ព្រះរាជក្រម

នស/រកម/០៣២៤/០០៦

យើង

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

- បានទ្រង់យល់រដ្ឋធម្មនុញ្ញនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០៨២៣/១៩៨១ ចុះថ្ងៃទី២២ ខែសីហា ឆ្នាំ២០២៣ ស្តីពីការតែងតាំងរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រឹត្យលេខ នស/រកត/០២២៤/២០៥ ចុះថ្ងៃទី២១ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២៤ ស្តីពីការតែងតាំងបំពេញបន្ថែមសមាសភាពរាជរដ្ឋាភិបាលនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០៦១៨/០១២ ចុះថ្ងៃទី២៨ ខែមិថុនា ឆ្នាំ២០១៨ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅនៃគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- បានទ្រង់យល់ព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០១៩៦/០៣ ចុះថ្ងៃទី២៤ ខែមករា ឆ្នាំ១៩៩៦ ដែលប្រកាសឱ្យប្រើច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន
- បានទ្រង់យល់សេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយរបស់សម្តេចមហាបវរធិបតី **ហ៊ុន ម៉ាណែត** នាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ប្រកាសឱ្យប្រើ

ច្បាប់ស្តីពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក ដែលរដ្ឋសភាបានអនុម័តកាលពីថ្ងៃទី១ ខែមីនា ឆ្នាំ២០២៤ នាសម័យប្រជុំរដ្ឋសភាជាវិសាមញ្ញ នីតិកាលទី៧ ហើយដែលព្រឹទ្ធសភាបានពិនិត្យចប់សព្វគ្រប់លើទម្រង់និងគតិច្បាប់នេះទាំងស្រុងកាលពីថ្ងៃទី១២ ខែមីនា ឆ្នាំ២០២៤ នាសម័យប្រជុំជាវិសាមញ្ញ នីតិកាលទី៤ ហើយដែលមានសេចក្តីទាំងស្រុងដូចតទៅ៖

ROYAUME DU CAMBODGE
LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

ច្បាប់

ស្ដីពី

ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក

ROYAUME DU CAMBODGE
LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

ជំពូកទី១
បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

មាត្រា១ .-

ច្បាប់នេះកំណត់អំពីការគ្រប់គ្រងនិងការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកនិងកំពង់ផែនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ក្នុងគោលបំណងដើម្បីរក្សាសណ្តាប់ធ្នាប់ ធានាសុវត្ថិភាព សន្តិសុខនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក ព្រមទាំងការកសាងនិងថែរក្សាការពារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពាក់ព័ន្ធ និងរួមចំណែកការពារបរិស្ថាន ព្រមទាំងផ្តល់កាលានុវត្តភាពវិនិយោគនិងការប្រកួតប្រជែងប្រកបដោយយុត្តិធម៌ សមធម៌ និងតម្លាភាព សម្រាប់បម្រើពាណិជ្ជកម្មជាតិនិងអន្តរជាតិ និងទ្រទ្រង់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។

មាត្រា២ .-

ច្បាប់នេះមានវិសាលភាពអនុវត្តចំពោះនាវា នាវិក កំពង់ផែ ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភាវវេទកិច្ច យានដ្ឋាននាវា ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវទឹក និងសកម្មភាពដែលពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀតនៅក្នុងដែនដីនិងដែនយុត្តាធិការនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា លើកលែងតែនាវា កំពង់ផែ និងឋបនីយកណ្តាផែរបស់កងកម្លាំងមានសមត្ថកិច្ចនៃក្រសួងការពារជាតិនិងក្រសួងមហាផ្ទៃ ដែលកំណត់នៅក្នុងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តដោយឡែក។

មាត្រា៣ .-

វាក្យសព្ទសំខាន់ៗដែលប្រើក្នុងច្បាប់នេះ ត្រូវបានកំណត់និយមន័យនៅក្នុងសទ្ទានុក្រមដែលជាឧបសម្ព័ន្ធនៃច្បាប់នេះ។

ជំពូកទី២
សមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រង

មាត្រា៤ .-

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន មានសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន អាចប្រគល់ឬធ្វើប្រតិភូកម្មសមត្ថកិច្ចគ្រប់គ្រងវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកមួយចំនួនដល់រដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ ដោយអនុលោមតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន។

ជំពូកទី៣
គោលការណ៍

មាត្រា៥ .-

គោលការណ៍នៃការគ្រប់គ្រងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក មានដូចខាងក្រោម៖

- ធានាឱ្យមានលក្ខណៈសេរី យុត្តិធម៌ សមធម៌ និងគ្មានការរើសអើង សម្រាប់នាវាចរណ៍និងការចូលចេញចូលកំពង់ផែនៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់ជាតិនិងអន្តរជាតិ

- ជានាទប់ស្កាត់ផលប៉ះពាល់ដល់ផលប្រយោជន៍សាធារណៈ ចំពោះការធ្វើនាវាចរណ៍និង/ឬការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ
- ជានាឱ្យមានសុវត្ថិភាព សណ្តាប់ធ្នាប់ សន្តិសុខ ការរក្សាបរិស្ថាន សុខដុមនីយកម្មជាមួយនឹងផែនការអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ សម្រាប់ការធ្វើនាវាចរណ៍និងការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ
- អនុលោមតាមច្បាប់ជាតិនិងអន្តរជាតិ ទាក់ទងនឹងសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ បរិស្ថាន សម្រាប់នាវា នាវិក និងកំពង់ផែ
- ជានាឱ្យមានតុល្យភាព សុខដុមនីយកម្ម និងអនុលោមភាព រវាងនាវានិងកំពង់ផែ ផលប្រយោជន៍របស់អ្នកប្រើប្រាស់និងអ្នកផ្តល់សេវា ផលប្រយោជន៍ឯកជននិងសាធារណៈ និងផលប្រយោជន៍ជាតិ និងអន្តរជាតិ។

ជំពូកទី៤
ការគ្រប់គ្រងនាវា
ផ្នែកទី១
ការគ្រប់គ្រងនាវាឆ្នេរសមុទ្រនិងនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស

មាត្រា៦ .-

នាវាឆ្នេរសមុទ្រនិងនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ដែលធ្វើនាវាចរណ៍តាមផ្លូវទឹកនៅក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវធ្វើការចុះបញ្ជីនាវា លើកលែងតែប្រភេទនាវាដែលប្រើសម្រាប់ដឹកជញ្ជូនជាលក្ខណៈគ្រួសារ ដែលត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

ម្ចាស់នាវា ទោះជាបរទេសក្តី ដែលកាន់កាប់នាវាឆ្នេរសមុទ្រឬនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ត្រូវស្នើសុំចុះបញ្ជីនាវា។

ម្ចាស់នាវាភាររវេទកិច្ច ទោះជាបរទេសក្តី អាចស្នើសុំចុះបញ្ជីនាវាឆ្នេរសមុទ្រនិងនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ស្របតាមកិច្ចសន្យាជាមួយម្ចាស់នាវា។

មាត្រា៧ .-

ការចុះបញ្ជីនាវាឆ្នេរសមុទ្រនិងនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ត្រូវទទួលបានវិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវា ដែលមានសុពលភាពអចិន្ត្រៃយ៍ឬសុពលភាពបណ្តោះអាសន្នមិនលើសពី១(មួយ)ឆ្នាំ។

វិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវាឆ្នេរសមុទ្រឬនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេសទុតិយតាឬតតិយតា មានតម្លៃស្មើនឹងវិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវាឆ្នេរសមុទ្រឬនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេសដែលបានផ្តល់ជាលើកដំបូង។

មាត្រា៨ .-

នាវាដែលនាំចូលពីក្រៅប្រទេសដើម្បីស្នើសុំចុះបញ្ជីនាវាឆ្នេរសមុទ្រឬនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ត្រូវមានបង្កាន់ដៃពន្ធនាំចូល។ នាវាដែលនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន ត្រូវស្ថិតនៅក្រោមរបបពន្ធគយនាំចូលបណ្តោះអាសន្ន។

មាត្រា៩ .-

ក្នុងការចុះបញ្ជីនាវា ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភាររវេទកិច្ចត្រូវផ្តល់អាសយដ្ឋានសម្រាប់ទំនាក់ទំនងដែលផ្លូវការមួយមិនអាចខ្វះបាន។ ក្នុងករណីប្តូរអាសយដ្ឋាន ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភាររវេទកិច្ចត្រូវជូនដំណឹងពីការប្តូរនេះ និងត្រូវផ្តល់អាសយដ្ឋានថ្មីទៅអង្គភាពមានសមត្ថកិច្ចចុះបញ្ជីនាវា យ៉ាងយូរបំផុតរយៈពេល ១៥(ដប់ប្រាំ)ថ្ងៃ បន្ទាប់ពីបានប្តូរ។

មាត្រា១០ .-

រាល់ការលក់ទិញ ការដូរ ប្រទានកម្ម ឬមូលហេតុគតិយុត្តផ្សេងទៀតដែលនាំឱ្យមានការផ្ទេរកម្មសិទ្ធិនាវា ត្រូវផ្ទេរកម្មសិទ្ធិនាវានិងប្តូរវិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវាឆ្នេរសមុទ្រឬនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស។

ក្នុងករណីមិនបានប្តូរវិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវា ម្ចាស់នាវានៅតែទទួលខុសត្រូវចំពោះមុខច្បាប់ជាធរមាន។

មាត្រា១១ .-

ការប្តូរភិនភាគនាវា ត្រូវប្តូរវិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវាឆ្នេរសមុទ្រឬនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស។

មាត្រា១២ .-

ក្នុងករណីដែលនាវាឆ្នេរសមុទ្រឬនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស បានបាត់បង់ទាំងស្រុង ឬផ្ទេរកម្មសិទ្ធិទៅក្រៅប្រទេស ឬមិនអាចប្រើបាន ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភារវេទកិច្ចត្រូវស្នើសុំលុបចេញពីការចុះបញ្ជីនាវា។

ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភារវេទកិច្ច ត្រូវជាប់កាតព្វកិច្ចបង់អាករផ្សេងៗ អនុលោមតាមច្បាប់ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាននៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ប្រសិនបើខកខានបំពេញកាតព្វកិច្ច ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ។

មាត្រា១៣ .-

ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភារវេទកិច្ច ត្រូវអនុវត្តតាមវិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវាឆ្នេរសមុទ្រឬនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស។ វិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវាត្រូវព្យួរឬដកហូត ក្នុងករណីប្រើនាវាខុសពីគោលបំណងដែលបានផ្តល់ឱ្យស្របតាមវិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវា។

មាត្រា១៤ .-

នាវាឆ្នេរសមុទ្រនិងនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ដែលធ្វើនាវាចរណ៍នៅតាមផ្លូវទឹកនៅក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា តម្រូវឱ្យមានការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវា។

ការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវាឆ្នេរសមុទ្រនិងនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ត្រូវទទួលបានវិញ្ញាបនបត្រត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវា។

មាត្រា១៥ .-

ការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវាឆ្នេរសមុទ្រនិងនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ត្រូវធ្វើឡើងដោយមន្ត្រីត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវា ដែលមានសមត្ថភាពវិជ្ជាជីវៈត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវា។

មាត្រា១៦ .-

ការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវាឆ្នេរសមុទ្រនិងនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ក៏អាចធ្វើឡើងដោយភ្នាក់ងារឯកជនផងដែរ តាមការប្រគល់ការងារត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវាឆ្នេរសមុទ្រនិងនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ប្រសិនបើភ្នាក់ងារនោះមានសមត្ថភាពវិជ្ជាជីវៈត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវា ។

មាត្រា១៧ .-

នាវាឆ្នេរសមុទ្រនិងនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ដែលធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញឬអ្នកដំណើរ ត្រូវមានលិខិតអនុញ្ញាតធ្វើប្រតិបត្តិការនាវា។

នាវាឆ្នេរសមុទ្រនិងនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ដែលធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ត្រូវមានធានារ៉ាប់រងដោយអនុលោមតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន។

មាត្រា១៨ ._

លក្ខខណ្ឌនិងនីតិវិធីនៃការគ្រប់គ្រងនាវាឆ្នេរសមុទ្រនិងនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

ផ្នែកទី២
ការគ្រប់គ្រងនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ

មាត្រា១៩ ._

ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាការវេទកិច្ចដោយអនុលោមតាមកិច្ចសន្យាជាមួយម្ចាស់នាវា ដែលមាននាវាសមុទ្រ ឬកាន់កាប់នាវាសមុទ្រ ទោះជាបរទេសក្តី អាចស្នើសុំចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ដើម្បីទទួលបានសិទ្ធិស្របច្បាប់ធ្វើនាវាចរណ៍ជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ។

មាត្រា២០ ._

ក្នុងការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ អង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវផ្តល់វិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ វិញ្ញាបនបត្រសុវត្ថិភាពនាវិកអប្បបរមា វិញ្ញាបនបត្របច្ចេកទេស និងសម្របសម្រួលក្នុងការផ្តល់អាជ្ញាបណ្ណវិទ្យុទាក់ទង ដោយអនុលោមតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន ។

មាត្រា២១ ._

វិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ មានពីរប្រភេទ៖

- វិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរអចិន្ត្រៃយ៍ ដែលមានសុពលភាពអតិបរមា៥(ប្រាំ)ឆ្នាំ
- វិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរបណ្តោះអាសន្ន ដែលមានសុពលភាពអតិបរមា៦(ប្រាំមួយ)ខែ។

មាត្រា២២ ._

នាវាសមុទ្រដែលត្រូវចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវមានឈ្មោះដែលសរសេរជាអក្សរឡាតាំងនិង/ឬលេខអារ៉ាប់ ដែលយល់ព្រមពីអង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

រាល់ការប្តូរឈ្មោះនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវមានការអនុញ្ញាតពីអង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

នាវាសញ្ជាតិខ្មែរ មិនត្រូវមានឈ្មោះផ្សេងពីឈ្មោះដែលមាននៅក្នុងវិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរឡើយ។

អង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរមានសិទ្ធិបញ្ឈប់ការប្រើឈ្មោះនាវា ដែលបានផ្តល់ឱ្យជាបណ្តោះអាសន្ន ឬអចិន្ត្រៃយ៍ ក្រោយពីជូនដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរទៅម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាការវេទកិច្ច ក្នុងរយៈពេល៣០(សាមសិប)ថ្ងៃ។

ក្នុងករណីម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាការវេទកិច្ចមិនផ្តល់ឈ្មោះថ្មីសម្រាប់នាវា ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី៤ខាងលើនេះ អង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ មានសិទ្ធិបញ្ចប់ការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

មាត្រា២៣ ._

[illegible]ការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាការវេទកិច្ចត្រូវផ្តល់អាសយដ្ឋានសម្រាប់ទំនាក់ទំនងដែលជាផ្លូវការមួយមិនអាចខ្វះបាន។ ក្នុងករណីប្តូរអាសយដ្ឋាន ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាការវេទកិច្ចត្រូវជូនដំណឹងអំពីការប្តូរនេះ និងត្រូវផ្តល់អាសយដ្ឋានថ្មីទៅអង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ យ៉ាងយូរបំផុតរយៈពេល១៥(ដប់ប្រាំ)ថ្ងៃបន្ទាប់ពីបានប្តូរ។

មាត្រា២៤ .-

នាវាសមុទ្រដែលបានចុះបញ្ជីដោយប្រទេសដទៃ អាចចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរបាន ក្នុងករណីដូចខាងក្រោម៖

- មានវិញ្ញាបនបត្រដែលបញ្ជាក់ថា នាវានោះបានលុបចេញពីការចុះបញ្ជីនាវានៃប្រទេសនោះ
- មានវិញ្ញាបនបត្រដែលបញ្ជាក់ថា នាវានោះត្រូវលុបចេញពីការចុះបញ្ជីនាវានៃប្រទេសនោះ ក្នុងរយៈពេលកំណត់មួយជាក់លាក់។

មាត្រា២៥ .-

ការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ មិនតម្រូវឱ្យនាវាមានពន្ធនាំចូលឡើយ។

មាត្រា២៦ .-

នាវាសមុទ្រដែលត្រូវចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ឬនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវមានជានាវ៉ាប់រង។

ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាការវេទកិច្ច មានសិទ្ធិសម្រេចជ្រើសរើសយកជានាវ៉ាប់រងសម្រាប់នាវាសមុទ្ររបស់ខ្លួនដែលត្រូវចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ឬនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ អនុលោមតាមគោលការណ៍អន្តរជាតិ។

មាត្រា២៧ .-

ម្ចាស់នាវាដែលត្រូវចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ឬបានចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ មានសិទ្ធិចុះបញ្ជីជានានាវា។

ការជានានាវាដែលកំណត់ក្នុងច្បាប់នេះ មិនតម្រូវឱ្យមានការផ្ទេរ ការកាន់កាប់នាវាទៅឱ្យម្ចាស់បំណុលនោះឡើយ។ ការជានានាវាមានអានុភាព លុះត្រាតែមានការចុះបញ្ជីជានានាវា។ ការចុះបញ្ជីជានានាវាត្រូវធ្វើឡើងនៅអង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

ក្រៅពីបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រគល់វត្ថុនិងសិទ្ធិកាន់កាប់វត្ថុរបស់ម្ចាស់បំណុលនៃការបញ្ចាំ បទប្បញ្ញត្តិនៃក្រមរដ្ឋប្បវេណីពាក់ព័ន្ធនឹងសិទ្ធិលើការបញ្ចាំ ត្រូវយកមកអនុវត្តដូចគ្នាផងដែរ ចំពោះការជានានាវាដែលមានចែងក្នុងច្បាប់នេះ។

ក្រោយពីបានបំពេញលក្ខខណ្ឌសម្រាប់ការចុះបញ្ជីជានានាវា អង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវផ្តល់វិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីជានានាវា។

បែបបទនិងនីតិវិធីនៃការចុះបញ្ជីជានានាវា ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

មាត្រា២៨ .-

ការចុះបញ្ជីជានានាវា ត្រូវមានកាលបរិច្ឆេទច្បាស់លាស់។

ករណីមានការចុះបញ្ជីជានានាវាមានពីរឬច្រើនសម្រាប់នាវាមួយគ្រឿង ការទូទាត់សងទៅម្ចាស់បំណុលនូវចំនួនទឹកប្រាក់ដែលបានមកពីការលក់នាវាដោយការដេញថ្លៃ ត្រូវធ្វើតាមលំដាប់រៀងនៃកាលបរិច្ឆេទដែលបានកត់ត្រាទុក។

មាត្រា២៩ .-

រាល់ការលក់ទិញ ការដូរ ប្រទានកម្ម ឬមូលហេតុគតិយុត្តផ្សេងទៀតដែលនាំឱ្យមានការផ្ទេរកម្មសិទ្ធិនាវា ត្រូវមានការផ្ទេរកម្មសិទ្ធិនិងប្តូរវិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

ការផ្ទេរកម្មសិទ្ធិនាវា អាចធ្វើបានប្រសិនបើមានការឯកភាពពីម្ចាស់ភាគហ៊ុននៃនាវា ស្របតាមនិទ្ទេសដែលបានកត់ត្រាទុកក្នុងការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ឬការចុះបញ្ជីជានានាវា លើកលែងតែមានការចាត់ចែងផ្សេងពីនេះដោយតុលាការស្របតាមច្បាប់និងនីតិវិធីជាធរមាន។

មាត្រា៣០ .-

ការផ្ទេរ ការកែប្រែ ឬការរំលត់សិទ្ធិជាកម្មសិទ្ធិលើនាវា ត្រូវកត់ត្រាទុកក្នុងសំណុំឯកសារចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ដែលត្រូវរក្សាទុកនៅអង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

ករណីនាវាបានកាន់កាប់ដោយបុគ្គលពីរឬច្រើន សិទ្ធិជាកម្មសិទ្ធិអវិភាគលើនាវាត្រូវកត់ត្រាក្នុងសំណុំឯកសារចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

មាត្រា៣១ .-

អង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវផ្តល់វិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរទុតិយតាឬតតិយតា ក្នុងករណីវិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ បានបាត់ រហែក ឬរលុបមិនអាចប្រើតទៅទៀតបាន។

វិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរទុតិយតាឬតតិយតា មានតម្លៃស្មើនឹងវិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ដែលបានផ្តល់លើកដំបូង។

មាត្រា៣២ .-

អង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ មានសិទ្ធិបដិសេធចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ក្នុងករណីណាមួយដូចខាងក្រោម៖

១- មិនមានឯកសារគ្រប់គ្រាន់ ដូចជាឯកសារម្ចាស់នាវា ឯកសារនាវាជាដើម។

២- មិនបានបំពេញលក្ខខណ្ឌបច្ចេកទេសគ្រប់គ្រាន់ពាក់ព័ន្ធនឹងសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ និងបរិស្ថាន ព្រមទាំងលក្ខខណ្ឌសុខភាពនិងផាសុកភាពនាវិក។

៣- នាវាដែលត្រូវបានហាមឃាត់ចុះបញ្ជី ឬលទ្ធភាពដែលបញ្ជាក់ថា នាវាអាចប្រើក្នុងគោលបំណងខុសច្បាប់ណាមួយ ឬអាចបង្កការខូចខាតដល់ផលប្រយោជន៍ ឬកិត្យានុភាពរបស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

មាត្រា៣៣ .-

អង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវបញ្ចប់ការចុះបញ្ជីចំពោះនាវា ក្នុងករណីណាមួយដូចខាងក្រោម៖

១- ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភារវេទកិច្ចមិនព្រមបង់ប្រាក់ពិន័យលើបទល្មើសដែលនាវារបស់ខ្លួនបានប្រព្រឹត្ត។

២- ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភារវេទកិច្ចមិនព្រមបង់ថ្លៃចំណុះផ្ទុកចុះបញ្ជីនាវាឬថ្លៃផ្សេងទៀតប្រចាំឆ្នាំរយៈពេលលើសពី៣(បី)ខែ។

៣- ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភារវេទកិច្ចបានស្នើសុំបញ្ចប់ការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

៤- មានភស្តុតាងបញ្ជាក់ថា នាវាបានប្រព្រឹត្តបទល្មើសធ្ងន់ធ្ងរ។

៥- មានភស្តុតាងបញ្ជាក់ថា នាវាដែលចុះបញ្ជីនោះត្រូវបានបាត់បង់ទាំងស្រុង។

ការបញ្ចប់ការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ តម្រូវឱ្យមានការព្រមព្រៀងពីការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

មុនពេលនៃការបញ្ចប់ការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ដូចមានចែងនៅក្នុងចំណុចទី១ ចំណុចទី២ និងចំណុចទី៥នៃកថាខណ្ឌទី១ខាងលើ អង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវជូនដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរទៅម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភារវេទកិច្ចនិងម្ចាស់បំណុល ហើយម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភារវេទកិច្ច និង/ឬម្ចាស់

បំណុល ត្រូវឆ្លើយតបជាលាយលក្ខណ៍អក្សរមកអង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរវិញ ក្នុងរយៈពេលមិនលើស ៣០(សាមសិប)ថ្ងៃនៃថ្ងៃធ្វើការ គិតពីថ្ងៃទទួលបានការជូនដំណឹង។ ផុតរយៈពេល៣០(សាមសិប)ថ្ងៃនេះ អង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ អាចសម្រេចបញ្ចប់ការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរជាស្ថាពរ។

នៅមុនពេលនៃការបញ្ចប់ការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ដូចមានចែងនៅក្នុងចំណុចទី៣និងចំណុចទី៥ នៃកថាខណ្ឌទី១ខាងលើ អង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវជូនដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ទៅម្ចាស់ភាគហ៊ុន និងម្ចាស់បំណុល ហើយម្ចាស់ភាគហ៊ុននិងម្ចាស់បំណុល ត្រូវឆ្លើយតបជាលាយលក្ខណ៍អក្សរមក អង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរវិញ ក្នុងរយៈពេលមិនលើស៣០(សាមសិប)ថ្ងៃនៃថ្ងៃធ្វើការ គិតពីថ្ងៃទទួលបានការជូនដំណឹង។ ផុតរយៈពេល៣០(សាមសិប)ថ្ងៃនេះ អង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ អាចសម្រេចបញ្ចប់ការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរជាស្ថាពរ។

ការលុបការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ដូចមានកំណត់នៅក្នុងចំណុចទី៣នៃកថាខណ្ឌទី១ខាងលើ ត្រូវមានការយល់ព្រមជាលាយលក្ខណ៍អក្សរពីម្ចាស់ភាគហ៊ុននិងម្ចាស់បំណុល។

ក្រោយបញ្ចប់សព្វគ្រប់នូវលក្ខខណ្ឌសម្រាប់ការលុបចេញពីការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ អង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវផ្តល់វិញ្ញាបនបត្រលុបចេញពីការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

មាត្រា៣៤ .-

នៅពេលដែលនាវាសញ្ជាតិខ្មែរត្រូវបាត់បង់ទាំងស្រុង ការធានានាវាត្រូវរលត់។ ករណីនេះ ការទូទាត់សងទៅម្ចាស់បំណុល ត្រូវធ្វើតាមលក្ខខណ្ឌដូចមានចែងនៅក្នុងកិច្ចសន្យាសាងសង់ ឬកិច្ចសន្យាធានានាវា ឬលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន។

មាត្រា៣៥ .-

ករណីមានការអនុវត្តដោយបង្ខំចំពោះនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ដោយតុលាការមានសមត្ថកិច្ច ត្រូវអនុវត្តតាមបទប្បញ្ញត្តិដែលមានចែងក្នុងក្រមនីតិវិធីរដ្ឋប្បវេណី។ ការផ្ទុកផ្តាក់ឱ្យចុះបញ្ជីផ្សេងៗនៅក្នុងនីតិវិធីនេះ ត្រូវបញ្ជូនទៅអង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

អង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរត្រូវជូនដំណឹងអំពីការរឹបអូសនេះទៅម្ចាស់ភាគហ៊ុននាវា ម្ចាស់បំណុលឯកសិទ្ធិ ម្ចាស់បំណុលដែលមានការធានា ឬដើមបណ្តឹងទាមទារសំណងដែលកើតឡើងក្នុងប្រតិបត្តិការរបស់នាវា។

ក្រោយពីបញ្ចប់នីតិវិធីនៃការអនុវត្តដោយបង្ខំចំពោះនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ អង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរជូនម្ចាស់នាវាថ្មី ស្របតាមលក្ខខណ្ឌដែលមានចែងក្នុងច្បាប់នេះឬលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន។

សិទ្ធិអាទិភាពក្នុងការទទួលសំណងពីការលក់នាវាសញ្ជាតិខ្មែរដោយបង្ខំ ត្រូវបានកំណត់តាមលំដាប់រៀងដូចខាងក្រោម៖

១- ឯកសិទ្ធិ។

២- ការធានានាវា។

៣- សិទ្ធិលើបំណុលផ្សេងទៀតដែលពាក់ព័ន្ធនឹងនាវា។

មាត្រា៣៦ .-

នាវាសមុទ្រដែលត្រូវចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេស និងទទួលបានវិញ្ញាបនបត្របច្ចេកទេសមានសុពលភាព៥(ប្រាំ)ឆ្នាំ ដែលត្រូវមានការត្រួតពិនិត្យផ្ទៀងផ្ទាត់ជារៀងរាល់ឆ្នាំតាមកម្មវិធីត្រួតពិនិត្យ។

ការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវា រួមមានការត្រួតពិនិត្យតួ ម៉ាស៊ីន ឧបករណ៍ និងគ្រឿងបរិក្ខារចាំបាច់ ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ និងបរិស្ថានក្នុងការធ្វើនាវាចរណ៍។

មាត្រា៣៧ .-

ការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវធ្វើឡើងដោយមន្ត្រីត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវានៃអង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

មាត្រា៣៨ .-

ការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវាសញ្ជាតិខ្មែរនិងការផ្តល់វិញ្ញាបនបត្របច្ចេកទេស ក៏អាចធ្វើឡើងដោយអង្គការចំណាត់ថ្នាក់នាវាផងដែរ តាមការប្រគល់ការងារត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ដោយក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា៣៩ .-

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន មានសិទ្ធិស្នើសុំរដ្ឋសមាជិកណាមួយនៃអង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ ដើម្បីត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវានិងផ្តល់វិញ្ញាបនបត្របច្ចេកទេស។

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន មានសិទ្ធិត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវានិងផ្តល់វិញ្ញាបនបត្របច្ចេកទេស តាមការស្នើសុំដោយរដ្ឋសមាជិកណាមួយនៃអង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ។

មាត្រា៤០ .-

បែបបទនិងនីតិវិធីនៃការគ្រប់គ្រងនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

នីតិវិធីនៃការផ្តល់អាជ្ញាបណ្ណវិទ្យុទាក់ទង ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសអន្តរក្រសួងរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងប្រៃសណីយ៍និងទូរគមនាគមន៍។

ជំពូកទី៥

នាវិក

ផ្នែកទី១

ការបណ្តុះបណ្តាលនាវិក

មាត្រា៤១ .-

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ត្រូវរៀបចំនិងជំរុញការបង្កើតគ្រឹះស្ថានបណ្តុះបណ្តាលនាវិក។

ការបង្កើតគ្រឹះស្ថានបណ្តុះបណ្តាលនាវិក ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

មាត្រា៤២ .-

ការបង្កើតគ្រឹះស្ថានបណ្តុះបណ្តាលនាវិក ត្រូវមានជាអាទិ៍មុខជំនាញ កម្មវិធីសិក្សានិងកម្មសិក្សា កម្រិតសញ្ញាបត្រ ឧបករណ៍ សម្ភារៈ បរិក្ខារ សាស្ត្រាចារ្យឬគ្រូបង្ហាត់។

មាត្រា៤៣ .-

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ត្រូវធានាឱ្យមានការវាយតម្លៃលើការបណ្តុះបណ្តាលនាវិក ដើម្បីទទួលបានការទទួលស្គាល់ពីអង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ។

មាត្រា៤៤ .-

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ត្រូវសហការជាមួយក្រសួងអប់រំ យុវជន និងកីឡា និងក្រសួងការងារនិងបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈ និងក្រសួង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីទទួលស្គាល់ការបណ្តុះបណ្តាលនាវិក ដោយអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន។

មាត្រា៤៥ .-

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន មានសិទ្ធិអនុញ្ញាតឱ្យផ្នែកឯកជនបង្កើតនិងធ្វើអាជីវកម្មសាលាបង្រៀនបើកបរនាវា សម្រាប់នាវាឆ្នេរសមុទ្រនិងនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស។

លក្ខខណ្ឌនិងនីតិវិធីនៃការបង្កើតនិងការធ្វើអាជីវកម្មសាលាបង្រៀនបើកបរនាវា ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

ផ្នែកទី២

នាវិកបម្រើការងារនៅលើនាវាឆ្នេរសមុទ្រឬនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស

មាត្រា៤៦ .-

នាវិកដែលបម្រើការងារជាបរិបាលនាវា យន្តការីនាវា អ្នកបើកបរនាវា ជំនួយការបរិបាលនាវា និងជំនួយការយន្តការីនាវា ត្រូវមានវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិក។

វិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិក ត្រូវផ្តល់ឱ្យបេក្ខជន ស្របតាមប្រភេទ ទំហំ កម្លាំងម៉ាស៊ីន និងតំបន់ប្រតិបត្តិការរបស់នាវា តាមលក្ខខណ្ឌដូចខាងក្រោម៖

- មានអាយុយ៉ាងតិច១៨(ដប់ប្រាំបី)ឆ្នាំ
- មានលិខិតឬវិញ្ញាបនបត្រពិនិត្យកាយសម្បទាដែលចេញដោយក្រសួងទទួលបន្ទុកវិស័យការងារ
- មានវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់ការសិក្សានៅក្នុងឬក្រៅប្រទេសនិងមានលិខិតបញ្ជាក់ថា នាវិកបានបម្រើការងារនៅលើនាវា
- មានការប្រឡងឬធ្វើតេស្ត ដែលបញ្ជាក់ថា នាវិកមានសមត្ថភាពជំនាញបំពេញការងារនៅលើនាវាបាន។

មាត្រា៤៧ .-

វិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកជាបរិបាលនាវា ចែកជា៣(បី)កម្រិត ដូចខាងក្រោម៖

- កម្រិតទី១ : បរិបាលនាវាដែលត្រូវបម្រើការងារនៅលើនាវាមានបណ្តោយចាប់ពី៣៥(សាមសិបប្រាំ)ម៉ែត្រឡើង
- កម្រិតទី២ : បរិបាលនាវាដែលត្រូវបម្រើការងារនៅលើនាវាមានបណ្តោយចាប់ពី២៤(ម្ភៃបួន)ម៉ែត្រ និងតិចជាង៣៥(សាមសិបប្រាំ)ម៉ែត្រ
- កម្រិតទី៣ : បរិបាលនាវាដែលត្រូវបម្រើការងារនៅលើនាវាមានបណ្តោយតិចជាង២៤(ម្ភៃបួន)ម៉ែត្រ។

មាត្រា៤៨ .-

វិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកជាយន្តការីនាវា ចែកជា៣(បី)កម្រិត ដូចខាងក្រោម៖

- កម្រិតទី១ : យន្តការីនាវាដែលបម្រើការងារនៅលើនាវាមានកម្លាំងម៉ាស៊ីនចាប់ពី៧៥០(ប្រាំពីររយហាសិប)សេះឡើង
- កម្រិតទី២ : យន្តការីនាវាដែលបម្រើការងារនៅលើនាវាមានកម្លាំងម៉ាស៊ីនចាប់ពី២៥០(ពីររយហាសិប)សេះ និងតិចជាង៧៥០(ប្រាំពីររយហាសិប)សេះ
- កម្រិតទី៣ : យន្តការីនាវាដែលបម្រើការងារនៅលើនាវាមានកម្លាំងម៉ាស៊ីនតិចជាង២៥០(ពីររយហាសិប)សេះ។

ROYAUME DU CAMBODGE LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

មាត្រា៤៩ .-

វិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកជាអ្នកបើកបរនាវា ចែកជា៣(បី)កម្រិត ដូចខាងក្រោម៖

- កម្រិតទី១ : អ្នកបើកបរនាវានៅលើនាវាដែលមានបណ្តោយចាប់ពី១២(ដប់ពីរ)ម៉ែត្រឡើង
- កម្រិតទី២ : អ្នកបើកបរនាវានៅលើនាវាដែលមានបណ្តោយចាប់ពី៧(ប្រាំពីរ)ម៉ែត្រ ដល់តិចជាង១២(ដប់ពីរ)ម៉ែត្រ
- កម្រិតទី៣ : អ្នកបើកបរនាវានៅលើនាវាដែលមានបណ្តោយតិចជាង៧(ប្រាំពីរ)ម៉ែត្រ ដែលជាប្រភេទនាវាគាំទ្រ ឬនាវាផ្សេងទៀតដែលមានដំណើរចរឆ្លងកាត់ប្រឡាយនាវាចរណ៍ ច្រកនាវាចរណ៍ ឬផ្លូវនាវាចរណ៍ដែលមានចរាចរណ៍មមាញឹក។

ការតម្រូវឱ្យមានវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកជាអ្នកបើកបរនាវាកម្រិតទី៣ ត្រូវបានលើកលែងចំពោះនាវាដែលប្រើសម្រាប់ដឹកជញ្ជូនជាលក្ខណៈគ្រួសារ។

មាត្រា៥០ .-

វិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកជាជំនួយការបរិបាលនាវា ត្រូវផ្តល់ឱ្យនាវិកដែលបំពេញមុខងារជានាវិកជំនាញបម្រើការងារផ្នែកបើកបរនិងជាជំនួយការរបស់បរិបាលនាវា។

វិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកជាជំនួយការយន្តការីនាវា ត្រូវផ្តល់ឱ្យនាវិកដែលបំពេញមុខងារជានាវិកជំនាញបម្រើការងារផ្នែកម៉ាស៊ីននិងជាជំនួយការរបស់យន្តការីនាវា។

មាត្រា៥១ .-

ប្រសិនបើមានកិច្ចព្រមព្រៀងឬអនុសញ្ញាអន្តរជាតិទទួលស្គាល់វិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកជាទ្វេភាគីឬពហុភាគីជាមួយព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ជនបរទេសដែលស្នាក់នៅស្របច្បាប់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា មានវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកស្របតាមច្បាប់នៃប្រទេសដែលផ្តល់វិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកនោះ អាចបើកបរនាវាបាន។

មាត្រា៥២ .-

នាវិកដែលមានសមត្ថភាពជំនាញ ត្រូវបំពេញការងារនៅលើនាវា ស្របតាមមុខងារនិងកម្រិតសមត្ថភាពដែលបានកំណត់នៅលើវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិក។

នាវិកដែលមានវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកកម្រិតទាប មិនអនុញ្ញាតឱ្យបំពេញការងារដែលតម្រូវឱ្យមាននាវិកដែលមានវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកកម្រិតខ្ពស់ឡើយ។

នាវិកដែលមានវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកកម្រិតខ្ពស់ អាចបំពេញការងារនៅលើនាវាដែលតម្រូវឱ្យមាននាវិកដែលមានវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកកម្រិតទាបបាន។

ក្នុងករណីមានគ្រោះអាសន្ននៅលើនាវា ដែលបរិបាលនាវានិងយន្តការីនាវាបាត់បង់សមត្ថភាពបញ្ជានិងធ្វើប្រតិបត្តិការនាវា នាវិកថ្នាក់ក្រោមបន្ទាប់ មានសិទ្ធិបន្តដឹកនាំនិងធ្វើប្រតិបត្តិការនាវា រហូតបញ្ចប់ដំណើរនាវា។

មាត្រា៥៣ .-

នីតិវិធីនៃការផ្តល់វិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកសម្រាប់នាវិកបម្រើការងារនៅលើនាវាឆ្នេរសមុទ្រនិងនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

ផ្នែកទី៣
នាវិកបម្រើការងារនៅលើនាវាសមុទ្រ

មាត្រា៥៤ .-

នាវាសញ្ជាតិខ្មែរនីមួយៗត្រូវមាននាវិកសញ្ជាតិខ្មែរយ៉ាងតិច២០%(ម្ភៃភាគរយ)ដើម្បីបម្រើការងារនៅលើនាវា លើកលែងតែពុំមាននាវិកសញ្ជាតិខ្មែរដែលអាចបំពេញមុខងារនៅលើនាវានោះបាន។

នាវិកសញ្ជាតិខ្មែរដែលបម្រើការងារនៅលើនាវាសមុទ្រ ត្រូវមានមុខងារដូចខាងក្រោម៖

- កម្រិតគ្រប់គ្រង : នាយនាវា នាយបើកបរ នាយយន្តការី នាយយន្តការីទី២
- កម្រិតប្រតិបត្តិការ : នាយបើកបរទី២ នាយបើកបរទី៣ នាយទទួលបន្ទុកបើកបរ នាយវិទ្យុទាក់ទង វិទ្យុការីនាវា នាយយន្តការីទី៣ នាយទទួលបន្ទុកម៉ាស៊ីន នាយអគ្គិសនី
- កម្រិតគាំទ្រ : នាវិកជំនាញផ្នែកបើកបរ នាវិកប្រចាំវេនបើកបរ នាវិកជំនាញផ្នែកម៉ាស៊ីន នាវិកប្រចាំវេនម៉ាស៊ីន នាវិកជំនាញផ្នែកអគ្គិសនី។

នាវិកសញ្ជាតិខ្មែរដែលបំពេញមុខងារ ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ ត្រូវមានវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិក។

មាត្រា៥៥ .-

នាវិកសញ្ជាតិខ្មែរដែលបម្រើការងារនៅលើនាវាសមុទ្រតាមមុខងារ ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា៥៤នៃច្បាប់នេះ ត្រូវមានការបណ្តុះបណ្តាលពិសេស ដើម្បីបំពេញមុខងារនៅលើនាវា។

មាត្រា៥៦ .-

នាយនាវាមានសិទ្ធិដឹកនាំ គ្រប់គ្រង និងបញ្ជានៅលើនាវា។

នាវិកបម្រើការងារនៅលើនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវអនុវត្តតាមបញ្ជារបស់នាយនាវា និងត្រូវបំពេញមុខងារដែលនាយនាវាបានប្រគល់ឱ្យដោយប្រុងប្រយ័ត្ន។

សិទ្ធិនិងការទទួលខុសត្រូវរបស់នាយនាវានិងនាវិកដែលបម្រើការងារនៅលើនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

មាត្រា៥៧ .-

នាវិកសញ្ជាតិខ្មែរនិងនាវិកបរទេសដែលបម្រើការងារនៅលើនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវមានឯកសណ្ឋាននាវិក។

ឯកសណ្ឋាននាវិក ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

មាត្រា៥៨ .-

នាវិកសញ្ជាតិខ្មែរដែលត្រូវបម្រើការងារនៅលើនាវាសមុទ្រ ត្រូវមានអាយុយ៉ាងតិច១៨(ដប់ប្រាំបី)ឆ្នាំ សុខភាពល្អដោយមានវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សុខភាពនាវិក កម្រិតសញ្ញាបត្រសមស្រប ឯកសារបញ្ជាក់អំពីការបម្រើការងាររបស់នាវិកនៅលើនាវា និងការធ្វើតេស្តសមត្ថភាពជំនាញ។

នាវិកសញ្ជាតិខ្មែរដែលកំពុងហាត់ការដើម្បីបម្រើការងារនៅលើនាវា ត្រូវមានអាយុយ៉ាងតិច១៥(ដប់ប្រាំ)ឆ្នាំ ប្រសិនបើការងារនោះមិនប៉ះពាល់ដល់ភាពលូតលាស់នៃរាងកាយរបស់នាវិក។

មាត្រា៥៩ .-

នាវិកបរទេសមានសិទ្ធិបម្រើការងារនៅលើនាវាសញ្ជាតិខ្មែរបាន ប្រសិនបើមានវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិក[illegible]លេខ។

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ត្រូវរៀបចំឱ្យមានកិច្ចព្រមព្រៀងពាក់ព័ន្ធនឹងការទទួលស្គាល់សមត្ថភាពជំនាញនាវិក និងការផ្ដល់វិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកបង្ហិលេខដល់នាវិកបរទេសដែលត្រូវបម្រើការងារនៅលើនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

មាត្រា៦០ .-

នីតិវិធីនិងលក្ខខណ្ឌនៃការផ្ដល់វិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិក វិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកបង្ហិលេខ និងវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សុខភាពនាវិក សម្រាប់នាវិកបម្រើការងារនៅលើនាវាសមុទ្រ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា៦១ .-

នាវិកសញ្ជាតិខ្មែរដែលបម្រើការងារនៅលើនាវាសមុទ្រ ត្រូវមានសៀវភៅនាវិក។ សៀវភៅនាវិក ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

នាវិកសញ្ជាតិខ្មែរដែលបម្រើការងារនៅលើនាវាសមុទ្រ ក៏ត្រូវមានផងដែរនូវលិខិតឆ្លងដែន។

នាវិកបរទេសដែលបម្រើការងារនៅលើនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវមានលិខិតឆ្លងដែននិង/ឬឯកសារដែលមានតម្លៃស្មើ ដែលផ្ដល់ដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចនៃប្រទេសរបស់នាវិកនោះ។

មាត្រា៦២ .-

នាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវមានចំនួននាវិកអប្បបរមា ស្របតាមប្រភេទ ទំហំ កម្លាំងម៉ាស៊ីន តំបន់ប្រតិបត្តិការរបស់នាវា និងមុខងារដែលនាវិកត្រូវបំពេញ ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍។

ចំនួននាវិកអប្បបរមា ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា៦៣ .-

នាវិកសញ្ជាតិខ្មែរឬនាវិកបរទេសដែលបម្រើការងារនៅលើនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវមានកិច្ចសន្យាការងារនាវិក។

កិច្ចសន្យាការងារនាវិក ត្រូវមានចែងជាអាទិ៍អត្តសញ្ញាណរបស់គូភាគី តួនាទីដែលនាវិកត្រូវបម្រើការប្រាក់ឈ្នួលនិងអត្ថប្រយោជន៍ផ្សេងៗនិងរបៀបនៃការទូទាត់ ការធានារ៉ាប់រងសុខភាព ការឈប់សម្រាកប្រចាំឆ្នាំដែលមានប្រាក់ឈ្នួល លក្ខខណ្ឌបញ្ឈប់ការងារ។

កិច្ចសន្យាការងារនាវិក ត្រូវធ្វើឡើងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរនិងត្រូវចុះហត្ថលេខាដោយនាវិកនិងម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភារវេទកិច្ច ដោយមានចំនួន៣(បី)ច្បាប់ ដែលមួយច្បាប់ត្រូវរក្សាទុកនៅម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភារវេទកិច្ច មួយច្បាប់ត្រូវរក្សាទុកនៅនាវិក និងមួយច្បាប់ទៀតត្រូវរក្សាទុកនៅអង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

នាវិកសញ្ជាតិខ្មែរដែលបម្រើការងារនៅលើនាវាបរទេស ត្រូវមានកិច្ចសន្យាការងារនាវិកស្របតាមច្បាប់នៃប្រទេសម្ចាស់សញ្ជាតិនាវានិងលិខិតុបករណ៍អន្តរជាតិ។

មាត្រា៦៤ .-

ក្នុងករណីការបញ្ចប់កិច្ចសន្យាការងារនាវិករបស់នាវិកនៅលើនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ដោយផុតសុពលភាពនៃកិច្ចសន្យាការងារនាវិក៖

១- ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភារវេទកិច្ច ត្រូវ៖

- ទូទាត់ប្រាក់ឈ្នួលនាវិកឱ្យបានចប់សព្វគ្រប់ដល់នាវិក
- ផ្ដល់មូលវិចារលើការងាររបស់នាយនាវា ដោយមានបញ្ជាក់អំពីរយៈពេលនិងបទពិសោធបម្រើការងារនៅលើនាវា។

២- នាយនាវាត្រូវផ្ដល់មូលវិចារលើការងាររបស់នាវិក ដោយមានបញ្ជាក់អំពីឋានៈ រយៈពេល និងបទពិសោធបម្រើការងារនៅលើនាវា។

មាត្រា៦៥ .-

នាវិកមានសិទ្ធិបញ្ចប់កិច្ចសន្យាការងារនាវិកមុនកាលកំណត់ ដោយមូលហេតុណាមួយ ដូចខាងក្រោម៖

១- នាវាស្ថិតនៅក្នុងភាពមិនមានសុវត្ថិភាព បន្ទប់ស្នាក់នៅក្នុងនាវាមិនមានផាសុកភាព ហើយនាយនាវានៅតែធ្វេសប្រហែសមិនដោះស្រាយជូន។

២- នាយនាវាធ្វេសប្រហែសក្នុងការពិនិត្យដោះស្រាយ បើទោះបីជាមានចំនួននាវិកតវ៉ារហូតដល់ ៥០%ហើយក៏ដោយ។

៣- នាយនាវាមិនបានយកចិត្តទុកដាក់ដល់នាវិកដែលមានជំងឺ។

ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាការវេទកិច្ចត្រូវផ្ដល់ប្រាក់ឈ្នួលនាវិកយ៉ាងច្រើនបំផុតចំនួន៣(បី)ខែ គិតពីថ្ងៃបញ្ចប់កិច្ចសន្យាការងារនាវិក ក្នុងករណីការបញ្ចប់កិច្ចសន្យាការងារនាវិកមុនកាលកំណត់តាមមូលហេតុណាមួយ ដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ។

មាត្រា៦៦ .-

ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាការវេទកិច្ចមានសិទ្ធិបញ្ចប់កិច្ចសន្យាការងារនាវិកមុនកាលកំណត់ ដោយមូលហេតុណាមួយដែលនាវិកបានប្រព្រឹត្ត ដូចខាងក្រោម៖

១- មិនមានសមត្ថភាពបំពេញមុខងារនៅលើនាវា។

២- មិនគោរពបទបញ្ជាផ្ទៃក្នុងនៅលើនាវា។

៣- ប្រព្រឹត្តខុសដដែលៗនឹងមុខងារដែលខ្លួនត្រូវបំពេញ។

៤- ភូតភរកុហកឬធ្វេសប្រហែសនៅក្នុងការបំពេញមុខងារនៅលើនាវា។

៥- ប្រព្រឹត្តបទមជ្ឈិមឬបទឧក្រិដ្ឋណាមួយ។

៦- ប្រព្រឹត្តបទល្មើសផ្សេងទៀតដែលផ្ទុយនឹងច្បាប់ជាធរមាន។

នាយនាវាមានសិទ្ធិបណ្ដេញនាវិកចេញពីការបម្រើការងារនៅលើនាវាសញ្ជាតិខ្មែរនៅមុនកាលកំណត់នៃកិច្ចសន្យាការងារនាវិក ក្នុងករណីនាវិកបានប្រព្រឹត្តខុសនូវមូលហេតុណាមួយ ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ។

ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាការវេទកិច្ចត្រូវផ្ដល់ប្រាក់ឈ្នួលនាវិក គិតត្រឹមថ្ងៃដែលបានបញ្ចប់កិច្ចសន្យាការងារនាវិកមុនកាលកំណត់នោះ។

មាត្រា៦៧ .-

នៅពេលដែលនាវាសញ្ជាតិខ្មែរត្រូវបានលុបចេញពីការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ នាវិកដែលបម្រើការងារនៅលើនាវានោះ ក៏ត្រូវបានបញ្ចប់កិច្ចសន្យាការងារនាវិកផងដែរ។

ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាការវេទកិច្ចត្រូវផ្ដល់មូលវិចារលើការងាររបស់នាវិក និងត្រូវផ្ដល់ប្រាក់ឈ្នួលនាវិករយៈពេល២(ពីរ)ខែ គិតចាប់ពីថ្ងៃលុបចេញពីការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

មាត្រា៦៨ .-

នៅពេលនាវាសញ្ជាតិខ្មែរបានខូចដោយស្ថិតក្នុងដំណាក់កាលជួសជុល នាវិកត្រូវបានប្រគល់ការងារផ្សេងទៀតស្របតាមមុខជំនាញរបស់ខ្លួន។ ករណីនាវិកមិនទទួលបំពេញការងារនោះ ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាការវេទកិច្ចអាចបញ្ចប់កិច្ចសន្យាការងារនាវិកបាន។

ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភាវវេទកិច្ចត្រូវផ្ដល់មូលវិចារលើការងាររបស់នាវិកនិងត្រូវផ្ដល់ប្រាក់ឈ្នួលនាវិក គិតត្រឹមថ្ងៃដែលត្រូវបានបញ្ចប់កិច្ចសន្យាការងារនាវិកមុនកាលកំណត់នោះ។

មាត្រា៦៩ .-

នាយនាវាត្រូវបញ្ជូននាវិកដែលបានបញ្ចប់កិច្ចសន្យាការងារនាវិកទៅកាន់ប្រទេសរបស់នាវិកវិញ ស្របតាមកិច្ចសន្យាការងារនាវិក។

រាល់ការចំណាយសម្រាប់ការស្នាក់នៅនិងការបរិភោគអាហារ ឬចំណាយដែលចាំបាច់ផ្សេងទៀត ក្នុងកំលុងពេលរង់ចាំការបញ្ជូនត្រឡប់ទៅកាន់ប្រទេសរបស់ខ្លួន និងការធ្វើដំណើររបស់នាវិកទៅកាន់ប្រទេសរបស់ខ្លួន ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ ជាបន្ទុករបស់ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភាវវេទកិច្ច។

មាត្រា៧០ .-

នៅពេលនាវាសញ្ជាតិខ្មែរបានបាត់បង់ទាំងស្រុង នាវិកដែលបម្រើការងារនៅលើនាវានោះត្រូវបាន បញ្ចប់នៅមុនពេលកំណត់ ដូចមានចែងនៅក្នុងកិច្ចសន្យាការងារនាវិក។

ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភាវវេទកិច្ចត្រូវផ្ដល់មូលវិចារលើការងារនាវិក និងផ្ដល់ប្រាក់ឈ្នួលនាវិករយៈពេល ២(ពីរ)ខែ គិតចាប់ពីថ្ងៃដែលនាវានោះបានបាត់បង់។

មាត្រា៧១ .-

នាវិកមានសិទ្ធិទទួលការទូទាត់លើការចំណាយផ្សេងៗសម្រាប់ប្រតិបត្តិការនាវា ទោះបីជានាវាសញ្ជាតិខ្មែរបានបាត់បង់ទាំងស្រុង និងអត្ថប្រយោជន៍ផ្សេងទៀតក្នុងប្រតិបត្តិការជួយសង្គ្រោះនាវា។

មាត្រា៧២ .-

ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភាវវេទកិច្ចត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះនាវិកដែលបម្រើការងារនៅលើនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ស្ថិតនៅក្រៅប្រទេសរបស់ខ្លួន ក្នុងករណីដូចខាងក្រោម៖

១- នាវិកមានជំងឺត្រូវទទួលបានការព្យាបាលឬការវះកាត់ ដោយមិនអាចពន្យារពេលបាន។

២- នាវិកទទួលមរណភាព អាចត្រូវបានបញ្ជូនសពមកប្រទេសកំណើត ឬធ្វើការបញ្ចុះ ឬបូជានៅក្រៅប្រទេសកំណើត។

មាត្រា៧៣ .-

នាវិកដែលកំពុងបម្រើការងារលើនាវាសមុទ្រ ត្រូវទទួលបានប្រាក់ឈ្នួលនាវិក ដោយអនុលោមតាមការព្រមព្រៀង ដូចមានចែងនៅក្នុងកិច្ចសន្យាការងារនាវិក។

ប្រាក់ឈ្នួលនាវិក ត្រូវផ្ដល់ឱ្យនាវិកឱ្យបានទៀងទាត់នៅតាមខែនីមួយៗ។

ប្រាក់ឈ្នួលនាវិក ត្រូវផ្ដល់ឱ្យនាវិក ទោះបីក្នុងកំលុងពេលឈប់សម្រាកប្រចាំឆ្នាំនិងការងារថែមម៉ោង។

មាត្រា៧៤ .-

ការងារថែមម៉ោងរបស់នាវិកនៅពេលនាវាកំពុងធ្វើនាវាចរណ៍ មិនត្រូវលើសពី២(ពីរ)ម៉ោងក្នុងមួយថ្ងៃ បន្ថែមលើម៉ោងធ្វើការងារប្រចាំថ្ងៃរបស់នាវិក។

ក្នុងករណីចាំបាច់ ការងារថែមម៉ោងរបស់នាវិក មិនត្រូវលើសពី៦(ប្រាំមួយ)ម៉ោងក្នុងមួយថ្ងៃ បន្ថែមលើម៉ោងធ្វើការងារប្រចាំថ្ងៃរបស់នាវិក។

ម៉ោងធ្វើការសរុបរបស់នាវិកនៅលើនាវា មិនត្រូវលើសពី៧២(ចិតសិបពីរ)ម៉ោងក្នុងមួយសប្ដាហ៍។

ការងារបន្ថែមម៉ោងរបស់នាវិកនៅលើនាវា មិនត្រូវយកមកអនុវត្តឡើយ ក្នុងករណីប្រធានសក្តិ។

មាត្រា៧៥ .-

ត្រូវបានបង្កើតគណៈកម្មការសម្របសម្រួលវិវាទការងារនាវិក ដើម្បីសម្របសម្រួលវិវាទការងាររបស់នាវិក។

ការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់គណៈកម្មការសម្របសម្រួលវិវាទការងារនាវិក ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

មាត្រា៧៦ .-

វិវាទការងាររបស់នាវិកដែលបម្រើការងារលើនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ អាចសម្របសម្រួលដោយយន្តការដោះស្រាយវិវាទណាមួយផ្សេងទៀត ឬដោយតុលាការមានសមត្ថកិច្ច។

មាត្រា៧៧ .-

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ត្រូវជំរុញបង្កើតភ្នាក់ងារផ្គត់ផ្គង់នាវិក ដើម្បីជានាស្វែងរកទីផ្សារនាវិក លើកកម្ពស់ការបណ្តុះបណ្តាលនិងពង្រឹងគុណភាពសមត្ថភាពនាវិក ធានាការពារសិទ្ធិនិងផលប្រយោជន៍របស់នាវិក សម្រាប់នាវិកដែលបម្រើការងារនៅលើនាវា។

លក្ខខណ្ឌនិងនីតិវិធីនៃការបង្កើតភ្នាក់ងារផ្គត់ផ្គង់នាវិក ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

ជំពូកទី៦
នាវាចរណ៍
ផ្នែកទី១
បទប្បញ្ញត្តិនាវាចរណ៍
កថាភាគទី១
បទប្បញ្ញត្តិទូទៅ

មាត្រា៧៨ .-

នាវាសញ្ជាតិខ្មែរត្រូវគោរពតាមបទប្បញ្ញត្តិនាវាចរណ៍ដូចមានចែងនៅក្នុងច្បាប់នេះ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន និងត្រូវគោរពបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធនឹងនាវាចរណ៍នៃប្រទេសដែលនាវាកំពុងស្ថិតនៅ។

នាវាឆ្នេរសមុទ្រ នាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស និងនាវាបរទេស ដែលកំពុងស្ថិតនៅក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវគោរពតាមបទប្បញ្ញត្តិនាវាចរណ៍ ដូចមានចែងនៅក្នុងច្បាប់នេះនិងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាន។

បទប្បញ្ញត្តិនៅក្នុងជំពូកនេះ មិនរាំងដល់ប្រតិបត្តិការតាមវិធានពិសេសដែលអនុវត្តនៅក្នុងដែនទឹកកំពង់ផែ ព្រែកជីក និងផ្លូវទឹកបិទជិតដែលតភ្ជាប់ទៅផ្លូវសមុទ្រឡើយ។

មាត្រា៧៩ .-

បទប្បញ្ញត្តិនាវាចរណ៍ រួមមានវិធានបើកបរ ភ្លើងបើកបរ សញ្ញាបើកបរ សញ្ញាភ្លើង និងសញ្ញាសំឡេង។

មាត្រា៨០ .-

នាយនាវា ឬបរិបាលនាវា ឬអ្នកបើកបរនាវា ត្រូវយកចិត្តទុកដាក់ប្រុងប្រយ័ត្នចំពោះគ្រប់ប្រភេទគ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍ គ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិច និងគ្រប់កាលៈទេសៈពិសេស ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងលក្ខខណ្ឌកំណត់ត្រារបស់នាវា ដែលអាចអនុញ្ញាតឱ្យនាយនាវា ឬបរិបាលនាវា ឬអ្នកបើកបរនាវាមិនចាំបាច់គោរពតាមវិធានបើកបរ ដើម្បីចៀសវាងគ្រោះថ្នាក់ភ្លាមៗ។

នាយនាវា ឬបរិបាលនាវា ឬអ្នកបើកបរនាវា មិនត្រូវបានឱ្យរួចផុតពីការទទួលខុសត្រូវ ចំពោះផលអវិជ្ជមានដែលកើតឡើងដោយការធ្វេសប្រហែសមិនគោរពតាមវិធានបើកបរ ឬការធ្វេសប្រហែសដែលតម្រូវឱ្យអនុវត្តតាមទម្លាប់របស់នាវិក ឬដោយកាលៈទេសៈពិសេសនៃករណីណាមួយឡើយ។

កថាភាគទី២
វិធានបើកបរ

មាត្រា៨១ .-

នាវិកត្រូវឃ្លាំមើលផ្លូវជាប់ជានិច្ចនិងឱ្យបានត្រឹមត្រូវដោយការមើលនិងស្តាប់ រួមផ្សំនឹងការប្រើគ្រប់មធ្យោបាយដែលមាន ស្របតាមកាលៈទេសៈនិងស្ថានភាពជាក់ស្តែង ដើម្បីវាយតម្លៃឱ្យបានគ្រប់ជ្រុងជ្រោយនូវស្ថានភាពដំណើរចរណ៍និងហានិភ័យនៃការប៉ះទង្គិច។

មាត្រា៨២ .-

នាវានីមួយៗត្រូវធ្វើដំណើរក្នុងល្បឿនសុវត្ថិភាពជានិច្ច ដែលអាចឱ្យនាវាចាត់វិធានការបានត្រឹមត្រូវនិងមានប្រសិទ្ធភាព ដើម្បីបញ្ចៀសការប៉ះទង្គិច និងអាចបញ្ឈប់ចលនានាវាបាននៅក្នុងចម្ងាយមួយសមស្រប ស្របតាមកាលៈទេសៈនិងស្ថានភាពជាក់ស្តែង។

មាត្រា៨៣ .-

នាវានីមួយៗត្រូវប្រើគ្រប់មធ្យោបាយដែលមានស្របតាមកាលៈទេសៈនិងស្ថានភាពជាក់ស្តែង ដើម្បីកំណត់ហានិភ័យនៃការប៉ះទង្គិចដែលអាចកើតមានឡើង ហើយបើមានការសង្ស័យអំពីហានិភ័យនេះកើតឡើង ត្រូវចាត់ទុកថាវាពិតជាកើតឡើង។

ប្រសិនបើមានបំពាក់រ៉ាដាដែលមានមុខងារប្រតិបត្តិការជាក់លាក់ ត្រូវប្រើឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ដោយត្រូវផ្តើមពិនិត្យមើលក្នុងវង់គំហើញឆ្ងាយ ដើម្បីទទួលបានព័ត៌មានព្រមានជាមុនអំពីហានិភ័យនៃការប៉ះទង្គិច និងគណនាប៉ារ៉ាម៉ែត្រចលនារបស់គោលដៅដែលបានសង្កេត។

ព័ត៌មានពុំមានមូលដ្ឋានគ្រប់គ្រាន់ មិនត្រូវសន្មតយកជាបានការ ជាពិសេសព័ត៌មានដែលទទួលបានពីរ៉ាដា។

ក្នុងការកំណត់ហានិភ័យនៃការប៉ះទង្គិចដែលអាចកើតឡើង ត្រូវពិចារណាលើនិទ្ទេសដូចខាងក្រោម៖

- ហានិភ័យនឹងកើតឡើង ប្រសិនបើទិសសង្កេតទៅនាវាដែលខិតមកជិតមិនផ្លាស់ប្តូរ
- ហានិភ័យអាចកើតឡើងបាននៅពេលណាមួយ ទោះបីជាមានការកត់សម្គាល់ឃើញច្បាស់ថាមានការប្រែប្រួលទិសសង្កេត ជាពិសេសនៅពេលធ្វើដំណើរខិតចូលជិតគ្នាជាមួយនាវាមានទំហំធំ ឬនាវាសណ្តោង ឬធ្វើដំណើរកៀកគ្នាខ្លាំងជាមួយនាវាផ្សេងទៀត។

មាត្រា៨៤ .-

ចំណាត់ការណាមួយដើម្បីបញ្ចៀសការប៉ះទង្គិច ត្រូវធ្វើឡើងស្របតាមវិធានបើកបរ ហើយប្រសិនបើកាលៈទេសៈអនុញ្ញាត ត្រូវធ្វើដោយការជឿជាក់ ធ្វើក្នុងពេលវេលាគ្រប់គ្រាន់ និងអនុវត្តកិច្ចការសង្កេតដោយផ្ចិតផ្ចង់ក្នុងនាមជាអ្នកដើរសមុទ្រដ៏ល្អ។

ការប្តូរទិសបើកបរនិង/ឬល្បឿនដើម្បីបញ្ចៀសការប៉ះទង្គិច ប្រសិនបើកាលៈទេសៈអនុញ្ញាត ត្រូវធ្វើឱ្យប្រែប្រួលខ្លាំង ដើម្បីឱ្យនាវាផ្សេងទៀតមើលឃើញដោយភ្នែកឬរ៉ាដា ហើយមិនត្រូវប្តូរទិសបើកបរនិង/ឬល្បឿនម្តងម្តងៗច្រើនដងឡើយ។

ប្រសិនបើមានលម្ហគ្រប់គ្រាន់ ការប្តូរទិសបើកបរអាចជាចំណាត់ការតែមួយដែលមានប្រសិទ្ធភាពបំផុត ដើម្បីបញ្ចៀសស្ថានភាពកៀកគ្នាខ្លាំង ហើយត្រូវធ្វើក្នុងពេលវេលាគ្រប់គ្រាន់និងមិនបង្កឱ្យមានស្ថានភាពកៀកគ្នាខ្លាំងផ្សេងទៀត។

ROYAUME DU CAMBODGE
LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

ចំណាត់ការដែលបានធ្វើឡើងដើម្បីបញ្ចៀសការប៉ះទង្គិចជាមួយនាវាផ្សេងទៀត ត្រូវអនុវត្តកិច្ចការសង្កេតដើម្បីឱ្យនាវាឆ្លងកាត់គ្នាក្នុងចម្ងាយសុវត្ថិភាព ហើយចំណាត់ការដែលប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ត្រូវពិនិត្យមើលដោយយកចិត្តទុកដាក់រហូតដល់នាវាផ្សេងទៀតត្រូវបានឆ្លងកាត់ផុត។

ប្រសិនបើចាំបាច់ ដើម្បីបញ្ចៀសការប៉ះទង្គិច ឬដើម្បីទុកពេលវេលាបន្ថែមសម្រាប់វាយតម្លៃស្ថានភាព នាវាត្រូវបន្ថយល្បឿន ឬបញ្ឈប់កម្លាំងចលករ ឬត្រូវប្រើកម្លាំងចលករបញ្ច្រាស ដើម្បីទប់កម្លាំងជម្រុលទៅមុខរបស់នាវា។

ក្នុងដំណើរឆ្លងកាត់ នាវាត្រូវគោរពតាមវិធានការដូចខាងក្រោម៖

- នាវាដែលតម្រូវមិនឱ្យបង្អាក់ការធ្វើដំណើរឬដំណើរឆ្លងកាត់ដោយសុវត្ថិភាពរបស់នាវាផ្សេងទៀត តាមវិធានណាមួយនៅពេលដែលបានតម្រូវ ត្រូវធ្វើចំណាត់ការឱ្យបានឆាប់ ដើម្បីទុកពេលនិងលម្ហគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការឆ្លងកាត់ដោយសុវត្ថិភាពរបស់នាវាផ្សេងទៀត
- នាវាដែលតម្រូវមិនឱ្យបង្អាក់ការធ្វើដំណើរឬការឆ្លងកាត់ដោយសុវត្ថិភាពរបស់នាវាផ្សេងទៀត មិនត្រូវរួចពីកាតព្វកិច្ចនេះឡើយ ប្រសិនបើនាវានេះធ្វើដំណើរខិតទៅជិតនាវាផ្សេងទៀតបង្កគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិច ហើយនៅពេលកំពុងធ្វើចំណាត់ការ ត្រូវយកចិត្តទុកដាក់ឱ្យបានពេញលេញដែលបានតម្រូវដោយវិធានបើកបរ
- នៅពេលនាវាពីរគ្រឿងកំពុងធ្វើដំណើរខិតជិតគ្នា ដែលអាចបង្កគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិច នាវាដែលមានសិទ្ធិឆ្លងកាត់ហើយមិនត្រូវបានបង្អាក់ដំណើររបស់ខ្លួន ត្រូវរក្សាកាតព្វកិច្ចពេញលេញអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃវិធានបើកបរ។

មាត្រា៨៥ .-

ការធ្វើនាវាចរណ៍នៅតាមប្រឡាយនាវាចរណ៍តូចចង្អៀត៖

១- នាវាដែលធ្វើដំណើរតាមបណ្តោយប្រឡាយនាវាចរណ៍តូចចង្អៀតឬច្រកនាវាចរណ៍ ត្រូវបើកបរអែបគែមស្តាំនៃប្រឡាយនាវាចរណ៍តូចចង្អៀតឬច្រកនាវាចរណ៍នោះ តាមដែលអាចធ្វើទៅបាននិងមានសុវត្ថិភាព។

២- នាវាមានប្រវែងខ្លីជាង២០(ម្ភៃ)ម៉ែត្រឬនាវាប្រើក្ដោង មិនត្រូវបង្អាក់ដល់ការធ្វើដំណើរប្រកបដោយសុវត្ថិភាពរបស់នាវាផ្សេងទៀត។

៣- នាវាដែលកំពុងនេសាទ មិនត្រូវបង្អាក់ដល់ការធ្វើដំណើររបស់នាវាផ្សេងទៀតឡើយ។

៤- នាវាមិនត្រូវឆ្លងកាត់ទទឹងប្រឡាយនាវាចរណ៍តូចចង្អៀតឬច្រកនាវាចរណ៍ ប្រសិនបើការឆ្លងកាត់នោះបង្អាក់ដល់ការធ្វើដំណើរប្រកបដោយសុវត្ថិភាពរបស់នាវាផ្សេងទៀត។ ក្នុងករណីមានការសង្ស័យអំពីបំណងឆ្លងកាត់ទទឹងរបស់នាវាផ្សេងទៀត នាវាដែលកំពុងធ្វើដំណើរតាមបណ្តោយផ្លូវ អាចបន្លឺសញ្ញាសំឡេងដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី៤ មាត្រា១០៦នៃច្បាប់នេះ។

៥- ការជែងនៅក្នុងប្រឡាយនាវាចរណ៍តូចចង្អៀតឬច្រកនាវាចរណ៍៖

ក- នៅក្នុងប្រឡាយនាវាចរណ៍តូចចង្អៀតឬច្រកនាវាចរណ៍ ការជែងអាចប្រព្រឹត្តទៅបានលុះត្រាតែនាវាត្រូវជែងបានយល់ព្រមឱ្យនាវាជែងឆ្លងកាត់ដោយសុវត្ថិភាព ហើយនាវាដែលមានបំណងសុំជែងត្រូវបង្ហាញអំពីបំណងសុំជែងដោយការបន្លឺសញ្ញាសំឡេង ដូចមានចែងនៅក្នុងចំណុចក កថាខណ្ឌទី៣ មាត្រា១០៦នៃច្បាប់នេះ។ នាវាត្រូវជែង បើយល់ព្រមឱ្យជែង ត្រូវឆ្លើយតបវិញដោយការបន្លឺសញ្ញាសំឡេង

ដូចមានចែងនៅក្នុងចំណុចខ កថាខណ្ឌទី៣ មាត្រា១០៦នៃច្បាប់នេះ និងចាត់វិធានការជាជំហានៗដើម្បីឱ្យនាវាដែងឆ្លងកាត់ដោយសុវត្ថិភាព។ ក្នុងករណីមានការសង្ស័យ នាវាត្រូវដែងអាចបន្លឺសញ្ញាសំឡេងដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី៤ មាត្រា១០៦នៃច្បាប់នេះ។

៥- បញ្ញត្តិនេះមិនលើកលែងឱ្យនាវាសុំដែង រួចផុតពីកាតព្វកិច្ច ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា៨៩នៃច្បាប់នេះឡើយ។

៦- នាវាដែលកំពុងធ្វើដំណើរនៅជិតផ្លូវកោងឬទៅជិតប្រឡាយនាវាចរណ៍តូចចង្អៀតឬច្រកនាវាចរណ៍ ជាកន្លែងដែលនាវាផ្សេងទៀតមើលមិនឃើញ ត្រូវបើកបរដោយប្រុងប្រយ័ត្ន និងបន្លឺសញ្ញាសំឡេងដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី៥ មាត្រា១០៦នៃច្បាប់នេះ។

៧- នាវាត្រូវចៀសវាងបោះយុថ្កានៅក្នុងប្រឡាយនាវាចរណ៍តូចចង្អៀត លើកលែងតែកាលៈទេសៈអនុញ្ញាត។

មាត្រា៨៦ .-

បញ្ញត្តិនៃមាត្រានេះអនុវត្តចំពោះគន្លងបែងចែកចរាចរណ៍ដែលបានអនុម័តដោយអង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ ហើយនាវាដែលធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់គន្លងបែងចែកចរាចរណ៍នេះ ក៏មិនត្រូវរួចផុតពីកាតព្វកិច្ចអនុវត្តបទប្បញ្ញត្តិនាវាចរណ៍ផ្សេងទៀតឡើយ។

នាវាដែលប្រើគន្លងបែងចែកចរាចរណ៍ ត្រូវ៖

- ធ្វើដំណើរនៅតាមគន្លងចរាចរណ៍ ស្របតាមទិសដៅរួមនៃលំហូរចរាចរណ៍សម្រាប់គន្លងនោះ
- តាមដែលអាចធ្វើទៅបាន ត្រូវធ្វើដំណើរឱ្យឃ្លាតពីបន្ទាត់បែងចែកចរាចរណ៍ឬតំបន់បែងចែកចរាចរណ៍
- ជាទូទៅ ត្រូវចូលឬចេញគន្លងចរាចរណ៍នៅតាមមាត់ច្រកនៃគន្លង ហើយនៅពេលចូលឬចេញត្រង់ផ្នែកចំហៀង ត្រូវធ្វើឡើងក្នុងមុំតូចជៀបជាមួយនឹងទិសដៅរួមតាមដែលអាចធ្វើបាន។

តាមដែលអាចធ្វើបាន នាវាត្រូវចៀសវាងការឆ្លងកាត់ទទឹងគន្លងបែងចែកចរាចរណ៍ ហើយបើចាំបាច់ត្រូវកាត់ទទឹង ត្រូវឱ្យទិសក្បាលនាវាកាត់ត្រង់ឬស្ទើរត្រង់ជៀបទៅនឹងទិសដៅរួមនៃលំហូរចរាចរណ៍តាមដែលអាចធ្វើបាន។

ក្នុងតំបន់ចរាចរណ៍ជាប់ដីគោក នាវាត្រូវអនុវត្តដូចខាងក្រោម៖

- នាវាមិនត្រូវប្រើតំបន់ចរាចរណ៍ជាប់ដីគោក នៅពេលណាដែលនាវាអាចប្រើគន្លងចរាចរណ៍ប្រកបដោយសុវត្ថិភាព នៅក្នុងគន្លងបែងចែកចរាចរណ៍ដែលស្ថិតនៅជិតនោះ លើកលែងនាវាមានប្រវែងខ្លីជាង២០(ម្ភៃ)ម៉ែត្រ នាវាប្រើក្ដោង និងនាវាកំពុងធ្វើនេសាទ ដែលអាចប្រើតំបន់ចរាចរណ៍នោះបាន
- បើទោះជាមានបញ្ញត្តិក្នុងគ្រទី១ខាងលើនេះក៏ដោយ ក៏នាវាអាចប្រើតំបន់ចរាចរណ៍ជាប់ដីគោកបានដែរ នៅពេលនាវាកំពុងធ្វើដំណើរចូលចេញកំពង់ផែ ស្ថានីយសមុទ្រ ស្ថានីយកណ្ដាលឬកន្លែងដែលស្ថិតនៅក្នុងតំបន់ចរាចរណ៍នេះ ឬដើម្បីចៀសវាងគ្រោះថ្នាក់ភ្លាមៗ។

នាវា ក្រៅពីនាវាកាត់ទទឹង ឬនាវាចូលចេញគន្លងចរាចរណ៍ មិនត្រូវចូលតំបន់បែងចែកចរាចរណ៍ ឬឆ្លងបន្ទាត់បែងចែកចរាចរណ៍បានទេ លើកលែងតែករណីដូចខាងក្រោម៖

- ករណីអាសន្ន ដើម្បីបញ្ចៀសគ្រោះថ្នាក់ភ្លាមៗ
- ករណីធ្វើនេសាទនៅក្នុងតំបន់បែងចែកចរាចរណ៍។

ROYAUME DU CAMBODGE LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

នាវាដែលធ្វើនាវាចរណ៍នៅតំបន់ដែលស្ថិតនៅជិតមាត់ច្រកគន្លងបែងចែកចរាចរណ៍ ត្រូវធ្វើនាវាចរណ៍ដោយប្រុងប្រយ័ត្នជាពិសេស។

តាមដែលអាចធ្វើទៅបាន នាវាត្រូវចៀសវាងបោះយុថ្កានៅក្នុងគន្លងបែងចែកចរាចរណ៍ ឬនៅតំបន់ដែលស្ថិតនៅជិតមាត់ច្រកគន្លងបែងចែកចរាចរណ៍។

នាវាដែលមិនប្រើគន្លងបែងចែកចរាចរណ៍ ត្រូវចៀសឱ្យឆ្ងាយពីគន្លងនេះ តាមដែលអាចធ្វើបាន។

នាវាកំពុងធ្វើនេសាទ មិនត្រូវបង្អាក់ការធ្វើដំណើររបស់នាវាដែលកំពុងប្រើគន្លងចរាចរណ៍នោះទេ។

នាវាមានប្រវែងខ្លីជាង២០(ម្ភៃ)ម៉ែត្រឬនាវាប្រើក្ដោង មិនត្រូវបង្អាក់ដល់ការធ្វើដំណើរដោយសុវត្ថិភាពរបស់នាវាប្រើម៉ាស៊ីនដែលកំពុងប្រើគន្លងចរាចរណ៍នោះទេ។

នាវាមានកម្រិតសមត្ថភាពចលនាចរណ៍ នៅពេលជាប់រវល់ប្រតិបត្តិការរក្សាសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍នៅក្នុងគន្លងបែងចែកចរាចរណ៍ រាយ ទម្លាក់ ថែទាំជួសជុល ឬលើកខ្សែកាបក្រោមទឹកនៅក្នុងគន្លងបែងចែកចរាចរណ៍ ត្រូវបានលើកលែងពីការអនុវត្តតាមបទប្បញ្ញត្តិនៅក្នុងវិធាននេះ។

មាត្រា៨៧ .-

លើកលែងតែទីកន្លែងដែលតម្រូវអនុវត្តតាមវិធានផ្សេងដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា៨៥ មាត្រា៨៦ និងមាត្រា៨៩នៃច្បាប់នេះ នាវាត្រូវអនុវត្តតាមគោលការណ៍ ដូចខាងក្រោមៈ

១- នាវាប្រើម៉ាស៊ីន ត្រូវចៀសចេញពីនាវាមិនអាចបញ្ជាបាន នាវាមានកម្រិតសមត្ថភាពចលនាចរណ៍ នាវាកំពុងនេសាទ និងនាវាប្រើក្ដោង។

២- នាវាប្រើក្ដោង ត្រូវចៀសចេញពីនាវាមិនអាចបញ្ជាបាន នាវាមានកម្រិតសមត្ថភាពចលនាចរណ៍ និងនាវាកំពុងនេសាទ។

៣- នាវាកំពុងនេសាទ ត្រូវចៀសចេញពីនាវាមិនអាចបញ្ជា និងនាវាមានកម្រិតសមត្ថភាពចលនាចរណ៍។

៤- លើកលែងតែកាលៈទេសៈអនុញ្ញាត នាវាគ្រប់ប្រភេទ ក្រៅពីនាវាមិនអាចបញ្ជាបាន និងនាវាមានកម្រិតសមត្ថភាពចលនាចរណ៍ ត្រូវចៀសវាងការបង្អាក់ដល់ការឆ្លងកាត់ដោយសុវត្ថិភាពរបស់នាវាមានដែនកម្រិតជម្រៅស៊ីទឹកដែលបង្ហាញភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរ ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១០១នៃច្បាប់នេះ។ នាវាមានដែនកម្រិតជម្រៅស៊ីទឹក ត្រូវបើកបរដោយការប្រុងប្រយ័ត្នជាពិសេស ដោយមានការយកចិត្តទុកដាក់ចំពោះលក្ខខណ្ឌពិសេសរបស់ខ្លួន។

៥- យន្តហោះសមុទ្រពេលកំពុងបើកបរលើទឹក ត្រូវរក្សាគម្លាត និងចៀសវាងការបង្អាក់ដល់ការធ្វើនាវាចរណ៍របស់នាវាទាំងអស់។ ទោះយ៉ាងណាក៏ដោយ ក្នុងកាលៈទេសៈមានហានិភ័យប៉ះទង្គិចកើតឡើងយន្តហោះសមុទ្រត្រូវគោរពតាមបញ្ញត្តិនៃជំពូកនេះ។

៦- យានហោះលើទឹកៈ

- នៅពេលហោះឡើង ចុះចត និងហោះនៅជិតផ្ទៃទឹក ត្រូវរក្សាគម្លាត និងចៀសវាងការបង្អាក់ការធ្វើនាវាចរណ៍ពីនាវាទាំងអស់
- នៅពេលធ្វើប្រតិបត្តិការលើផ្ទៃទឹក ត្រូវអនុវត្តតាមបញ្ញត្តិនៃជំពូកនេះដូចនាវាប្រើម៉ាស៊ីនដែរ។

មាត្រា៨៨ .-

នៅពេលដែលនាវាប្រើក្ដោងធ្វើដំណើរមកជិតគ្នា ដែលអាចនឹងបង្កការប៉ះទង្គិចនោះ នាវាមួយក្នុងចំណោមនាវាទាំងពីរ ត្រូវចៀសតាមករណីដូចតទៅៈ

១- នៅពេលណាដែលនាវានីមួយៗទទួលរងខ្យល់បក់នៅចំហៀងផ្សេងគ្នា នាវាដែលប៉ះខ្យល់នៅខាងឆ្វេង ត្រូវចៀស។

២- នៅពេលណាដែលនាវាទាំងពីរទទួលរងខ្យល់បក់នៅចំហៀងដូចគ្នា នាវាដែលធ្វើដំណើរនៅលើខ្យល់ ត្រូវចៀសពីផ្លូវនាវាដែលធ្វើដំណើរនៅក្រោមខ្យល់។

៣- ប្រសិនបើនាវាដែលទទួលរងនូវខ្យល់បក់នៅខាងឆ្វេង មើលឃើញនាវាដែលស្ថិតនៅលើខ្យល់ ហើយមិនអាចកំណត់បានពិតប្រាកដអំពីខ្យល់បក់នៅខាងឆ្វេងឬនៅខាងស្តាំរបស់នាវានោះ នាវានោះត្រូវចៀស។

សម្រាប់បទប្បញ្ញត្តិនៅក្នុងមាត្រានេះ ចំហៀងដែលស្ថិតនៅលើខ្យល់ត្រូវបានចាត់ទុកជាចំហៀងដែលស្ថិតនៅប្រឈមនឹងទិសដៅខ្យល់បក់ទៅលើផ្ទាំងក្តោងសំខាន់ ឬសម្រាប់ករណីនាវាបំពាក់ដោយក្តោងត្រង់ ចំហៀងដែលស្ថិតនៅលើខ្យល់ត្រូវបានចាត់ទុកជាចំហៀងដែលមានខ្យល់បក់លើផ្ទាំងក្តោងខ្លាំងជាង។

មាត្រា៨៩ .-

នាវាណាមួយកំពុងជែងនាវាមួយទៀត ត្រូវរក្សាចម្ងាយពីនាវាដែលត្រូវជែងនោះ។

នាវាត្រូវចាត់ទុកថាកំពុងជែង នៅពេលដែលនាវានោះបានទៅជិតនាវាមួយទៀត ឋិតនៅក្នុងទិសដៅមានមុំធំជាង២២,៥ដឺក្រេ ចំហៀងខាងក្រោយនៃនាវានោះ។ ក្នុងទីតាំងនេះ នាពេលយប់ នាវាកំពុងជែងអាចមើលឃើញតែភ្លើងកន្សៃ ដោយមិនមើលឃើញភ្លើងចំហៀងណាមួយរបស់នាវាត្រូវជែងឡើយ។

នៅពេលនាវាមានការសង្ស័យអំពីការកំពុងជែងនាវាមួយទៀត នាវាជែងត្រូវចាត់ថាជាករណីជែង និងត្រូវចាត់វិធានការស្របទៅតាមបទប្បញ្ញត្តិនាវាចរណ៍។

ការប្រែប្រួលទិសសង្កេតរវាងនាវាទាំងពីរជាបន្តបន្ទាប់ មិនធ្វើឱ្យនាវាជែងក្លាយជានាវាកាត់ទទឹងឡើយសម្រាប់ន័យនៅក្នុងបទប្បញ្ញត្តិនាវាចរណ៍ ឬធ្វើឱ្យនាវាជែងរួចពីកាតព្វកិច្ចរក្សាគម្លាតពីនាវាត្រូវជែងឡើយ លុះត្រាតែនាវាជែងត្រូវបានឆ្លងផុតពីនាវាដែលត្រូវជែង។

មាត្រា៩០ .-

នៅពេលដែលនាវាប្រើម៉ាស៊ីនពីរគ្រឿង មានទិសដៅបើកបរទល់មុខគ្នាឬស្ទើរទល់មុខគ្នា ដែលអាចនឹងបង្កហានិភ័យនៃការប៉ះទង្គិច នាវាទាំងពីរនោះត្រូវងាកទៅខាងស្តាំរៀងៗខ្លួន។

ស្ថានភាពដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ ចាត់ទុកថាកើតមាននៅពេលដែលនាវាមួយបានឃើញក្បាលនាវាមួយទៀតចំពីមុខឬស្ទើរចំពីមុខ ហើយនៅពេលយប់បានឃើញភ្លើងដងក្តោងឬភ្លើងចំហៀងទាំងពីររបស់នាវាមួយទៀត។

នៅពេលដែលនាវាមួយស្ថិតនៅក្នុងការសង្ស័យអំពីការចៀសជាមួយនាវាមួយផ្សេងទៀត ត្រូវសន្មតថាការចៀសគ្នានឹងកើតមានឡើង ហើយត្រូវចាត់វិធានការសមស្របដើម្បីចៀស។

មាត្រា៩១ .-

នៅពេលនាវាប្រើម៉ាស៊ីនពីរគ្រឿងកំពុងធ្វើដំណើរកាត់មុខគ្នា អាចនឹងបង្កហានិភ័យនៃការប៉ះទង្គិច នាវាដែលឃើញនាវាមួយទៀតស្ថិតនៅចំហៀងខាងស្តាំ ត្រូវចៀសនាវានោះ ហើយត្រូវចៀសវាងការចៀសនៅពីខាងមុខនាវាមួយទៀត លើកលែងតែកាលៈទេសៈអនុញ្ញាត។

មាត្រា៩២ .-

ប្រសិនបើអាចធ្វើទៅបាន នាវានីមួយៗដែលត្រូវទុកផ្លូវឱ្យនាវាផ្សេងទៀត ត្រូវចាត់វិធានការជាមុន និងត្រឹមត្រូវដើម្បីទុកផ្លូវឱ្យនាវាផ្សេងទៀត។

មាត្រា៩៣ .-

ប្រសិនបើនាវាមួយក្នុងចំណោមនាវាពីរគ្រឿងកំពុងចៀស នាវាត្រូវចៀសត្រូវរក្សាទិសបើកបរនិងល្បឿនដដែល និងត្រូវមានវិធានការចាំបាច់នានាដើម្បីបញ្ចៀសការប៉ះទង្គិច ប្រសិនបើនាវាចៀសនោះមិនបានចាត់វិធានការអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ។

នៅពេលនាវាពីរគ្រឿងចៀសគ្នា នាវាដែលត្រូវបានចៀស ត្រូវរក្សាទិសបើកបរនិងល្បឿន។ ក្នុងករណីមើលឃើញថានាវាដែលត្រូវចៀស មិនអាចចាត់វិធានការអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ នាវាដែលត្រូវបានចៀស ត្រូវចាត់វិធានការបញ្ចៀសការប៉ះទង្គិចដោយធ្វើចលនាចរណ៍ឱ្យបានឆាប់។

នៅពេលមានមូលហេតុណាមួយ នាវាដែលតម្រូវឱ្យរក្សាទិសបើកបរនិងល្បឿន មើលឃើញនាវារបស់ខ្លួននិងនាវាមួយផ្សេងទៀតស្ថិតនៅកៀកគ្នាខ្លាំង ដែលការប៉ះទង្គិចមិនអាចគេចផុតដោយចំណាត់ការរបស់នាវាមួយទៀតតែឯង នាវានេះត្រូវចៀសដើម្បីបញ្ចៀសការប៉ះទង្គិច។

នាវាប្រើម៉ាស៊ីនដែលចាត់វិធានការក្នុងស្ថានភាពឆ្លងកាត់ទទឹងអនុលោមតាមបញ្ញត្តិក្នុងកថាខណ្ឌទី២នៃមាត្រានេះ ដើម្បីបញ្ចៀសការប៉ះទង្គិចជាមួយនាវាប្រើម៉ាស៊ីនផ្សេងទៀត មិនត្រូវប្តូរទិសបើកបរទៅឆ្វេងដែលមាននាវាមួយទៀតស្ថិតនៅផ្នែកខាងឆ្វេងរបស់ខ្លួន លើកលែងតែកាលៈទេសៈអនុញ្ញាត។

បញ្ញត្តិនេះមិនអនុញ្ញាតឱ្យនាវាចៀស រួចផុតពីកាតព្វកិច្ចនៃការទុកផ្លូវឱ្យនាវាដែលត្រូវចៀស។

មាត្រា៩៤ .-

បញ្ញត្តិនៅក្នុងមាត្រានេះអនុវត្តចំពោះនាវាដែលមិនអាចមើលឃើញនាវាផ្សេងទៀតនៅពេលធ្វើនាវាចរណ៍នៅក្នុងតំបន់ឬជិតតំបន់ដែលការមើលឃើញមានកម្រិត។

នាវានីមួយៗត្រូវធ្វើដំណើរដោយល្បឿនសុវត្ថិភាពទៅតាមស្ថានភាពនិងកាលៈទេសៈជាក់ស្តែងនៃកម្រិតមើលឃើញ ហើយនាវាដែលមានបំពាក់ម៉ាស៊ីន ត្រូវត្រៀមជានិច្ចសម្រាប់ការធ្វើចលនាចរណ៍បន្ទាន់។

នៅពេលដែលត្រូវអនុវត្តបទប្បញ្ញត្តិក្នុងកថាភាគទី២ ផ្នែកទី១ នៃជំពូកនេះ នាវានីមួយៗត្រូវមានការប្រុងប្រយ័ត្នចំពោះស្ថានភាពនិងកាលៈទេសៈជាក់ស្តែងនៃកម្រិតមើលឃើញ។

នាវាដែលមើលឃើញនាវាផ្សេងទៀតតាមតែរេដាតែប៉ុណ្ណោះ ត្រូវកំណត់អំពីស្ថានភាពកាន់តែខិតជិតគ្នាខ្លាំង និង/ឬហានិភ័យនៃគ្រោះថ្នាក់ប៉ះទង្គិចកើតឡើង។ ប្រសិនបើស្ថានភាពនេះកើតឡើង នាវានេះត្រូវចាត់វិធានការបញ្ចៀសការប៉ះទង្គិចក្នុងពេលវេលាគ្រប់គ្រាន់ ហើយនៅពេលដែលវិធានការនេះជាការប្តូរទិសបើកបរតាមលទ្ធភាពដែលអាចធ្វើបាន ត្រូវចៀសវាង៖

- ការប្តូរទិសបើកបរទៅឆ្វេង ប្រសិនបើនាវាផ្សេងទៀតស្ថិតនៅចំហៀងមុខមិនមែនជានាវាដែលត្រូវជែង
- ការប្តូរទិសបើកបរទៅចំហៀងដែលមាននាវាស្ថិតនៅចំហៀងចំឬនៅចំហៀងក្រោយ។

លើកលែងករណីត្រូវបានកំណត់ថាហានិភ័យនៃការប៉ះទង្គិចមិនកើតមាន នាវានីមួយៗដែលឮសញ្ញាសំឡេងអ័ព្ទនៃនាវាផ្សេងទៀតនៅចំហៀងខាងមុខ ឬដែលមិនអាចចៀសពីស្ថានភាពខិតជិតខ្លាំងជាមួយនាវាផ្សេងទៀតដែលស្ថិតនៅចំហៀងខាងមុខរបស់ខ្លួន នាវានោះត្រូវបន្ថយល្បឿនដល់អប្បបរមាដែលអាចឱ្យនាវានោះរក្សាទិសបើកបរបាន។ ប្រសិនបើចាំបាច់ នាវានោះត្រូវបញ្ឈប់ចលនា ហើយនៅក្នុងករណីខ្លះត្រូវបើកបរដោយប្រុងប្រយ័ត្នខ្ពស់រហូតដល់គ្រោះថ្នាក់នៃការប៉ះទង្គិចត្រូវបានឆ្លងផុត។

កថាភាគទី៣
ភ្លើងបើកបរនិងសញ្ញាបើកបរ

មាត្រា៩៥ .-

បទប្បញ្ញត្តិភ្លើងបើកបរនិងសញ្ញាបើកបរ ត្រូវអនុវត្តនៅគ្រប់ស្ថានភាពអាកាសធាតុ។

ភ្លើងបើកបរដែលប្រើក្នុងវិធានពាក់ព័ន្ធ ត្រូវអនុវត្តចាប់ពីពេលថ្ងៃលិចរហូតដល់ថ្ងៃរះ ហើយនៅក្នុងពេលនេះមិនត្រូវប្រើភ្លើងផ្សេងទៀតឡើយ លើកលែងតែភ្លើងដែលមិនអាចឱ្យមានការភាន់ច្រឡំនឹងភ្លើងដូចមានចែងនៅក្នុងបទប្បញ្ញត្តិនេះ ឬមិនធ្វើឱ្យបាត់បង់គំហើញ ឬបច្ចេកលក្ខណៈដែលខុសគ្នា ឬរំខានការសង្កេតមើលបានត្រឹមត្រូវ។

ភ្លើងបើកបរដូចមានចែងនៅក្នុងបទប្បញ្ញត្តិនេះ ក៏ត្រូវបានប្រើផងដែរពីថ្ងៃរះដល់ថ្ងៃលិច នៅពេលការមើលឃើញមានកម្រិត និងត្រូវប្រើនៅក្នុងកាលៈទេសៈផ្សេងទៀតនៅពេលដែលចាត់ទុកថាចាំបាច់។

សញ្ញាបើកបរដែលប្រើក្នុងវិធានពាក់ព័ន្ធ ត្រូវបានអនុវត្តនៅពេលថ្ងៃ។

មាត្រា៩៦ .-

នាវាប្រើម៉ាស៊ីន ដែលកំពុងធ្វើដំណើរ ត្រូវបើកភ្លើងបើកបរដូចខាងក្រោម៖

- ភ្លើងដងក្ដោងមុខ
- ភ្លើងដងក្ដោងទី២ ដែលស្ថិតនៅខ្ពស់ជាងភ្លើងដងក្ដោងមុខ លើកលែងតែនាវាដែលមានប្រវែងខ្លីជាង៥០(ហាសិប)ម៉ែត្រ
- ភ្លើងចំហៀង
- ភ្លើងកន្សៃ។

នាវាប្រើកម្លាំងចលករដោយកង្ហារ នៅពេលធ្វើប្រតិបត្តិការបាតនាវារត់ប៉ប្រះទឹក ត្រូវបើកភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេភ្លឹបភ្លែតពណ៌លឿង បន្ថែមពីលើភ្លើងដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ។

យានហោះលើផ្ទៃទឹក នៅពេលហោះឡើង ចុះចត ឬហោះជិតផ្ទៃទឹក ត្រូវបើកភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេភ្លឹបភ្លែតពណ៌ក្រហម ដែលមានអាំងតង់ស៊ីតេខ្ពស់ បន្ថែមពីលើភ្លើងដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១នៃមាត្រានេះ។

នាវាប្រើម៉ាស៊ីនមានប្រវែងខ្លីជាង១២(ដប់ពីរ)ម៉ែត្រ អាចបើកភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេពណ៌ស និងភ្លើងចំហៀងជំនួសបាន។

នាវាប្រើម៉ាស៊ីនមានប្រវែងខ្លីជាង៧(ប្រាំពីរ)ម៉ែត្រ និងល្បឿនអតិបរមា៧(ប្រាំពីរ)ណត អាចបើកភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេពណ៌សជំនួសបាន ហើយបើចាំបាច់ក៏អាចបើកភ្លើងចំហៀងបន្ថែមទៀតបានដែរ។

នាវាប្រើម៉ាស៊ីនមានប្រវែងខ្លីជាង១២(ដប់ពីរ)ម៉ែត្រ មានទទឹងមិនគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ដាក់ភ្លើងចំហៀងដាច់ដោយឡែកពីគ្នា អាចដាក់ភ្លើងចំហៀងនៅលើទីតាំងតែមួយនៅអ័ក្សបណ្ដោយផ្នែកខាងមុខឬ ផ្នែកខាងក្រោយនាវាបាន។

មាត្រា៩៧ .-

នាវាប្រើម៉ាស៊ីន ដែលកំពុងសណ្ដោង ត្រូវបើកភ្លើងបើកបរ ឬសញ្ញាបើកបរ ដូចខាងក្រោម៖

- ជំនួសភ្លើងក្ដោងមុខឬភ្លើងដងក្ដោងទី២ ដោយភ្លើងដងក្ដោងពីរស្ថិតលើបន្ទាត់ឈរ ហើយប្រសិនបើប្រវែងសណ្ដោងដែលវាស់ពីកន្សៃនាវាសណ្ដោង ទៅដល់ផ្នែកក្រោយបំផុតនៃនាវាត្រូវសណ្ដោងលើសពី២០០(ពីររយ)ម៉ែត្រ ត្រូវប្រើភ្លើងដងក្ដោង៣ស្ថិតលើបន្ទាត់ឈរតែមួយ

- ភ្លើងចំហៀង
- ភ្លើងកន្សៃ
- ភ្លើងសណ្តោងដាក់លើបន្ទាត់ឈរតែមួយនៅលើភ្លើងកន្សៃ
- នៅពេលតួសណ្តោងមានប្រវែងលើសពី២០០(ពីររយ)ម៉ែត្រ ត្រូវដាក់កោនមានបាតទល់គ្នា ដែលអាចមើលឃើញច្បាស់បាន។

នៅពេលនាវារុញនិងនាវាត្រូវរុញ បានតភ្ជាប់គ្នាជាអង្គតែមួយ ត្រូវចាត់ទុកថា ជានាវាប្រើម៉ាស៊ីនតែមួយ និងត្រូវបើកភ្លើងបើកបរ ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា៩៦ខាងលើនេះ។

នាវាប្រើម៉ាស៊ីន ដែលកំពុងរុញឬសណ្តោងចំហៀង ដែលមិនមែនជាអង្គតែមួយ ត្រូវប្រើភ្លើងបើកបរ ដូចខាងក្រោម៖

- ជំនួសភ្លើងក្តោងមុខឬភ្លើងដងក្តោងទី២ ដោយភ្លើងដងក្តោងចំនួនពីរស្ថិតលើបន្ទាត់ឈរតែមួយ
- ភ្លើងចំហៀង
- ភ្លើងកន្សៃ។

ត្រទី២ កថាខណ្ឌទី១ មាត្រា៩៦នៃច្បាប់នេះ ក៏ត្រូវយកមកអនុវត្តផងដែរ ចំពោះនាវាប្រើម៉ាស៊ីន ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១និងកថាខណ្ឌទី៣នៃមាត្រានេះ។

នាវាឬវត្ថុត្រូវសណ្តោង ក្រៅពីនាវាដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី៧នៃមាត្រានេះ ត្រូវប្រើភ្លើងបើកបរ ដូចខាងក្រោម៖

- ភ្លើងចំហៀង
- ភ្លើងកន្សៃ
- កោនមានបាតទល់គ្នា ដែលអាចមើលឃើញច្បាស់ ប្រសិនបើប្រវែងសណ្តោងលើសពី២០០ (ពីររយ)ម៉ែត្រ។

ក្នុងករណីនាវាត្រូវសណ្តោងចំហៀងឬរុញស្ថិតនៅជាក្រុមតែមួយ ត្រូវប្រើភ្លើងដូចគ្នានឹងនាវាតែមួយ៖

- នាវាត្រូវរុញដែលស្ថិតនៅមុខបំផុត ហើយមិនមែនជាផ្នែកនៃអង្គតែមួយ ត្រូវដាក់ភ្លើងចំហៀង នៅផ្នែកខាងមុខរបស់នាវា
- នាវាត្រូវសណ្តោងចំហៀង ត្រូវដាក់ភ្លើងកន្សៃ និងភ្លើងចំហៀងនៅផ្នែកខាងមុខរបស់នាវា។

ផ្នែកខ្លះនៃនាវាឬវត្ថុដែលលិចទឹក ឬគ្រឿងតភ្ជាប់នាវា ឬវត្ថុត្រូវសណ្តោងដែលមិនអាចមើលឃើញ ត្រូវដាក់បង្ហាញ៖

- ប្រសិនបើប្រវែងសណ្តោងមានទទឹងខ្លីជាង២៥(ម្ភៃប្រាំ)ម៉ែត្រ ដាក់នូវភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេមួយពណ៌ស នៅលើឬជិតផ្នែកខាងមុខ និងមួយទៀតនៅលើឬជិតផ្នែកខាងក្រោយនៃវត្ថុត្រូវសណ្តោង លើកលែងតែដ្រាខុន មិនចាំបាច់ដាក់ភ្លើងនៅលើឬជិតផ្នែកខាងមុខនៃដ្រាខុននោះឡើយ
- ប្រសិនបើប្រវែងសណ្តោងមានទទឹង២៥(ម្ភៃប្រាំ)ម៉ែត្រឬវែងជាង ដាក់នូវភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេពីរពណ៌សបន្ថែមទៀតនៅលើឬជិតគែមសងខាងនាវា
- ប្រសិនបើប្រវែងសណ្តោងមានលើសពី១០០(មួយរយ)ម៉ែត្រ ដាក់នូវភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេពណ៌សបន្ថែម នៅចន្លោះភ្លើងដែលបានដាក់ដូចក្នុងត្រទី១និងទី២ខាងលើនេះ ធ្វើយ៉ាងណាឱ្យចម្ងាយរវាងភ្លើងទាំងនោះមិនលើសពី១០០(មួយរយ)ម៉ែត្រ

- កោនមានបាតទល់គ្នានៅលើឬជិតទីតាំងក្រោយបំផុតនៃនាវា ឬវត្ថុត្រូវសណ្តោងចុងក្រោយបំផុត ហើយប្រសិនបើប្រវែងសណ្តោងលើសពី២០០(ពីររយ)ម៉ែត្រ ត្រូវប្រើកោនមានបាតទល់គ្នាបន្ថែមទៀត ដែលអាចមើលឃើញច្បាស់បាន។

ក្នុងករណីមានមូលហេតុគ្រប់គ្រាន់បញ្ជាក់ថា នាវាឬវត្ថុត្រូវសណ្តោងមិនអាចប្រើភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរ ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី៥និងកថាខណ្ឌទី៧នៃមាត្រានេះ ត្រូវចាត់វិធានការដែលអាចធ្វើបានដើម្បីបំពាក់ភ្លើងឱ្យនាវាឬវត្ថុត្រូវសណ្តោង ឬដើម្បីបង្ហាញអំពីវត្តមាននៃនាវាឬវត្ថុត្រូវសណ្តោង។

ប្រសិនបើមានមូលហេតុគ្រប់គ្រាន់បញ្ជាក់ថា នាវាដែលជាធម្មតាមិនធ្វើប្រតិបត្តិការសណ្តោងមិនអាចដាក់បង្ហាញភ្លើងបើកបរដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១និងកថាខណ្ឌទី៣នៃមាត្រានេះបាន នាវានោះនឹងមិនតម្រូវឱ្យដាក់ភ្លើងនោះឡើយ នៅពេលដែលសណ្តោងនាវាផ្សេងទៀតក្នុងគ្រាអាសន្ន ឬត្រូវការជំនួយពីនាវាផ្សេងទៀត។ ករណីនេះ នាវាសណ្តោងនិងនាវាត្រូវសណ្តោង ត្រូវចាត់វិធានការដើម្បីបង្ហាញអំពីចរិតទំនាក់ទំនងរវាងគ្នា អនុលោមតាមបញ្ញត្តិមាត្រា១០៨នៃច្បាប់នេះ ជាពិសេសត្រូវបំភ្លឺឱ្យឃើញច្បាស់នូវខ្សែសណ្តោង។

មាត្រា៩៨ .-

នាវាកំពុងធ្វើដំណើរដោយប្រើក្តោង ត្រូវប្រើភ្លើងបើកបរដូចខាងក្រោម៖

- ភ្លើងចំហៀង
- ភ្លើងកន្ទៃ។

នាវាប្រើក្តោងមានប្រវែងខ្លីជាង២០(ម្ភៃ)ម៉ែត្រ ភ្លើងបើកបរដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ ត្រូវដាក់បញ្ចូលគ្នាក្នុងគោមតែមួយ នៅលើឬជិតកំពូលដងក្តោង។

នាវាប្រើក្តោងកំពុងធ្វើដំណើរ អាចបន្ថែមលើភ្លើងបើកបរដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១នៃមាត្រានេះ នូវភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេពីរនៅលើបន្ទាត់ឈរតែមួយ ខាងលើពណ៌ក្រហម ខាងក្រោមពណ៌បៃតងស្ថិតនៅលើឬជិតកំពូលដងក្តោងដែលអាចមើលឃើញច្បាស់។ ភ្លើងទាំងពីរនេះមិនត្រូវដាក់នៅជាប់នឹងភ្លើងបើកបរដែលបានដាក់ក្នុងគោមតែមួយនោះឡើយ។

នាវាប្រើក្តោងមានប្រវែងខ្លីជាង៧(ប្រាំពីរ)ម៉ែត្រ ប្រសិនបើអាចធ្វើបាន ត្រូវប្រើភ្លើងបើកបរដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១និងទី២នៃមាត្រានេះ ហើយក្នុងករណីមិនអាចធ្វើបាន ត្រូវត្រៀមពិលឬភ្លើងគោមពណ៌ស ដែលអាចបំភ្លឺបានក្នុងរយៈពេលគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីបង្ការការប៉ះទង្គិច។ ទូកអុំនិងទូកចែវ ប្រសិនបើអាចធ្វើបាន ត្រូវអនុវត្តតាមបញ្ញត្តិដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១នៃមាត្រានេះ ហើយក្នុងករណីមិនអាចធ្វើបាន ត្រូវអនុវត្តតាមបញ្ញត្តិដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី២នៃមាត្រានេះ។

នាវាដែលកំពុងធ្វើដំណើរដោយក្តោង ហើយក៏បានប្រើម៉ាស៊ីនចលករផងដែរ ត្រូវប្រើកោនកំពូលចុះក្រោមស្ថិតនៅខាងមុខក្តោងដែលអាចមើលឃើញច្បាស់។

មាត្រា៩៩ .-

នាវាកំពុងធ្វើនេសាទ ទោះជាកំពុងធ្វើដំណើរឬបោះយុថ្កា ត្រូវប្រើភ្លើងបើកបរនិងសញ្ញាបើកបរដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រានេះ។

នាវាកំពុងអូសអួន ត្រូវប្រើភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរដូចខាងក្រោម៖

- ភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេពីរនៅលើបន្ទាត់ឈរតែមួយ ខាងលើពណ៌បៃតង ខាងក្រោមពណ៌ស ឬសញ្ញាបើកបរ ដែលផ្គុំឡើងដោយកោនពីរស្ថិតលើបន្ទាត់ឈរតែមួយមានកំពូលទល់គ្នា

- ភ្លើងដងក្ដោងក្រោយ ត្រូវស្ថិតនៅខ្ពស់ជាងភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេពណ៌បៃតង ហើយប្រសិនបើនាវាមានប្រវែងខ្លីជាង៥០(ហាសិប)ម៉ែត្រ មិនតម្រូវឱ្យប្រើភ្លើងដងក្ដោងទេ
- នៅពេលនាវានៅមានចលនាលើផ្ទៃទឹក ត្រូវប្រើភ្លើងចំហៀង និងភ្លើងកន្សៀបន្ថែមទៀត។

នាវាកំពុងធ្វើនេសាទ ក្រៅពីអូសអួន ត្រូវប្រើភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរដូចខាងក្រោម៖

- ភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេពីរនៅលើបន្ទាត់ឈរតែមួយ ខាងលើពណ៌ក្រហម ខាងក្រោមពណ៌ស ឬសញ្ញាបើកបរ ដែលផ្គុំឡើងដោយកោនពីរស្ថិតលើបន្ទាត់ឈរតែមួយមានកំពូលទល់គ្នា
- នៅពេលបន្លាយឧបករណ៍នេសាទមានចម្ងាយវែងជាង១៥០(មួយរយហាសិប)ម៉ែត្រពីនាវា ត្រូវប្រើភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេពណ៌ស ឬកោនកំពូលឡើងលើ ស្ថិតក្នុងទិសដៅឆ្ពោះទៅឧបករណ៍នេសាទ
- នៅពេលនាវានៅមានចលនាលើផ្ទៃទឹក ត្រូវប្រើភ្លើងចំហៀងនិងភ្លើងកន្សៀបន្ថែមទៀត។

នាវាកំពុងធ្វើនេសាទ ស្ថិតនៅជិតគ្នានឹងនាវាកំពុងធ្វើនេសាទផ្សេងទៀត ត្រូវប្រើសញ្ញាភ្លើងបន្ថែមដូចខាងក្រោម៖

- នាវាមានប្រវែង២០(ម្ភៃ)ម៉ែត្រឡើង នៅពេលទម្លាក់អួនអូស ត្រូវប្រើភ្លើងពណ៌សពីរស្ថិតលើបន្ទាត់ឈរតែមួយ នៅពេលទាញអួនឡើង ត្រូវប្រើភ្លើងពីរ ពណ៌សខាងលើ ក្រហមខាងក្រោម ស្ថិតលើបន្ទាត់ឈរតែមួយ ហើយនៅពេលអួនទាក់នឹងឧបសគ្គ ត្រូវប្រើភ្លើងពណ៌ក្រហមពីរស្ថិតលើបន្ទាត់ឈរតែមួយ
- នាវាមានប្រវែង២០(ម្ភៃ)ម៉ែត្រឡើង កំពុងធ្វើនេសាទដោយប្រើអួនអូសជាគូ នៅពេលយប់ ត្រូវប្រើភ្លើងហ្វារដោយតម្រង់ទិសដៅទៅមុខនិងទៅនាវាជាគូអូស ហើយនៅពេលទម្លាក់ឬទាញអួនឡើងឬនៅពេលអួនទាក់នឹងឧបសគ្គ ត្រូវប្រើភ្លើងដូចក្នុងត្រេទី១ កថាខណ្ឌនេះ
- នាវាមានប្រវែងខ្លីជាង២០(ម្ភៃ)ម៉ែត្រ កំពុងធ្វើនេសាទដោយប្រើអួនអូសជាគូ អាចប្រើភ្លើងប្រហាក់ប្រហែលដូចក្នុងត្រេទី១និងទី២ខាងលើនេះ
- នាវាកំពុងធ្វើនេសាទដោយប្រើអួនហ៊ុម អាចប្រើភ្លើងពណ៌លឿងពីរស្ថិតលើបន្ទាត់ឈរតែមួយ ភ្លើងទាំងពីរនេះត្រូវបញ្ចេញពន្លឺភ្លែតៗឆ្លាស់គ្នារៀងរាល់វិនាទី ដោយមានរយៈពេលភ្លឺនិងងងឹតស្មើគ្នា ហើយភ្លើងនេះអាចប្រើតែក្នុងពេលដែលនាវាមានឧបសគ្គក្នុងដំណើរអូសអួន។

នាវានេសាទដែលមិនកំពុងធ្វើនេសាទ មិនត្រូវប្រើភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរ ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រានេះទេ ដោយត្រូវប្រើភ្លើងបើកបរនិងសញ្ញាបើកបរស្របតាមប្រវែងរបស់នាវា។

មាត្រា១០០ .-

នាវាមិនអាចបញ្ជាបាន ត្រូវប្រើភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរដូចខាងក្រោម៖

- ភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេពីរ ពណ៌ក្រហម នៅលើបន្ទាត់ឈរតែមួយ ដែលអាចមើលឃើញច្បាស់
- ស្វ៊ែឬសញ្ញាបើកបរស្រដៀងគ្នាពីរ នៅលើបន្ទាត់ឈរតែមួយ ដែលអាចមើលឃើញច្បាស់
- នៅពេលនាវានៅមានចលនាលើផ្ទៃទឹក ត្រូវប្រើភ្លើងចំហៀងនិងភ្លើងកន្សៀបន្ថែមទៀត។

លើកលែងនាវាកំពុងប្រតិបត្តិការដោះសម្អាតមីន នាវាមានកម្រិតសមត្ថភាពចលនាចរណ៍ ត្រូវប្រើភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរដូចខាងក្រោម៖

- ភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេបីនៅលើបន្ទាត់ឈរតែមួយដែលអាចមើលឃើញច្បាស់ ខាងលើនិងខាងក្រោមពណ៌ក្រហម និងកណ្ដាលពណ៌ស

- សញ្ញាបើកបរបីនៅលើបន្ទាត់ឈរតែមួយដែលអាចមើលឃើញច្បាស់ ខាងលើនិងខាងក្រោមជាស្វ៊ែ និងកណ្ដាលជាកោនមានបាតទល់គ្នា
- នៅពេលនាវានៅមានចលនាលើផ្ទៃទឹក ត្រូវប្រើភ្លើងដងក្ដោង ភ្លើងចំហៀង និងភ្លើងកន្សៃបន្ថែមទៀត
- នៅពេលបោះយុថ្កា ត្រូវប្រើភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរដូចមានចែងនៅក្នុងត្រែទី១និងទី២ និងភ្លើងឬសញ្ញាបើកបរដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១០៣នៃច្បាប់នេះបន្ថែមទៀត។

នាវាប្រើម៉ាស៊ីនកំពុងប្រតិបត្តិការសណ្ដោង ដែលនាវាសណ្ដោងនិងនាវាត្រូវសណ្ដោង មិនអាចងាកចេញខ្លាំងពីទិសបើកបរ បន្ថែមលើភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១មាត្រា៩៧នៃច្បាប់នេះ ត្រូវប្រើភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរ ដូចមានចែងនៅក្នុងត្រែទី១និងត្រែទី២ កថាខណ្ឌទី២នៃមាត្រានេះ។

នាវាកំពុងប្រតិបត្តិការបូមដីឬប្រតិបត្តិការនៅក្រោមទឹក នៅពេលមានកម្រិតសមត្ថភាពចលនាចរណ៍ត្រូវប្រើភ្លើងបើកបរនិងសញ្ញាបើកបរដូចមានចែងនៅក្នុងត្រែទី១ ត្រែទី២ និងត្រែទី៣ កថាខណ្ឌទី២ខាងលើនេះ ហើយនៅពេលមានឧបសគ្គ ត្រូវបន្ថែមភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរដូចខាងក្រោម៖

- ភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេពីពណ៌ក្រហមឬស្វ៊ែពីរ នៅលើបន្ទាត់ឈរតែមួយ ដើម្បីបង្ហាញចំហៀងនាវាដែលមានឧបសគ្គ
- ភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេពីពណ៌បៃតងឬកោនមានបាតទល់គ្នាពីរ នៅលើបន្ទាត់ឈរតែមួយ ដើម្បីបង្ហាញចំហៀងនាវាដែលនាវាផ្សេងទៀតអាចឆ្លងកាត់
- នៅពេលបោះយុថ្កា ភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌនេះ ត្រូវជំនួសដោយភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរ ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១០៣នៃច្បាប់នេះ។

នៅពេលដែលមានប្រតិបត្តិការអ្នកមុជទឹកជុំវិញបាតនាវា ហើយមិនអាចប្រើភ្លើងនិងសញ្ញាបើកបរទាំងអស់ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី៤ខាងលើនេះ នាវាត្រូវប្រើភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរ ដូចខាងក្រោម៖

- ភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេបីនៅលើបន្ទាត់ឈរតែមួយដែលអាចមើលឃើញច្បាស់ ខាងលើនិងខាងក្រោមពណ៌ក្រហម និងកណ្ដាលពណ៌ស
- ទង់សញ្ញាអន្តរជាតិដែលមានកូដអក្សរ«A» ដាក់លើដងទង់មានកម្ពស់មិនតិចជាង១(មួយ) ម៉ែត្រពីជាន់នាវា និងត្រូវបានមើលឃើញជុំវិញ។

នាវាកំពុងប្រតិបត្តិការដោះសម្អាតមីន ត្រូវបន្ថែមលើភ្លើងបើកបរសម្រាប់នាវាប្រើម៉ាស៊ីនដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា៩៦នៃច្បាប់នេះ ឬបន្ថែមលើភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរដូចមានចែងសម្រាប់នាវាបោះយុថ្កានៅក្នុងមាត្រា១០៣នៃច្បាប់នេះ នូវភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេបីពណ៌បៃតងឬស្វ៊ែបី។ ភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរមួយក្នុងចំណោមបី ត្រូវដាក់នៅជិតកំពូលដងក្ដោងមុខ ភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរនីមួយៗក្នុងចំណោមភ្លើងឬសញ្ញាបើកបរពីរទៀត ត្រូវដាក់នៅចំហៀងសងខាងនាវាផ្នែកខាងមុខ។ ភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរទាំងនេះបង្ហាញថា មានគ្រោះថ្នាក់សម្រាប់នាវាផ្សេងទៀត ដែលចូលមកជិតក្នុងចម្ងាយ១០០០(មួយពាន់) ម៉ែត្រពីនាវាដោះសម្អាតមីន។

នៅពេលកំពុងប្រតិបត្តិការអ្នកមុជទឹកជុំវិញបាតនាវា នាវាមានប្រវែងខ្លីជាង១២(ដប់ពីរ)ម៉ែត្រ មិនតម្រូវឱ្យប្រើភ្លើងបើកបរនិងសញ្ញាបើកបរ ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រានេះឡើយ។

មាត្រា១០១ .-

នាវាមានដែនកម្រិតជម្រៅស៊ីទឹក ត្រូវប្រើភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេបីពណ៌ក្រហមនៅលើបន្ទាត់ឈរតែមួយ ឬស៊ីឡាំងដែលអាចមើលឃើញច្បាស់បន្ថែមលើភ្លើងបើកបរដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា៩៦នៃច្បាប់នេះ។

មាត្រា១០២ .-

នាវាកំពុងបំពេញកណ្ដជារកិច្ច ត្រូវប្រើភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរដូចខាងក្រោម៖

- ភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេពីរនៅលើបន្ទាត់ឈរតែមួយ ខាងលើពណ៌ស និងខាងក្រោមពណ៌ក្រហម ដែលស្ថិតនៅលើឬជិតកំពូលដងក្ដោង
- ភ្លើងចំហៀងនិងភ្លើងកន្សៃបន្ថែមទៀត នៅពេលធ្វើដំណើរ
- ភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរ ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១០៣នៃច្បាប់នេះ បន្ថែមលើភ្លើងបើកបរដូចមានចែងនៅក្នុងត្រទី១ខាងលើនេះ នៅពេលបោះយុថ្កា។

នៅពេលមិនបំពេញកណ្ដជារកិច្ច នាវាកណ្ដជារ ត្រូវប្រើភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរ ដូចមានចែងស្របតាមប្រភេទនិងប្រវែងនាវា។

មាត្រា១០៣ .-

នាវាបោះយុថ្កា ត្រូវប្រើភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរដែលអាចមើលឃើញច្បាស់ ដូចខាងក្រោម៖

- ភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេពណ៌សឬស្វ៊ែមួយ នៅផ្នែកខាងមុខ
- ភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេពណ៌ស នៅកន្សៃឬជិតកន្សៃ ដែលស្ថិតនៅទាបជាងភ្លើងនៅផ្នែកខាងមុខ។

នាវាមានប្រវែងខ្លីជាង៥០(ហាសិប)ម៉ែត្រ ត្រូវប្រើភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេពណ៌សដែលអាចមើលឃើញច្បាស់ ជំនួសភ្លើងដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ។

នៅពេលបោះយុថ្កា នាវាមានប្រវែងចាប់ពី១០០(មួយរយ)ម៉ែត្រឡើង ត្រូវប្រើផងដែរនូវភ្លើងបំភ្លឺដាន់នាវាដែលមានអាំងតង់ស៊ីតេខ្ពស់ឬភ្លើងប្រហាក់ប្រហែល។

នាវាកឿង ត្រូវប្រើភ្លើងដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ឬទី២នៃមាត្រានេះ និងត្រូវប្រើបន្ថែមនូវភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរដែលអាចមើលឃើញច្បាស់ ដូចខាងក្រោម៖

- ភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេពីរពណ៌ក្រហម នៅលើបន្ទាត់ឈរតែមួយ
- ស្វ៊ែបីនៅលើបន្ទាត់ឈរតែមួយ។

នាវាមានប្រវែងខ្លីជាង៧(ប្រាំពីរ)ម៉ែត្រ មិនតម្រូវឱ្យប្រើភ្លើងបើកបរឬសញ្ញាបើកបរ ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១និងកថាខណ្ឌទី២នៃមាត្រានេះ នៅពេលដែលបោះយុថ្កានៅកន្លែងមិនស្ថិតនៅក្នុងឬនៅជិតប្រឡាយនាវាចរណ៍តូចចង្អៀត ច្រកនាវាចរណ៍ ឬតំបន់បោះយុថ្កា ឬកន្លែងដែលនាវាផ្សេងទៀតធ្វើនាវាចរណ៍ជាធម្មតា។

នាវាមានប្រវែងខ្លីជាង១២(ដប់ពីរ)ម៉ែត្រ មិនតម្រូវឱ្យប្រើភ្លើងឬសញ្ញាបើកបរដូចមានចែងនៅក្នុងត្រទី១និងត្រទី២ កថាខណ្ឌទី៤នៃមាត្រានេះ នៅពេលកឿង។

មាត្រា១០៤ .-

ករណីយន្តហោះសមុទ្រឬយានហោះលើទឹក មិនអាចប្រើភ្លើងបើកបរនិងសញ្ញាបើកបរតាមបច្ចេកទេសតាមទីតាំង ដូចមានចែងនៅក្នុងផ្នែកនេះទេ នាវានោះត្រូវប្រើភ្លើងបើកបរនិងសញ្ញាបើកបរប្រហាក់ប្រហែលតាមបច្ចេកលក្ខណៈនិងទីតាំង ដែលអាចធ្វើទៅបាន។

កថាភាគទី៤
សញ្ញាសំឡេងនិងសញ្ញាភ្លើង

មាត្រា១០៥ .-

នាវាមានប្រវែងចាប់ពី១២(ដប់ពីរ)ម៉ែត្រឡើង ត្រូវបំពាក់ស៊ីផ្លេ នាវាមានប្រវែងចាប់ពី២០(ម្ភៃ)ម៉ែត្រឡើង ត្រូវបំពាក់ជួងបន្ថែម និងនាវាមានប្រវែងចាប់ពី១០០(មួយរយ)ម៉ែត្រឡើង ត្រូវបំពាក់គងបន្ថែម ដែលមានសំឡេងមិនត្រូវច្រឡំនឹងសំឡេងជួង។ ជួង ឬគង ឬឧបករណ៍ទាំងពីរ អាចជំនួសដោយឧបករណ៍ផ្សេងទៀតដែលមានបច្ចេកលក្ខណៈសំឡេងដូច និងអាចផ្តល់សញ្ញាសំឡេងបាន។

នាវាមានប្រវែងខ្លីជាង១២(ដប់ពីរ)ម៉ែត្រ មិនមានកាតព្វកិច្ចបំពាក់សញ្ញាសំឡេងដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះឡើយ។ ទោះបីជាមិនមានកាតព្វកិច្ចបំពាក់សញ្ញាសំឡេងបែបនេះក៏ដោយ ក៏នាវាត្រូវបំពាក់ឧបករណ៍ឬប្រើមធ្យោបាយផ្សេងទៀត ដែលអាចបញ្ចេញសំឡេងបាន។

មាត្រា១០៦ .-

នៅពេលនាវាមើលឃើញគ្នា ហើយការធ្វើចលនាចរណ៍ត្រូវបានតម្រូវដោយបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ នាវាប្រើម៉ាស៊ីនកំពុងធ្វើដំណើរ ត្រូវបន្លឺសញ្ញាសំឡេងតាមស៊ីផ្លេ ដូចខាងក្រោម៖

- ខ្លី១ ប្រាប់ថា «ខ្ញុំកំពុងប្តូរទិសបើកបរទៅស្តាំ»
- ខ្លី២ ប្រាប់ថា «ខ្ញុំកំពុងប្តូរទិសបើកបរទៅឆ្វេង»
- ខ្លី៣ ប្រាប់ថា «ខ្ញុំកំពុងធ្វើចលនាថយក្រោយ»។

ក្នុងកំលុងពេលបញ្ជាចលនាចរណ៍ នាវានីមួយៗអាចបន្ថែមលើសំឡេងស៊ីផ្លេដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ នូវសញ្ញាភ្លើងដូចខាងក្រោម៖

ក- សញ្ញាភ្លើង ត្រូវមានអត្ថន័យដូចខាងក្រោម៖

- បញ្ចេញពន្លឺ១ ប្រាប់ថា «ខ្ញុំកំពុងប្តូរទិសបើកបរទៅស្តាំ»
- បញ្ចេញពន្លឺ២ ប្រាប់ថា «ខ្ញុំកំពុងប្តូរទិសបើកបរទៅឆ្វេង»
- បញ្ចេញពន្លឺ៣ ប្រាប់ថា «ខ្ញុំកំពុងធ្វើចលនាថយក្រោយ»។

ខ- ការបញ្ចេញពន្លឺ១ មានរយៈពេលប្រហែល១(មួយ)វិនាទី ចន្លោះពេលនៃការបញ្ចេញពន្លឺពីមួយទៅមួយ មានថិរវេលាប្រហែល១(មួយ)វិនាទី ហើយគម្លាតពីសញ្ញាភ្លើងមួយទៅមួយទៀតមានរយៈពេលមិនតិចជាង១០(ដប់)វិនាទី។

គ- ភ្លើងដែលប្រើសម្រាប់ផ្តល់សញ្ញា ត្រូវជាភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេពណ៌ស ដែលគេអាចមើលឃើញច្បាស់ក្នុងចម្ងាយអប្បបរមា៥(ប្រាំ)ម៉ៃល៍សមុទ្រ។

នៅពេលនាវាមើលឃើញគ្នានៅក្នុងប្រឡាយនាវាចរណ៍តូចចង្អៀតឬច្រកនាវាចរណ៍៖

ក- នាវាដែលមានបំណងជែងនាវាផ្សេងទៀត ត្រូវបញ្ជាក់អំពីបំណងសុំជែងស្របតាមបញ្ញត្តិនៃចំណុចក កថាខណ្ឌទី៥ មាត្រា៨៥នៃច្បាប់នេះ ដោយបន្លឺសញ្ញាសំឡេងតាមស៊ីផ្លេ ដូចខាងក្រោម៖

- វែង២ ខ្លី១ ប្រាប់ថា «ខ្ញុំមានបំណងជែងអ្នកខាងស្តាំ»
- វែង២ ខ្លី២ ប្រាប់ថា «ខ្ញុំមានបំណងជែងអ្នកខាងឆ្វេង»។

ខ- នាវាត្រូវជែង ត្រូវបញ្ជាក់អំពីការយល់ព្រមឱ្យជែងស្របតាមបញ្ញត្តិនៃចំណុចក កថាខណ្ឌទី៥ មាត្រា៨៥នៃច្បាប់នេះ ដោយបន្លឺសញ្ញាសំឡេងនូវសំឡេង៤ ដែលមានសំឡេង វែង១ ខ្លី១ វែង១ និងខ្លី១។

នៅពេលនាវាមើលឃើញកំពុងខិតជិតគ្នា ហើយនាវានីមួយៗមិនអាចយល់អំពីបំណងរបស់នាវាផ្សេងទៀតបាន ឬមានការសង្ស័យអំពីវិធានការដើម្បីចៀសការប៉ះទង្គិចដោយនាវាមួយទៀតផុតឬមិនផុត

នាវាដែលមានការសង្ស័យនោះត្រូវបន្លឺសញ្ញាសំឡេងនូវសំឡេងខ្លី៥និងត្រូវធ្វើឡើងជាញឹកញាប់។ សញ្ញាសំឡេងនេះ អាចត្រូវបានប្រើបន្ថែមដោយសញ្ញាភ្លើងដែលមានពន្លឺខ្លី៥ និងត្រូវធ្វើឡើងវិញជាញឹកញាប់ផងដែរ។

នាវាកំពុងធ្វើដំណើរចូលជិតផ្លូវកោង ឬតំបន់ប្រឡាយនាវាចរណ៍ ឬច្រកនាវាចរណ៍ ដែលជាកន្លែងមិនអាចមើលឃើញគ្នាបាន ត្រូវបន្លឺសញ្ញាសំឡេងនូវសំឡេងវែង១។ នាវាផ្សេងទៀតដែលកំពុងស្ថិតនៅតាមផ្លូវកោង ប្រឡាយនាវាចរណ៍ ឬច្រកនាវាចរណ៍នេះ ដែលបានឮសញ្ញាសំឡេងនោះ ត្រូវឆ្លើយតបវិញដោយបន្លឺសញ្ញាសំឡេងដូចគ្នា។

ប្រសិនបើមានបំពាក់ស៊ីផ្លេច្រើន ដែលមានចម្ងាយពីគ្នាលើសពី១០០(មួយរយ)ម៉ែត្រ នោះការប្រើសញ្ញាសំឡេងសម្រាប់ចលនាចរណ៍និងសញ្ញាជូនដំណឹង ត្រូវធ្វើឡើងដោយស៊ីផ្លេតែមួយប៉ុណ្ណោះ។

មាត្រា១០៧.-

នៅក្នុងឬជិតកន្លែងដែលការមើលឃើញមានកម្រិត ទោះជាពេលយប់ឬពេលថ្ងៃ សញ្ញាដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រានេះ ត្រូវប្រើដូចខាងក្រោម៖

១- នាវាប្រើម៉ាស៊ីនដែលនៅមានចលនាលើផ្ទៃទឹក ត្រូវបន្លឺសញ្ញាសំឡេងនូវសំឡេងវែងមួយ ដែលសញ្ញាសំឡេងនេះអាចបន្លឺជាបន្តបន្ទាប់ទៀតបានក្នុងគម្លាតមិនលើសពី២(ពីរ)នាទី។

២- នាវាប្រើម៉ាស៊ីនដែលកំពុងធ្វើដំណើរ បានបញ្ឈប់ចលនាស្លាបចក្រនិងអស់ល្បឿនលើផ្ទៃទឹក ត្រូវបន្លឺសញ្ញាសំឡេងនូវសំឡេងវែង២ជាប់គ្នាដែលមានគម្លាតពីគ្នាមិនលើសពី២វិនាទី ហើយអាចធ្វើឡើងជាបន្តបន្ទាប់ក្នុងគម្លាតមិនលើសពី២(ពីរ)នាទី។

៣- នាវាមិនអាចបញ្ជា នាវាមានកម្រិតសមត្ថភាពចលនាចរណ៍ នាវាមានដែនកម្រិតជម្រៅស៊ីទឹក នាវាប្រើក្ដោង នាវាកំពុងធ្វើនេសាទ និងនាវាកំពុងសណ្ដោងឬរុញនាវាផ្សេងទៀត ត្រូវបន្លឺសញ្ញាសំឡេងនូវសំឡេង៣ជាប់ៗគ្នាដែលមានសំឡេងវែង១និងខ្លី២ ហើយអាចធ្វើឡើងជាបន្តបន្ទាប់ក្នុងគម្លាតមិនលើសពី២(ពីរ)នាទី ជំនួសសញ្ញាដូចមានចែងនៅក្នុងចំណុចទី១ និងចំណុចទី២ខាងលើនេះ។

៤- នាវាកំពុងធ្វើនេសាទនៅពេលបោះយុថ្កា និងនាវាមានកម្រិតសមត្ថភាពចលនាចរណ៍កំពុងធ្វើការងារនៅពេលបោះយុថ្កា ត្រូវបន្លឺសញ្ញាដូចមានចែងនៅក្នុងចំណុចទី៣ខាងលើនេះ ជំនួសសញ្ញាដូចមានចែងនៅក្នុងចំណុចទី៧នៃមាត្រានេះ។

៥- នាវាត្រូវសណ្ដោងឬប្រសិនបើនាវាត្រូវសណ្ដោងមានលើសពី១គ្រឿង ហើយប្រសិនបើនាវាត្រូវសណ្ដោងដែលនៅចុងក្រោយបង្អស់មាននាវិកនៅលើនោះ ត្រូវបន្លឺសញ្ញាសំឡេងនូវសំឡេង៤ជាប់ៗគ្នាដែលមានសំឡេងវែង១និងខ្លី៣ ហើយអាចធ្វើឡើងជាបន្តបន្ទាប់ក្នុងគម្លាតមិនលើសពី២(ពីរ)នាទី។ ប្រសិនបើអាចធ្វើបាន សញ្ញានេះត្រូវបន្លឺឡើងភ្លាមៗបន្ទាប់ពីទទួលបានសញ្ញាសំឡេងពីនាវាសណ្ដោង។

៦- នាវារុញនិងនាវាត្រូវរុញ ដែលបានចងភ្ជាប់គ្នាជាអង្គតែមួយ ត្រូវចាត់ទុកជានាវាប្រើម៉ាស៊ីនតែមួយ និងត្រូវបន្លឺសញ្ញាសំឡេងដូចមានចែងនៅក្នុងចំណុចទី១ និងចំណុចទី២នៃមាត្រានេះ។

៧- នាវាបោះយុថ្កា ត្រូវគោះជួងឱ្យញាប់ក្នុងរយៈពេល៥(ប្រាំ)វិនាទី ហើយអាចធ្វើឡើងជាបន្តបន្ទាប់ក្នុងគម្លាតមិនលើសពី១(មួយ)នាទី។ នាវាមានប្រវែងចាប់ពី១០០(មួយរយ)ម៉ែត្រឡើង ត្រូវគោះជួងនៅផ្នែកខាងមុខ ហើយបន្ទាប់ពីគោះជួងនោះភ្លាម ត្រូវវាយគងក្នុងរយៈពេលប្រហែល៥(ប្រាំ)វិនាទីនៅផ្នែកខាងក្រោយ។ ក្នុងពេលបោះយុថ្កា នាវាអាចបន្លឺសញ្ញាសំឡេងបន្ថែមនូវសំឡេង៣ជាប់ៗគ្នាដែលមានសំឡេងខ្លី១ វែង១ និងខ្លី១ ដើម្បីព្រមានអំពីទីតាំងដែលនាវាកំពុងស្ថិតនៅនិងភាវនីយភាពនៃការប៉ះទង្គិចជាមួយនាវាដែលអាចនឹងធ្វើការចូលមកជិត។

៨- នាវាកឿង ត្រូវគោះជួង ហើយប្រសិនបើចាំបាច់ ត្រូវវាយគង ដូចមានចែងនៅក្នុងចំណុចទី៧ ខាងលើនេះ ហើយត្រូវគោះជួងឱ្យមានសំឡេងខ្លាំងនិងប្លែកគ្នា៣(បី)ដងភ្លាមៗនៅមុននិងក្រោយការគោះជួងបន្ថែមទៀត។ នាវាកឿង អាចបន្លឺសញ្ញាសំឡេងតាមស៊ីផ្លេបន្ថែមទៀត។

៩- នាវាមានប្រវែងចាប់ពី១២(ដប់ពីរ)ម៉ែត្រដល់ក្រោម២០(ម្ភៃ)ម៉ែត្រ មិនតម្រូវឱ្យគោះជួងដូចមានចែងនៅក្នុងចំណុចទី៧ និងចំណុចទី៨ខាងលើនេះទេ។ ករណីនាវាមិនមានជួង នាវាត្រូវប្រើវិធីផ្សេងទៀតដើម្បីផ្តល់សញ្ញាសំឡេងដែលមានប្រសិទ្ធភាព ហើយអាចធ្វើជាបន្តបន្ទាប់ក្នុងគម្លាតមិនលើសពី២(ពីរ) នាទី។

១០- នាវាមានប្រវែងខ្លីជាង១២(ដប់ពីរ)ម៉ែត្រ មិនតម្រូវឱ្យបន្លឺសញ្ញាសំឡេងដូចមានចែងខាងលើនោះទេ។ ករណីមិនអាចបន្លឺសញ្ញាសំឡេងនោះបាន នាវាត្រូវបន្លឺសញ្ញាសំឡេងដោយប្រើវិធីផ្សេងទៀតដែលមានប្រសិទ្ធភាព ហើយអាចធ្វើឡើងជាបន្តបន្ទាប់ក្នុងគម្លាតមិនលើសពី២(ពីរ)នាទី។

១១- នាវាកណ្តាលដែលកំពុងបំពេញកណ្តាលកិច្ច អាចបន្លឺសញ្ញាសំឡេងនូវសំឡេងខ្លី៤ ដើម្បីសម្គាល់អត្តសញ្ញាណរបស់ខ្លួន បន្ថែមលើសញ្ញាសំឡេងដូចមានចែងនៅក្នុងចំណុចទី១ ឬទី២ ឬទី៧ នៃមាត្រានេះ។

មាត្រា១០៨ .-

ប្រសិនបើមានការចាំបាច់ត្រូវប្រើសញ្ញាប្រុងប្រយ័ត្នប្រាប់ទៅនាវាផ្សេងទៀត នាវាអាចប្រើសញ្ញាភ្លើង ឬសញ្ញាសំឡេង ដែលមិនច្រឡំនឹងសញ្ញាដែលបានកំណត់នៅក្នុងបទប្បញ្ញត្តិនាវាចរណ៍ ឬអាចបញ្ចាំងភ្លើងហ្វាតម្រង់ទៅជ្រុងនៃគ្រោះថ្នាក់ ដែលមិនឱ្យរំខានដល់ការធ្វើដំណើររបស់នាវាណាមួយ។ ភ្លើងប្រុងប្រយ័ត្នប្រាប់ទៅនាវាផ្សេងទៀត មិនត្រូវធ្វើឱ្យច្រឡំនឹងសញ្ញាជំនួយនាវាចរណ៍។ សម្រាប់គោលបំណងនៃមាត្រានេះ ត្រូវចៀសវាងការប្រើភ្លើងភ្លឺលត់ដែលមានអាំងតង់ស៊ីតេខ្ពស់ឬភ្លើងវិលភ្លឺបភ្លែត។

មាត្រា១០៩ .-

នៅពេលស្ថិតក្នុងគ្រាមានអាសន្ននិងត្រូវការជំនួយសង្គ្រោះ នាវាត្រូវប្រើសញ្ញាគ្រាអាសន្ន។

មាត្រា១១០ .-

លក្ខណៈបច្ចេកទេសនៃភ្លើងបើកបរ សញ្ញាបើកបរ សញ្ញាភ្លើង សញ្ញាសំឡេង សញ្ញាគ្រាអាសន្ន និងប្រភេទ និងការប្រើទង់សញ្ញាអន្តរជាតិ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

កថាភាគទី៥
វិធានពិសេស

មាត្រា១១១ .-

នាវាដែលធ្វើនាវាចរណ៍តាមផ្លូវទឹកនៅក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា មិនត្រូវបើកបរក្នុងស្ថានភាពដូចខាងក្រោម៖

- នាវាដឹកអ្នកដំណើរឬនាវាដឹកទំនិញគ្រោះថ្នាក់ មិនត្រូវសណ្តោងនាវាផ្សេងទៀត ហើយនាវាផ្សេងទៀតមិនត្រូវសណ្តោងនាវាដឹកអ្នកដំណើរឬនាវាដឹកទំនិញគ្រោះថ្នាក់ លើកលែងតែក្នុងករណីជួយសង្គ្រោះឬករណីប្រធានសក្តិ
- នាវាមិនត្រូវជែងនៅទីកន្លែងមានដាក់ផ្លាកសញ្ញាហាមជែង ពេលឆ្លងកាត់ក្រោមស្ពាន និងទីតាំងគ្មានសុវត្ថិភាព ជាអាទិ៍ច្រកមានទទឹងតូចចង្អៀតខណៈមាននាវាផ្សេងទៀតកំពុងធ្វើដំណើរបញ្ច្រាសទិសឬក្នុងស្ថានភាពមើលឃើញមានកម្រិត ផ្លូវបាំងមើលមិនឃើញ ឬមានស្ថានភាពបត់បែនខ្លាំង

ROYAUME DU CAMBODGE LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

- នាវាមិនត្រូវធ្វើចលនាចរណ៍នៅកណ្តាលផ្លូវនាវាឆ្លងកាត់ នៅកន្លែងបាំងមើលមិនឃើញ កន្លែងផ្លូវបត់បែន ច្រកក្រោមស្ពាន និងកន្លែងដែលមានដាក់ផ្លាកសញ្ញាហាមធ្វើចលនាចរណ៍នាវា។

មាត្រា១១២ .-

មុនពេលឆ្លងកាត់ក្រោមស្ពាន នាយនាវា ឬបរិបាលនាវា ឬអ្នកបើកបរនាវា ត្រូវគោរពតាមវិធានដូចខាងក្រោម៖

- ពិនិត្យឱ្យបានច្បាស់នូវស្ថានភាពក្រោមស្ពានដែលត្រូវឆ្លងកាត់ រួមមានកម្ពស់ក្រោមស្ពាន ទទឹងចន្លោះសសរស្ពាន ចរន្តទឹកហូរ រួមទាំងលក្ខខណ្ឌនៃការឆ្លងកាត់
- ត្រួតពិនិត្យប្រព័ន្ធចង្កូត ប្រព័ន្ធចងពួរ និងប្រព័ន្ធការពារការប៉ះទង្គិច
- បើកបរឆ្លងកាត់តាមផ្លាកសញ្ញាឆ្លងកាត់ក្រោមស្ពាន និងនៅក្នុងដែនកំណត់សញ្ញាជំនួយនាវាចរណ៍
- ធានាថាមានសុវត្ថិភាពនៅពេលបើកបរឆ្លងកាត់ក្រោមស្ពានដែលស្ថិតក្នុងស្ថានភាពទឹកហូរក្តួច ហើយប្រសិនបើមិនមានសុវត្ថិភាពក្នុងការបើកបរឆ្លងកាត់ ត្រូវបញ្ឈប់នាវា។

មាត្រា១១៣ .-

លើកលែងតែនាវាមិនអាចបញ្ជាបាន នាវាមានកម្រិតសមត្ថភាពចលនាចរណ៍ និងនាវាមានដែនកម្រិតជម្រៅស៊ីទឹក នាវាគ្រប់ប្រភេទ ត្រូវចៀសវាងការបង្អាក់ដល់ការធ្វើដំណើរដោយសុវត្ថិភាពរបស់នាវាបំពេញបេសកកម្មពិសេស និងនាវាបំពេញសកម្មភាពសុវត្ថិភាពសាធារណៈ។

នាវាបំពេញបេសកកម្មពិសេស ក្នុងពេលបំពេញភារកិច្ច ត្រូវបើកភ្លើងភ្លឹបភ្លែតពណ៌ខៀវដែលមានខួបបញ្ចេញពន្លឺចន្លោះ៥០(ហាសិប)ទៅ៧០(ចិតសិប)ដងក្នុងមួយនាទី។

នាវាបំពេញសកម្មភាពសុវត្ថិភាពសាធារណៈ ក្នុងពេលបំពេញភារកិច្ច ត្រូវបើកភ្លើងភ្លឹបភ្លែតពណ៌ក្រហមដែលមានខួបបញ្ចេញពន្លឺចន្លោះ៥០(ហាសិប)ទៅ៧០(ចិតសិប)ដងក្នុងមួយនាទី។

ភ្លើងភ្លឹបភ្លែតដែលបំពាក់នៅលើនាវាបំពេញបេសកកម្មពិសេស និងនាវាបំពេញសកម្មភាពសុវត្ថិភាពសាធារណៈ ត្រូវដាក់នៅលើទីតាំងខ្ពស់ជាងភ្លើងដងក្តោង និងមើលឃើញច្បាស់ក្នុងមុំបីរយហុកសិបដឺក្រេ។

បន្ថែមពីលើភ្លើងភ្លឹបភ្លែត នាវាបំពេញបេសកកម្មពិសេស និងនាវាបំពេញសកម្មភាពសុវត្ថិភាពសាធារណៈ អាចដាក់សញ្ញាបើកបរ ទង់សញ្ញា និងស៊ីរ៉ែន ដែលមានបច្ចេកលក្ខណៈខុសពីសញ្ញាបើកបរ សញ្ញាសំឡេង និងសញ្ញាភ្លើង ដូចមានចែងនៅក្នុងបទប្បញ្ញត្តិនាវាចរណ៍។

មាត្រា១១៤ .-

បន្ថែមពីលើវិធានដូចមានចែងនៅក្នុងកថាភាគទី២ កថាភាគទី៣ និងកថាភាគទី៤ នៃផ្នែកទី១នេះ នាវាដែលធ្វើនាវាចរណ៍តាមផ្លូវទឹកនៅក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា អាចប្រើប្រាស់មធ្យោបាយផ្សេងទៀត មានជាអាទិ៍ទង់សញ្ញាអន្តរជាតិ និងវិទ្យុទាក់ទងប្រេកង់ខ្ពស់រវាងនាវានិងនាវា និងរវាងនាវានិងស្ថានីយវិទ្យុឆ្នេរសមុទ្រឬកំពង់ផែ ដើម្បីបញ្ចៀសគ្រោះថ្នាក់នៃការប៉ះទង្គិច។

ផ្នែកទី២

សុវត្ថិភាព សន្តិសុខ និងបរិស្ថាន ក្នុងការធ្វើនាវាចរណ៍

កថាភាគទី១

សុវត្ថិភាព សន្តិសុខ និងបរិស្ថាន

មាត្រា១១៥ .-

[illegible]ម្ចាស់នាវាភារវេទកិច្ច ត្រូវធានាភាពមានសុវត្ថិភាព ជាអាទិ៍ចំនួននាវិកអប្បបរមា សុវត្ថិភាព [illegible] ធានាការប្រុងប្រយ័ត្ន ដើម្បីឱ្យនាវាធ្វើនាវាចរណ៍ប្រកបដោយសុវត្ថិភាព មិនបង្កផលប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន សម្រាប់នាវាឆ្នេរសមុទ្រ នាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស និងនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ទោះបីជានាវានោះស្ថិតនៅទីណាក៏ដោយ។

មាត្រា១១៦ .-

ម្ចាស់នាវា ម្ចាស់នាវាការវេទកិច្ច នាយនាវា ឬបរិបាលនាវា ត្រូវរក្សាតួ ម៉ាស៊ីន ឧបករណ៍ និងគ្រឿងបរិក្ខារ របស់នាវាដែលបានកត់ត្រាចូលក្នុងវិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវា វិញ្ញាបនបត្រត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវា និងវិញ្ញាបនបត្របច្ចេកទេសរបស់នាវា ក្រោយពីនាវានោះបានត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសរួចរាល់តាម កាលបរិច្ឆេទកំណត់។

មាត្រា១១៧ .-

នាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវមានរបាយការណ៍វាយតម្លៃសន្តិសុខនាវា ផែនការសន្តិសុខនាវា វិញ្ញាបនបត្រ សន្តិសុខនាវា នាយសន្តិសុខនាវា និងនាវិកផ្នែកសន្តិសុខនាវា។

សន្តិសុខនាវា ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

កថាភាគទី២
យន្តការសម្របសម្រួលសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ និងបរិស្ថាន

មាត្រា១១៨ .-

ត្រូវបានបង្កើតយន្តការនិងមជ្ឈមណ្ឌល ដើម្បីធានានូវកិច្ចសហការ និងសម្របសម្រួលការត្រៀម និងការឆ្លើយតបនឹងការកំពប់ប្រេងនិងសារធាតុគ្រោះថ្នាក់ ការរុករកនិងសង្គ្រោះក្នុងគ្រាអាសន្ន ដូចខាងក្រោម៖

១- គណៈកម្មាធិការជាតិត្រៀមនិងឆ្លើយតបនឹងការកំពប់ប្រេងនិងសារធាតុគ្រោះថ្នាក់។

២- គណៈកម្មាធិការជាតិរុករកនិងសង្គ្រោះក្នុងគ្រាអាសន្ន។

៣- មជ្ឈមណ្ឌលរុករកនិងសង្គ្រោះក្នុងគ្រាអាសន្ន។

ការរៀបចំនិងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់គណៈកម្មាធិការជាតិនីមួយៗ និងមជ្ឈមណ្ឌល ដូចមានចែងនៅក្នុង កថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

ផ្នែកទី៣
គ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍
កថាភាគទី១
គ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍

មាត្រា១១៩ .-

នាយនាវាឬបរិបាលនាវា ត្រូវខិតខំប្រឹងប្រែងផ្តល់ជំនួយសង្គ្រោះដល់មនុស្សគ្រប់រូប ដែលកំពុង រងគ្រោះដោយគ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍ ប្រសិនបើនាវា ក្រុមនាវិក អ្នកដំណើរនៅលើនាវារបស់ខ្លួននៅតែស្ថិត នៅក្នុងស្ថានភាពសុវត្ថិភាព។

មាត្រា១២០ .-

នាយនាវាឬបរិបាលនាវា ត្រូវជូនដំណឹងអំពីឧបទ្ទវហេតុគ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍ជាបន្ទាន់ តាមដែលអាច ធ្វើបាន ទៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចនៅជិតបំផុត ក្នុងករណីអ្នកដំណើរឬបុគ្គលណាមួយរងរបួស ឬបាត់បង់ ជីវិត។

មាត្រា១២១ .-

នាយនាវាឬបរិបាលនាវា ត្រូវខិតខំប្រឹងប្រែងបញ្ចៀសគ្រោះថ្នាក់ដល់នាវា ក្រុមនាវិក អ្នកដំណើរនៅ លើនាវារបស់ខ្លួន និងត្រូវផ្តល់ជំនួយសង្គ្រោះដល់នាវា ក្រុមនាវិក និងអ្នកដំណើរនៅលើនាវាផ្សេងទៀត បន្ទាប់ ពីមានការប៉ះទង្គិចនាវា។

នាយនាវាឬបរិបាលនាវាដែលស្ថិតនៅក្នុងស្ថានភាពប៉ះទង្គិចនាវា បង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍ ឬបង្កឱ្យមានការរងរបួស ឬបាត់បង់ជីវិតមនុស្សនៅលើនាវា ត្រូវជូនដំណឹងជាបន្ទាន់អំពីឧបទ្ទវហេតុនេះ រួមទាំងអត្តសញ្ញាណនាវារបស់ខ្លួន នាវាផ្សេងទៀតដែលបានប៉ះទង្គិច និងកំពង់ផែដែលនាវារបស់ខ្លួនត្រូវចូលចត ទៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចនៅជិតបំផុត។

មាត្រា១២២ .-

នាយនាវាឬបរិបាលនាវា ត្រូវជូនដំណឹងដល់នាវាផ្សេងទៀតដែលស្ថិតនៅជិតនាវានោះ ឬទៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចនៅជិតបំផុតជាបន្ទាន់ តាមដែលអាចធ្វើបាន ក្នុងករណីមានព្រឹត្តិការណ៍គំរាមកំហែង សន្តិសុខនៅលើនាវា ដូចជាការប្រព្រឹត្តបទល្មើស ឬការប៉ុនប៉ងប្រព្រឹត្តបទល្មើសណាមួយ។

មាត្រា១២៣ .-

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន មានសិទ្ធិធ្វើការស៊ើបអង្កេត ឬចូលរួមស៊ើបអង្កេតគ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍ដែលកើតមានឡើងនៅក្នុងដែនដីនិងនៅក្រៅដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

ការស៊ើបអង្កេតគ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍ ត្រូវប្រមូលព័ត៌មាន សាកសួរក្រុមនាវិកនិងបុគ្គលផ្សេងទៀតអំពីឧប្បត្តិហេតុដែលបណ្តាលឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍។

របាយការណ៍ឬព័ត៌មានអំពីលទ្ធផលនៃការស៊ើបអង្កេតគ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍ ត្រូវទុកជាឯកសារសម្រាប់កែលម្អផ្នែកបច្ចេកទេស។

កថាភាគទី២
សំណងលើការប៉ះទង្គិចនាវា

មាត្រា១២៤ .-

សំណងលើព្យសនកម្មដោយការប៉ះទង្គិចនាវា រួមមានសំណងព្យសនកម្មចំពោះនាវា មនុស្ស និងទំនិញនៅលើនាវា និងចំពោះតតិយជន។

ប្រសិនបើការប៉ះទង្គិចនាវាបាននាំដល់ស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់ ជាករណីបង្កឡើងដោយករណីប្រធានសក្តិ ឬមូលហេតុនៃការបង្កគ្រោះថ្នាក់ស្ថិតនៅក្នុងភាពសង្ស័យដែលមិនអាចកំណត់អំពីអ្នកទទួលខុសត្រូវបាន នាវានីមួយៗត្រូវទទួលខុសត្រូវលើព្យសនកម្មដោយខ្លួនឯង។

មាត្រា១២៥ .-

ករណីការប៉ះទង្គិចបានបង្កឡើងដោយនាវាមួយគ្រឿង នាវានោះត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការសងចំពោះព្យសនកម្មនៃការប៉ះទង្គិច។

ករណីការប៉ះទង្គិចបានបង្កឡើងដោយនាវាច្រើនគ្រឿង នាវានីមួយៗត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការសងចំពោះព្យសនកម្មនៃការប៉ះទង្គិច ដោយគិតតាមសមាមាត្រនៃកម្រិតកំហុសដែលនាវានោះបានប្រព្រឹត្ត។

ករណីការប៉ះទង្គិចបានបង្កឡើងដោយនាវាច្រើនគ្រឿង ហើយមានកម្រិតកំហុសស្មើៗគ្នាដែលបង្កឡើងដោយការប៉ះទង្គិចនោះ ឬពុំអាចដឹងបានអំពីកម្រិតកំហុសដែលបង្កឡើងដោយការប៉ះទង្គិចនោះ ត្រូវចាត់ទុកថា នាវានីមួយៗបានប្រព្រឹត្តកំហុសស្មើៗគ្នា និងត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការសងចំពោះព្យសនកម្មនៃការប៉ះទង្គិចស្មើៗគ្នា។

ករណីការប៉ះទង្គិចនាវា ដែលបង្កឡើងឱ្យមានការរងរបួសឬការបាត់បង់ជីវិតនៅលើនាវាដែលចូលរួមបង្កការប៉ះទង្គិចនាវា គ្រប់នាវាដែលមានកំហុសក្នុងការប៉ះទង្គិចនាវា ត្រូវរួមគ្នាទទួលខុសត្រូវក្នុងការសងចំពោះព្យសនកម្មនោះ។

មាត្រា១២៦ .-

បណ្តឹងទាមទារសំណងលើព្យសនកម្មដោយការប៉ះទង្គិចនាវា ត្រូវធ្វើឡើងទៅតុលាការមានសមត្ថកិច្ច ស្របតាមការកំណត់ក្នុងក្រមនីតិវិធីរដ្ឋប្បវេណី។

មាត្រា១២៧ .-

បញ្ញត្តិនៃមាត្រា១២៦នៃច្បាប់នេះ មិនប៉ះពាល់ដល់សិទ្ធិរបស់ភាគីពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីប្តឹងទាមទារសំណងលើព្យសនកម្មនៃការប៉ះទង្គិចនាវា ទៅតុលាការឬមជ្ឈត្តការ ឬយន្តការដោះស្រាយវិវាទណាមួយផ្សេងទៀត ទាំងនៅក្នុងប្រទេសឬនៅបរទេស ដែលភាគីទាំងនោះបានកំណត់ជ្រើសរើសតាមការព្រមព្រៀងគ្នានោះទេ។ ការព្រមព្រៀងនេះ មិនរារាំងដល់សិទ្ធិរបស់តតិយជនក្នុងការប្តឹងទៅតុលាការមានសមត្ថកិច្ចនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជានោះទេ។

មាត្រា១២៨ .-

បណ្តឹងឧបាស្រ័យដែលកើតឡើងពីការប៉ះទង្គិចនាវា ត្រូវធ្វើឡើងនៅចំពោះមុខតុលាការ ដែលមានយុត្តាធិការលើបណ្តឹងដំបូង ស្របតាមបញ្ញត្តិដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១២៦នៃច្បាប់នេះ។

នៅក្នុងអង្គហេតុដែលមានដើមបណ្តឹងច្រើន ដើមបណ្តឹងនីមួយៗត្រូវប្តឹងទាមទារសំណងលើព្យសនកម្មនៃការប៉ះទង្គិចនាវា នៅចំពោះមុខតុលាការដែលបានទទួលចាត់ការពាក្យបណ្តឹងទាមទារសំណងពីភាគីដែលបង្កការប៉ះទង្គិចនាវា។ ក្នុងករណីដែលមានតុលាការផ្សេងបានទទួលពាក្យបណ្តឹងទាមទារនេះ តុលាការនេះត្រូវផ្ទេរសំណុំរឿងមកតុលាការដែលកំពុងចាត់ការលើពាក្យបណ្តឹងទាមទារសំណងពីភាគីដែលបង្កការប៉ះទង្គិចនាវា។

មាត្រា១២៩ .-

បណ្តឹងទាមទារសំណងលើព្យសនកម្មដោយការប៉ះទង្គិចនាវា មានអាជ្ញាយុកាល៣(បី)ឆ្នាំគិតចាប់ពីថ្ងៃដែលគ្រោះថ្នាក់នៃការប៉ះទង្គិចនោះបានកើតឡើង។

មាត្រា១៣០ .-

ក្នុងករណីដែលមានការប៉ះទង្គិចនាវា នាវាដែលបង្កឱ្យមានព្យសនកម្ម អាចរួចផុតពីការទទួលខុសត្រូវចំពោះសំណងលើព្យសនកម្មដោយការប៉ះទង្គិចនាវា បន្ទាប់ពីមានលិខិតវិទ្ធាវ៉ទ ដោយអនុវត្តស្របតាមគោលការណ៍អន្តរជាតិ។

កថាភាគទី៣
ការផ្តល់ជំនួយសង្គ្រោះនាវា

មាត្រា១៣១ .-

គ្រប់ការជួយសង្គ្រោះនាវាដែលកំពុងជួបគ្រោះថ្នាក់និងត្រូវការជំនួយសង្គ្រោះ ដែលទទួលបានលទ្ធផលជាប្រយោជន៍ ផ្តល់នូវសិទ្ធិដល់អ្នកជួយសង្គ្រោះដើម្បីទទួលប្រាក់លាភការ។

គ្រប់ករណីនៃការជួយសង្គ្រោះ ប្រាក់លាភការសរុប មិនត្រូវលើសពីតម្លៃនៃទ្រព្យសម្បត្តិដែលបានជួយសង្គ្រោះនោះឡើយ។

មាត្រា១៣២ .-

នាវាសណ្តោងរុញ ដែលកំពុងអូសឬរុញនាវាផ្សេងទៀត មិនមានសិទ្ធិទទួលប្រាក់លាភការ សម្រាប់ការជួយសង្គ្រោះនាវាដែលកំពុងត្រូវអូសឬរុញនោះទេ លើកលែងតែសេវាដែលបានផ្តល់នោះ ជាសេវាបន្ថែមផ្សេងទៀត ក្រៅពីកិច្ចសន្យាសណ្តោងរុញ។

ប្រាក់លាភការសម្រាប់ការជួយសង្គ្រោះនាវា ក៏ត្រូវផ្តល់ឱ្យអ្នកជួយសង្គ្រោះសម្រាប់ការជួយសង្គ្រោះនាវា ទោះបីជានាវានោះមានម្ចាស់នាវាតែមួយ។

មាត្រា១៣៣ .-

ចំនួនប្រាក់លាភការត្រូវកំណត់ដោយការព្រមព្រៀងគ្នារវាងអ្នកជួយសង្គ្រោះនិងអ្នកទទួលបានការជួយសង្គ្រោះ។ ករណីមិនអាចព្រមព្រៀងគ្នា ត្រូវប្តឹងទៅតុលាការមានសមត្ថកិច្ច។

ការបែងចែកប្រាក់លាភការក្នុងចំណោមអ្នកជួយសង្គ្រោះ ត្រូវមានការព្រមព្រៀងគ្នារវាងអ្នកជួយសង្គ្រោះទាំងអស់ ហើយករណីមិនព្រមព្រៀងគ្នា ក៏ត្រូវប្តឹងទៅតុលាការមានសមត្ថកិច្ច។

មាត្រា១៣៤ .-

ចំនួនប្រាក់លាភការ ត្រូវកំណត់ដោយផ្អែកលើនិទ្ទេសដូចខាងក្រោម៖

- កម្រិតជោគជ័យដែលទទួលបាន
- កិច្ចប្រឹងប្រែងរបស់អ្នកជួយសង្គ្រោះ
- ស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់ដែលប្រព្រឹត្តទៅដោយនាវាត្រូវសង្គ្រោះ អ្នកដំណើរ ក្រុមនាវិក ទំនិញនៅលើនាវា អ្នកជួយសង្គ្រោះ នាវាសង្គ្រោះ
- ពេលវេលា ការចំណាយដែលត្រូវប្រើ និងការខាតបង់ដែលបានទទួលរង
- ហានិភ័យរបស់អ្នកជួយសង្គ្រោះ និងតម្លៃទ្រព្យសម្បត្តិដែលអាចជួបនឹងហានិភ័យក្នុងការជួយសង្គ្រោះ
- តម្លៃនៃទ្រព្យសម្បត្តិត្រូវសង្គ្រោះ។

មាត្រា១៣៥ .-

ប្រាក់លាភការសម្រាប់ការជួយសង្គ្រោះជីវិតមនុស្ស មិនអាចកាត់ថ្លៃនិងកំណត់បាន និងត្រូវអនុវត្តក្នុងនាមមនុស្សជាតិ។

អ្នកជួយសង្គ្រោះជីវិតមនុស្ស មានសិទ្ធិទទួលចំណែកប្រាក់លាភការដែលបានផ្តល់ទៅអ្នកជួយសង្គ្រោះនាវា ទំនិញ និងឧបករណ៍បរិក្ខារនៅលើនាវា។

មាត្រា១៣៦ .-

បណ្តឹងទាមទារប្រាក់លាភការ សម្រាប់ការជួយសង្គ្រោះនាវា មានអាជ្ញាយុកាល៣(បី)ឆ្នាំ គិតចាប់ពីពេលដែលប្រតិបត្តិការជួយសង្គ្រោះបានបញ្ចប់។

ជំពូកទី៧
ការលួចរត់តាមនាវា

មាត្រា១៣៧ .-

នៅពេលណារកឃើញអ្នកលួចរត់តាមនាវា នៅសមុទ្របូនៅកំពង់ផែចូល នាយនាវាត្រូវប្រគល់អ្នកលួចរត់តាមនាវានោះ ទៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចនៅកំពង់ផែដំបូង ដែលរកឃើញអ្នកលួចរត់តាមនាវានោះ។

នៅពេលប្រគល់អ្នកលួចរត់តាមនាវាទៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច នាយនាវាត្រូវផ្តល់នូវសេចក្តីបញ្ជាក់ដោយមានហត្ថលេខា ដែលបញ្ជាក់អំពីព័ត៌មានពាក់ព័ន្ធនឹងអ្នកលួចរត់តាមនាវា រួមមានសញ្ជាតិ កំពង់ផែកំណើតប្រភព ពេលវេលា និងទីតាំងភូមិសាស្ត្ររបស់នាវា ដែលអ្នកលួចរត់នោះអាចឡើងលើនាវាបានព្រមទាំងកំពង់ផែដែលនាវាចូលចេញជាបន្តបន្ទាប់រួមទាំងកាលបរិច្ឆេទផង។

លើកលែងតែអ្នកលួចរត់តាមនាវា ស្ថិតនៅក្នុងបញ្ជាឱ្យនិរទេស ឬស្ថិតនៅក្នុងការហាមឃាត់ចូលប្រទេស អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចត្រូវទទួលអ្នកលួចរត់តាមនាវាដែលបានប្រគល់ឱ្យអនុលោមតាមមាត្រានេះ និងបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ។

មាត្រា១៣៨ .-

អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ដែលបានទទួលអ្នកលួចរត់តាមនាវា នៅកំពង់ផែដែលនាវាចូល ត្រូវអនុវត្តដូចខាងក្រោម៖

១- ប្រគល់អ្នកលួចរត់តាមនាវាទៅរដ្ឋម្ចាស់សញ្ជាតិអ្នកលួចរត់តាមនាវា ឬទៅរដ្ឋដែលអនុញ្ញាតទទួលសញ្ជាតិអ្នកលួចរត់តាមនាវានោះ។

២- នៅពេលណាអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចយល់ឃើញថា រដ្ឋម្ចាស់សញ្ជាតិអ្នកលួចរត់តាមនាវា ឬរដ្ឋដែលអនុញ្ញាតទទួលសញ្ជាតិអ្នកលួចរត់តាមនាវា បដិសេធមិនទទួល ឬអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចយល់ឃើញថា អ្នកលួចរត់តាមនាវាមិនមានសញ្ជាតិ ហើយអនុលោមតាមបញ្ញត្តិកថាខណ្ឌទី២ មាត្រា១៤០នៃច្បាប់នេះ អ្នកលួចរត់តាមនាវា មិនគួរបញ្ជូនត្រឡប់ទៅប្រទេសរបស់ខ្លួនវិញបាន អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចត្រូវប្រគល់អ្នកលួចរត់តាមនាវានោះ ទៅកាន់រដ្ឋដែលមានកំពង់ផែ ដែលអ្នកលួចរត់តាមនាវានោះបានឡើងលើនាវាស្ថិតនៅ។

៣- ប្រសិនបើអ្នកលួចរត់តាមនាវា មិនអាចបញ្ជូនត្រឡប់វិញបាន តាមបញ្ញត្តិនៃចំណុចទី១ និងទី២ខាងលើនេះ អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ដោយអនុលោមតាមកថាខណ្ឌទី២ មាត្រា១៤០នៃច្បាប់នេះ ត្រូវបញ្ជូនអ្នកលួចរត់តាមនាវានោះ ទៅកាន់រដ្ឋដែលមានកំពង់ផែចុងក្រោយបំផុតដែលនាវាបានចូលនៅមុនពេលដែលគេបានឃើញអ្នកលួចរត់តាមនាវានោះស្ថិតនៅ។

៤- ប្រសិនបើនៅទីបំផុត អ្នកលួចរត់តាមនាវានៅតែមិនអាចបញ្ជូនត្រឡប់វិញបាន អនុលោមតាមបញ្ញត្តិដូចមានចែងនៅក្នុងចំណុចទី១ ទី២ និងទី៣ខាងលើនេះ អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចត្រូវបញ្ជូនអ្នកលួចរត់តាមនាវាទៅប្រទេសម្ចាស់សញ្ជាតិនាវាដែលអ្នកលួចរត់តាមនាវាបានឃើញនៅលើនាវានោះ។ ករណីនេះ ប្រទេសម្ចាស់សញ្ជាតិនាវាមានកាតព្វកិច្ចទទួលអ្នកលួចរត់តាមនាវានោះ។

មាត្រា១៣៩ .-

ការចំណាយសម្រាប់ថែរក្សាអ្នកលួចរត់តាមនាវា នៅកំពង់ផែដែលនាវាចូល និងការបញ្ជូនអ្នកលួចរត់តាមនាវា ទៅកាន់ប្រទេសសញ្ជាតិរបស់ខ្លួន ជាបន្ទុកចំណាយរបស់ម្ចាស់នាវា ហើយម្ចាស់នាវាមានសិទ្ធិទាមទារសំណងពីរដ្ឋនៃម្ចាស់សញ្ជាតិអ្នកលួចរត់តាមនាវានោះបាន។

ម្ចាស់នាវាទទួលខុសត្រូវសងចំពោះការថែរក្សាអ្នកលួចរត់តាមនាវា ត្រឹមរយៈពេល៣ខែ គិតចាប់ពីពេលដែលបានប្រគល់អ្នកលួចរត់តាមនាវានោះទៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច។

មាត្រា១៤០ .-

សិទ្ធិអំណាចដែលនាយនាវាឬអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចបានទទួលអនុលោមតាមច្បាប់នេះ ពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រគល់អ្នកលួចរត់តាមនាវា ជាសិទ្ធិអំណាចបន្ថែម និងមិនត្រូវមោឃភាពលើសិទ្ធិអំណាចឬកាតព្វកិច្ចផ្សេងទៀតដែលនាយនាវាឬអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចមានចំពោះការប្រគល់អ្នកលួចរត់តាមនាវានោះទេ។

ក្នុងការអនុវត្តបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ នាយនាវាឬអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចនៃកំពង់ផែដែលទទួលអ្នកលួចរត់តាមនាវា ត្រូវគិតគូរអំពីមូលហេតុដែលអ្នកលួចរត់តាមនាវា មិនអាចចាកចេញពីនាវាបាន ឬមិនអាចបញ្ជូនត្រឡប់ទៅវិញបាននៅកំពង់ផែនៃរដ្ឋដែលអ្នកលួចរត់តាមនាវាត្រូវបានបញ្ជូន។

ជំពូកទី៨
ការឃាត់នាវាសមុទ្រ

មាត្រា១៤១ .-

នាវាសមុទ្រ ទោះជាសញ្ជាតិខ្មែរឬបរទេស អាចត្រូវបានឃាត់នៅកំពង់ផែ ឬនៅតាមដែនទឹកផ្ទៃក្នុង ឬនៅតាមតំបន់សមុទ្រដែនដីក្រោយពីនាវាចេញពីដែនទឹកផ្ទៃក្នុង នៅក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា សម្រាប់ជាកម្មវត្ថុនៃសំណងលើបណ្ដឹងទាមទារសំណងនាវាចរណ៍។

មាត្រា១៤២ .-

បណ្ដឹងទាមទារសំណងនាវាចរណ៍ រួមមាន ជាអាទិ៍៖

- ការខូចខាតដែលបង្កឡើងដោយនាវា
- ការបាត់បង់ជីវិតឬរងរបួសដែលបង្កឡើងដោយនាវា ឬដែលកើតឡើងដោយជាប់ទាក់ទងនឹងប្រតិបត្តិការរបស់នាវា
- ការជួយសង្គ្រោះនាវា នាវិក អ្នកដំណើរ និងទំនិញនៅលើនាវា
- ការព្រមព្រៀងគ្នាដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រើឬជួលនាវា
- ការព្រមព្រៀងគ្នាដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ
- ការបាត់បង់ ខូចខាតទំនិញ រួមនឹងការវត្ថុរបស់អ្នកដំណើរ
- ការទទួលខុសត្រូវលើសំណងរួមលើការខាតបង់
- កិច្ចសន្យាខ្ចីប្រាក់របស់ម្ចាស់នាវា
- ការធានានាវា
- ប្រតិបត្តិការសណ្ដោងឬរុញ
- កណ្ដជារកិច្ច ថ្លៃឈ្នួលកំពង់ផែ ថ្លៃប្រឡាយនាវាចរណ៍
- ទំនិញឬសម្ភារៈដែលបានប្រគល់ឱ្យនាវាសម្រាប់ជានាដល់ប្រតិបត្តិការនាវាចរណ៍ ឬថែទាំនាវា
- ការសាងសង់ ការជួសជុល ថ្លៃនាវូបករណ៍ ឬថ្លៃឈ្នួលយានដ្ឋាននាវា
- ប្រាក់ឈ្នួលនាវិករបស់នាយនាវាឬក្រុមនាវិក
- ការទូទាត់សងទៅនាយនាវា រួមទាំងការទូទាត់សងដែលធ្វើឡើងដោយអ្នកប្រគល់ទំនិញ អ្នកជួលដឹកទំនិញ ឬភ្នាក់ងារនាវាក្នុងនាមម្ចាស់នាវា
- ការប្រើកម្លាំងពលកម្មនាវិក និងប្រាក់ចំណូលរបស់នាវា។

មាត្រា១៤៣ .-

បណ្ដឹងទាមទារសំណងនាវាចរណ៍ ដែលត្រូវធានាដោយឯកសិទ្ធិលើនាវា ត្រូវធ្វើតាមលំដាប់លេខរៀងដូចខាងក្រោម៖

១- ប្រាក់ឈ្នួលនាវិកនិងប្រាក់បន្ថែមសរុប ដែលត្រូវផ្ដល់ឱ្យនាយនាវានិងក្រុមនាវិកដែលបម្រើការងារនៅលើនាវា។

២- ថ្លៃឈ្នួលកំពង់ផែ ថ្លៃប្រឡាយនាវាចរណ៍ឬព្រែកជីក និងថ្លៃកណ្ដជារកិច្ច។

៣- បណ្ដឹងទាមទារសំណងចំពោះម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភាររវេទកិច្ច អំពីការបាត់បង់ជីវិតឬរងរបួសដែលបានកើតឡើងទាំងនៅលើទឹកឬនៅលើដីគោក ហើយដែលពាក់ព័ន្ធដោយផ្ទាល់នឹងការធ្វើប្រតិបត្តិការ

៤- បណ្ដឹងទាមទារសំណងចំពោះម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភារវេទកិច្ច អំពីការទទួលខុសត្រូវក្នុងនិងក្រៅកិច្ចសន្យា ដែលបានបង្កការបាត់បង់ឬខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិ ដែលបានកើតឡើងទាំងនៅលើទឹកឬនៅលើដីគោក ហើយដែលពាក់ព័ន្ធដោយផ្ទាល់នឹងការធ្វើប្រតិបត្តិការនាវា។

៥- បណ្ដឹងទាមទារសំណងសម្រាប់ការផ្ដល់ជំនួយសង្គ្រោះ ការស្រង់បំណែកនាវា និងសំណងរួមលើការខាតបង់។

គ្មានបណ្ដឹងទាមទារសំណងនាវាចរណ៍ដែលធានាដោយឯកសិទ្ធិ ត្រូវបានធ្វើឡើងចំពោះម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភារវេទកិច្ចបានឡើយ លើការបាត់បង់ជីវិត ការរងរបួស ការបាត់បង់ឬខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិនោះ ដែលបង្កឡើងដោយសារធាតុវិទ្យុសកម្ម ឬសារធាតុវិទ្យុសកម្មដែលមានជាតិពុល ផ្ទុះ ឬគ្រោះថ្នាក់ ដែលមានប្រភពចេញពីថាមពលប្រេងនុយក្លេអ៊ែ ផលិតផលឬសំណល់វិទ្យុសកម្មនៃនាវានោះ ប្រសិនបើប្រតិបត្តិករនៃឋបនាការនុយក្លេអ៊ែលើនាវាទទួលខុសត្រូវសង ដោយអនុលោមតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិឬច្បាប់ជាធរមាននៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

មាត្រា១៤៤ .-

ការទូទាត់សំណងចំពោះឯកសិទ្ធិលើនាវា ត្រូវធ្វើឡើងក្នុងកំលុងពេល១(មួយ)ឆ្នាំ គិតចាប់ពីពេលដែលឯកសិទ្ធិលើនាវានេះត្រូវបានទទួលស្គាល់ លើកលែងតែនាវាត្រូវបានរឹបអូសនិងលក់ដោយបង្ខំចប់ជាស្ថាពរនៅមុនពេលកំណត់១(មួយ)ឆ្នាំនោះ។

មាត្រា១៤៥ .-

ការឃាត់នាវាសមុទ្រ ដើម្បីធានាប្រាក់សំណងលើបណ្ដឹងទាមទារសំណងនាវាចរណ៍មួយឬច្រើនដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១៤២នៃច្បាប់នេះ និងការដោះលែងនាវាក្រោយការទូទាត់សំណង ឬការបង់ប្រាក់កក់ឬមូលប្បទានបត្រធានាសម្រាប់ការដោះលែងនាវា ត្រូវធ្វើឡើងដោយតុលាការមានសមត្ថកិច្ច។

មាត្រា១៤៦ .-

ដើមបណ្ដឹងអាចប្ដឹងឃាត់នាវាសមុទ្រណាមួយទុក ដែលជាកម្មវត្ថុធានាលើបណ្ដឹងទាមទារសំណងនាវាចរណ៍ ហើយប្រសិនបើមិនអាចឃាត់នាវានោះបាន ដើមបណ្ដឹងអាចប្ដឹងឃាត់នាវាសមុទ្រផ្សេងទៀតដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់ម្ចាស់នាវានោះជំនួសបានសម្រាប់កម្មវត្ថុដូចគ្នា។ ការឃាត់នាវានេះ មិនអាចអនុវត្តឡើយចំពោះបណ្ដឹងដែលពាក់ព័ន្ធនឹងកម្មសិទ្ធិនាវា។

នាវាសមុទ្រមិនត្រូវបានឃាត់សម្រាប់ការធានាសងលើបណ្ដឹងទាមទារសំណងរួមនិងប្រាក់កក់ឬមូលប្បទានបត្រធានាផ្សេងទៀតលើសពីមួយដងក្នុងសំណុំរឿងក្ដីដូចគ្នានិងដើមបណ្ដឹងដូចគ្នា ដោយតុលាការមានសមត្ថកិច្ចឡើយ។ ករណីនេះ នាវាសមុទ្រក៏មិនត្រូវបានឃាត់ផងដែរ ប្រសិនបើសំណុំរឿងក្ដីដូចគ្នានិងដើមបណ្ដឹងដូចគ្នា កំពុងស្ថិតនៅក្នុងដែនយុត្តាធិការនៃតុលាការបរទេស។

ការឃាត់នាវាសមុទ្រសម្រាប់ធានាលើបណ្ដឹងទាមទារសំណងនាវាចរណ៍ពីម្ចាស់នាវា មិនអាចធ្វើបានឡើយ ករណីនាវានោះស្ថិតក្នុងការគ្រប់គ្រងនិងធ្វើប្រតិបត្តិការដោយម្ចាស់នាវាភារវេទកិច្ច។

ករណីនាវាភារវេទកិច្ច ដើមបណ្ដឹងអាចប្ដឹងឃាត់នាវាភារវេទកិច្ចនោះទុកជាកម្មវត្ថុធានាលើបណ្ដឹងទាមទារសំណងនាវាចរណ៍ ហើយប្រសិនបើមិនអាចឃាត់នាវានោះបាន ដើមបណ្ដឹងអាចប្ដឹងឃាត់នាវាសមុទ្រផ្សេងទៀតដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់ម្ចាស់នាវាភារវេទកិច្ចនោះជំនួសបានសម្រាប់កម្មវត្ថុដូចគ្នា។

មាត្រា១៤៧ .-

នាវាដែលត្រូវបានឃាត់សម្រាប់ជាកម្មវត្ថុនៃសំណងលើបណ្ដឹងទាមទារសំណងនាវាចរណ៍ ត្រូវអនុញ្ញាតឱ្យដោះលែងបានក្រោយពីបានទទួលប្រាក់កក់ឬមូលប្បទានបត្រធានាគ្រប់គ្រាន់ ឬក្នុងលក្ខខណ្ឌដែលមានភាពចាំបាច់សម្រាប់អាជីវកម្មឬមូលហេតុសមរម្យផ្សេងទៀត និងដោយមានការយល់ព្រមពីដើមបណ្ដឹង។

ការស្នើសុំដោះលែងនាវាដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ មិនត្រូវចាត់ទុកថាជាការទទួលស្គាល់លើសំណងឬអត្ថប្រយោជន៍នៃព្រំដែនសំណងរបស់ម្ចាស់នាវាឡើយ។

មាត្រា១៤៨ .-

ដើមបណ្តឹងទាមទារសំណងនាវាចរណ៍ ត្រូវសងរាល់ការខូចខាតទៅម្ចាស់នាវា ក្នុងការឃាត់នាវាសមុទ្រ ការចំណាយប្រាក់កក់ឬមូលប្បទានបត្រធានានិងប្រាក់ចំណាយផ្សេងៗ ដែលកើតឡើងពីការឃាត់នាវា ប្រសិនបើចាញ់ក្តី។

មាត្រា១៤៩ .-

បណ្តឹងទាមទារសំណងនាវាចរណ៍ត្រូវធ្វើឡើងចំពោះមុខតុលាការមានសមត្ថកិច្ចនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដោយត្រូវអនុវត្តតាមច្បាប់នេះ និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមាននៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

ជំពូកទី៩
ការដឹកជញ្ជូននិងសំណង
ផ្នែកទី១
ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ
កថាភាគទី១
កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូន

មាត្រា១៥០ .-

ការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមនាវាឆ្នេរសមុទ្រ នាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ឬនាវាសមុទ្រ ត្រូវធ្វើឡើងតាមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញ។

អ្នកដឹកជញ្ជូនត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះការខូចខាតឬការបាត់បង់ទំនិញដែលបានដឹកជញ្ជូន ទោះបីជាយកថ្លៃឈ្នួលឬមិនយកថ្លៃឈ្នួលក៏ដោយ។

មាត្រា១៥១ .-

អញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញ ត្រូវចាត់ទុកជាឯកសារភស្តុតាងនៃកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវទឹក និងកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវសមុទ្រ។

អញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញ ត្រូវបញ្ចូលនូវនិទ្ទេស ដូចខាងក្រោម៖

១- លក្ខណៈទូទៅនៃទំនិញ ស្លាកសញ្ញាសម្គាល់អត្តសញ្ញាណទំនិញ ហើយបើអាចធ្វើបាន លក្ខណៈគ្រោះថ្នាក់នៃទំនិញ ចំនួនកញ្ចប់ឬដុំ ទម្ងន់ទំនិញឬបរិមាណទំនិញ ដែលផ្តល់ឱ្យដោយអ្នកផ្ញើទំនិញ។

២- លក្ខណៈខាងក្រៅនៃទំនិញ។

៣- ឈ្មោះអ្នកដឹកជញ្ជូននិងទីស្នាក់ការក្រុមហ៊ុន។

៤- ឈ្មោះអ្នកផ្ញើទំនិញ។

៥- ឈ្មោះអ្នកទទួលទំនិញប្រសិនបើបានផ្តល់ឱ្យដោយអ្នកផ្ញើទំនិញ។

៦- កំពង់ផែផ្ទុកទំនិញស្របតាមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញ កាលបរិច្ឆេទដែលអ្នកដឹកជញ្ជូនបានទទួលទំនិញនៅកំពង់ផែផ្ទុកទំនិញ។

៧- កំពង់ផែផ្ទេរទំនិញ ស្របតាមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញ។

៨- ចំនួនច្បាប់ដើមនៃអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញ ប្រសិនបើលើសពីមួយច្បាប់។

៩- ទីកន្លែងផ្តល់អញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញ។

១០- ហត្ថលេខារបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនឬបុគ្គលក្នុងនាមអ្នកដឹកជញ្ជូន។

១១- ថ្លៃឈ្នួលដឹកជញ្ជូនទំនិញដែលត្រូវបង់ដោយអ្នកទទួលទំនិញឬមានការបញ្ជាក់ថា ថ្លៃឈ្នួលដឹកជញ្ជូនទំនិញ ត្រូវបង់ដោយអ្នកផ្ញើទំនិញ។

១២- សេចក្តីបញ្ជាក់ ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី៣ មាត្រា១៧០នៃច្បាប់នេះ។

១៣- សេចក្តីបញ្ជាក់ បើអាចធ្វើបាន បញ្ជាក់ថាទំនិញត្រូវដឹកនៅលើដាន់នាវា។

១៤- កាលបរិច្ឆេទឬរយៈពេលនៃការប្រគល់ទំនិញនៅកំពង់ផែផ្ទេរទំនិញ ប្រសិនបើបានយល់ព្រមគ្នារវាងភាគី។

១៥- ព្រំដែនសំណងដែលលើស ឬព្រំដែនសំណងដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា ដោយអនុលោមតាមមាត្រា១៥៤នៃច្បាប់នេះ។

អ្នកដឹកជញ្ជូនត្រូវចេញអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញ បន្ទាប់ពីទំនិញបានផ្ទុកនៅលើនាវាតាមសំណើរបស់អ្នកផ្ញើទំនិញ ដែលក្នុងនោះបន្ថែមលើនិទ្ទេសដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ ត្រូវសរសេរបញ្ជាក់ថា ទំនិញបានផ្ទុករួចនៅលើនាវាដែលមានឈ្មោះ កាលបរិច្ឆេទ ការផ្ទុកទំនិញ ឱ្យទៅអ្នកផ្ញើទំនិញ។ អ្នកដឹកជញ្ជូនអាចស្នើសុំអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញឬឯកសារពាក់ព័ន្ធនឹងទំនិញដែលបានផ្ទុកនៅលើនាវាត្រឡប់វិញពីអ្នកផ្ញើទំនិញ មុននឹងចេញអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញថ្មីឬឯកសារពាក់ព័ន្ធនឹងទំនិញថ្មីដែលបញ្ជាក់ថា ទំនិញនោះបានផ្ទុកនៅលើនាវារបស់ខ្លួន។

ការខកខានបញ្ចូលនិទ្ទេសណាមួយនៅក្នុងអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញ មិនប៉ះពាល់ដល់សុពលភាពនៃអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញឡើយ។

កថាភាគទី២
សំណងរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូន

មាត្រា១៥២ .-

ការទទួលខុសត្រូវរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូន ត្រូវគិតក្នុងកំលុងពេលដែលអ្នកដឹកជញ្ជូនបានទទួលទំនិញនៅកំពង់ផែផ្ទុកទំនិញ ក្នុងកំលុងពេលដឹកជញ្ជូន និងក្នុងកំលុងពេលបានប្រគល់ទំនិញនៅកំពង់ផែផ្ទេរទំនិញ។

ត្រូវចាត់ទុកថាបានទទួលទំនិញ នៅពេលដែលអ្នកដឹកជញ្ជូនបានទទួលទំនិញពីអ្នកផ្ញើទំនិញ ឬបុគ្គលក្នុងនាមអ្នកផ្ញើទំនិញ ឬអាជ្ញាធរ ឬភាគីទីពាណាមួយនៅកំពង់ផែផ្ទុកទំនិញ រហូតដល់កំលុងពេលប្រគល់ទំនិញទៅអ្នកទទួលទំនិញ ឬប្រគល់ទំនិញនៅកន្លែងដែលបានកំណត់ដោយអ្នកទទួលទំនិញ ឬទៅអាជ្ញាធរ ឬភាគីទី៣នៅកំពង់ផែផ្ទេរទំនិញ។

មាត្រា១៥៣ .-

អ្នកដឹកជញ្ជូនត្រូវសងចំពោះការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវប្រគល់ទំនិញ ដែលបានកើតឡើងក្នុងកំលុងពេលបានទទួលទំនិញ។ ករណីនេះត្រូវបានលើកលែងប្រសិនបើមានភស្តុតាងបញ្ជាក់ថា អ្នកដឹកជញ្ជូនឬបុគ្គលក្នុងនាមខ្លួន បានចាត់វិធានការគ្រប់យ៉ាងដើម្បីចៀសវាងការកើតឡើងនោះ ហើយនៅតែមិនអាចចៀសវាងបាន។

ការយឺតយ៉ាវប្រគល់ទំនិញ បានកើតឡើងនៅពេលដែលទំនិញមិនបានប្រគល់នៅកំពង់ផែផ្ទេរទំនិញតាមកាលបរិច្ឆេទកំណត់ដូចមានចែងនៅក្នុងកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញ ឬតាមពេលវេលាសមរម្យដែលអ្នកដឹកជញ្ជូនដ៏ល្អបានអនុវត្ត ប្រសិនបើមិនមានកំណត់នៅក្នុងកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញ។

បុគ្គលដែលមានសិទ្ធិប្តឹងទាមទារសំណងចំពោះការបាត់បង់ទំនិញ អាចចាត់ទុកថាទំនិញត្រូវបានបាត់បង់ ប្រសិនបើទំនិញនោះមិនត្រូវបានប្រគល់ក្នុងរយៈពេល៦០(ហុកសិប)ថ្ងៃជាប់ៗគ្នា ក្រោយកាលបរិច្ឆេទផុតកំណត់ប្រគល់ទំនិញនោះ។

អ្នកដឹកជញ្ជូនត្រូវសងលើការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវប្រគល់ទំនិញ ដែលបង្កឡើងដោយអគ្គិភ័យ ប្រសិនបើអ្នកប្តឹងបានបញ្ជាក់ថា អគ្គិភ័យនោះបង្កឡើងពីកំហុសឬការធ្វេសប្រហែស ឬការខកខានរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនឬបុគ្គលក្នុងនាមខ្លួន ដើម្បីចាត់វិធានការពន្លត់អគ្គិភ័យនោះ។

អ្នកដឹកជញ្ជូនមិនត្រូវសងលើការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវប្រគល់ទំនិញ ក្នុងករណីទំនិញជាសត្វរស់ ប្រសិនបើអ្នកដឹកជញ្ជូនឬបុគ្គលក្នុងនាមខ្លួន បានអនុវត្តតាមការណែនាំពិសេសដែលផ្តល់ដោយអ្នកផ្ញើទំនិញ លើកលែងតែមានភស្តុតាងបញ្ជាក់ថា អ្នកដឹកជញ្ជូនឬបុគ្គលក្នុងនាមខ្លួនមានកំហុសឬធ្វេសប្រហែស។

អ្នកដឹកជញ្ជូនមិនត្រូវសងលើការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវប្រគល់ទំនិញ ដែលបណ្តាលមកពីវិធានការជួយសង្គ្រោះជីវិតឬជួយសង្គ្រោះទ្រព្យសម្បត្តិដែលកំពុងជួបគ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍នោះទេ លើកលែងតែសំណងរួមលើការខាតបង់។

នៅពេលណាកំហុសឬការធ្វេសប្រហែសរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនឬបុគ្គលក្នុងនាមខ្លួន បានកើតឡើងដោយភ្ជាប់នឹងការបង្កហេតុផ្សេងទៀតដែលនាំដល់ការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវប្រគល់ទំនិញ សំណងរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូន ត្រូវកំណត់ត្រឹមការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវដែលជាកំហុសឬការធ្វេសប្រហែសរបស់ខ្លួនប៉ុណ្ណោះ ហើយអ្នកដឹកជញ្ជូនក៏ត្រូវបញ្ជាក់អំពីភស្តុតាងនេះផងដែរ។

មាត្រា១៥៤ .-

លើកលែងតែមានការព្រមព្រៀងផ្សេងពីនេះដោយគូភាគី សំណងចំពោះការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវប្រគល់ទំនិញ ត្រូវអនុវត្តដូចខាងក្រោម៖

ក- សំណងរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនចំពោះការបាត់បង់ឬការខូចខាតទំនិញ ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១៥៣នៃច្បាប់នេះ ត្រូវកំណត់ព្រំដែនសំណងត្រឹមចំនួន៨៣៥SDR (ប្រាំបីរយសាមសិបប្រាំអេសដេអ៊ែ) ក្នុងមួយកញ្ចប់ ឬឯកតានាវាចរណ៍ផ្សេងទៀត ឬ២,៥SDR (ពីរក្បៀសប្រាំអេសដេអ៊ែ) ក្នុងមួយគីឡូក្រាម នៃទម្ងន់ទំនិញដែលបានបាត់បង់ឬខូចខាត ដោយត្រូវជ្រើសរើសយកចំនួនណាមួយដែលខ្ពស់ជាងគេ។

ខ- សំណងរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនចំពោះការយឺតយ៉ាវប្រគល់ទំនិញ ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១៥៣នៃច្បាប់នេះ ត្រូវកំណត់ព្រំដែនសំណងត្រឹមចំនួន២,៥ដងនៃថ្លៃឈ្នួលដឹកជញ្ជូន ដែលបានយឺតយ៉ាវនោះ និងមិនត្រូវលើសពីថ្លៃឈ្នួលដឹកជញ្ជូនសរុប ដែលបានកំណត់នៅក្នុងកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញ។

គ- ក្នុងគ្រប់ករណី ចំនួនបូកសរុបនៃសំណងរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូន ដូចមានចែងនៅក្នុងចំណុចក និងចំណុចខ ខាងលើនេះ មិនត្រូវលើសព្រំដែនសំណងសរុប ដូចមានចែងនៅក្នុងចំណុចក ខាងលើនេះឡើយ។

សម្រាប់គោលបំណងគណនារកចំនួនដែលខ្ពស់ជាងគេ ដូចមានចែងនៅក្នុងចំណុចក កថាខណ្ឌទី១ ខាងលើនេះ ត្រូវអនុវត្តតាមវិធានដូចខាងក្រោម៖

ក- ត្រូវចាត់ទុកជាកញ្ចប់ឬឯកតានាវាចរណ៍ បើកាលណាកុងតឺន័រ ប៉ាឡេត ឬវត្ថុដឹកជញ្ជូនស្រដៀងគ្នា ដែលគេបានប្រើដើម្បីខ្ចប់ទំនិញ ហើយដែលកញ្ចប់ឬឯកតាទាំងនោះ ត្រូវបានដាក់បញ្ចូលក្នុងវត្ថុដឹកជញ្ជូនទំនិញ។

ខ- ក្នុងករណីវត្ថុដឹកជញ្ជូនដែលបានបាត់បង់ឬខូចខាត ហើយដែលមិនកាន់កាប់ឬផ្តល់ឱ្យដោយអ្នកដឹកជញ្ជូន វត្ថុដឹកជញ្ជូននោះត្រូវចាត់ទុកថាជាឯកតានាវាចរណ៍មួយដាច់ដោយឡែក។

មាត្រា១៥៥ .-

សិទ្ធិការពារខ្លួនក្នុងព្រំដែនសំណងដូចមានចែងនៅក្នុងច្បាប់នេះ ត្រូវអនុវត្តលើបណ្ដឹងទាមទារសំណងទល់នឹងអ្នកដឹកជញ្ជូន ចំពោះការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវប្រគល់ទំនិញ ដូចមានចែងនៅក្នុងកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញ ក្នុងទម្រង់ជាការទទួលខុសត្រូវផ្ទាល់ ឬការទទួលខុសត្រូវក្រៅកិច្ចសន្យា។

ប្រសិនបើបណ្ដឹងទាមទារសំណង ត្រូវបានធ្វើឡើងចំពោះបុគ្គលក្នុងនាមអ្នកដឹកជញ្ជូន បុគ្គលនោះមានសិទ្ធិប្រើសិទ្ធិការពារខ្លួនក្នុងព្រំដែនសំណាង ដែលត្រូវអនុវត្តដោយអ្នកដឹកជញ្ជូននោះបាន ប្រសិនបើបុគ្គលនោះមានភស្តុតាងបញ្ជាក់ថា ខ្លួនបានបំពេញការងារក្នុងនាមអ្នកដឹកជញ្ជូន។

លើកលែងបញ្ញត្តិដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១៥៦នៃច្បាប់នេះ ចំនួនបូកសរុបនៃសំណងដែលបានមកពីអ្នកដឹកជញ្ជូនឬបុគ្គលក្នុងនាមខ្លួន មិនត្រូវលើសពីព្រំដែនសំណងដូចមានចែងនៅក្នុងច្បាប់នេះឡើយ។

មាត្រា១៥៦ .-

អ្នកដឹកជញ្ជូនមិនត្រូវទទួលផលប្រយោជន៍ពីព្រំដែនសំណង ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១៥៤នៃច្បាប់នេះបានឡើយ ប្រសិនបើមានភស្តុតាងបញ្ជាក់ថា ការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវប្រគល់ទំនិញ បណ្ដាលមកពីអំពើឬកំហុសដោយចេតនា ដើម្បីបង្កឱ្យមានការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវប្រគល់ទំនិញ ឬដោយការធ្វេសប្រហែស ទោះបីជាដឹងថា ការធ្វើបែបនេះបង្កឱ្យមានការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវប្រគល់ទំនិញ។

បញ្ញត្តិនៃកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ ត្រូវយកមកអនុវត្តដូចគ្នាផងដែរចំពោះបុគ្គលក្នុងនាមអ្នកដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា១៥៧ .-

អ្នកដឹកជញ្ជូនមានសិទ្ធិដឹកទំនិញនៅលើជាន់នាវាបាន ដរាបណាមានការយល់ព្រមពីអ្នកផ្ញើទំនិញ ឬស្របតាមទម្លាប់ពាណិជ្ជកម្មជាក់លាក់ណាមួយ ឬមានការតម្រូវដោយច្បាប់។

ប្រសិនបើអ្នកដឹកជញ្ជូននិងអ្នកផ្ញើទំនិញ បានយល់ព្រមដឹកទំនិញនៅលើជាន់ណាមួយនៃនាវា អ្នកដឹកទំនិញត្រូវកត់ត្រាចូលក្នុងអញ្ញត្របណ្ណទំនិញ ឬកត់ត្រាសេចក្ដីបញ្ជាក់ចូលក្នុងឯកសារ ដើម្បីទុកជាភស្តុតាងនៃកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញ។ ក្នុងករណីគ្មានសេចក្ដីបញ្ជាក់ អ្នកដឹកជញ្ជូនត្រូវទទួលបន្ទុកលើការព្រមព្រៀងគ្នាអំពីការដឹកជញ្ជូនទំនិញនៅលើជាន់នាវានិងគ្មានសិទ្ធិប្រើការព្រមព្រៀងផ្សេងទៀតចំពោះ អ្នកទទួលទំនិញដែលបានទទួលអញ្ញត្របណ្ណទំនិញនិងជាអ្នកដែលត្រូវអនុវត្តតាមអញ្ញត្របណ្ណទំនិញនោះឡើយ។

នៅពេលណាទំនិញបានដឹកជញ្ជូននៅលើជាន់នាវា ផ្ទុយពីបញ្ញត្តិនៃកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ ឬនៅពេលណាដែលអ្នកដឹកជញ្ជូនបានប្រើការព្រមព្រៀងផ្សេងសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញនៅលើជាន់នាវា អ្នកដឹកជញ្ជូនត្រូវសងចំពោះការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវប្រគល់ទំនិញ ដែលបណ្ដាលមកពីការសម្រេចចិត្តដឹកជញ្ជូនទំនិញនោះដោយខ្លួនឯងនៅលើជាន់នាវា។

ការដឹកជញ្ជូនទំនិញនៅលើជាន់នាវាដែលផ្ទុយពីការព្រមព្រៀងគ្នាសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន ត្រូវចាត់ទុកថាជាអំពើកំហុសរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូន ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១៥៦នៃច្បាប់នេះ។

មាត្រា១៥៨ .-

អ្នកដឹកជញ្ជូននៅតែទទួលខុសត្រូវចំពោះកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញដដែល ទោះបីជាការដឹកជញ្ជូនទំនិញឬផ្នែកណាមួយនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញនោះ ត្រូវបានប្រគល់ទៅអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្តក៏ដោយ។ អ្នកដឹកជញ្ជូន

ត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងនាមអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត ចំពោះអំពើឬកំហុសរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត ឬបុគ្គលក្នុងនាមអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្តនោះ ដែលធ្វើសកម្មភាពក្នុងផលប្រយោជន៍របស់អ្នកដឹកជញ្ជូន។

បទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ ដែលចែងអំពីការទទួលខុសត្រូវលើសំណងរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូន ត្រូវយកមកអនុវត្តផងដែរចំពោះអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត។

ការព្រមព្រៀងដោយឡែកណាមួយ ដែលតម្រូវឱ្យអ្នកដឹកជញ្ជូនទទួលកាតព្វកិច្ចដែលគ្មានចែងនៅក្នុងច្បាប់នេះ មានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តចំពោះអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្តបាន ប្រសិនបើអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្តនោះបានព្រមព្រៀងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ។ ទោះបីជាមានការយល់ព្រមឬមិនយល់ព្រមពីអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្តក៏ដោយ អ្នកដឹកជញ្ជូននៅតែរក្សាកាតព្វកិច្ចដែលបានកំណត់នៅក្នុងការព្រមព្រៀងដោយឡែកនោះដដែល។

អ្នកដឹកជញ្ជូននិងអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត ត្រូវទទួលខុសត្រូវរួមគ្នាឬតាមផ្នែកដែលបានកំណត់។

ចំនួនបូកសរុបនៃសំណងដែលទទួលបានមកពីអ្នកដឹកជញ្ជូន អ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត និងបុគ្គលក្នុងនាមអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត មិនត្រូវលើសព្រំដែនសំណងដូចមានចែងនៅក្នុងច្បាប់នេះឡើយ។

មាត្រា១៥៩ .-

ទោះបីជាមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១៥៨នៃច្បាប់នេះក៏ដោយ នៅពេលដែលកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញបានចែងច្បាស់លាស់អំពីផ្នែកណាមួយនៃការដឹកជញ្ជូន ដែលត្រូវអនុវត្តដោយបុគ្គលណាម្នាក់ក្រៅពីអ្នកដឹកជញ្ជូន កិច្ចសន្យានោះអាចបញ្ជាក់ច្បាស់ថា អ្នកដឹកជញ្ជូនមិនត្រូវទទួលខុសត្រូវសងលើការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវប្រគល់ទំនិញដែលកើតឡើងនៅពេលទំនិញស្ថិតក្រោមការទទួលខុសត្រូវរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនបន្តឡើយ ក្នុងកំលុងពេលនៃការដឹកជញ្ជូននោះ។ ខដែលដាក់ឬលើកលែងការទទួលខុសត្រូវសងនេះមិនមានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តឡើយ ប្រសិនបើពុំមានពាក្យប្តឹងចំពោះអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត ទៅតុលាការមានសមត្ថកិច្ចដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ មាត្រា១៦៨ នៃច្បាប់នេះ។ ការទទួលបន្ទុកផ្តល់ភស្តុតាង ដែលបញ្ជាក់អំពីការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវប្រគល់ទំនិញ ត្រូវអាស្រ័យនឹងអ្នកផ្ញើទំនិញ។

អ្នកដឹកជញ្ជូនបន្តត្រូវសងលើការបាត់បង់ ការខូចខាត ឬការយឺតយ៉ាវប្រគល់ទំនិញ បង្កឡើងដោយហេតុការណ៍ដែលកើតឡើងនៅពេលខ្លួនបានទទួលទំនិញ ដោយអនុលោមតាមបញ្ញត្តិដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី២ មាត្រា១៥៨នៃច្បាប់នេះ។

កថាភាគទី៣
សំណងរបស់អ្នកផ្ញើទំនិញ

មាត្រា១៦០ .-

អ្នកផ្ញើទំនិញឬបុគ្គលក្នុងនាមខ្លួន មិនទទួលបានការសងចំពោះការបាត់បង់ទំនិញឬការខូចខាតទំនិញដែលរ៉ាប់រងដោយអ្នកដឹកជញ្ជូនឬអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្តនោះឡើយ ក្នុងករណីដែលការបាត់បង់ឬការខូចខាតនោះកើតចេញ ពីកំហុសឆ្គង ឬការធ្វេសប្រហែសរបស់អ្នកផ្ញើទំនិញ ឬបុគ្គលក្នុងនាមខ្លួន។

មាត្រា១៦១ .-

អ្នកផ្ញើទំនិញ ត្រូវដាក់ស្លាកសញ្ញាសម្គាល់ឬបិទស្លាកសញ្ញាសម្គាល់ដែលបញ្ជាក់ថាទំនិញគ្រោះថ្នាក់។

នៅពេលអ្នកផ្ញើទំនិញ ប្រគល់ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ទៅអ្នកដឹកជញ្ជូនឬអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត អ្នកផ្ញើទំនិញត្រូវផ្តល់ព័ត៌មានអំពីលក្ខណៈគ្រោះថ្នាក់នៃទំនិញ ហើយបើចាំបាច់ត្រូវបញ្ជាក់អំពីវិធានការប្រុងប្រយ័ត្នដែលត្រូវអនុវត្តទៅអ្នកដឹកជញ្ជូនឬអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត។ ប្រសិនបើអ្នកផ្ញើទំនិញខកខានជូនព័ត៌មាននេះ ហើយអ្នកដឹកជញ្ជូនឬអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត មិនបានដឹងអំពីលក្ខណៈគ្រោះថ្នាក់នៃទំនិញ ត្រូវអនុវត្តដូចខាងក្រោម៖

ក- អ្នកផ្ញើទំនិញត្រូវទទួលខុសត្រូវសងទៅអ្នកដឹកជញ្ជូនឬអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្តចំពោះការបាត់បង់ ឬខូចខាតបណ្តាលមកពីការផ្ទុកទំនិញនោះនៅលើនាវា។

ខ- ទំនិញនោះត្រូវរើចេញ បំផ្លាញចោល ឬប្រគល់ឱ្យវិញបើគ្មានគ្រោះថ្នាក់ ស្របតាមកាលៈទេសៈដែលចាំបាច់ត្រូវធ្វើ ដោយគ្មានការសងទូទាត់ឡើយ។

បទប្បញ្ញត្តិនៃកថាខណ្ឌទី២ខាងលើនេះ មិនត្រូវយកមកជាសំអាងដោយបុគ្គលណាម្នាក់ ប្រសិនបើក្នុងកំលុងពេលទទួលខុសត្រូវដឹកជញ្ជូនទំនិញ ដោយបានដឹងជាមុនអំពីលក្ខណៈគ្រោះថ្នាក់ទំនិញ។

ក្នុងករណីបញ្ញត្តិនៃចំណុចខ កថាខណ្ឌទី២ខាងលើនេះ មិនអាចយកមកអនុវត្តបានឬសំអាងបាន ហើយទំនិញគ្រោះថ្នាក់បានបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ជាក់ស្តែងដល់ជីវិតឬទ្រព្យសម្បត្តិ ទំនិញនោះត្រូវបានរើចេញ បំផ្លាញចោល ឬប្រគល់ឱ្យវិញបើគ្មានគ្រោះថ្នាក់ ស្របតាមកាលៈទេសៈដែលចាំបាច់ត្រូវធ្វើ ដោយគ្មានការសងទូទាត់ឡើយ លើកលែងតែកាតព្វកិច្ចលើសំណងរួមនៃការខាតបង់ ឬលក្ខខណ្ឌដែលតម្រូវឱ្យអ្នកដឹកជញ្ជូនត្រូវសង ដោយអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃមាត្រា១៥៣នៃច្បាប់នេះ។

មាត្រា១៦២ .-

នៅពេលណាអ្នកដឹកជញ្ជូនឬអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត បានទទួលទំនិញ អ្នកដឹកជញ្ជូនត្រូវចេញអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញឱ្យទៅអ្នកផ្ញើទំនិញ តាមតម្រូវការរបស់អ្នកផ្ញើទំនិញ។

អញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញអាចត្រូវបានចុះហត្ថលេខាដោយបុគ្គលដែលបានទទួលសិទ្ធិពីអ្នកដឹកជញ្ជូន។ អញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញដែលចុះហត្ថលេខាដោយនាយនាវាឬបរិបាលនាវាដែលដឹកទំនិញនោះ ត្រូវចាត់ទុកថាបានចុះហត្ថលេខាក្នុងនាមអ្នកដឹកជញ្ជូន។

ការចុះហត្ថលេខាលើអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញ អាចមានក្នុងទម្រង់ជាហត្ថលេខាដោយសរសេរ ដោយបោះពុម្ពបញ្ជូនតាមមធ្យោបាយមេកានិក ដោយការចោះរន្ធ ការបោះត្រា ការដាក់សញ្ញាសម្គាល់ ឬធ្វើឡើងដោយប្រើមធ្យោបាយមេកានិកឬអេឡិចត្រូនិក។

មាត្រា១៦៣ .-

ប្រសិនបើអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញ មាននិទ្ទេសដែលពាក់ព័ន្ធនឹងលក្ខណៈទូទៅនៃទំនិញ ស្លាកសញ្ញាសម្គាល់អត្តសញ្ញាណទំនិញ ចំនួនកញ្ចប់ឬដុំ ទម្ងន់ឬបរិមាណទំនិញ ដែលអ្នកដឹកជញ្ជូនឬបុគ្គលក្នុងនាមអ្នកដឹកជញ្ជូនដែលចេញអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញ ដឹងច្បាស់ឬមានហេតុផលគ្រប់គ្រាន់សង្ស័យថា មិនត្រឹមត្រូវត្រូវបង្ហាញទំនិញដែលទទួលនោះ និងនិទ្ទេសនៅក្នុងអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញនោះ ហើយប្រសិនបើមិនមានមធ្យោបាយគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីពិនិត្យអំពីនិទ្ទេសដែលសង្ស័យនោះទេ អ្នកដឹកជញ្ជូនឬបុគ្គលក្នុងនាមអ្នកដឹកជញ្ជូនត្រូវសរសេរបញ្ចូលនៅក្នុងអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញនូវសិទ្ធិបម្រុងដែលបញ្ជាក់អំពីភាពមិនត្រឹមត្រូវទាំងនេះ អំពីមូលបទនៃការសង្ស័យ ឬអំពីអវត្តមាននៃមធ្យោបាយដែលអាចត្រួតពិនិត្យមើលបាន។

ប្រសិនបើអ្នកដឹកជញ្ជូនឬបុគ្គលក្នុងនាមអ្នកដឹកជញ្ជូនដែលផ្តល់អញ្ញត្រប័ណ្ណ ខកខានកត់សម្គាល់លើអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញអំពីលក្ខណៈខាងក្រៅនៃទំនិញ ត្រូវចាត់ទុកថាបានធ្វើកំណត់សម្គាល់រួចរាល់ ហើយលក្ខណៈខាងក្រៅនៃទំនិញ ត្រូវចាត់ទុកថាស្ថិតក្នុងស្ថានភាពល្អ។

លើកលែងតែបានដាក់បញ្ចូលនូវនិទ្ទេសដែលបានអនុញ្ញាតឱ្យមានសិទ្ធិបម្រុងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ ទើប៖

ក- អញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញ ត្រូវចាត់ទុកជាភស្តុតាងដើមនៃការទទួលទំនិញ ឬបញ្ជាក់ថាទំនិញបានផ្ទុកនៅលើនាវា ដោយអ្នកដឹកជញ្ជូន ដូចកំណត់នៅក្នុងអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញនោះ។

ខ- ភស្តុតាងផ្ទុយដែលធ្វើឡើងដោយអ្នកដឹកជញ្ជូន មិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឡើយ ប្រសិនបើអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញត្រូវបានផ្ទេរទៅអ្នកទទួលទំនិញ ជាអ្នកដែលត្រូវអនុវត្តតាមអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញនោះ។

អញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញតាមនិទ្ទេសដូចមានចែងនៅក្នុងចំណុចទី១១ កថាខណ្ឌទី២ មាត្រា១៥១នៃច្បាប់នេះ មិនកំណត់ថ្លៃឈ្នួលឬបង្ហាញអំពីថ្លៃឈ្នួលដែលត្រូវបង់ដោយអ្នកទទួលទំនិញនោះឡើយ ឬមិនកំណត់ថ្លៃឈ្នួលបន្ថែមដែលកើតឡើងនៅកំពង់ផែផ្ទុកទំនិញដែលត្រូវបង់ដោយអ្នកទទួលទំនិញផងដែរ ហើយត្រូវទុកជាភស្តុតាងដើម ដែលបញ្ជាក់ថា ពុំមានការបង់ថ្លៃឈ្នួលឬថ្លៃឈ្នួលបន្ថែមដែលត្រូវបង់ដោយអ្នកផ្ញើទំនិញនោះ។ ភស្តុតាងផ្ទុយ ដែលធ្វើឡើងដោយអ្នកដឹកជញ្ជូន មិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឡើយ នៅពេលដែលអញ្ញត្រប័ណ្ណត្រូវបានផ្ទេរទៅអ្នកទទួលទំនិញ ជាអ្នកដែលត្រូវអនុវត្តអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញនោះ។

មាត្រា១៦៤ .-

អ្នកផ្ញើទំនិញត្រូវធានាចំពោះអ្នកដឹកជញ្ជូន នូវភាពត្រឹមត្រូវនៃនិទ្ទេស ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងលក្ខណៈទូទៅនៃទំនិញ ស្លាកសញ្ញាសម្គាល់អត្តសញ្ញាណទំនិញ ចំនួនកញ្ចប់ឬដុំ ទម្ងន់ឬបរិមាណទំនិញ ដែលបានផ្តល់ឱ្យដោយអ្នកផ្ញើទំនិញ សម្រាប់ដាក់បញ្ចូលនៅក្នុងអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញ។ អ្នកផ្ញើទំនិញ ត្រូវបង់សំណងជានារ៉ាប់រងតតិយជនទៅអ្នកដឹកជញ្ជូន សម្រាប់ការបាត់បង់ដែលបណ្តាលមកពីភាពមិនត្រឹមត្រូវនៃនិទ្ទេសទាំងនោះ។ អ្នកផ្ញើទំនិញនៅតែទទួលខុសត្រូវចំពោះការបាត់បង់នេះ ទោះបីជាអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញត្រូវបានផ្ទេរដោយអ្នកផ្ញើទំនិញក៏ដោយ។ គ្រប់ករណីទាំងអស់ សិទ្ធិរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនលើសំណងជានារ៉ាប់រងតតិយជនមិនកំណត់ព្រំដែនសំណងរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូន ដូចមានចែងនៅក្នុងកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញ ចំពោះបុគ្គលណាមួយ ក្រៅពីអ្នកផ្ញើទំនិញឡើយ។

លិខិតធានាឬការព្រមព្រៀងគ្នា ដែលក្នុងនោះ អ្នកផ្ញើទំនិញ ទទួលរ៉ាប់រងបង់សំណងតតិយជនទៅអ្នកដឹកជញ្ជូនលើការបាត់បង់ដែលបណ្តាលមកពីការចេញអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញ ដោយមិនបានបញ្ចូលនូវសិទ្ធិបម្រុងទាក់ទងនឹងនិទ្ទេសដែលបានផ្តល់ឱ្យដោយអ្នកផ្ញើទំនិញ ឬសិទ្ធិបម្រុងទាក់ទងនឹងលក្ខណៈខាងក្រៅនៃទំនិញនៅក្នុងអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញ ត្រូវចាត់ទុកជាមោឃៈនិងមិនមានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តចំពោះអ្នកទទួលទំនិញដែលបានទទួលអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញ ជាអ្នកដែលត្រូវអនុវត្តតាមអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញនោះ។

លិខិតធានាឬការព្រមព្រៀងគ្នាដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី២ខាងលើនេះ មានសុពលភាពចំពោះអ្នកផ្ញើទំនិញបាន ប្រសិនបើអ្នកដឹកជញ្ជូនឬបុគ្គលក្នុងនាមខ្លួន មានចេតនាលុបលាងកំហុសដោយបញ្ជាក់អំពីការលុបចោលសិទ្ធិបម្រុងដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី២ខាងលើនេះ ទៅអ្នកទទួលទំនិញ ជាអ្នកដែលត្រូវអនុវត្តតាមអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញនោះ។ ករណីនេះ ប្រសិនបើសិទ្ធិបម្រុងដែលបានលុបចោលនោះទាក់ទងនឹងនិទ្ទេសដែលបានផ្តល់ឱ្យដោយអ្នកផ្ញើទំនិញសម្រាប់បញ្ចូលនៅក្នុងអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញ អ្នកដឹកជញ្ជូនមិនមានសិទ្ធិទទួលសំណងពីអ្នកផ្ញើទំនិញ ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះឡើយ។

ក្នុងករណីលុបលាងកំហុសដោយចេតនា ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី៣ខាងលើនេះ អ្នកដឹកជញ្ជូនត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះការបាត់បង់ដែលកើតឡើងដោយអ្នកទទួលទំនិញ ដោយគ្មានផលប្រយោជន៍ណាមួយពីព្រំដែនសំណងដូចមានចែងនៅក្នុងច្បាប់នេះឡើយ ដោយហេតុថា អ្នកទទួលទំនិញបានអនុវត្តតាមអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញនោះ។

មាត្រា១៦៥ .-

នៅពេលអ្នកដឹកជញ្ជូនចេញឯកសារក្រៅពីអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញ ដែលបញ្ជាក់អំពីការទទួលទំនិញដើម្បីដឹកជញ្ជូន ឯកសារនោះ ត្រូវចាត់ទុកជាភស្តុតាងដើមនៃកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងទទួលយកដោយអ្នកដឹកជញ្ជូននូវទំនិញដូចបានបរិយាយនៅក្នុងឯកសារនោះ។

មាត្រា១៦៦ .-

ប្រសិនបើអ្នកទទួលទំនិញ បានជូនដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរអំពីការបាត់បង់ឬការខូចខាតដោយបញ្ជាក់នូវលក្ខណៈទូទៅនៃទំនិញដែលបានបាត់បង់ឬខូចខាតនោះទៅអ្នកដឹកជញ្ជូន ក្នុងរយៈពេលមិនយឺតជាងថ្ងៃដែលបានប្រគល់ទំនិញ ការប្រគល់ទំនិញនោះចាត់ទុកជាភស្តុតាងដើមនៃការប្រគល់ទំនិញដោយអ្នកដឹកជញ្ជូន ដូចបានបរិយាយនៅក្នុងឯកសារដឹកជញ្ជូន។ ក្នុងករណីខកខានបញ្ជាក់ ត្រូវចាត់ទុកថាទំនិញដែលបានដឹកជញ្ជូន ស្ថិតក្នុងស្ថានភាពល្អ។

នៅពេលណាការបាត់បង់ឬការខូចខាត មិនអាចមើលឃើញបាន បញ្ញត្តិនៃកថាខណ្ឌទី១ ខាងលើនេះត្រូវយកមកអនុវត្ត ហើយក្នុងរយៈពេល១៥(ដប់ប្រាំ)ថ្ងៃជាប់ៗគ្នា បន្ទាប់ពីថ្ងៃប្រគល់ទំនិញ អ្នកទទួលទំនិញមិនបានជូនដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរអំពីការបាត់បង់ឬការខូចខាតនោះទៅអ្នកដឹកជញ្ជូនទេ ចាត់ទុកថាទំនិញដែលបានដឹកជញ្ជូន ស្ថិតនៅក្នុងស្ថានភាពល្អ។

ប្រសិនបើទំនិញបានប្រគល់ទៅអ្នកទទួលទំនិញ ដោយបានត្រួតពិនិត្យរួមគ្នាដោយភាគីពាក់ព័ន្ធរួចហើយ មិនមានការចាំបាច់ជូនដំណឹងអំពីការបាត់បង់ឬការខូចខាតក្នុងកំលុងពេលត្រួតពិនិត្យនោះទេ។

ក្នុងករណីមានការបាត់បង់ឬការខូចខាតជាក់ស្ដែង ឬនៅមានមន្ទិលអំពីការបាត់បង់ឬការខូចខាត អ្នកដឹកជញ្ជូននិងអ្នកទទួលទំនិញ ត្រូវសម្របសម្រួលគ្នាដើម្បីត្រួតពិនិត្យនិងរាប់ទំនិញ។

គ្មានការសងទូទាត់ណាមួយត្រូវបានធ្វើឡើងចំពោះការបាត់បង់ដែលបណ្ដាលមកពីការយឺតយ៉ាវប្រគល់ទំនិញនោះទេ លើកលែងតែបានជូនដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរទៅអ្នកដឹកជញ្ជូនក្នុងរយៈពេល៦០(ហុកសិប)ថ្ងៃជាប់ៗគ្នា បន្ទាប់ពីថ្ងៃដែលទំនិញបានប្រគល់ទៅអ្នកទទួលទំនិញ។

ប្រសិនបើទំនិញត្រូវបានប្រគល់ដោយអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត ការជូនដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌខាងលើនេះ ទៅអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត ត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តដូចគ្នានឹងការជូនដំណឹងទៅអ្នកដឹកជញ្ជូន។ ករណីដូចគ្នានេះដែរ ការជូនដំណឹងទៅអ្នកដឹកជញ្ជូន ត្រូវមានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តដូចគ្នាផងដែរ នឹងការជូនដំណឹងទៅអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត។

លើកលែងតែ អ្នកដឹកជញ្ជូនឬអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត បានជូនដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរអំពីការបាត់បង់ឬការខូចខាត ដោយបញ្ជាក់នូវលក្ខណៈទូទៅនៃទំនិញដែលបានបាត់បង់ឬខូចខាតនោះ ទៅអ្នកផ្ញើទំនិញ ក្នុងរយៈពេលមិនលើសពី៩០(កៅសិប)ថ្ងៃជាប់ៗគ្នា បន្ទាប់ពីថ្ងៃកើតមានការបាត់បង់ឬការខូចខាត ឬបន្ទាប់ពីបានប្រគល់ទំនិញ អនុលោមតាមបញ្ញត្តិនៃកថាខណ្ឌទី២ មាត្រា១៥២នៃច្បាប់នេះ ដោយកំណត់យកកាលបរិច្ឆេទណាមួយដែលនៅក្រោយគេ ទើបការខកខានជូនដំណឹងនោះ ចាត់ទុកជាភស្តុតាងដើមដែលបញ្ជាក់ថា អ្នកដឹកជញ្ជូនឬអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត បានទទួលទំនិញដោយមិនមានការបាត់បង់ឬការខូចខាតទំនិញដោយសារកំហុសឬការធ្វេសប្រហែសរបស់អ្នកផ្ញើទំនិញឬបុគ្គលក្នុងនាមអ្នកផ្ញើទំនិញឡើយ។

ការជូនដំណឹងទៅបុគ្គលក្នុងនាមអ្នកដឹកជញ្ជូន អ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត រួមទាំងនាយនាវា ឬបរិបាលនាវា ឬនាយទទួលបន្ទុកនាវា ឬទៅបុគ្គលក្នុងនាមអ្នកផ្ញើទំនិញ ត្រូវចាត់ទុកថាបានជូនដំណឹងទៅអ្នកដឹកជញ្ជូន អ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត ឬអ្នកផ្ញើទំនិញ។

មាត្រា១៦៧ .-

បណ្ដឹងទាមទារសំណង ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ ដូចមានចែងនៅក្នុងច្បាប់នេះ ត្រូវមានអាជ្ញាយុកាល២(ពីរ)ឆ្នាំ គិតចាប់ពីថ្ងៃកំណត់ដែលអ្នកដឹកជញ្ជូនត្រូវប្រគល់ទំនិញ។

មាត្រា១៦៨ .-

បណ្ដឹងទាមទារសំណងលើការបាត់បង់ឬការខូចខាតទំនិញ ត្រូវធ្វើឡើងទៅតុលាការមានសមត្ថកិច្ច ស្របតាមការកំណត់ក្នុងក្រមនីតិវិធីរដ្ឋប្បវេណី។

នៅក្នុងអង្គហេតុដែលមានដើមបណ្ដឹងច្រើន ដើមបណ្ដឹងនីមួយៗត្រូវប្ដឹងទាមទារសំណងលើការបាត់បង់ឬការខូចខាតទំនិញ នៅចំពោះមុខតុលាការដែលបានទទួលចាត់ការពាក្យបណ្ដឹងទាមទារសំណងពីភាគីណាមួយ។ ក្នុងករណីដែលមានតុលាការផ្សេងបានទទួលពាក្យបណ្ដឹងទាមទារនេះ តុលាការនេះត្រូវផ្ទេរសំណុំរឿងមកតុលាការដែលកំពុងចាត់ការលើពាក្យបណ្ដឹងទាមទារសំណងរបស់ភាគីណាមួយនោះ។

បណ្ដឹងឧបាស្រ័យ ត្រូវធ្វើឡើងចំពោះមុខតុលាការដែលមានយុត្តាធិការលើបណ្ដឹងដំបូង ស្របតាមបញ្ញត្តិដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើ។

មាត្រា១៦៩ .-

គូភាគីអាចព្រមព្រៀងគ្នាជ្រើសរើសតុលាការ ឬមជ្ឈត្តការ ឬយន្តការដោះស្រាយវិវាទណាមួយផ្សេងទៀត ទាំងនៅក្នុងប្រទេសឬនៅបរទេស ដើម្បីដោះស្រាយវិវាទរបស់ខ្លួន។ ការព្រមព្រៀងនេះ មិនរារាំងដល់សិទ្ធិរបស់តតិយជនក្នុងការប្ដឹងទៅតុលាការមានសមត្ថកិច្ចនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជានោះទេ។

កាលណាកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញ មានចែងឧសន្យាដែលថា វិវាទដែលកើតឡើងរវាងភាគី ត្រូវដោះស្រាយតាមតុលាការ ឬមជ្ឈត្តការ ឬយន្តការដោះស្រាយវិវាទណាមួយផ្សេងទៀត ហើយអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញ ដែលបានផ្ដល់ឱ្យស្របតាមកិច្ចសន្យានេះ មិនចែងអំពីកំណត់សម្គាល់នោះ អ្នកដឹកជញ្ជូនមិនអាចប្រើឧសន្យានោះបានទេ ដោយត្រូវអនុវត្តតាមអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញនោះ។

មាត្រា១៧០ .-

ឧសន្យានៅក្នុងកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញ ឬនៅក្នុងអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញ ឬឯកសារណាមួយ ដែលបញ្ជាក់ភស្តុតាងនៃកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញ ត្រូវចាត់ទុកជាមោឃៈ ប្រសិនបើឧសន្យានោះ ប្រាសចាកដោយផ្ទាល់ឬដោយប្រយោលពីបទប្បញ្ញត្តិដូចមានចែងនៅក្នុងច្បាប់នេះ។ ឧសន្យាដែលចាត់ទុកជាមោឃៈ មិនប៉ះពាល់ដល់សុពលភាពនៃកិច្ចសន្យានោះឡើយ។

ទោះបីជាមានបញ្ញត្តិដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ ក៏អ្នកដឹកជញ្ជូនអាចបង្កើនការទទួលខុសត្រូវ និងកាតព្វកិច្ច ដូចមានចែងនៅក្នុងច្បាប់នេះផងដែរ។

នៅពេលណាចេញអញ្ញត្រប័ណ្ណទំនិញឬឯកសារដែលបញ្ជាក់ភស្តុតាងអំពីកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញ ឯកសារនោះ ត្រូវមានសេចក្ដីបញ្ជាក់ដែលបញ្ជាក់ថា ការដឹកជញ្ជូនត្រូវអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ ហើយត្រូវចាត់ទុកជាមោឃៈនូវឧសន្យាដែលប្រាសចាក ដើម្បីចៀសវាងផលប៉ះពាល់ដល់អ្នកផ្ញើទំនិញ និងអ្នកទទួលទំនិញ។

នៅពេលណាដើមបណ្ដឹងបានប្ដឹងអំពីការបាត់បង់ទំនិញ ដែលបណ្ដាលមកពីឧសន្យាដែលចាត់ទុកជាមោឃៈ ឬដែលបណ្ដាលមកពីកំហុសដែលមាននៅក្នុងសេចក្ដីបញ្ជាក់ អ្នកដឹកជញ្ជូនត្រូវសងការបាត់បង់ ឬការខូចខាតទំនិញ ឬការយឺតយ៉ាវប្រគល់ទំនិញ។

មាត្រា១៧១ .-

បទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ មិនប៉ះពាល់ដល់ការអនុវត្តឧសន្យានៅក្នុងកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញពាក់ព័ន្ធនឹងការគិតថ្លៃសំណងរួមលើការខាតបង់ ឬការកំណត់ប្រាក់លាភការសម្រាប់ការជួយសង្គ្រោះនាវាក្នុងគ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍ឡើយ។

មាត្រា១៧២ .-

បទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ មិនកែប្រែសិទ្ធិនិងកាតព្វកិច្ចរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូន អ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត និងបុគ្គលក្នុងនាមអ្នកដឹកជញ្ជូននិងអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត ដូចមានចែងនៅក្នុងច្បាប់អន្តរជាតិឬច្បាប់ជាតិដែលពាក់ព័ន្ធនឹងព្រំដែនសំណងរបស់ម្ចាស់នាវា។

បញ្ញត្តិនៃមាត្រា១៦៩ និងមាត្រា១៧០នៃច្បាប់នេះ មិនត្រូវប៉ះពាល់ដល់ការអនុវត្តបទប្បញ្ញត្តិដូចមានចែងនៅក្នុងច្បាប់អន្តរជាតិផ្សេងទៀតជាធរមាន ហើយច្បាប់អន្តរជាតិផ្សេងទៀតនោះក៏មិនត្រូវប៉ះពាល់ដល់ការអនុវត្តកថាខណ្ឌទី៤ មាត្រា១៧០នៃច្បាប់នេះដែរ។

អ្នកដឹកជញ្ជូនមិនទទួលខុសត្រូវសងចំពោះការខូចខាតដែលបង្កឡើងដោយឧប្បត្តិហេតុនុយក្លេអ៊ែ ប្រសិនបើប្រតិបត្តិករនៃបេនាការនុយក្លេអ៊ែលើនាវា បានទទួលខុសត្រូវសងដោយអនុលោមតាមច្បាប់អន្តរជាតិ ឬច្បាប់ជាធរមាននៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

ផ្នែកទី២
ការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរនិងការវត្ថុ

មាត្រា១៧៣ .-

ការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ រួមនិងការវត្ថុរបស់អ្នកដំណើរ តាមនាវាឆ្នេរសមុទ្រ នាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ឬនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវធ្វើឡើងតាមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ។

អ្នកដឹកជញ្ជូនត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះព្យសនកម្មលើការរងរបួសឬការបាត់បង់ជីវិតអ្នកដំណើរ ឬការខូចខាតឬការបាត់បង់ការវត្ថុរបស់អ្នកដំណើរតាមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនដែលខ្លួនបានដឹកជញ្ជូន ទោះបីជាយកថ្លៃឈ្នួលឬមិនយកថ្លៃឈ្នួលក៏ដោយ។

មាត្រា១៧៤ .-

សំបុត្រអ្នកដំណើរ ត្រូវបញ្ចូលនូវនិទ្ទេសសំខាន់ៗដូចខាងក្រោម៖

- ឈ្មោះនាវា លេខសម្គាល់នាវា
- ឈ្មោះរបស់អ្នកដំណើរ អាសយដ្ឋានបច្ចុប្បន្នរបស់អ្នកដំណើរ
- ការវត្ថុរបស់អ្នកដំណើរ
- លេខកៅអីឬកន្លែងអង្គុយ
- កំពង់ផែចេញដំណើរ កំពង់ផែគោលដៅ កាលបរិច្ឆេទចេញដំណើរ និងកាលបរិច្ឆេទមកដល់។

សំបុត្រអ្នកដំណើរ ត្រូវចុះហត្ថលេខាដោយអ្នកដឹកជញ្ជូនឬបុគ្គលក្នុងនាមខ្លួន និងមានកាលបរិច្ឆេទច្បាស់លាស់។

មាត្រា១៧៥ .-

អ្នកដឹកជញ្ជូនត្រូវសងចំពោះព្យសនកម្ម ដែលបណ្តាលឱ្យមានការរងរបួសឬការបាត់បង់ជីវិតអ្នកដំណើរ និងការបាត់បង់ឬការខូចខាតការវត្ថុរបស់អ្នកដំណើរ ប្រសិនបើឧប្បត្តិហេតុនោះអាចកើតចេញពីកំហុសឬការធ្វេសប្រហែសរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនឬបុគ្គលក្នុងនាមខ្លួន ក្នុងកំលុងពេលដឹកជញ្ជូន។

អ្នកដែលបញ្ជាក់ភស្តុតាងថា ឧប្បត្តិហេតុដែលបង្កឱ្យមានការបាត់បង់ឬការខូចខាត ដែលបានកើតឡើងនៅក្នុងកំលុងពេលដឹកជញ្ជូន រួមនិងទំហំនៃការបាត់បង់ឬការខូចខាតនោះ ត្រូវបញ្ជាក់ដោយអ្នកប្តឹង។

កំហុសឬការធ្វេសប្រហែសរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនឬបុគ្គលក្នុងនាមខ្លួន ត្រូវចាត់ទុកថាបានកើតឡើង ប្រសិនបើគ្មានភស្តុតាងផ្ទុយដែលបញ្ជាក់ថា ការរងរបួសឬការបាត់បង់ជីវិតអ្នកដំណើរ ឬការបាត់បង់ឬការខូចខាតការវត្ថុរបស់អ្នកដំណើរ បណ្តាលមកពីមូលហេតុដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងការបាក់បែកការប៉ះទង្គិច ការកឿង ការកើល ការផ្ទុះ ឬឆេះនាវា។

មាត្រា១៧៦ .-

អ្នកដឹកជញ្ជូននៅតែទទួលខុសត្រូវសងចំពោះការដឹកជញ្ជូនដដែល ទោះបីជាការអនុវត្តដឹកជញ្ជូននោះ ត្រូវបានប្រគល់ទៅអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្តក៏ដោយ។

ករណីការប្រគល់ការអនុវត្តដឹកជញ្ជូន ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ អ្នកដឹកជញ្ជូនត្រូវទទួលខុសត្រូវសងចំពោះអំពើឬកំហុសដែលបានប្រព្រឹត្តដោយអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត។

មាត្រា១៧៧ .-

អ្នកដឹកជញ្ជូនមិនទទួលខុសត្រូវសងចំពោះការបាត់បង់ឬការខូចខាតរូបិយបណ្ណ មូលប្បទានបត្រដែលអាចចរាចរបាន មាស ប្រាក់ ពេជ្រ ត្បូង ឬវត្ថុសិល្បៈ ឬវត្ថុមានតម្លៃផ្សេងៗឡើយ លើកលែងតែមានការប្រកាសអំពីចំនួននិងតម្លៃ និងមានការប្រគល់ដែលយល់ព្រមទទួលដោយអ្នកដឹកជញ្ជូន ក្នុងគោលបំណងរក្សាទុកនៅលើនាវាក្នុងកំលុងពេលដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា១៧៨ .-

ប្រសិនបើអ្នកដឹកជញ្ជូនមានភស្តុតាងបញ្ជាក់ថា ការរងរបួសឬការបាត់បង់ជីវិតអ្នកដំណើរ ឬការបាត់បង់ឬការខូចខាតការវត្ថុអ្នកដំណើរ បានបង្កឡើងដោយឬរួមចំណែកដោយកំហុសឬការធ្វេសប្រហែសរបស់អ្នកដំណើរ អ្នកដឹកជញ្ជូនអាចរួចផុតពីការទទួលខុសត្រូវសងទាំងស្រុងឬដោយផ្នែក។

មាត្រា១៧៩ .-

លើកលែងតែមានការព្រមព្រៀងផ្សេងពីនេះដោយគូភាគី សំណងរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនចំពោះការរងរបួសឬការបាត់បង់ជីវិតអ្នកដំណើរ មិនត្រូវលើសពី៤៦ ៦៦៦SDR (សែសិបប្រាំមួយពាន់ប្រាំមួយរយហុកសិបប្រាំមួយអេសដេអ៊ែ) សម្រាប់អ្នកដំណើរម្នាក់ក្នុងមួយជើង។

មាត្រា១៨០ .-

លើកលែងតែមានការព្រមព្រៀងផ្សេងពីនេះដោយគូភាគី សំណងរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនចំពោះការបាត់បង់ឬការខូចខាតការវត្ថុជាប់ខ្លួន មិនត្រូវលើសពី៨៣៣SDR (ប្រាំបីរយសាមសិបបីអេសដេអ៊ែ) សម្រាប់អ្នកដំណើរម្នាក់ក្នុងមួយជើង។

លើកលែងតែមានការព្រមព្រៀងផ្សេងពីនេះដោយគូភាគី សំណងរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនចំពោះការបាត់បង់ឬការខូចខាតរថយន្ត រួមទាំងការវត្ថុនៅលើរថយន្តនោះ មិនត្រូវលើសពី៣ ៣៣៣SDR (បីពាន់បីរយសាមសិបបីអេសដេអ៊ែ) ក្នុងរថយន្តមួយគ្រឿង ក្នុងមួយជើង។

លើកលែងតែមានការព្រមព្រៀងផ្សេងពីនេះដោយគូភាគី សំណងរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនចំពោះការបាត់បង់ឬការខូចខាតការវត្ថុផ្សេងទៀតរបស់អ្នកដំណើរក្រៅពីការវត្ថុដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១និងទី២ខាងលើនេះ មិនត្រូវលើសពី១ ២០០SDR (មួយពាន់ពីររយអេសដេអ៊ែ) ក្នុងអ្នកដំណើរម្នាក់ ក្នុងមួយជើង។

មាត្រា១៨១ .-

អេសដេអ៊ែ ដូចមានចែងនៅក្នុងច្បាប់នេះ ត្រូវប្តូរជារូបិយបណ្ណដែលត្រូវអនុវត្តនៅតាមតុលាការមានសមត្ថកិច្ច ផ្អែកលើតម្លៃកំណត់ដោយអង្គការមូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ។

មាត្រា១៨២ .-

អ្នកដឹកជញ្ជូននិងអ្នកដំណើរ អាចយល់ព្រមជាលាយលក្ខណ៍អក្សរលើសំណាងរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូន ចំពោះការរងរបួសឬការបាត់បង់ជីវិត ឬការបាត់បង់ឬការខូចខាតភារវត្ថុរបស់អ្នកដំណើរ ខ្ពស់ឬទាបជាងព្រំដែនសំណាងដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១៧៩ និងមាត្រា១៨០នៃច្បាប់នេះ។

មាត្រា១៨៣ .-

បើមានបណ្តឹងចំពោះបុគ្គលក្នុងនាមអ្នកដឹកជញ្ជូន ឬអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត ដើម្បីទាមទារសំណង ដូចមានចែងនៅក្នុងច្បាប់នេះ បុគ្គលនោះមានសិទ្ធិការពារខ្លួនក្នុងព្រំដែនសំណាងរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនឬអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត ប្រសិនបើខ្លួនមានភស្តុងតាងបញ្ជាក់ថាបានធ្វើការងារក្នុងនាមអ្នកដឹកជញ្ជូនឬអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត។

មាត្រា១៨៤ .-

ព្រំដែនសំណាងដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១៧៩និងមាត្រា១៨០នៃច្បាប់នេះ មានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តព្រំដែនសំណាងនេះ ត្រូវជាចំនួនបូកសរុបនៃបណ្តឹងទាមទារសំណាងទាំងអស់ ដែលបានកើតឡើងចំពោះការរងរបួសឬការបាត់បង់ជីវិត ឬការបាត់បង់ឬការខូចខាតភារវត្ថុ សម្រាប់អ្នកដំណើរម្នាក់ នៅកន្លែងដែលព្រំដែនសំណាងនោះត្រូវបានអនុវត្ត។

ករណីការដឹកជញ្ជូនត្រូវបានអនុវត្តដោយអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត ចំនួនបូកសរុបសំណាងពីអ្នកដឹកជញ្ជូន និងអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត ព្រមទាំងពីបុគ្គលក្នុងនាមអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត មិនត្រូវលើសពីចំនួនដែលត្រូវផ្តល់ឱ្យទោះបីជាឱ្យទៅអ្នកដឹកជញ្ជូនឬអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្តឡើយ។

គ្រប់ករណីដែលបុគ្គលក្នុងនាមអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត បានទទួលសិទ្ធិដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១៨៣នៃច្បាប់នេះ ដើម្បីទទួលសិទ្ធិការពារខ្លួនក្នុងព្រំដែនសំណាងដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១៧៩ និងមាត្រា១៨០នៃច្បាប់នេះ ចំនួនបូកសរុបសំណាងពីអ្នកដឹកជញ្ជូន អ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត និងបុគ្គលក្នុងនាមអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្តមិនត្រូវលើសពីព្រំដែនសំណាងឡើយ។

មាត្រា១៨៥ .-

អ្នកដឹកជញ្ជូនមិនមានសិទ្ធិទទួលអត្ថប្រយោជន៍ណាមួយពីព្រំដែនសំណាងដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១៧៩ មាត្រា១៨០ និងមាត្រា១៨២នៃច្បាប់នេះឡើយ ប្រសិនបើមានភស្តុតាងបញ្ជាក់ថា ការខូចខាតនោះបានបណ្តាលមកពីអំពើឬកំហុសរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូន ក្នុងគោលបំណងបង្កឱ្យមានការខូចខាត ឬដោយធ្វេសប្រហែសដោយដឹងច្បាស់ថា លទ្ធផលនៃការខូចខាតនឹងកើតមាន។

បញ្ញត្តិនៃកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ ត្រូវអនុវត្តដូចគ្នាផងដែរចំពោះនិយោជិតឬភ្នាក់ងាររបស់អ្នកដឹកជញ្ជូន ឬអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត ដែលបានអនុវត្តដឹកជញ្ជូនក្នុងនាមអ្នកដឹកជញ្ជូនឬអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត។

មាត្រា១៨៦ .-

អ្នកដំណើរត្រូវផ្តល់ការជូនដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ទៅអ្នកដឹកជញ្ជូនឬបុគ្គលក្នុងនាមខ្លួនដូចខាងក្រោម៖

ក- ករណីមើលឃើញការខូចខាតភារវត្ថុ៖

សម្រាប់ភារវត្ថុជាប់ខ្លួន នៅមុនឬនៅពេលអ្នកដំណើរចុះពីនាវា

សម្រាប់ភារវត្ថុផ្សេងទៀត នៅមុនឬនៅពេលប្រគល់ភារវត្ថុម្តងទៀត។

ខ- ករណីខូចខាតភារវត្ថុដែលមិនអាចមើលឃើញបាន ឬបាត់បង់ភារវត្ថុ រយៈពេល១៥(ដប់ប្រាំ)ថ្ងៃគិតពីថ្ងៃអ្នកដំណើរចុះពីនាវា ឬថ្ងៃប្រគល់ភារវត្ថុម្តងទៀត ឬពេលវេលាដែលភារវត្ថុគួរត្រូវបានប្រគល់ម្តងទៀត។

ការខកខានអនុវត្តតាមបញ្ញត្តិដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ ចាត់ទុកថាអ្នកដំណើរបានទទួលភារវត្ថុដោយមិនមានការខូចខាតឬមិនមានការបាត់បង់។

ការជូនដំណឹងដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ មិនចាំបាច់ផ្តល់ឡើយប្រសិនបើលក្ខណៈនៃភារវត្ថុដែលបានទទួលនៅពេលទទួលភារវត្ថុ ដោយមានការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នា។

មាត្រា១៨៧ .-

បណ្តឹងទាមទារសំណង ដែលបានកើតឡើងចំពោះការរងរបួសឬការបាត់បង់ជីវិតអ្នកដំណើរ ឬចំពោះការបាត់បង់ឬការខូចខាតភារវត្ថុអ្នកដំណើរ ត្រូវមានអាជ្ញាយុកាលរយៈពេល៣(បី)ឆ្នាំ។

រយៈពេលអាជ្ញាយុកាល ត្រូវគណនាដូចខាងក្រោម៖

ក- ករណីរងរបួស ត្រូវគិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទដែលអ្នកដំណើរចុះចេញពីនាវា។

ខ- ករណីបាត់បង់ជីវិតដែលបានកើតឡើងក្នុងកំលុងពេលដឹកជញ្ជូន ត្រូវគិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទនៃការបាត់បង់ជីវិត។

គ- ក្នុងករណីរងរបួសដែលបានកើតឡើង ក្នុងកំលុងពេលដឹកជញ្ជូន និងបណ្តាលឱ្យបាត់បង់ជីវិតក្រោយពេលចុះចេញពីនាវា ត្រូវគិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទនៃការបាត់បង់ជីវិត។

ឃ- ករណីបាត់បង់ឬខូចខាតភារវត្ថុ ត្រូវគិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទដែលអ្នកដំណើរចុះចេញពីនាវា ឬកាលបរិច្ឆេទដែលអ្នកដំណើរគួរត្រូវបានចុះចេញពីនាវា ដោយអាចកំណត់យកកាលបរិច្ឆេទណាមួយដែលនៅចុងក្រោយបង្អស់។

អាជ្ញាយុកាលដែលបានកំណត់ក្នុងកថាខណ្ឌទី២ខាងលើ ត្រូវមានរយៈពេល៥(ប្រាំ)ឆ្នាំ គិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទនៃការកើតឡើងនូវឧប្បត្តិហេតុ ក្នុងករណីដែលកាលបរិច្ឆេទនៃការបាត់បង់ជីវិតមិនអាចកំណត់បាន។

មាត្រា១៨៨ .-

បណ្តឹងទាមទារសំណងលើការរងរបួសឬការបាត់បង់ជីវិត ឬការបាត់បង់ឬការខូចខាតភារវត្ថុអ្នកដំណើរ ត្រូវធ្វើឡើងទៅតុលាការមានសមត្ថកិច្ច ស្របតាមការកំណត់ក្នុងក្រមនីតិវិធីរដ្ឋប្បវេណី។

នៅក្នុងអង្គហេតុដែលមានដើមបណ្តឹងច្រើន ដើមបណ្តឹងនីមួយៗ ត្រូវប្តឹងទាមទារសំណងលើការរងរបួសឬការបាត់បង់ជីវិត ឬការបាត់បង់ឬការខូចខាតភារវត្ថុអ្នកដំណើរនៅចំពោះមុខតុលាការដែលបានទទួលចាត់ការពាក្យបណ្តឹងទាមទារសំណងពីភាគីណាមួយ។ ក្នុងករណីដែលមានតុលាការផ្សេងបានទទួលពាក្យបណ្តឹងទាមទារនេះ តុលាការនេះត្រូវផ្ទេរសំណុំរឿងមកតុលាការដែលកំពុងចាត់ការលើពាក្យបណ្តឹងទាមទារសំណងរបស់ភាគីណាមួយនោះ។

បណ្តឹងឧបាស្រ័យ ត្រូវធ្វើឡើងនៅចំពោះមុខតុលាការដែលមានយុត្តាធិការលើបណ្តឹងដំបូង ស្របតាមបញ្ញត្តិដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើ។

ក្រោយការកើតឡើងនូវឧប្បត្តិហេតុដែលបង្កឱ្យមានព្យសនកម្ម គូភាគីអាចព្រមព្រៀងគ្នាជ្រើសរើសតុលាការ ឬមជ្ឈត្តការ ឬយន្តការដោះស្រាយវិវាទណាមួយផ្សេងទៀត ទាំងនៅក្នុងប្រទេសឬនៅបរទេសដើម្បីដោះស្រាយវិវាទរបស់ខ្លួន។ ការព្រមព្រៀងនេះ មិនរារាំងដល់សិទ្ធិរបស់តតិយជនក្នុងការប្តឹងទៅតុលាការមានសមត្ថកិច្ចនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជានោះទេ។

មាត្រា១៨៩ .-

ប្រការនៃកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូននិងភារវត្ថុអ្នកដំណើរ ដែលបានធ្វើឡើងនៅមុនពេលកើតឡើងនៃឧប្បត្តិហេតុ ដែលបង្កឱ្យមានការរងរបួសឬការបាត់បង់ជីវិត ឬការបាត់បង់ឬការខូចខាតភារវត្ថុ ដោយឱ្យ

អ្នកដឹកជញ្ជូនរួចផុតពីការផ្តល់សំណងទៅអ្នកដំណើរ ឬដោយផ្តល់សំណងទាបជាងព្រំដែនសំណងដូចមានចែងនៅក្នុងច្បាប់នេះ ឬផ្ទេរបន្ទុកភស្តុតាងដែលបានដាក់ទៅលើអ្នកដឹកជញ្ជូន ឬរឹតត្បិតលើការសម្រេចចិត្តរបស់ភាគីដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១៨៨នៃច្បាប់នេះ ត្រូវចាត់ទុកជាមោឃៈ។

ការចាត់ទុកជាមោឃៈ ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ មិនប៉ះពាល់ដល់សុពលភាពនៃកិច្ចសន្យារវាងភាគីឡើយ។

មាត្រា១៩០ .-

បទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ មិនកែប្រែសិទ្ធិនិងកាតព្វកិច្ចរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនឬបុគ្គលក្នុងនាមខ្លួនអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្តឬបុគ្គលក្នុងនាមខ្លួន ដែលបានកំណត់នៅក្នុងច្បាប់អន្តរជាតិ ជាពិសេសពាក់ព័ន្ធនឹងព្រំដែនសំណងរបស់ម្ចាស់នាវា។

មាត្រា១៩១ .-

គ្មានសំណងណាមួយត្រូវបានធ្វើឡើងចំពោះការខូចខាតដែលបង្កឡើងដោយឧប្បត្តិហេតុនុយក្លេអ៊ែនោះឡើយ ប្រសិនបើប្រតិបត្តិករនៃបរិក្ខារនុយក្លេអ៊ែលើនាវា ទទួលខុសត្រូវសងចំពោះការខូចខាត តាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិឬច្បាប់ជាធរមាននៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

ជំពូកទី១០
ការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ
ផ្នែកទី១
ចំណាត់ថ្នាក់កំពង់ផែនិងអង្គគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ

មាត្រា១៩២ .-

កំពង់ផែមាន៤ថ្នាក់ ដូចខាងក្រោម៖

- ថ្នាក់ទី១ ជាកំពង់ផែសម្រាប់បម្រើសេវាឱ្យនាវាដែលធ្វើនាវាចរណ៍ជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ និងមានសក្តានុពលសេដ្ឋកិច្ចសង្គមខ្ពស់បំផុត
- ថ្នាក់ទី២ ជាកំពង់ផែសម្រាប់បម្រើសេវាឱ្យនាវាដែលធ្វើនាវាចរណ៍ជាមួយប្រទេសជិតខាង ដែលមានកិច្ចព្រមព្រៀងដោយឡែក
- ថ្នាក់ទី៣ ជាកំពង់ផែសម្រាប់បម្រើសេវាឱ្យនាវាដែលធ្វើនាវាចរណ៍នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- ថ្នាក់ពិសេស ជាកំពង់ផែក្រៅពីកំពង់ផែក្នុងថ្នាក់ទី១ ថ្នាក់ទី២ និងថ្នាក់ទី៣។

មាត្រា១៩៣ .-

កំពង់ផែនីមួយៗត្រូវបង្កើតឡើងដោយផ្អែកលើនិទ្ទេសដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១៩២នៃច្បាប់នេះ និងនិទ្ទេសសំខាន់ៗផ្សេងទៀត ដូចខាងក្រោម៖

- ឈ្មោះកំពង់ផែ
- ទីតាំងភូមិសាស្ត្រ ដែលមានលក្ខណៈអំណោយផលពីធម្មជាតិ មានសក្តានុពលក្នុងប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន
- កម្មវត្ថុនិងមុខងារ ដែលស្របតាមគោលបំណងនៃការបង្កើតកំពង់ផែ
- សមត្ថភាពឬទំហំកំពង់ផែដែលអាចលើកដាក់ទំនិញ ឬអ្នកដំណើរឡើងចុះ
- ផែនទីមាងប្លង់រួមនិងព្រំដែនរបស់កំពង់ផែ។

ROYAUME DU CAMBODGE
LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

ការបង្កើតកំពង់ផែថ្នាក់ទី១ ថ្នាក់ទី២ និងថ្នាក់ពិសេសដែលបម្រើសេវាឱ្យនាវាដែលធ្វើនាវាចរណ៍ជាលក្ខណៈអន្តរជាតិឬជាមួយប្រទេសជិតខាង ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

ការបង្កើតកំពង់ផែថ្នាក់ទី៣និងថ្នាក់ពិសេសដែលបម្រើសេវាឱ្យនាវាដែលធ្វើនាវាចរណ៍នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា១៩៤.-

កំពង់ផែគ្រប់ថ្នាក់ត្រូវមានដែនកំពង់ផែ ដែលរួមមានដែនទឹកនិងដីគោក។

មាត្រា១៩៥.-

កំពង់ផែគ្រប់ថ្នាក់ត្រូវមានអង្គគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ។

ផ្នែកទី២
មេបញ្ជាការផែ

មាត្រា១៩៦.-

កំពង់ផែថ្នាក់ទី១និងកំពង់ផែថ្នាក់ទី២ ត្រូវមានមេបញ្ជាការផែ។

មេបញ្ជាការផែត្រូវចាត់តាំងដោយសេចក្តីសម្រេចរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន មានសិទ្ធិចេញសេចក្តីសម្រេចចាត់តាំងមេបញ្ជាការផែសម្រាប់កំពង់ផែផ្សេងទៀត។

មេបញ្ជាការផែត្រូវជាមន្ត្រីក្របខ័ណ្ឌរបស់ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

លក្ខណវិនិច្ឆ័យជាមេបញ្ជាការផែ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា១៩៧.-

មេបញ្ជាការផែមានភារកិច្ចដូចខាងក្រោម៖

- រៀបចំចលនានាវាចូលចេញកំពង់ផែ
- បញ្ជាការផ្លាស់ប្តូរទីតាំងរបស់នាវានៅក្នុងដែនទឹកកំពង់ផែឬការផ្លាស់ប្តូរទីតាំងចេញទៅក្រៅដែនទឹកកំពង់ផែ
- ហាមឃាត់ រឹតត្បិត ផ្អាក ឬរារាំងសកម្មភាពទាំងឡាយនៅក្នុងកំពង់ផែ ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពប្រតិបត្តិការបរិបនីយកណ្ឌផែនិងនាវាទាំងឡាយ
- មានសិទ្ធិបដិសេធក្នុងការផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតឱ្យនាវាចេញពីកំពង់ផែ
- ធ្វើការណែនាំនិងចាត់វិធានការអំពីករណីនាវាដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រោះថ្នាក់។

បទបញ្ជាមេបញ្ជាការផែ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

ផ្នែកទី៣
ការអនុញ្ញាតឱ្យនាវាចូលចេញកំពង់ផែ

មាត្រា១៩៨.-

មុននឹងចូលកំពង់ផែ នាវាដែលធ្វើនាវាចរណ៍ជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ត្រូវមានលិខិតអនុញ្ញាតឱ្យនាវាចូលកំពង់ផែ។

ក្នុងករណីប្រធានសក្តិ នាវាដែលធ្វើនាវាចរណ៍ជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ក្នុងដំណើរឆ្លងកាត់ដែនទឹកនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា មានសិទ្ធិចូលជ្រកនៅកំពង់ផែណាមួយឬកន្លែងណាមួយជាបណ្តោះអាសន្ន ដោយគ្រាន់តែជូនដំណឹងទៅអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចដែលនៅជិតបំផុត និងមិនតម្រូវឱ្យមានលិខិតអនុញ្ញាតឱ្យនាវាចូលកំពង់ផែឡើយ។

នីតិវិធីនៃការផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតឱ្យនាវាចូលកំពង់ផែ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា១៩៩ .-

នៅពេលចេញពីកំពង់ផែ នាវាដែលធ្វើនាវាចរណ៍ជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ត្រូវមានលិខិតអនុញ្ញាតឱ្យនាវាចេញពីកំពង់ផែ។

នីតិវិធីនៃការផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតឱ្យនាវាចេញពីកំពង់ផែ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា២០០ .-

នាវាមិនត្រូវបានផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតឱ្យចេញពីកំពង់ផែ ក្នុងករណីនាវាកំពុងស្ថិតនៅក្នុងដំណើរការត្រួតពិនិត្យរបស់មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេសឬនាវាកំពុងស្ថិតនៅក្នុងការបំពេញកាតព្វកិច្ចជាមួយភាគីដែលពាក់ព័ន្ធ រួមមានប្រតិបត្តិករកំពង់ផែ អ្នកផ្ញើទំនិញ អ្នកទទួលទំនិញជាអាទិ៍។

មាត្រា២០១ .-

ការចូលចេញកំពង់ផែ ត្រូវបានផ្តល់អាទិភាពចំពោះនាវាដែលបម្រើឱ្យការសង្គ្រោះនៅពេលមានគ្រោះអាសន្ន។

មាត្រា២០២ .-

កំពង់ផែនីមួយៗត្រូវទទួលឱ្យនាវាចូលបានស្របតាមថ្នាក់របស់ខ្លួន ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា១៩២នៃច្បាប់នេះ។

ក្នុងករណីចាំបាច់ ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូនមានសិទ្ធិអនុញ្ញាតឱ្យនាវាចូលចេញកំពង់ផែក្នុងថ្នាក់ផ្សេងទៀត។

មាត្រា២០៣ .-

នាវាបរទេសនិងនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ មិនត្រូវធ្វើការដឹកជញ្ជូនទំនិញឬអ្នកដំណើរ រវាងកំពង់ផែដែលស្ថិតនៅក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាបានឡើយ លើកលែងតែមានការអនុញ្ញាតពីរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា២០៤ .-

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ត្រូវជំរុញរៀបចំភ្នាក់ងារនាវា ដើម្បីផ្តល់សេវាកម្មដល់នាវាចូលចេញកំពង់ផែក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

នីតិបុគ្គលឬរូបវន្តបុគ្គលដែលធ្វើជាភ្នាក់ងារនាវា ត្រូវមានលិខិតអនុញ្ញាតភ្នាក់ងារនាវា។

នីតិវិធីផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតភ្នាក់ងារនាវា ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា២០៥ .-

នាវាបរទេសដែលចូលចេញកំពង់ផែនៅក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវប្រើភ្នាក់ងារនាវា ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា២០៤នៃច្បាប់នេះ។

បញ្ញត្តិនៃកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះត្រូវបានលើកលែង ក្នុងករណីនាវាបរទេសស្ថិតនៅក្រោមការគ្រប់គ្រងនិងធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុននាវាដែលមានទីស្នាក់ការក្រុមហ៊ុន សាខា ឬបុត្រសម្ព័ន្ធនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ ករណីនេះ ក្រុមហ៊ុននាវាមិនមានសិទ្ធិសម្របសម្រួលផ្តល់សេវាកម្មសម្រាប់នាវារបស់ក្រុមហ៊ុននាវាផ្សេងទៀតឡើយ។

ផ្នែកទី៤
ការអភិវឌ្ឍ ការសាងសង់ និងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ

មាត្រា២០៦ .-

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន មានសិទ្ធិសម្រេចលើផែនការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែឬដំណាក់កាលនៃផែនការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែរបស់កំពង់ផែនីមួយៗស្របតាមលក្ខណវិនិច្ឆ័យដូចមានចែងនៅក្នុងផែនការកម្មកំពង់ផែ។

ផែនការកម្មកំពង់ផែ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា២០៧ .-

ការសាងសង់និង/ឬជួសជុលបបនីយកណ្ឋផែ ត្រូវមានលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់និង/ឬជួសជុលបបនីយកណ្ឋផែ។

នីតិវិធីនៃការផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់និង/ឬជួសជុលបបនីយកណ្ឋផែ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា២០៨ .-

ការសាងសង់និងការជួសជុលបបនីយកណ្ឋផែ ត្រូវធ្វើឡើងស្របតាមបទដ្ឋានបច្ចេកទេសសាងសង់និងជួសជុលបបនីយកណ្ឋផែ។

បទដ្ឋានបច្ចេកទេសសាងសង់និងជួសជុលបបនីយកណ្ឋផែ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា២០៩ .-

ការធ្វើប្រតិបត្តិការបបនីយកណ្ឋផែ ត្រូវមានលិខិតអនុញ្ញាតធ្វើប្រតិបត្តិការបបនីយកណ្ឋផែ។

បបនីយកណ្ឋផែដែលបានសាងសង់រួចឬផ្នែកណាមួយដែលបានសាងសង់រួច ត្រូវធានាបាននូវសុវត្ថិភាព សន្តិសុខនិងបរិស្ថាន មុនដាក់ឱ្យធ្វើប្រតិបត្តិការ។

លិខិតអនុញ្ញាតធ្វើប្រតិបត្តិការបបនីយកណ្ឋផែ មានសុពលភាព២(ពីរ)ឆ្នាំ។

នីតិវិធីនៃការផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតធ្វើប្រតិបត្តិការបបនីយកណ្ឋផែ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា២១០ .-

ប្រតិបត្តិករកំពង់ផែត្រូវមានសមត្ថភាពវិជ្ជាជីវៈដែលត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា២១១ .-

អ្នកគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ ត្រូវធ្វើរបាយការណ៍អំពីប្រតិបត្តិការបបនីយកណ្ឋផែមកក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

ទម្រង់របាយការណ៍អំពីប្រតិបត្តិការបបនីយកណ្ឌផែ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

ផ្នែកទី៥
សន្តិសុខនិងបរិស្ថាន

មាត្រា២១២ ._

កំពង់ផែត្រូវមានឋបនីយកណ្ឌទទួលសំណល់ពីនាវា។

បទដ្ឋានបច្ចេកទេសឋបនីយកណ្ឌទទួលសំណល់ពីនាវា ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា២១៣ ._

កំពង់ផែត្រូវមានផែនការបង្ការគ្រោះអាសន្នសម្រាប់ឆ្លើយតបនឹងការកំពប់ប្រេងឬសារធាតុគ្រោះថ្នាក់នៅកំពង់ផែ។

មាត្រា២១៤ ._

កំពង់ផែបម្រើសេវាឱ្យនាវាដែលធ្វើនាវាចរណ៍ជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ត្រូវមានរបាយការណ៍វាយតម្លៃសន្តិសុខឋបនីយកណ្ឌផែ ផែនការសន្តិសុខឋបនីយកណ្ឌផែ លិខិតបញ្ជាក់សន្តិសុខឋបនីយកណ្ឌផែ នាយសន្តិសុខឋបនីយកណ្ឌផែ និងបុគ្គលិកផ្នែកសន្តិសុខឋបនីយកណ្ឌផែ។

សន្តិសុខឋបនីយកណ្ឌផែ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

ផ្នែកទី៦
បទបញ្ជាស្ដីពីនាវាចរណ៍

មាត្រា២១៥ ._

កំពង់ផែត្រូវមានបទបញ្ជាស្ដីពីនាវាចរណ៍។

បទបញ្ជាស្ដីពីនាវាចរណ៍ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

ផ្នែកទី៧
ថ្លៃឈ្នួលកំពង់ផែ

មាត្រា២១៦ ._

កំពង់ផែត្រូវមានតារាងថ្លៃឈ្នួលដែលកំណត់ដោយអង្គគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ។

អង្គគ្រប់គ្រងកំពង់ផែត្រូវអនុវត្តការប្រមូលថ្លៃឈ្នួលកំពង់ផែ ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ។

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន មានសិទ្ធិកំណត់ពិដានថ្លៃឈ្នួលកំពង់ផែ ដើម្បីធានាបាននូវភាពប្រកួតប្រជែងប្រកបដោយសមធម៌។

មាត្រា២១៧ ._

ការបង្ខិតបង្ខំឱ្យទទួលយកសេវាកម្មកំពង់ផែនៅកំពង់ផែណាមួយ ទោះតាមរូបភាពណាក៏ដោយត្រូវហាមឃាត់។

ផ្នែកទី៨
ប្រព័ន្ធផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិកកំពង់ផែ

មាត្រា២១៨.-

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ត្រូវរៀបចំ ដឹកនាំ និងគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិកកំពង់ផែ។

ប្រព័ន្ធផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិកកំពង់ផែ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

ជំពូកទី១១
ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវទឹក

មាត្រា២១៩.-

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ត្រូវរៀបចំ អភិវឌ្ឍ និងការពារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវទឹក ដែលរួមមានផ្លូវនាវាចរណ៍ សំណង់សិល្បការ្យផ្លូវទឹក សញ្ញាជំនួយនាវាចរណ៍ និងប្រព័ន្ធដើម្បីទ្រទ្រង់ដល់ការធ្វើនាវាចរណ៍ ការដឹកជញ្ជូន និងកំពង់ផែ។

ការគ្រប់គ្រងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវទឹក ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

មាត្រា២២០.-

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ត្រូវសិក្សានិងរៀបចំផែនទីផ្លូវទឹក ផែនទីនាវាចរណ៍ និងផ្សព្វផ្សាយសម្រាប់នាវាចរណ៍។

ផែនទីផ្លូវទឹកត្រូវរៀបចំឡើងសម្រាប់គោលបំណងអភិវឌ្ឍបណ្តាញផ្លូវទឹក ដោយបង្ហាញភូមិសាស្ត្ររួមនៃតំបន់ផ្លូវទឹក។

ផែនទីនាវាចរណ៍ត្រូវរៀបចំឡើងសម្រាប់គោលបំណងនាវាចរណ៍ ដោយបង្ហាញភូមិសាស្ត្រផ្លូវទឹក និងព័ត៌មានប្រកបដោយសុក្រឹតភាពសម្រាប់បម្រើការធ្វើនាវាចរណ៍ ដើម្បីជានាភាពជឿជាក់ ប្រសិទ្ធភាពបើកបរ និងចៀសវាងគ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍។

មាត្រា២២១.-

សំណង់សិល្បការ្យនិងអង្គបណ្តែតទឹក ដែលប៉ះពាល់ឬបង្កការប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់នាវា ក្នុងការធ្វើនាវាចរណ៍ជាប្រក្រតីនៅតាមផ្លូវនាវាចរណ៍ ត្រូវហាមឃាត់។

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ត្រូវទប់ស្កាត់រាល់សកម្មភាពដែលរាំងស្ទះដល់នាវាចរណ៍ ឬសកម្មភាពដែលធ្វើឱ្យនាវាចរណ៍ជួបការលំបាក ព្រមទាំងត្រូវចាត់វិធានការជាបន្ទាន់ ដើម្បីចៀសវាងគ្រោះថ្នាក់។ ក្នុងករណីចាំបាច់ ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ត្រូវសហការជាមួយក្រសួង ស្ថាប័ន និងអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធ។

មាត្រា២២២.-

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន មានសិទ្ធិផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្ននូវការធ្វើនាវាចរណ៍នៅតាមផ្លូវទឹកណាមួយ សម្រាប់គោលបំណងសន្តិសុខ សុវត្ថិភាព និងសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ។

ជំពូកទី១២
កណ្តាជារកិច្ច

មាត្រា២២៣.-

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ត្រូវរៀបចំកណ្តាជារកិច្ចសម្រាប់នាវា ដែលធ្វើនាវាចរណ៍ឆ្លងកាត់ដែនកណ្តាជារកិច្ចបំពេញចេញកំពង់ផែនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

ROYAUME DU CAMBODGE LE MINISTRE DU PALAIS

មាត្រា២២៤.-

នាវាដែលធ្វើនាវាចរណ៍នៅតាមដែនកណ្ដាជារកិច្ច ឬចូលចេញកំពង់ផែនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវប្រើសេវាកណ្ដាជារកិច្ច ដែលរួមមានកណ្ដាជារកិច្ចជាកាតព្វកិច្ច និងកណ្ដាជារកិច្ចមិនមែនកាតព្វកិច្ច។

មាត្រា២២៥.-

ក្នុងកិច្ចប្រតិបត្តិការកណ្ដាជារកិច្ច កណ្ដាជារត្រូវអនុវត្តដូចខាងក្រោម៖

- ផ្ដល់ព័ត៌មាននិងផ្ដល់យោបល់ដល់នាយនាវា អំពីស្ថានភាពដែនកណ្ដាជារកិច្ច ទីតាំងនិងវិធីដែលនាវាត្រូវចូលចត និងពិនិត្យមើលស្ថានភាពធ្វើដំណើររបស់នាវា ដែលអាចប្រព្រឹត្តទៅបានប្រកបដោយសុវត្ថិភាព
- រាយការណ៍ជាបន្ទាន់ទៅមេបញ្ជាការផែឬអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ករណីពិនិត្យឃើញភាពមិនប្រក្រតីពាក់ព័ន្ធនឹងសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ និងបរិស្ថាន នាវិកនិងមនុស្សនៅលើនាវា ទំនិញ ឬការប្រព្រឹត្តណាមួយ ដែលអាចប៉ះពាល់ដល់ផលប្រយោជន៍របស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

ក្នុងកិច្ចប្រតិបត្តិការកណ្ដាជារកិច្ច កណ្ដាជារមានសិទ្ធិប្រើជំនួយការកណ្ដាជារមួយរូប។ កណ្ដាជាហាត់ការក៏អាចប្រើបានក្រោមការទទួលខុសត្រូវរបស់កណ្ដាជារនោះ។

ក្នុងកិច្ចប្រតិបត្តិការកណ្ដាជារកិច្ច កណ្ដាជារត្រូវស្លៀកពាក់ឯកសណ្ឋានកណ្ដាជារ។

គ្រប់ករណីនៃការធ្វើកណ្ដាជារកិច្ច នាយនាវាត្រូវទទួលខុសត្រូវទាំងស្រុងលើនាវារបស់ខ្លួន។

មាត្រា២២៦.-

ក្នុងកិច្ចប្រតិបត្តិការកណ្ដាជារកិច្ច នាយនាវាត្រូវផ្ដល់ព័ត៌មានអំពីលក្ខណៈចលនាចរណ៍ និងចំណុចសំខាន់ៗនៃនាវារបស់ខ្លួនពាក់ព័ន្ធនឹងកណ្ដាជារកិច្ចទៅកណ្ដាជារ។

មាត្រា២២៧.-

កណ្ដាជារមានសិទ្ធិបដិសេធបន្តកណ្ដាជារកិច្ច ប្រសិនបើយល់ឃើញថា ក្នុងការចាប់ផ្ដើមឬការបន្តកណ្ដាជារកិច្ច នាវាបានស្ថិតនៅក្នុងស្ថានភាពដែលបង្កគ្រោះថ្នាក់ដល់សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍ មនុស្សនៅលើនាវា ចរាចរនាវាផ្សេងទៀត ឬបរិស្ថាន។ ក្នុងករណីនេះ កណ្ដាជារត្រូវរាយការណ៍ជាបន្ទាន់ទៅមេបញ្ជាការផែ។

មាត្រា២២៨.-

កណ្ដាជារត្រូវមានវិញ្ញាបនបត្រកណ្ដាជារ ដែលមានសុពលភាពមិនលើស៥(ប្រាំ)ឆ្នាំ។

វិញ្ញាបនបត្រកណ្ដាជារ ត្រូវផ្ដល់ឱ្យបេក្ខជនដែលមានគុណវុឌ្ឍិដូចខាងក្រោម៖

- មានការបណ្ដុះបណ្ដាលមុខជំនាញកណ្ដាជារ ឬមានវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកជានាយនាវា ឬវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកជានាយបើកបរនាវា
- មានវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់សុខភាព ដែលបញ្ជាក់ថាអាចបម្រើការងារនៅលើដាន់នាវាជំនួញបាន
- ទទួលបានការបណ្ដុះបណ្ដាលអំពីដែនកណ្ដាជារកិច្ចនិងបម្រើការងារជាជំនួយការកណ្ដាជារនៅក្នុងដែនកណ្ដាជារកិច្ច ដែលខ្លួនត្រូវបំពេញ
- មានចំណេះដឹងភាសាអង់គ្លេស
- ប្រឡងឬធ្វើតេស្តជាប់ជាស្ថាពរ ដែលរៀបចំដោយអគ្គនាយកដ្ឋានទទួលបន្ទុកកិច្ចការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក ផ្លូវសមុទ្រ និងកំពង់ផែ។

វិញ្ញាបនបត្រកណ្ដាជារ ដែលបានផ្ដល់ឱ្យបេក្ខជនដើម្បីបំពេញមុខងារជាកណ្ដាជារដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ ត្រូវដកហូតឬចាត់ទុកជាមោឃៈ ក្នុងករណីដូចខាងក្រោម៖

- កណ្ណធារបានបាត់បង់សមត្ថភាពការងារ
- កណ្ណធារខកខានបម្រើការងារជាកណ្ណធារ រយៈពេល៣០(សាមសិប)ខែ បន្ទាប់ពីបានទទួលវិញ្ញាបនបត្រកណ្ណធារ
- កណ្ណធារបានបំពេញកណ្ណធារកិច្ចនិងផ្តល់ការណែនាំមិនត្រឹមត្រូវ ដែលបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍
- កណ្ណធារបានប្រព្រឹត្តអំពើរើសអើងឬទាមទារអត្ថប្រយោជន៍ខុសច្បាប់ណាមួយ ក្នុងពេលបំពេញភារកិច្ច។

មាត្រា២២៩ .-

កណ្ណធារកិច្ចជាកាតព្វកិច្ច ត្រូវបានលើកលែង ប្រសិនបើនាយនាវាទទួលបានវិញ្ញាបនបត្រលើកលែងកណ្ណធារ ក្រោយបានបំពេញលក្ខខណ្ឌណាមួយដូចខាងក្រោម៖

១- នាយនាវាបានធ្វើប្រតិបត្តិការឆ្លងកាត់ដែនកណ្ណធារកិច្ចច្រើនដងដោយសុវត្ថិភាព មិនប៉ះពាល់ដល់ចរាចរណ៍របស់នាវាផ្សេងទៀត មិនរំលោភដល់ផលប្រយោជន៍របស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

២- នាយនាវាបានបំពេញលក្ខខណ្ឌដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី២ មាត្រា២២៨នៃច្បាប់នេះ។

វិញ្ញាបនបត្រលើកលែងកណ្ណធារ មានសុពលភាពមិនលើស៥(ប្រាំ)ឆ្នាំ។

វិញ្ញាបនបត្រលើកលែងកណ្ណធារ ត្រូវបានដកហូតឬចាត់ទុកជាមោឃៈ ក្នុងករណីដែលនាយនាវាបានបង្កផលប៉ះពាល់ដល់ចរាចរណ៍នាវាផ្សេងទៀត ឬរំលោភផលប្រយោជន៍របស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

កណ្ណធារកិច្ចជាកាតព្វកិច្ច ក៏ត្រូវបានលើកលែងផងដែរក្នុងករណីប្រធានសក្តិ។

មាត្រា២៣០ .-

កណ្ណធារកិច្ចត្រូវអនុវត្តដោយកណ្ណធារ ដែលជាមន្ត្រីក្របខ័ណ្ឌក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

ក្នុងករណីចាំបាច់ រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន មានសិទ្ធិប្រគល់ឱ្យផ្នែកឯកជន ដើម្បីបំពេញកណ្ណធារកិច្ចនៅតាមដែនកណ្ណធារកិច្ចណាមួយ។

មាត្រា២៣១ .-

លក្ខខណ្ឌនិងនីតិវិធីកណ្ណធារកិច្ច ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

ឯកសណ្ឋានកណ្ណធារ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

ជំពូកទី១៣
យានដ្ឋាននាវា

មាត្រា២៣២ .-

ការបង្កើតយានដ្ឋាននាវា ត្រូវមានវិញ្ញាបនបត្រយានដ្ឋាននាវា ដែលមានសុពលភាពអចិន្ត្រៃយ៍។

យានដ្ឋាននាវាត្រូវមានលិខិតអនុញ្ញាតអាជីវកម្មយានដ្ឋាននាវា សម្រាប់សាងសង់និងជួសជុលនាវា។

នីតិវិធីនៃការផ្តល់វិញ្ញាបនបត្រយានដ្ឋាននាវានិងលិខិតអនុញ្ញាតអាជីវកម្មយានដ្ឋាននាវា សម្រាប់សាងសង់និងជួសជុលនាវា ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា២៣៣ .-

ការសាងសង់និង/ឬការជួសជុលនាវា ត្រូវមានលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់និង/ឬជួសជុលនាវា។

ROYAUME DU CAMBODGE
LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

នីតិវិធីនៃការផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់និង/ឬជួសជុលនាវា ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា២៣៤ .-

ការសាងសង់និងជួសជុលនាវា ត្រូវអនុវត្តតាមបទដ្ឋានបច្ចេកទេសនៃការសាងសង់និងជួសជុលនាវា។

បទដ្ឋានបច្ចេកទេសនៃការសាងសង់និងជួសជុលនាវា ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

ជំពូកទី១៤
អធិការកិច្ចនិងការត្រួតពិនិត្យ
ផ្នែកទី១
ការធ្វើអធិការកិច្ចនាវាឆ្លងសមុទ្រ នាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស យានដ្ឋាននាវា ឋបនីយកណ្តាលផែ សំណង់សិល្បការ្យ អង្គបណ្តែតទឹក និងសកម្មភាពពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀត

មាត្រា២៣៥ .-

ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ត្រូវចាត់តាំងមន្ត្រីអធិការកិច្ចនាវានិងកំពង់ផែ ដើម្បីត្រួតពិនិត្យនាវាឆ្លងសមុទ្រ នាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស យានដ្ឋាននាវា ឋបនីយកណ្តាលផែ សំណង់សិល្បការ្យ អង្គបណ្តែតទឹក និងសកម្មភាពផ្សេងទៀត ដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍ ដោយអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ។

មន្ត្រីអធិការកិច្ចនាវានិងកំពង់ផែ ត្រូវទទួលបាននីតិសម្បទាជានគរបាលយុត្តិធម៌ ដើម្បីពិនិត្យបទល្មើសដូចមានចែងនៅក្នុងច្បាប់នេះ ដោយអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃក្រមនីតិវិធីព្រហ្មទណ្ឌ។

ក្នុងពេលប្រតិបត្តិការពិនិត្យបទល្មើស មន្ត្រីអធិការកិច្ចនាវានិងកំពង់ផែដែលទទួលបាននីតិសម្បទាជានគរបាលយុត្តិធម៌ ត្រូវអនុវត្តដោយអនុលោមតាមក្រមនីតិវិធីព្រហ្មទណ្ឌ។

បែបបទនិងនីតិវិធីនៃការផ្តល់នីតិសម្បទាជានគរបាលយុត្តិធម៌ចំពោះមន្ត្រីអធិការកិច្ចនាវានិងកំពង់ផែ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសអន្តរក្រសួងរវាងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងយុត្តិធម៌ និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា២៣៦ .-

មន្ត្រីអធិការកិច្ចនាវានិងកំពង់ផែដែលទទួលបាននីតិសម្បទាជានគរបាលយុត្តិធម៌ មានសិទ្ធិនិងភារកិច្ចដូចខាងក្រោម៖

- ចូលទៅក្នុងទីតាំងណាមួយឬឡើងលើនាវានៅតាមកំពង់ផែ ដើម្បីតាមដាន ពិនិត្យ និងប្រតិបត្តិការងារតាមសមត្ថកិច្ច ដោយអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ
- ឃាត់ជាបណ្តោះអាសន្នចំពោះនាវាដែលមានចំណុចខ្វះខាត អាចបង្កភាពគ្រោះថ្នាក់ដល់សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍
- អញ្ជើញបុគ្គលពាក់ព័ន្ធនឹងនាវា យានដ្ឋាននាវា ឋបនីយកណ្តាលផែ សំណង់សិល្បការ្យ អង្គបណ្តែតទឹក និងសកម្មភាពផ្សេងទៀត មកផ្តល់ព័ត៌មាន ឯកសារ ឬវត្ថុផ្សេងៗ ដើម្បីធ្វើការស្រាវជ្រាវអនុវត្តការពិន័យអន្តរការណ៍ ដោយអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ
- សហការជាមួយមន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចជំនាញរបស់ក្រសួង ស្ថាប័ន និងអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចដើម្បីបង្ក្រាបបទល្មើសនាវាចរណ៍នៅក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- ចាត់វិធានការផ្សេងទៀតនៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌនៃការអនុវត្តបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ។

បែបបទនិងនីតិវិធីនៃការធ្វើអធិការកិច្ចនាវានិងកំពង់ផែ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា២៣៧ .-

មន្ត្រីអធិការកិច្ចនាវានិងកំពង់ផែ អាចត្រួតពិនិត្យនាវាដោយគ្មានជូនដំណឹងជាមុន។

មន្ត្រីអធិការកិច្ចនាវានិងកំពង់ផែ អាចចូលទៅកាន់យានដ្ឋាននាវា ឋបនីយកណ្ដផែ សំណង់សិល្បការ្យ និងអង្គបណ្ដែតទឹក បន្ទាប់បានជូនដំណឹងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរតាមកាលបរិច្ឆេទកំណត់ នៅក្នុងម៉ោងធ្វើការ ដើម្បីបំពេញភារកិច្ចរបស់ខ្លួន។

ផ្នែកទី២
ការត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេសនៅកំពង់ផែ

មាត្រា២៣៨ .-

នាវាបរទេសដែលចូលកំពង់ផែនៅក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវស្ថិតនៅក្រោមការត្រួតពិនិត្យរបស់មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេស ដែលតែងតាំងដោយរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា២៣៩ .-

ការត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេស ត្រូវធ្វើឡើងក្នុងគោលបំណងត្រួតពិនិត្យផ្នែកបច្ចេកទេសនិងអនុលោមភាព ដើម្បីធានាឱ្យនាវាបរទេសដែលចូលកំពង់ផែនៅក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា គោរពតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិពាក់ព័ន្ធ។

ការត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេស ត្រូវធ្វើឡើងតាមការផ្ដួចផ្ដើមរបស់មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេស ឬការស្នើសុំពីមន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេសនៅកំពង់ផែចេញដំណើរចុងក្រោយ ឬការស្នើសុំពីនាវិកដែលស្ថិតនៅលើនាវា ឬតាមការស្នើសុំរបស់កំពង់ផែ។

មាត្រា២៤០ .-

ការត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេស រួមមាន៖

១- ការត្រួតពិនិត្យបឋម : ការពិនិត្យឯកសារនិងស្ថានភាពទូទៅផ្នែកខាងក្រៅរបស់នាវា។

២- ការត្រួតពិនិត្យលម្អិត : ធ្វើឡើងបន្ទាប់ពីការត្រួតពិនិត្យបឋម ប្រសិនបើមានមូលបទច្បាស់លាស់បញ្ជាក់ថា នាវាមានចំណុចខ្វះខាតទាំងផ្នែកឯកសារនិងសុវត្ថិភាព។

ក្នុងការត្រួតពិនិត្យលម្អិត ត្រូវអនុវត្តដូចខាងក្រោម៖

- មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេស ត្រូវអនុញ្ញាតឱ្យនាវាចេញពីកំពង់ផែជាធម្មតា ក្នុងករណីពិនិត្យឃើញថា នាវានោះគ្មានចំណុចខ្វះខាត
- មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេស ត្រូវឃាត់នាវាជាបណ្ដោះអាសន្ន ដើម្បីធ្វើការកែតម្រូវចំណុចខ្វះខាតឡើងវិញ ក្នុងករណីពិនិត្យឃើញថា នាវានោះមានចំណុចខ្វះខាតដែលត្រូវឃាត់
- មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេស ត្រូវផ្អាកការត្រួតពិនិត្យលម្អិត និងបន្តធ្វើការត្រួតពិនិត្យតាមផ្នែកនីមួយៗ ក្នុងករណីពិនិត្យឃើញថា នាវានោះស្ថិតនៅក្រោមបទដ្ឋានបច្ចេកទេស។

មាត្រា២៤១ .-

ក្រោយពេលត្រួតពិនិត្យ មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេស ត្រូវធ្វើរបាយការណ៍ត្រួតពិនិត្យនាវានៅចំពោះ

ROYAUME DU CAMBODGE · LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

របាយការណ៍ត្រូវបញ្ជាក់អំពីចំណុចខ្វះខាត បុគ្គលដែលត្រូវជូនដំណឹង និងចំណុចខ្វះខាត កាលបរិច្ឆេទ និងទីកន្លែង ដែលនាវាត្រូវកែតម្រូវ។

បុគ្គលដែលត្រូវជូនដំណឹងដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី២ខាងលើនេះ រួមមានមន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេសនៅកំពង់ផែបន្ទាប់ ប្រទេសម្ចាស់សញ្ជាតិនាវានិងនាវិក តំណាងស្ថានទូតឬស្ថានកុងស៊ុលនៃប្រទេសសញ្ជាតិនាវានិងនាវិក និងអង្គការចំណាត់ថ្នាក់នាវា។

មាត្រា២៤២ ៈ-

មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេស ត្រូវមានគុណវុឌ្ឍិដែលត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

មាត្រា២៤៣ ៈ-

ការត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេសនៅតាមកំពង់ផែ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

ផ្នែកទី៣

ការត្រួតពិនិត្យនាវាតាមផ្លូវទឹកនៅក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

មាត្រា២៤៤ ៈ-

នាវាដែលធ្វើនាវាចរណ៍នៅតាមផ្លូវទឹកនៅក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវស្ថិតនៅក្រោមការត្រួតពិនិត្យរបស់មន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចនៃក្រសួង ស្ថាប័ន ដែលមានភារកិច្ចត្រួតពិនិត្យនាវានៅតាមផ្លូវទឹកនៅក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាអនុលោមតាមច្បាប់នេះនិងច្បាប់ផ្សេងទៀតនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

មាត្រា២៤៥ ៈ-

មន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចដែលទទួលបាននីតិសម្បទាជាមន្ត្រីនគរបាលយុត្តិធម៌ មានសិទ្ធិបញ្ឈប់នាវាឆ្លងសមុទ្រនិងនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ដែលកំពុងធ្វើដំណើរតាមផ្លូវទឹកនិងឡើងលើនាវា ដើម្បីត្រួតពិនិត្យបទល្មើស ក្នុងករណីមានភស្តុតាងឬការសង្ស័យដែលជឿជាក់ថា នាវាបានរំលោភលើបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ ច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមានផ្សេងទៀត។

ក្នុងការត្រួតពិនិត្យលើនាវា ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ មន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចដែលទទួលបាននីតិសម្បទាជាមន្ត្រីនគរបាលយុត្តិធម៌ មានសិទ្ធិចាត់វិធានការឃាត់នាវា និង/ឬឃាត់ជនណាមួយដែលប្រព្រឹត្តបទល្មើស និងកសាងសំណុំរឿងបញ្ជូនទៅតុលាការមានសមត្ថកិច្ច ដោយអនុវត្តស្របតាមក្រមនីតិវិធីព្រហ្មទណ្ឌនិងបទប្បញ្ញត្តិគតិយុត្តជាធរមាន។

ការត្រួតពិនិត្យនិងការចាត់វិធានការលើនាវា ត្រូវធ្វើឡើងដោយគ្មានការពន្យារពេល និងមិនបង្កហានិភ័យដល់សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍ឡើយ ហើយត្រូវជូនដំណឹងអំពីករណីនេះ ទៅក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ឬរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ ដែលនាវាត្រូវបានចុះបញ្ជី។

មាត្រា២៤៦ ៈ-

នាវាបរទេសដែលធ្វើនាវាចរណ៍នៅតាមផ្លូវទឹកឆ្លងកាត់ នៅក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវធ្វើនាវាចរណ៍ដោយសន្តិភាពដោយត្រូវធ្វើដំណើរជានិច្ចមិនបង្អង់ និងមិនត្រូវប្រព្រឹត្តនូវអំពើណាមួយដូចខាងក្រោម៖

១- ការគំរាមកំហែង ឬប្រើកម្លាំងប្រឆាំងនឹងអធិបតេយ្យភាព បូរណភាពទឹកដី ឯករាជ្យភាព ឬក្នុងទម្រង់ណាមួយដែលរំលោភគោលការណ៍ច្បាប់ជាតិនិងច្បាប់អន្តរជាតិ។

២- សកម្មភាពប្រមូលយកព័ត៌មានឬឃោសនា ក្នុងគោលបំណងបំផ្លាញសន្តិសុខឬកិច្ចការពារជាតិ។

៣- សកម្មភាពផ្ទេរផ្ទុកវត្ថុ រូបិយបណ្ណ ឬមនុស្ស។

៤- ចេតនាបំពុលបរិស្ថាន។

៥- សកម្មភាពធ្វើនេសាទ។

៦- សកម្មភាពសិក្សានិងស្រាវជ្រាវ។

៧- សកម្មភាពរំខានប្រព័ន្ធទំនាក់ទំនងឬស្ថានីយវិទ្យុឆ្នេរសមុទ្រ។

៨- សកម្មភាពសំចតដោយគ្មានជូនដំណឹង។

៩- សកម្មភាពផ្សេងទៀត ដែលអាចប៉ះពាល់ដោយប្រយោល។

នាវាបរទេសដែលធ្វើនាវាចរណ៍ឆ្លងកាត់នៅតាមតំបន់សមុទ្រដែនដី នៅក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវលើកទង់ជាតិនៃប្រទេសម្ចាស់សញ្ជាតិនិងទង់ជាតិនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា មានឯកសារនាវានិងនាវិក ទំនិញ ឬអ្នកដំណើរ ដែលមានសុពលភាព។

មាត្រា២៤៧ .-

មន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចដែលទទួលបាននីតិសម្បទាជាមន្ត្រីនគរបាលយុត្តិធម៌ មានសិទ្ធិបញ្ឈប់និងឡើងលើនាវាបរទេសដែលកំពុងធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់នៅតាមផ្លូវទឹកក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដើម្បីធ្វើការពិនិត្យបទល្មើស ដែលបានប្រព្រឹត្តដោយនាវាឬនៅលើនាវា។

ការពិនិត្យបទល្មើស ដូចមានចែងនៅក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើ រួមមានការសាកសួរនាយនាវា ការពិនិត្យឯកសារនាវានិងនាវិក និងភស្តុតាងជាក់ស្តែងនៅលើនាវា ហើយបន្ទាប់ពីត្រួតពិនិត្យឃើញថា មានបទល្មើសជាក់ស្តែង សមត្ថកិច្ចត្រួតពិនិត្យនាវា មានសិទ្ធិចាប់នាវា ចាប់ជនល្មើស និងរៀបចំសំណុំរឿងទៅតុលាការមានសមត្ថកិច្ចដោយអនុវត្តស្របតាមក្រមព្រហ្មទណ្ឌ ក្រមនីតិវិធីព្រហ្មទណ្ឌ និងបទប្បញ្ញត្តិគតិយុត្តជាធរមាន។

គ្រប់ករណីនៃការបញ្ឈប់និងឡើងលើនាវាបរទេសដែលកំពុងធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់នៅតាមផ្លូវទឹកក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា មន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចដែលទទួលបាននីតិសម្បទាជាមន្ត្រីនគរបាលយុត្តិធម៌ត្រូវមានភស្តុតាងឬការសង្ស័យដែលជឿជាក់ថានាវាបរទេស បានប្រព្រឹត្តល្មើសដែលផ្ទុយនឹងច្បាប់នេះ ច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមានផ្សេងទៀត និងត្រូវធ្វើការពិនិត្យបទល្មើសរួមនឹងចាត់វិធានការដែលអាចកើតមានដោយគ្មានការពន្យារពេល។

មាត្រា២៤៨ .-

ក្នុងករណីមានបទល្មើសដែលបានកើតឡើងនៅលើនាវាបរទេស ដែលកំពុងធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់នៅដែនទឹកផ្ទៃក្នុង ឬនៅក្នុងតំបន់សមុទ្រដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា មន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចមានសិទ្ធិចាប់នាវា ឬចាប់ជនណាម្នាក់បាន ក្នុងករណីណាមួយដូចខាងក្រោម៖

- ផលវិបាកនៃបទល្មើសនោះ មានវិសាលភាពប៉ះពាល់ដល់អធិបតេយ្យ បូរណភាពទឹកដី ឯករាជ្យ ឬផលប្រយោជន៍របស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- មានការស្នើសុំពីនាយនាវា ឬស្ថានទូត ឬស្ថានតំណាងនៃប្រទេសសញ្ជាតិនាវា
- ធានការបង្ក្រាបឧក្រិដ្ឋកម្មឆ្លងដែន ជាអាទិ៍ បទល្មើសគ្រឿងញៀន ការរត់ពន្ធ ការជួញដូរមនុស្ស ។

មាត្រា២៤៩ .-

គ្រប់ករណីនៃការបញ្ឈប់ ឡើងលើនាវា និងចាត់វិធានការណាមួយ ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា២៤៧ និងមាត្រា២៤៨នៃច្បាប់នេះ មន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចត្រូវជូនដំណឹងទៅម្ចាស់នាវា ឬតំណាងម្ចាស់នាវា ប្រទេសម្ចាស់សញ្ជាតិនាវា ឬស្ថានទូត ឬស្ថានតំណាង។ ការជូនដំណឹងនេះត្រូវធ្វើឡើងទន្ទឹមនឹងការចាត់វិធានការ ឬត្រូវធ្វើឡើងភ្លាមបន្ទាប់ពីការចាត់វិធានការ។

គ្រប់ករណីនៃការបញ្ឈប់នាវាដែលកំពុងធ្វើដំណើរដើម្បីធ្វើការពិនិត្យបទល្មើស ឬក្នុងករណីមានការដេញប្រផាប់ចាប់ប្រកីងនៅពេលដែលនាវាមិនព្រមឈប់ មន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចមិនត្រូវបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ដល់សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍ឡើយ។

ផ្នែកទី៤
ឯកសណ្ឋាន

មាត្រា២៥០ .-

ក្នុងពេលបំពេញភារកិច្ច មន្ត្រីអធិការកិច្ចនាវានិងកំពង់ផែ និងមន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេស ត្រូវមានឯកសណ្ឋាន សញ្ញាសម្គាល់ និងសញ្ញាសក្តិ និងត្រូវមានលិខិតបញ្ជាបេសកកម្ម។

ឯកសណ្ឋាន សញ្ញាសម្គាល់ និងសញ្ញាសក្តិរបស់មន្ត្រីអធិការកិច្ចនាវានិងកំពង់ផែ និងមន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេស ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

ជំពូកទី១៥
សហាធិធាន

មាត្រា២៥១ .-

កម្រៃសេវាសាធារណៈដែលតម្រូវឱ្យមាននៅក្នុងច្បាប់នេះ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសអន្តរក្រសួងរវាងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

ជំពូកទី១៦
ទោសប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា២៥២ .-

ទណ្ឌកម្មនៅក្នុងច្បាប់នេះ រួមមាន ទណ្ឌកម្មរដ្ឋបាលនិងទណ្ឌកម្មព្រហ្មទណ្ឌ។

មាត្រា២៥៣ .-

ទណ្ឌកម្មរដ្ឋបាល រួមមានៈ

- ការព្រមានជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ
- ការផ្អាកជាបណ្តោះអាសន្ន
- ការតម្រូវឱ្យរុះរើ
- ការតម្រូវឱ្យធ្វើបដិទានឡើងវិញ
- ការព្យួរ ការដកហូត ការលុបចោលវិញ្ញាបនបត្រ ឬលិខិតអនុញ្ញាត ឬឯកសារដែលបានផ្តល់អនុលោមតាមច្បាប់នេះ។

អំពើដែលត្រូវរងទណ្ឌកម្មរដ្ឋបាល ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

ការសម្រេចដាក់ទណ្ឌកម្មរដ្ឋបាល ជាសមត្ថកិច្ចរបស់ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

បុគ្គលដែលមិនសុខចិត្តនឹងសេចក្តីសម្រេចអំពីទណ្ឌកម្មរដ្ឋបាល ក្រៅពីការព្រមានជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើ មានសិទ្ធិប្តឹងតវ៉ាជាលាយលក្ខណ៍អក្សរទៅរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ក្នុងរយៈពេល៣០(សាមសិប)ថ្ងៃ គិតចាប់ពីថ្ងៃទទួលសេចក្តីសម្រេចចិត្ត។ រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ត្រូវសម្រេចលើពាក្យប្តឹងតវ៉ានេះក្នុងរយៈពេល៣០(សាមសិប)ថ្ងៃ គិតចាប់ពីថ្ងៃទទួលពាក្យប្តឹងតវ៉ា។ បុគ្គលដែលមិនសុខចិត្តនឹងសេចក្តីសម្រេចរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន លើពាក្យបណ្តឹងតវ៉ាមានសិទ្ធិប្តឹងទៅតុលាការមានសមត្ថកិច្ចតាមនីតិវិធីក្នុងរយៈពេល៣០(សាមសិប)ថ្ងៃ គិតចាប់ពីថ្ងៃទទួលបានសេចក្តីសម្រេច។ ការដាក់ពាក្យប្តឹងតវ៉ារបស់បុគ្គលខាងលើ មិនមានអានុភាពផ្អាកការអនុវត្តសេចក្តីសម្រេច អំពីទណ្ឌកម្មរដ្ឋបាលនោះទេ។

មាត្រា២៥៤ .-

ទណ្ឌកម្មព្រហ្មទណ្ឌ រួមមាន៖

- ពិន័យអន្តរការណ៍
- ពិន័យជាប្រាក់
- ទោសដាក់ពន្ធនាគារ។

បទល្មើសដែលត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍ស្របតាមច្បាប់នេះ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។

ការសម្រេចដាក់ពិន័យអន្តរការណ៍ ជាសមត្ថកិច្ចរបស់មន្ត្រីអធិការកិច្ចនាវានិងកំពង់ផែ ដែលទទួលបាននីតិសម្បទាជានគរបាលយុត្តិធម៌។

ការបង់ប្រាក់ពិន័យអន្តរការណ៍នាំឱ្យបណ្តឹងអាជ្ញារលត់។ ការបង់ប្រាក់ពិន័យអន្តរការណ៍មិនមែនជាឧបសគ្គដល់ការអនុវត្តទណ្ឌកម្មរដ្ឋបាល និងទណ្ឌកម្មព្រហ្មទណ្ឌ ស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ និងច្បាប់ព្រហ្មទណ្ឌជាធរមានផ្សេងទៀតឡើយ។

ក្នុងករណីជនល្មើសមិនព្រមបង់ប្រាក់ពិន័យអន្តរការណ៍ មន្ត្រីអធិការកិច្ចនាវានិងកំពង់ផែដែលទទួលបាននីតិសម្បទាជានគរបាលយុត្តិធម៌ ត្រូវកសាងសំណុំរឿងនៃបទល្មើស ហើយបញ្ជូនទៅតុលាការតាមនីតិវិធី។

បែបបទនិងនីតិវិធីនៃការពិន័យអន្តរការណ៍ ការបង់ប្រាក់ពិន័យអន្តរការណ៍ ការគ្រប់គ្រងបង្កាន់ដៃបង់ប្រាក់ពិន័យអន្តរការណ៍ និងការចាត់ចែងប្រាក់ចំណូលដែលបានមកពីការពិន័យអន្តរការណ៍ចំពោះអំពើល្មើសដូចមានចែងនៅក្នុងបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ ត្រូវកំណត់ដោយប្រកាសអន្តរក្រសួងរបស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងយុត្តិធម៌ និងរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ។

រាជរដ្ឋាភិបាល អាចផ្តល់រង្វាន់លើកទឹកចិត្តដល់មន្ត្រីដែលបានចូលរួមក្នុងករណីបង្ក្រាបបទល្មើសដូចមានចែងនៅក្នុងច្បាប់នេះ។

មាត្រា២៥៥ .-

មន្ត្រីអធិការកិច្ចនាវានិងកំពង់ផែ មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេស ឬមន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចដែលអនុវត្តបំពានបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះនិងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធជាធរមានផ្សេងទៀតក្នុងការអនុវត្តភារកិច្ចរបស់ខ្លួន ត្រូវទទួលខុសត្រូវផ្នែករដ្ឋបាលនេះ ស្របតាមច្បាប់និងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមានផ្សេងទៀត។ ការទទួលខុសត្រូវផ្នែករដ្ឋបាល មិនមែនជាឧបសគ្គសម្រាប់ការចោទប្រកាន់ ការផ្តន្ទាទោសព្រហ្មទណ្ឌ ព្រមទាំងការទទួលខុសត្រូវផ្នែករដ្ឋប្បវេណី ស្របតាមច្បាប់នេះនិងលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តជាធរមានផ្សេងទៀតឡើយ។

មាត្រា២៥៦ .-

នាយនាវា ឬបរិបាលនាវាដែលបានបដិសេធដោយគ្មានមូលហេតុច្បាស់លាស់ផ្តល់ជំនួយសង្គ្រោះដល់នាវា នាវិក អ្នកដំណើរ ឬបុគ្គលណាមួយ ដែលកំពុងរងគ្រោះក្រោយការប៉ះទង្គិចនាវា ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី៦(ប្រាំមួយ)ខែ ទៅ២(ពីរ)ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពី២ ០០០ ០០០(ពីរលាន)រៀល ទៅ៨ ០០០ ០០០(ប្រាំបីលាន)រៀល។

មាត្រា២៥៧ .-

ជនណាដែលដឹងច្បាស់ថា នាវាដែលខ្លួនធ្វើនាវាចរណ៍ បានបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់ឬការខូចខាត ហើយបានរត់គេចខ្លួនពីការទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌឬរដ្ឋប្បវេណី ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី៦(ប្រាំមួយ)ខែ ទៅ២(ពីរ)ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពី២ ០០០ ០០០(ពីរលាន)រៀល ទៅ៨ ០០០ ០០០(ប្រាំបីលាន)រៀល។

មាត្រា២៥៨ .-

ជនណាដែលបានធ្វើនាវាចរណ៍ដោយធ្វេសប្រហែស ខ្ជីខ្ជា មិនប្រុងប្រយ័ត្ន ឬមិនគោរពតាមបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីនាវាចរណ៍តម្រូវ បណ្តាលឱ្យមានរងរបួសដល់អ្នកដទៃ ហើយបណ្តាលឱ្យអ្នករងគ្រោះអសមត្ថភាពធ្វើការងារក្នុងរយៈពេលស្មើឬលើសពី៨(ប្រាំបី)ថ្ងៃ គិតពីថ្ងៃកើតហេតុ ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី៦(ប្រាំមួយ)ខែ ទៅ២(ពីរ)ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពី២ ០០០ ០០០(ពីរលាន)រៀល ទៅ៨ ០០០ ០០០(ប្រាំបីលាន)រៀល។

អំពើល្មើសខាងលើនេះ ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី១(មួយ)ឆ្នាំ ទៅ៣(បី)ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពី៤ ០០០ ០០០(បួនលាន)រៀល ទៅ១២ ០០០ ០០០(ដប់ពីរលាន)រៀល ក្នុងករណីណាមួយដូចខាងក្រោម៖

១- គ្មានវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកឬវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកបង្ហិលេខដែលតម្រូវឱ្យមាន អនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ។

២- បណ្តាលឱ្យមានរបួសមនុស្សច្រើននាក់។

៣- រត់គេចខ្លួនពីកន្លែងកើតហេតុក្នុងគោលបំណងគេចវេសពីការទទួលខុសត្រូវ។

៤- ស្ថិតក្នុងស្ថានភាពស្រវឹង ដោយមានអត្រាជាតិអាល់កុលចាប់ពី០,៤០(សូន្យក្បៀសសែសិប)មីលីក្រាមក្នុងមួយលីត្រខ្យល់ ឬចាប់ពី០,៨០(សូន្យក្បៀសប៉ែតសិប)ក្រាមក្នុងមួយលីត្រឈាមឡើងទៅ។

មាត្រា២៥៩ .-

ជនណាដែលបានធ្វើនាវាចរណ៍ដោយធ្វេសប្រហែស ខ្ជីខ្ជា មិនប្រុងប្រយ័ត្ន ឬមិនគោរពតាមបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីនាវាចរណ៍តម្រូវ បណ្តាលឱ្យអ្នកដទៃបាត់បង់ជីវិត ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី១(មួយ)ឆ្នាំ ទៅ៣(បី)ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពី៤ ០០០ ០០០(បួនលាន)រៀល ទៅ១២ ០០០ ០០០(ដប់ពីរលាន)រៀល។

អំពើល្មើសខាងលើនេះ ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី២(ពីរ)ឆ្នាំ ទៅ៥(ប្រាំ)ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពី៨ ០០០ ០០០(ប្រាំបីលាន)រៀល ទៅ២០ ០០០ ០០០(ម្ភៃលាន)រៀល ក្នុងករណីណាមួយដូចខាងក្រោម៖

១- គ្មានវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកឬវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកបង្ហិលេខដែលតម្រូវឱ្យមានអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ។

២- បណ្តាលឱ្យមនុស្សស្លាប់ច្រើននាក់។

៣- រត់គេចខ្លួនពីកន្លែងកើតហេតុក្នុងគោលបំណងគេចវេសពីការទទួលខុសត្រូវ។

៤- ស្ថិតក្នុងស្ថានភាពស្រវឹង ដោយមានអត្រាជាតិអាល់កុលចាប់ពី០,៤០(សូន្យក្បៀសសែសិប)មីលីក្រាមក្នុងមួយលីត្រខ្យល់ ឬចាប់ពី០,៨០ (សូន្យក្បៀសប៉ែតសិប)ក្រាមក្នុងមួយលីត្រឈាមឡើងទៅ។

ROYAUME DU CAMBODGE * LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

មាត្រា២៦០ .-

នាវិកដែលបានធ្វើនាវាចរណ៍ ដោយគ្មានវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកឬវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកបង្ហិលេខ ឬក្នុងរយៈពេលដែលវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញទាំងនោះ ត្រូវបានព្យួរទុក ដកហូត ឬទុកជាមោឃៈ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍តាមការកំណត់នៃអនុក្រឹត្យ។

បទល្មើសខាងលើ ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី១(មួយ)ខែ ទៅ៦(ប្រាំមួយ)ខែ និងពិន័យជាប្រាក់ពី៤០០ ០០០(បួនសែន)រៀល ទៅ២ ០០០ ០០០(ពីរលាន)រៀល ក្នុងករណីដែលជនល្មើសធ្លាប់ទទួលរងនូវការពិន័យអន្តរការណ៍រួចហើយ ហើយនៅតែបន្តប្រព្រឹត្តអំពើល្មើសដដែលក្នុងកំលុងពេល១(មួយ) ឆ្នាំ គិតចាប់ពីការពិន័យអន្តរការណ៍លើកមុន។

មាត្រា២៦១ .-

ជនណាដែលបានធ្វើនាវាចរណ៍ដោយគ្មានវិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវាឆ្នេរសមុទ្រឬនាវាផ្លូវទឹក ក្នុងប្រទេស ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍តាមការកំណត់នៃអនុក្រឹត្យ។

អំពើល្មើសខាងលើ ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី៦(ប្រាំមួយ)ថ្ងៃ ទៅ១(មួយ)ខែ និងពិន័យជាប្រាក់ពី១០០ ០០០(មួយសែន)រៀល ទៅ៤០០ ០០០(បួនសែន)រៀល ករណីដែលជនល្មើសធ្លាប់ទទួលរងនូវការពិន័យអន្តរការណ៍រួចហើយ ហើយនៅតែបន្តប្រព្រឹត្តអំពើល្មើសដដែលក្នុងកំលុងពេល១(មួយ)ឆ្នាំ គិតចាប់ពីការពិន័យអន្តរការណ៍លើកមុន។

មាត្រា២៦២ .-

ជនណាដែលបានធ្វើនាវាចរណ៍ដោយក្លែងបន្លំជានាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ដោយមិនបានចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី១(មួយ)ឆ្នាំ ទៅ៥(ប្រាំ)ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពី៤ ០០០ ០០០(បួនលាន)រៀល ទៅ២០ ០០០ ០០០(ម្ភៃលាន)រៀល។

មាត្រា២៦៣ .-

មន្ត្រីអធិការកិច្ចនាវានិងកំពង់ផែ មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេស ឬមន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចណាដែល នៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌមុខងារ ឬក្នុងឱកាសបំពេញមុខងាររបស់ខ្លួន ដែលបានដកហូតយកវិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីនាវាឆ្នេរសមុទ្រឬនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស វិញ្ញាបនបត្រត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវា លិខិតអនុញ្ញាតឱ្យនាវាធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន វិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិក ឬឃាត់នាវាដោយគ្មានមូលហេតុច្បាស់លាស់ ត្រូវផ្តន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី៦(ប្រាំមួយ)ថ្ងៃ ទៅ១(មួយ)ខែ និងពិន័យជាប្រាក់ពី១០០ ០០០(មួយសែន) រៀលទៅ៤០០ ០០០(បួនសែន)រៀល។

ក្នុងករណីដែលអំពើល្មើសខាងលើបណ្តាលឱ្យមានការខូចខាត ឬបាត់បង់ផ្នែកណាមួយនៃនាវា អង្គភាពសាមីត្រូវទទួលខុសត្រូវក្នុងការសងការខូចខាត ឬបាត់បង់នោះ ស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី និងច្បាប់ជាធរមានផ្សេងទៀត។

ក្នុងករណីមន្ត្រីអធិការកិច្ចនាវានិងកំពង់ផែ មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេស ឬមន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចដែលប្រើសិទ្ធិអំណាចរំលោភដោយទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ក្នុងការបំពេញមុខងាររបស់ខ្លួន ឬក្នុងឱកាសនៃការបំពេញមុខងាររបស់ខ្លួន នូវអំពើល្មើសដូចមានចែងក្នុងកថាខណ្ឌទី១ខាងលើនេះ ត្រូវផ្តន្ទាទោសតាមបញ្ញត្តិនៃមាត្រា៣៥(រំលោភអំណាច) នៃច្បាប់ស្តីពីការប្រឆាំងអំពើពុករលួយ ដែលជាបទល្មើសពុករលួយ និងត្រូវស្ថិតនៅក្រោមសមត្ថកិច្ចតែមួយគត់របស់អង្គភាពប្រឆាំងអំពើពុករលួយ ក្នុងការស៊ើបអង្កេត និងកសាងសំណុំរឿងពុករលួយទៅតុលាការ។

អង្គភាពនិងបុគ្គលដទៃទៀតដែលបានដឹងពីបទល្មើសពុករលួយ ដែលមានចែងនៅក្នុងច្បាប់នេះ និងក្នុងច្បាប់និងបទប្បញ្ញត្តិជាធរមានដទៃទៀត នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវប្ដឹងទៅអង្គភាព ឬការិយាល័យរាជធានី ខេត្តប្រឆាំងអំពើពុករលួយ អំពីរឿងហេតុនៃបទល្មើសទាំងនេះ។

មាត្រា២៦៤ .-

ជនណាដែលបានរារាំង ឬប្រើប្រាស់មធ្យោបាយណាមួយ ដើម្បីជាឧបសគ្គដល់នាវាចរណ៍នៅតាមផ្លូវទឹក ត្រូវផ្ដន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី៦(ប្រាំមួយ)ខែ ទៅ២(ពីរ)ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពី២ ០០០ ០០០(ពីរលាន)រៀល ទៅ៨ ០០០ ០០០(ប្រាំបីលាន)រៀល។

មាត្រា២៦៥ .-

ជនណាដែលសង់សំណង់សិល្បការ្យ ឬអង្គបណ្ដែតទឹក ឬធ្វើសកម្មភាពផ្សេងទៀតដែលប៉ះពាល់ដល់សុវត្ថិភាពរបស់នាវាក្នុងការធ្វើនាវាចរណ៍ជាប្រក្រតីនៅតាមផ្លូវនាវាចរណ៍ ហើយរឹងទទឹងមិនព្រមរុះរើ និងធ្វើបដិទាន ត្រូវផ្ដន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី៦(ប្រាំមួយ)ខែ ទៅ២(ពីរ)ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពី២ ០០០ ០០០(ពីរលាន)រៀល ទៅ៨ ០០០ ០០០(ប្រាំបីលាន)រៀល។

មាត្រា២៦៦ .-

ជនណាដែលបានសាងសង់ ឬជួសជុលឋបនីយកណ្ដាផែ ដោយគ្មានលិខិតអនុញ្ញាតសាងសង់ ឬជួសជុលឋបនីយកណ្ដាផែ ហើយរឹងទទឹងមិនព្រមផ្អាកជាបណ្ដោះអាសន្ននិងមិនព្រមបំពេញបែបបទស្នើសុំលិខិតអនុញ្ញាត ត្រូវផ្ដន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី៦(ប្រាំមួយ)ខែ ទៅ២(ពីរ)ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ចាប់ពី ២ ០០០ ០០០(ពីរលាន)រៀល ទៅ៨ ០០០ ០០០(ប្រាំបីលាន)រៀល។

មាត្រា២៦៧ .-

ជនណាដែលធ្វើប្រតិបត្តិការឋបនីយកណ្ដាផែ ដោយគ្មានលិខិតអនុញ្ញាតធ្វើប្រតិបត្តិការឋបនីយកណ្ដាផែ ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា២០៩នៃច្បាប់នេះ ត្រូវពិន័យអន្តរការណ៍តាមការកំណត់នៃអនុក្រឹត្យ។

អំពើល្មើសខាងលើ ត្រូវផ្ដន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី១(មួយ)ខែ ទៅ១(មួយ)ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពី ៤០០ ០០០(បួនសែន)រៀល ទៅ៤ ០០០ ០០០(បួនលាន)រៀល ក្នុងករណីដែលជនល្មើសធ្លាប់បានទទួលរងការពិន័យអន្តរការណ៍រួចហើយ ហើយនៅតែបន្តប្រព្រឹត្តអំពើល្មើសដដែលក្នុងកំលុងពេល១(មួយ)ឆ្នាំ គិតចាប់ពីការពិន័យអន្តរការណ៍លើកមុន។

មាត្រា២៦៨ .-

ជនណាដែលបដិសេធផ្ដល់អាទិភាពឱ្យនាវាចូលចេញកំពង់ផែ ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា២០១នៃច្បាប់នេះ ត្រូវផ្ដន្ទាទោសដាក់ពន្ធនាគារពី៦(ប្រាំមួយ)ខែ ទៅ១(មួយ)ឆ្នាំ និងពិន័យជាប្រាក់ពី២ ០០០ ០០០(ពីរលាន)រៀល ទៅ៤ ០០០ ០០០(បួនលាន)រៀល។

មាត្រា២៦៩ .-

ចំពោះរូបវន្តបុគ្គលដែលប្រព្រឹត្តបទល្មើសដែលមានចែងចាប់ពីមាត្រា២៥៦ដល់មាត្រា២៥៩ កថាខណ្ឌទី២នៃមាត្រា២៦០ កថាខណ្ឌទី២នៃមាត្រា២៦១ មាត្រា២៦២ កថាខណ្ឌទី១នៃមាត្រា២៦៣ មាត្រា២៦៤ដល់មាត្រា២៦៦ កថាខណ្ឌទី២នៃមាត្រា២៦៧ និងមាត្រា២៦៨ នៃច្បាប់នេះ តុលាការអាចប្រកាសទោសបន្ថែមមួយឬច្រើន ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា៥៣(ប្រភេទទោសបន្ថែម)នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ។

ខ្លឹមសារ បែបបទ និងនីតិវិធីសម្រាប់ការអនុវត្តទោសបន្ថែមទាំងនេះ ត្រូវអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ។

មាត្រា២៧០ .-

នីតិបុគ្គលអាចត្រូវបានប្រកាសថាត្រូវទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌតាមលក្ខខណ្ឌដែលមានចែងនៅក្នុងមាត្រា៤២(ការទទួលខុសត្រូវព្រហ្មទណ្ឌរបស់នីតិបុគ្គល)នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ ចំពោះបទល្មើសដែលមានចែងចាប់ពីមាត្រា២៥៨ ដល់មាត្រា២៦២ និងមាត្រា២៦៤ដល់មាត្រា២៦៨នៃច្បាប់នេះ។

នីតិបុគ្គលត្រូវផ្តន្ទាទោសពិន័យជាប្រាក់ពី១០០ ០០០ ០០០(មួយរយលាន)រៀល ទៅ២០០ ០០០ ០០០(ពីររយលាន)រៀល ព្រមទាំងទោសបន្ថែមណាមួយឬច្រើន ដូចមានចែងក្នុងមាត្រា១៦៨(ទោសបន្ថែមអនុវត្តចំពោះនីតិបុគ្គល)នៃក្រមព្រហ្មទណ្ឌ។

មាត្រា២៧១ .-

ការអនុវត្តបញ្ញត្តិនៃជំពូកទី១៦នៃច្បាប់នេះ មិនរារាំងដល់ការអនុវត្តច្បាប់ព្រហ្មទណ្ឌផ្សេងទៀតក្នុងករណីដែលអំពើដែលកំណត់ថាជាបទល្មើសដែលមានចែងក្នុងច្បាប់នេះ ជាបទល្មើសដែលបានបញ្ញត្តិក្នុងច្បាប់ព្រហ្មទណ្ឌផ្សេងទៀត។

ជំពូកទី១៧
អន្តរប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា២៧២ .-

បទប្បញ្ញត្តិដែលតម្រូវឱ្យនាវិកដែលបម្រើការជាបរិបាលនាវា យន្តការីនាវា អ្នកបើកបរនាវា ជំនួយការបរិបាលនាវា និងជំនួយការយន្តការីនាវា ដូចមានចែងនៅក្នុងមាត្រា៤៦នៃច្បាប់នេះ ត្រូវអនុវត្តក្នុងរយៈពេល ១(មួយ)ឆ្នាំ បន្ទាប់ពីច្បាប់នេះចូលជាធរមាន។

មាត្រា២៧៣ .-

លិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តដែលពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកនិងកំពង់ផែ មានសុពលភាពរហូតដល់មានលិខិតបទដ្ឋានគតិយុត្តថ្មីមកជំនួសអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ។

ជំពូកទី១៨
អវសានប្បញ្ញត្តិ

មាត្រា២៧៤ .-

បទប្បញ្ញត្តិទាំងឡាយណាដែលផ្ទុយនឹងច្បាប់នេះ ត្រូវទុកជានិរាករណ៍។

មាត្រា២៧៥ .-

ច្បាប់នេះត្រូវបានប្រកាសជាការប្រញាប់។

ថ្ងៃ សៅរ៍ ១៤កើត ខែ មិគសិរ ឆ្នាំថោះ បញ្ចស័ក ព.ស.២៥៦៧

ធ្វើនៅរាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ១៤ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ២០២៤

ក្នុងព្រះបរមនាមនិងតាមព្រះរាជត្រាស់បង្គាប់

ប្រមុខរដ្ឋស្តីទី

(ហត្ថលេខា)

សម្តេចវិបុលសេនាភក្តី សាយ ឈុំ

នស.រកម.១២២៣.០៤៤

បានយកសេចក្តីក្រាបបង្គំទូលថ្វាយព្រះមហាក្សត្រ

សូមឡាយព្រះហស្តលេខា

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

(ហត្ថលេខា)

សម្តេចមហាបវរធិបតី ហ៊ុន ម៉ាណែត

បានយកសេចក្តីគោរពជម្រាបជូន

សម្តេចមហាបវរធិបតីនាយករដ្ឋមន្ត្រី

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន

(ហត្ថលេខា)

ប៉េង ពោធិ៍នា

បានចម្លងត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់ដើម

ឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រីប្រចាំការ

រដ្ឋមន្ត្រីទទួលបន្ទុកទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី

(ហត្ថលេខា និងត្រា)

វង្សី វិស្សុត

ឧបសម្ព័ន្ធនៃច្បាប់ស្តីពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក
សន្ទានុក្រម

ការធ្វើនាវាចរណ៍ឬនាវាចរណ៍ សំដៅដល់ការធ្វើដំណើររបស់នាវា ឬធ្វើចលនាចរណ៍របស់នាវា។

ការធ្វើនាវាចរណ៍ឬនាវាចរណ៍ជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ សំដៅដល់ការធ្វើនាវាចរណ៍ ដែលក្នុងនោះនាវាចេញដំណើរពីកំពង់ផែដែលស្ថិតនៅក្នុងប្រទេសមួយ ឆ្ពោះទៅកាន់កំពង់ផែដែលស្ថិតនៅក្នុងប្រទេសផ្សេងទៀតដោយត្រូវឆ្លងកាត់សមុទ្រ។

ការឃាត់នាវា សំដៅដល់ (១)- ការចាត់វិធានការអន្តរាគមន៍ដោយមន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេសនៅតាមកំពង់ផែ នៅពេលដែលស្ថានភាពនាវា និងក្រុមនាវិក មិនអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិសំខាន់ៗនៃអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ដើម្បីធានាថានាវានឹងមិនចេញដំណើរ រហូតដល់ពេលនាវាអាចឆ្លងកាត់សមុទ្រដោយគ្មានគ្រោះថ្នាក់ ដល់នាវា នាវិក និងបរិស្ថាន (២)- ការឃាត់នាវាដើម្បីពិនិត្យបទល្មើសស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់នេះ និង(៣)- ការឃាត់នាវាសមុទ្រដើម្បីធានាដល់ការទូទាត់សំណងនាវាចរណ៍។

ការចុះបញ្ជីធានានាវាឬចុះបញ្ជីធានានាវា សំដៅដល់ការចុះបញ្ជីធានានាវាដែលធ្វើឡើងដោយម្ចាស់នាវាដើម្បីទទួលបានការខ្ចីប្រាក់សម្រាប់ការសាងសង់ឬធ្វើប្រតិបត្តិការនាវា តាមអត្រាកំណត់នៅក្នុងកិច្ចសន្យាធានានាវាឬកិច្ចសន្យាសាងសង់នាវា ដែលបានធ្វើឡើងរវាងម្ចាស់នាវា និងម្ចាស់បំណុល ដូចជាធនាគារ ឬក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងណាមួយ។

ក្រុមហ៊ុននាវា សំដៅដល់រូបវន្តបុគ្គលឬនីតិបុគ្គលដែលគ្រប់គ្រង ចាត់ចែង និងប្រើប្រាស់នាវា ឬដែលធ្វើប្រតិបត្តិការនាវា។

កំពង់ផែ សំដៅដល់តំបន់ដែលមានដែនទឹកនិងដីគោកជាក់លាក់ និងមានបបនីយកណ្ឌផែសម្រាប់បម្រើឱ្យនាវាចូល ចេញ បោះយុថ្កា និងចត ដើម្បីលើកដាក់ ផ្ទេរ ផ្ទុក និងរក្សាទុកទំនិញ និងផ្ទេរផ្ទុកអ្នកដំណើរ។

កណ្តជារ សំដៅដល់អ្នកនាំផ្លូវនាវាដែលមានភារកិច្ចជួយដល់នាយនាវាឬនាយបើកបរនាវា ដើម្បីធ្វើនាវាចរណ៍ប្រកបដោយសុវត្ថិភាពនៅក្នុងដែនកណ្តជារកិច្ច ឬដែនទឹកកំពង់ផែ។

កណ្តជារកិច្ច សំដៅដល់កិច្ចការដែលកណ្តជារត្រូវបំពេញនៅលើនាវា ដើម្បីឱ្យនាវាធ្វើនាវាចរណ៍ឆ្លងកាត់ដែនកណ្តជារកិច្ចឬចូលចេញកំពង់ផែ ប្រកបដោយសុវត្ថិភាព នៅក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

កម្លាំងចលករ សំដៅដល់កម្លាំងដែលបង្កើតបានពីការប្រើប្រព័ន្ធមេកានិក រួមមានម៉ាស៊ីនចលករស្លាបចក្រឬកង្ហារ និងប្រព័ន្ធ ដើម្បីជំរុញនាវាឱ្យមានចលនានៅលើផ្ទៃទឹក ដែលជាទូទៅសំដៅលើចលនាទៅមុខ។

កម្លាំងចលករបញ្ច្រាស សំដៅដល់កម្លាំងចលករនាវាដោយការប្រើប្រព័ន្ធមេកានិក ដើម្បីឱ្យនាវាមានចលនាថយក្រោយ។

ការបាត់បង់នាវាទាំងស្រុង សំដៅដល់នាវាដែលបានបាត់ដោយអំពើចោរកម្ម មិនអាចរកឃើញឬបានជួបគ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍ដោយលិចចូលក្នុងសមុទ្រ ដែលមិនអាចស្រង់វិញបាន បាក់បែកជាកំណាត់ ឆេះអស់ឬផ្ទុះដែលមិនអាចជួសជុលប្រើវិញបាន។

ក្តោងសំខាន់ សំដៅដល់ប្រភេទក្តោងដែលបំពាក់នៅលើដងក្តោងសំខាន់របស់នាវាប្រើក្តោង។

ក្តោងត្រង់ សំដៅដល់ប្រភេទក្តោងដែលត្រូវបានរៀបចំនិងបំពាក់នៅលើដងក្តោង មានទម្រង់ជាឬផ្ទាំងក្តោងមានដងផ្ចិត កែងនឹងដងក្តោង និងកែងជាមួយទ្រនង់បាតនាវាផងដែរ។

ការប៉ះទង្គិចនាវា សំដៅដល់គ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍ដែលកើតឡើងដោយការប៉ះ ការកៀរ ឬការបុករវាងនាវាពីរគ្រឿងឬច្រើន ដែលបង្កឱ្យមានការបាត់បង់ឬខូចខាតដល់នាវាឬទំនិញនៅលើនាវា ឬដែលបង្កឱ្យមានការរងរបួសឬបាត់បង់ជីវិតមនុស្សនៅលើនាវា ព្រមទាំងការខូចខាតដល់ភាគីទី៣ ដូចជាការប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន និងខូចខាតដល់សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចស្របច្បាប់ផ្សេងៗទៀតនៅក្នុងដែនទឹក។

៦២

ករណីប្រធានសក្តិ សំដៅដល់បាតុភូតដែលកើតឡើងដោយធម្មជាតិ ដែលមនុស្សមិនអាចដឹងមុន និងមិនអាចទប់ទល់បាន។

ខសន្យា សំដៅដល់បទប្បញ្ញត្តិឬប្រការ ដែលមាននៅក្នុងកិច្ចសន្យា។

គ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍ សំដៅដល់គ្រោះថ្នាក់នៃនាវា ដែលកើតឡើងនៅក្នុងការធ្វើនាវាចរណ៍ដោយឧប្បត្តិហេតុផ្សេងៗ រួមមានការប៉ះទង្គិច ការឆេះ ការលិច ការកឿង ការកើល ដែលបង្កឡើងដោយបាតុភូតធម្មជាតិឬកត្តាមនុស្ស។

គន្លងបែងចែកចរាចរណ៍ សំដៅដល់គន្លងនាវាចរណ៍ ដែលបែងចែកទិសដៅចរាចរណ៍និងត្រូវកំណត់ដោយក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

ច្រកនាវាចរណ៍ សំដៅដល់ផ្លូវនាវាចរណ៍នៅក្នុងតំបន់ទន្លេ បឹង ឆកសមុទ្រ ពាម ដែនទឹកកំពង់ផែ ជាអាទិ៍ នៅចន្លោះតំបន់ទឹករាក់ ទំនាបលិចទឹក និង/ឬកោះជាអាទិ៍។

ចំណុចខ្វះខាតដែលត្រូវឃាត់នាវា សំដៅដល់ចំណុចខ្វះខាតដែលបង្ហាញថា មានការគំរាមកំហែងដល់សុវត្ថិភាពនាវា នាវិក និងបរិស្ថាន នៅពេលដែលនាវាធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់សមុទ្រ។

ជម្រៅស៊ីទឹក សំដៅដល់ប្រវែងពីបាតរបស់នាវារហូតដល់ខ្សែបន្ទាត់ទឹករបស់នាវាឬផ្ទៃទឹក។

ដែនទឹកនៃកំពង់ផែ សំដៅដល់តំបន់ រួមមានច្រកចូលចេញ តំបន់សម្រាលទំនិញ តំបន់បោះយុថ្កា កន្លែងបត់នាវា ចំណតនាវា និងឋបនីយកណ្តាផ្សេងទៀតជាអាទិ៍។ តំបន់សម្រាលទំនិញ ជាតំបន់ស្ថិតនៅក្នុងឬនៅក្រៅដែនទឹកនៃកំពង់ផែ សម្រាប់ឱ្យនាវាដែលមានជម្រៅស៊ីទឹកជ្រៅ ឬនាវាដឹកប្រេង/ឧស្ម័នដែលមានហានិភ័យកំពប់ប្រេង/ឧស្ម័នក្នុងពេលផ្ទេរផ្ទុក ចូលចតដោយប្រើយុថ្កា ដើម្បីផ្ទេរផ្ទុកទំនិញ។ តំបន់បោះយុថ្កា ជាតំបន់ស្ថិតនៅក្នុងដែនទឹកនៃកំពង់ផែឬក្រៅដែនទឹកនៃកំពង់ផែ សម្រាប់ឱ្យនាវាចូលចតដោយការប្រើយុថ្កាបោះភ្ជាប់ទៅនឹងបាតទឹក។ ចំណតនាវា រួមមានចំណតគោកនិងចំណតទឹក។ ចំណតគោក ជាសំណង់រឹងសម្រាប់នាវាចូលចតដែលមានទីតាំងជាប់ផ្ទាល់ទៅនឹងដីគោកនៃកំពង់ផែ។ ចំណតទឹក ជាតំបន់ស្ថិតនៅក្នុងដែនទឹកនៃកំពង់ផែ សម្រាប់ឱ្យនាវាចូលចតដោយការចងភ្ជាប់នាវាទៅនឹងពោងដែលតភ្ជាប់យ៉ាងមាំទៅបាតទឹក។

ដីគោកនៃកំពង់ផែ សំដៅដល់ទីធ្លាដីគោកដែលមានឋបនីយកណ្តាសម្រាប់បម្រើឱ្យការលើកដាក់ ការផ្ទេរផ្ទុក ការរក្សាទុកទំនិញ ការឡើងចុះរបស់អ្នកដំណើរ និងឋបនីយកណ្តាជំនួយផ្សេងទៀត។

ដែនទឹកផ្ទៃក្នុង សំដៅដល់តំបន់សមុទ្រដែលស្ថិតនៅខាងក្នុងខ្សែបន្ទាត់មូលដ្ឋាន។

ដែនកណ្តាជារកិច្ច សំដៅដល់ផ្នែកមួយនៃផ្លូវនាវាចរណ៍ ដែលត្រូវបានកំណត់ឱ្យនាវាត្រូវប្រើសេវាកណ្តាជារកិច្ច។

ដេញប្រផាប់ចាប់ប្រកឹង សំដៅដល់សកម្មភាពនាវារបស់មន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ច ដេញនាវាបរទេសនៅក្នុងតំបន់សមុទ្រដែនដីបន្ទាប់ពីនាវាបានចេញពីដែនទឹកផ្ទៃក្នុង ដើម្បីឃាត់ឡើងលើនាវា និងត្រួតពិនិត្យអំពើល្មើស ប្រសិនបើមានភស្តុតាងឬសង្ស័យអំពីអំពើល្មើស ហើយនាវានោះមិនព្រមឈប់តាមការស្នើសុំរបស់មន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ចនោះ។

ឋបនីយកណ្តាផែ សំដៅដល់ទីតាំងដែលមានប្រតិបត្តិការរវាងនាវានិងកំពង់ផែ។ ឋបនីយកណ្តាផែ រួមមានតំបន់ចំណត តំបន់បោះយុថ្កា តំបន់រង់ចាំ ប្រឡាយនាវាចរណ៍ និងពាម ព្រមទាំងសំណង់និងឧបករណ៍សម្ភារៈនានា។

ម៉ាស៊ីនបន្សុទ្ធនុយក្លេអ៊ែលើនាវា សំដៅដល់ម៉ាស៊ីនរ៉េអាក់ទ័រ ម៉ាស៊ីនកែច្នៃសារធាតុនុយក្លេអ៊ែ ម៉ាស៊ីនផលិតឥន្ធនៈ ឬផលិតថាមពលនុយក្លេអ៊ែ ម៉ាស៊ីនរក្សាទុកសារធាតុនុយក្លេអ៊ែ ឬប្រភេទឋបនការណាមួយដែលមានថាមពលនុយក្លេអ៊ែ សារធាតុវិទ្យុសកម្ម ឬសំណល់វិទ្យុសកម្ម។

ណាត សំដៅដល់ខ្នាតល្បឿនគិតជាម៉ែល៍សមុទ្រក្នុងមួយម៉ោង។ ១ម៉ែល៍សមុទ្រសម្រាប់វាស់ល្បឿន ត្រូវបានសន្មតយកម៉ែល៍សមុទ្រអន្តរជាតិស្មើនឹង១៨៥២(មួយពាន់ប្រាំបីរយហាសិបពីរ)ម៉ែត្រ។

តំបន់បោះយុថ្កា សំដៅដល់ទីតាំងនៅក្នុងផ្លូវទឹក ដែលបានកំណត់សម្រាប់ឱ្យនាវាបោះយុថ្កា។

តំបន់សមុទ្រដែនដី សំដៅដល់តំបន់សមុទ្រដែលស្ថិតនៅក្នុងចម្ងាយ១២ម៉ែល៍សមុទ្រ ពីខ្សែបន្ទាត់មូលដ្ឋានឆ្ពោះទៅសមុទ្រ។

ថ្លៃឈ្នួលកំពង់ផែ សំដៅដល់ថ្លៃចំណុះផ្ទុកសរុប ថ្លៃប្រើប្រឡាយនាវាចរណ៍ ថ្លៃបោះយុថ្កា ថ្លៃចងនិងស្រាយពួរ ថ្លៃចត ថ្លៃលើកដាក់ទំនិញ ថ្លៃផ្ទេរផ្ទុកទំនិញ ថ្លៃកណ្ណជារកិច្ច ថ្លៃប្រើនាវាពុញនិងសណ្តោង និងថ្លៃប្រើសេវាផ្សេងទៀត។

ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ សំដៅដល់ទំនិញដែលគេបានចាត់ថ្នាក់នៅក្នុងក្រមអន្តរជាតិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្រោះថ្នាក់តាមផ្លូវសមុទ្រ និងងាយមានគ្រោះថ្នាក់ដល់ការដឹកជញ្ជូន ប្រសិនបើមិនមានវិធានការទប់ស្កាត់ឬការប្រុងប្រយ័ត្នជាមុន។

ទំនិញ សំដៅដល់ផលិតផល ជាវត្ថុរឹង រាវ និងឧស្ម័ន ក្នុងទម្រង់វេចខ្ចប់ឬកុងតឺន័រ រាយឬចាក់ជារ និងសត្វរស់ឬរុក្ខជាតិរស់។

ទិសបើកបរ សំដៅដល់ទិសឆ្ពោះរបស់នាវា បង្ហាញជាដឺក្រេវាស់តាមទិសដៅទ្រនិចនាឡិកា ចេញពីខ្សែបណ្តោយខាងជើងនៃផែនដីទៅបន្ទាត់ពុះបណ្តោយនៃនាវា។

ទិសសង្កេត សំដៅដល់ទិសតម្រង់ទៅវត្ថុត្រូវសង្កេត មានរង្វាស់ជាដឺក្រេដែលវាស់តាមទិសដៅទ្រនិចនាឡិកា ចេញពីខ្សែបណ្តោយខាងជើងនៃផែនដីទៅបន្ទាត់កាត់រវាងអ្នកសង្កេតនិងវត្ថុត្រូវសង្កេត។

នាវា សំដៅដល់ជលយានដែលសាងសង់ឡើងសម្រាប់ធ្វើដំណើរនៅលើផ្លូវទឹក។

នាវាឆ្នេរសមុទ្រ សំដៅដល់នាវាដែលចុះបញ្ជីជានាវាឆ្នេរសមុទ្រ ដើម្បីទទួលភាពស្របច្បាប់សម្រាប់ធ្វើនាវាចរណ៍នៅតាមឈូងសមុទ្រ ឆកសមុទ្រ និងព្រែកជាប់សមុទ្រក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

នាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស សំដៅដល់នាវាដែលចុះបញ្ជីជានាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ដើម្បីទទួលភាពស្របច្បាប់សម្រាប់ធ្វើនាវាចរណ៍នៅតាមទន្លេ ព្រែក ស្ទឹង បឹង ក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

នាវាសមុទ្រ សំដៅដល់នាវាដែលធ្វើនាវាចរណ៍ឆ្លងកាត់សមុទ្រ។

នាវាសញ្ជាតិខ្មែរ សំដៅដល់នាវាសមុទ្រ ដែលចុះបញ្ជីជានាវាសញ្ជាតិខ្មែរដោយអង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរនៃក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ដើម្បីទទួលភាពស្របច្បាប់សម្រាប់ធ្វើនាវាចរណ៍ឆ្លងកាត់សមុទ្រ។

នាវាបរទេស សំដៅដល់នាវាសមុទ្រដែលចុះបញ្ជីជានាវាសមុទ្រដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចបរទេសដើម្បីទទួលភាពស្របច្បាប់សម្រាប់ធ្វើនាវាចរណ៍ឆ្លងកាត់សមុទ្រ។

នាវាដឹកទំនិញ សំដៅដល់នាវាដែលបានសាងសង់ឡើងសម្រាប់គោលបំណងដឹកជញ្ជូនទំនិញ ដែលរួមមាននាវាដឹកទំនិញទូទៅ នាវាដឹកទំនិញកុងតឺន័រ នាវាដឹកទំនិញចាក់ជារ នាវាដឹកប្រេង នាវាដឹកឧស្ម័ន សាឡាង ប៉ុងតុង [illegible]ដាខុនជាអាទិ៍។

នាវាដឹកអ្នកដំណើរ សំដៅដល់នាវាដែលបានសាងសង់ឡើងសម្រាប់គោលបំណងដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ដែលរួមមាននាវាដឹកអ្នកដំណើរ នាវាកម្សាន្ត នាវាលម្ហែជាអាទិ៍។

នាវាពន្លត់អគ្គិភ័យ សំដៅដល់នាវាដែលសាងសង់ឡើងសម្រាប់គោលបំណងពន្លត់អគ្គិភ័យ។

នាវាសង្គ្រោះ សំដៅដល់នាវាដែលសាងសង់ឡើងសម្រាប់គោលបំណងជួយសង្គ្រោះនាវា និងមនុស្សក្នុងឧប្បត្តិហេតុគ្រោះអាសន្ន និងអាចសម្គាល់បានថាជានាវាសង្គ្រោះ។

នាវាកងកម្លាំងមានសមត្ថកិច្ច សំដៅដល់នាវាកងកម្លាំងមានសមត្ថកិច្ចនៃក្រសួងការពារជាតិ និងក្រសួងមហាផ្ទៃ សម្រាប់គោលបំណងរក្សាសន្តិសុខជាតិនិងកិច្ចការពារជាតិ។

នាវាបំពេញបេសកកម្មពិសេស សំដៅដល់នាវាធ្វើប្រតិបត្តិការដោយមន្ត្រីដែលត្រូវបានចាត់តាំងឱ្យបំពេញការងារផ្នែកសណ្ដាប់ធ្នាប់នាវាចរណ៍។

នាវាបំពេញសកម្មភាពសុវត្ថិភាពសាធារណៈ សំដៅដល់នាវាសម្រាប់ល្បាត ហែក្បួន ពិធីបុណ្យពិសេស ត្រួតពិនិត្យចរាចរណ៍ សង្គ្រោះ ពន្លត់អគ្គិភ័យ ជំនួយផ្នែកសុខាភិបាល ជំនួយសង្គ្រោះនាវា រុករកនិងសង្គ្រោះ ជាអាទិ៍។

នាវាប្រើម៉ាស៊ីន សំដៅដល់នាវាដែលធ្វើចលនាបានដោយប្រើកម្លាំងម៉ាស៊ីន។

នាវានេសាទ សំដៅដល់នាវាដែលសាងសង់ឡើងដោយមានបំពាក់ឧបករណ៍សម្ភារៈនេសាទសម្រាប់ធ្វើនេសាទ។

នាវាកំពុងនេសាទ សំដៅដល់នាវា ដែលកំពុងធ្វើនេសាទដោយប្រើមង សន្ទូច អួនអូស ឬអួនហ៊ុម ឬឧបករណ៍នេសាទផ្សេងទៀត ដែលធ្វើឱ្យនាវាលំបាកបញ្ជាចលនាចរណ៍។

នាវាប្រើក្ដោង សំដៅដល់នាវាដែលធ្វើចលនាដោយប្រើកម្លាំងខ្យល់បក់ឬប្រសិនបើមានម៉ាស៊ីន ក៏ម៉ាស៊ីននោះនៅតែមិនប្រើដដែល។

នាវាសណ្ដោង សំដៅដល់នាវាដែលបានសាងសង់ឡើងសម្រាប់សណ្ដោងឬរុញនាវាផ្សេងទៀត។

នាវារុញ សំដៅដល់នាវាដែលបានសាងសង់ឡើងសម្រាប់រុញនាវាផ្សេងទៀត។

នាវាមានកម្រិតសមត្ថភាពចលនាចរណ៍ សំដៅដល់នាវាដែលមានដែនកម្រិតចលនាចរណ៍ក្នុងពេលបំពេញការងាររបស់ខ្លួន រួមមាននាវាកំពុងដាក់ឬលើកសញ្ញាជំនួយនាវាចរណ៍ លើកខ្សែកាបឬបំពង់បង្ហូរនាវាកំពុងធ្វើប្រតិបត្តិការជីកស្ដារប្រឡាយនាវាចរណ៍ នាវាកំពុងធ្វើការសិក្សាស្រាវជ្រាវផ្នែកក្រោមទឹក នាវាកំពុងធ្វើការផ្ទេរទំនិញឬមនុស្ស នាវាកំពុងធ្វើប្រតិបត្តិការយករ៉ែ នាវាកំពុងធ្វើប្រតិបត្តិការស្រង់បំណែកនាវាលិចឬសំណល់នាវានៅក្នុងទឹក និងនាវាកំពុងធ្វើប្រតិបត្តិការសណ្ដោងឬរុញ។

នាវាមិនអាចបញ្ជាបាន សំដៅដល់នាវាដែលស្ថិតក្នុងកាលៈទេសៈខុសប្រក្រតី មិនអាចធ្វើចលនាចរណ៍តាមវិធាន ក្នុងបទប្បញ្ញត្តិនាវាចរណ៍បាន និងមិនមានសមត្ថភាពងាកចេញពីផ្លូវធ្វើដំណើររបស់នាវាផ្សេងទៀត។

នាវាមានដែនកម្រិតជម្រៅស៊ីទឹក សំដៅដល់នាវាប្រើម៉ាស៊ីនដែលមានដែនកម្រិតងាកចេញពីទិសបើកបរ ដោយសារជម្រៅស៊ីទឹកនាវាត្រូវការជម្រៅទឹកនិងទទឹងផ្លូវចរគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីឱ្យនាវាឆ្លងកាត់បាន។

នាវាគាំទ្រ សំដៅដល់នាវាតូចៗដែលផ្ដល់សេវាតាមតម្រូវការរបស់នាវាធំៗ រួមមានសេវាកម្មទូទៅ សេវាគ្រោះអាសន្ន សេវាផ្គត់ផ្គង់ ជាអាទិ៍។

នាវាក្រោមបទដ្ឋាន សំដៅដល់នាវាដែលតួ គ្រឿងម៉ាស៊ីន ឧបករណ៍ ឬសុវត្ថិភាពប្រតិបត្តិការ មានស្ថានភាព[illegible]នៅក្រោមបទដ្ឋានដែលតម្រូវដោយអនុសញ្ញាអន្តរជាតិពាក់ព័ន្ធ។

នាវាកណ្ណជារ សំដៅដល់នាវាសម្រាប់ដឹកកណ្ណជារ និងប្រើទង់សញ្ញាកណ្ណជារនៅលើនាវាជាប្រចាំ។

នាវិក សំដៅដល់បុគ្គលដែលបម្រើការងារនៅលើនាវា និងមានបញ្ជីឈ្មោះជានាវិក។

នាយនាវា សំដៅដល់នាវិកដែលគ្រប់គ្រងនិងបញ្ជានាវានៅលើនាវាសមុទ្រ។

នាយបើកបរ សំដៅដល់នាយក្នុងផ្នែកបើកបរ ដែលមានឋានន្តរសក្តិបន្ទាប់ពីនាយនាវា និងជាអ្នកដឹកនាំបញ្ជានាវានៅពេលណាដែលនាយនាវាបាត់បង់សមត្ថភាពដឹកនាំបញ្ជា។

នាយបើកបរទី២ សំដៅដល់នាយក្នុងផ្នែកបើកបរ ដែលមានឋានន្តរសក្តិបន្ទាប់ពីនាយបើកបរ។

នាយបើកបរទី៣ សំដៅដល់នាយក្នុងផ្នែកបើកបរ ដែលមានឋានន្តរសក្តិបន្ទាប់ពីនាយបើកបរទី២។

នាយទទួលបន្ទុកបើកបរ សំដៅដល់នាយក្នុងផ្នែកបើកបរ ដែលមានឋានន្តរសក្តិទាបជាងគេបំផុត។

នាវិកជំនាញផ្នែកបើកបរ សំដៅដល់នាវិកជំនាញ ដែលមានគុណវុឌ្ឍិប្រចាំវេនបើកបរនាវា និងបម្រើការងារប្រចាំថ្ងៃក្នុងកម្រិតជំនួយការនៅលើដាន់នាវា។

នាវិកប្រចាំវេនបើកបរ សំដៅដល់នាវិកដែលមានគុណវុឌ្ឍិប្រចាំវេនបើកបរនាវា។

នាយយន្តការីនាវា សំដៅដល់នាយក្នុងផ្នែកម៉ាស៊ីនដែលមានឋានន្តរសក្តិខ្ពស់បំផុត ហើយដែលទទួលខុសត្រូវលើមេកានិកស្លាបចក្រ ប្រតិបត្តិការ និងថែទាំថបនាការមេកានិក និងអគ្គិសនីនាវា។

នាយយន្តការីទី២ សំដៅដល់នាយក្នុងផ្នែកម៉ាស៊ីនដែលមានឋានន្តរសក្តិបន្ទាប់ពីនាយយន្តការី និងជាអ្នកទទួលខុសត្រូវសម្រាប់មេកានិកស្លាបចក្រ ប្រតិបត្តិការ និងថែទាំថបនាការមេកានិក និងអគ្គិសនីនាវា នៅពេលដែលនាយយន្តការីនាវាបាត់បង់សមត្ថភាព។

នាយយន្តការីទី៣ សំដៅដល់នាយក្នុងផ្នែកម៉ាស៊ីនដែលមានឋានន្តរសក្តិបន្ទាប់ពីនាយយន្តការីទី២។

នាយទទួលបន្ទុកម៉ាស៊ីន សំដៅដល់នាយក្នុងផ្នែកម៉ាស៊ីនដែលមានឋានន្តរសក្តិទាបជាងគេបំផុត។

នាយអគ្គិសនីនាវា សំដៅដល់នាយក្នុងផ្នែកម៉ាស៊ីនដែលទទួលខុសត្រូវ សម្រាប់ប្រតិបត្តិការ និងថែទាំថបនាការអគ្គិសនីនាវា។

នាវិកជំនាញផ្នែកម៉ាស៊ីន សំដៅដល់នាវិកជំនាញ ដែលមានគុណវុឌ្ឍិប្រចាំវេនប្រតិបត្តិការម៉ាស៊ីននិងបម្រើការងារប្រចាំថ្ងៃជាជំនួយការនៅក្នុងបន្ទប់ម៉ាស៊ីន។

នាវិកប្រចាំវេនម៉ាស៊ីន សំដៅដល់នាវិកដែលមានគុណវុឌ្ឍិប្រចាំវេនប្រតិបត្តិការម៉ាស៊ីន។

នាវិកជំនាញផ្នែកអគ្គិសនី សំដៅដល់នាវិកជំនាញ ដែលមានគុណវុឌ្ឍិជាជំនួយការសម្រាប់ប្រតិបត្តិការ និងថែទាំថបនាការអគ្គិសនីនាវា។

នាយវិទ្យុទាក់ទង សំដៅដល់នាយក្នុងផ្នែកបើកបរដែលមានគុណវុឌ្ឍិប្រតិបត្តិការ និងថែទាំថបនាការប្រព័ន្ធវិទ្យុនៅលើនាវាសម្រាប់ការទំនាក់ទំនង ការផ្តល់និងទទួលព័ត៌មាន និងការផ្តល់និងទទួលសញ្ញាគ្រោះអាសន្ន។

នាវូបករណ៍ឬឧបករណ៍ សំដៅដល់សម្ភារៈបច្ចេកទេសដែលប្រើប្រាស់នៅលើនាវា។

បរិបាលនាវា សំដៅដល់នាវិកដែលមានគុណវុឌ្ឍិបញ្ជានៅលើនាវាឆ្នេរសមុទ្រឬនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស មានវិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកជាបរិបាលនាវា។

បច្ចេកលក្ខណៈ សំដៅដល់លក្ខណៈពិសេសរបស់មនុស្ស វត្ថុ ឬទីតាំងដែលគេបានប្រើសម្រាប់កំណត់អត្តសញ្ញាណមនុស្ស វត្ថុ ឬទីតាំងនោះ។

ប្រឡាយនាវាចរណ៍ សំដៅដល់គន្លងនាវាចរណ៍ ដែលមានទទឹងតូចចង្អៀត មានជម្រៅទឹកគ្រប់គ្រាន់ និងមានជាតិសញ្ញាជំនួយនាវាចរណ៍ ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍។

ប្រតិបត្តិករកំពង់ផែ សំដៅដល់នីតិបុគ្គលឬរូបវន្តបុគ្គល ដែលផ្តល់សេវាកម្មកំពង់ផែដល់អ្នកប្រើប្រាស់ [illegible] មានជាអាទិ៍សេវាចូលចតនាវា ផ្ទេរ ផ្ទុកទំនិញពីនាវានិងអ្នកដំណើរ រក្សាទំនិញនិងសេវាផ្សេងទៀតដែលពាក់ព័ន្ធនឹងទំនិញនិងអ្នកដំណើរ។

ប្រតិបត្តិករនៃឋបនការនុយក្លេអ៊ែលើនាវា សំដៅដល់បុគ្គលដែលអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចបានកំណត់ ឬទទួលស្គាល់ឱ្យធ្វើជាប្រតិបត្តិករនៃឋបនការលើនាវានោះ។

ផ្លូវទឹក សំដៅដល់ផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ដែលរួមមានទន្លេ បឹង ស្ទឹង ព្រែក និងផ្លូវសមុទ្រដែលរួមមានឈូងសមុទ្រ ឆកសមុទ្រ និងព្រែកជាប់សមុទ្រ ហើយដែលអាចបម្រើដល់នាវាចរណ៍។

ផ្លូវនាវាចរណ៍ សំដៅដល់ផ្នែកស្ថិតនៅក្នុងផ្លូវទឹកសម្រាប់ធ្វើនាវាចរណ៍តាមគោលបំណងផ្សេងៗគ្រប់រដូវកាល។

ផែនការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែ សំដៅដល់ផែនការសាងសង់កំពង់ផែថ្មី ដែលមានទំនាក់ទំនងផ្សារភ្ជាប់នឹងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចជាតិនិងប្រយោជន៍សាធារណៈ ឬការពង្រឹងបន្ថែមលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធកំពង់ផែដែលកំពុងធ្វើប្រតិបត្តិការដោយផ្អែកលើកំណើនចរាចរណ៍ទំនិញឬអ្នកដំណើរ។

ព្រែកជីក សំដៅដល់ប្រឡាយនាវាចរណ៍សិប្បនិម្មិត ដែលត្រូវអភិវឌ្ឍនៅក្រៅផ្លូវទឹកសម្រាប់តភ្ជាប់ផ្លូវនាវាចរណ៍។

ព្យសនកម្ម សំដៅដល់ការបាត់បង់ឬខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិ ការរងរបួសឬការបាត់បង់ជីវិត ដែលតម្រូវឱ្យមានសំណង។

ភិនភាគនាវា សំដៅដល់ចំណុចពិសេសសម្រាប់សម្គាល់នាវា រួមមានលេខសម្គាល់នាវានិង/ឬឈ្មោះនាវា ប្រវែងបណ្ដោយ ប្រវែងទទឹង ប្រវែងជម្រៅស៊ីទឹក ប្រភេទនាវា ប្រភេទម៉ាស៊ីននាវា ពណ៌របស់នាវាជាអាទិ៍។

ភ្លើងបើកបរ សំដៅដល់ភ្លើងសញ្ញាដែលបំពាក់នៅលើនាវា ដើម្បីបង្ហាញអំពីស្ថានភាព និងការតម្រង់ទិសរបស់នាវា រួមមានភ្លើងដងក្ដោង ភ្លើងចំហៀង ភ្លើងកន្សៃ ភ្លើងសណ្ដោង ភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេ និងភ្លើងភ្លឹបភ្លែត។

ភ្លើងដងក្ដោង សំដៅដល់ភ្លើងពណ៌សដែលដាក់នៅលើអ័ក្សបណ្ដោយនាវាមុខក្រោយ ដែលបង្ហាញក្នុងធ្នូរង្វង់២២៥(ពីររយម្ភៃប្រាំ)ដឺក្រេ។

ភ្លើងចំហៀង សំដៅដល់ភ្លើងពណ៌ក្រហមនៅខាងឆ្វេង និងភ្លើងពណ៌បៃតងនៅខាងស្ដាំ បំភ្លឺក្នុងធ្នូរង្វង់១១២,៥(មួយរយដប់ពីរក្បៀសប្រាំ)ដឺក្រេ ពីមុខត្រង់ទៅដល់ចំណុច២២,៥(ម្ភៃពីរក្បៀសប្រាំ)ដឺក្រេចំហៀងខាងក្រោយ។

ភ្លើងកន្សៃ សំដៅដល់ភ្លើងពណ៌សដាក់នៅជិតកន្សៃនាវាដែលអាចធ្វើទៅបាន ដែលបំភ្លឺនៅក្នុងធ្នូរង្វង់១៣៥(មួយរយសាមសិបប្រាំ)ដឺក្រេ។

ភ្លើងសណ្ដោង សំដៅដល់ភ្លើងពណ៌លឿងដាក់នៅជិតកន្សៃនាវាដែលអាចធ្វើទៅបាន ដែលបំភ្លឺនៅក្នុងធ្នូរង្វង់១៣៥ដឺក្រេ។

ភ្លើងបីរយហុកសិបដឺក្រេ សំដៅដល់ភ្លើងបំភ្លឺជាប់ពេញធ្នូរង្វង់៣៦០(បីរយហុកសិប)ដឺក្រេក្នុងប្លង់ដេក។

អនីយភាពនៃការប៉ះទង្គិច សំដៅដល់ភាពជឿជាក់នៃការប៉ះទង្គិចអាចកើតមានឡើង។

អីវ៉ាន់ សំដៅដល់វត្ថុឬរថយន្តរបស់អ្នកដំណើរ ដែលបានដឹកដោយអ្នកដឹកជញ្ជូនស្របតាមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ។

អីវ៉ាន់ជាប់ខ្លួន សំដៅដល់វត្ថុដែលអ្នកដំណើរបានយកតាមខ្លួន ឬបានដាក់ផ្ញើទុកនៅលើនាវាក្នុងកន្លែងកាប៊ីនមួយ ឬបានដាក់នៅក្នុងរថយន្តរបស់ខ្លួនតាមនាវា។

ម្ចាស់នាវា សំដៅដល់បុគ្គលដែលមានសិទ្ធិជាកម្មសិទ្ធិលើនាវា។ ម្ចាស់នាវា រួមមានបុគ្គលដែលជាម្ចាស់លើនាវាផ្ទាល់ខ្លួន ឬក្រុមហ៊ុននាវា។

មេបញ្ជាការផែ សំដៅដល់មន្ត្រីមុខងារសាធារណៈដែលចាត់តាំងដោយក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ដើម្បីទទួលបន្ទុកជានាការពារសុវត្ថិភាពដែនទឹកកំពង់ផែ គ្រប់គ្រងចលនានាវា តាមដាន ត្រួតពិនិត្យការពារការបំពុលទឹក ដាក់បទបញ្ជា និងផ្តល់ការឯកភាពលើសកម្មភាពផ្សេងៗក្នុងកំពង់ផែក្នុងក្របខ័ណ្ឌដែនសមត្ថកិច្ចរបស់ខ្លួន។ ជាទូទៅ មេបញ្ជាការផែមានតួនាទីគ្រប់គ្រងផ្លូវទឹកក្នុងកំពង់ផែ។

ម្ចាស់នាវាភាពវកិច្ច សំដៅដល់រូបវន្តបុគ្គលឬនីតិបុគ្គលដែលបានទទួលសិទ្ធិគ្រប់គ្រងនិងធ្វើប្រតិបត្តិការនាវាពីម្ចាស់នាវាស្របតាមកិច្ចសន្យាជួល។

មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវាឆ្នេរសមុទ្រនិងនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស សំដៅដល់មន្ត្រីរាជការក្នុងក្របខ័ណ្ឌក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន និងរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិ។

មន្ត្រីអធិការកិច្ចនាវានិងកំពង់ផែ សំដៅដល់មន្ត្រីរាជការក្នុងក្របខ័ណ្ឌក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ដែលមានគុណវុឌ្ឍិធ្វើអធិការកិច្ចនាវាឆ្នេរសមុទ្រ នាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស យានដ្ឋាននាវា បឋនីយកណ្ឌផែ សំណង់សិល្បការ្យ អង្គបណ្ដែតទឹក និងសកម្មភាពផ្សេងទៀត។

មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេស សំដៅដល់មន្ត្រីរាជការក្នុងក្របខ័ណ្ឌក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ដែលមានគុណវុឌ្ឍិត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេស។

មន្ត្រីមានសមត្ថកិច្ច សំដៅដល់មន្ត្រីនៃក្រសួង ស្ថាប័ន ដែលមានភារកិច្ចត្រួតពិនិត្យនាវានៅតាមផ្លូវទឹកនៅក្នុងដែនដីនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាអនុលោមតាមច្បាប់នេះនិងច្បាប់ផ្សេងទៀតនៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

មូលបទច្បាស់លាស់ សំដៅដល់ភស្តុតាងដែលបង្ហាញថា នាវា នាវូបករណ៍ ឬក្រុមនាវិក មិនស្របតាមលក្ខខណ្ឌនៃអនុសញ្ញាអន្តរជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ ឬនាយនាវាឬក្រុមនាវិក មិនស្គាល់ច្បាស់អំពីនីតិវិធីសំខាន់ៗនៅលើនាវា ដែលទាក់ទងនឹងសុវត្ថិភាពនាវា និងការបំពុលបរិស្ថាន។

យន្តហោះសមុទ្រ សំដៅដល់យន្តហោះ ដែលសាងសង់ឡើងសម្រាប់ចលនាចរណ៍ហោះឡើងនិងចុះលើផ្ទៃទឹក។

យានហោះលើទឹក សំដៅដល់យន្តហោះសមុទ្រ ដែលសាងសង់ឡើងសម្រាប់ហោះហើរក្នុងកម្ពស់ទាបដោយបំពាក់បច្ចេកវិទ្យាប្រើកម្លាំងរុញឡើងពីផ្ទៃទឹក គួបផ្សំជាមួយតួ និងផ្នែកផ្សេងទៀតរបស់តួមានរាងជាអាអេរ៉ូឌីណាមិក។

យន្តការីនាវា សំដៅដល់នាវិកដែលទទួលខុសត្រូវគ្រប់គ្រងនិងប្រតិបត្តិការម៉ាស៊ីននាវា។

លិខិតវិទ្ធវាទ សំដៅដល់លិខិតដែលធ្វើឡើងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរនិងជាផ្លូវការ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីប្រកាសបដិសេធដោយមានបង្ហាញអំណះអំណាងលើការទទួលខុសត្រូវពាក់ព័ន្ធចំពោះការបាត់បង់ ឬព្យសនកម្មណាមួយ។

ល្បឿនសុវត្ថិភាព សំដៅដល់ល្បឿនអតិបរិមាដែលអាចចាត់វិធានការបញ្ចៀសការប៉ះទង្គិចក្នុងចិរវេលា និងចម្ងាយដែលអាចបញ្ឈប់នាវាបាន។

វិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកនិងកំពង់ផែឬវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក សំដៅដល់សកម្មភាពឬសេវាកម្មដែលពាក់ព័ន្ធនឹងនាវា នាវិក នាវាចរណ៍ ការដឹកជញ្ជូន ការផ្ទេរផ្ទុកទំនិញនិងអ្នកដំណើរ កំពង់ផែ ចំណតនាវា យានដ្ឋាននាវា ការកសាងនិងថែរក្សាការពារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពាក់ព័ន្ធជាអាទិ៍។

វិញ្ញាបនបត្របច្ចេកទេស សំដៅដល់វិញ្ញាបនបត្រដែលតម្រូវឱ្យមានចំពោះនាវាធ្វើនាវាចរណ៍ជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ អនុលោមតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិពាក់ព័ន្ធនឹងសុវត្ថិភាព សន្តិសុខ និងបរិស្ថាន ក្រោយការត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវា។

វិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកបដិវេលេខ សំដៅដល់វិញ្ញាបនបត្រសមត្ថភាពជំនាញនាវិកនៃប្រទេសមួយ ដែលត្រូវបានទទួលស្គាល់ដោយប្រទេសមួយទៀត ស្ថិតក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងនៃប្រទេសទាំងពីរ ដើម្បីអាចឱ្យនាវិកនោះអាចបម្រើការងារលើនាវានៃប្រទេសម្ចាស់សញ្ញាតិមួយទៀតបាន។

វិទ្យុការីនាវា សំដៅដល់នាយក្នុងផ្នែកបើកបរដែលមានឋានន្តរសក្តិបន្ទាប់ពីនាយវិទ្យុទាក់ទង និងមានគុណវុឌ្ឍិសម្រាប់ប្រតិបត្តិការនិងថែទាំឋបនាការវិទ្យុទាក់ទងនៅលើនាវា។

សំណង់សិល្បការ្យផ្លូវទឹក សំដៅដល់ទំនប់ការពារច្រាំង កំពង់ផែ ទំនប់រលក សន្ទះផ្លូវនាវាចរណ៍ ស្ថានីយជម្រៅទឹកផ្លូវនាវាចរណ៍ ស្ថានីយកណ្ណធារ មជ្ឈមណ្ឌលសម្របសម្រួលនាវាចរណ៍ កំពង់ចម្លង យានដ្ឋាននាវា សញ្ញាជំនួយនាវាចរណ៍។

សំណង់សិល្បការ្យ សំដៅដល់សំណង់សិល្បការ្យទូទៅក្រៅពីសំណង់សិល្បការ្យផ្លូវទឹក រួមមាន ស្ពាន បង្គោលបញ្ជូនចរន្តអគ្គិសនី បំពង់ឬទុយោក្រោមបាតសមុទ្រឬទន្លេ ទ្វារទឹក ស្ថានីយជលសាស្ត្រ ជាអាទិ៍។

សញ្ញាជំនួយនាវាចរណ៍ សំដៅដល់គ្រឿងផ្តល់សញ្ញា ប្រព័ន្ធឬសេវាកម្មដែលបំពាក់នៅលើផ្លូវទឹកនិងធ្វើប្រតិបត្តិការដើម្បីបង្កើនសុវត្ថិភាពនិងប្រសិទ្ធភាពនាវាចរណ៍។

សំណងរួមលើការខាតបង់ សំដៅដល់សំណងដែលបណ្តាលមកពីការលះបង់ដោយចេតនានូវចំណែកនៃនាវាឬទំនិញលើនាវា ដើម្បីចៀសវាងការបាត់បង់នាវាទាំងស្រុង ហើយដែលចំណែកនោះ ត្រូវបែងចែកតាមគ្រប់ភាគីដែលពាក់ព័ន្ធនឹងផលប្រយោជន៍ក្នុងដំណើរចរណ៍នោះ។

សញ្ញាបើកបរ សំដៅដល់រូបសញ្ញានៅលើនាវា សម្រាប់លើកបង្ហាញអំពីប្រភេទនិងសកម្មភាពរបស់នាវា រួមមាន ស្វ៊ែ កោន កោនទល់កំពូល កោនទល់បាត និងស៊ីឡាំង។

សញ្ញាសំឡេង សំដៅដល់សំឡេងដែលបន្លឺដោយឧបករណ៍ផ្តល់សញ្ញាសំឡេងរបស់នាវាមួយទៅនាវាផ្សេងទៀត សម្រាប់បញ្ជាក់អំពីចេតនានៃការបើកបររបស់នាវានោះ។

សញ្ញាភ្លើង សំដៅដល់សញ្ញាភ្លើងដែលនាវាមួយផ្តល់ទៅនាវាផ្សេងទៀត សម្រាប់បញ្ជាក់អំពីចេតនារបស់នាវានោះ។

សញ្ញាគ្រាអាសន្ន សំដៅដល់សញ្ញាដែលនាវាកំពុងស្ថិតនៅក្នុងគ្រាអាសន្ន ផ្តល់ជាសញ្ញាផ្សេងៗ ដែលបានកំណត់នៅក្នុងច្បាប់អន្តរជាតិ ដើម្បីស្វែងរកជំនួយសង្គ្រោះ។ សញ្ញាទាំងនោះ រួមមានសញ្ញាភ្លើង សញ្ញាសំឡេង សញ្ញារូបភាពផ្សេងៗ សញ្ញាគ្រាអាសន្នតាមប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិក។

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវទឹក សំដៅដល់ផ្លូវទឹក សំណង់សិល្បការ្យផ្លូវទឹក និងប្រព័ន្ធដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការធ្វើនាវាចរណ៍។

អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចនៅជិតបំផុត សំដៅដល់អង្គភាពនៃក្រសួង ស្ថាប័ន ឬមជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងផ្លូវទឹកនិងទទួលព័ត៌មាន ឬកំពង់ផែ ឬស្ថានីយទំនាក់ទំនងរវាងនាវា និងមជ្ឈមណ្ឌលនៅលើគោក ដែលស្ថិតនៅជិតបំផុត។

អង្គភាពចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ សំដៅដល់អគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក ផ្លូវសមុទ្រ និងកំពង់ផែនៃក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន។

អង្គភាពមានសមត្ថកិច្ចចុះបញ្ជីនាវា សំដៅដល់អគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក ផ្លូវសមុទ្រ និងកំពង់ផែ និងរដ្ឋបាលថ្នាក់ក្រោមជាតិដែលពាក់ព័ន្ធ។

អង្គការចំណាត់ថ្នាក់នាវា សំដៅដល់អង្គការដែលបង្កើតឡើងដោយក្រុមម្ចាស់នាវាឬក្រុមសមាគមម្ចាស់នាវា ដើម្បីផ្តល់សេវាត្រួតពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវា និងផ្តល់វិញ្ញាបនបត្របច្ចេកទេសដែលពាក់ព័ន្ធអនុលោមតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ។

អង្គគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ សំដៅដល់អង្គភាពសាធារណៈឬឯកជន ដែលទទួលបន្ទុកការងាររដ្ឋបាល ការគ្រប់គ្រង និងការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ និងក្នុងករណីខ្លះធ្វើប្រតិបត្តិការកំពង់ផែនិងអភិរក្សទីលានបរិវេណដីគោកក៏ដូចជាដែនទឹកកំពង់ផែ។

អង្គបណ្តែតទឹក សំដៅដល់សំណង់បណ្តែតទឹកដែលប្រើសម្រាប់គោលបំណងផ្សេងៗ រួមមាន ចំណតនាវា ស្តុកនិងផ្ទេរផ្ទុកទំនិញ សាងសង់ឬជួសជុលនាវា ស្ទូច ខួង បូមស្តារ លំនៅឋាន ភោជនីយដ្ឋាន កម្សាន្ត វារីវប្បកម្ម អាជីវកម្មជាអាទិ៍។

អ្នកដំណើរ សំដៅដល់បុគ្គលទាំងឡាយដែលជិះនៅលើនាវាក្រៅពីនាវិក ហើយមានឈ្មោះនៅក្នុងបញ្ជីឈ្មោះអ្នកដំណើរ។

អ្នកដឹកជញ្ជូន សំដៅដល់បុគ្គលឬតំណាងរបស់អ្នកដឹកជញ្ជូនដែលបានធ្វើកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញ ឬកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ទោះបីជាអនុវត្តដោយខ្លួនឯង ឬប្រគល់ការអនុវត្តកិច្ចសន្យានោះទៅអ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត។

អ្នកដឹកជញ្ជូនបន្ត សំដៅដល់បុគ្គលផ្សេងទៀតក្រៅពីអ្នកដឹកជញ្ជូនឬតំណាងអ្នកដឹកជញ្ជូន ដែលអនុវត្តកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំនិញឬកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ទោះបីជាកិច្ចសន្យានោះ បានត្រូវប្រគល់ទាំងស្រុង ឬដោយផ្នែកណាមួយ ដោយអ្នកដឹកជញ្ជូនឬតំណាងអ្នកដឹកជញ្ជូន។

អ្នកលួចរត់តាមនាវា សំដៅដល់បុគ្គលដែលនៅកំពង់ផែណាមួយឬទីកន្លែងជិតកំពង់ផែនោះ លាក់ខ្លួននៅក្នុងនាវា ដោយគ្មានការយល់ព្រមពីម្ចាស់នាវា ឬនាយនាវា ឬអ្នកទទួលបន្ទុកនាវា ឬបុគ្គលដែលឡើងលើនាវា ក្រោយពេលដែលនាវាបានចាកចេញពីកំពង់ផែឬទីកន្លែងជិតកំពង់ផែនោះ។

អ្នកដើរសមុទ្រដ៏ល្អ សំដៅដល់នាវិកដែលមានជំនាញ ចំណេះដឹង និងបទពិសោធក្នុងការគ្រប់គ្រងពេលវេលានិងអនុវត្តកិច្ចការសង្កេតដោយផ្ចិតផ្ចង់ក្នុងប្រតិបត្តិការនាវា។

អ្នកបើកបរនាវា សំដៅដល់អ្នកដែលធ្វើប្រតិបត្តិការបើកបរនាវាឆ្នេរសមុទ្រឬនាវាផ្លូវទឹកក្នុងប្រទេស ដោយការបញ្ជាចង្កូតនិងម៉ាស៊ីនតែម្នាក់ឯង។

ឯកសិទ្ធិ សំដៅដល់សិទ្ធិដែលនាវិកត្រូវទទួលការសងពីម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភាវវេទកិច្ចលើកម្មវត្ថុ ឬសកម្មភាពដែលនាវិកបានបំពេញក្នុងអត្ថប្រយោជន៍របស់ម្ចាស់នាវាឬម្ចាស់នាវាភាវវេទកិច្ច។

ឯកតាតម្លៃSDR សំដៅដល់ឯកតាសម្រាប់គិតតម្លៃរូបិយបណ្ណដែលកំណត់ដោយអង្គការមូលនិធិរូបិយវត្ថុអន្តរជាតិ។

ROYAUME DU CAMBODGE
LE MINISTRE DU PALAIS ROYAL

៩