលអាកាសចរណ៍នានា នៅក្នុងប្រទេសត្រូវបានលើកទឹកចិត្ត
- ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងមានប្រសិទ្ធភាពនានានឹងត្រូវបានបង្កើតឡើងសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងឧបទ្ទវហេតុ និងគ្រោះមហន្តរាយឱ្យបានទាន់ពេលវេលាក្នុងនោះរួមមានទាំងការស៊ើបអង្កេតតាមដានគ្រោះថ្នាក់ឧបទ្ទវហេតុនានា

- បន្តអនុវត្តគោលនយោបាយសមភាពយេនឌ័រ ដោយបង្កើនកាលានុវត្តភាព និងលើកតម្កើងតួនាទីរបស់ស្ត្រីក្នុងការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្តកម្រិតបច្ចេកទេស និងគ្រប់គ្រង តាមរយៈការយកចិត្តទុកដាក់បណ្តុះបណ្តាលជំនាញដល់ស្ត្រីនៅគ្រប់កម្រិត
- បន្តសហការចូលរួមជាមួយដៃគូសន្ធនាជាតិ អន្តរជាតិក្នុងការការពារបរិស្ថាន និងទប់ស្កាត់ការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ
- លើកកម្ពស់ការបង្កើនគម្របបៃតង កាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ និងភាពរំខានដែលបង្កឡើងដោយផ្ទាល់ និងមិនផ្ទាល់ពីវិស័យអាកាសចរណ៍

២.២ បេសកកម្ម

បេសកកម្មរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល (រ.ល.អ.ស) គឺដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍ជួយសម្រួលតាមរយៈការធ្វើផែនការយុទ្ធសាស្ត្រ និងបទដ្ឋានដែលកំពុងប្រតិបត្តិ និងការណែនាំផ្នែកជំនាញដែលឯករាជ្យពីប្រតិបត្តិការរបស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអាកាសចរស៊ីវិលនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ដោយផ្អែកលើគោលការណ៍វិជ្ជាជីវៈហិរញ្ញវត្ថុ និងធ្វើឱ្យប្រព័ន្ធអាកាសចរស៊ីវិលអាចឆ្លើយតបបានយ៉ាងល្អប្រសើរបំផុតចំពោះតម្រូវការរបស់អ្នកប្រើប្រាស់របស់ខ្លួន និងសង្គមក្នុងផ្នែកបទដ្ឋានសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ គុណភាព និងប្រសិទ្ធិភាពចំណាយប្រកបទៅដោយនិរន្តរភាព។ រួមមានទស្សនវិស័យ គឺដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធអាកាសចរស៊ីវិលដែលមានសុវត្ថិភាព សន្តិសុខល្អប្រសើរ និងប្រសិទ្ធិភាពខ្ពស់ ដើម្បីធ្វើជាកត្តាលើករដ៏សំខាន់សម្រាប់ការរីកលូតលាស់នៃសេដ្ឋកិច្ច និងសេវាកម្មរបស់ប្រទេសជាតិដោយរួមជាមួយនឹងគោលបំណងលើកកម្ពស់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការ និងការប្រកួតប្រជែងនៅក្នុងវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល។ អាកាសចរស៊ីវិលកម្ពុជាត្រូវបានធានានូវសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ បរិស្ថាន ប្រសិទ្ធភាពជានិរន្ត៍សម្រាប់ការធ្វើប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសក្នុងកម្រិតបទដ្ឋានអន្តរជាតិ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវបាននាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាប្រគល់បេសកកម្មឱ្យដឹកនាំ និងគ្រប់គ្រងវិស័យអាកាសចរស៊ីវិលនៃព្រះរាជណាចក្រកម្ពុជា។[1]

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល មានមុខងារ និងភារកិច្ចដូចតទៅ៖[2]

- រៀបចំ និងអនុវត្តគោលនយោបាយជាតិស្តីពីវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល ដោយរៀបចំគោលការណ៍ច្បាប់ និងសហការជាមួយស្ថាប័ននានា ដើម្បីអភិវឌ្ឍវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល

[1] មាត្រា ២ ជំពូកទី២ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

[2] មាត្រា៣ ជំពូកទី២ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

- ចងក្រង និងរៀបចំតាក់តែងច្បាប់ លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្ត និងបទប្បញ្ញត្តិ ដែលពាក់ព័ន្ធដល់ការគ្រប់គ្រងអាកាសចរស៊ីវិលជាតិ និងអន្តរជាតិ ព្រមទាំងតាមដានលើការអនុវត្ត
- ធានាផ្តល់សេវាកម្មលើការងារត្រួតពិនិត្យចរាចរណ៍ដែនអាកាស ការគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ដែនអាកាស ទូរគមនាគមន៍អាកាសចរណ៍ ការកំណត់តំបន់ហាមឃាត់ និងធានាសេវាកម្មឧតុនិយមអាកាសចរស៊ីវិល
- រៀបចំបទប្បញ្ញត្តិ បទបញ្ជា និងត្រួតពិនិត្យការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសរបស់សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស
- ពិនិត្យ និងផ្តល់វិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការផ្លូវអាកាសដល់ក្រុមហ៊ុនសេវាកម្មអាកាសចរណ៍ និងអាជ្ញាប័ណ្ណដល់ក្រុមអាកាសយានិក អ្នកបច្ចេកទេសពាងជាង អ្នកបច្ចេកទេសថែរក្សាអាកាសយានព្រមទាំងធ្វើការចុះបញ្ជីអាកាសយានស៊ីវិលគ្រប់ប្រភេទ
- គ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិកដែលបម្រើឱ្យសេវាកម្មចរាចរដែនអាកាស និងសិក្សាពីតម្រូវការរបស់ប្រព័ន្ធ
- ធានាសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពហោះហើរដល់សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសជាតិ និងអន្តរជាតិដែលធ្វើសេវាកម្មនៅក្នុងការចេញ-ចូល និងឆ្លងកាត់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- គ្រប់គ្រង និងអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្សក្នុងវិស័យអាកាសចរស៊ីវិលឲ្យស្របតាមតម្រូវការ និងស្តង់ដារបស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- រៀបចំមជ្ឈមណ្ឌលហ្វឹកហ្វឺន ផែនការហ្វឹកហ្វឺន និងធ្វើការបណ្តុះបណ្តាលជំនាញបច្ចេកទេស
- អាកាសចរស៊ីវិលនៅនឹងកន្លែងឲ្យស្របតាមតម្រូវការ និងឆ្លើយតបបានតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិលជាតិនិងអន្តរជាតិ
- ចេញបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិល កម្រងនីតិវិធីប្រតិបត្តិ និងសេចក្តីកំណត់ដោយយោងតាមច្បាប់ស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងស្តង់ដានិងអនុសាសន៍របស់អង្គការ
- អាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិជាមូលដ្ឋានព្រមទាំងផ្សព្វផ្សាយ និងអនុវត្តវិធានការសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពគ្រប់គ្រងអាកាសយានដ្ឋានស៊ីវិល និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសំណង់
- ចេញវិញ្ញាបនបត្រអាកាសយានដ្ឋាន និងត្រួតពិនិត្យការប្រតិបត្តិរបស់ប្រតិបត្តិករអាកាសយានដ្ឋាន
- គ្រប់គ្រងការងារជួសជុល ថែទាំ កែលម្អ ការធ្វើនីតិសម្បទា ការអភិវឌ្ឍ និងការសាងសង់
- អាកាសយានដ្ឋានដែលទទួលខុសត្រូវដោយរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលព្រមទាំងតាមដានគម្រោងការអភិវឌ្ឍអាកាសយានដ្ឋានមូលដ្ឋាន និងអន្តរជាតិ
- ចេញអាជ្ញាប័ណ្ណសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍពង្រីកអាកាសយានដ្ឋាន និងការកសាងអាកាសយានដ្ឋានថ្មីបន្ទាប់ពីមានការយល់ព្រមពីរាជរដ្ឋាភិបាល

- កំណត់ភូមិសាស្ត្រ និងទីតាំងសម្រាប់ពង្រីកអាកាសយានដ្ឋានដែលមានស្រាប់ និងទីតាំងសម្រាប់កសាងអាកាសយានដ្ឋានថ្មី ព្រមទាំងកំណត់ព្រំខណ្ឌដីអាកាសយានដ្ឋាន
- រៀបចំកម្មវិធីជាតិស្តីពីសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល និងកម្មវិធីផ្សេងៗទៀតដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិលឲ្យស្របតាមស្តង់ដាជាតិ និងអន្តរជាតិ
- អនុវត្តច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាតិ អន្តរជាតិ និងកម្មវិធីជាតិស្តីពីសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល
- ទទួលខុសត្រូវចំពោះការធ្វើសវនកម្មរបស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ និងការធ្វើអធិការកិច្ចលើវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល
- ស៊ើបអង្កេត និងវាយតម្លៃឧប្បត្តិហេតុ ឬគ្រោះថ្នាក់អាកាសចរណ៍ ដោយសហការជាមួយក្រសួងស្ថាប័នជាតិ និងអន្តរជាតិពាក់ព័ន្ធ
- ធ្វើផែនការ និងអនុវត្តចំណូល-ចំណាយថវិកាឲ្យស្របតាមច្បាប់ហិរញ្ញវត្ថុ
- ផ្សព្វផ្សាយការងារបច្ចេកទេសពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល
- ធ្វើរបាយការណ៍ពីសកម្មភាពរបស់ខ្លួនតាមកាលកំណត់ជូនរាជរដ្ឋាភិបាលអនុវត្តភារកិច្ចផ្សេងទៀតដែលរាជរដ្ឋាភិបាលប្រគល់ជូន។

២.៣ តួនាទីចម្បងៗរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

តួនាទីដែលចាំបាច់សម្រាប់ដំណើរការនៅក្នុងរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលរួមមាន៖

២.៣.១ និយតករ(បញ្ញត្តិករ) និងការត្រួតពិនិត្យ

២.៣.១.១ តួនាទីនិយតករ(បញ្ញត្តិករ) និងការត្រួតពិនិត្យលើសុវត្ថិភាពហោះហើរ

តួនាទីនិយតករ (បញ្ញត្តិករ) និងការត្រួតពិនិត្យលើសុវត្ថិភាពហោះហើរមានដូចជា៖

- បញ្ញត្តិ និងត្រួតពិនិត្យនូវរាល់ប្រតិបត្តិការរបស់អាកាសយានដែលត្រូវចុះបញ្ជីនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បញ្ញត្តិ និងត្រួតពិនិត្យនូវរាល់ប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុនប្រើប្រាស់ដែនអាកាសលើសុវត្ថិភាពហោះហើរ
- បញ្ញត្តិ និងត្រួតពិនិត្យនូវរាល់ប្រតិបត្តិការរបស់សន្តិសុខអាកាសយានដ្ឋាន
- បញ្ញត្តិ និងត្រួតពិនិត្យនូវរាល់ប្រតិបត្តិការរបស់អាកាសយានដ្ឋាន និងការនាំផ្លូវអាកាស
- សវនកម្ម អធិការកិច្ច និងការចេញវិញ្ញាបនបត្រ

- គ្រប់គ្រង និងត្រួតពិនិត្យបរិស្ថានអាកាសយានដ្ឋាន
- ធានារាល់ច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិដែលកំពុងមានក្នុងវិស័យអាកាសចរណ៍ ដោយអនុលោមតាមការណែនាំស្របតាមបទដ្ឋាន និងអនុសាសន៍ អនុវត្តន៍ រួមទាំងនីតិវិធី និងការអនុវត្តទាំងឡាយដូចមានចែងនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធនៃអនុសញ្ញាអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ និងឯកសារពាក់ព័ន្ធនានាដែលបានចែងឡើងដោយអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ។

២.៣.១.២ បញ្ញត្តិកម្មអាកាសយានដ្ឋាន និងការត្រួតពិនិត្យលើប្រតិបត្តិការ

បញ្ញត្តិកម្មអាកាសយានដ្ឋាន និងការត្រួតពិនិត្យលើប្រតិបត្តិការមានដូចជា៖

- បញ្ញត្តិ និងត្រួតពិនិត្យលើការធ្វើផែនការ ការគូរប្លង់ ការស្ថាបនា និងប្រតិបត្តិការរបស់អាកាសយានដ្ឋានទាំងអស់ក្នុងប្រទេសកម្ពុជា រួមទាំងអាកាសយានដ្ឋានដែលស្ថិតនៅក្រោមរូបភាពកិច្ចសន្យាសម្បទាន
- ប្រតិបត្តិ និងគ្រប់គ្រងអាកាសយានដ្ឋានទាំងអស់លើកលែងតែអាកាសយានដ្ឋានណាដែលត្រូវបានធ្វើកិច្ចសន្យាសម្បទានរួច
- ធ្វើផែនការអភិវឌ្ឍ និងរក្សាស្តង់ដាដើម្បីប្រសិទ្ធភាព និងសេវាកម្មទាំងឡាយក្នុងកិច្ចប្រតិបត្តិការអាកាសយានដ្ឋាន
- ធានាការកសាងផែនការ ការសាងសង់ និងការថែរក្សាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអាកាសយានដ្ឋានស្របតាមបទដ្ឋានដែលបានកំណត់
- គ្រប់គ្រង ត្រួតពិនិត្យ និងសម្រួលដល់ប្រតិបត្តិការរបស់អ្នកអភិវឌ្ឍន៍អាកាសយានដ្ឋានជាមួយនឹងស្តង់ដាដែលបានកំណត់
- គ្រប់គ្រង ត្រួតពិនិត្យមើលសំឡេងយន្តហោះ និងវិធានការកាត់បន្ថយសំឡេង
- គ្រប់គ្រងគោលនយោបាយទាក់ទងនឹងកិច្ចការពារបរិស្ថាន និងអតិបរមាភាវូបនីយកម្មនូវការប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដោយសារតែការអភិវឌ្ឍ និងប្រតិបត្តិការអាកាសយានដ្ឋាន។

២.៣.១.៣ បញ្ញត្តិកម្មប្រតិបត្តិការលំហអាកាស និងប្រតិបត្តិការ

បញ្ញត្តិកម្មប្រតិបត្តិការលំហអាកាស និងប្រតិបត្តិការមានដូចជា៖

- បញ្ញត្តិ និងត្រួតពិនិត្យលើប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវានាំផ្លូវអាកាស ដើម្បីធានាឱ្យបាននូវការហោះហើរជាប្រក្រតីនៅក្នុងតំបន់ព័ត៌មានហោះហើរភ្នំពេញ (FIR)

- គ្រប់គ្រង ត្រួតពិនិត្យ និងបបនីយភ័ណ្ឌ (Facilitate) ប្រតិបត្តិការសេវាកម្មត្រួតពិនិត្យហោះហើរស្របតាមកិច្ចព្រមព្រៀងច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិ
- អតិបរមាភាវូបនីយកម្មសមត្ថភាពលំហអាកាសក្នុងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ ជាមួយអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ (ICAO) សមាគមដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ (IATA) និងក្រុមអ្នកប្រើប្រាស់ផ្សេងទៀត។

២.៣.១.៤ តួនាទីត្រួតពិនិត្យផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចអាកាសចរណ៍

តួនាទីត្រួតពិនិត្យផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចអាកាសចរណ៍មានដូចជា៖

- ធ្វើអប្បរមានូវហានិភ័យលើសេវាកម្មអាកាសយានដ្ឋាន ក្រុមហ៊ុនផ្តល់សេវានាំផ្លូវអាកាស (Air Navigation Services Providers-ANSPs) និងសេវាកម្មដ៏ទៃទៀតដែលជាប់ទាក់ទងនឹងការអនុវត្តទាំងឡាយណាដែលមានលក្ខណៈប្រឆាំងការប្រកួតប្រជែង
- ធានាមិនឱ្យមានការរើសអើង និងមានតម្លាភាពក្នុងការដាក់ពាក្យសុំចុះបញ្ជីអាជីវកម្ម
- កៀរគររកការវិនិយោគក្នុងលទ្ធភាពឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការនាពេលបច្ចុប្បន្ន និងអនាគត
- ការពារផលប្រយោជន៍ទាំងឡាយរបស់អ្នកដំណើរ និងអ្នកប្រើប្រាស់ចុងក្រោយផ្សេងៗទៀត
- អភិវឌ្ឍន៍ និងអនុវត្តប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការសមស្រប។

២.៣.២ ការផ្តល់សេវាកម្មអាកាសចរស៊ីវិល

ការផ្តល់សេវាកម្មអាកាសចរស៊ីវិលមានដូចជា៖

- ការធ្វើផែនការ និងអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធវិទ្យុនាំផ្លូវ និងការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ដែនអាកាសថ្មី (New CNS/ATM)
- គ្រប់គ្រងចាត់ចែង និងផ្តល់សេវាកម្មនាំផ្លូវអាកាស (ចេញ-ចូល និងឆ្លងដែនអាកាសកម្ពុជា)
- ផ្តល់សេវាកម្មចុះចតជាលក្ខណៈឯកជន (Charter Flight)
- ផ្តល់សេវាកម្មរុករក សង្គ្រោះបន្ទាន់ និងពន្លត់អគ្គិភ័យសម្រាប់យន្តហោះស្ថិតនៅក្នុងភាពគ្រោះថ្នាក់ក្នុងតំបន់ព័ត៌មានហោះហើរភ្នំពេញ
- ការផ្តល់ជូនអាជ្ញាប័ណ្ណប្រតិបត្តិករអាកាសចរស៊ីវិល ប្រតិបត្តិករអាកាសយានដ្ឋាន ជួសជុលអាកាសយាន បុគ្គលិកបម្រើការក្នុងការហោះហើរ អ្នកត្រួតពិនិត្យចរាចរណ៍ដែនអាកាស និងសេវាផ្សេងៗទៀតដែលជាប់ទាក់ទង។

២.៣.៣ ការផ្ដល់យោបល់ផែនការគោលនយោបាយ និងការអភិវឌ្ឍ

២.៣.៣.១ មុខងារផ្ដល់យោបល់

មុខងារផ្ដល់យោបល់មានតួនាទី ក្នុងកិច្ចការអន្តរជាតិ និងក្នុងនាមជាស្ថាប័នជាតិ និងជាអាជ្ញាធរតំណាងប្រទេសកម្ពុជាក្នុងបញ្ហានានា ការផ្ដល់យោបល់ដល់រាជរដ្ឋាភិបាលដែលទាក់ទងដល់វិស័យអាកាសចរស៊ីវិល។ ព្រមទាំងការផ្ដល់យោបល់ និងអនុសាសន៍លើរាល់បញ្ហាដែលទាក់ទងនឹងគោលនយោបាយ ច្បាប់ បទបញ្ញត្តិលើវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល និងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និងប្រតិបត្តិការនានា។

២.៣.៣.២ មុខងារធ្វើផែនការគោលនយោបាយ និងការអភិវឌ្ឍ

មុខងារធ្វើផែនការគោលនយោបាយ និងការអភិវឌ្ឍមានដូចជា៖

- ផ្ដួចផ្ដើម និងរៀបចំគោលនយោបាយវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ កំណត់គោលដៅ តម្រង់ទិសសម្រាប់រយៈពេលខ្លី មធ្យម និងវែងក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និងធ្វើបច្ចុប្បន្នកម្មផែនការអភិវឌ្ឍ និងគោលនយោបាយវិស័យអាកាសចរស៊ីវិលជាតិ
- ត្រួតពិនិត្យ និងសម្របសម្រួលរាល់ការអភិវឌ្ឍធុរកិច្ច និងប្រតិបត្តិការស្ថិតនៅក្រោមកិច្ចសន្យាដើម្បីរក្សាឱ្យបាននូវទំនួលខុសត្រូវសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និងការអភិវឌ្ឍធុរកិច្ចទាំងអស់សម្រាប់ប្រព័ន្ធនាំផ្លូវហោះហើរ និងអាកាសយានដ្ឋានជាតិ អន្តរជាតិសម្បទា ដោយអនុលោមតាមច្បាប់របស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាជាធរមាន
- ផ្ដល់យោបល់ និងអនុសាសន៍លើរាល់សកម្មភាពដែលទាក់ទងដល់គោលនយោបាយ ច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិរបស់វិស័យអាកាសចរស៊ីវិល និងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធវិស័យអាកាសចរណ៍ និងប្រតិបត្តិការនានា សម្របសម្រួលកិច្ចសហប្រតិបត្តិការក្នុងតំបន់ អនុតំបន់ និងអន្តរជាតិរាល់គ្រប់រូបភាពដែលទាក់ទងដល់វិស័យអាកាសចរស៊ីវិល។

២.៣.៣.៣ ការអភិវឌ្ឍសេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស

ការអភិវឌ្ឍសេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសមានដូចជា៖

- រៀបចំផែនការ គោលនយោបាយ និងបទប្បញ្ញត្តិ ស្ដីពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសឱ្យស្របទៅតាមគោលបំណង និងចក្ខុវិស័យរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ (ICAO)

– រៀបចំចរចា និងបង្កើតអនុស្សារណៈយោគយល់ កិច្ចព្រមព្រៀង និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តិនានា ស្តីពី ការធ្វើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស
– រៀបចំ និងផ្សព្វផ្សាយចំពោះដំណើរការអភិវឌ្ឍវិស័យអាកាសចរស៊ីវិលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សិក្សាស្រាវជ្រាវ និងវិភាគទីផ្សារឧស្សាហកម្មអាកាសចរណ៍
– ពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើការវាយតម្លៃបច្ចេកទេស និងសេដ្ឋកិច្ច ដែលពាក់ព័ន្ធដល់គោលនយោបាយដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស
– ត្រួតពិនិត្យគុណភាពសេវាកម្ម របស់សហគ្រាសឧស្សាហកម្មដែលបម្រើឱ្យវិស័យអាកាសចរស៊ីវិលឱ្យស្របតាមកម្រិតស្តង់ដារបស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ ICAO និងសមាគមដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ IATA
– ចូលរួមគ្រប់គ្រង និងចាត់ចែងលើការងារអាកាសចរណ៍ចាំបាច់មួយចំនួន ដូចជាសេរីភាវូនីយកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសជាមួយសមាគមអាស៊ាន និងអង្គការផ្សេងទៀតទាំងក្នុងកម្រិតតំបន់ និងអន្តរជាតិ
– ពង្រីកបណ្តាញសេវាកម្មផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិរវាងកម្ពុជា និងប្រទេសផ្សេងៗទៀតទាំងថ្នាក់តំបន់ និងសកលលោក។

២.៣.៣.៤ តម្រូវការនឹងមានការកើតឡើង

មានកត្តាបួនយ៉ាងដែលកំណត់ឱ្យមានតម្រូវកត្តានេះកើតឡើង៖

– ភាពប្រកួតប្រជែងជាអន្តរជាតិ
– ការដឹកជញ្ជូនដែលធ្វើចេញពីពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ និងទំនិញ
– ការរួមចំណែករបស់វិស័យអាកាសចរស៊ីវិលដោយផ្ទាល់ទៅលើការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច
– ចំណង់ក្នុងការធ្វើដំណើររបស់ប្រជាជន

២.៤ រចនាសម្ព័ន្ធរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលមានរចនាសម្ព័ន្ធដូចតទៅ៖

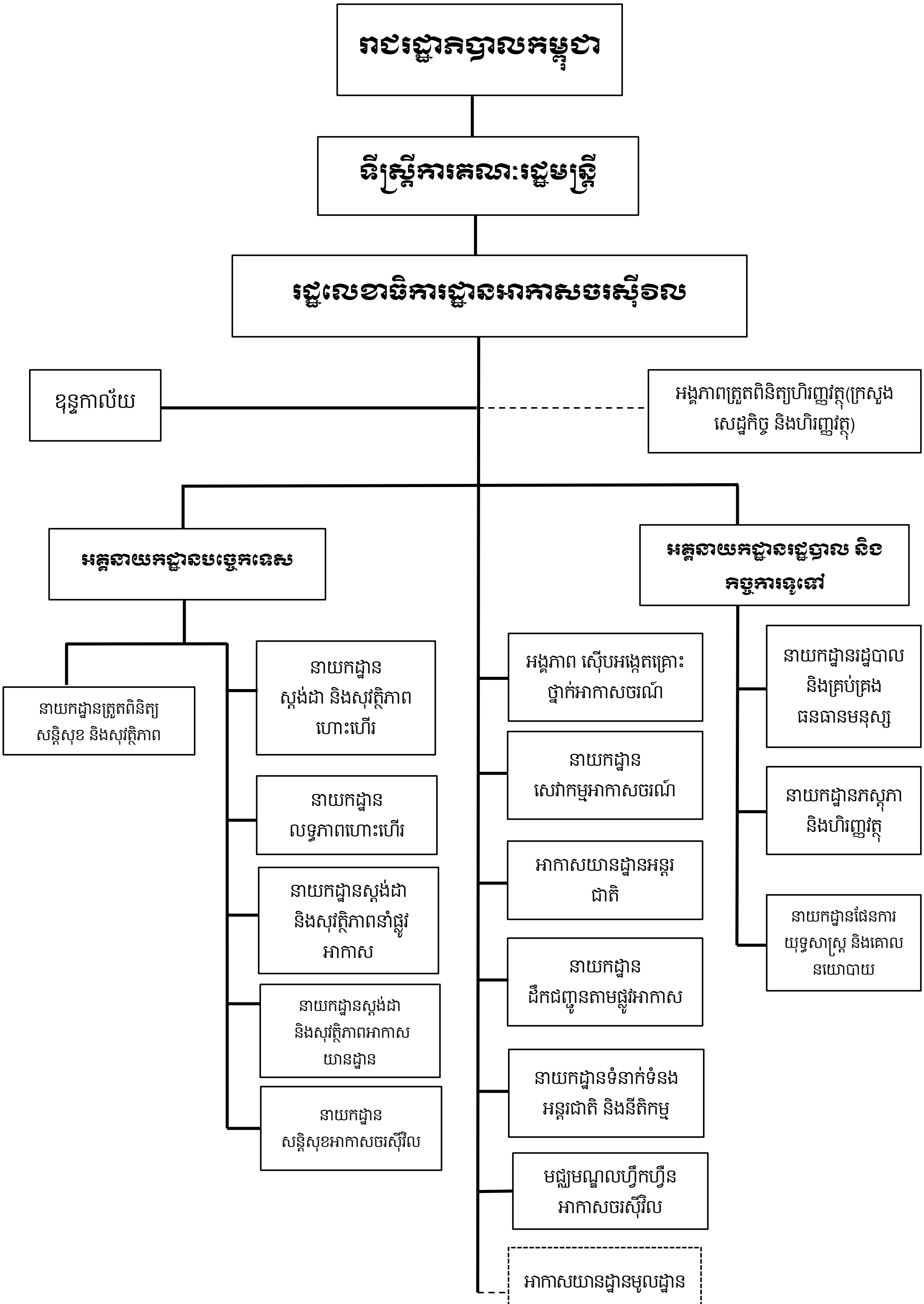
- ខុទ្ទល័យ
- អង្គភាពស៊ើបអង្កេតគ្រោះថ្នាក់អាកាសចរណ៍ ថ្នាក់ស្មើនាយកដ្ឋាន
- អគ្គនាយកដ្ឋានបច្ចេកទេស
- អគ្គនាយកដ្ឋានរដ្ឋបាល និងកិច្ចការទូទៅ

- នាយកដ្ឋានត្រួតពិនិត្យសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាព
- នាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពហោះហើរ
- នាយកដ្ឋានលទ្ធភាពហោះហើរ
- នាយកដ្ឋានស្តង់ដានិងសុវត្ថិភាពនាំផ្លូវអាកាស
- នាយកដ្ឋានស្តង់ដានិងសុវត្ថិភាពអាកាសយានដ្ឋាន
- នាយកដ្ឋានសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល
- អង្គភាព ស៊ើបអង្កេតគ្រោះថ្នាក់អាកាសចរណ៍
- នាយកដ្ឋានសេវាកម្មអាកាសចរណ៍
- អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ថ្នាក់ស្មើនាយកដ្ឋាន
- នាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស
- នាយកដ្ឋានទំនាក់ទំនងអន្តរជាតិ និងនីតិកម្ម
- មជ្ឈមណ្ឌលហ្វឹកហ្វឺនអាកាសចរស៊ីវិល ថ្នាក់ស្មើនាយកដ្ឋាន
- អាកាសយានដ្ឋានមូលដ្ឋាន ថ្នាក់ស្មើការិយាល័យ
- អគ្គនាយកដ្ឋានរដ្ឋបាល និងកិច្ចការទូទៅ
- នាយកដ្ឋានរដ្ឋបាល និងគ្រប់គ្រងធនធានមនុស្ស
- នាយកដ្ឋានភស្តុភា និងហិរញ្ញវត្ថុ
- នាយកដ្ឋានផែនការយុទ្ធសាស្ត្រ និងគោលនយោបាយ

អង្គការលេខរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ជាឧបសម្ព័ន្ធរបស់អនុក្រឹត្យពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។[3]

[3] មាត្រា៤ ជំពូកទី២ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

រចនាសម្ព័ន្ធរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល



២.៥ រចនាសម្ព័ន្ធរបស់នាយកដ្ឋាននីមួយៗ នៃអគ្គនាយកដ្ឋានបច្ចេកទេស

២.៥.១ នាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពហោះហើរ

មានរចនាសម្ព័ន្ធដូចតទៅ[4]៖

- ការិយាល័យសហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសកម្ពុជា
- ការិយាល័យវិញ្ញាបនបត្រ
- ការិយាល័យសហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសបរទេស
- ការិយាល័យសុខាភិបាលអាកាសចរណ៍
- ការិយាល័យបាហុនិកា
- ការិយាល័យផែនការ ស្ថិតិ និងវិភាគទិន្នន័យសុវត្ថិភាព។

២.៥.២ នាយកដ្ឋានលទ្ធភាពហោះហើរ

មានរចនាសម្ព័ន្ធដូចតទៅ៖[5]

- ការិយាល័យស្តង់ដាលទ្ធភាពហោះហើរ
- ការិយាល័យអាជ្ញាប័ណ្ណកម្មវិស្វករថែរក្សាបច្ចេកទេសអាកាសយាន
- ការិយាល័យវិញ្ញាបនកម្មអាកាសយាន
- ការិយាល័យវិញ្ញាបនកម្មប្រតិបត្តិករ និងអង្គភាពថែរក្សាបច្ចេកទេសអាកាសយាន

២.៥.៣ នាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពនាំផ្លូវអាកាស

មានរចនាសម្ព័ន្ធដូចតទៅ៖[6]

- ការិយាល័យរុករក និងសង្គ្រោះ
- ការិយាល័យស្តង់ដាសេវាកម្មចរាចរផ្លូវអាកាស
- ការិយាល័យស្តង់ដាបទដ្ឋាននាំផ្លូវអាកាស និងផែនទីហោះហើរ
- ការិយាល័យគ្រប់គ្រងសកម្មភាពហោះហើរ
- ការិយាល័យស្តង់ដាឧតុនិយម
- ការិយាល័យស្តង់ដាប្រព័ន្ធវិទ្យុទាក់ទង នាំផ្លូវ និងឃ្លាំមើលដែនអាកាស

---

[4] ប្រការ២ ជំពូកទី២ នៃប្រកាសស្តីពីការរៀបចំ និងប្រព្រឹត្តទៅនៃនាយកដ្ឋាននីមួយៗ ចំណុះរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។
[5] ប្រការ៣ ជំពូកទី២ នៃប្រកាសស្តីពីការរៀបចំ និងប្រព្រឹត្តទៅនៃនាយកដ្ឋាននីមួយៗ ចំណុះរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។
[6] ប្រការ៤ ជំពូកទី២ នៃប្រកាសស្តីពីការរៀបចំ និងប្រព្រឹត្តទៅនៃនាយកដ្ឋាននីមួយៗ ចំណុះរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

- ការិយាល័យគ្រប់គ្រងឯកសារបច្ចេកទេស។

២.៥.៤ នាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពអាកាសយានដ្ឋាន

មានរចនាសម្ព័ន្ធដូចតទៅ៖[7]

- ការិយាល័យវិញ្ញាបនបត្រអាកាសយានដ្ឋាន
- ការិយាល័យទិន្នន័យ និងវិធានការសុវត្ថិភាព
- ការិយាល័យស្តង់ដាសង្គ្រោះ និងពន្លត់អគ្គីភ័យ
- ការិយាល័យស្តង់ដាអាកាសយានដ្ឋាន
- ការិយាល័យបរិស្ថានអាកាសយានដ្ឋាន
- ការិយាល័យវិស្វកម្មអាកាសយានដ្ឋាន
- ការិយាល័យអគ្គិសនីអាកាសយានដ្ឋាន

២.៥.៥ នាយកដ្ឋានសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល

មានរចនាសម្ព័ន្ធដូចតទៅ៖[8]

- ការិយាល័យបណ្តុះបណ្តាលសន្តិសុខ
- ការិយាល័យផែនការសន្តិសុខ
- ការិយាល័យស្តង់ដា និងបទប្បញ្ញត្តិសន្តិសុខ
- ការិយាល័យត្រួតពិនិត្យគុណភាពសន្តិសុខ។

២.៥.៦ នាយកដ្ឋានត្រួតពិនិត្យសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពអាកាសចរណ៍

មានរចនាសម្ព័ន្ធដូចតទៅ៖[9]

- ការិយាល័យបូកសរុបកិច្ចការអធិការកិច្ច
- ការិយាល័យអធិការប្រតិបត្តិការ និងលទ្ធភាពហោះហើរ
- ការិយាល័យអធិការកិច្ច សម្ភារៈ និងទំនិញគ្រោះថ្នាក់
- ការិយាល័យកម្មវិធីសុវត្ថិភាពរដ្ឋ
- ការិយាល័យអធិការកិច្ចសន្តិសុខ និងសេវាកម្មបញ្ជាចរាចរដែនអាកាស

[7] ប្រការ៦ ជំពូកទី២ នៃប្រកាសស្តីពីការរៀបចំ និងប្រព្រឹត្តទៅនៃនាយកដ្ឋាននីមួយៗ ចំណុះរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

[8] ប្រការ៧ ជំពូកទី២ នៃប្រកាសស្តីពីការរៀបចំ និងប្រព្រឹត្តទៅនៃនាយកដ្ឋាននីមួយៗ ចំណុះរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

[9] ប្រការ៨ ជំពូកទី២ នៃប្រកាសស្តីពីការរៀបចំ និងប្រព្រឹត្តទៅនៃនាយកដ្ឋាននីមួយៗ ចំណុះរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

- ការិយាល័យអធិការកិច្ច សុវត្ថិភាពបាហុនិកា
- ការិយាល័យអធិការកិច្ច AOC និង FAOA
- ការិយាល័យសង្គ្រោះ និងពន្លត់អគ្គីភ័យអាកាសយានដ្ឋាន។

២.៦ តួនាទី និងភារកិច្ចរបស់នាយកដ្ឋាននីមួយៗ

២.៦.១ អគ្គនាយកដ្ឋានបច្ចេកទេស

នាយកដ្ឋានបច្ចេកទេសមានភារកិច្ចដឹកនាំ សម្របសម្រួល និងគ្រប់គ្រងសកម្មភាពលើការងារ ស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពហោះហើរ លទ្ធភាពហោះហើរ ស្តង់ដានិងសុវត្ថិភាពនាំផ្លូវអាកាស ស្តង់ដានិងសុវត្ថិភាព អាកាសយានដ្ឋាន ការងារសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល និងត្រួតពិនិត្យសន្តិសុខនិងសុវត្ថិភាពអាកាសចរណ៍។[10]

អគ្គនាយកដ្ឋានបច្ចេកទេស ដឹកនាំដោយអគ្គនាយកមួយរូប អមដោយអគ្គនាយករងមួយចំនួន ជាជំនួយការតាមការចាំបាច់។

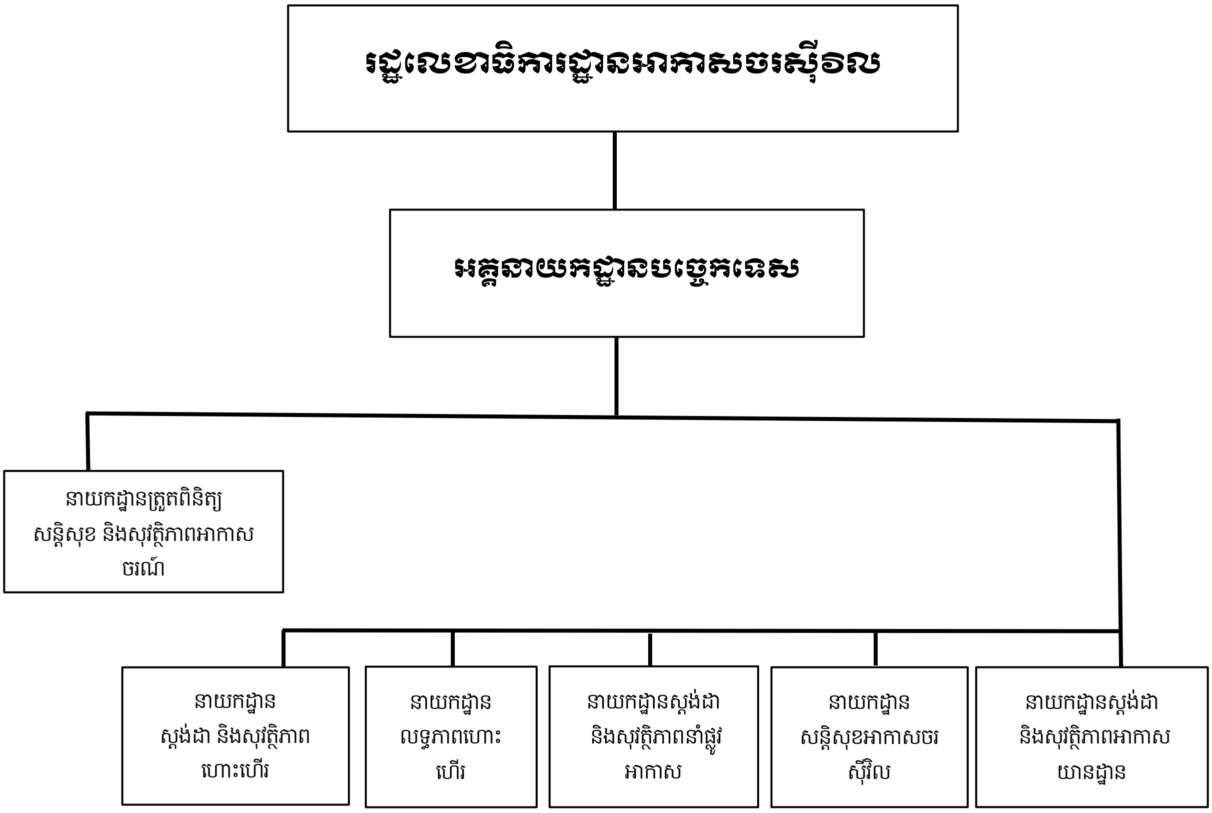
អគ្គនាយកដ្ឋានបច្ចេកទេសមាននាយកដ្ឋានចំណុះចំនួន០៦ (ប្រាំមួយ) ដូចខាងក្រោម៖

- នាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពហោះហើរ
- នាយកដ្ឋានលទ្ធភាពហោះហើរ
- នាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពនាំផ្លូវអាកាស
- នាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពអាកាសយានដ្ឋាន
- នាយកដ្ឋានសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល
- នាយកដ្ឋានត្រួតពិនិត្យ សន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពអាកាសចរណ៍។[11]

[10] មាត្រា៥ ជំពូកទី៣ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

[11] មាត្រា៦ ជំពូកទី៣ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

រចនាសម្ព័ន្ធរបស់អគ្គនាយកដ្ឋានបច្ចេកទេស



២.៦.១.១ នាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពហោះហើរ

មានភារកិច្ចដូចតទៅ៖[12]

- រៀបចំ និងចងក្រងបទប្បញ្ញត្តិ នីតិវិធី ស្តង់ដា តម្រូវការ សេចក្តីព្រាង និងសៀវភៅណែនាំ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តនានា ដែលទាក់ទងនឹងស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពហោះហើរឲ្យស្របតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិអាកាសចរស៊ី-វិលកម្ពុជា និងស្តង់ដា រួមទាំងអនុសាសន៍របស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិផងដែរ
- សហការរៀបចំបទប្បញ្ញត្តិ បទដ្ឋាន និងនីតិវិធីស្តីពីការកំណត់អាយុអាកាសយានដែលប្រើប្រាស់ក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- ពិនិត្យ និងវាយតម្លៃបច្ចេកទេសក្នុងការផ្តល់ ការផ្អាក ការដកហូត និងបន្តវិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការផ្លូវអាកាសចំពោះសហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសដែលកាន់វិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការផ្លូវអាកាសរបស់កម្ពុជា
- ពិនិត្យ និងវាយតម្លៃបច្ចេកទេសក្នុងការផ្តល់ ការផ្អាក ការដកហូត និងបន្តលិខិតអនុញ្ញាតប្រតិបត្តិការហោះហើរនៃអាកាសយានគ្រប់ប្រភេទ ដែលហោះហើរនៅក្នុង ឬចេញ-ចូល និងឆ្លងកាត់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- ផ្តល់វិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាពរបស់ក្រុមយានិក និងអ្នកបម្រើសេវាផ្សេងៗដែលបម្រើឲ្យប្រតិបត្តិការហោះហើរ ការវិភាគទិន្នន័យសុវត្ថិភាព និងត្រួតពិនិត្យប្រតិបត្តិការហោះហើរនៅក្នុង ចេញ-ចូល និងឆ្លងកាត់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- ត្រួតពិនិត្យការធ្វើប្រតិបត្តិការគ្រប់អាកាសយានបរទេសដែលហោះហើរនៅក្នុង ឬចេញ-ចូល និងឆ្លងកាត់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- ការសហការគ្រប់គ្រងលើការងាររុករក និងសង្គ្រោះ
- សហការស្រាវជ្រាវ និងវាយតម្លៃឧប្បត្តិហេតុ ឬគ្រោះថ្នាក់ពាក់ព័ន្ធដល់អាកាសយាននៅក្នុង និងក្រៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- ទទួលខុសត្រូវចំពោះការធ្វើសវនកម្មរបស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- ពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើការវាយតម្លៃបច្ចេកទេស ដែលដែលទាក់ទងនឹងប្រតិបត្តិការ និងសុវត្ថិភាពហោះហើរ និងសុំការសម្រេចពីថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន

[12]មាត្រា៧ ជំពូកទី៣ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

- ធ្វើរបាយការណ៍ពីសកម្មភាពការងាររបស់ខ្លួន
- អនុវត្តភារកិច្ចផ្សេងទៀត ដែលថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានប្រគល់ជូន។

នាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពហោះហើរ ដឹកនាំដោយប្រធានមួយរូប អមដោយអនុប្រធាននាយកដ្ឋានមួយចំនួនជាជំនួយការតាមការចាំបាច់។[13]

២.៦.១.២ នាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពនាំផ្លូវអាកាស

មានភារកិច្ចដូចតទៅ៖

- រៀបចំ និងចងក្រងបទប្បញ្ញត្តិ នីតិវិធី ស្តង់ដា តម្រូវការ សេចក្តីព្រាង និងសៀវភៅណែនាំ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តនានាដែលទាក់ទងនឹងស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពនាំផ្លូវអាកាស និងសេវាកម្មនាំផ្លូវអាកាសសម្រាប់អាកាសយានដែលធ្វើប្រតិបត្តិការហោះហើរនៅក្នុង ចេញ-ចូល និងឆ្លងកាត់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជារួមមាន ការគ្រប់គ្រងចរាចរដែនអាកាស បទដ្ឋានហោះហើរ ការគ្រប់គ្រងព័ត៌មានឧតុនិយម និងអាកាសចរវិទ្យា ការរុករក និងសង្គ្រោះ ប្រព័ន្ធបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិចនាំផ្លូវអាកាសប្រព័ន្ធទូរគមនាគមន៍ និងស្ថានីយ៍ផ្កាយរណប ឲ្យស្របតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិអាកាសចរស៊ីវិលកម្ពុជា និងស្តង់ដា និងអនុសាសន៍របស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- ពិនិត្យ និងវាយតម្លៃបច្ចេកទេសក្នុងការផ្តល់ ការផ្អាក ការដកហូត និងបន្តវិញ្ញាបនបត្រ ឬវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាពក្រុមបញ្ជាហោះហើរ វិស្វករ និងអ្នកជំនាញនាំផ្លូវអាកាស និងមន្ត្រីផ្តល់ព័ត៌មានអាកាសចរវិទ្យា
- រៀបចំ និងបោះពុម្ពផ្សព្វផ្សាយសៀវភៅស្តីពីព័ត៌មានអាកាសចរវិទ្យា ដែលពាក់ព័ន្ធទៅនឹងលំហរអាកាសកម្ពុជា និងលំហរអាកាសដែលបានរក្សាទុកដល់កម្ពុជាក្រោមកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ និងកិច្ចព្រមព្រៀងជាតិ និងអន្តរជាតិដោយមានការទទួលស្គាល់ ឬអនុញ្ញាតពីអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- សហការសម្របសម្រួលជាមួយក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធក្នុងការត្រួតពិនិត្យ និងគ្រប់គ្រងរលកសញ្ញាវិទ្យុអេឡិចត្រូនិច ដើម្បីជៀសវាងការរំខានដល់សេវាកម្មនាំផ្លូវអាកាស
- គ្រប់គ្រងចាត់ចែងហ្វេកង់អាកាសចរណ៍ដោយទទួលសិទ្ធិពីអាជ្ញាធរទូរគមនាគមន៍ស្របតាមការណែនាំរបស់សហភាពទូរគមនាគមន៍អន្តរជាតិ

[13] មាត្រា៨ ជំពូកទី៣ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

- រៀបចំកិច្ចសន្យាជាមួយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធក្នុងការផ្តល់សេវាកម្មនាំផ្លូវអាកាស ដូចជាសេវាកម្មឧតុនិយម សេវាកម្មទូរគមនាគមន៍។ល។
- ទទួលខុសត្រូវចំពោះការធ្វើសវនកម្មរបស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- ពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើការវាយតម្លៃបច្ចេកទេសដែលទាក់ទងនឹងសុវត្ថិភាពសេវាកម្មនាំផ្លូវអាកាស និងសុំការសម្រេចពីថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន
- ធ្វើរបាយការណ៍ពីសកម្មភាពការងាររបស់ខ្លួន
- អនុវត្តភារកិច្ចផ្សេងទៀត ដែលថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានប្រគល់ជូន។

នាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពនាំផ្លូវអាកាសដឹកនាំដោយប្រធាននាយកដ្ឋានមួយរូប អមដោយអនុប្រធាននាយកដ្ឋានមួយចំនួនជាជំនួយការ តាមការចាំបាច់។[14]

២.៦.១.៣ នាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពអាកាសយានដ្ឋាន

មានភារកិច្ចដូចតទៅ៖

- រៀបចំ និងចងក្រងបទប្បញ្ញត្តិ នីតិវិធី ស្តង់ដា តម្រូវការ សេចក្តីព្រាង និងសៀវភៅណែនាំ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តនានាដែលទាក់ទងនឹងស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពអាកាសយានដ្ឋាន ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពរបស់ប្រតិបត្តិករអាកាសយានដ្ឋាន ការផ្គត់ផ្គង់ទឹកភ្លើង អគ្គីភ័យ និងកិច្ចការពារបរិស្ថាននៅតាមអាកាសយានដ្ឋានក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាឲ្យស្របតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិអាកាសចរស៊ីវិលកម្ពុជា និងស្តង់ដា និងអនុសាសន៍របស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- បង្កើត និងត្រួតពិនិត្យមើលការអនុវត្ត និងស្តង់ដាសម្រាប់គម្រោងកសាងអាកាសយានដ្ឋានដែលមានស្រាប់ និងអាកាសយានដ្ឋានថ្មី សិក្សាទីតាំង កិច្ចដំណើរការ (រួមទាំងសម្ភារៈ និងបរិក្ខារ) ការងារវិស្វកម្ម និងជួសជុលថែទាំ
- សិក្សា និងវាយតម្លៃបច្ចេកទេសលើសំណើសុំអាជ្ញាប័ណ្ណសម្រាប់សាងសង់អាកាសយានដ្ឋានថ្មី
- សិក្សា និងវាយតម្លៃបច្ចេកទេសក្នុងការផ្តល់វិញ្ញាបនបត្រអាកាសយានដ្ឋាន
- សិក្សា និងវាយតម្លៃបច្ចេកទេសក្នុងការផ្តល់វិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជី និងប្រតិបត្តិការអាកាសយានដ្ឋា
- ផ្តល់យោបល់ និងណែនាំស្តីពីឧបសគ្គទាំងឡាយណាដែលរំខានទាំងនៅក្នុង និងក្រៅអាកាសយានដ្ឋាន និងការអនុវត្តឲ្យបានសមស្របតាមស្តង់ដា និងការណែនាំដូចមានចែងអំពីសញ្ញា និងភ្លើងរំខាន

[14] មាត្រា៩ ជំពូកទី៣ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

- ទទួលខុសត្រូវចំពោះការធ្វើសវនកម្មរបស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- ពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើការវាយតម្លៃបច្ចេកទេសដែលទាក់ទងនឹងស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពអាកាសយានដ្ឋាន និងសុំការសម្រេចពីថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន ការធ្វើរបាយការណ៍ពីសកម្មភាពការងាររបស់ខ្លួន
- អនុវត្តភារកិច្ចផ្សេងទៀត ដែលថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានប្រគល់ជូន។

នាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពអាកាសយានដ្ឋាន ដឹកនាំដោយប្រធាននាយកដ្ឋានមួយរូប អមដោយអនុប្រធាននាយកដ្ឋានមួយចំនួនជាជំនួយការ តាមការចាំបាច់។[15]

២.៦.១.៤ នាយកដ្ឋានសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល

មានភារកិច្ចដូចតទៅ៖

- រៀបចំ និងចងក្រងច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ នីតិវិធី ស្តង់ដា តម្រូវការ កម្មវិធី សេចក្តីព្រាង និងសៀវភៅណែនាំនិងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តនានាដែលទាក់ទងនឹងវិធានការសន្តិសុខ និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រោះថ្នាក់តាមផ្លូវអាកាស ឲ្យស្របតាមច្បាប់និងបទប្បញ្ញត្តិអាកាសចរស៊ីវិលកម្ពុជា និងស្តង់ដានិងអនុ-សាសន៍របស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- អនុវត្ត និងគាំពារកម្មវិធីជាតិសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល
- រៀបចំផែនការ កម្មវិធីហ្វឹកហ្វឺន និងធ្វើការហ្វឹកហ្វឺនដល់មន្ត្រីសន្តិសុខ និងមន្ត្រីនៃអង្គភាព និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ
- សិក្សា និងរៀបចំផែនការការពារ និងធានាសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាព ដោយសហការជាមួយនាយកដ្ឋានដទៃទៀត និងជាមួយក្រសួង ស្ថាប័ន និងអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ដើម្បីចាត់វិធានការទប់ស្កាត់នូវរាល់អំពើរំលោភបំពាន ការបំផ្លិចបំផ្លាញដោយខុសច្បាប់ដល់វិស័យអាកាសចរស៊ីវិល
- ទទួលខុសត្រូវចំពោះការធ្វើសវនកម្មរបស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- ពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើការវាយតម្លៃបច្ចេកទេស ដែលទាក់ទងទៅនឹងសន្តិសុខអាកាសចរស៊ី-វិល និងសុំការសម្រេចពីថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន
- ធ្វើរបាយការណ៍ពីសកម្មភាពការងាររបស់ខ្លួន
- អនុវត្តភារកិច្ចផ្សេងទៀត ដែលថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានប្រគល់ជូន។

[15] មាត្រា ១០ ជំពូកទី៣ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

នាយកដ្ឋានសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល ដឹកនាំដោយប្រធាននាយកដ្ឋានមួយរូប អមដោយអនុប្រធាននាយកដ្ឋានមួយចំនួនជាជំនួយការ តាមការចាំបាច់។[16]

២.៦.១.៥ នាយកដ្ឋានត្រួតពិនិត្យសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពអាកាសចរណ៍

មានភារកិច្ចដូចតទៅ៖

- អនុវត្ត និងគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាព
- អនុវត្ត និងគ្រប់គ្រងកម្មវិធីសុវត្ថិភាពរដ្ឋ និងកម្មវិធីជាតិសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល ដោយធ្វើការវិភាគ និងធ្វើរបាយការណ៍អំពីប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខរបស់ប្រតិបត្តិករ សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និងអ្នកផ្តល់សេវាកម្មនានា
- ពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើការវាយតម្លៃបច្ចេកទេស ដែលទាក់ទងដល់ការងារសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពអាកាសចរណ៍ និងសុំការសម្រេចពីថ្នាក់ដឹកនាំ
- ពិនិត្យ និងវាយតម្លៃបច្ចេកទេសក្នុងការផ្តល់ ការផ្អាក ដកហូត និងបន្តវិញ្ញាបនបត្រអ្នកត្រួតពិនិត្យអាកាសចរស៊ីវិល
- ធ្វើអធិការកិច្ចលើ៖
  - អាកាសយាន និងឧទ្ធម្ភាគចក្រ
  - សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និងប្រតិបត្តិករ
  - អាកាសយានដ្ឋាន
  - សេវាកម្មនាំផ្លូវអាកាស
- រាល់ផ្នែកនីមួយៗខាងមន្ត្រីអធិការកិច្ចត្រូវធ្វើការកែសម្រួលបច្ចុប្បន្នភាពខ្លឹមសារ ច្បាប់បទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសអាកាសចរស៊ីវិលជាតិដោយធ្វើការប្រៀបធៀបឲ្យស្របទៅតាមស្តង់ដា និងអនុសាសន៍របស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ និងធ្វើការត្រួតពិនិត្យ ការកែតម្រូវ និងការអនុវត្តតាមរបស់សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ប្រតិបត្តិករ អ្នកផ្តល់សេវាកម្មនានានិងនាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធ
- ទទួលខុសត្រូវចំពោះការធ្វើសវនកម្មរបស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- ពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើការវាយតម្លៃបច្ចេកទេសដែលទាក់ទងទៅនឹងសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល និងសុំការសម្រេចពីថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន
- ធ្វើរបាយការណ៍ពីសកម្មភាពការងាររបស់ខ្លួន
- អនុវត្តភារកិច្ចផ្សេងទៀតដែលថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានប្រគល់ជូន។

[16] មាត្រា១១ជំពូកទី៣ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

នាយកដ្ឋានត្រួតពិនិត្យសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពអាកាសចរណ៍ ដឹកនាំដោយប្រធាននាយកដ្ឋានមួយរូប អមដោយអនុប្រធាននាយកដ្ឋានមួយចំនួនជាជំនួយការ តាមការចាំបាច់។[17]

២.៧ អគ្គនាយកដ្ឋានរដ្ឋបាល និងកិច្ចការទូទៅ

អគ្គនាយកដ្ឋានរដ្ឋបាល និងកិច្ចការទូទៅមានភារកិច្ចដឹកនាំ សម្របសម្រួល និងគ្រប់គ្រងសកម្មភាពលើការងាររដ្ឋបាល មន្ត្រីរាជការ ការអភិវឌ្ឍ និងបណ្តុះបណ្តាលធនធានមនុស្ស ភស្តុភារ ហិរញ្ញកិច្ចផែនការ យុទ្ធសាស្ត្រ និងគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យអាកាសចរស៊ីវិល។ [18]

អគ្គនាយកដ្ឋានរដ្ឋបាល និងកិច្ចការទូទៅដឹកនាំដោយអគ្គនាយកមួយរូប អមដោយអគ្គនាយករងមួយចំនួនជាជំនួយការតាមការចាំបាច់។

អគ្គនាយកដ្ឋានរដ្ឋបាល និងកិច្ចការទូទៅមាននាយកដ្ឋានចំណុះចំនួន០៣ (បី) ដូចខាងក្រោម៖

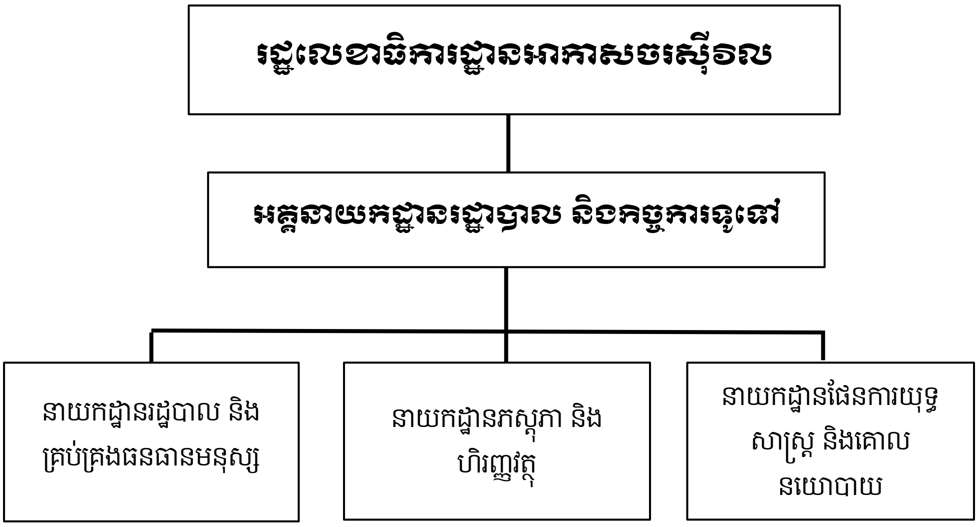
- នាយកដ្ឋានរដ្ឋបាល និងគ្រប់គ្រងធនធានមនុស្ស
- នាយកដ្ឋានភស្តុភារ និងហិរញ្ញវត្ថុ
- នាយកដ្ឋានផែនការ យុទ្ធសាស្ត្រ និងគោលនយោបាយ។[19]

[17] មាត្រា១២ ជំពូកទី៣ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

[18] មាត្រា១៣ ជំពូកទី៤ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

[19] មាត្រា១៤ ជំពូកទី៤ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

រចនាសម្ព័ន្ធរបស់អគ្គនាយកដ្ឋានរដ្ឋបាល និងកិច្ចការទូទៅ



២.៧.១ នាយកដ្ឋានរដ្ឋបាល និងគ្រប់គ្រងធនធានមនុស្ស

មានភារកិច្ចដូចតទៅ៖

- សម្របសម្រួលសកម្មភាពគ្រប់ផ្នែករបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាននៅថ្នាក់កណ្តាល និងរវាងថ្នាក់កណ្តាលជាមួយនឹងអង្គភាពមូលដ្ឋានក្រោមឱវាទ
- គ្រប់គ្រង និងចរាចរឯកសាររដ្ឋបាលផ្សេងៗរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន
- ធានាប្រសិទ្ធភាព សុវត្ថិភាពរដ្ឋបាល និងគ្រប់គ្រងការងារសង្គមរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន
- ទទួលបដិសណ្ឋារកិច្ចភ្ញៀវជាតិ និងអន្តរជាតិរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន និងរៀបចំតុបតែងលម្អក្នុងពិធីផ្សេងៗ
- គ្រប់គ្រងរដ្ឋបាល មន្ត្រីរាជការ និងភ្នាក់ងាររាជការរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន ដោយទំនាក់ទំនងជាមួយរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានមុខងារសាធារណៈ ក្រសួង និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ
- រៀបចំរាល់លិខិតបទដ្ឋានរដ្ឋបាលសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងអាជីព
- រៀបចំស្ថិតិលើការងារគ្រប់គ្រងទិន្នន័យមន្ត្រីរាជការ និងតារាងព័ត៌មានប្រតិបត្តិ
- ធ្វើតារាង និងផ្តល់ប្រាក់បៀវត្ស ប្រាក់កម្រៃផ្សេងៗជូនមន្ត្រីរាជការ
- រៀបចំផែនការ និងបណ្តុះបណ្តាលធនធានមនុស្សក្នុងវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល និងវិស័យពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗទៀត
- រៀបចំ និងអនុវត្តផែនការបណ្តុះបណ្តាលមន្ត្រីរាជការដំបូង និងបន្ត
- រៀបចំតួនាទី និងតំណែងឯកទេសរបស់ស្ថាប័ន និងធនធានមនុស្ស
- រៀបចំបែបបទបំពេញបេសកម្មរបស់មន្ត្រីរាជការក្នុងរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន
- គ្រប់គ្រងបណ្តាញទូរមនាគមន៍ បណ្តាញទូរសារ និងទូរស័ព្ទក្នុងរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន
- រៀបចំការអភិវឌ្ឍនព័ត៌មានវិទ្យា តាមកម្មវិធីរបស់អាជ្ញាធរជាតិទទួលបន្ទុកកិច្ចការអភិវឌ្ឍវិស័យបច្ចេកវិទ្យាគមនាគមន៍ ព័ត៌មានវិទ្យា និងកម្មវិធីកំណែទម្រង់ផ្សេងៗរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល
- រៀបចំព័ត៌មានវិទ្យា និងទិន្នន័យសម្រាប់ផ្សព្វផ្សាយក្នុងគេហទំព័ររបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល
- ទទួលខុសត្រូវចំពោះការធ្វើសវនកម្មរបស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- ពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើការងារដែលទាក់ទងនឹងកិច្ចការរដ្ឋាបាល និងគ្រប់គ្រងធនធានមនុស្ស និងសុំការសម្រេចពីថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន
- ធ្វើរបាយការណ៍ពីសកម្មភាពការងាររបស់ខ្លួន និងរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន

- អនុវត្តភារកិច្ចផ្សេងទៀត ដែលថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានប្រគល់ជូន។

នាយកដ្ឋានរដ្ឋបាល និងគ្រប់គ្រងធនធានមនុស្សដឹកនាំដោយប្រធាននាយកដ្ឋានមួយរូប អមដោយអនុប្រធានមួយចំនួនជាជំនួយការ តាមការចាំបាច់។[20]

២.៧.២ នាយកដ្ឋានឥស្សុតារ និងហិរញ្ញវត្ថុ

មានភារកិច្ចដូចតទៅ៖

- លើកគម្រោងថវិការបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន និងតាមដានរំលឹកពីការប្រតិបត្តិ
- សហការរៀបចំផែនការកំណត់តម្លៃសេវាកម្មនានាស្តីពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស
- ប្រមូលផ្តុំ និងសម្របសម្រួលជំពូកថវិកា
- គ្រប់គ្រងចំណូល និងចំណាយឱ្យសមស្របតាមច្បាប់ហិរញ្ញវត្ថុដែលបានកំណត់
- ប្រមូលផ្តុំ និងសម្របសម្រួលរាល់ការចំណាយរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន
- រៀបចំផែនការចំណាយដែលតម្រូវឱ្យអនុវត្តនីតិវិធីលទ្ធកម្មសាធារណៈ
- ប្រមូលផ្តុំតម្រូវការ និងធ្វើកម្មវិធីចំណាយ
- គ្រប់គ្រងការរៀបចំជួសជុលសម្ភារៈ និងបរិក្ខាររបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន
- គ្រប់គ្រងចលនទ្រព្យ អចលនទ្រព្យ សន្និធិសម្ភារៈ និងធ្វើបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌ
- គ្រប់គ្រងយានដ្ឋាន និងយានយន្តរបស់រដ្ឋដែលប្រគល់ជូនរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន ព្រមទាំងធ្វើកម្មវិធីការចំណាយ ការបែងចែកប្រេងឥន្ធនៈ និងកាប្រើប្រាស់គ្រឿងបន្លាស់
- ទទួល និងបែងចែកបរិក្ខារជូនដល់បណ្តាអង្គភាពក្រោមឱវាទរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន
- កត់ត្រា និងគ្រប់គ្រងសកម្មភាពខាងហិរញ្ញវត្ថុ និងបន្ទុកគណនីក្នុងប្រព័ន្ធកុំព្យូទ័រ
- សហការរៀបចំធ្វើប័ណ្ណកម្មសិទ្ធិដីអាកាសយានដ្ឋាន ដីរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល និងដោះស្រាយបញ្ហាដីដែលពាក់ព័ន្ធនឹងអាកាសយានដ្ឋាន
- ទទួលខុសត្រូវចំពោះការធ្វើសវនកម្មរបស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- ពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើការងារដែលទាក់ទងនឹងភស្តុតាង និងហិរញ្ញវត្ថុ និងសុំការសម្រេចពីថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន
- ធ្វើរបាយការណ៍ពីសកម្មភាពការងាររបស់ខ្លួន
- អនុវត្តភារកិច្ចផ្សេងទៀត ដែលថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានប្រគល់ជូន។

[20] មាត្រា១៥ ជំពូកទី៤ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

នាយកដ្ឋានភស្តុភារ និងគ្រប់គ្រងធនធានមនុស្សដឹកនាំដោយប្រធាននាយកដ្ឋានមួយរូប អមដោយអនុប្រធាននាយកដ្ឋានមួយចំនួនជាជំនួយការ តាមការចាំបាច់។[21]

២.៧.៣ នាយកដ្ឋានផែនការ យុទ្ធសាស្ត្រ និងគោលនយោបាយ

មានភារកិច្ចដូចតទៅ៖

- រៀបចំផែនការ គោលនយោបាយ និងយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យអាកាសចរស៊ីវិល
- សហការសិក្សា ស្រាវជ្រាវ និងវិភាគពីស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចរបស់វិស័យអាកាសចរស៊ីវិល និងផ្តល់យោបល់លើកិច្ចព្រមព្រៀងដែលទាក់ទងដល់ការជម្រុញ និងការបើកច្រកទីផ្សារសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស
- រៀបចំ គ្រប់គ្រង និងសម្របសម្រួលព័ត៌មានស្តីពីប្រព័ន្ធទិន្នន័យស្ថិតិ និងវឌ្ឍនភាពក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល
- ទទួលបន្ទុកសម្របសម្រួលគម្រោងសហប្រតិបត្តិការគ្រប់រូបភាពជាមួយដៃគូអភិវឌ្ឍន៍ដែលពាក់ព័ន្ធដល់ការអភិវឌ្ឍវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល និងតាមដានត្រួតពិនិត្យលើការអនុវត្ត
- ពិនិត្យ ផ្តល់យោបល់ និងរៀបចំឯកសារដែលទាក់ទងនឹងវិស័យអាកាសចរស៊ីវិលសម្រាប់ការចូលរួមក្នុងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ
- រៀបចំ ត្រួតពិនិត្យ កែសម្រួល និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពផែនការ យុទ្ធសាស្ត្រ កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍វិស័យអាកាសចរស៊ីវិល និងកម្មវិធីវិនិយោគសាធារណៈ និងឯកជនដែលសំដៅដល់ការធ្វើឱ្យមានសង្គតភាពជាមួយផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ និងអន្តរជាតិ
- សហការ និងសម្របសម្រួលការអនុវត្តគម្រោងរបស់វិស័យឯកជនក្នុងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស
- ត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃលើការអនុវត្តផែនការពាណិជ្ជកម្ម និងអាជីវកម្មរបស់ក្រុមហ៊ុនសម្បទានក្នុងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋានរចនាសម្ព័ន្ធក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាស
- ពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើការងារដែលទាក់ទងទៅផែនការ យុទ្ធសាស្ត្រ និងគោលនយោបាយ និងសុំការសម្រេចពីថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន
- ធ្វើរបាយការណ៍ពីសកម្មភាពការងាររបស់ខ្លួន
- អនុវត្តភារកិច្ចផ្សេងទៀត ដែលថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានប្រគល់ជូន។

[21] មាត្រា១៦ ជំពូកទី៤ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

នាយកដ្ឋានផែនការ យុទ្ធសាស្ត្រ និងគោលនយោបាយ ដឹកនាំដោយប្រធាននាយកដ្ឋានមួយរូប អមដោយអនុប្រធាននាយកដ្ឋានមួយចំនួនជាជំនួយការ តាមការចាំបាច់។[22]

២.៨ ឧទ្ធកាល័យ

ឧទ្ធកាល័យរដ្ឋលេខាធិការទទួលបន្ទុកបេសកកម្មទាំងឡាយ ដែលបានកំណត់តាមបទប្បញ្ញត្តិនៃអនុក្រឹត្យលេខ២០ អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី៣០ ខែមេសា ឆ្នាំ១៩៩៦ ស្ដីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់ប្រសួង និងរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន។[23]

២.៩ អង្គភាពស៊ើបអង្កេតគ្រោះថ្នាក់អាកាសចរណ៍

អង្គភាពស៊ើបអង្កេតគ្រោះថ្នាក់អាកាសចរណ៍ មានភារកិច្ចដូចតទៅ៖

- ចូលរួមស៊ើបអង្កេត និងវាយតម្លៃឧប្បត្តិហេតុ ឬគ្រោះថ្នាក់ពាក់ព័ន្ធដល់វិស័យអាកាសចរណ៍ដោយសហការជាមួយស្ថាប័នជាតិ និងអន្តរជាតិពាក់ព័ន្ធ
- ស៊ើបអង្កេតឧប្បត្តិហេតុ ឬគ្រោះថ្នាក់ពាក់ព័ន្ធដល់អាកាសយានទាំងក្នុង និងក្រៅប្រទេស ដែលបានចុះបញ្ជីនៅរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ដោយសហការជាមួយស្ថាប័នជាតិ និងអន្តរជាតិពាក់ព័ន្ធ
- ទទួលខុសត្រូវ និងសហការរៀបចំ និងអនុវត្តរាល់កិច្ចព្រមព្រៀងស្ដីពីឧប្បត្តិហេតុ ឬគ្រោះថ្នាក់ពាក់ព័ន្ធដល់វិស័យអាកាសចរណ៍
- ត្រួតពិនិត្យ និងវាយតម្លៃលទ្ធផលស៊ើបអង្កេត និងគ្រប់គ្រងព័ត៌មាន
- រៀបចំផែនការទប់ស្កាត់ឧប្បត្តិហេតុ ឬគ្រោះថ្នាក់ពាក់ព័ន្ធដល់វិស័យអាកាសចរណ៍
- ទទួលខុសត្រូវចំពោះការធ្វើសវនកម្មរបស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- ពិនិត្យ និងផ្ដល់យោបល់លើការវាយតម្លៃបច្ចេកទេស ដែលទាក់ទងនឹងឧប្បត្តិហេតុ ឬគ្រោះថ្នាក់ពាក់ព័ន្ធដល់វិស័យអាកាសចរណ៍ និងសុំការសម្រេចពីថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន
- ធ្វើរបាយការណ៍ពីសកម្មភាពការងាររបស់ខ្លួន
- អនុវត្តភារកិច្ចផ្សេងទៀត ដែលថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានប្រគល់ជូន

អង្គភាពស៊ើបអង្កេតគ្រោះថ្នាក់អាកាសចរណ៍ ដឹកនាំដោយប្រធានមួយរូប អមដោយអនុប្រធានមួយចំនួនជាជំនួយការ តាមការចាំបាច់។[24]

---

[22] មាត្រា១៧ ជំពូកទី៤ នៃអនុក្រឹត្យស្ដីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

[23] មាត្រា១៨ ជំពូកទី៥ នៃអនុក្រឹត្យស្ដីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

[24] មាត្រា ១៩ ជំពូកទី៦ នៃអនុក្រឹត្យស្ដីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

២.១០ នាយកដ្ឋានសេវាកម្មអាកាសចរណ៍

នាយកដ្ឋានសេវាកម្មអាកាសចរណ៍ មានភារកិច្ចដូចតទៅ៖

- គ្រប់គ្រងចាត់ចែង និងផ្តល់សេវាកម្មនាំផ្លូវអាកាសនៅក្នុង ចេញ-ចូល និងឆ្លងកាត់ដែនអាកាសនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដោយអនុលោមឲ្យស្របទៅតាមច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិអាកាសចរស៊ីវិលកម្ពុជា និងស្តង់ដា និងអនុសាសន៍របស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ រួមមាន:
  - គ្រប់គ្រង និងផ្តល់សេវាកម្មព័ត៌មានឧតុនិយម និងអាកាសចរវិទ្យា
  - គ្រប់គ្រង និងត្រួតពិនិត្យចរាចរនាំផ្លូវអាកាស
  - គ្រប់គ្រង និងត្រួតពិនិត្យលើប្រព័ន្ធទូរគមនាគមន៍ ប្រព័ន្ធបរិក្ខារអេឡិចត្រូនិចនាំផ្លូវអាកាស និងស្ថានីយ៍ផ្កាយរណប។
- សហការលើការងាររុករក សង្គ្រោះ និងពន្លត់អគ្គីភ័យ សហការលើការងារផ្តល់សេវាកម្មអាកាសយានដ្ឋាន
- ទទួលខុសត្រូវចំពោះការធ្វើសវនកម្មរបស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- ពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើការវាយតម្លៃបច្ចេកទេសដែលពាក់ព័ន្ធដល់ប្រព័ន្ធ និងសេវាកម្មនាំផ្លូវអាកាស និងសុំការសម្រេចពីថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន
- ធ្វើរបាយការណ៍ពីសកម្មភាពការងាររបស់ខ្លួន
- នាយកដ្ឋានសេវាកម្មអាកាសចរណ៍
- អនុវត្តភារកិច្ចផ្សេងទៀត ដែលថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានប្រគល់ជូន។

នាយកដ្ឋានសេវាកម្មអាកាសចរណ៍ ដឹកនាំដោយប្រធាននាយកដ្ឋានមួយរូប អមដោយអនុប្រធាននាយកដ្ឋានមួយចំនួនជាជំនួយការតាមការចាំបាច់។[25]

២.១១ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ

មានភារកិច្ចដូចតទៅ៖

- នាយកអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិនីមួយៗ ជាតំណាងរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ក្នុងការគ្រប់គ្រងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ
- សហការជាមួយក្រុមហ៊ុនគ្រប់គ្រងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ក្នុងការគ្រប់គ្រងកិច្ចប្រតិបត្តិការ និងការអភិវឌ្ឍអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ

[25] មាត្រា២០ ជំពូកទី៧ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

- សហការជាមួយក្រុមហ៊ុនគ្រប់គ្រងសេវាកម្មចរាចរដែនអាកាស ក្នុងការគ្រប់គ្រងកិច្ចប្រតិបត្តិការ និងការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធនាំផ្លូវអាកាសនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- សហការជាមួយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ក្រុមហ៊ុនគ្រប់គ្រងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ក្រុមហ៊ុនគ្រប់គ្រងសេវាកម្មនាំផ្លូវអាកាស ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនានា ដើម្បីធានា សន្តិសុខ សុវត្ថិភាព សណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ និងការធ្វើអាជីវកម្មនៅក្នុង និងជុំវិញអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ
- សហការជាមួយក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចក្នុងការដឹកនាំធ្វើលំហាត់ សមយុទ្ធគ្រប់គ្រងគ្រោះអាសន្នឲ្យបានទៀងទាត់ និងចូលរួមកែលម្អផែនការគ្រប់គ្រងគ្រោះអាសន្ន ជាមួយក្រុមហ៊ុនគ្រប់គ្រងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ
- ពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើការវាយតម្លៃបច្ចេកទេស ដែលទាក់ទងទៅនឹងការគ្រប់គ្រង និងការអភិវឌ្ឍអាកាសយានអន្តរជាតិ និងសុំការសម្រេចពីថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន
- សហការទទួលខុសត្រូវ ចំពោះការធ្វើសវនកម្មរបស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- ធ្វើរបាយការណ៍ពីសកម្មភាពការងាររបស់ខ្លួន
- អនុវត្តភារកិច្ចផ្សេងទៀត ដែលថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានប្រគល់ជូនតាមការចាំបាច់។

អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ដឹកនាំដោយនាយកមួយរូប អមដោយនាយករងមួយចំនួនជាជំនួយការតាមការចាំបាច់។[26]

២.១២ នាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស

នាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស មានភារកិច្ចដូចតទៅ៖

- រៀបចំ និងចងក្រងគោលនយោបាយ និងបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសឲ្យស្របទៅតាមគោលបំណង និងចក្ខុវិស័យរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- ជួយគាំទ្រឲ្យមាននិរន្តរភាពទីផ្សារសេដ្ឋកិច្ច និងប្រសិទ្ធភាពឧស្សាហកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស
- រៀបចំ ចរចា និងបង្កើតអនុស្សរណៈយោគយល់ កិច្ចព្រមព្រៀង និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តនានាស្តីពីការធ្វើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស
- ចូលរួមគ្រប់គ្រង និងចាត់ចែងលើការងារអាកាសចរណ៍ចាំបាច់មួយចំនួន ដូចជា សេរីភាវូបនីយកម្ម ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ជាមួយសមាគមន៍អាស៊ាន និងអង្គការដទៃទៀតទាំងក្នុងកម្រិតតំបន់ និងអន្តរជាតិ ដោយសហការជាមួយនាយកដ្ឋានទំនាក់ទំនងអន្តរជាតិ និងនីតិកម្ម

[26] មាត្រា២១ ជំពូកទី៨ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

- ពិនិត្យ និងវាយតម្លៃបច្ចេកទេសក្នុងការផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាត ឬវិញ្ញាបនបត្រដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដោយសហការជាមួយនាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពហោះហើរ និងនាយកដ្ឋានលទ្ធភាពហោះហើរ
- ពិនិត្យ និងវាយតម្លៃបច្ចេកទេសក្នុងការផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រោះថ្នាក់តាមផ្លូវអាកាស ដោយសម្របសម្រួលជាមួយនាយកដ្ឋានស្តង់ដា និងសុវត្ថិភាពហោះហើរ និងនាយកដ្ឋានសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល
- រៀបចំ និងផ្តល់ការអនុញ្ញាតសេវាកម្មហោះហើរតាមកម្មវិធី និងក្រៅកម្មវិធី និងរៀបចំចងក្រងឯកសារស្ថិតិ និងទិន្នន័យស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិល ដោយសហការជាមួយនាយកដ្ឋាន និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ
- ទទួលខុសត្រូវចំពោះការធ្វើសវនកម្មរបស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- ពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើការវាយតម្លៃបច្ចេកទេស និងសេដ្ឋកិច្ច ដែលពាក់ព័ន្ធដល់គោលនយោបាយដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និងសុំការសម្រេចពីថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានធ្វើរបាយការណ៍ពីសកម្មភាពការងាររបស់ខ្លួន
- អនុវត្តភារកិច្ចផ្សេងទៀត ដែលថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានប្រគល់ជូន។

នាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដឹកនាំដោយប្រធាននាយកដ្ឋានមួយរូប អមដោយអនុប្រធាននាយកដ្ឋានមួយចំនួនជាជំនួយការ តាមការចាំបាច់។[27]

២.១៣ នាយកដ្ឋានទំនាក់ទំនងអន្តរជាតិ និងនីតិកម្ម

នាយកដ្ឋានទំនាក់ទំនងអន្តរជាតិ និងនីតិកម្ម មានភារកិច្ចដូចតទៅ៖

- សហប្រតិបត្តិការ និងសម្របសម្រួលរាល់ការងារជាមួយអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិស្តីពីការកំណត់ស្តង់ដា និងអនុសាសន៍ដែលត្រូវយកទៅអនុវត្ត កម្មវិធីសវនកម្មសន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាពកម្មវិធីហ្វឹកហ្វឺន កម្មវិធីការងារ និងព្រឹត្តិការណ៍ដែលទាក់ទងនឹងអាកាសចរស៊ីវិល និងការបង់វិភាគទាន
- សហការសម្របសម្រួលរៀបចំកិច្ចប្រជុំ និងបដិសណ្ឋារកិច្ច
- គ្រប់គ្រងបណ្ណាល័យ និងមជ្ឈមណ្ឌលឯកសាររបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល
- សិក្សារៀបចំតាក់តែងសេចក្តីព្រាងបទប្បញ្ញត្តិ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តនានា ឬសិក្សារៀបចំធ្វើវិសោធនកម្ម ការកែសម្រួលបទប្បញ្ញត្តិ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្ត ដែលពាក់ព័ន្ធវិស័យអាកាសចរស៊ីវិលជាតិ និងអន្តរជាតិ ដោយសហការជាមួយនាយកដ្ឋានពាក់ព័ន្ធរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល និងក្រុមប្រឹក្សាអ្នកច្បាប់នៃទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ព្រមទាំងផ្សព្វផ្សាយ និងតាមដានការអនុវត្ត

[27] មាត្រា២២ ជំពូកទី៩ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

- ចូលរួមពិនិត្យផ្តល់យោបល់លើការតាក់តែង ឬការកែសម្រួលឯកសារគតិយុត្ត ដូចជា កិច្ចព្រមព្រៀងអនុស្សរណៈយោគយល់ កិច្ចសន្យា និងសេចក្តីកំណត់ និងសេចក្តីណែនាំទាំងឡាយណា ដែលបម្រើឲ្យផលប្រយោជន៍របស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល
- សម្របសម្រួលរាល់ការងារជាមួយបណ្តាស្ថាប័ន អង្គការ សមាគមន៍ជាតិ អន្តរជាតិ និងបណ្តាប្រទេសជាមិត្តដែលទាក់ទងទៅនឹងការងារច្បាប់ និងគម្រោងសហប្រតិបត្តិការផ្តល់ជំនួយ
- ពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើការងារដែលទាក់ទងទៅនឹងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ និងនីតិកម្ម និងសុំការសម្រេចពីថ្នាក់នាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន
- សហការទទួលខុសត្រូវចំពោះការធ្វើសវនកម្មរបស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- ធ្វើរបាយការណ៍ពីសកម្មភាពការងាររបស់ខ្លួន
- អនុវត្តភារកិច្ចផ្សេងទៀត ដែលថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានប្រគល់ជូន។

នាយកដ្ឋានទំនាក់ទំនងអន្តរជាតិ និងនីតិកម្ម ដឹកនាំដោយប្រធាននាយកដ្ឋានមួយរូប អមដោយអនុប្រធាននាយកដ្ឋានមួយចំនួនជាជំនួយការ តាមការចាំបាច់។[28]

២.១៤ មជ្ឈមណ្ឌលហ្វឹកហ្វឺនអាកាសចរស៊ីវិល

មជ្ឈមណ្ឌលហ្វឹកហ្វឺនអាកាសចរស៊ីវិល មានភារកិច្ចដូចតទៅ៖

- ធ្វើការបណ្តុះបណ្តាល និងហ្វឹកហ្វឺនជំនាញបច្ចេកទេសក្នុងវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល ទៅតាមកម្មវិធី និងផែនការបណ្តុះបណ្តាលឲ្យស្របតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យអាកាសចរស៊ីវិលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងឲ្យស្របតាមស្តង់ដា និងអនុសញ្ញាស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- ពង្រឹងគុណភាព និងសមត្ថភាពជំនាញរបស់មន្ត្រីពាក់ព័ន្ធឲ្យស្របតាមផែនការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្សនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការរបស់សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសទាំងរដ្ឋ និងឯកជន
- សហការ និងផ្លាស់ប្តូរបទពិសោធជាមួយស្ថាប័នជាតិ និងអន្តរជាតិ និងដៃគូអភិវឌ្ឍន៍លើការបណ្តុះបណ្តាលធនធានមនុស្សក្នុងវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល
- ពិនិត្យ ផ្តល់យោបល់លើការងារដែលទាក់ទងនឹងមជ្ឈមណ្ឌលហ្វឹកហ្វឺនអាកាសចរស៊ីវិល និងសុំការសម្រេចពីថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន
- ទទួលខុសត្រូវចំពោះការធ្វើសវនកម្មរបស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ

[28] មាត្រា២៣ ជំពូកទី១០ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

- ធ្វើរបាយការណ៍ពីសកម្មភាពការងាររបស់ខ្លួន
- អនុវត្តភារកិច្ចផ្សេងទៀត ដែលថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានប្រគល់ជូន។

មជ្ឈមណ្ឌលហ្វឹកហ្វឺនអាកាសចរស៊ីវិល ដឹកនាំដោយប្រធាននាយកដ្ឋានមួយរូប អមដោយអនុប្រធាននាយកដ្ឋានមួយចំនួនជាជំនួយការ តាមការចាំបាច់។[29]

២.១៥ អាកាសយានដ្ឋានមូលដ្ឋាន

អាកាសយានដ្ឋានមូលដ្ឋាន មានភារកិច្ចដូចតទៅ៖

- នាយកអាកាសយានដ្ឋានមូលដ្ឋាននីមួយៗ ជាតំណាងរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលក្នុងការសម្របសម្រួល គ្រប់គ្រងកិច្ចប្រតិបត្តិការអាកាសយានដ្ឋានមូលដ្ឋាន
- ធានាសុវត្ថិភាពហោះហើរ និងចុះចតឲ្យអាកាសយានរបស់ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ ដែលកំពុងធ្វើសេវាកម្មនៅលើអាកាសយានដ្ឋាន
- អនុវត្តការងារត្រួតពិនិត្យ និងគ្រប់គ្រងសេវាកម្មចរាចរដែនអាកាស ក្នុងដែនទទួលខុសត្រូវរបស់អាកាសយានដ្ឋាន
- សហការជាមួយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនានា ក្នុងការធានាសន្តិសុខ សុវត្ថិភាព សណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ និងការធ្វើអាជីវកម្មនៅក្នុង និងជុំវិញអាកាសយានដ្ឋានមូលដ្ឋាន
- សហការរុករក សង្គ្រោះ និងពន្លត់អគ្គីភ័យនៅក្នុង និងជុំវិញអាកាសយានដ្ឋាន ក្នុងដែនសមត្ថកិច្ចទទួលខុសត្រូវតាមការចាំបាច់
- សហការចូលរួមពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់លើផែនការជួសជុលកែលម្អ និងអភិវឌ្ឍន៍អាកាសយានដ្ឋានមូលដ្ឋាន និងប្រព័ន្ធនាំផ្លូវអាកាស និងសុំការសម្រេចពីថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន
- ទទួលខុសត្រូវចំពោះការធ្វើសវនកម្មរបស់អង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ
- ធ្វើរបាយការណ៍ពីសកម្មភាពការងាររបស់ខ្លួន
- អនុវត្តភារកិច្ចផ្សេងទៀតដែលថ្នាក់ដឹកនាំរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានប្រគល់ជូន។

អាកាសយានដ្ឋានមូលដ្ឋាន ដឹកនាំដោយនាយកមួយរូប អមដោយនាយករងមួយចំនួនជាជំនួយការ តាមការចាំបាច់។[30]

[29] មាត្រា២៤ ជំពូកទី១១ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។
[30] មាត្រា២៥ ជំពូកទី១២ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

២.១៥.១ អង្គភាពត្រួតពិនិត្យហិរញ្ញវត្ថុ

អង្គភាពត្រួតពិនិត្យហិរញ្ញវត្ថុ ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុតាមល័ក្ខខ័ណ្ឌនៃបទបញ្ជាកំណត់ក្នុងអនុក្រឹត្យលេខ៨១ ចុះថ្ងៃទី១៦ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ១៩៩៥ ស្តីពីការបង្កើតស្ថាប័នត្រួតពិនិត្យហិរញ្ញវត្ថុលើការចំណាយថវិកាក្នុងបណ្តាក្រសួង។[31]

២.១៦ គោលនយោបាយបើកចំហជើងមេឃ

កម្ពុជាគឺជាប្រទេសបើកចំហរសេដ្ឋកិច្ចជាមួយនឹងគោលនយោបាយគាំពារ ការវិនិយោគល្អជាងគេនៅក្នុងតំបន់ក្នុងការស្វាគមន៍ ការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស។ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានដាក់ចេញនូវគោលនយោបាយបើកចំហរជើងមេឃនេះគឺក្នុងទិសដៅគ្មានការរើសអើងចំពោះការធ្វើពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែន ហើយសម្រាប់វិនិយោគិនបរទេសមានសិទ្ធិកាន់កាប់ភាគហ៊ុនបានទាំងស្រុង និងអាចប្រមូលប្រាក់ចំណេញពីការធ្វើធុរកិច្ចបាន១០០% (មួយរយភាគរយ)។ អ្នកវិនិយោគមិនត្រឹមតែអាចគ្រប់គ្រងជំនួញ និងប្រមូលប្រាក់ចំណេញបាន១០០% (មួយរយភាគរយ) ប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែសម្រាប់វិនិយោគិនទាំងនោះថែមទាំងអាចរីករាយជាមួយនឹងប្រព័ន្ធអនុគ្រោះពន្ធផ្សេងៗដែលផ្តល់ដោយ សហគមន៍អឺរ៉ុប សហរដ្ឋអាមេរិក ប្រទេសចិន និងប្រទេសផ្សេងៗទៀតផងដែរ។ ដោយឡែកនៅក្រោមក្របខណ្ឌភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចទូលាយកម្រិតតំបន់ (RCEP) រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានដាក់ចេញនូវគោលនយោបាយបើកចំហរជើងមេឃដើម្បីស្វាគមន៍រាល់ការហោះហើរដោយត្រង់ពីបណ្តាលប្រទេសនានានៅទូរទាំងពិភពលោកដែលសំដៅទៅលើការទាក់ទាញវិនិយោគិន និងភ្ញៀវទេសចរណ៍ចូលមក ទស្សនាប្រទេសកម្ពុជាឱ្យកាន់តែរីកចម្រើនផងដែរ។

តួយ៉ាងក្នុងរយៈពេលដែលរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានដាក់ចេញនូវគោលនយោបាយនេះហើយវិស័យទេសចរណ៍ក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាគឺបានរីកលូតលាស់យ៉ាងគួរឱ្យកត់សម្គាល់ផងដែរ។ ម្យ៉ាងទៀតដោយសមិទ្ធផលនៃគោលនយោបាយនេះនឹងនាំឱ្យប្រទេសកម្ពុជាមានមុខមាត់នៅលើឆាកអន្តរជាតិមួយជំហានទៀត និងធ្វើឱ្យមានភ្ញៀវទេសចរណ៍មកទស្សនាក្នុងប្រទេសកម្ពុជានឹងកាន់តែកើនឡើង។

២.១៦.១ យុទ្ធសាស្ត្រជាតិ

រាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាមានឆន្ទៈបង្កើតនូវទស្សនវិស័យ និងយុទ្ធសាស្ត្រជាតិមួយច្បាស់លាស់ដើម្បីរៀបចំឱ្យមានជាប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសជាតិ និងអន្តរជាតិដែលប្រព័ន្ធនេះបានដើរតួជាកត្តាលីករមួយដ៏សំខាន់ដើម្បីធ្វើឱ្យមានការរីកចម្រើនដំណើរជឿនលឿននៃសង្គម និងសេដ្ឋកិច្ចជាតិ រួមទាំងសេវាកម្មនានាក្នុងគោលដៅសំខាន់ គឺលើកកម្ពស់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ច សង្គម និងមានការប្រកួត

[31] មាត្រា២៦ ជំពូកទី១៣ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល។

ប្រជែងផងដោយស្មោះត្រង់ផងដែរ។ ប្រការនេះនឹងក្លាយជាបបនីយកម្មមួយដល់វិនិយោគិនក្នុងការគណនាព្យាករណ៍លើការរីកចម្រើនផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលគម្រោងរបស់ពួកគេនាពេលអនាគតអាចទទួលបានផលប្រយោជន៍ និងធ្វើឱ្យពួកគេមានទំនុកចិត្តកាន់តែច្រើនជាងមុន ចំពោះការអភិវឌ្ឍនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា[32]។

២.១៦.២ យុទ្ធសាស្ត្រសំខាន់ៗជាអាទិភាពនៃវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល

គោលដៅជាយុទ្ធសាស្ត្រ និងគោលនយោបាយអាទិភាពសម្រាប់អភិវឌ្ឍវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល និងរួមចំណែកក្នុងទស្សនៈវិស័យអាកាសចរស៊ីវិលមួយដោយធ្វើឱ្យសម្រេចបាននូវ ការធានាការអនុវត្ត និងគ្រប់គ្រងអាកាសចរស៊ីវិលកម្ពុជាទទួលបានកម្រិតសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ បរិស្ថាន និងប្រសិទ្ធភាពជានិរន្តន៍ សម្រាប់ការធ្វើដំណើរ និងការដឹងជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវអាកាសក្នុងកម្រិតបទដ្ឋានអន្តរជាតិ។ រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល អនុវត្តផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍអាកាសចរស៊ីវិលសម្រាប់ឆ្នាំ២០១៩-២០២៣ ដែលមានគោលដៅជាយុទ្ធសាស្ត្រចំនួន០៦ ដូចខាងក្រោម៖

២.១៦.២.១ យុទ្ធសាស្ត្រទី១ ពង្រឹងសុវត្ថិភាពហោះហើរ

ការពង្រឹងសុវត្ថិភាពហោះហើរ គឺក្នុងគោលបំណងរក្សាសណ្តាប់ធ្នាប់ និងធានាសុវត្ថិភាពប្រតិបត្តិការ អាកាសយាន (ហោះចេញ និងហោះចូល) ដើម្បីធានាអាកាសយានគ្រប់គ្រងបានយ៉ាងត្រឹមត្រូវ ព្រមទាំងជម្រុញឱ្យមានការអភិវឌ្ឍក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសប្រកបដោយសុវត្ថិភាពខ្ពស់ស្របតាមបទដ្ឋានអន្តរជាតិ និងមានទំនុកចិត្ត។

២.១៦.២.២ យុទ្ធសាស្ត្រទី២ ពង្រឹងសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល

ការពង្រឹងសន្តិសុខអាកាសចរណ៍ មានគោលបំណងផ្តល់ទំនុកចិត្តជាលក្ខណៈជាតិ និងអន្តរជាតិដោយត្រូវបានធានាតាមរយៈការអនុវត្តយ៉ាងម៉ត់ចត់នូវបទដ្ឋានអន្តរជាតិទៅលើសន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល ដែលជាការសម្តៅទៅលើការការពារ ទប់ស្កាត់ និងប្រឆាំងរាល់អំពើរំលោភបំពានច្បាប់ ដូចជា អំពើភេរវកម្ម ការបំផ្លិចបំផ្លាញ ការគំរាមកំហែងដល់ជីវិត និងទ្រព្យសម្បត្តិជាដើម។

២.១៦.២.៣ យុទ្ធសាស្ត្រទី៣ ការពង្រឹងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ

ការពង្រឹងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ សំដៅដល់ការបន្តការខិតខំប្រឹងប្រែង ដើម្បីពង្រឹងនូវកិច្ចសហប្រតិបត្តិការវិស័យអាកាសចរស៊ីវិលនៅក្នុងអនុតំបន់ តំបន់ និងពិភពលោកទាំងមូល ដើម្បីផ្តល់ជា

[32] ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល ឆ្នាំ២០២២-២០២៣។

ប្រយោជន៍នៅក្នុងការបង្កើត និងការធ្វើឱ្យមានភាពសុខមនីយកម្មរវាងគោលនយោបាយ និងផែនទីមគ្គុទេសក៍ក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល។

២.១៦.២.៤ យុទ្ធសាស្ត្រទី៤ ការពង្រឹងសេវាកម្មនាំផ្លូវអាកាស

គោលការណ៍មូលដ្ឋាននៃការពង្រឹងសេវាកម្មនាំផ្លូវអាកាស គឺជាកាធានាឱ្យបាននូវផ្លូវហោះហើរនៃអាកាសយាន និងសេវាកម្មចរាចរដែនអាកាសដែលប្រកបដោយសុវត្ថិភាពខ្ពស់ ធានាបាននូវទំនុកចិត្ត និងក្នុងការផ្តល់សេវាកម្មដោយអនុលោមទៅតាមបទដ្ឋានអន្តរជាតិ។

២.១៦.២.៥ យុទ្ធសាស្ត្រទី៥ ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអាកាសយានដ្ឋាន (ក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិ)

ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអាកាសយានដ្ឋាន ត្រូវធ្វើយ៉ាងណាឱ្យស្របគ្នាទៅនឹងកំណើនអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស និងមានគោលបំណងធ្វើឱ្យវិស័យអាកាសចរស៊ីវិលឆ្លើយតបបានយ៉ាងល្អប្រសើរបំផុតចំពោះតម្រូវការនានារបស់អ្នកប្រើប្រាស់មានអ្នកដំណើរតាមផ្លូវអាកាស និងការចុះចតអាកាសយានប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព។ អភិវឌ្ឍអាកាសយានដ្ឋានស៊ីវិល និងជម្រុញឱ្យមានការអភិវឌ្ឍក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសប្រកបដោយសុវត្ថិភាព ទំនុកចិត្ត និងមានលក្ខណៈសេដ្ឋកិច្ច។

២.១៦.២.៦ យុទ្ធសាស្ត្រទី៦ ការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្ស និងពង្រឹងសមត្ថភាពស្ថាប័ន

ការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្ស និងពង្រឹងសមត្ថភាពស្ថាប័ន មន្ត្រីរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលត្រូវបានបណ្តុះបណ្តាល និងបំពាក់បំប៉នជំនាញមូលដ្ឋាន មធ្យម ខ្ពស់ រួមទាំងរំលឹងឡើងវិញប្រកបដោយជំនាញជាក់លាក់ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាព សន្តិសុខត្រូវបានឆ្លើយតបនៅលក្ខខណ្ឌតម្រូវការ។ មន្ត្រីមានសមត្ថភាព និងជំនាញអាកាសចរស៊ីវិលគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការអនុវត្តការងារ ស្របតាមគោលការណ៍ផ្សេងៗរបស់រដ្ឋាភិបាលព្រមទាំងអាចលើកកម្ពស់ការងារគ្រប់គ្រងស្ថាប័ន និងជួយគាំទ្រដល់ការអនុវត្តការងារបច្ចេកទេស។

ជំពូកទី៣

សមិទ្ធផលរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

ជំពូកទី៣

សមិទ្ធផលរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

៣.១ សមិទ្ធផលការងារដែលសម្រេចបាន

ចាប់តាំងពីស្ថាប័នសាធារណៈនានាបានចាប់បដិសន្ធិឡើងមក រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានសម្រេចបង្កើតឱ្យមានរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលដែលស្ថិតនៅក្រោមទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ដែលរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបានបង្កើតឡើងនៅក្នុងគោលដៅ ដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍ប្រព័ន្ធអាកាសចរណ៍ឱ្យមានសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ ល្អប្រសើរ និងប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ ដើម្បីជាកត្តាលីករដ៏សំខាន់សម្រាប់ការរីកចម្រើនលូតលាស់សេដ្ឋកិច្ច និងសេវាកម្មរបស់ប្រទេសជាតិ ដោយរួមជាមួយនឹងគោលបំណងលើកកម្ពស់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការ និងការប្រកួតប្រជែងនៅក្នុងវិស័យអាកាសចរស៊ីវិលនេះ។ វិស័យអាកាសចរណ៍ជាឧស្សាហកម្មដែលកំពុងតែរីកលូតលាស់យ៉ាងឆាប់រហ័សហើយក៏ត្រូវបានគេចាត់ទុកថាជាកត្តាយុទ្ធសាស្ត្រនៃផលិតកម្ម និងជាស្នូលនៃដំណើរការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចសង្គមផងដែរ។ តួយ៉ាងរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលបានអភិវឌ្ឍន៍វិស័យអាកាសចរណ៍នេះបានយ៉ាងគួរគាប់ប្រសើរ និងជាការធានាបាននូវការផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាស ប្រកបដោយសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ ប្រសិទ្ធភាព គុណភាព ព្រមទាំងប្រសិទ្ធភាពការចំណាយសម្រាប់ជាតិ ទាំងការហោះហើរជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ និងក្នុងស្រុក នៅក្នុងកម្រិតស្តង់ដារអន្តរជាតិ ដែលជាកត្តាដ៏សំខាន់របស់វិស័យនេះផងដែរ។ ម្យ៉ាងសម្រាប់ការងាររហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ក៏រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលបានយកចិត្តទុកដាក់ក្នុងការកសាង កែប្រែទាំងរូបភាព និងសមត្ថភាពដោយមានការពង្រឹងស្ថានីយ៍អ្នកដំណើរ បុគ្គលិកគ្រប់ផ្នែកទាំងអស់ក្នុងស្ថាប័ននេះ ការពង្រីកផ្លូវរត់ និងព្យាយាមស្រោចស្រង់នូវអាកាសយានដ្ឋានមួយចំនួនដែលបានទុកចោលដោយការដាក់ស្នើសុំប្រើប្រាស់ថវិកាជាតិទៅក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ក្នុងការស្តារនៅអាកាសយានដ្ឋានដែលបានទុកចោលទាំងនោះយកមកប្រើឡើងវិញដែលជាផ្នែកមួយក្នុងការជម្រុញសេដ្ឋកិច្ចជាតិទៅរកការរីកចម្រើនមួយកម្រិតទៀតផងដែរ។

៣.២ បញ្ហាប្រឈម

៣.២.១ បញ្ហាប្រឈមរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

ទន្ទឹមនឹងការរីកចម្រើនលើវិស័យអាកាសចរស៊ីវិលនៅកម្ពុជា រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលនៅតែមានបញ្ហាប្រឈមមួយចំនួននៅឡើយដែលចាំបាច់ត្រូវតែមានការដំណោះស្រាយ រួមមាន៖

– នៅមានកង្វះខាតធនធានមនុស្សលើវិស័យអាកាសចរស៊ីវិលសម្រាប់ដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈម និងបន្តផែនដែលត្រូវការបណ្តុះបណ្តាលជាចាំបាច់

- អាកាសយានដ្ឋានក្នុងស្រុកដែលមានសក្តានុពលទេសចរណ៍ និងជម្រុញផ្នែកសេដ្ឋកិច្ចមិនមានថវិកាក្នុងការស្តារឡើងវិញ និងធ្វើនិតិសម្បទារឡើងវិញ
- ក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍កម្ពុជាមានទំហំប្រតិបត្តិការកម្រិតទាប បើធៀបនឹងក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍នានាក្នុងតំបន់ និងពិភពលោកដោយយន្តហោះមានខ្នាតតូច កង្វះខាតដើមទុន តម្លៃភាគហ៊ុនទាប និងសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូននៅមានកម្រិតទាប
- កង្វះខាតបទបញ្ញត្តិបច្ចេកទេស និងបទដ្ឋាគតិយុត្តមួយចំនួនរបស់វិស័យអាកាសចរស៊ីវិលដែលចាំបាច់ត្រូវការរៀបចំ និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពជារៀងរាល់ឆ្នាំ ដើម្បីឱ្យស្របទៅតាមតម្រូវការ និងការអភិវឌ្ឍរបស់អង្គការអាកាសចរអន្តរជាតិ (ICAO) ដែលបទបញ្ញត្តិទាំងអស់នោះរួមមាន៖ LEG, ORG, AIR, PEL, OPS, DGs, ANS, AIG, AGA
- មិនមានថវិកាក្នុងការធ្វើទំនើបកម្មផ្នែកនាំផ្លូវហោះហើរ ដូចជាការផ្លាស់ប្តូរពីប្រព័ន្ធផ្តល់ព័ត៌មានអាកាសចរណ៍AIS ទៅ AIM
- ពុំទាន់មានអ្នកជំនាញការបរទេសគ្រប់គ្រាន់មកជួយរៀបចំលើផ្នែកគោលនយោបាយ និងបទបញ្ញត្តិបច្ចេកទេស ព្រមទាំងនីតិវិធីនានាលើវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល
- ពុំមានឯកសារអាកាសចរស៊ីវិលគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការសិក្សាស្វែងយល់បន្ថែមដល់មន្ត្រីជំនាញ ក្នុងការលើកកម្ពស់សមត្ថភាព បង្កើនគុណភាព និងប្រសិទ្ធភាពការងារ

កត្តាដែលនាំឱ្យមានបញ្ហាប្រឈមនោះគឺដោយសារតែប្រទេសកម្ពុជាគឺជាប្រទេសដែលស្ថិតនៅក្នុងប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍នៅឡើយ ដូច្នេះហើយការអភិវឌ្ឍគឺមានទំហំធំធេងសឹងតែគ្រប់វិស័យ ម្យ៉ាងទៀតប្រភពធនធានគឺនៅមានកម្រិតនៅឡើយ ចំណែកឯការខ្វះខាតការចូលរួមវិនិយោគទុនពីវិស័យឯកជនក៏នៅតែមានច្រើនគួរឱ្យកត់សម្គាល់ផងដែរ។

៣.២.២ បញ្ហាប្រឈមជាសកលនៃការផ្លាស់ប្តូរអាកាសធាតុ

ការផ្លាស់ប្តូរអាកាសធាតុគឺជាបញ្ហាធំជាងគេបំផុតតែមួយគត់ដែលយើងកំពុងជួបប្រទះ។ វិស័យអាកាសចរណ៍ក៏បានរួមចំណែកក្នុងការធ្វើឱ្យកើនឡើង នូវកម្តៅផែនដីតាមរយៈការបំភាយចេញនៃឧស្ម័ន greenhouse gases ដែលមានដូចជា៖ កាបូនឌីអុកស៊ីត នីត្រូអុកស៊ីត និងចំហាយទឹកដែលអាចបង្កទៅជាកំណកទឹក និងដុំពពក។ រដ្ឋាភិបាលបានប្តេជ្ញាក្នុងការឆ្លើយតបប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពទៅលើការគំរាមកំហែង និងបញ្ហាប្រឈមដែលបង្កឡើងដោយសារការផ្លាស់ប្តូរអាកាសធាតុនេះ។ យើងត្រូវតែអនុវត្តពីឥឡូវទៅក្នុងការ

កាត់បន្ថយនូវហេតុប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថានដែលវានឹងកើតមានឡើង ហើយយើងក៏ត្រូវតែត្រៀមលក្ខណៈសម្រាប់កំណើនសេដ្ឋកិច្ចប្រកបដោយចីរភាពទៅថ្ងៃអនាគតផងដែរ។

៣.៣ ដំណោះស្រាយសម្រាប់បញ្ហារបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាប្រឈមនានារបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលដើម្បីជួយក្នុងការរៀបចំផែនការ និងកំណត់អាទិភាពដែលជាមធ្យោបាយដ៏ប្រសើរក្នុងការសម្រេចនូវចក្ខុវិស័យ និងបេសកកម្មរបស់ខ្លួន រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលបានពិនិត្យកែសម្រួល និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពនូវទិសដៅគន្លឹះនានារបស់ខ្លួនដែលកំណត់ដូចខាងក្រោម៖

- ជំរុញឱ្យមានការបើកជើងហោះហើរជាប្រក្រតីឡើងវិញបន្តិចម្តងៗ និងការពង្រឹងការអនុវត្តន៍បទដ្ឋានសុវត្ថិភាព ការការពារជំងឺកូវីដ-១៩ និងជំងឺឆ្លងផ្សេងៗទៀត សម្រាប់ការធានាបាននូវការបើកឱ្យមានដំណើរការឡើងវិញក្នុងប្រទេស នូវក្រុមហ៊ុនអាកាសចរណ៍ទាំងអស់
- ធ្វើយ៉ាងណាឱ្យមានសកម្មភាពការតភ្ជាប់តាមផ្លូវអាកាសឡើងវិញឱ្យបានឆាប់រហ័ស ដោយគោរពបាននូវភាពអនុលោម ស្របទៅតាមគោលនយោបាយ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រដែលបានដាក់ចេញដោយរាជរដ្ឋាភិបាល។
- ការកសាងទំនុកចិត្តដល់អ្នកធ្វើដំណើរតាមផ្លូវអាកាសឡើងវិញ ដោយធានាបាននូវ វិធានការ សុខភាព សន្តិសុខ និងសុវត្ថិភាព។

៣.៣.១ ស្ថានភាពក្នុងតំបន់ (កិច្ចសហប្រតិបត្តិការក្នុងតំបន់ និងអន្តរជាតិ)

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលបាន និងបន្តការខិតខំប្រឹងប្រែង ដើម្បីពង្រឹងនូវកិច្ចសហប្រតិបត្តិការវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល នៅក្នុងអនុតំបន់-តំបន់ និងពិភពលោកទាំងមូល ដើម្បីផ្តល់ជាប្រយោជន៍នៅក្នុងការបង្កើត និងការធ្វើឱ្យមានភាពសុខដុមនីយកម្ម រវាងគោលនយោបាយ និងផែនទីមគ្គុទេសន៍ ក្នុងការអភិវឌ្ឍវិស័យអាកាសចរស៊ីវិល។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ចូលរួមដើរតួនាទីផងដែរ ក្នុងការជំរុញឱ្យមានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិរវាងសមាជិករដ្ឋនានា នៃអង្គការអាកាសចរស៊ីវិលអន្តរជាតិ (ICAO) ដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងប្រតិបត្តិការអាកាសចរណ៍ប្រកបដោយសុវត្ថិភាព។ រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ធានាឱ្យមានការចូលរួមនៅក្នុងកម្មវិធីសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ ដូចខាងក្រោម៖

- ការអភិវឌ្ឍកិច្ចសហប្រតិបត្តិការលើសុវត្ថិភាព ប្រតិបត្តិករ និងកម្មវិធីសុវត្ថិភាពក្នុងការហោះហើរដែលកំពុងបន្ត (COSC-AP,CASP-AP) និងការពង្រឹងនូវប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពរួម (SMS)។

- ធ្វើសវនកម្ម អធិការកិច្ច និងការធ្វើវិញ្ញាបនកម្មនៃសម្បទានអាកាសយានដ្ឋាន និងសេវាកម្មអាកាសចរណ៍
- បន្តចូលរួមការអនុវត្តគម្រោងលើការកសាងសមត្ថភាពស្ថាប័ន ការបណ្តុះបណ្តាល និងកសាងនូវបទដ្ឋាន បច្ចេកទេសជាមួយសហភាពអឺរ៉ុប
- សហប្រតិបត្តិការក្នុងតំបន់ និងអនុតំបន់ ដើម្បីការអភិវឌ្ឍ និងធ្វើឱ្យមានការចុះសម្រុងគ្នា នូវនយោបាយបើកចំហជើងមេឃ សេរីភាវូបនីកម្មសេវាផ្លូវអាកាសអាកាសចរណ៍អាស៊ានតែមួយ (ASEAN Single Aviation Sky)។
- ការអភិវឌ្ឍ និងការផ្តល់នូវផ្កាយរណបថ្មីដែលផ្អែកលើប្រព័ន្ធ CNS/ATM ដូចក្នុងផែនការរបស់ ICAO និងអាស៊ាន។
- បន្តការអនុវត្តន៍នូវកម្មវិធីកាត់បន្ថយឱ្យតូចបំផុតនូវការបែងចែកតាមខ្សែបញ្ឈរ (RVSM) ដើម្បីធ្វើឱ្យមានសុខដុមជាមួយផែនការបែងចែកកម្រិតហោះហើរក្នុងតំបន់ ផ្តល់ព័ត៌មាននៃការហោះហើរ (FIR) ដោយគោរពទៅតាមផែនការអាកាសចរណ៍ របស់ ICAO។

សម្រាប់វឌ្ឍនភាពរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលចាប់តាំងពីពេលបង្កើតរហូតមកដល់បច្ចុប្បន្ននេះ គឺពិតជាបានកើតចេញពីការខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល រួមនឹងស្ថាប័នផ្សេងៗទៀតដែលបានពាក់ព័ន្ធផងដែរ។ ហើយក៏ជាការចូលរួមធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការតាមរយៈការធ្វើវិនិយោគក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងBOT ការផ្តល់ឥណទាន ការផ្តល់ជំនួយទាំងហិរញ្ញវត្ថុ និងបច្ចេកទេសផងដែរ។

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងការផ្តល់អនុសាសន៍

សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងការគ្រប់គ្រងលើសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសដែលមានសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ គុណភាព និងប្រសិទ្ធភាពជានិរន្តរ៍ ទាំងការហោះហើរក្នុងស្រុក និងអន្តរ-ជាតិឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព និងដើម្បីការកើនឡើងនូវចំណូលសេដ្ឋកិច្ចជាតិ និងភ្ញៀវជាតិ-អន្តរជាតិជូនប្រទេសកម្ពុជាផងដែរ។ ក្រៅពីការគ្រប់គ្រងលើការហោះហើរក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិ រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលបានព្យាយាមពង្រឹងសមត្ថភាពខ្លួនធ្វើយ៉ាងណាឱ្យមានជើងហោះហើរចេញចូលថ្នាក់អន្តរជាតិពីបណ្តាប្រទេសផ្សេងៗឱ្យមានការកើនឡើងជាលំដាប់ និងមានសុវត្ថិភាព។

ឆ្លងតាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវទៅលើប្រធានបទខាងលើអាចធ្វើឱ្យយើងទាំងពីរនាក់យល់ដឹងបន្ថែមអំពីការអនុវត្ត តួនាទី និងភារកិច្ចរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលបានមួយកម្រិតទៀត។ វិស័យអាកាចរស៊ីវិលត្រូវបានប្រែប្រួលយ៉ាងលឿនជាលំដាប់គឺបានប្រែខ្លួនពីស្ថានភាពមួយមានការខ្វះខាតធនធានមនុស្ស និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមកជាស្ថានភាពមួយដែលជាស្ថាប័នមានសមត្ថភាពយ៉ាងប្រសើរ និងជាតួអង្គយ៉ាងសំខាន់មួយទៀតរបស់រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ហើយស្ថាប័នអាកាសចរស៊ីវិលដែលមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទាំងនោះត្រូវបានអភិវឌ្ឍន៍ និងកែលម្អរជាបន្តបន្ទាប់នៃចរាចរណ៍ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសប្រកបដោយសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ គុណភាព និងប្រសិទ្ធភាពជានិរន្តរ៍ក្នុងការហោះហើរដែលនាំឱ្យមានអត្រាកំណើននៃការធ្វើអំណើរដោយប្រើមធ្យោបាយនេះមានលើសពី៧៥% ដែលជាទំហំច្រើនជាងការធ្វើដំណើរតាមផ្លូវដែក និងផ្លូវគោកចំនួនពីរដង។

បន្ទាប់ពីរដ្ឋាភិបាលបានបង្កើតរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលរយៈពេល២៧ឆ្នាំកន្លងមក យើងបានសង្កេតឃើញថារដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលបានផ្តល់ផលប្រយោជន៍ជាច្រើនសម្រាប់ជាតិ និងមានគោលបំណងធ្វើយ៉ាងណាឱ្យមានសកម្មភាព ការតភ្ជាប់តាមផ្លូវអាកាសឡើងវិញឱ្យបានឆាប់តាមដែលអាចធ្វើទៅបានដោយគោរពនូវអនុលោមភាពស្របនឹងគោលនយោបាយ និងផែនការយុទ្ធសាស្ត្រដែលបានដាក់ចេញដោយរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា។ ក្នុងនោះមានការអនុវត្តផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍អាកាសចរស៊ីវិលសម្រាប់ឆ្នាំ២០២២-២០២៦ ដែលមានគោលដៅជាយុទ្ធសាស្ត្រចំនួន៦ដូចជា៖ ការពង្រឹងសុវត្ថិភាពហោះហើរ ការពង្រឹងសន្តិសុខអាកាសចរណ៍ ការពង្រឹងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ ការពង្រឹងសេវាកម្មនាំផ្លូវអាកាស ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអាកាសយានដ្ឋាន និងការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្ស និងពង្រឹងសមត្ថភាពស្ថាប័ន។ តាមរយៈ"**គោលនយោបាយបើកចំហជើងមេឃ**" និងកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា វិស័យអាកាសចរស៊ី-វិល បាននឹងកំពុងមានការរីកចម្រើនទៅមុខជាលំដាប់ដែលស្ថិតក្នុងកម្រិតមួយគួរឱ្យកត់សម្គាល់។ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសត្រូវបានចាត់ទុកថាជាកត្តាផលិតកម្មយុទ្ធសាស្ត្រមួយដ៏សំខាន់នៃដំណើរការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច

សង្គម និងការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដោយសារតែវិស័យអាកាសចរស៊ីវិលមានតួនាទីសំខាន់ៗពីរគឺ ១. ជាសេវាកម្មពាណិជ្ជកម្ម និង២. ជាយានសម្រាប់កិច្ចការពាណិជ្ជកម្មនៅក្នុងវិស័យសេវាកម្មផ្សេងៗទៀត។ ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាសដែលមានប្រសិទ្ធភាពមិនត្រឹមតែជួយសម្រួលដល់ការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ និងទំនិញនានាក្នុងរយៈពេលដ៏ខ្លីតាមដែលអាចធ្វើទៅបានប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែវិស័យនេះក៏បានជួយដោយផ្ទាល់ដល់ការបង្កើនសកម្មភាពពាណិជ្ជកម្ម ទេសចរណ៍ ចំណូលជាតិ ការលើកកម្ពស់ទំនាក់ទំនងសង្គម និងផលប្រយោជន៍ផ្សេងៗទៀតសម្រាប់ប្រទេសជាតិផងដែរ។

សរុបសេចក្តីមក ការខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់រដ្ឋលេខាធិកាដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលគឺបានផ្តល់សារៈសំខាន់មិនអាចខ្វះបានក្នុងការផ្តល់ផ្លែផ្កានៃកំណើនសេដ្ឋកិច្ចជាតិ និងជាអាណាព្យាបាលមួយក្នុងការគ្រប់គ្រងវិស័យអាកាសចរណ៍ រួមទាំងព្យាយាមអនុវត្តការងារដែលត្រូវធ្វើយ៉ាងណាឱ្យស្របតាមកម្រិតស្តង់ដារ ICAO ដែលជាអង្គការអាកាសចណ៍រអន្តរជាតិ។ យើងខ្ញុំពិតជាមានការកោតសរសើរចំពោះរាល់កិច្ចការ ខិតខំប្រឹងប្រែង និងសមិទ្ធផលទាំងឡាយណាដែលបានសម្រេចកន្លងមកនេះរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលជាទីគាប់ប្រសើរ។

អនុសាសន៍

អនុសាសន៍

ដោយឆ្លងកាត់តាមរយៈការសិក្សា ស្វែងយល់ និងស្រាវជ្រាវពី រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល រួមមកក្នុងអំឡុងពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយមកនេះ យើងក៏ទទួលបានលទ្ធផលការងារផ្សេងៗដែលបានរៀបរាប់ខាងលើរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលពិតជាទទួលបាននូវសមិទ្ធផលជាទីគាប់ប្រសើរ ក៏ប៉ុន្តែទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏យើងនៅតែព្យាយាមអភិវឌ្ឍការងារនេះឱ្យកាន់តែល្អប្រសើរឡើងមួយជាលំដាប់ទៀត ដើម្បីធ្វើយ៉ាងណាជៀសវាងនូវបញ្ហានានាដែលបានកើតឡើង។ ហេតុដូចនេះ ក្នុងនាមជាអ្នកសិក្សា ស្រាវជ្រាវ យើងខ្ញុំទាំងពីរក៏ធ្វើការលើកឡើងនូវអនុសាសន៍មួយចំនួនជាន័យកែលម្អទៅដល់ស្ថាប័នផងដែរ ហើយមានដូចជា៖

- គួរពង្រឹងការសហការរវាងរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលជាមួយនឹងស្ថាប័នដទៃដែលមានចំណែកក្នុងការអភិវឌ្ឍលើវិស័យអាកាសចរណ៍ឱ្យកាន់តែមានការរីកចម្រើនតទៅទៀត។ សម្រាប់ការសហការរវាងរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលនឹងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ គឺធ្វើយ៉ាងណាឱ្យមានទិដ្ឋាការលើលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តផ្សេងៗ ដើម្បីធ្វើឱ្យវិស័យអាកាសចរមានការរីកចម្រើន។
- រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលត្រូវធ្វើជាមតិ ឬយោបល់ទៅក្រសួង ឬស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធអំពីបច្ចេកទេសក្នុងការធ្វើយ៉ាងណាដើម្បីអភិវឌ្ឍវិស័យអាកាសចរមានការរីកចម្រើន និងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសកាន់តែទទួលបានទំនុកចិត្ត និងមានភាពទាក់ទាញពីភ្ញៀវទាំងក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិ។
- ធ្វើការណែនាំទៅដល់ក្រុមហ៊ុនឯកជនដែលបម្រើការការងារអាកាសចរក្នុងការអនុវត្តការងាររបស់ខ្លួនដោយស្របតាមបទដ្ឋានគតិយុត្តនានាក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាឱ្យបានខ្ជាប់ខ្ជួន។
- ពង្រឹងផ្នែកបច្ចេកទេស និងបច្ចេកវិទ្យាឱ្យកាន់តែមានភាពល្អប្រសើរជាងមុន ដើម្បីឱ្យមន្ត្រីក្នុងស្ថាប័នមានភាពងាយស្រួលក្នុងការបំពេញការងារ និងមានការត្រៀមលក្ខណៈគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការទប់ទល់នឹងបញ្ហាមួយចំនួនដែលកើតមានឡើងដោយគ្មានការព្រាងទុកជាមុន។
- ពង្រឹងនូវចំណេះដឹង និងជំនាញជូនមន្ត្រីក្នុងស្ថាប័នទៅតាមជំនាញនីមួយៗដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការងារដែលត្រូវបំពេញ ដើម្បីយកមកអនុវត្តការងារក្នុងស្ថាប័នឱ្យកាន់តែមានភាពល្អប្រសើរឡើង។
- ត្រូវអនុវត្តឱ្យបានខ្ជាប់ខ្ជួននូវសុវត្ថិភាពក្នុងការហោះហើរ សន្តិសុខអាកាសចរណ៍ រួមទាំងនិរន្តរ៍ភាពបរិស្ថាន និងប្រព័ន្ធអាកាសចរណ៍ ដោយស្របតាមគោលការណ៍របស់អង្គការអាកាសចរអន្តរជាតិ។

ឯកសារយោង

ច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្ត

- ច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល លេខ នស/រកម/០១៩៦/២៣ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែ មករា ឆ្នាំ១៩៩៦
- ច្បាប់ស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា លេខ នស/រកម/០១០៨/០០៣ ចុះថ្ងៃទី១៩ ខែ មករា ឆ្នាំ២០០៨
- អនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល លេខ ១៨ អនក្រ. បក ចុះថ្ងៃទី០៣ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១២
- ប្រកាសស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅនៃនាយកដ្ឋាននីមួយៗចំណុះរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល លេខ ១១៦ ប្រក ចុះថ្ងៃទី០៣ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១០១៤

របាយការណ៍

- របាយការណ៍វឌ្ឍនៈប្រចាំឆ្នាំ២០១៦ និងទិសដៅឆ្នាំ២០១៧
- សន្និបាតបូកសរុបលទ្ធផលការងារអាកាសចរស៊ីវិលឆ្នាំ២០១៣-២០១៧ និងទិសដៅឆ្នាំ២០១៨-២០២៣

សៀវភៅផែនការ

- ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យអាកាសចរស៊ីវិលឆ្នាំ២០២២-២០២៦ (សេចក្តីព្រាង)
- សៀវភៅទិន្នន័យអាកាសចរស៊ីវិលកម្ពុជា លេខ ០០៤/២១ ចុះថ្ងៃទី២២ ខែតុលា ឆ្នាំ២០២០ (បោះពុម្ពលើកទី៤)

ឧបសម្ព័ន្ធ

បញ្ជីឧបសម្ព័ន្ធ

- **ឧបសម្ព័ន្ធទី១៖** និមិត្តសញ្ញានៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល
- **ឧបសម្ព័ន្ធទី២៖** ផែនទីកំណត់ទីតាំងអាកាសយានដ្ឋាននៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា
- **ឧបសម្ព័ន្ធទី៣៖** ព្រះរាជក្រមលេខៈ នស/រកម/០១៩៦/២៣ ប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្ដីពីការបង្កើតរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល
- **ឧបសម្ព័ន្ធទី៤៖** ព្រះរាជក្រមលេខៈ នស/រកម/០១០៨/០០៣ ប្រកាសឱ្យប្រើ ច្បាប់ស្ដីពីអាកាសចរស៊ីវិល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ឧបសម្ព័ន្ធទី១

និមិត្តសញ្ញានៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

រលអស

SSCA

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

State Secretariat of Civil Aviation

ឧបសម្ព័ន្ធទី២

ផែនទីកំណត់ទីតាំងអាកាសយានដ្ឋាននៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា

Symbol	Airport Classified	Number	Operation	Not In Operation
	International Airports	3	3	0
	Domestic Airports	7	5	2
	Regional Airports	1	0	1
	Airfields	15	0	15
	Total	26	8	18

OPS Airport in Operation

AIRPORT MAP

Capital
Town/City
Boundary
National Roads
River
Sea

Scale 0 25 50Km 100Km

ឧបសម្ព័ន្ធទី៣

ព្រះរាជក្រម

នស/រកម/០១៩៦/២៣

យើង

ព្រះបាទសម្តេចព្រះ នរោត្តម សីហនុ វរ្ម័ន

រាជហរិវង្ស ឧភតោសុជាត វិសុទ្ធិពង្ស អគ្គមហាបុរសរតន៍ និករោត្តម

ធម្មិកមហារាជាធិរាជ បរមនាថ បរមបពិត្រ

ព្រះចៅក្រុងកម្ពុជាធិបតី

******

- បានឃើញ រដ្ឋធម្មនុញ្ញ នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យ ចុះថ្ងៃទី០១ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ១៩៩៣ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យ ចុះថ្ងៃទី ២៤ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ១៩៩៣ស្តីពីការតែងតាំងនាយករដ្ឋមន្ត្រីទី១ និង នាយករដ្ឋមន្ត្រីទី២
- បានឃើញព្រះរាជក្រមលេខ ០២ នស ៩៤ចុះថ្ងៃទី ២០ ខែ កក្កដា ឆ្នាំ ១៩៩៤ ដែលប្រកាស ឱ្យប្រើច្បាប់ ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/១០៩៤/៨៣ ចុះថ្ងៃទី ២៤ ខែ តុលា ឆ្នាំ ១៩៩៤ ស្តីពីការកែសំរួលសមាសភាពរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
- បានឃើញព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/១០៩៤/៩០ ចុះថ្ងៃទី ៣១ ខែ តុលា ឆ្នាំ ១៩៩៤ ស្តីពីការកែសំរួលសមាសភាពរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
- តាមសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលស្នើសុំអំពីសម្តេចនាយករដ្ឋមន្ត្រីទាំងពីរ

ប្រកាសអោយប្រើ

ច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័តនាសម័យប្រជុំលើកទី ៥ នីតិកាលទី ១ ដែលមានសេចក្តីទាំងស្រុងដូចតទៅ :

ច្បាប់

ស្តីពី

ការបង្កើតរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

មាត្រា ១.-

ត្រូវបានបង្កើតរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ចំណុះទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រីក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់នាយករដ្ឋមន្ត្រី ។

មាត្រា ២.-

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលមានភារកិច្ចដឹកនាំ និងគ្រប់គ្រងលើវិស័យអាកាសចរ ស៊ីវិលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

មាត្រា ៣.-

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលត្រូវបានដឹកនាំដោយអនុរដ្ឋលេខាធិការមួយរូប ។

មាត្រា ៤.-

ការរៀបចំរចនាសម្ព័ន្ធនិងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ ។

មាត្រា ៥.-

បទបញ្ញត្តិទាំងឡាយដែលផ្ទុយនឹងច្បាប់នេះត្រូវទុកជានិរាករណ៍ ។

មាត្រា ៦.-

ច្បាប់នេះត្រូវប្រកាសជាការប្រញាប់ ។

ធ្វើនៅរាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី២៤ ខែ មករា ឆ្នាំ ១៩៩៦

ន. សីហនុ

នរោត្តម សីហនុ

បានយកសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ

សូមឡាយព្រះហស្តលេខាព្រះមហាក្សត្រ

នាយករដ្ឋមន្ត្រីទី១ នាយករដ្ឋមន្ត្រីទី២

នរោត្តម រណឫទ្ធិ ហ៊ុន សែន

ឧបសម្ព័ន្ធទី៤

នស/រកម/០១០៨/០០៣

ព្រះរាជក្រម

យើង

ព្រះករុណាព្រះបាទសម្តេចព្រះបរមនាថ នរោត្តម សីហមុនី
សមានភូមិជាតិសាសនា រក្ខតខត្តិយា ខេមរារដ្ឋរាស្ត្រ ពុទ្ធិន្ទ្រាធរាមហាក្សត្រ
ខេមរាជនា សមូហោភាស កម្ពុជឯករាជរដ្ឋបូរណសន្តិ សុភមង្គលា សិរីវិបុលា
ខេមរាស្រីពិរាស្ត្រ ព្រះចៅក្រុងកម្ពុជាធិបតី

- បានទ្រង់យល់ រដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៧០៤/១២៤ ចុះថ្ងៃទី១៥ ខែកក្កដា ឆ្នាំ ២០០៤ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រមលេខ ០២/នស/៩៤ ចុះថ្ងៃទី២០ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៤ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានទ្រង់យល់ ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០១៩៦/២៣ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែមករា ឆ្នាំ១៩៩៦ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល
- បានទ្រង់យល់ សេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ របស់សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងរដ្ឋលេខាធិការនៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

ប្រកាសឱ្យប្រើ

ច្បាប់ ស្តីពីអាកាសចរស៊ីវិល នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័តកាលពីថ្ងៃទី០៥ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០០៧ នាសម័យប្រជុំរដ្ឋសភា លើកទី ៧ នីតិកាលទី ៣ និងដែលព្រឹទ្ធសភាបានយល់ស្របតាមទម្រង់ និងគតិនៃច្បាប់នេះទាំងស្រុង ដោយពុំមានការកែប្រែអ្វីឡើយ កាលពីថ្ងៃទី២៧ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០០៧ នាសម័យប្រជុំពេញអង្គព្រឹទ្ធសភាលើកទី ៤ នីតិកាលទី ២ ហើយដែលមានសេចក្តីទាំងស្រុងដូចតទៅនេះ :

ច្បាប់

ស្តីពី

អាកាសចរស៊ីវិល

នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ROYAUME du CAMBODGE
MINISTRE 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 ផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្ន បញ្ឈប់ ឬផ្ទេរការចុះបញ្ជីអាកាសយាននៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលនឹងរក្សាទុកឯកសារទាំងឡាយរបស់អាកាសយានទាំងអស់ ដែលបានចុះបញ្ជីនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

វិញ្ញាបនបត្រនៃការចុះបញ្ជីអស់សុពលភាព ក្នុងករណីណាមួយដូចខាងក្រោម :

១-ការផុតកំណត់សុពលភាពនៃវិញ្ញាបនបត្រណាមួយរបស់អាកាសយាន ។

២-អាកាសយានបានបាត់បង់ ឬ ខូចខាតដែលមិនអាចជួសជុលបាន ។

៣-អាកាសយានត្រូវបានដោះចេញជាផ្នែកៗ ឬ បោះបង់ចោល ។

៤-អាកាសយានត្រូវបានដកការចុះបញ្ជី ពីព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជារួចហើយ ។

មាត្រា ៨.–

អាកាសយានទាំងឡាយ ដែលធ្វើការហោះហើរក្នុងដែនអាកាសនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលមានវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់លទ្ធភាពហោះហើរ នៅមានសុពលភាពដែលផ្តល់ឱ្យដោយរដ្ឋចុះបញ្ជីអាកាសយាន ត្រូវទទួលស្គាល់ថាមានសុពលភាព ដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាដែរ ។

វិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់លទ្ធភាពហោះហើរ ដែលចេញឱ្យ ឬ បន្តឱ្យមានសុពលភាពដោយរដ្ឋណាមួយផ្សេងទៀតនឹងត្រូវបានទទួលស្គាល់ថា នៅមានសុពលភាព ដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា បើសិនជាលក្ខណៈរួមជាចាំបាច់ដែលមានចែងនៅក្នុងវិញ្ញាបនបត្រនោះ មានកម្រិតស្មើគ្នា ឬ ក៏លើសពីស្តង់ដារអប្បបរមានៃលទ្ធភាពហោះហើរ ដែលបានកំណត់ជាបន្តបន្ទាប់ក្រោមអនុសញ្ញាស៊ីកាហ្គោ ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលចេញឱ្យប្រើ ផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្ន 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 រោងជាងជួសជុលម៉ាស៊ីននិងកង្ហារអាកាសយានព្រមទាំងគ្រឿងបន្លាស់ 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 ដែលតម្រូវឱ្យធ្វើតាមច្បាប់របស់រដ្ឋដែលបានចុះបញ្ជីអាកាសយាន ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល កំណត់ឱ្យប្រើប្រាស់សៀវភៅកត់ត្រាហោះហើរប្រចាំថ្ងៃ តាមគំរូ និងធ្វើខ្ទឹមសារលម្អិតដូចគ្នាចំពោះអាកាសយានដែលចុះបញ្ជីសញ្ជាតិខ្មែរ ។

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 និងអាកាសយានធុនស្រាលបំផុត ។

ជំពូកទី ៣
បុគ្គលិក

មាត្រា ១២.-

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវកំណត់ ៖

-រចនាសម្ព័ន្ធចាត់តាំង ការបង្កើតឡើង និងការពិនិត្យភាពចាំបាច់នៃក្រុមអាកាសយានិក ធ្វើការនៅលើអាកាសយានដែលចុះបញ្ជីនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

-ស្តង់ដារទាំងឡាយរបស់សមាជិកក្រុមអាកាសយានិក ដោយគិតរួមទាំងម៉ោងបំពេញភារកិច្ចអតិបរមាទាំងរយៈពេលសំរាក ។

គ្មានការហោះហើរណា ដែលអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើប្រតិបត្តិការទៅបានទេ បើសិនជាស្តង់ដារដែលមានការពាក់ព័ន្ធទៅនឹងប្រភេទហោះហើរ មិនត្រូវបានក្រុមអាកាសយានិកគោរពអនុវត្តដោយហ្មត់ចត់ ឬ ក៏សមាជិកក្រុមអាកាសយានិកណាម្នាក់មិនមានសមត្ថភាពស្របទៅតាមស្តង់ដារ ដែលជាប់ទាក់ទងទៅនឹងលក្ខខណ្ឌទាំងឡាយនៃភារកិច្ចនេ ។

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 ។

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

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល អាចកំណត់តាមស្តង់ដារ ដើម្បីផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណ ឬវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាពហោះហើរបន្ថែមទៀតឱ្យ ទៅសមាជិកនៃក្រុមអាកាសយានិកទាំងឡាយ និងបុគ្គលិកអាកាសចរស៊ីវិលផ្សេងទៀត ។

ចំពោះបុគ្គលិកណាមួយ ដែលមានអាជ្ញាប័ណ្ណឬវិញ្ញាបនបត្រ ហើយជាប់ទាក់ទងទៅនឹងប្រតិបត្តិការធ្វើសកម្មភាព ឬ ទទួលភារកិច្ចការងារណាមួយលើអាកាសយាន មិនត្រូវអនុវត្តលើសពីការកម្រិតកំណត់ និងលក្ខខណ្ឌទាំងឡាយដែលតម្រូវឱ្យ មានលើកលែងតែមានករណីចាំបាច់ ។

សមាជិករបស់ក្រុមអាកាសយានិកណាម្នាក់ ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការអាកាសយាន ត្រូវតែមានលិខិតពិនិត្យសុខភាពដែលនៅមានសុពលភាព ឬ ដែលបានបំពេញលក្ខខណ្ឌគ្រប់គ្រាន់ទៅនឹងតម្រូវការរបស់អាជ្ញាប័ណ្ណដែលប្រើប្រាស់នោះ ។

ក្រុមអាកាសយានិកទាំងឡាយ ត្រូវបង្ហាញអាជ្ញាប័ណ្ណតាមតម្រូវការត្រួតពិនិត្យរបស់ភ្នាក់ងារមានសមត្ថកិច្ចនៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ឬ អាជ្ញាធរអាកាសចរស៊ីវិលនៃរដ្ឋផ្សេងទៀតដែលពាក់ព័ន្ធ ។

មាត្រា ១៤.-

សម្រាប់ដំណាក់ផ្លូវនីមួយៗ អ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយាន ត្រូវចាត់តាំងសមាជិកក្រុមអាកាសយានិក ដែលមានសមត្ថភាពគ្រប់គ្រាន់មួយរូប ជាមេបញ្ជាការអាកាសយាន ហើយមានសមាជិកម្នាក់ទៀតជាជំនួយការ ហើយនិងជាមេបញ្ជាការនៅពេលចាំបាច់ ។

មេបញ្ជាការអាកាសយាន ត្រូវទទួលខុសត្រូវទាំងស្រុងលើកិច្ចប្រតិបត្តិការ ប្រកបដោយសុវត្ថិភាពក្នុងពេលហោះហើរ និងរក្សាការពារអាកាសយាន មនុស្ស ទ្រព្យសម្បត្តិ

របាយការណ៍ណាមួយដែលបានផាក់ជូនមក ស្របតាមវាក្យខណ្ឌខាងលើនៃមាត្រានេះ ត្រូវធ្វើការស៊ើបអង្កេត និងកំណត់ជាបន្ទាន់ បើសិនជាយល់ឃើញថាចាំបាច់ត្រូវធ្វើសកម្មភាពបន្ថែម ។

ជំពូកទី ៤
កិច្ចប្រតិបត្តិការអាកាសយាន

មាត្រា ១៦.-

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវចេញនិងផ្សព្វផ្សាយបទបញ្ជាដែនអាកាសដែលគ្រប់គ្រងចលនាអាកាសយានកំពុងហោះហើរ និងការអនុវត្តចរាចរដែនអាកាសនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។ បទបញ្ជាទាំងនេះ ត្រូវអនុលោមទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយនៃអនុសញ្ញាស៊ីកាហ្គោ ។

អាកាសយាននីមួយៗ ដែលធ្វើការហោះហើរក្នុងដែនអាកាសនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវអនុវត្តតាមបទបញ្ជាដែនអាកាសដូចបានផ្សព្វផ្សាយឱ្យប្រើប្រាស់ ដោយរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ។

អាកាសយាននីមួយៗ ដែលចុះបញ្ជីនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ហើយធ្វើសកម្មភាពនៅដែនអាកាសនៃរដ្ឋមួយផ្សេងទៀត ត្រូវអនុវត្តតាមបទបញ្ជាដែនអាកាសជាធរមាននៅក្នុងរដ្ឋនោះ ឬ បើសិនជាធ្វើសកម្មភាពលើដែនសមុទ្រអន្តរជាតិ ត្រូវអនុវត្តតាមបទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយនៃអនុសញ្ញាស៊ីកាហ្គោ ។

មាត្រា ១៧.-

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការបង្កើត និងថែរក្សាប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យចរាចរដែនអាកាស ដែលគ្រប់គ្រងដោយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពអាកាសយានដែលធ្វើចរាចរនៅក្នុងដែនអាកាស ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវកំណត់សមត្ថភាពសម្រាប់បុគ្គលិក និងស្តង់ដារឧបករណ៍នាំផ្លូវដែលត្រូវយកមកប្រើប្រាស់ក្នុងចរាចរផ្លូវអាកាស ស្របទៅតាមការណែនាំឱ្យអនុវត្តដែលបានបង្កើតឡើងតាមអនុសញ្ញាស៊ីកាហ្គោ ។

ដើម្បីធានានូវសុវត្ថិភាព និងប្រសិទ្ធភាពការងារដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ត្រូវបង់កម្រៃសេវាជូនអាជ្ញាធរអាកាសចរស៊ីវិល ។ រាល់ឧបករណ៍ និងសេវាកម្មនាំផ្លូវអាកាស 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 ត្រូវប្រុកាន់យកវិធានការកែតម្រូវជាបន្ទាន់ ឬ ត្រូវអនុវត្តជាចាំបាច់តាមការណែនាំពិសេសណាមួយពីអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច រួមទាំងការបាប់បង្ខំឱ្យចុះចតនៅកន្លែងណាមួយដែលកំណត់ ។

មាត្រា ១៩.-

លើកលែងតែមានការអនុញ្ញាតជាចាំបាច់ពីរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ការអនុវត្តខ្លឹមសារនៃការកំណត់លក្ខខណ្ឌ ត្រូវបានហាមឃាត់ដូចខាងក្រោម :

១-ការដឹកជញ្ជូននៅលើអាកាសយាននូវគ្រឿងផ្ទុះ សព្វាវុធ គ្រាប់រំសេវ ថ្នាំ

ទ

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

២-ការថតរូបភាព ខ្សែភាពយន្ត វីដេអូ ឬ ប្រើគ្រឿងវីដេអូ ក្រាហ្វិកផ្សេងៗពីលើ ឬ ក្នុងអាកាសយាន ។

៣-ការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍វិទ្យុបញ្ជូនសារ ឬវិទ្យុទាក់ទង ។

៤-ការ បាញ់កាំភ្លើង ឬ បាញ់កាំជ្រួច ប៉ូរ៉ុកកែត ក្នុងលំហអាកាសពីអាកាសយាន ។

៥-ការបង្ហោះនូវអាកាសយានដែលគ្មានមនុស្សបើកបរ ឬ វត្ថុទាំងឡាយដែលហោះហើរបានហើយអាចប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពអាកាសយាន ។

៦-ការប្រើម៉ាស៊ីនសម្ភារៈ ឬ គ្រឿងអ្វីមួយ ដែលរំខានដល់វិទ្យុទាក់ទងរបស់អាកាសចរស៊ីវិល ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល អាចធ្វើការលើកលែង ឬ កំណត់សកម្មភាពហាមឃាត់បន្ថែមទៀតដែលយល់ឃើញថាចាំបាច់សម្រាប់ផលប្រយោជន៍ និងសុវត្ថិភាពសាធារណៈ ។

មាត្រា ២០.-

អង្គភាពរុករក និងសង្គ្រោះអាកាសយាន និងនាវាំនៃគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ ជាស្ថាប័នចម្បងក្នុងការសម្របសម្រួលដឹកនាំការរុករក និង ការសង្គ្រោះនៅពេលមានឧប្បត្តិហេតុគ្រោះថ្នាក់អាកាសយានក្នុងទឹកដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវបង្កើតនូវអង្គភាពរុករកនិងសង្គ្រោះជាអចិន្ត្រៃយ៍មួយ ដើម្បីធ្វើការរុករកនិងសង្គ្រោះជាចាំបាច់ ចំពោះអាកាសយានណាមួយដែលបាត់ដំណឹង ឬ មានគ្រោះថ្នាក់ក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។ ក្នុងការអនុវត្តភារកិច្ចរបស់ខ្លួន រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវសហការជាមួយគណៈកម្មាធិ-ការជាតិគ្រប់គ្រងគ្រោះមហន្តរាយ អាជ្ញាធរអាកាសយានដ្ឋាន កងប្រដាប់អាវុធ អាជ្ញាធរដែនដី និងស្ថាប័នផ្សេងៗទៀតដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធ ។

ROYAUME DU CAMBODGE · ROYAL

ក្នុងករណីដែលអាកាសយានចុះបញ្ជីនៅរដ្ឋផ្សេង បាត់ដំណឹង ឬ មានគ្រោះថ្នាក់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល អាចអនុញ្ញាតឱ្យម្ចាស់អាកាសយាន ឬ អាជ្ញាធរនៃរដ្ឋផ្សេងនោះ ផ្តល់វិធានការ ឬ ជួយឧបត្ថម្ភជាចាំបាច់ នៅក្នុងកាលៈទេសៈនោះ ។ ការផ្តល់ ឬ ជួយឧបត្ថម្ភណាមួយត្រូវស្ថិតនៅក្រោមការត្រួតពិនិត្យរបស់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាគ្រប់ពេលវេលា ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល យកចិត្តទុកដាក់ផងដែរនូវសំណូមពរទាំងឡាយពីរដ្ឋផ្សេងៗ ឬ ពីអង្គការអន្តរជាតិ ដើម្បីផ្តល់ការជួយឧបត្ថម្ភរុករកនិងសង្គ្រោះអាកាសយានដែលបាត់ដំណឹង ឬ មានគ្រោះថ្នាក់នៅក្នុងទឹកដីប្រទេសជិតខាងគ្នា ឬ នៅក្នុងសមុទ្រជិតដែនដីរបស់ខ្លួន ។

មាត្រា ២១.-

ក្នុងករណីមានអាកាសយានណាមួយមានឧប្បត្តិហេតុ ឬ គ្រោះថ្នាក់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវតែងតាំងគណៈកម្មការជំនាញដើម្បីស្រាវជ្រាវស៊ើបអង្កេតមួយ ដឹកនាំការស្រាវជ្រាវស៊ើបអង្កេតជាបន្ទាន់ និងចាត់វិធានការទាំងឡាយ បើសិនចាំបាច់ ។

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

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវធ្វើទំនាក់ទំនងជាមួយរដ្ឋទាំងនោះអំពីរបាយការណ៍ចុងក្រោយ 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 នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា បានទេ បើសហគ្រាសនោះពុំមានវិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការផ្លូវអាកាសដែលនៅមានសុពលភាព ។

ការចេញវិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការតាមផ្លូវអាកាសខាងលើនេះ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ។

មុនពេលចេញវិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការតាមផ្លូវអាកាសឱ្យអ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយានរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលត្រូវពិនិត្យឱ្យឃើញថា អ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយាននោះមានសមត្ថភាព លទ្ធភាព និងការទទួលខុសត្រូវទាំងស្រុងក្នុងប្រតិបត្តិការនោះ ។ ក្រោយពេលចេញវិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការផ្លូវអាកាស រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលត្រូវពិនិត្យតាមដានអ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយាននោះឱ្យអនុវត្តស្របទៅនឹងបទដ្ឋានច្បាប់ ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាព និងមានលក្ខណៈសេដ្ឋកិច្ច និងជំរុញឱ្យអ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយានអនុវត្តតាមរចនាសម្ព័ន្ធ និងបទដ្ឋានរបស់ក្រុមហ៊ុន ។

មាត្រា ២៤.-

សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសទាំងឡាយណា ដែលមានបំណងធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ត្រូវដាក់ពាក្យស្នើសុំវិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការតាមផ្លូវអាកាសតាមគំរូ និងបែបបទ ដែលបានកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ។

មាត្រា ២៥.–

ចំពោះការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសក្នុងស្រុក រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវពិនិត្យ វិនិច្ឆ័យនូវសមត្ថភាព និងលក្ខណសម្បត្តិរបស់អ្នកស្នើសុំវិញ្ញាបនបត្រ ហើយការផ្តល់ឱ្យ ត្រូវស្របនឹងផលប្រយោជន៍សាធារណៈ ។

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 ផ្អាកបណ្តោះអាសន្ន ឬ ដកហូតនូវវិញ្ញាបនបត្រ បន្ទាប់ពីបានជូនដំណឹងដល់សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ។ ដំណឹងនោះត្រូវបញ្ជាក់ពីមូលហេតុច្បាស់លាស់ ។

មាត្រា ២៨.-

សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដែលធ្វើអាជីវកម្មតាមផ្លូវអាកាសត្រូវតែគោរពតាមតម្លៃដឹកជញ្ជូនដែលត្រូវស្ថិតក្នុងអត្រាមួយមានលក្ខណៈលម្អិត ដែលរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលយល់ថាសមស្រប លើកលែងតែតម្លៃដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនោះគិតតាមអត្រាស្តង់ដារអន្តរជាតិដែលអាចធ្វើទៅបាន ។

មាត្រា ២៩.-

លើកលែងតែមានករណីចាំបាច់ តម្លៃនៃការដឹកជញ្ជូនត្រូវកំណត់ឡើងដោយសហគ្រាសដឹកជញ្ជូន ដោយមានការយល់ព្រមជាផ្លូវការពីរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលមុនពេលយកទៅអនុវត្ត ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល អាចផ្អាកបណ្តោះអាសន្ននូវតម្លៃដឹកជញ្ជូនដែលកំពុងអនុវត្ត បើសិនជាយល់ឃើញថាតម្លៃនោះមិនត្រឹមត្រូវដែលបង្កើតឡើងដោយឯកឯងផ្ទុយពីផលប្រយោជន៍សាធារណៈ ។

មាត្រា ៣០.-

ការទទួលខុសត្រូវទៅវិញទៅមក រវាងសហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និងអ្នកដំណើរ ឬ អ្នកនាំទំនិញត្រូវធ្វើកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនដែលមានឯកសារជាភស្តុតាង ។

ឯកសារកិច្ចសន្យានៃការដឹកជញ្ជូនទាំងនោះ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវស្របតាមសន្ធិសញ្ញា ឬ អនុសញ្ញាអន្តរជាតិដែលកំពុងអនុវត្ត ។

ជំពូកទី ៦
អាកាសយានដ្ឋាន

មាត្រា ៣១.-

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវកំណត់ជូនរាជរដ្ឋាភិបាលនូវតំបន់ទាំងឡាយលើទឹកដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលអាចប្រើប្រាស់ជាអាកាសយានដ្ឋានស៊ីវិល ឬដែលត្រូវប្រើជាកន្លែងបណ្តោះអាសន្នសម្រាប់អាកាសយានស៊ីវិលធ្វើការហោះឡើងនិងចុះចត ។

ៗ

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលត្រូវបែងចែកលំដាប់ថ្នាក់ផ្សេងៗនៃអាកាសយានដ្ឋាន ហើយត្រូវកំណត់អាកាសយានដ្ឋានជាក់ស្ដែងមួយចំនួនដែលអាចប្រើប្រាស់ជាអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ សម្រាប់ទាំងក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនក្នុងប្រទេស និងក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនបរទេស ។

មាត្រា ៣២.-

រាល់អាកាសយានស៊ីវិលទាំងអស់ ត្រូវធ្វើប្រតិបត្តិការចេញ ឬ ចូលអាកាសយានដ្ឋានដែលបានកំណត់ទុក ឬ កន្លែងបណ្ដោះអាសន្នសម្រាប់ការចុះចត និងហោះឡើង លើកលែងតែមានចែងក្នុងបទប្បញ្ញត្តិដោយឡែក ។

មាត្រា ៣៣.-

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

មាត្រា ៣៤.-

ការផ្ដល់អាជ្ញាប័ណ្ណ រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ត្រូវផ្អែកទៅលើសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខនៅតាមអាកាសយានដ្ឋាន ហើយត្រូវចេញបទបញ្ជា ដើម្បីអនុវត្តនូវលក្ខខណ្ឌទាំងឡាយដែលមានចែងនៅក្នុងអាជ្ញាប័ណ្ណ ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល មានសិទ្ធិកែប្រែ ផ្អាកបណ្ដោះអាសន្ន ឬ ដកហូតនូវអាជ្ញាប័ណ្ណណាមួយ ចំពោះអាកាសយានដ្ឋាន បើពិនិត្យឃើញថាអាកាសយានដ្ឋាននោះគ្មានលក្ខណៈបច្ចេកទេសគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាព ។

មាត្រា ៣៥.-

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

ទំ

ប្រតិបត្តិការអាកាសយានដ្ឋានបាន លុះត្រាតែមានការអនុញ្ញាតពីរាជរដ្ឋាភិបាល និងត្រូវអនុវត្តតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ និងបទដ្ឋានបច្ចេកទេសទាំងឡាយ ដែលកំណត់ដោយរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ។

ជំពូកទី ៧
ការទទួលខុសត្រូវ និង ធានារ៉ាប់រង

មាត្រា ៣៦.–

ការគ្រប់គ្រងលើសិទ្ធិ និងការទទួលខុសត្រូវនានារបស់ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ អ្នកផ្ញើអីវ៉ាន់ អ្នកទទួលអីវ៉ាន់បញ្ញើ និងបុគ្គលផ្សេងៗទៀត ដែលជាប់ទាក់ទងទៅនិងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសណាមួយ ត្រូវស្របតាមលក្ខខណ្ឌ និងខ្លឹមសាររបស់អនុសញ្ញាវ៉ាស្សូវី ចុះថ្ងៃទី ១២ ខែ តុលា ឆ្នាំ ១៩២៩ ។

ការខូចខាតដែលត្រូវសងពីក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ត្រូវផ្អែកលើអនុសញ្ញាវ៉ាស្សូវី ដើម្បីអនុវត្តការសងចំពោះការខូចខាតទាំងនោះ ។

មាត្រា ៣៧.–

សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដែលធ្វើការដឹកជញ្ជូនក្នុងប្រទេស ត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះការខូចខាតដោយឧប្បត្តិហេតុ ដែលបង្កឱ្យអ្នកដំណើរមានរបួស បាត់បង់អាយុជីវិត ឬ ចំពោះហេតុការណ៍ដែលបង្កឱ្យ មានរបួស ឬ បាត់បង់អាយុជីវិត ដែលកើតឡើងនៅលើអាកាសយានក្នុងពេលផ្ទុក ឬ ការដាក់ចុះអ្នកដំណើរពីអាកាសយាន ។

សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស មិនទទួលខុសត្រូវទេ បើសិនជាការខូចខាតនោះបានកើតឡើងបណ្តាលមកពីអ្នកដំណើរដែលរងគ្រោះថ្នាក់នោះធ្វេសប្រហែសដោយខ្លួនឯង ។ ក្នុងករណីដែលទំហំនៃការខូចខាតនោះរាលដាលដល់អ្នកដទៃ សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ត្រូវរួមចំណែកទទួលខុសត្រូវចំពោះការខូចខាតនោះ ។

មាត្រា ៣៨.–

សហគ្រាសដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ដែលធ្វើការដឹកជញ្ជូនក្នុងប្រទេស ត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះការខូចខាតដែលបង្កឱ្យ មានការបាត់បង់ 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 បទបញ្ជា 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 ដូចបានចែងក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងគ្រប់គ្រងលើលទ្ធភាពទទួលខុសត្រូវដទៃៗទៀត ។

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល មានសិទ្ធិឃាត់អាកាសយានឱ្យនៅមួយកន្លែង ដើម្បីដកហូត ឬ ផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្ននូវវិញ្ញាបនបត្រប្រតិបត្តិការផ្លូវអាកាស ឬ ការដាក់ពិន័យផ្សេងៗទៀត ចំពោះសហគ្រាសដឹកជញ្ជូនដែលខកខានមិនធានា ឬ ការមិនធានារ៉ាប់រងទៅតាមចំនួនទឹកប្រាក់អប្បបរមាដូចដែលបានកំណត់ឡើង ។

ជំពូកទី ៨
សន្តិសុខអាកាសចរស៊ីវិល

មាត្រា ៤៦.-

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

រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាអាចសម្រេចនូវលក្ខន្តិកៈ បទបញ្ញា និងលិខិតបទដ្ឋាននានា បើសិនជាយល់ឃើញថាចាំបាច់ ដើម្បីអនុវត្តតាមអនុសញ្ញាទាំងនោះ ដោយពិគ្រោះពិភាក្សាជាមួយក្រសួងមហាផ្ទៃ និង ក្រសួងនានាដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធ ។

មាត្រា ៤៧.-

ត្រូវចាត់ទុកថាជាអ្នកប្រព្រឹត្តឧក្រិដ្ឋកម្ម ជនណាដែលស្ថិតនៅលើអាកាសយានកំពុងហោះហើរ បានប្រព្រឹត្តអំពើណាមួយដូចខាងក្រោម :

-ការចាប់ពង្រត់អាកាសយានដោយប្រើកំលាំង

-ការគំរាមកំហែង ការបំភិតបំភ័យ ការផ្តើមកាន់កាប់ត្រួតត្រាអាកាសយាន ឬ ការរឹបអូស ឬ

-ការប៉ុនប៉ងប្រព្រឹត្តអំពើខាងលើ

អ្នកចូលរួមប្រព្រឹត្ត និងអ្នកសមគំនិតជាមួយដើម្បីប្រព្រឹត្តអំពើខាងលើ ត្រូវចាត់ទុកជាអ្នកប្រព្រឹត្តឧក្រិដ្ឋកម្មដែរ ។

មាត្រា ៤៨.-

ជនណាដែលមានចេតនាប្រព្រឹត្តអំពើណាមួយដូចខាងក្រោមនឹងត្រូវចាត់ទុកថាជាអ្នកប្រព្រឹត្តឧក្រិដ្ឋកម្ម ឬ ធ្វើសកម្មភាពខុសច្បាប់ប្រឆាំងនឹងអាកាសចរស៊ីវិល :

១-ប្រព្រឹត្តអំពើរំលោភបំពានលើបុគ្គលិកណាម្នាក់ នៅលើអាកាសយានកំពុងហោះហើរដែលបង្កឱ្យមានការប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពអាកាសយាន ។

២-បំផ្លាញអាកាសយានក្នុងពេលធ្វើសេវា ឬ បង្កឱ្យមានការខូចខាតដល់អាកាសយានពុំអាចហោះហើរបាន ធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពអាកាសយានក្នុងពេលកំពុងហោះហើរ ។

៣-ដាក់ ឬ លាក់ឧបករណ៍ ឬ សារធាតុនៅលើអាកាសយានដែលកំពុងធ្វើសេវា ហើយបណ្តាលឱ្យខូចអាកាសយាន ឬ នាំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់សុវត្ថិភាពអាកាសយានក្នុងពេលហោះហើរ ។

៤-បំផ្លាញ ឬ ធ្វើឱ្យខូចខាតដល់ប្រព័ន្ធឧបករណ៍ចាំផ្លូវអាកាស ឬ ជ្រៀតជ្រែកដល់ដំណើរការរបស់ឧបករណ៍នោះ បណ្តាលឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់សុវត្ថិភាពអាកាសយានក្នុងពេលហោះហើរ ។

៥-ផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានមិនពិត បណ្តាលឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់សុវត្ថិភាពអាកាសយានក្នុងពេលកំពុងហោះហើរ ។

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

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

៨-ប៉ុនប៉ងប្រព្រឹត្តអំពើណាមួយដែលបានចែងក្នុងចំណុចទី ១ ដល់ទី ៧ ខាងលើ ។

៩-សមគំនិតជាមួយជនដែលប្រព្រឹត្ត ឬ ប៉ុនប៉ងប្រព្រឹត្តសកម្មភាពណាមួយដូចខាងលើ ។

មាត្រា ៤៩.-

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 ដែលបានចែងក្នុងអនុសញ្ញានានាស្តីពីសន្តិសុខ តែបេជនល្មើសស្ថិតនៅក្នុងទឹកដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ហើយពុំទាន់បានប្រគល់ខ្លួនស្របតាមមាត្រា ៨ នៃអនុសញ្ញាឡាអេ ឬ អនុសញ្ញាម៉ុងរ៉េអាល់ ឬប្រគល់ខ្លួនទៅប្រទេសផ្សេងណាមួយដែលបានរៀបរាប់ក្នុងមាត្រា ៤ ចំណុចទី ១ នៃអនុសញ្ញាឡា-អេ ឬ មាត្រា ៥ ចំណុចទី ១ នៃអនុសញ្ញាម៉ុងរ៉េអាល់ ។

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា អាចអនុវត្តយុត្តាធិការបន្ថែមស្របទៅតាមអនុសញ្ញាស្តីពីសន្តិសុខ ។

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 នឹងត្រូវពិន័យដោយបដិសេធមិនផ្តល់ ឬ ដកហូត ឬ ព្យួរអាជ្ញាប័ណ្ណ ឬវិញ្ញា-បនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាពរយៈពេលមួយ (០១) ឆ្នាំ ក្នុងករណី :

ក-ប្រើប្រាស់ ឬ មានជាតិស្រវឹង ដែលត្រូវរកឃើញក្នុងឈាមលើសពីចំ[illegible] 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-គ្មានវិញ្ញាបនបត្រធានារ៉ាប់រង ។ 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 ។

មាត្រា ៤៧.-

ត្រូវចាត់ទុកថាជាអ្នកប្រព្រឹត្តឧក្រិដ្ឋកម្ម ជនណាដែលស្ថិតនៅលើអាកាសយានកំពុងហោះហើរ បានប្រព្រឹត្តអំពើណាមួយដូចខាងក្រោម ៖

-ការចាប់ពង្រត់អាកាសយានដោយប្រើកំលាំង

-ការគំរាមកំហែង ការបំភិតបំភ័យ ការផ្តើមកាន់កាប់ឆ្នេកត្រាអាកាសយាន ឬ ការរឹបអូស ឬ

-ការប៉ុនប៉ងប្រព្រឹត្តអំពើខាងលើ

អ្នកចូលរួមប្រព្រឹត្ត និងអ្នកសមគំនិតជាមួយដើម្បីប្រព្រឹត្តអំពើខាងលើ ត្រូវចាត់ទុកជាអ្នកប្រព្រឹត្តឧក្រិដ្ឋកម្មដែរ ។

មាត្រា ៤៨.-

ជនណាដែលមានចេតនាប្រព្រឹត្តអំពើណាមួយដូចខាងក្រោមនឹងត្រូវចាត់ទុកថាជាអ្នកប្រព្រឹត្តឧក្រិដ្ឋកម្ម ឬ ធ្វើសកម្មភាពខុសច្បាប់ប្រឆាំងនឹងអាកាសចរស៊ីវិល ៖

១-ប្រព្រឹត្តអំពើរំលោភបំពានលើបុគ្គលិកណាម្នាក់ នៅលើអាកាសយានកំពុងហោះហើរដែលបង្កឱ្យមានការប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពអាកាសយាន ។

២-បំផ្លាញអាកាសយានក្នុងពេលធ្វើសេវា ឬ បង្កឱ្យមានការខូចខាតដល់អាកាសយានពុំអាចហោះហើរបាន ធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពអាកាសយានក្នុងពេលកំពុងហោះហើរ ។

៣-ដាក់ ឬ លាក់ឧបករណ៍ ឬ សារធាតុនៅលើអាកាសយានដែលកំពុងធ្វើសេវា ហើយបណ្តាលឱ្យខូចអាកាសយាន ឬ នាំឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់សុវត្ថិភាពអាកាសយានក្នុងពេលហោះហើរ ។

៤-បំផ្លាញ ឬ ធ្វើឱ្យខូចខាតដល់ប្រព័ន្ធឧបករណ៍ចរាចរណ៍ផ្លូវអាកាស ឬ ជ្រៀតជ្រែកដល់ដំណើរការរបស់ឧបករណ៍នោះ បណ្តាលឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់សុវត្ថិភាពអាកាសយានក្នុងពេលហោះហើរ ។

៥-ផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានមិនពិត បណ្តាលឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់សុវត្ថិភាពអាកាសយានក្នុងពេលកំពុងហោះហើរ ។

៦-ប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ សារធាតុ ឬ អាវុធជាតិផ្ទុះគ្រប់ប្រភេទ ដើម្បីប្រព្រឹត្តសកម្មភាពរំលោភប្រឆាំងទៅនឹងបុគ្គលិកណាម្នាក់ នៅអាកាសយានដ្ឋាន ដែលបម្រើការងារឱ្យអាកាសចរស៊ីវិល ហើយនឹងបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ ឬ បាត់បង់ជីវិត និងមានគ្រោះថ្នាក់ដល់សុវត្ថិភាពនៅអាកាសយានដ្ឋាននោះ ។

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

៨-ប៉ុនប៉ងប្រព្រឹត្តអំពើណាមួយដែលបានចែងក្នុងចំណុចទី ១ ដល់ទី ៧ ខាងលើ ។

៩-សមគំនិតជាមួយជនដែលប្រព្រឹត្ត ឬ ប៉ុនប៉ងប្រព្រឹត្តសកម្មភាពណាមួយដូចខាងលើ ។

មាត្រា ៤៩.-

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 ដែលបានចែងក្នុងអនុសញ្ញានានាស្តីពីសន្តិសុខ តែបេជនល្មើសស្ថិតនៅក្នុងទឹកដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ហើយពុំទាន់បានប្រគល់ខ្លួនស្របតាមមាត្រា ៨ នៃអនុសញ្ញាឡាអេ ឬ អនុសញ្ញាម៉ុងរ៉េអាល់ ឬប្រគល់ខ្លួនទៅប្រទេសផ្សេងណាមួយដែលបានរៀបរាប់ក្នុងមាត្រា ៤ ចំណុចទី ១ នៃអនុសញ្ញាឡាអេ ឬ មាត្រា ៥ ចំណុចទី ១ នៃអនុសញ្ញាម៉ុងរ៉េអាល់ ។

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា អាចអនុវត្តយុត្តាធិការបន្ថែមស្របទៅតាមអនុសញ្ញាស្តីពីសន្តិសុខ ។

ជំពូកទី ៩
ការលើកលែង

មាត្រា ៥០.-

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

ជំពូកទី ១០
ទោសប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា ៥១.-

បុគ្គលិកអាកាសចរស៊ីវិលដែលមានចែងក្នុងជំពូកទី ៣ នៃច្បាប់នេះ បានប្រព្រឹត្តកំហុសដូចខាងក្រោម នឹងត្រូវពិន័យដោយបដិសេធមិនផ្តល់ ឬ ដកហូត ឬ ព្យួរអាជ្ញាប័ណ្ណ ឬវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សមត្ថភាពរយៈពេលមួយ (០១) ឆ្នាំ ក្នុងករណី :

ក-ប្រើប្រាស់ ឬ មានជាតិស្រវឹង ដែលត្រូវរកឃើញក្នុងឈាមលើសពីចំ[illegible] កម្រិតបរមាដែលត្រូវកំណត់ដោយបទបញ្ជារបស់រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល ។

ន

ខ-ប្រើថ្នាំលើសចំនួន ឬ ថ្នាំ ដែលហាមប្រើប្រាស់ធ្វើឱ្យមានការប៉ះពាល់ដល់ពេលបំពេញការងារ ។

គ-បដិសេធមិនឱ្យពិនិត្យជាតិស្រវឹងពេលដែលមានការសង្ស័យ ។ ក្នុងករណីប្រព្រឹត្តបទល្មើសជាលើកទី ២ ត្រូវដកហូតអាជ្ញាប័ណ្ណ ឬវិញ្ញាបនបត្រជាស្ថាពរ ។

មាត្រា ៥២.-

ជនណាលួចទំនិញនៅក្នុងឃ្លាំងទំនិញ សម្ភារៈបម្រើការនៅអាកាសយានដ្ឋាន ឬ លួចអីវ៉ាន់អ្នកដំណើរដែលធ្វើចេញ ឬ ធ្វើចូល 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 ៥៨ 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.-

តម្រួតចរាចរណ៍អាកាស បញ្ជាចរាចរណ៍ដោយខ្វះការទទួលខុសត្រូវលើភារកិច្ចរបស់ខ្លួនក្នុងករណី :

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 ខែមករា ឆ្នាំ ២០០៨

ព្រះហស្តលេខា និងព្រះរាជលញ្ឆករ

នរោត្តម សីហមុនី

ពសល.០៩០១.០៥១

បានយកសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយ

សូមឡាយព្រះហស្តលេខាព្រះមហាក្សត្រ

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

ហត្ថលេខា

សម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន

បានជម្រាបជូនសម្តេចអគ្គមហាសេនាបតីតេជោ ហ៊ុន សែន

នាយករដ្ឋមន្ត្រី នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

រដ្ឋលេខាធិការនៃរដ្ឋលេខាធិការដ្ឋានអាកាសចរស៊ីវិល

ហត្ថលេខា

ម៉ៅ ហាចណ្ណាល់

លេខ ៦៧ ច.ល

ដើម្បីចម្លងចែក

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ខែ ឆ្នាំ២០០៨

អគ្គលេខាធិការរងទទួលបន្ទុករដ្ឋបាល

ឧបសម្ព័ន្ធ

បើគ្មានការបញ្ជាក់ដោយឡែកទេ ខ្លឹមសារនៃពាក្យ 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 និងបញ្ញើប្រៃសណីយ៍ ដោយយកប្រាក់សំណង ឬ ថ្លៃឈ្នួល ។

៤_អាកាសយាន : គឺជាយានទាំងឡាយណា ដែលអាចរក្សាខ្លួនបានក្នុងលំហអាកាសដោយបានមកពីផលនៃប្រតិកម្មខ្យល់ក្នុងសម្ពាធបរិយាកាស ។

៥_អាកាសយានរដ្ឋ : គឺជាអាកាសយានរបស់យោធា ស្ថាប័នគយ និងនគរបាល ។

៦_អ្នកប្រើប្រាស់អាកាសយាន : គឺជាបុគ្គលណាម្នាក់ សាជីវកម្មមួយ អ្នករួមភាគហ៊ុន សមាគម ឬ អង្គភាពផ្សេងៗទៀតដែលមានសិទ្ធិគ្រប់គ្រង និងចាត់ចែងកិច្ចការធ្វើប្រតិបត្តិការទៅលើអាកាសយានមួយឬច្រើនគ្រឿង ។

៧_ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស : គឺជាការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសនៅក្នុងប្រទេសនិងអន្តរជាតិ ។

ROYAUME DU CAMBODGE
MINISTÈRE 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 និងបង្កើតឡើងស្ថិតនៅក្រោមច្បាប់នៃព្រះរាជា-ណាចក្រកម្ពុជា ។

១៣_បុគ្គលិកអាកាសចរស៊ីវិល : គឺជាបុគ្គលណាមួយដែលអនុវត្តការងារប្រតិ-បត្តិការអាកាសចរស៊ីវិល ដែលក្នុងនោះរួមមានក្រុមអាកាសយានិក អ្នកឯកទេសថែទាំអា-កាសយាន 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 បន្ទាប់ពីបានផ្ទុករួចរាល់រហូតដល់ទ្វារក្រៅនោះត្រូវបានបើកឡើងដាក់ចុះ ។ បើសិនអាកាសយានណាមួយគ្មានទ្វារក្រៅទេ អាកាសយាននោះ នឹងត្រូវចាត់ទុកថាស្ថិតក្នុងការហោះហើរចាប់ពីពេលផ្ទុករួចរាល់ក្នុងគោលបំណងហោះឡើងរហូតដល់ពេលដាក់ចុះបន្ទាប់ពីការចុះចត ។ ក្នុងករណីមានការចុះចតដោយបង្ខំ ការហោះហើរនឹងត្រូវចាត់ទុកថា ត្រូវបន្តរហូតដល់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចបំពេញភារកិច្ចទទួលខុសត្រូវជំនួសចំពោះអាកាសយាន មនុស្ស ទ្រព្យសម្បត្តិដែលនៅលើអាកាសយាននោះ ។

២០_ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសអន្តរជាតិ : គឺជាការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាសរវាងកន្លែងមួយក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និង កន្លែងមួយទៀតនៅក្រៅប្រទេស ។

២១_អនុសញ្ញានាំទឡ្ហាយស្តីពីសន្តិសុខ : 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_ភាគីទីបី : 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_សម្គាល់សញ្ញាជាតិ : មានន័យថាជាសញ្ញាសម្រាប់សម្គាល់ជាតិរបស់ខ្លួនរួមមានទង់ជាតិ ឬ សញ្ញាជាតិ ។

២៥_សញ្ញាសម្គាល់ការចុះបញ្ជី : ជាសញ្ញាសម្គាល់ថា អាកាសយានបានចុះបញ្ជីនៅក្នុងប្រទេសមួយដែលICAO បានផ្តល់ឱ្យ ។ ឧទាហរណ៍: សញ្ញា XU សម្រាប់សម្គាល់អាកាសចរកម្ពុជា, HS. សម្រាប់សម្គាល់អាកាសយានថៃ, 9M សម្រាប់សម្គាល់អាកាសយានម៉ាឡេស៊ី, 9V សម្រាប់សម្គាល់អាកាសយានសិង្ហបុរី ។ល។

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

២៧_ស្តង់ដារអប្បបរមា : គឺជាស្តង់ដារដែលកំណត់ការត្រួតពិនិត្យអ្វីៗចាំបាច់លើអាកាសយាន រួមមានការត្រួតពិនិត្យកង់អាកាសយាន ដើម្បីដឹងថាអាកាសយាននោះមានកង់សាគួឬទេ និងម៉ាស៊ីន (ម៉ាស៊ីនដែលហោះហើរបានប៉ុន្មានម៉ោង) ។

២៨_វិញ្ញាបនបត្រធានារ៉ាប់រង = លិខិតធានារ៉ាប់រង ។

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

ៗ

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

៣១_ដែនអាកាស : គឺជាការកំណត់នៅក្នុងលំហអាកាស ដែលមាននៅក្នុងផៃនទី ឬ ដែនហោះហើរ ។

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

៣៣_បដិការ :មានន័យថា គឺភាពមានទំនាក់ទំនងគ្នា ឬ ភាពមានជាមួយគ្នាយោគយល់គ្នាទៅវិញទៅមក ។

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 នៅស្រុកគេព្រលានយន្តហោះមានខ្នាតធំរហូតដល់ 4E = 60 × 3500 ។