

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນາຖາວອນ

ສະພາແຫ່ງຊາດ

ເລກ

ທີ 01 /ສພຊ

ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ວັນ

ທີ 19 ພຶດສະພາ 2005

ກົດໝາຍ
ວ່າດ້ວຍການບິນພົນລະເຮືອນ

ພາກທີ I
ບົດບັນຍັດທົ່ວໄປ

ມາດຕາ 1. ຈຸດປະສົງ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການບິນພົນລະເຮືອນ ກຳນົດຫລັກການ, ລະບຽບການ ແລະ
ມາດ ຕະການກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງ, ການເຄື່ອນໄຫວ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນ
ຂອງສປປ ລາວ ແນໃສ່ໃຫ້ມີຄວາມປອດໄພ, ສະດວກ, ວ່ອງໄວ, ຂະຫຍາຍຕົວ, ທັນສະໄ
ໝ, ໄດ້ ມາດຕະຖານສາກົນ ແລະມີປະສິດທິຜົນ ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການພັດທະນາເສດຖະ
ກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ.

ມາດຕາ 2. ການບິນພົນລະເຮືອນ

ການບິນພົນລະເຮືອນ ແມ່ນກິດຈະການທີ່ນຳໃຊ້ເຮືອບິນເຂົ້າໃນການບໍລິການ
ຂົນສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ ພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ, ໃນການສຳຫລວດ, ການ
ຄົ້ນ ຄວ້າວິທະຍາສາດ, ການເຄື່ອນໄຫວດ້ານກະສິກຳແລະປ່າໄມ້, ການສຶກສາ, ວັດທະນະທຳ
, ສາທາລະນະສຸກ, ການກິລາ, ການຊອກຄົ້ນ-ກູ້ໄພ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວກິດຈະການພົນ
ລະ ເຮືອນອື່ນໆ.

ມາດຕາ 3.

ຄວາມໝາຍ ຂອງຄຳສັບ

ຄຳສັບ ທີ່ໃຊ້ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການບິນພົນລະເຮືອນ ມີຄວາມໝາຍດັ່ງນີ້ :

1. **ເຮືອບິນ** ໝາຍເຖິງ ຍານພາຫະນະໃດໜຶ່ງທີ່ສາມາດຊູຕົວ ແລະ ເຄື່ອນຍ້າຍໄປ ໃນທ້ອງຟ້າໄດ້;
2. **ການບິນຜ່ານ** ໝາຍເຖິງ ການບິນໂດຍບໍ່ແວ່ລົງຈອດຂອງເຮືອບິນ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸ ຍາດໃຫ້ ບິນຜ່ານນ່ານຟ້າຂອງ ສປປ ລາວ;
3. **ຄຳບໍລິການບິນຜ່ານ** ແມ່ນລາຄາບໍລິການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ຊຶ່ງລັດຖະບານ ໄດ້ກຳນົດ ເພື່ອເກັບຈາກເຈົ້າຂອງເຮືອບິນ ທີ່ບິນຜ່ານນ່ານຟ້າ ສປປ ລາວ;
4. **ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ** ໝາຍເຖິງ ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ດຳເນີນທຸລະກິດການບໍລິການຂົນສົ່ງດ້ວຍເຮືອບິນ;
5. **ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງຕ່າງປະເທດ** ໝາຍເຖິງ ຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງ ທາງອາກາດຂອງຕ່າງປະເທດ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາ ກາດຢູ່ ສປປລາວ;
6. **ຈຸນັກບິນ** ໝາຍເຖິງ ນັກບິນ, ນັກພາທາງ, ວິສະວະກອນການບິນ ຫລື ນາຍຊ່າງການບິນ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ບັນຊາເຮືອບິນໃນແຕ່ລະຖ້ວຍບິນ;
7. **ຈຸທ້ອງໂດຍສານ** ໝາຍເຖິງ ພະນັກງານ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ປະຕິບັດໜ້າທີ່ ໃນແຕ່ລະຖ້ວຍບິນ ຊຶ່ງຮັບຜິດຊອບເບິ່ງແຍງຄວາມປອດໄພ, ຄວາມເປັນລະບຽບ ຮຽບຮ້ອຍໃນທ້ອງໂດຍສານ, ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະບໍລິການຮັບໃຊ້ໃຫ້ແກ່ຈຸນັກບິນ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ;
8. **ຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ** ໝາຍເຖິງ ນັກບິນຜູ້ມີສິດຕັດສິນສູງສຸດ, ຮັບຜິດຊອບໂດຍກົງ, ຮອບດ້ານຕໍ່ການບັນຊາເຮືອບິນ ແລະ ຄວາມປອດໄພ ຂອງຖ້ວຍບິນນັ້ນ;
9. **ຈຸບິນ** ໝາຍເຖິງ ຈຸນັກບິນ ແລະ ຈຸທ້ອງໂດຍສານ;
10. **ຊ່ວງເວລາບິນ** ໝາຍເຖິງ ໄລຍະເວລານັບແຕ່ປະຕູຂອງເຮືອບິນໄດ້ອັດເຂົ້າຈົນເຖິງເວລາປະຕູເຮືອບິນໄຂອອກ;

ຊ່ວງເວລາບິນສຳລັບການຂົນສົ່ງ ແມ່ນນັບແຕ່ຜູ້ໂດຍສານ ພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງ ຂອງ , ສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ ໄດ້ຂຶ້ນເຮືອບິນໝົດແລ້ວ ແລະ ປະຕູຂອງເຮືອບິນ ໄດ້ອັດເຂົ້າ ຈົນເຖິງເວລາປະຕູເຮືອບິນໄຂອອກ ເພື່ອເອົາຜູ້ໂດຍສານ ພ້ອມດ້ວຍ ເຄື່ອງ ຂອງ, ສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ ລົງຈາກເຮືອບິນ ຫລັງຈາກເຮືອບິນເຖິງຈຸດ ໝາຍແລ້ວ;

11. **ຖ້ວບິນ** ໝາຍເຖິງ ໄລຍະເວລານັບແຕ່ຜູ້ໂດຍສານອອກຈາກປະຕູຂາ
ອອກ ຂອງ ອາຄານໂດຍສານຢູ່ສະໜາມບິນຕົ້ນທາງ ຈົນເຖິງເວລາເຂົ້າປະຕູຂາ
ເຂົ້າ ຂອງອາຄານໂດຍສານຢູ່ສະໜາມບິນປາຍທາງ;

12. **ສະໜາມບິນ** ໝາຍເຖິງ ພື້ນທີ່ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ຢູ່ເທິງຫ້າດິນ ຊຶ່ງປະກອບ
ດ້ວຍ ທາງຂຶ້ນ-ລົງ, ທາງແວ່, ລານຈອດ, ອາຄານ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ
ຕ່າງໆ ເພື່ອຮັບໃຊ້ໃຫ້ແກ່ການບິນພົນລະເຮືອນ;

13. **ການບໍລິການພາກພື້ນດິນ** ໝາຍເຖິງ ການບໍລິການກ່ຽວກັບ
ຜູ້ໂດຍສານ ພ້ອມ ດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ ແລະ ການບໍລິການໃຫ້
ແກ່ເຮືອບິນຢູ່ສະໜາມບິນ.

ມາດຕາ 4. ນະໂຍບາຍສິ່ງເສີມການບິນພົນລະເຮືອນ

ລັດສິ່ງເສີມໃຫ້ນັກລົງທຶນທັງພາຍໃນ ແລະຕ່າງປະເທດລົງທຶນເຂົ້າໃນການພັດທະ
ນາ ການບິນພົນລະເຮືອນ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ: ເຮືອບິນ, ສະໜາມບິນ, ພາຫະນະ, ອຸປະກອນ
ເຕັກ ນິກ, ບຸກຄະລາກອນ ແລະ ການບໍລິການ ດ້ານການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ດ້ວຍ
ນະໂຍບາຍ ຕ່າງໆ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 5. ຂອບເຂດການນຳໃຊ້ກົດໝາຍ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການບິນພົນລະເຮືອນ ສະບັບນີ້ ນຳໃຊ້ສຳລັບຄຸ້ມຄອງ
ການຈັດຕັ້ງ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວ ຂອງກົດຈະການການບິນພົນລະເຮືອນ ຢູ່ ສປປ ລາວ ລວມ
ທັງພາກ ສ່ວນອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 6. ການພົວພັນ ແລະ ຮ່ວມມືສາກົນ

ລັດສິ່ງເສີມໃຫ້ມີການພົວພັນຮ່ວມມືກັບຕ່າງປະເທດ ແລະ ສາກົນ ເພື່ອແລກປ່ຽນ
ບົດ ຮຽນກ່ຽວກັບການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ, ເຕັກໂນໂລຊີ, ຂໍ້ມູນ, ຂ່າວສານການບິນ
, ພັດ ທະນາດ້ານບຸກຄະລາກອນ, ການເຊື່ອມຕໍ່ຕາໜ່າງການບິນຢູ່ພາຍໃນ ແລະກັບຕ່າງປະ
ເທດ ແນໃສ່ເຮັດໃຫ້ການບິນພົນລະເຮືອນມີຄວາມສະດວກ, ປອດໄພ, ຫັນສະໄໝ, ມີປະສິດທິ
ຜົນ ແລະ ໄດ້ມາດຕະຖານສາກົນ.

ພາກທີ II
ການບິນພົນລະເຮືອນ

ໝວດທີ 1

ອົງປະກອບ ການບິນພົນລະເຮືອນ

ມາດຕາ 7. ອົງປະກອບທາງດ້ານວັດຖຸເຕັກນິກ ການບິນ

ການບິນພົນລະເຮືອນ ມີອົງປະກອບທາງດ້ານວັດຖຸເຕັກນິກ ເຊັ່ນ: ເຮືອບິນ, ສະ ໜາມ ບິນ, ພາຫະນະ, ວັດຖຸປະກອນ , ເຄື່ອງອາໄຫລ່ ແລະ ນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ.

ມາດຕາ 8. ອົງປະກອບທາງດ້ານບຸກຄະລາກອນ

ການບິນພົນລະເຮືອນ ມີອົງປະກອບທາງດ້ານບຸກຄະລາກອນ ເຊັ່ນ: ຈຸບິນ, ພະນັກ ງານ ເຕັກນິກດ້ານການບິນ, ພະນັກງານບໍລິຫານ, ວິຊາການ ແລະ ບໍລິການ.

ໝວດທີ 2

ເຮືອບິນ

ມາດຕາ 9. ສັນຊາດ ແລະທະບຽນເຮືອບິນ

ເຮືອບິນພົນລະເຮືອນທຸກປະເພດ ທີ່ຈະມາບິນຢູ່ນ່ານຟ້າຂອງ ສປປ ລາວ ຕ້ອງ ຂຶ້ນ ທະບຽນ, ຕິດເຄື່ອງໝາຍສັນຊາດ ແລະ ເຄື່ອງໝາຍທະບຽນຕາມກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ ຫລືຂອງປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ10. ເງື່ອນໄຂ ຂອງການຂຶ້ນທະບຽນ

ການຂຶ້ນທະບຽນເຮືອບິນ ຢູ່ ສປປລາວ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂ ດັ່ງນີ້ :

1. ຜູ້ທີ່ຈະເອົາເຮືອບິນມາຂຶ້ນທະບຽນນັ້ນ ຕ້ອງເປັນເຈົ້າຂອງເຮືອບິນ ຫລືຜູ້ທີ່ ໄດ້ຮັບ ສິດນໍາໃຊ້ເຮືອບິນ ຊຶ່ງອາດຈະແມ່ນ:
 - ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ;
 - ພົນລະເມືອງລາວ;
 - ຊາວຕ່າງດ້າວ, ຄົນຕ່າງປະເທດ ແລະ ຜູ້ບໍ່ມີສັນຊາດ ທີ່ມີສະຖານ ທີ່ຫລັກໃນການດໍາເນີນທຸລະກິດ ຫລືມີທີ່ຢູ່ຖາວອນໃນ ສປປ ລາວ;
 - ວິສາຫະກິດ, ບໍລິສັດ ຫລືສະມາຄົມ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຕາມ ລະບຽບກົດໝາຍ ຂອງ ສປປ ລາວ;
2. ເຮືອບິນທີ່ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ ສປປ ລາວ ແລ້ວ ຈະບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ຂຶ້ນທະບຽນ ຢູ່ປະ ເທດອື່ນ ແລະ ເຮືອບິນ ທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ປະເທດອື່ນ ຈະບໍ່ໄດ້ຮັບ

ອະນຸຍາດໃຫ້ ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ສປປ ລາວ ເວັ້ນເສຍແຕ່ໄດ້ຍົກເລີກທະບຽນເກົ່າ ແລ້ວ.

ມາດຕາ 11. ການຍົກເລີກທະບຽນ

ທະບຽນເຮືອບິນ ຈະໄດ້ຖືກຍົກເລີກ ໃນກໍລະນີທີ່ເຮືອບິນຫາກ:

- ເປ່ເພ ທີ່ບໍ່ສາມາດນໍາໃຊ້ໄດ້;
- ໝົດອາຍຸການນໍາໃຊ້;
- ຫາຍສາບສູນ;
- ໄປຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ປະເທດອື່ນ;
- ມີການລະເມີດລະບຽບກົດໝາຍ.

ມາດຕາ 12. ການຮັບຮູ້ສິດຕໍ່ເຮືອບິນ

ບຸກຄົນ ຫລືການຈັດຕັ້ງ ຊຶ່ງໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນເຮືອບິນ ຂອງຕົນຢູ່ ສປປ ລາວ ຈະຖືກ ຮັບຮູ້ສິດຕ່າງໆຕາມກົດໝາຍ ຂອງ ສປປ ລາວ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບສົນທິສັນຍາສາກົນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຊຶ່ງ ສປປ ລາວ ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມເປັນພາຄີ.

ມາດຕາ 13. ເອກະສານປະຈໍາ ເຮືອບິນ ແລະຖ້ວງບິນ

ເຮືອບິນແຕ່ລະລໍາ ຕ້ອງມີເອກະສານປະຈໍາ ດັ່ງນີ້:

1. ໃບຢັ້ງຢືນການຂຶ້ນທະບຽນ;
2. ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນຂອງເຮືອບິນ;
3. ໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ ຂອງຈຸບິນແຕ່ລະຄົນ;
4. ໃບຢັ້ງຢືນລະດັບສຽງຂອງເຮືອບິນ;
5. ໃບອະນຸຍາດນໍາໃຊ້ ອຸປະກອນສື່ສານປະຈໍາເຮືອບິນ;
6. ປຶ້ມບັນທຶກການບິນ;
7. ປຶ້ມຄູ່ມືການບິນ ແລະ ປຶ້ມຄູ່ມືປະຕິບັດການບິນ;
8. ໃບດຸ່ນດຸ່ງງານໍາໜັກ, ບັນຊີລາຍຊື່, ບັນຊີເຄື່ອງຂອງຂອງຜູ້ໂດຍສານ, ບັນຊີສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ ແລະ ໃບປະກັນໄພທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ສໍາລັບການຂົນສົ່ງໂດຍ ສານ ແລະສິນຄ້າ.

ເອກະສານ ດັ່ງກ່າວຂ້າງເທິງນີ້ ຕ້ອງກໍານົດອາຍຸການນໍາໃຊ້ ຍົກເວັ້ນເອກະສານຂໍ້ ທີ 6 ແລະ 7.

ມາດຕາ 14.

ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນຂອງເຮືອບິນ

ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນຂອງເຮືອບິນ ແມ່ນເອກະສານຢັ້ງຢືນຄວາມສົມບູນ , ຄວາມ ກຽມພ້ອມ ແລະ ຄວາມສາມາດບິນໄດ້ ຊຶ່ງອອກໃຫ້ໂດຍ ກະຊວງຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ ໄປສະນີແລະ ກໍ່ສ້າງ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ສໍາລັບເຮືອບິນ ຂອງຕ່າງປະເທດທີ່ເຄື່ອນໄຫວຢູ່ໃນດິນແດນ ຂອງ ສປປ ລາວ ກໍ່ຕ້ອງ ມີ ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນ ຂອງເຮືອບິນເຊັ່ນດຽວກັນ ຊຶ່ງແມ່ນອົງການທີ່ມີສິດທັ້ນທີ່ ຂອງ ປະເທດກ່ຽວຂ້ອງ ເປັນຜູ້ອອກໃຫ້ ແລະ ຮັບຮູ້ຈາກກະຊວງຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ການຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນ ຂອງເຮືອບິນທຸກລຳ ຕ້ອງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບ ມາດຕະຖານ ດ້ານເຕັກນິກສົມບູນຂອງເຮືອບິນ ພາຍໃຕ້ສົນທິສັນຍາສາກົນ ແລະ ຍັງມີອາຍຸການ ນຳໃຊ້ຢູ່.

ມາດຕາ 15.

ປຶ້ມບັນທຶກການບິນ

ເຮືອບິນທຸກລຳ ຕ້ອງມີປຶ້ມບັນທຶກການບິນ ຊຶ່ງມີຜູ້ຮັບຜິດຊອບໃນການບັນທຶກລາຍລະອຽດທີ່ ສໍາຄັນໃນຊ່ວງເວລາບິນຂອງເຮືອບິນ ແລະ ການປະຕິບັດງານຂອງຈຸບິນໃນແຕ່ລະ ຖ້ຽວບິນຕາມ ແບບພິມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບກົດໝາຍ ຂອງປະເທດເຈົ້າຂອງທະບຽນ ຈຶ່ງຈະໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ໃຫ້ດຳເນີນການບິນຢູ່ໃນນ່ານຟ້າ ຂອງ ສປປ ລາວໄດ້.

ເນື້ອໃນທີ່ໄດ້ບັນທຶກເຂົ້າໃນປຶ້ມບັນທຶກການບິນ ຈະຖືເປັນຫຼັກຖານເບື້ອງຕົ້ນໃນການ ພິສູດຄວາມຈິງຂອງເຫດການທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນໄລຍະຊ່ວງເວລາບິນຂອງເຮືອບິນ ແລະ ເປັນ ພື້ນ ຖານໃນການສືບສວນ - ສອບສວນ ໃນກໍລະນີທີ່ມີການລະເມີດລະບຽບກົດໝາຍ, ຄຳສັ່ງ , ຂໍ້ແນະນຳຕ່າງໆກ່ຽວກັບການບິນ.

ມາດຕາ 16.

ອຸປະກອນສື່ສານປະຈຳເຮືອບິນ

ເຮືອບິນແຕ່ລະລຳ ຕ້ອງປະກອບອຸປະກອນສື່ສານ ຕາມມາດຕະຖານທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸ ຍາດ ແລະ ຕິດຕັ້ງຢ່າງຖືກຕ້ອງຕາມເຕັກນິກ, ວິທີການທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບການ ແລະ ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້. ເຮືອບິນທີ່ໄດ້ປະກອບອຸປະກອນສື່ສານ ຢ່າງຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບ ການ ແລະ ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ເທົ່ານັ້ນ ຈຶ່ງຈະໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ບິນຢູ່ໃນດິນແດນ ສປ ປ ລາວ.

ມາດຕາ 17.

ປຶ້ມຄູ່ມືການບິນ ແລະ ປຶ້ມຄູ່ມືປະຕິບັດການບິນ

ປຶ້ມຄູ່ມືການບິນ ແມ່ນເອກະສານ ຂອງໂຮງງານຜູ້ຜະລິດ ທີ່ກຳນົດລະອຽດຂໍ້
ແນະນຳ ດ້ານເຕັກນິກການນຳໃຊ້ເຮືອບິນ ເພື່ອຊ່ວຍໃຫ້ຈຸບິນປະຕິບັດຕາມຢ່າງຖືກຕ້ອງ.

ສ່ວນປຶ້ມຄູ່ມືປະຕິບັດການບິນ ແມ່ນເອກະສານຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ທີ່
ກຳນົດ ນະໂຍບາຍ, ຫຼັກການ ແລະ ລະບຽບການທີ່ຈຸບິນຕ້ອງປະຕິບັດຕາມ ເພື່ອຄວາມປອດ
ໄພແລະ ມີປະສິດທິພາບໃນການປະຕິບັດງານ.

ມາດຕາ 18. ລະດັບສຽງ ຂອງເຮືອບິນ

ລະດັບສຽງ ຂອງເຮືອບິນ ຕ້ອງໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານ ທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນສົນທິສັນ ຍາ
ສາກົນ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ ຈຶ່ງຈະອະນຸຍາດໃຫ້ດຳເນີນການບິນຢູ່ໃນນ່ານຟ້າຂອງ ສປ
ປ ລາວ.

ໝວດທີ 3

ສະໜາມບິນ

ມາດຕາ 19. ໂຄງປະກອບຂອງສະໜາມບິນ

ສະໜາມບິນ ຕ້ອງມີໂຄງປະກອບພື້ນຖານດັ່ງນີ້ :

1. ຂອບເຂດພື້ນທີ່ລວມ ຖືກຕາມມາດຕະຖານຂອງແຕ່ລະປະເພດສະໜາມບິນ, ມີທີ່
ຕັ້ງເໝາະສົມ ແລະ ອ້ອມຮອບດ້ວຍຮົ້ວ ຫລື ກຳແພງທີ່ຮັບປະກັນຄວາມ ປອດໄພ;
2. ທາງຂຶ້ນ-ລົງ, ທາງແວ່ ແລະ ລານຈອດເຮືອບິນທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ ພ້ອມດ້ວຍ ສິ່ງ
ອຳນວຍຄວາມສະດວກເຊັ່ນ: ຖົງບອກທິດທາງລົມ, ລະບົບໄຟ, ເຄື່ອງໝ
າຍ ແລະ ເສັ້ນແຕ້ມຕ່າງໆ;
3. ອາຄານຕ່າງໆ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ: ອາຄານຜູ້ໂດຍສານ, ສຳນັກງານບໍລິຫານ
, ວິຊາການ ແລະ ບໍລິການ, ສາງເຄື່ອງ, ໂຮງງານ ຫລື ໂຮງສ້ອມແປງເຮືອບິນ
, ອຸປະກອນປ້ອງກັນ ແລະ ຮັກສາຄວາມປອດໄພ;
4. ສິ່ງປຸກສ້າງສຳລັບຕິດຕັ້ງອຸປະກອນສື່ສານ ແລະ ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການ
ສັນຈອນທາງອາກາດ.

ມາດຕາ 20. ເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ

ເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ ແມ່ນບໍລິເວນນອກທີ່ຕິດກັບຮົ້ວ ຫລື ກຳແພງສະໜາມ ບິນ
ອອກໄປ ຊຶ່ງມີຂອບເຂດພື້ນທີ່ ທີ່ໄດ້ກຳນົດຕາມແຕ່ລະປະເພດສະໜາມບິນ ຊຶ່ງກວມ ເອົາແລວ
ຂຶ້ນ-ລົງ ຂອງເຮືອບິນ.

ຢູ່ໃນເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ ຕ້ອງກຳນົດໄລຍະຫ່າງ, ຈຳກັດຄວາມສູງຂອງສິ່ງປຸກ
ສ້າງ ແລະ ຕົ້ນໄມ້ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງການບິນ, ຊີວິດ, ຊັບສິນຂອງປະ ຊາຊົນ
ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ.

ມາດຕາ 21. ການກຳນົດພື້ນທີ່, ການອະນຸຍາດກໍ່ສ້າງ ແລະ ການຈັດປະເພດສະໜາມບິນ
ການກຳນົດພື້ນທີ່, ການອະນຸຍາດກໍ່ສ້າງ, ການຈັດປະເພດສະໜາມບິນພາຍ
ໃນ ແລະ ສາກົນລະດັບຕ່າງໆ ລວມທັງການກຳນົດສະໜາມບິນ ຫລື ສະຖານທີ່ສຳລັບໃຫ້
ເຮືອ ບິນຂຶ້ນ, ລົງເປັນການຊົ່ວຄາວ ແມ່ນລັດຖະບານເປັນຜູ້ຕົກລົງ.

ມາດຕາ 22. ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການນຳໃຊ້ສະໜາມບິນ
ການກໍ່ສ້າງສະໜາມບິນພົນລະເຮືອນຢູ່ ສປປ ລາວ ຕ້ອງໃຫ້ຖືກຕາມ
ມາດຕະຖານ ເຕັກນິກ ທີ່ອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ວາງອອກໃນແຕ່ລະໄລຍະ.
ເຮືອບິນຂອງຕ່າງປະເທດ ລວມທັງເຮືອບິນຂອງລາວ ທີ່ດຳເນີນຖ້ວນບິນຂົນສົ່ງທາງອາ
ກາດສາກົນ ຈະໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ນຳໃຊ້ສະເພາະສະໜາມບິນສາກົນເທົ່ານັ້ນ ເວັ້ນເສຍ ແຕ່ໄດ້
ຮັບອະນຸຍາດຈາກລັດຖະບານ ຈຶ່ງສາມາດນຳໃຊ້ສະໜາມບິນອື່ນໄດ້.

ມາດຕາ 23. ການຄຸ້ມຄອງສະໜາມບິນ
ສະໜາມບິນພົນລະເຮືອນທຸກແຫ່ງຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງ ຂອງ
ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໂດຍມອບໃຫ້ອົງການຄຸ້ມຄອງການບິນ ເປັນຜູ້ຈັດຕັ້ງປະຕິ ບັດ
ຕາມການແບ່ງຂັ້ນຄຸ້ມຄອງ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍສະບັບນີ້.
ສຳລັບສະໜາມບິນ ທີ່ນັກລົງທຶນພາຍໃນ ຫລືຕ່າງປະເທດ ໄດ້ສ້າງຂຶ້ນ ຫລືສຳ
ປະທານ ນັ້ນ ນັກລົງທຶນມີສິດຮັກສາ, ນຳໃຊ້ ແລະໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນ
ລະບຽບກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ.

ໝວດທີ 4

ຈຸບິນ ແລະພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ

ມາດຕາ 24. ການປະກອບຈຸບິນ
ການປະກອບ ຈຸບິນແຕ່ລະຖ້ວນບິນນັ້ນ ຕ້ອງອີງໃສ່ຊະນິດ, ປະເພດ, ຂະໜາດຂອງເຮືອ
ບິນ, ໄລຍະທາງຂອງຖ້ວນບິນ ແລະຈຸດປະສົງສະເພາະໃນການນຳໃຊ້ເຮືອບິນ.

ການປະກອບຈຸບິນ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມລະບຽບການ ຂອງກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານ ຂອງອົງການການບິນພົນລະ ເຮືອນ ສາກົນ.

ມາດຕາ 25. ການປະກອບພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ

ພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ ປະກອບດ້ວຍ:

- ພະນັກງານກວດກາ ແລະ ຮັບປະກັນຄຸນນະພາບ ຂອງເຮືອບິນ;
- ພະນັກງານສ້ອມແປງເຮືອບິນ;
- ພະນັກງານຈັດແຜນບິນ;
- ພະນັກງານຄວບຄຸມຈະລາຈອນທາງອາກາດ;
- ພະນັກງານສື່ສານການບິນ;
- ພະນັກງານເຕັກນິກ ແລະ ວິຊາການອື່ນໆ ດ້ານການບິນ.

ການປະກອບພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ ຕ້ອງໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມວິຊາສະເພາະ , ຄວາມຮູ້ຄວາມ ສາມາດ ແລະ ຈຳນວນທີ່ເໝາະສົມກັບໜ້າທີ່ວຽກງານຕາມລະບຽບການ ຂອງ ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ.

ມາດຕາ 26. ມາດຕະຖານ ຂອງຈຸບິນ ແລະ ພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ

ມາດຕະຖານລວມ ຂອງຈຸບິນ ແລະ ພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ ມີດັ່ງນີ້:

- ມີສະຕິຕໍ່ລະບຽບວິໄນ, ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບສູງ, ປອດໃສ, ຊື່ສັດ, ສຸພາບ ຮຽບຮ້ອຍ, ເຄົາລົບລະບຽບກົດໝາຍ;
- ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດທາງດ້ານວິຊາສະເພາະ ໂດຍມີປະກາດສະນີ ຍະບັດ ຍັ້ງຢືນ;
- ມີຄວາມຮູ້ທາງດ້ານພາສາຕ່າງປະເທດ ໂດຍສະເພາະພາສາອັງກິດ;
- ມີຮ່າງກາຍສົມບູນ ແລະ ສຸຂະພາບແຂງແຮງດີ ໂດຍມີການຍັ້ງຢືນຈາກ ແພດທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ.

ສຳລັບຈຸບິນ ຕ້ອງມີມາດຕະຖານຕື່ມອີກ ດັ່ງນີ້:

- ນັກບິນ ຕ້ອງມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ໃນການຂັບເຮືອບິນ, ການ ສັນຈອນ ທາງອາກາດ, ຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບເຄື່ອງຈັກ, ຊັ້ນສ່ວນ ປະກອບ ແລະ ອຸປະ ກອນ ຂອງເຮືອບິນ, ດ້ານອຸຕຸນິຍົມການບິນ;
- ນັກພາທາງ ຕ້ອງມີຄວາມຮູ້ ຄວາມສາມາດໃນການນຳພາການສັນຈອນ ທາງອາກາດ, ດ້ານອຸຕຸນິຍົມການບິນ;

- ວິສະວະກອນການບິນ ຫລື ນາຍຊ່າງການບິນ ຕ້ອງມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດໃນການຄວບຄຸມເຄື່ອງຈັກ, ຊັ້ນສ່ວນ ປະກອບ ແລະ ອຸປະກອນຂອງ ເຮືອບິນ;

ສໍາລັບຈຸທ້ອງໂດຍສານ ຕ້ອງມີມາດຕະຖານຕື່ມອີກ ດັ່ງນີ້:

- ມີມະນຸດສໍາພັນດີ, ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດໃນການບໍລິການ ແລະ ແນະນໍາ ການໃຊ້ສິ່ງອໍານວຍຄວາມປອດໄພ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານ;
- ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດດ້ານການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນ, ຄວາມເປັນ ລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນເຮືອບິນ;
- ມີຄວາມສາມາດໃນການປະຖົມພະຍາບານແກ່ຜູ້ໂດຍສານ ໃນກໍລະນີເຈັບ ເປັນສຸກເສີນ.

ສໍາລັບພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ ຕ້ອງມີມາດຕະຖານຕື່ມອີກຄື: ຄວາມຮູ້ ຄວາມສາມາດໃນການສ້ອມແປງ, ກວດກາ ແລະ ຮັບປະກັນຄຸນນະພາບດ້ານການບິນ, ການ ຈັດແຜນບິນ, ການຄວບຄຸມຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະ ການສື່ສານການບິນ.

ມາດຕະຖານ ແລະ ເງື່ອນໄຂລະອຽດນັ້ນ ຈະມີລະບຽບການສະເພາະຕ່າງຫາກ.

ມາດຕາ 27. ການແຕ່ງຕັ້ງຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງແຕ່ງຕັ້ງນັກບິນຜູ້ໜຶ່ງເປັນຜູ້ບັນຊາຈຸບິນສະເພາະແຕ່ລະຊ່ວງຂອງຖ້ຽວບິນ ແລະ ອີກຜູ້ໜຶ່ງເປັນຜູ້ຊ່ວຍ ຊຶ່ງສາມາດເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບແທນຜູ້ບັນຊາຈຸບິນໄດ້.

ມາດຕາ 28. ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ

ຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບນໍາເອົາເຮືອບິນໄປເຖິງຈຸດໝາຍຕາມແຜນບິນ ແລະ ຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຄວາມປອດໄພ ຂອງຜູ້ໂດຍສານ, ເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ ແລະ ຈຸບິນໃນເຮືອບິນ ລວມທັງຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນ ໃນຕະຫລອດຊ່ວງເວລາບິນ.

ມາດຕາ 29. ສິດ ແລະໜ້າທີ່ຂອງຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ

ຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ ມີສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ດັ່ງນີ້ :

1. ບັນຊາເຮືອບິນບິນຂຶ້ນ, ບິນໄປ, ລົງຈອດ ຢູ່ຈຸດໝາຍຕາມແຜນບິນປົກກະຕິ;
2. ຄວບຄຸມຈຸບິນ ໃຫ້ປະຕິບັດກົດລະບຽບການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງຕົນຢ່າງເຂັ້ມງວດ;

3. ປັບແຜນບິນທີ່ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດແລ້ວ, ກັບຄືນມາລົງສະໜາມບິນຕົ້ນທາງ, ລົງຈອດສຸກເສີນ, ຍົກເລີກຖ້ວຍບິນໃນກໍລະນີຈໍາເປັນ ເພື່ອຫລີກເວັ້ນຈາກອັນຕະລາຍ ຊຶ່ງຂົ່ມຂູ່ຄວາມປອດໄພ ຂອງຖ້ວຍບິນ;
4. ຍັບຍັ້ງການກະທໍາຂອງບຸກຄົນ ຊຶ່ງເປັນການຂົ່ມຂູ່ຄວາມປອດໄພ ຫລື ລະເມີດ ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນເຮືອບິນ ດ້ວຍວິທີການອັນຈໍາເປັນ ແລ້ວແຕ່ກໍລະນີ ຫລື ມອບບຸກຄົນດັ່ງກ່າວໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນກໍລະນີທີ່ມີການກະທໍາຜິດ ຮ້າຍແຮງ ພາຍຫລັງເຮືອບິນໄດ້ລົງຈອດ;
5. ສັ່ງໃຫ້ທຸກຄົນຢູ່ໃນເຮືອບິນ ປະຕິບັດຕາມໃນເວລາລົງສຸກເສີນ ຫລືໃນກໍລະນີຈໍາ ເປັນອື່ນໆ.

ມາດຕາ 30. ໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່

ໃນການປະຕິບັດໜ້າທີ່ວິຊາສະເພາະຂອງຕົນ ຈຸບິນ ແລະ ພະນັກງານເຕັກນິກ ດ້ານ ການບິນແຕ່ລະຄົນ ຕ້ອງມີໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ ຊຶ່ງອອກໃຫ້ໂດຍກະຊວງ ຄົມມະ ນາຄົມຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ.

ສໍາລັບຈຸບິນຂອງເຮືອບິນທີ່ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ປະເທດອື່ນ ກໍ່ຕ້ອງມີໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ ຊຶ່ງອອກໃຫ້ໂດຍອົງການທີ່ມີສິດ, ໜ້າທີ່ ຂອງປະເທດກ່ຽວຂ້ອງ.

ໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ດັ່ງກ່າວ ຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານຂອງອົງການ ການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

ໝວດທີ 5

ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທາງອາກາດ

ມາດຕາ 31. ການຈະລາຈອນທາງອາກາດ

ການຈະລາຈອນທາງອາກາດຢູ່ໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ ຕ້ອງປະຕິບັດຢ່າງເຂັ້ມງວດ ຕາມລະບຽບການຈະລາຈອນທາງອາກາດຂອງ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງສອດຄ່ອງກັບລະບຽບການ ຈະລາຈອນທາງອາກາດຂອງອົງການ ການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

ຜູ້ບັນຊາຈຸບິນຂອງເຮືອບິນທີ່ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງບິນຢູ່ໃນນ່ານພ້າຂອງປະເທດອື່ນ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມລະບຽບການຈະລາຈອນທາງອາກາດຂອງປະເທດນັ້ນ ຫລື ໃນກໍລະນີຢູ່ເທິງນ່ານນໍ້າສາກົນ ກໍ່ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມລະບຽບການຈະລາຈອນທາງອາກາດຂອງອົງ ການ ການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ມາດຕາ 32. ເສັ້ນທາງບິນ ແລະ ເຂດຫ້າມບິນ

ເສັ້ນທາງບິນ ແມ່ນແລວບິນທີ່ປະກອບດ້ວຍ ທິດທາງບິນ, ລວງກ້ວາງ ແລະ ລະດັບ ຄວາມສູງ ຊຶ່ງແມ່ນລັດຖະບານຂອງ ສປປ ລາວ ເປັນຜູ້ກຳນົດບິນພື້ນຖານ ລະບຽບການ ຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

ເຂດຫ້າມບິນ ປະກອບມີ: ເຂດເກືອດຫ້າມ, ເຂດອັນຕະລາຍ ແລະ ເຂດຈຳກັດ ການບິນ.

ເຂດເກືອດຫ້າມ ແມ່ນເຂດທີ່ລັດສະຫງວນ ແລະ ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ເຮືອບິນພົນລະ ເຮືອນບິນຜ່ານຢ່າງເດັດຂາດ.

ເຂດອັນຕະລາຍ ຫລື ເຂດຈຳກັດການບິນ ແມ່ນເຂດທີ່ມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ຄວາມປອດ ໄພ ຂອງການບິນ ແຕ່ສາມາດບິນຜ່ານໄດ້ໃນບາງໄລຍະເວລາ ແລະ ຕາມລະດັບຄວາມສູງ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ເຊັ່ນ: ເຂດຊ້ອມຮີບ, ເຂດຊຸມນຸມຊົນ, ເຂດທີ່ມີແມ່ເຫລັກ, ເຂດທີ່ມີພາຍຸ.

ເຮືອບິນທຸກລຳ ຕ້ອງບິນຕາມເສັ້ນທາງບິນຢ່າງເຂັ້ມງວດ, ບໍ່ໃຫ້ບິນເຂົ້າເຂດເກືອດ ຫ້າມຢ່າງເດັດຂາດ, ບໍ່ບິນເຂົ້າເຂດອັນຕະລາຍ ຫລື ເຂດຈຳກັດການບິນ. ໃນກໍລະນີ ເຮືອບິນລຳໃດ ຫາກບິນອອກຈາກເສັ້ນທາງບິນ, ບິນເຂົ້າໃນເຂດເກືອດຫ້າມ, ບິນເຂົ້າໃນເຂດ ອັນຕະລາຍ ຫລື ເຂດຈຳກັດການບິນ ໂດຍບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມເວລາ ຫລື ລະດັບຄວາມສູງທີ່ກຳ ນົດໄວ້ ຜູ້ບັນຊາຈຸ ບິນຕ້ອງບິນກັບຄືນສູ່ເສັ້ນທາງບິນເດີມ ຫລື ປະຕິບັດຕາມຄຳສັ່ງຂອງ ເຈົ້າ ໜ້າທີ່ຄວບຄຸມການ ຈະລາຈອນທາງອາກາດໃນທັນໃດ. ຖ້າບໍ່ດັ່ງນັ້ນ ຈະຖືກປະຕິບັດມາດຕະ ການທີ່ເໝາະສົມ.

ມາດຕາ 33. ການບໍລິການຈະລາຈອນທາງອາກາດ

ການບໍລິການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແມ່ນການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ຄວບ ຄຸມການສັນຈອນທາງອາກາດ ລວມທັງການບິນຜ່ານດິນແດນ ສປປ ລາວ. ການບໍລິການຈະ ລາຈອນທາງອາກາດ ຕ້ອງດຳເນີນໄປຕາມລະບຽບການ ທີ່ເປັນເອກະພາບໃນຂອບເຂດທີ່ວ່າ ປະເທດ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບລະບຽບການຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ເພື່ອຮັບ ປະກັນຄວາມປອດໄພ, ວ່ອງໄວ ແລະ ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ.

ມາດຕາ 34. ການບໍລິການບິນຜ່ານ

ການບໍລິການບິນຜ່ານ ແມ່ນການຄວບຄຸມ, ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ເຮືອບິນທີ່ ບິນຜ່ານນ່ານພ້າຂອງ ສປປ ລາວ ດ້ວຍລະບົບສື່ສານ ຊຶ່ງປະກອບມີພາຫະນະ, ອຸປະ

ກອນ, ເຕັກໂນໂລຊີທັນສະໄໝ ແລະ ບຸກຄະລາກອນທີ່ມີຄຸນນະພາບ ສາມາດເຊື່ອມໂຍງເຂົ້າກັບ
ລະບົບສື່ສານຂອງບັນດາປະເທດໃນພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ເພື່ອຮັບປະກັນປະສິດທິພາບຂອງ
ການບິນຜ່ານ.

ມາດຕາ 35. ເຫດຕິດຂັດ ແລະ ອຸປະຕິເຫດຂອງເຮືອບິນ

ເຫດຕິດຂັດ ແມ່ນເຫດການທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບເຮືອບິນໃນຊ່ວງເວລາບິນ ຊຶ່ງອາດສາມາດ ແກ້
ໄຂໄດ້ ແລະ ອາດຈະມີ ຫລື ບໍ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງການບິນນັ້ນ.

ອຸປະຕິເຫດ ແມ່ນເຫດການຮ້າຍແຮງ ທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບເຮືອບິນໃນຊ່ວງເວລາ
ບິນ ເຊັ່ນ : ເຮືອບິນເປ່ເພໜັກ, ເຮືອບິນຕົກ ຫລື ສູນຫາຍ ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ຄົນບາດເຈັບ ຫລື ເສຍ
ຊີວິດແລະ ຊັບສິນເສຍຫາຍ.

ບຸກຄົນ ຫລື ການຈັດຕັ້ງ ຫາກໄດ້ພົບເຫັນເຮືອບິນຖືກອຸປະຕິເຫດ ມີພັນທະແຈ້ງ
ໃຫ້ ອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ຫລື ເຈົ້າໜ້າທີ່ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຊາບໂດຍດ່ວນ.

ມາດຕາ 36. ການຊ່ວຍເຫລືອ, ການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພເຮືອບິນ

ໃນກໍລະນີທີ່ມີເຮືອບິນປະສົບເຫດຕິດຂັດ ຫລື ອຸປະຕິເຫດຢູ່ໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ
, ໜ່ວຍງານຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະ ຊອກຄົ້ນ-ກູ້ໄພ ຂອງກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ
ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ຕ້ອງນຳໃຊ້ມາດຕະການອັນຈຳເປັນ ເພື່ອຊ່ວຍເຫລືອຢ່າງທັນ
ການ ແລະ ເໝາະສົມ.

ໃນກໍລະນີທີ່ເຮືອບິນປະສົບອຸປະຕິເຫດ ຄະນະກຳມະການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພແຫ່ງ
ຊາດ ເປັນຜູ້ປະສານງານກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງສະໜາມບິນ, ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ເຈົ້າ
ໜ້າທີ່ອື່ນໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງດຳເນີນການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພຢ່າງຮີບດ່ວນ.

ສຳລັບເຮືອບິນຂອງຕ່າງປະເທດທີ່ປະສົບເຫດຕິດຂັດ ຫລື ອຸປະຕິເຫດ ຢູ່ໃນ
ດິນແດນ ສປປ ລາວ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຫລື ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງປະເທດດັ່ງກ່າວ ອາດຈະ
ໄດ້ ຮັບອະນຸຍາດຈາກລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໃຫ້ເຂົ້າມາຮ່ວມດຳເນີນການຊອກ
ຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພພາຍ ໃຕ້ການຄວບຄຸມຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ໃນກໍລະນີທີ່ຈຳເປັນ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ຈະພິຈາລະນາໃຫ້ການຊ່ວຍ ເຫລືອ
, ຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພເຮືອບິນຂອງປະເທດອື່ນ ທີ່ປະສົບອຸປະຕິເຫດຢູ່ໃນດິນແດນ ຂອງປະເທດ
ໃກ້ຄຽງ ຕາມຄຳຮ້ອງຂໍຈາກປະເທດອື່ນ ຫລື ອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ.

ມາດຕາ 37. ການສືບສວນ - ສອບສວນ

ການສືບສວນ-ສອບສວນເຫດຕິດຂັດ ຫລືອຸປະຕິເຫດຂອງເຮືອບິນພົນລະເຮືອນທີ່ ເກີດຂຶ້ນໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ ຕ້ອງດຳເນີນຕາມລະບຽບກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ ຢ່າງທັນການ , ລະອຽດ ແລະ ຄົບຖ້ວນ.

ໃນກໍລະນີທີ່ເຮືອບິນພົນລະເຮືອນ ຊຶ່ງຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ປະເທດອື່ນໄດ້ປະສົບເຫດຕິດຂັດ ຫລື ອຸປະຕິເຫດ ຢູ່ໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ມີຜູ້ບາດເຈັບ ຫລືເສຍຊີວິດ , ລັດ ຖະບານແຫ່ງ ສປປລາວ ອາດຈະພິຈາລະນາອະນຸຍາດໃຫ້ຜູ້ສັງເກດການ ທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຢ່າງຖືກຕ້ອງ ຈາກປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງນັ້ນ ໃຫ້ເຂົ້າຮ່ວມໃນການສືບສວນ-ສອບສວນ ຕາມ ການຮ້ອງຂໍ.

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ຈະແຈ້ງຜົນຂອງການສືບສວນ-ສອບສວນ ໃຫ້ລັດຖະ ບານ ຂອງປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຊາບ.

ໝວດທີ 6

ການຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງຖັງວບິນ

ມາດຕາ 38. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງຜູ້ໂດຍສານ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງມີມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງຜູ້ໂດຍສານ ດ້ວຍ ການປະຕິບັດໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນປຶ້ມຄູ່ມືການບິນ , ປະກອບ ແລະ ຮັກສາສິ່ງອຳນວຍຄວາມປອດໄພ ທີ່ມີມາກັບເຮືອບິນໃຫ້ຢູ່ໃນສະພາບທີ່ໃຊ້ໄດ້ ຕະຫລອດເວລາ ເປັນຕົ້ນ: ສາຍຮັດບ່ອນນັ່ງ, ເຄື່ອງຊ່ວຍຫາຍໃຈ, ເຄື່ອງຊູຊີບ, ລະບົບປັບຄວາມດັນອາກາດ, ໄຟສັນຍານເຕືອນ, ທີບຢາປະຖົມພະຍາບານ ແລະ ສິ່ງຈຳເປັນອື່ນໆ.

ພະນັກງານຈຸທ້ອງໂດຍສານຕ້ອງແນະນຳ, ຊ່ວຍເຫລືອ ຜູ້ໂດຍສານໃນການນຳໃຊ້ອຸ ປະກອນ ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພ ແລະ ໃນເວລາເຈັບເປັນຢ່າງທັນການ.

ມາດຕາ 39. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ ແລະ ໄປສະນີພັນ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງມີມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ ແລະ ໄປສະນີພັນ ດ້ວຍການກວດກາ ແລະ ມັງນັດເປັນຢ່າງດີຕາມລະບຽບການ ເພື່ອຮັບປະກັນບໍ່ໃຫ້ເປ່ເພ ຫລື ຕົກເຮ່ງເສງຫາຍ.

ມາດຕາ 40. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງປະຊາຊົນ

ເພື່ອຄວາມປອດໄພຂອງປະຊາຊົນ ເຮືອບິນທຸກລຳຕ້ອງບິນຢູ່ໃນຄວາມສູງທີ່ກຳນົດໄວ້. ຫ້າມບິນສະແດງແບບໂລດໂຜນ ຫລື ບິນຝືກແອບ ຢູ່ເທິງເຂດຊຸມຊົນໜ້າແໜ້ນ ເວັ້ນເສຍ ແຕ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດສະເພາະຈາກກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ບິນພື້ນ ຖານທີ່ໄດ້ປະສານສົມທົບກັບຂະແໜງການອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 41. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງກວດກາ, ບົວລະບັດຮັກສາ, ສ້ອມແປງ, ນຳໃຊ້ ອຸປະກອນ ແລະ ເຮືອບິນຂອງຕົນໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບການທີ່ໄດ້ ກຳນົດໄວ້ ເພື່ອຮັກສາ ຄວາມສົມບູນ, ຄວາມກຽມພ້ອມ ແລະ ຄວາມສາມາດບິນໄດ້ຂອງເຮືອບິນ ພ້ອມທັງປະກອບ ອຸປະກອນ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນ ເຊັ່ນ: ບັງດັບເພີງ, ເຄື່ອງ ສັນຍານ ເຕືອນໄພຕ່າງໆ.

ມາດຕາ 42. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງສະໜາມບິນ

ສະໜາມບິນຈະຕ້ອງມີຮົ່ວ ຫລື ກຳແພງອ້ອມຮອບ ທີ່ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ, ມີການ ແບ່ງເຂດສາທາລະນະ, ເຂດຫວງຫ້າມຢ່າງຈະແຈ້ງ, ມີບຸກຄະລາກອນ ພ້ອມດ້ວຍລະບົບອຸປະ ກອນປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານສາກົນ ເຊັ່ນ: ລະບົບດັບເພີງ ແລະ ກູ້ໄພ, ລະບົບ ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ແລະ ຄວາມປອດໄພ, ລະບົບຂໍ້ມູນ-ຂ່າວສານ ແລະ ປະຊາສຳພັນ.

ມາດຕາ 43. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງຈຸບິນ

ຈຸບິນຕ້ອງໄດ້ຮັບການປ້ອງກັນການລົບກວນຈາກຄົນພາຍນອກໃນເວລາປະຕິບັດ ໜ້າ ທີ່ ພ້ອມກັນນັ້ນກໍຕ້ອງໄດ້ຮັບການກວດກາສຸຂະພາບຢ່າງເປັນປົກກະຕິ, ພັກຜ່ອນພຽງພໍ, ກ່ອນ ຫລື ໃນເວລາປະຕິບັດໜ້າທີ່ຫ້າມເສບສິ່ງມຶນເມົາ, ເຄົາລົບ ແລະ ປະຕິບັດຕາມລະບຽບການເຮັດວຽກ ວິຊາສະເພາະຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຕ້ອງນຳໃຊ້ຈຸບິນຖືກຕາມຂໍ້ກຳນົດກ່ຽວກັບຊົ່ວໂມງບິນ , ຕິດຕາມ ກວດກາສຸຂະພາບຂອງຈຸບິນ, ເອົາໃຈໃສ່ຍົກລະດັບຄວາມຮູ້, ຄວາມສາມາດໃນການ ຮັກສາ ຄວາມປອດໄພຂອງການບິນ.

ມາດຕາ 44. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພໃນການຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍ

ການຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍ ເຊັ່ນ : ວັດຖຸເຄມີ, ວັດຖຸໄວໄຟ, ວັດຖຸລະເບີດ, ອາ ວຸດ ເສິກ ແລະ ວັດຖຸອັນຕະລາຍອື່ນໆຕ້ອງດຳເນີນໂດຍຖ້ວນບິນສະເພາະ ບິນພື້ນຖານການ ປະຕິບັດ

ຕາມລະບຽບການ ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍທາງອາກາດຂອງ ສປປ ລາວ ໂດຍ ສອດຄ່ອງກັບລະບຽບການຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນຢ່າງເຂັ້ມ ງວດ.

ມາດຕາ 45. ການລົງຈອດສຸກເສີນ

ໃນກໍລະນີທີ່ເຮືອບິນຂອງລາວ ຫລືຂອງຕ່າງປະເທດທີ່ບິນຢູ່ໃນນ່ານພ້າ ຂອງ ສປປ ລາວ ເກີດເຫດຕິດຂັດ ຊຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງລົງຈອດຢ່າງສຸກເສີນ ເຈົ້າໜ້າທີ່ທຸກ ພາກສ່ວນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຕ້ອງຕິດຕາມ, ຊ່ວຍເຫລືອ, ອໍານວຍຄວາມສະດວກຢ່າງເຕັມສ່ວນ ເພື່ອ ໃຫ້ ເຮືອບິນນັ້ນ ສາມາດລົງຈອດໄດ້ຢ່າງຮີບດ່ວນ, ປອດໄພ ຫລືໄດ້ຮັບຄວາມເສຍຫາຍ ໜ້ອຍ ທີ່ສຸດ.

ມາດຕາ 46. ການເກືອດຫ້າມ

ຫ້າມບຸກຄົນ ຫລື ການຈັດຕັ້ງ ມີການກະທຳດັ່ງນີ້:

1. ເຂົ້າໄປໃນເຂດຫວງຫ້າມຂອງສະໜາມບິນ, ໃຊ້ສຽງດັງລົບກວນຜູ້ອື່ນໃນເຮືອບິນ, ໃຊ້ອຸປະກອນເອເລັກໂຕຣນິກຢູ່ໃນເຮືອບິນເຊັ່ນ: ໂທລະສັບເຄື່ອນທີ່, ເຄື່ອງຄອມ ພິວ ເຕີ, ເຄື່ອງຮັບຫລືເຄື່ອງສົ່ງວິທະຍຸ, ຖ່າຍຮູບໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ;
2. ສູບຢາຢູ່ໃນເຮືອບິນ ແລະຢູ່ບໍລິເວນຫ້າມສູບຢາຂອງສະໜາມບິນ;
3. ເຮັດໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານ ຫລືບຸກຄົນອື່ນໄດ້ຮັບບາດເຈັບ ຫລືເສຍຊີວິດ;
4. ບຸ້ນ, ຈີ້ ຫລື ຍືດເຮືອບິນ;
5. ບຸກລຸກ, ບັງຄັບ, ຂົ່ມຊູ່ ແລະ ກະທຳການອື່ນໆ ຊຶ່ງກໍ່ໃຫ້ເກີດ ອັນຕະລາຍ ແລະ ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍແກ່ຊີວິດ ແລະ ຊັບສິນຂອງຈຸບິນ, ຜູ້ໂດຍ ສານ ແລະ ບຸກຄົນອື່ນໆ;
6. ເອົາອາວຸດ, ວັດຖຸລະເບີດ, ສານເຄມີອັນຕະລາຍ, ສັດຍັງມີຊີວິດ, ເຄື່ອງຂອງທີ່ບໍ່ ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ແລະບໍ່ໄດ້ຜ່ານການກວດກາຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໄປ ນຳ ເຮືອບິນ;
7. ປອມແປງໃບອະນຸຍາດ, ໃບຢັ້ງຢືນ ແລະ ເອກະສານອື່ນໆ ກ່ຽວກັບການບິນ;
8. ກະທຳສິ່ງໃດໜຶ່ງໂດຍເຈດຕະນາ ຊຶ່ງກໍ່ຄວາມເສຍຫາຍແກ່ເຮືອບິນ ຫລືແກ່ສິ່ງ ອຳ ນວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆຢູ່ຕາມສະໜາມບິນ;
9. ທຳລາຍ ຫລື ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍແກ່ພາຫະນະ, ອຸປະກອນເຕັກນິກ, ວິທະຍຸ ຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ຫລື ວິທະຍຸຊ່ວຍການບິນ;
10. ເຄື່ອນຍ້າຍ, ເອົາຊົ່ນສ່ວນເຮືອບິນ ຫລື ສິ່ງຂອງຢູ່ໃນເຮືອບິນ ທີ່ເກີດ ອຸປະຕິເຫດ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ.

ນອກຈາກຂໍ້ຫ້າມທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້ແລ້ວ ຍັງມີຂໍ້ຫ້າມເພີ່ມເຕີມ ສໍາລັບຜູ້
ຂົນສົ່ງ ທາງອາກາດ ແລະ ຈຸບິນ ອີກດັ່ງນີ້:

1. ສວຍໃຊ້ໜ້າທີ່ວຽກງານ ເພື່ອຜົນປະໂຫຍດສ່ວນຕົວ;
2. ໃຫ້ການບໍລິການຊັກຊ້າ ແລະ ບໍ່ສະດວກ;
3. ບັນທຸກນໍ້າໜັກເກີນກໍານົດ;
4. ຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຕາມລະບຽບການ;
5. ນໍາໃຊ້ໃບອະນຸຍາດ ຫລື ໃບຢັ້ງຢືນ ກ່ຽວກັບການບິນທີ່ໝົດກໍານົດ;
6. ນໍາເຮືອບິນ ອອກຈາກເສັ້ນທາງບິນ, ບິນເຂົ້າໃນເຂດເກືອດຫ້າມ, ເຂດອັນຕະ
ລາຍ ຫລື ເຂດຈໍາກັດການບິນ.

ໝວດທີ 7

ຄ່າທໍານຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ

ມາດຕາ 47. ຄ່າທໍານຽມກ່ຽວກັບການບິນ

ຄ່າທໍານຽມກ່ຽວກັບການບິນ ແມ່ນຄ່າການອອກໃບອະນຸຍາດ ແລະ ໃບຢັ້ງຢືນ
ຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: ໃບອະນຸຍາດສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດກ່ຽວກັບການບິນ, ໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່
ຂອງຈຸ ບິນແລະ ພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ, ໃບຢັ້ງຢືນການດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທາງ
ອາ ກາດ, ໃບຢັ້ງຢືນທະບຽນຂອງເຮືອບິນ, ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນຂອງເຮືອບິນ, ໃບຢັ້ງຢືນ
ລະ ດັບສຽງຂອງເຮືອບິນ ແລະ ຄ່າທໍານຽມອື່ນໆກ່ຽວກັບການບິນ.

ມາດຕາ 48. ຄ່າບໍລິການກ່ຽວກັບການບິນ

ຄ່າບໍລິການກ່ຽວກັບການບິນ ແມ່ນຄ່າການໃຊ້ການບໍລິການຕ່າງໆກ່ຽວກັບ
ການບິນ ເຊັ່ນ: ຄ່າບໍລິການບິນຜ່ານ, ຄ່າລົງຈອດ, ຄ່າບໍລິການວິທະຍຸຊ່ວຍການບິນ, ຄ່າ
ບໍລິການ ຜູ້ໂດຍສານຜ່ານເດີນ, ຄ່າບໍລິການລົງກວດກາ ເພື່ອອອກໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກຕ່າງໆ, ຄ່າ
ບໍລິການ ກວດກາເຄື່ອງຂອງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ, ຄ່າບໍລິການຂົນສົ່ງໂດຍສານ, ຄ່າ
ບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ຄ່າບໍລິການຂົນສົ່ງໄປສະນີພັນ, ຄ່າບໍລິການພາກພື້ນດິນ ແລະ ຄ່າ
ບໍລິການ ອື່ນໆ.

ມາດຕາ 49. ການຄຸ້ມຄອງລາຍຮັບຈາກຄ່າທໍານຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ

ລັດເປັນຜູ້ກໍານົດອັດຕາຄ່າທໍານຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ຂອງການບິນພົນລະເຮືອນ.

ອົງການຂອງລັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເປັນຜູ້ເກັບຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການຕ່າງໆຂອງລັດ ກ່ຽວ ກັບການບິນພົນລະເຮືອນຕາມພາລະບົດບາດຂອງຕົນ ລວມທັງຄ່າບໍລິການບິນຜ່ານ. ສ່ວນການ ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ນຳໃຊ້ແມ່ນປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ງົບປະມານແຫ່ງລັດ.

ສຳລັບລາຍຮັບຈາກຄ່າບໍລິການຕ່າງໆຂອງວິສາຫະກິດການບິນຂອງລັດນັ້ນ ໃຫ້ຄຸ້ມ ຄອງ ແລະ ນຳໃຊ້ຕາມລະບຽບກົດໝາຍທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້.

ພາກທີ III

ທຸລະກິດກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ

ໝວດທີ 1

ການດຳເນີນທຸລະກິດກ່ຽວກັບການບິນ

ມາດຕາ 50.

ທຸລະກິດກ່ຽວກັບການບິນ

ທຸລະກິດກ່ຽວກັບການບິນ ມີກິດຈະການຕ່າງໆ ດັ່ງນີ້:

1. ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດພາຍໃນ ແລະ ລະຫວ່າງປະເທດ;
2. ການບໍລິການພາກພື້ນດິນ;
3. ການບູລະນະ ແລະ ສ້ອມແປງເຮືອບິນ;
4. ການສະໜອງວັດຖຸອາໄຫລ່ ແລະ ນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ;
5. ການບໍລິການຝຶກອົບຮົມວິຊາຊີບນັກບິນ ແລະ ພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ;
6. ການຂາຍປີ້-ຈອງບ່ອນ;
7. ກິດຈະການອື່ນໆ ກ່ຽວກັບການບິນ.

ມາດຕາ 51.

ການສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດການບິນ

ການສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດການບິນພົນລະເຮືອນ ນອກຈາກປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ໄດ້ ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທຸລະກິດແລ້ວ ຍັງຕ້ອງມີເງື່ອນໄຂສະເພາະ ເພີ່ມເຕີມດັ່ງນີ້:

1. ສຳລັບ ວິສາຫະກິດການຂົນສົ່ງທາງອາກາດພາຍໃນປະເທດ:
 - ມີເຮືອບິນທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ;
 - ມີຈຸບິນ ແລະ ພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ທີ່ມີຄວາມຮູ້ ຄວາມສາມາດ ແລະ ປະສົບການເໝາະສົມກັບຂະໜາດຂອງກິດຈະການ ຊຶ່ງ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 26 ຂອງກົດໝາຍ ສະບັບນີ້;

2. ສໍາລັບ ວິສາຫະກິດການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ:
 - ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງລາວ, ນອກຈາກມີເງື່ອນໄຂທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ໃນ ວັກ ທີ 1 ຂ້າງເທິງນີ້ແລ້ວ ຍັງຕ້ອງປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ໄດ້ກຳນົດ ໄວ້ ໃນສັນຍາ ຫລືສົນທິສັນຍາສາກົນທີ່ ສປປ ລາວ ໄດ້ເຊັນກັບຕ່າງ ປະ ເທດ ຫລື ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມເປັນພາຄີ;
 - ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງຕ່າງປະເທດ ທີ່ມີຈຸດປະສົງຢາກສ້າງຕັ້ງຕົວ ແທນ ຫລື ສາຂາເພື່ອດຳເນີນກິດຈະການຢູ່ ສປປ ລາວ ຈະໄດ້ຮັບການ ພິຈາລະ ນາຕາມເງື່ອນໄຂໃນສັນຍາ ທີ່ໄດ້ເຊັນກັບປະເທດນັ້ນ ຫລືສົນທິສັນຍາ ສາ ກົນທີ່ ສປປ ລາວ ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມເປັນພາຄີ;
3. ສໍາລັບວິສາຫະກິດການບໍລິການພາກພື້ນດິນ ຕ້ອງມີນັກວິຊາການຊັ້ນສູງທີ່ ມີ ປະ ສົບການໃນດ້ານການບໍລິການພາກພື້ນດິນ ແລະ ມີພາຫະນະ, ອຸປະກອນທີ່ ທັນ ສະໄໝເພື່ອຮັບໃຊ້ໃຫ້ແກ່ວຽກງານການບໍລິການ;
4. ສໍາລັບວິສາຫະກິດການສ້ອມແປງເຮືອບິນ ຕ້ອງມີວິສະວະກອນທີ່ມີປະສົບ ການ, ນາຍຊ່າງທີ່ຊຳນານງານກ່ຽວກັບການສ້ອມແປງເຮືອບິນ ແລະ ມີພາຫະນະ , ອຸປະ ກອນທີ່ທັນສະໄໝ;
5. ສໍາລັບວິສາຫະກິດການບໍລິການຝຶກອົບຮົມວິຊາຊີບນັກບິນ ແລະ ພະນັກງານ ເຕັກ ນິກດ້ານການບິນ:
 - ມີສູນຝຶກ, ມີເຮືອບິນ, ມີທ້ອງບິນຈຳລອງ, ມີພາຫະນະ , ອຸປະກອນ ແລະ ມີສະຖານທີ່ຝຶກແອບບິນທີ່ເໝາະສົມ;
 - ມີຄູ່ຝຶກທີ່ເປັນນັກບິນຊຶ່ງມີປະສົບການເໝາະສົມກັບຊະນິດ, ປະເພດ ເຮືອບິນ ທີ່ນຳໃຊ້ໃນການຝຶກແອບ ພ້ອມທັງມີໃບຢັ້ງຢືນຄູ່ຝຶກຂັບ ເຮືອບິນ ແລະ ໃບ ອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່;
6. ສໍາລັບວິສາຫະກິດການບໍລິການຂາຍປີ້-ຈອງປ່ອນ ແລະ ການດຳເນີນກິດ ຈະ ການອື່ນໆກ່ຽວກັບການບິນ ຕ້ອງມີອຸປະກອນທີ່ທັນສະໄໝ, ນັກວິຊາການທີ່ມີ ລະ ດັບທາງດ້ານວິຊາສະເພາະ, ປະສົບການທີ່ເໝາະສົມກັບກິດຈະການນັ້ນ.

ມາດຕາ 52.

ໃບຢັ້ງຢືນການດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ນອກຈາກມີໃບອະນຸຍາດສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດແລ້ວ ຍັງ ຕ້ອງມີໃບຢັ້ງຢືນການດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ອອກໃຫ້ໂດຍກະຊວງຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ.

ໝວດທີ 2
ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ມາດຕາ 53. ປະເພດການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ມີສອງປະເພດ ຄື :

- ການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ ແລະ ໄປສະນີພັນ;
- ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ໄປສະນີພັນ.

ມາດຕາ 54. ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດພາຍໃນປະເທດ

ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດພາຍໃນປະເທດ ແມ່ນການນໍາໃຊ້ເຮືອບິນເຂົ້າໃນການຂົນສົ່ງ ຈາກຈຸດໜຶ່ງໄປຫາອີກຈຸດໜຶ່ງ ພາຍໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 55. ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ

ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ ຫລື ສາກົນ ແມ່ນການນໍາໃຊ້ເຮືອບິນເຂົ້າ ໃນການຂົນສົ່ງຈາກຈຸດໜຶ່ງພາຍໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ ໄປຫາອີກຈຸດໜຶ່ງ ຫລື ຫລາຍຈຸດຢູ່ນອກດິນແດນ ສປປ ລາວ ຕາມແຜນການບິນ ແລ້ວກັບຄືນມາ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 56. ສັນຍາຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ສັນຍາຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແມ່ນເອກະສານຍັ້ງຍືນການຕົກລົງກັນ ລະຫວ່າງຜູ້ຂົນສົ່ງ ທາງອາກາດ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ, ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຫລືເຈົ້າຂອງໄປສະນີພັນ. ສັນຍາຂົນສົ່ງ ທາງອາກາດ ຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບປະເພດການຂົນສົ່ງ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 53 ຂອງ ກົດໝາຍສະບັບນີ້.

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ມີພັນທະນໍາເອົາຜູ້ໂດຍສານພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ ແລະ ໄປສະນີພັນ ໄປເຖິງຈຸດໝາຍຢ່າງປອດໄພ, ບໍ່ຕົກເຮ່ຍເສຍຫາຍ, ເສື່ອມຄຸນ ຫລື ປ່ຽນ ຮູບ.

ຜູ້ໂດຍສານ, ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ແລະ ໄປສະນີພັນ ມີພັນທະຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງຕາມສັນ ຍາທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ. ເນື້ອໃນ ແລະ ຮູບການລະອຽດຂອງສັນຍາ ຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບລະບຽບກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 57. ຄ່າຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ຄ່າຂົນສົ່ງທາງອາກາດຢູ່ພາຍໃນປະເທດ ແມ່ນລັດຖະບານເປັນຜູ້ຕົກລົງ.

ສຳລັບຄຳຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດນັ້ນ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມສັນຍາ ທີ່ ສປປ ລາວ ໄດ້ເຊັນກັບຕ່າງປະເທດ.

ໝວດທີ 3

ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ມາດຕາ 58. ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງຕໍ່ຜູ້ໂດຍສານ

ໃນແຕ່ລະຖ້ວຍ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງມີຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການໃຊ້ແທນ ທາງ ແພ່ງໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານ ໃນກໍລະນີ ດັ່ງນີ້:

- ຜູ້ໂດຍສານເສຍຊີວິດ, ເສຍອົງຄະ, ບາດເຈັບ ຫລື ເຈັບເປັນ;
- ຖ້ວຍບິນຊັກຊ້າ ຫລື ຍົກເລີກ;
- ເຄື່ອງຂອງເປ່ເພ, ເສຍຫາຍ, ຊັກຊ້າ ຫລື ສູນຫາຍ;

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບ ຫລື ຮັບຜິດຊອບພຽງສ່ວນໃດສ່ວນໜຶ່ງໃນ ການ ໃຊ້ແທນທາງແພ່ງ ໃນກໍລະນີ ດັ່ງນີ້:

- ຜູ້ໂດຍສານເສຍຊີວິດ, ເສຍອົງຄະ, ບາດເຈັບ, ເຈັບເປັນ ຍ້ອນບັນຫາສຸຂະພາບ ຫລື ຄວາມຜິດຂອງຜູ້ກ່ຽວເອງ ຫລື ຍ້ອນການກະທຳຂອງບຸກຄົນອື່ນ;
- ຖ້າພິສູດໄດ້ວ່າ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຫາກໄດ້ເຮັດທຸກວິທີທາງ ຫລື ບໍ່ສາມາດ ນຳ ໃຊ້ ມາດຕະການຕ່າງໆ ເພື່ອຫລີກເວັ້ນການຊັກຊ້າ ຫລື ຍົກເລີກຖ້ວຍບິນນັ້ນ;
- ເຄື່ອງຂອງເປ່ເພ, ເສຍຫາຍ ຍ້ອນຄຸນນະພາບ ຂອງສິ່ງຂອງນັ້ນເອງ ຫລື ມີການຊັກ ຊ້າ, ເປ່ເພ ຍ້ອນຖືກເຈົ້າໜ້າທີ່ຂະແໜງການອື່ນກັກໄວ້.

ມາດຕາ 59. ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງຕໍ່ສິນຄ້າ ແລະ ໄປສະນີພັນ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງມີຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການໃຊ້ແທນທາງແພ່ງໃຫ້ແກ່ເຈົ້າຂອງ ສິນຄ້າ ຫລື ເຈົ້າຂອງໄປສະນີພັນ ໃນກໍລະນີທີ່ສິນຄ້າ ຫລື ໄປສະນີພັນ ຕົກເຮ່ຍເສຍ ຫາຍ, ເປ່ ເພ, ເສຍຄຸນນະພາບ ຫລື ຊັກຊ້າ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບໃຊ້ແທນທາງແພ່ງ ໃນກໍລະນີ ດັ່ງນີ້:

- ສິນຄ້າ ຫລື ໄປສະນີພັນມີຄວາມບົກພ່ອງມາແຕ່ຕົ້ນແລ້ວ;
- ການປະທະກັນທາງອາວຸດ;
- ຄວາມຜິດຂອງເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຫລື ເຈົ້າຂອງໄປສະນີພັນ;
- ການກະທຳຂອງບຸກຄົນອື່ນທີ່ບໍ່ຢູ່ໃນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງ ອາກາດ.

ມາດຕາ 60. ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງຕໍ່ຜູ້ອື່ນ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງມີຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການໃຊ້ແທນທາງແພ່ງທີ່ເກີດຂຶ້ນ ຈາກເຮືອບິນ, ການນໍາໃຊ້ເຮືອບິນ, ເກີດຈາກບຸກຄະລາກອນ, ວັດຖຸໃດໜຶ່ງຂອງເຮືອບິນ ຫລື ທີ່ເອົາໄປນໍາເຮືອບິນ ເຮັດໃຫ້ບຸກຄົນອື່ນທີ່ບໍ່ແມ່ນຜູ້ໂດຍສານໄດ້ຮັບບາດເຈັບ ຫລື ເສຍຊີວິດ ຊຶ່ງອາດຈະເປັນຜູ້ທີ່ຢູ່ໃນ ຫລື ຢູ່ນອກເຮືອບິນ ຫລື ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍໃຫ້ແກ່ຊັບສິນຂອງ ບຸກຄົນດັ່ງກ່າວ.

ໃນກໍລະນີທີ່ເຮືອບິນຂອງຕ່າງປະເທດໄດ້ເຮັດໃຫ້ເກີດມີການບາດເຈັບ, ເສຍຊີວິດ ຫລື ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍໃຫ້ແກ່ຊັບສິນຂອງບຸກຄົນອື່ນຢູ່ນອກເຮືອບິນດັ່ງກ່າວ ໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຈະບໍ່ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ຢູ່ໃນວັກເທິງນີ້ ຖ້າຫາກພິສູດໄດ້ຢ່າງຈະແຈ້ງວ່າຄວາມເສຍຫາຍນັ້ນ ໄດ້ເກີດຂຶ້ນຍ້ອນຄວາມຜິດຂອງບຸກຄົນ ດັ່ງກ່າວເອງ.

ມາດຕາ 61. ການປະກັນໄພ

ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ແກ່ການໃຊ້ແທນທາງແພ່ງທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 58, 59 ແລະ 60 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ທັງຂອງລາວ ແລະ ຂອງຕ່າງປະເທດທີ່ດຳເນີນການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດຢູ່ ສປປ ລາວ ລວມທັງການບິນຜ່ານນ່ານພ້າ ຂອງລາວ ຕ້ອງມີປະກັນໄພປະເພດຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຊຶ່ງຢ່າງໜ້ອຍບໍ່ໃຫ້ຫລຸດມູນຄ່າຕໍ່າສຸດ ຂອງ ການປະກັນໄພ ແລະ ຍັງມີຜົນໃຊ້ໄດ້ຕາມລະບຽບກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ສປປ ລາວ ຫລື ຕາມລະບຽບກົດໝາຍ ຂອງປະເທດເຈົ້າຂອງທະບຽນເຮືອບິນ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບສົນທິ ສັນຍາສາກົນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ ສປປ ລາວ ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມເປັນພາຄີ.

ພາກທີ IV

ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການກວດກາ ການບິນພົນລະເຮືອນ

ໝວດທີ 1

ການຄຸ້ມຄອງ

ມາດຕາ 62. ອົງການຄຸ້ມຄອງການບິນ

ອົງການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນປະກອບດ້ວຍ:

- ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ;
- ພະແນກຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ປະຈຳແຂວງ , ນະຄອນ ແລະ ເຂດພິເສດ;
- ຫ້ອງການ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງເມືອງ ແລະ ເທດສະ ບານ.

ມາດຕາ 63.

ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງ

ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ

ໃນການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະ

ເຮືອນ ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ມີສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຄົ້ນຄວ້ານະໂຍບາຍ, ແຜນຍຸດທະສາດກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນ ເພື່ອສະເໜີລັດ ຖະບານຕົກລົງ;
2. ຫັນເອົານະໂຍບາຍ, ແຜນຍຸດທະສາດ, ມະຕິຕົກລົງຂອງລັດຖະບານກ່ຽວກັບ ວຽກງານການບິນມາເປັນແຜນການ, ແຜນງານ ແລະ ໂຄງການຂອງຕົນ;
3. ວາງແຜນກໍ່ສ້າງ, ສຶກສາອົບຮົມບຸກຄະລາກອນ;
4. ຊີ້ນຳການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ກວດກາ, ສະຫລຸບ, ປະເມີນຜົນກ່ຽວກັບ ການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດແຜນການ, ແຜນງານ, ໂຄງການກ່ຽວກັບວຽກງານ ການບິນ ເພື່ອລາຍ ງານໃຫ້ລັດຖະບານ;
5. ຄົ້ນຄວ້າ, ມີຄຳເຫັນກ່ຽວກັບການຂໍອະນຸຍາດສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດກ່ຽວກັບການບິນ , ອອກໃບອະນຸຍາດ ແລະ ໃບຢັ້ງຢືນຕ່າງໆກ່ຽວກັບການບິນ;
6. ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ສົ່ງເສີມສິດຜົນປະໂຫຍດຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະ ວິສາ ຫະກິດກ່ຽວກັບການບິນ ຢູ່ ສປປ ລາວ;
7. ອອກລະບຽບການຕ່າງໆໃນການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນ ເຊັ່ນ: ລະບຽບ ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງສະໜາມບິນ, ເຮືອບິນ, ຈຸບິນ ແລະ ພະນັກງານ ເຕັກນິກ ດ້ານການບິນ, ການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ລວມທັງການບິນຜ່ານ, ການບໍລິ ການພາກພື້ນດິນ ແລະ ອື່ນໆ;
8. ປະສານສົມທົບກັບຂະແໜງການອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຄົ້ນຄວ້າຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າ ບໍລິການກ່ຽວກັບການບິນ ລວມທັງຄ່າບໍລິການບິນຜ່ານ ເພື່ອສະເໜີລັດຖະບານ ພິ ຈາລະນາ;

9. ຄົ້ນຄວ້າກ່ຽວກັບການນຳເອົາພາຫະນະ, ອຸປະກອນທັນສະໄໝ ເຂົ້າມາໃຊ້
ໃນ ວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ;
10. ປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ທັງຢູ່ພາຍໃນປະເທດ ແລະ
ຕ່າງປະເທດ ເພື່ອຊອກຄົ້ນ , ກູ້ໄພ ແລະຊ່ວຍເຫລືອເຮືອບິນພົນລະເຮືອນ ທີ່ປະສົບ
ເຫດຕິດ ຂັດ ຫລືອຸປະຕິເຫດຢ່າງທັນການ ລວມທັງການສືບສວນ-ສອບ
ສວນ ເຫດ ການດັ່ງກ່າວ;
11. ພົວພັນ, ປະສານງານ ແລະ ແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ, ຂ່າວສານດ້ານການບິນ ກັບ
ອົງການ ການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ແລະ ກັບປະເທດສະມາຊິກດ້ວຍກັນ ຢ່າງເປັນ
ປົກກະຕິ;
12. ຄົ້ນຄວ້າມາດຕະການທີ່ຈຳເປັນ ເພື່ອກຽມພ້ອມຕ້ານຕໍ່ທຸກການກະທຳທີ່ເປັນອັນ
ຕະ ລາຍຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງ ການບິນ;
13. ພົວພັນ, ຮ່ວມມືກັບຕ່າງປະເທດ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ ເພື່ອສ້າງ
ເງື່ອນໄຂ ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາວຽກງານການບິນ ແລະ ເຂົ້າ
ຮ່ວມ ໃນການເຈລະຈາເຮັດສັນຍາ ລະຫວ່າງປະເທດ ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງທາງ
ອາກາດ ສາກົນຕາມ ການມອບໝາຍຂອງລັດຖະບານ;
14. ປະຕິບັດສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ອື່ນໆຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍສະບັບ
ນີ້ ແລະ ກົດໝາຍອື່ນໆກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ສປປ ລາວ.

**ມາດຕາ 64. ສິດ ແລະໜ້າທີ່ຂອງພະແນກ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ
ກໍ່ສ້າງ ປະຈຳ ແຂວງ, ນະຄອນ ແລະ ເຂດພິເສດ**

ໃນການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນ ພະ

ແນກ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ປະຈຳແຂວງ, ນະຄອນ ແລະເຂດພິເສດ ທີ່
ມີສະໜາມບິນ ມີສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

1. ປະຕິບັດຕາມແຜນການ, ລະບຽບການ ແລະ ຄຳສັ່ງກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງ
ການ ບິນພົນລະເຮືອນ ທີ່ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ
ວາງ ອອກ;
2. ຄຸ້ມຄອງ, ປົກປັກຮັກສາສະໜາມບິນ ພ້ອມດ້ວຍສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ
ໃນ ຂອບເຂດທ້ອງຖິ່ນຂອງຕົນ ທີ່ກະຊວງ
ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງມອບໃຫ້ເຊັ່ນ: ທາງຂັ້ນ-ລົງຂອງ
ເຮືອບິນ, ອຸປະກອນອຳນວຍ ຄວາມສະ ດວກການບິນ, ອາຄານຜູ້ໂດຍສານ
, ຮົ່ວ ຫລື ກຳແພງສະໜາມບິນ;

3. ຄວບຄຸມຄວາມສູງຂອງສິ່ງປຸກສ້າງ ແລະ ຕົ້ນໄມ້ໃນເຂດອ້ອມຮອບຂອງສະໜາມ ບິນ ແລະ ແລວຂຶ້ນ-ລົງຂອງເຮືອບິນຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້;
4. ຄຸ້ມຄອງສະຖິຕິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຢູ່ພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນຂອງຕົນ;
5. ປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການຄົ້ນຄ້ວາ, ວາງແຜນພັດທະນາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນໃນທ້ອງຖິ່ນຂອງຕົນ;
6. ລາຍງານການປະຕິບັດວຽກງານ ກ່ຽວກັບການບິນໃຫ້ກະຊວງຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ;
7. ປະຕິບັດສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ອື່ນໆຕາມການມອບໝາຍຂອງກະຊວງຄົມມະນາຄົມ ຂົນ ສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ.

ມາດຕາ 65. ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງຫ້ອງການ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ

ເມືອງ ແລະ ເທດສະບານ

ໃນການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະ

ເຮືອນ ຫ້ອງການ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງເມືອງ ແລະ ເທດສະບານ ທີ່ມີສະໜາມບິນ ມີສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ :

1. ປະຕິບັດຕາມແຜນການ, ລະບຽບການ ແລະ ຄຳສັ່ງກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງການ ບິນພົນລະເຮືອນ ທີ່ຂັ້ນເທິງວາງອອກ;
2. ຄຸ້ມຄອງ, ປົກປັກຮັກສາສະໜາມບິນ ພ້ອມດ້ວຍສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ໃນ ຂອບເຂດເມືອງ ຫລືເທດສະບານຂອງຕົນຕາມການມອບໝາຍຂອງຂັ້ນ ເທິງ ເຊັ່ນ: ທາງຂຶ້ນ-ລົງຂອງເຮືອບິນ, ອຸປະກອນອຳນວຍຄວາມສະດວກການບິນ, ອາຄານຜູ້ໂດຍສານ, ຮົ່ວ ຫລືກຳແພງຂອງສະໜາມບິນ;
3. ຄວບຄຸມຄວາມສູງຂອງສິ່ງປຸກສ້າງ ແລະ ຕົ້ນໄມ້ ໃນເຂດອ້ອມຮອບຂອງສະໜາມບິນ ແລະ ແລວຂຶ້ນ-ລົງຂອງເຮືອບິນຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້;
4. ປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນ;
5. ລາຍງານການປະຕິບັດວຽກງານ ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນໃຫ້ ຂັ້ນເທິງຂອງຕົນຊາບ;
6. ປະຕິບັດສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ອື່ນໆຕາມການມອບໝາຍຂອງຂັ້ນເທິງ.

ໝວດທີ 2

ການກວດກາ

ມາດຕາ 66.

ອົງການກວດກາ

ອົງການກວດກາການບິນພົນລະເຮືອນ ແມ່ນອົງການດຽວກັບກັບອົງການຄຸ້ມຄອງ
ການ ບິນ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ໃນມາດຕາ 62 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້.

ມາດຕາ 67.

ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ຂອງອົງການກວດກາ

ໃນການກວດກາການບິນພົນລະເຮືອນ ໂດຍປະຕິບັດຕາມການແບ່ງຂັ້ນຄຸ້ມຄອງອົງ ການ
ກວດກາມີສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້ :

1. ກວດກາການປະຕິບັດ ລະບຽບກົດໝາຍ ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນ
ລະ ເຮືອນ;
2. ກວດກາການປະຕິບັດແຜນການ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ;
3. ກວດກາການສຳຫລວດ, ການອອກແບບ, ການກໍ່ສ້າງ, ການນຳ
ໃຊ້ ແລະ ການ ປົກປັກຮັກສາສະໜາມບິນທຸກແຫ່ງ ລວມທັງລະບົບການຄຸ້ມຄອງ
ການຈະລາຈອນ ທາງອາກາດ;
4. ກວດກາສະພາບເຮືອບິນທີ່ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ ສປປ ລາວ ລວມທັງເຄື່ອງ
ຈັກ ແລະ ຂຶ້ນສ່ວນປະກອບຂອງເຮືອບິນໃນເວລາ ແລະ ສະຖານທີ່ໃດກໍຕາມເມື່ອມີ
ຄວາມ ຈຳເປັນ ເພື່ອຕີລາຄາສະພາບເຕັກນິກສົມບູນ ຫລື ຄວາມເໝາະສົມທີ່ຈະ
ດຳ ເນີນການບິນ ຂອງເຮືອບິນນັ້ນ;
5. ກວດກາການປະຕິບັດງານຂອງວິສາຫະກິດການບິນ, ຈຸ
ບິນ ແລະ ພະນັກງານ ເຕັກນິກອື່ນໆ ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພດ້ານການບິນ;
6. ປະຕິບັດສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ອື່ນໆຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍສະບັບ
ນີ້ ແລະ ກົດໝາຍອື່ນໆກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 68.

ຮູບການກວດກາ

ການກວດກາການບິນພົນລະເຮືອນ ມີ 3 ຮູບການ ດັ່ງນີ້ :

- ກວດກາຢ່າງເປັນລະບົບປົກກະຕິ;
- ກວດກາໂດຍມີການແຈ້ງໃຫ້ຮູ້ລ່ວງໜ້າ;
- ກວດກາແບບກະທັນຫັນ.

ການກວດກາຢ່າງເປັນລະບົບປົກກະຕິ ແມ່ນການກວດກາທີ່ດຳເນີນໄປຕາມ
ແຜນການ ຢ່າງເປັນປະຈຳ ແລະ ມີກຳນົດເວລາອັນແນ່ນອນ.

ການກວດກາໂດຍມີການແຈ້ງໃຫ້ຮູ້ລ່ວງໜ້າ ແມ່ນການກວດການອກ
ແຜນການ ເມື່ອ ເຫັນວ່າມີຄວາມຈຳເປັນ ຊຶ່ງແຈ້ງໃຫ້ຜູ້ທີ່ຈະຖືກກວດກາຊາບລ່ວງໜ້າ.

ການກວດກາແບບກະທັນຫັນ ແມ່ນການກວດກາໂດຍຮີບດ່ວນ ຊຶ່ງບໍ່ໄດ້ແຈ້ງໃຫ້ຜູ້ທີ່ ຈະ ຖືກກວດກາ ຊາບລ່ວງໜ້າ.

ໃນການດຳເນີນການກວດກາ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງອົງການກວດກາ ຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ ຖືກ ຕ້ອງຕາມລະບຽບກົດໝາຍຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ພາກທີ V

ນະໂຍບາຍຕໍ່ຜູ້ມີຜົນງານ ແລະ ມາດຕະການຕໍ່ຜູ້ລະເມີດ

ມາດຕາ 69. ນະໂຍບາຍຕໍ່ຜູ້ມີຜົນງານ

ບຸກຄົນ ຫລືການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີຜົນງານດີເດັ່ນໃນການປະຕິບັດລະບຽບກົດໝາຍ ກ່ຽວ ກັບ ການບິນພົນລະເຮືອນ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ເຮັດໃຫ້ການບິນມີຄວາມປອດໄພ ແລະ ມີປະສິດທິ ຜົນຈະ ໄດ້ຮັບການຍ້ອງຍໍ ແລະ ນະໂຍບາຍອື່ນໆຕາມຄວາມເໝາະສົມ.

ມາດຕາ 70. ມາດຕະການຕໍ່ຜູ້ລະເມີດ

ບຸກຄົນ ຫລືການຈັດຕັ້ງ ທາກໄດ້ລະເມີດກົດໝາຍສະບັບນີ້ ຈະຖືກສຶກສາອົບຮົມ, ປັບໃ ໝ, ໃຊ້ແທນທາງແພ່ງ ຫລືຖືກລົງໂທດທາງອາຍາແລ້ວແຕ່ກໍລະນີເບົາ ຫລືໜັກ. ນອກຈາກນີ້ຍັງ ອາດຈະຖືກໂຈະການດຳເນີນທຸລະກິດ, ຖອນໃບອະນຸຍາດ ຫລືໃບຢັ້ງຢືນກ່ຽວກັບການບິນພົນລະ ເຮືອນ.

ມາດຕາ 71. ມາດຕະການສຶກສາອົບຮົມ

ບຸກຄົນ ຫລືການຈັດຕັ້ງ ຈະຖືກສຶກສາອົບຮົມ ທາກໄດ້ກະທຳຜິດທີ່ບໍ່ເປັນ ອັນຕະລາຍ ຫລື ບໍ່ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍຢ່າງຮ້າຍແຮງ ເຊັ່ນ:

- ບໍລິການຊັກຊ້າ ຫລື ບໍ່ສະດວກ;
- ນຳເຮືອບິນອອກຈາກເສັ້ນທາງບິນ, ບິນເຂົ້າໃນເຂດອັນຕະລາຍ ຫລື ເຂດ ຈຳກັດການບິນ ໂດຍບໍ່ເຈດຕະນາ;
- ເຂົ້າໄປໃນເຂດຫວງຫ້າມຂອງສະໜາມບິນ ໂດຍບໍ່ເຈດຕະນາ, ໃຊ້ສຽງດັງ ລົບ ກວນຜູ້ອື່ນໃນເຮືອບິນ, ໃຊ້ອຸປະກອນເອເລັກໂຕຣນິກຢູ່ໃນເຮືອບິນ ເຊັ່ນ: ໂທລະສັບ ເຄື່ອນທີ່, ເຄື່ອງຄອມພິວເຕີ, ເຄື່ອງຮັບ ຫລືເຄື່ອງສົ່ງວິທະຍຸ , ຖ່າຍຮູບໂດຍບໍ່ໄດ້ ຮັບອະນຸຍາດ ແລະ ການລະເມີດໃນສະຖານເບົາອື່ນໆ.

ມາດຕາ 72. ມາດຕະການປັບໃໝ

ບຸກຄົນ ຫລື ການຈັດຕັ້ງຈະຖືກປັບໃໝ ຫາກໄດ້ກະທຳຜິດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ :

- ນຳເຮືອບິນເຂົ້າໄປໃນເຂດເກືອດຫ້າມ ໂດຍເຈດຕະນາ;
- ນຳໃຊ້ໃບອະນຸຍາດ ຫລື ໃບຢັ້ງຢືນ ກ່ຽວກັບການບິນທີ່ໝົດກຳນົດ;
- ຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຕາມລະບຽບການ;
- ສູບຢາຢູ່ໃນເຮືອບິນ ຫລື ຢູ່ບໍລິເວນຫ້າມສູບຢາ ຂອງສະໜາມບິນ;
- ມີການລະເມີດອີກ ສຳລັບຜູ້ທີ່ເຄີຍຖືກສຶກສາອົບຮົມ ຫລື ຖືກກ່າວເຕືອນມາແລ້ວ.

ມາດຕາ 73. ການໃຊ້ແທນທາງແພ່ງ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຫາກໄດ້ກໍ່ຄວາມເສຍຫາຍ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານ, ເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ ຫລືແກ່ບຸກຄົນອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 58, 59, 60 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້ ຕ້ອງໃຊ້ແທນທາງແພ່ງ ຕາມລະບຽບກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ ໂດຍ ສອດຄ່ອງກັບສົນທິສັນຍາສາກົນກ່ຽວຂ້ອງທີ່ ສປປ ລາວ ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມເປັນພາຄີ.

ມາດຕາ 74. ມາດຕະການທາງອາຍາ

ບຸກຄົນໃດໜຶ່ງ ຈະຖືກລົງໂທດທາງອາຍາ ຫາກໄດ້ມີການກະທຳຜິດດັ່ງນີ້:

1. ເຮັດໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານ ຫລື ບຸກຄົນອື່ນເສຍຊີວິດ ຫລືໄດ້ຮັບບາດເຈັບຍ້ອນຄວາມ ຜິດພາດຂອງຕົນ;
2. ບັ້ນ, ຈີ້ ຫລື ຍຶດເຮືອບິນ;
3. ບຸກລຸກ, ບັງຄັບ, ຂົ່ມຂູ່ ແລະ ກະທຳການອື່ນໆ ຊຶ່ງກຳໃຫ້ເກີດອັນຕະລາຍ ແລະ ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍແກ່ຊີວິດ ຫລືຊັບສິນຂອງຜູ້ໂດຍສານ, ຈຸບິນ ຫລືບຸກຄົນອື່ນ;
4. ເອົາອາວຸດ, ວັດຖຸລະເບີດ ແລະ ສານເຄມີອັນຕະລາຍ, ສິ່ງເສບຕິດ ໄປນຳເຮືອບິນໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ;
5. ປອມແປງ ໃບອະນຸຍາດ, ໃບຢັ້ງຢືນ ແລະ ເອກະສານອື່ນໆກ່ຽວກັບການບິນ;
6. ມີການກະທຳຢ່າງໃດໜຶ່ງໂດຍເຈດຕະນາ ຊຶ່ງກໍ່ຄວາມເສຍຫາຍແກ່ເຮືອບິນ, ອາ ຄານ ຫລື ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆຢູ່ຕາມສະໜາມບິນ;
7. ທຳລາຍ ພາຫະນະ, ອຸປະກອນ, ວິທະຍຸຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ຫລື ວິທະຍຸຊ່ວຍການບິນ;
8. ເຄື່ອນຍ້າຍ, ເອົາຊິ້ນສ່ວນເຮືອບິນ ຫລື ສິ່ງຂອງເຮືອບິນທີ່ເກີດອຸປະຕິເຫດ ໂດຍ ບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ;

9. ການກະທຳຜິດທາງອາຍາອື່ນໆ.

ພາກທີ VI ບົດບັນຍັດສຸດທ້າຍ

ມາດຕາ 75. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ເປັນຜູ້ອອກ
ດຳ ລັດ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດໝາຍສະບັບນີ້.

ມາດຕາ 76. ຜົນສັກສິດ

ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ມີຜົນສັກສິດພາຍຫລັງເກົ້າສິບວັນ ນັບແຕ່ມີປະທານປະເທດ
ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕປະຊາຊົນລາວ ອອກລັດຖະດຳລັດປະກາດໃຊ້ ເປັນຕົ້ນ
ໄປ.

ຂໍ້ກຳນົດ, ບົດບັນຍັດໃດ ທີ່ຂັດກັບກົດໝາຍສະບັບນີ້ ລ້ວນແຕ່ຖືກຍົກເລີກ.

ປະທານສະພາ

ແຫ່ງຊາດ