



**ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ**  
**ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ**

ປະທານປະເທດ

ເລກທີ **212**...../ປປທ

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ **10 ສິງຫາ 2018**

**ລັດຖະດໍາລັດ**  
**ຂອງປະທານປະເທດ**

**ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ**

**ກ່ຽວກັບການປະກາດໃຊ້ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການບິນພົນລະເຮືອນ (ສະບັບປັບປຸງ)**

- ອີງຕາມ ລັດຖະທໍາມະນູນ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ (ສະບັບປັບປຸງ ປີ 2015) ໝວດທີ VI ມາດຕາ 67 ຂໍ້ 1;
- ອີງຕາມ ມະຕິຂອງກອງປະຊຸມສະພາແຫ່ງຊາດ, ສະບັບເລກທີ 094/ສພຊ, ລົງວັນທີ 26 ມິຖຸນາ 2018 ກ່ຽວກັບການຮັບຮອງເອົາກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການບິນພົນລະເຮືອນ (ສະບັບປັບປຸງ);
- ອີງຕາມ ໜັງສືສະເໜີຂອງຄະນະປະຈຳສະພາແຫ່ງຊາດ, ສະບັບເລກທີ 014/ຄປຈ, ລົງວັນທີ 24 ກໍລະກົດ 2018.

ປະທານປະເທດ

**ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ອອກລັດຖະດໍາລັດ:**

- ມາດຕາ 1 ປະກາດໃຊ້ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການບິນພົນລະເຮືອນ (ສະບັບປັບປຸງ).
- ມາດຕາ 2 ລັດຖະດໍາລັດສະບັບນີ້ ມີຜົນສັກສິດ ນັບແຕ່ວັນລົງລາຍເຊັນ ເປັນຕົ້ນໄປ.

ປະທານປະເທດ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ



*(Handwritten signature)*

**ບຸນຍັງ ວໍລະຈິດ**



**ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ**  
**ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ**

ສະພາແຫ່ງຊາດ

ເລກທີ **094** /ສພຊ

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ **26 / 06 / 18**

**ມະຕິ**

**ຂອງກອງປະຊຸມສະພາແຫ່ງຊາດ**  
**ກ່ຽວກັບການຮັບຮອງເອົາກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການບິນພົນລະເຮືອນ**  
**(ສະບັບປັບປຸງ)**

ອີງຕາມລັດຖະທຳມະນູນ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ (ສະບັບປັບປຸງ ປີ 2015) ມາດຕາ 53 ຂໍ້ 1 ແລະ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍສະພາແຫ່ງຊາດ (ສະບັບປັບປຸງ ປີ 2015) ມາດຕາ 11 ຂໍ້ 1.

ພາຍຫຼັງທີ່ກອງປະຊຸມສະໄໝສາມັນ ເທື່ອທີ 5 ຂອງສະພາແຫ່ງຊາດ ຊຸດທີ VIII ໄດ້ຄົ້ນຄວ້າພິຈາລະນາ ຢ່າງກວ້າງຂວາງ ແລະ ເລິກເຊິ່ງ ກ່ຽວກັບເນື້ອໃນຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການບິນພົນລະເຮືອນ (ສະບັບປັບປຸງ) ໃນວາລະກອງປະຊຸມ ຄັ້ງວັນທີ 26 ມິຖຸນາ 2018.

**ກອງປະຊຸມສະພາແຫ່ງຊາດ ຕົກລົງ:**

ມາດຕາ 1 ຮັບຮອງເອົາກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການບິນພົນລະເຮືອນ (ສະບັບປັບປຸງ) ດ້ວຍຄະແນນສຽງເຫັນດີເປັນສ່ວນຫຼາຍ.

ມາດຕາ 2 ມະຕິສະບັບນີ້ ມີຜົນສັກສິດນັບແຕ່ວັນລົງລາຍເຊັນ ເປັນຕົ້ນໄປ.



**ປານີ ຢາທໍ່ຕູ້**



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ  
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ

ສະພາແຫ່ງຊາດ

ເລກທີ 53 /ສພຊ  
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ 26 ມິຖຸນາ 2018

**ກົດໝາຍ**  
**ວ່າດ້ວຍການບິນພົນລະເຮືອນ**  
**(ສະບັບປັບປຸງ)**

**ພາກທີ I**  
**ບົດບັນຍັດທົ່ວໄປ**

**ມາດຕາ 1 (ປັບປຸງ) ຈຸດປະສົງ**

ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ກຳນົດ ຫຼັກການ, ລະບຽບການ ແລະ ມາດຕະການ ກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງ, ການເຄື່ອນໄຫວ, ຄຸ້ມຄອງ, ຕິດຕາມ ກວດກາ ວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ວຽກງານດັ່ງກ່າວ ມີ ປະສິດທິພາບ, ປະສິດທິຜົນ, ຮັບປະກັນໃຫ້ມີຄວາມສະດວກ, ວ່ອງໄວ, ປອດໄພ ແລະ ປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ການບິນ ແນໃສ່ພັດທະນາ ໃຫ້ມີຄວາມທັນສະໄໝ, ໄດ້ມາດຕະຖານສາກົນ, ເປັນມິດກັບສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຍືນ ຍົງ ໂດຍນຳໃຊ້ທ່າແຮງທາງດ້ານທີ່ຕັ້ງພູມສາດຂອງປະເທດ, ສາມາດເຊື່ອມໂຍງກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ປະ ກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງຊາດ.

**ມາດຕາ 2 (ປັບປຸງ) ການບິນພົນລະເຮືອນ**

ການບິນພົນລະເຮືອນ ແມ່ນ ການນຳໃຊ້ເຮືອບິນ ເຂົ້າໃນການບໍລິການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ, ສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງ ແລະ ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີທາງອາກາດ ລວມທັງການບິນທົ່ວໄປ.

**ມາດຕາ 3 (ປັບປຸງ) ການອະທິບາຍຄຳສັບ**

ຄຳສັບທີ່ນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນກົດໝາຍສະບັບນີ້ ມີຄວາມໝາຍ ດັ່ງນີ້:

1. **ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນ** ໝາຍເຖິງ ພະນັກງານ-ລັດຖະກອນ ຂອງກົມການບິນ ພົນລະເຮືອນ ທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໃຫ້ປະຕິບັດໜ້າທີ່ກວດກາ ທາງດ້ານວິຊາການເຕັກນິກ, ມາດຕະຖານ ແລະ ເສດ ຖະກິດການບິນ ຕາມພາລະບົດບາດ, ສິດ, ໜ້າທີ່ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ;

2. **ເຮືອບິນ** ໝາຍເຖິງ ຍານພາຫະນະ ທີ່ມີຄົນຂັບ ຫຼື ບໍ່ມີຄົນຂັບ ສາມາດຊູຕົວ ແລະ ເຄື່ອນຍ້າຍໄປໃນທ້ອງຟ້າໄດ້;
3. **ການບິນຜ່ານ** ໝາຍເຖິງ ການບິນທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ບິນຜ່ານນ່ານຟ້າ ຂອງ ສປປ ລາວ;
4. **ຄ່າບໍລິການບິນຜ່ານ** ໝາຍເຖິງ ຄ່າບັນຊາການຈະລາຈອນທາງອາກາດຕໍ່ເຮືອບິນທີ່ບິນຜ່ານນ່ານຟ້າ ຂອງ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງເກັບຈາກຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຫຼື ເຈົ້າຂອງເຮືອບິນ;
5. **ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຫຼື ຜູ້ປະຕິບັດການບິນ** ໝາຍເຖິງ ຜູ້ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ໃຫ້ດໍາເນີນທຸລະກິດການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດດ້ວຍເຮືອບິນ;
6. **ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງຕ່າງປະເທດ** ໝາຍເຖິງ ຜູ້ດໍາເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງຕ່າງປະເທດ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ດໍາເນີນການບໍລິການຂົນສົ່ງດ້ວຍເຮືອບິນ ຢູ່ ສປປ ລາວ;
7. **ຈຸບິນ** ໝາຍເຖິງ ຈຸນກບິນ ແລະ ຈຸຫ້ອງໂດຍສານ;
8. **ຈຸນກບິນ** ໝາຍເຖິງ ນັກບິນ, ນັກພາທາງ, ວິສະວະກອນການບິນ ຫຼື ນາຍຊ່າງການບິນ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ບັນຊາເຮືອບິນ ໃນແຕ່ລະຖ້ຽວບິນ;
9. **ຈຸຫ້ອງໂດຍສານ** ໝາຍເຖິງ ພະນັກງານ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ປະຕິບັດໜ້າທີ່ ໃນແຕ່ລະຖ້ຽວບິນ ຊຶ່ງຮັບຜິດຊອບເບິ່ງແຍງຄວາມປອດໄພ, ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນທ້ອງໂດຍສານ, ອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ບໍລິການຮັບໃຊ້ໃຫ້ແກ່ ຈຸນກບິນ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ;
10. **ຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ** ໝາຍເຖິງ ນັກບິນຜູ້ມີສິດຕັດສິນສູງສຸດ, ຮັບຜິດຊອບໂດຍກົງ, ຮອບດ້ານຕໍ່ການບັນຊາເຮືອບິນ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງຖ້ຽວບິນນັ້ນ;
11. **ຊ່ວງເວລາບິນ** ໝາຍເຖິງ ໄລຍະເວລາບິນ ຊຶ່ງນັບແຕ່ປະຕູຂອງເຮືອບິນ ໄດ້ອັດເຂົ້າຈົນເຖິງເວລາປະຕູເຮືອບິນໄຂອອກ;
12. **ຊ່ວງເວລາບິນສໍາລັບການຂົນສົ່ງ** ໝາຍເຖິງ ໄລຍະເວລາ ນັບແຕ່ຜູ້ໂດຍສານພ້ອມດ້ວຍສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງ ແລະ ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີທາງອາກາດ ໄດ້ຂຶ້ນເຮືອບິນໝົດແລ້ວ ແລະ ປະຕູຂອງເຮືອບິນໄດ້ອັດເຂົ້າຈົນເຖິງເວລາປະຕູເຮືອບິນໄຂອອກ ເພື່ອເອົາຜູ້ໂດຍສານພ້ອມດ້ວຍ ສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງ ແລະ ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີທາງອາກາດ ລົງຈາກເຮືອບິນຫຼັງຈາກເຮືອບິນເຖິງຈຸດໝາຍແລ້ວ;
13. **ຖ້ຽວບິນ** ໝາຍເຖິງໄລຍະເວລານັບແຕ່ຜູ້ໂດຍສານອອກຈາກປະຕູຂອງອອກຂອງອາຄານໂດຍສານຢູ່ສະໜາມບິນຕົ້ນທາງຈົນເຖິງເວລາເຂົ້າປະຕູຂອງເຂົ້າຂອງອາຄານຜູ້ໂດຍສານ ຢູ່ສະໜາມບິນປາຍທາງ;
14. **ຖ້ຽວບິນຊັກຊ້າ** ໝາຍເຖິງ ຖ້ຽວບິນ ທີ່ປະຕິບັດການຂຶ້ນ-ລົງ ຊ້າກວ່າເວລາທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້;
15. **ຖ້ຽວບິນ ຍົກເລີກ** ໝາຍເຖິງ ຖ້ຽວບິນ ທີ່ບໍ່ໄດ້ປະຕິບັດຕາມແຜນບິນ;
16. **ຂອບເຂດພື້ນທີ່ລວມຂອງສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ** ໝາຍເຖິງ ເຂດຢູ່ພາຍໃນ ແລະ ເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ;

17. **ທາງຂຶ້ນ-ລົງ** ໝາຍເຖິງ ທາງແລ່ນຂຶ້ນ-ລົງ ຂອງເຮືອບິນ;
18. **ທາງຂັບເຄື່ອນ** ໝາຍເຖິງ ທາງເຊື່ອມຈອດລະຫວ່າງທາງຂຶ້ນ-ລົງ ແລະ ລານຈອດ;
19. **ລານຈອດ** ໝາຍເຖິງ ສະຖານທີ່ຈອດເຮືອບິນ;
20. **ການບໍລິການພາກພື້ນດິນ** ໝາຍເຖິງ ການບໍລິການກ່ຽວກັບຜູ້ໂດຍສານພ້ອມດ້ວຍ ສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງ, ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີທາງອາກາດ ແລະ ການບໍລິການໃຫ້ແກ່ເຮືອບິນຢູ່ສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ;
21. **ເຫດຕິດຂັດ** ໝາຍເຖິງ ເຫດການທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບເຮືອບິນ ໃນຊ່ວງເວລາບິນ ຊຶ່ງອາດສາມາດແກ້ໄຂໄດ້ ແລະ ອາດຈະມີ ຫຼື ບໍ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມປອດໄພ ຂອງການບິນນັ້ນ;
22. **ອຸປະຕິເຫດ** ໝາຍເຖິງ ເຫດການຮ້າຍແຮງ ທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບເຮືອບິນໃນຊ່ວງເວລາບິນ ເຊັ່ນ ເຮືອບິນເປ່ເພໜັກ, ເຮືອບິນຕົກ ຫຼື ສູນຫາຍ ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ຄົນບາດເຈັບ ຫຼື ເສຍຊີວິດ ແລະ ຊັບສິນເສຍຫາຍ;
23. **ນັກບັນຊາຈະລາຈອນທາງອາກາດ** ໝາຍເຖິງ ພະນັກງານ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ ຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທາງອາກາດ;
24. **ວັດຖຸອັນຕະລາຍ** ໝາຍເຖິງ ສິ່ງຂອງ, ເຄື່ອງມື ຫຼື ທາດເຄມີ ທີ່ສາມາດນຳໃຊ້ ເພື່ອກໍ່ການກະທຳທີ່ຜິດກົດໝາຍ ຕໍ່ການບິນພົນລະເຮືອນ ເຊັ່ນ ອາວຸດ, ລູກກະສຸນ, ວັດຖຸໄວໄຟ, ລະເບີດ, ສານກຳມັນຕະພາບລັງສີ ແລະ ອື່ນໆ;
25. **ເຄື່ອງຂອງ** ໝາຍເຖິງ ຊັບສິນສ່ວນຕົວຂອງຜູ້ໂດຍສານ ຫຼື ຈຸບິນ ທີ່ຂຶ້ນເຮືອບິນໂດຍໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ;
26. **ເຕັກນິກສົມບູນເຮືອບິນ** ໝາຍເຖິງ ອົງປະກອບຂອງເຄື່ອງຈັກ ແລະ ຊັ້ນສ່ວນ ຂອງເຮືອບິນ ທີ່ມີຄວາມສົມບູນຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກຂອງເຮືອບິນແຕ່ລະປະເພດ ຊຶ່ງສາມາດປະຕິບັດການບິນໄດ້ຢ່າງປອດໄພຕາມການຢັ້ງຢືນ ຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນ;
27. **ຖ້ຽວບິນປະຈຳ** ໝາຍເຖິງ ຖ້ຽວບິນທີ່ບິນປົກກະຕິ ຕາມຕາຕະລາງການບິນ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້;
28. **ຖ້ຽວບິນບໍ່ປະຈຳ** ໝາຍເຖິງ ຖ້ຽວບິນທີ່ບໍ່ບິນໄປ ຕາມຕາຕະລາງການບິນ;
29. **ຖ້ຽວບິນພິເສດ** ໝາຍເຖິງ ຖ້ຽວບິນຮັບໃຊ້ບຸກຄົນສຳຄັນ ເຊັ່ນ ປະມຸກລັດ, ການນຳຂຶ້ນສູງ ຫຼື ແຂກຂຶ້ນສູງ ຂອງລັດຖະບານ ແລະ ຖ້ຽວບິນ ທີ່ນຳໃຊ້ໃນວຽກງານປ້ອງກັນຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ;
30. **ຄ່າຂົນສົ່ງທາງອາກາດ** ໝາຍເຖິງ ຄ່າໂດຍສານ, ທຳນຽມ ແລະ ບໍລິການ ສຳລັບການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ, ສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງ ຫຼື ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີພັນ ທີ່ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດເປັນຜູ້ເກັບ;
31. **ໃບຢັ້ງຢືນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ** ໝາຍເຖິງ ເອກະສານຢັ້ງຢືນຄວາມພ້ອມທາງດ້ານການບໍລິການ, ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ແລະ ການປະຕິບັດການບິນ ຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ;
32. **ເຂດປະຕິບັດການບິນ** ໝາຍເຖິງ ສ່ວນໜຶ່ງຂອງສະໜາມບິນ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ທາງແລ່ນຂຶ້ນ-ລົງ, ທາງຂັບເຄື່ອນ, ລານຈອດ, ລະບົບໄຟຟ້າ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນໆ;

33. **ເຂດສາທາລະນະ** ໝາຍເຖິງ ສ່ວນໜຶ່ງຂອງອາຄານຜູ້ໂດຍສານ ຊຶ່ງນໍາໃຊ້ສໍາລັບການເຂົ້າ-ອອກສາທາລະນະ ລວມທັງບ່ອນຈອດລົດ, ບ່ອນຮັບສິ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ແລະ ສະຖານທີ່ບໍລິການອື່ນໆ;

34. **ການກວດກາປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນ** ໝາຍເຖິງ ການກວດກາ, ກວດການຫ້ອງຜູ້ໂດຍສານໃນເຮືອບິນ, ບ່ອນເກັບມ້ຽນເຄື່ອງຫ້ວ, ກະເປົາ, ຖົງເດີນທາງ ແລະ ຫີບເດີນທາງ ໂດຍມີຈຸດປະສົງ ເພື່ອກວດຄົ້ນສິ່ງຂອງທີ່ສົງໄສ ແລະ ສິ່ງຕ້ອງຫ້າມ ເປັນຕົ້ນ ອາວຸດ, ວັດຖຸອັນຕະລາຍ, ວັດຖຸລະເບີດ ແລະ ສິ່ງຂອງທີ່ຜິດກົດໝາຍ;

35. **ຜູ້ໂດຍສານພິເສດ** ໝາຍເຖິງ ຜູ້ໂດຍສານ ທີ່ຢູ່ພາຍໃຕ້ການເບິ່ງແຍງ ແລະ ຄວບຄຸມຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ທະຫານ ຫຼື ຕໍາຫຼວດ ເປັນຕົ້ນ ຜູ້ຖືກດໍາເນີນຄະດີ, ນັກໂທດ, ຜູ້ຖືກເນລະເທດອອກຈາກປະເທດ, ຜູ້ບໍ່ມີເງື່ອນໄຂເຂົ້າປະເທດ ແລະ ຜູ້ເສຍຈິດ ທີ່ມີຜູ້ພາໄປ;

36. **ເຂດຫວງຫ້າມ** ໝາຍເຖິງ ເຂດພື້ນທີ່ ທີ່ລັດໄດ້ສະຫງວນໄວ້ ໂດຍບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ເຂົ້າໄປ.

#### **ມາດຕາ 4 (ປັບປຸງ) ນະໂຍບາຍຂອງລັດກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ**

ລັດ ສົ່ງເສີມວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ດ້ວຍການວາງນະໂຍບາຍ, ການຄົ້ນຄວ້າວິທະຍາສາດ, ເຕັກໂນໂລຊີ ທີ່ທັນສະໄໝ, ການກໍ່ສ້າງໂຄງລ່າງພື້ນຖານ, ການພັດທະນາບຸກຄະລາກອນ ແລະ ສ້າງເງື່ອນໄຂ ອໍານວຍຄວາມສະດວກອື່ນ ແນໃສ່ພັດທະນາວຽກງານດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ, ປະສິດທິຜົນ, ຍືນຍົງ ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນໂດຍສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

ລັດ ຊຸກຍູ້, ສົ່ງເສີມ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ລົງທຶນເຂົ້າໃນການພັດທະນາວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ເປັນຕົ້ນ ກໍ່ສ້າງໂຄງລ່າງພື້ນຖານ, ສົ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ການບໍລິການໃຫ້ສາມາດແຂ່ງຂັນ, ເຊື່ອມໂຍງກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ.

ລັດ ສ້າງເງື່ອນໄຂ ອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ສາມາດເຂົ້າເຖິງແຫຼ່ງທຶນ, ໄດ້ຮັບນະໂຍບາຍ ຕາມຄວາມເໝາະສົມ ສໍາລັບການດໍາເນີນທຸລະກິດ ບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ໃນເຂດຊົນນະບົດ, ຫ່າງໄກສອກຫຼີກ, ທຸລະກິດດານ.

#### **ມາດຕາ 5 (ໃໝ່) ຫຼັກການກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ**

ວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມຫຼັກການຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ສອດຄ່ອງກັບ ແນວທາງ ນະໂຍບາຍ, ລັດຖະທໍາມະນູນ, ກົດໝາຍ, ຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ;
2. ຮັບປະກັນ ຄຸນນະພາບ, ຄວາມສະດວກ, ວ່ອງໄວ, ປອດໄພ, ໂປ່ງໃສ, ຍຸຕິທໍາ ແລະ ສະເໝີພາບຕໍ່ທໍາກົດໝາຍ;

3. ຮັບປະກັນ ການບໍລິການໃຫ້ໄດ້ຕາມມາດຕະຖານສາກົນ ແລະ ການນຳໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີ ທີ່ ທັນສະໄໝ;

4. ປະສານສົມທົບ ກັບຂະແໜງການ, ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ, ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ໃນ ການຄຸ້ມຄອງ, ຄວບຄຸມ, ຕິດຕາມ ແລະ ກວດກາ ວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ.

#### **ມາດຕາ 6 (ໃໝ່) ພັນທະຕໍ່ການບິນພົນລະເຮືອນ**

ພົນລະເມືອງລາວ, ຄົນຕ່າງປະເທດ, ຄົນຕ່າງດ້າວ ແລະ ຄົນບໍ່ມີສັນຊາດ ທີ່ເຄື່ອນໄຫວ ຫຼື ດຳ ລົງຊີວິດຢູ່ໃນດິນແດນ ຂອງ ສປປ ລາວ ມີພັນທະເຄົາລົບ ແລະ ປະຕິບັດກົດໝາຍສະບັບນີ້ ຫຼື ນິຕິກຳອື່ນ ທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ, ປະກອບສ່ວນເຂົ້າ ໃນການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ, ປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ ລວມທັງການປະຕິບັດພັນທະອື່ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ.

#### **ມາດຕາ 7 (ປັບປຸງ) ຂອບເຂດການນຳໃຊ້ກົດໝາຍ**

ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ນຳໃຊ້ສຳລັບ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງ ປະເທດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ຢູ່ ສປປ ລາວ.

#### **ມາດຕາ 8 (ປັບປຸງ) ການຮ່ວມມືສາກົນ**

ລັດ ສິ່ງເສີມການພົວພັນຮ່ວມມືກັບຕ່າງປະເທດ, ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ກ່ຽວກັບວຽກງານ ການບິນພົນລະເຮືອນ ບິນພື້ນຖານຕ່າງຝ່າຍຕ່າງມິຜົນປະໂຫຍດ ດ້ວຍການແລກປ່ຽນບົດຮຽນ, ຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ ການບິນ, ການພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານ, ວິທະຍາສາດ, ເຕັກນິກ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີ, ສ້າງ, ຍົກລະດັບດ້ານວິ ຊາການໃຫ້ແກ່ບຸກຄະລາກອນ, ການລົງທຶນ, ປະຕິບັດຕາມ ສົນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນ ພາຄີ.

## **ພາກທີ II**

### **ອົງປະກອບການບິນພົນລະເຮືອນ**

#### **ມາດຕາ 9 (ປັບປຸງ) ອົງປະກອບການບິນພົນລະເຮືອນ**

ການບິນພົນລະເຮືອນ ມີອົງປະກອບ ດັ່ງນີ້:

1. ດ້ານນິຕິກຳ;
2. ດ້ານໂຄງລ່າງພື້ນຖານ;
3. ດ້ານວັດຖຸ-ເຕັກນິກ;
4. ດ້ານບຸກຄະລາກອນ.

**ມາດຕາ 10 ອົງປະກອບດ້ານນິຕິກຳ**

ອົງປະກອບດ້ານນິຕິກຳ ປະກອບດ້ວຍ ກົດໝາຍ, ລັດຖະບັນຍັດ, ດຳລັດ, ຄຳສັ່ງ, ຂໍ້ຕົກລົງ, ຄຳແນະນຳ, ແຈ້ງການ, ຄູ່ມື, ລະບຽບການຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ, ສົນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

**ມາດຕາ 11 (ໃໝ່) ອົງປະກອບດ້ານໂຄງລ່າງພື້ນຖານ**

ອົງປະກອບດ້ານໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ປະກອບດ້ວຍ ສະໜາມບິນ, ຫ້ອງການ, ອາຄານຜູ້ໂດຍສານ, ສະຖາບັນຝັກອົບຮົມການບິນ, ສາງນ້ຳມັນເຮືອບິນ, ລະບົບໄຟຟ້າສະໜາມບິນ, ອຸສອມແປງເຮືອບິນ, ສາງສິນຄ້າ, ສູນບັນຊາການຈະລາຈອນທາງອາກາດ, ສະຖານີວິທະຍຸການບິນ ແລະ ອື່ນໆ.

**ມາດຕາ 12 (ປັບປຸງ) ອົງປະກອບດ້ານວັດຖຸ-ເຕັກນິກ**

ອົງປະກອບດ້ານວັດຖຸ-ເຕັກນິກ ປະກອບດ້ວຍ ເຮືອບິນ, ຊັ້ນສ່ວນ, ເຄື່ອງອາໄຫຼ່, ອຸປະກອນເຮືອບິນ ແລະ ພາຫະນະຮັບໃຊ້ພາກພື້ນດິນ, ເຄື່ອງສ່ອງລັງສີ, ລະບົບວິທະຍຸການບິນ, ອຸດຸການບິນ, ຂ່າວສານການບິນ, ແຜນທີ່ການບິນ, ລົດດັບເພີງ, ຍານພາຫະນະ ແລະ ວັດຖຸປະກອນອື່ນໆ.

**ມາດຕາ 13 (ໃໝ່) ອົງປະກອບບຸກຄະລາກອນ**

ອົງປະກອບດ້ານບຸກຄະລາກອນ ປະກອບດ້ວຍ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນ, ຜູ້ບໍລິການສະໜາມບິນ, ຜູ້ບໍລິການຈະລາຈອນທາງອາກາດ, ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະ ຜູ້ປະກອບການດ້ານການບິນ.

ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ສ້າງຕັ້ງໂຮງຮຽນການບິນພົນລະເຮືອນ ເພື່ອຕອບສະໜອງຕາມຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການຂອງການພັດທະນາການບິນພົນລະເຮືອນ ຢູ່ ສປປ ລາວ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານ ຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

**ພາກທີ III**  
**ເຮືອບິນ**  
**ໝວດທີ 1**  
**ການຂຶ້ນທະບຽນຂອງເຮືອບິນ**

**ມາດຕາ 14 (ປັບປຸງ) ສັນຊາດ ແລະ ທະບຽນເຮືອບິນ**

ເຮືອບິນ ທີ່ບິນຢູ່ນ່ານຟ້າຂອງ ສປປ ລາວ ຕ້ອງຂຶ້ນທະບຽນ, ຕິດເຄື່ອງໝາຍສັນຊາດ ແລະ ເຄື່ອງໝາຍທະບຽນ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ ຂອງ ສປປ ລາວ ຫຼື ຂອງປະເທດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໂດຍສອດຄ່ອງກັບສົນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.



**ມາດຕາ 15 (ບັບປຸງ) ເງື່ອນໄຂການຂຶ້ນທະບຽນເຮືອບິນ**

ການຂຶ້ນທະບຽນເຮືອບິນ ຢູ່ ສປປ ລາວ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມ ເງື່ອນໄຂ ດັ່ງນີ້:

1. ຜູ້ຈະເອົາເຮືອບິນມາຂຶ້ນທະບຽນນັ້ນ ຕ້ອງເປັນເຈົ້າຂອງເຮືອບິນ ຫຼື ຜູ້ໄດ້ຮັບສິດນຳໃຊ້ເຮືອບິນ ຊຶ່ງແມ່ນ:
  - ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ;
  - ພົນລະເມືອງລາວ;
  - ຄົນຕ່າງດ້າວ, ຄົນຕ່າງປະເທດ ແລະ ຄົນບໍ່ມີສັນຊາດ ທີ່ຕັ້ງສຳນັກງານການດຳເນີນທຸລະກິດ ຫຼື ມີທີ່ຢູ່ຖາວອນ ໃນ ສປປ ລາວ;
  - ວິສາຫະກິດ, ບໍລິສັດ ຫຼື ສະມາຄົມ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດສ້າງຕັ້ງຢ່າງຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ;
2. ເຮືອບິນ ທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ແລະ ມີອາຍຸ ນຳໃຊ້ຕາມມາດຕະຖານຂອງຜູ້ຜະລິດ;
3. ເຮືອບິນທີ່ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ ສປປ ລາວ ແລ້ວຈະບໍ່ອະນຸຍາດ ໃຫ້ຂຶ້ນທະບຽນ ຢູ່ປະເທດອື່ນ ແລະ ເຮືອບິນ ທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ປະເທດອື່ນແລ້ວ ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ ສປປ ລາວ ອີກ.

**ມາດຕາ 16 (ບັບປຸງ) ເອກະສານປະຈຳເຮືອບິນ ແລະ ຖ້ຽວບິນ**

ເຮືອບິນແຕ່ລະລຳ ຕ້ອງມີເອກະສານປະຈຳເຮືອບິນ ແລະ ຖ້ຽວບິນ ດັ່ງນີ້:

1. ໃບຢັ້ງຢືນການຂຶ້ນທະບຽນ;
  2. ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນເຮືອບິນ ຫຼື ໃບອະນຸຍາດບິນສະເພາະ;
  3. ໃບຢັ້ງຢືນຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ລວມກັບໃບກຳນົດການບິນສະເພາະ;
  4. ໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ຂອງຈຸບິນ;
  5. ໃບຢັ້ງຢືນລະດັບສຽງຂອງເຮືອບິນ;
  6. ໃບອະນຸຍາດນຳໃຊ້ອຸປະກອນສື່ສານປະຈຳເຮືອບິນ;
  7. ປຶ້ມບັນທຶກການບິນ;
  8. ປຶ້ມຄູ່ມືເຕັກນິກການບິນ ແລະ ປຶ້ມຄູ່ມືປະຕິບັດການບິນ;
  9. ໃບດຸ່ນດ່ຽງນ້ຳໜັກ, ບັນຊີລາຍຊື່, ບັນຊີເຄື່ອງຂອງ ຂອງຜູ້ໂດຍສານ, ບັນຊີສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ ສຳລັບການຂົນສົ່ງໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ;
  10. ໃບປະກັນໄພ.
- ເອກະສານ ດັ່ງກ່າວເທິງນີ້ ຕ້ອງເປັນສະບັບເດີມ ຫຼື ສຳເນົາທີ່ໄດ້ຮັບການຢັ້ງຢືນ ແລະ ມີກຳນົດອາຍຸການນຳໃຊ້ ຍົກເວັ້ນເອກະສານຂໍ້ທີ 1 ແລະ 7 ຂອງມາດຕານີ້.

**ມາດຕາ 17 (ບັບປຸງ) ການຍົກເລີກທະບຽນເຮືອບິນ**

ທະບຽນເຮືອບິນ ຈະຖືກຍົກເລີກ ໂດຍກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ໃນກໍລະນີເຮືອບິນ ຫາກ:

1. ເປ່ເພ ທີ່ບໍ່ສາມາດນໍາໃຊ້ໄດ້;
2. ໝົດອາຍຸດ້ານມາດຕະຖານເຕັກນິກ;
3. ຫາຍສາບສູນ;
4. ສິ່ງອອກ ຫຼື ໄປຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ປະເທດອື່ນ;
5. ມີການລະເມີດກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ;
6. ມີການສະເໜີຂໍຍົກເລີກທະບຽນຈາກເຈົ້າຂອງເຮືອບິນ.

**ໝວດທີ 2**

**ເຕັກນິກສົມບູນເຮືອບິນ**

**ມາດຕາ 18 (ບັບປຸງ) ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນເຮືອບິນ**

ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນເຮືອບິນ ແມ່ນ ເອກະສານຢັ້ງຢືນມາດຕະຖານເຕັກນິກຂອງເຮືອບິນ ຊຶ່ງອອກໃຫ້ໂດຍກົມການບິນພົນລະເຮືອນ. ການຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນເຮືອບິນ ຕ້ອງໃຫ້ຖືກຕ້ອງ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານ ແລະ ຄໍາແນະນໍາ ຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

ສໍາລັບເຮືອບິນ ຂອງຕ່າງປະເທດ ທີ່ເຄື່ອນໄຫວຢູ່ໃນດິນແດນ ຂອງ ສປປ ລາວ ກໍຕ້ອງມີໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນເຮືອບິນ ຂອງປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ຮັບຮູ້ຈາກກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ວິທີການ ແລະ ຂັ້ນຕອນ ການກວດກາເຕັກນິກເຮືອບິນ ໄດ້ກໍານົດໄວ້ໃນລະບຽບການຕ່າງ ຫາກ.

**ມາດຕາ 19 (ໃໝ່) ໃບຢັ້ງຢືນຊະນິດເຮືອບິນ**

ໃບຢັ້ງຢືນຊະນິດເຮືອບິນ ທີ່ອອກໂດຍໂຮງງານຜູ້ຜະລິດ ຈະຖືກຮັບຮອງໂດຍກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ກໍຕໍ່ເມື່ອການອອກແບບເຮືອບິນ, ເຄື່ອງຈັກ ແລະ ໃບພັດ ໄດ້ຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກ.

ເຄື່ອງຈັກ, ໃບພັດ, ຊິ້ນສ່ວນປະກອບ ແລະ ອຸປະກອນຂອງເຮືອບິນ ທີ່ຜະລິດຢູ່ ສປປ ລາວ ຫຼື ນໍາເຂົ້າຈາກຕ່າງປະເທດ ຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບໃບຢັ້ງຢືນຊະນິດເຮືອບິນນັ້ນ ແລະ ຮັບຮອງໂດຍກົມການບິນພົນລະເຮືອນ.

**ມາດຕາ 20 (ບັບປຸງ) ປຶ້ມບັນທຶກການບິນ**

ປຶ້ມບັນທຶກການບິນ ແມ່ນ ປຶ້ມບັນທຶກລາຍລະອຽດທີ່ສໍາຄັນ ໃນຊ່ວງເວລາບິນຂອງເຮືອບິນ ແລະ ການປະຕິບັດງານຂອງຈຸບິນ ໃນແຕ່ລະຖ້ຽວບິນຕາມແບບພິມ ທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້ໃນກົດໝາຍ ຂອງປະເທດເຈົ້າຂອງທະບຽນ.

ເນື້ອໃນທີ່ໄດ້ບັນທຶກເຂົ້າໃນປຶ້ມບັນທຶກການບິນ ຈະຖືເປັນຫຼັກຖານເບື້ອງຕົ້ນ ໃນການພິສູດ ຄວາມຈິງຂອງເຫດການທີ່ເກີດຂຶ້ນ ລວມທັງ ເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດໃນຊ່ວງເວລາບິນ ເພື່ອເປັນພື້ນຖານ ໃຫ້ ແກ່ການສືບສວນ-ສອບສວນ.

**ມາດຕາ 21 (ປັບປຸງ) ອຸປະກອນການສື່ສານປະຈຳເຮືອບິນ**

ເຮືອບິນແຕ່ລະລຳ ຕ້ອງປະກອບ ແລະ ຕິດຕັ້ງອຸປະກອນສື່ສານ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ໃຫ້ຖືກ ຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ວິທີການທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບການ ແລະ ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ເທົ່ານັ້ນ ຈຶ່ງ ອະນຸຍາດໃຫ້ບິນຢູ່ໃນນ່ານຟ້າ ສປປ ລາວ.

**ມາດຕາ 22 (ປັບປຸງ) ປຶ້ມຄູ່ມືເຕັກນິກການບິນ ແລະ ປຶ້ມຄູ່ມືປະຕິບັດການບິນ**

ປຶ້ມຄູ່ມືເຕັກນິກການບິນ ແມ່ນ ເອກະສານຂອງໂຮງງານຜູ້ຜະລິດ ທີ່ກຳນົດລະອຽດຂໍ້ແນະນຳ ດ້ານເຕັກນິກການນຳໃຊ້ເຮືອບິນ ເພື່ອຊ່ວຍໃຫ້ຈຸບິນປະຕິບັດ ຢ່າງຖືກຕ້ອງ.

ປຶ້ມຄູ່ມືປະຕິບັດການບິນ ແມ່ນ ເອກະສານຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ທີ່ກຳນົດນະໂຍບາຍ, ຫຼັກການ ແລະ ລະບຽບການ ທີ່ຈຸບິນຕ້ອງປະຕິບັດຢ່າງເຂັ້ມງວດ ເພື່ອຄວາມປອດໄພການບິນ ແລະ ການປ້ອງກັນ ຄວາມປອດໄພການບິນ.

**ມາດຕາ 23 ລະດັບສຽງຂອງເຮືອບິນ**

ລະດັບສຽງຂອງເຮືອບິນ ຕ້ອງໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານທີ່ກຳນົດໄວ້ ໃນສິນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ ຈຶ່ງອະນຸຍາດໃຫ້ດຳເນີນການບິນ ຢູ່ນ່ານຟ້າຂອງ ສປປ ລາວ.

**ມາດຕາ 24 (ໃໝ່) ການນຳເຂົ້າ, ການສົ່ງອອກ ເຮືອບິນ, ເຄື່ອງຈັກ, ໃບພັດ, ຊິ້ນສ່ວນປະກອບ ແລະ ອຸປະກອນ ຂອງເຮືອບິນ**

ການນຳເຂົ້າ, ການສົ່ງອອກ ເຮືອບິນ, ເຄື່ອງຈັກ, ໃບພັດ, ຊິ້ນສ່ວນປະກອບ ແລະ ອຸປະກອນ ຂອງເຮືອບິນ ຕ້ອງຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພການບິນ, ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ, ການປົກປັກຮັກສາ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ຄວາມໝັ້ນຄົງຂອງຊາດ ແລະ ຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການໃນການດຳເນີນທຸລະກິດ.

ການນຳເຂົ້າ ເຮືອບິນ, ເຄື່ອງຈັກ, ໃບພັດ, ຊິ້ນສ່ວນປະກອບ ແລະ ອຸປະກອນ ຂອງເຮືອບິນ ແຕ່ລະຄັ້ງ ຕ້ອງໄດ້ຮັບການກວດກາເອກະສານ ແລະ ກວດກາຕົວຈິງ ທາງດ້ານເຕັກນິກສົມບູນ ເພື່ອຢັ້ງຢືນ ຄວາມຖືກຕ້ອງຈາກກົມການບິນພົນລະເຮືອນ. ສຳລັບການນຳເຂົ້າ ເພື່ອການຝຶກອົບຮົມ ຫຼື ຈຸດປະສົງອື່ນ ທີ່ບໍ່ ພົວພັນເຖິງທຸລະກິດການບິນ ຈະບໍ່ອະນຸຍາດນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນວຽກງານຂົນສົ່ງທາງອາກາດ.

ການສົ່ງອອກ ເຮືອບິນ, ເຄື່ອງຈັກ, ໃບພັດ, ຊິ້ນສ່ວນປະກອບ ແລະ ອຸປະກອນ ຂອງເຮືອບິນ ຕ້ອງມີການຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນສົ່ງອອກ, ການລົບລ້າງທະບຽນ ແລະ ການແຈ້ງລົບລ້າງທະບຽນ ຈາກກົມ ການບິນພົນລະເຮືອນ.

ເອກະສານປະກອບໃນການນໍາເຂົ້າ, ການສົ່ງອອກ ເຮືອບິນ, ເຄື່ອງຈັກ, ໃບພັດ, ຊັ້ນສ່ວນປະກອບ ແລະ ອຸປະກອນ ຂອງເຮືອບິນ ໄດ້ກໍານົດໄວ້ໃນລະບຽບການຕ່າງຫາກ.

### ໝວດທີ 3 ການປະຕິບັດການບິນ

#### ມາດຕາ 25 (ປັບປຸງ) ຜູ້ປະຕິບັດການບິນ

ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ຈະດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດໄດ້ ກໍຕໍ່ເມື່ອໄດ້ຮັບໃບຢັ້ງຢືນຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຈາກກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ຊຶ່ງເປັນເອກະສານຢັ້ງຢືນຄວາມພ້ອມດ້ານການບໍລິຫານ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ກ່ຽວກັບການປະຕິບັດການບິນ.

#### ມາດຕາ 26 (ປັບປຸງ) ໃບຢັ້ງຢືນຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ຈະໄດ້ຮັບໃບຢັ້ງຢືນຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງມີເງື່ອນໄຂ ດັ່ງນີ້:

1. ໂຄງປະກອບການຈັດຕັ້ງ ທີ່ເໝາະສົມກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການຕິດຕາມກວດກາ ການປະຕິບັດການບິນ;
2. ບຸກຄະລາກອນ ທີ່ມີຄວາມຮູ້ ແລະ ຄວາມສາມາດດ້ານວິຊາການ ທີ່ໄດ້ຮັບການຢັ້ງຢືນ ຈາກອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ;
3. ແຜນການຝຶກອົບຮົມບຸກຄະລາກອນສໍາລັບການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ;
4. ແຜນບໍາລຸງຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງເຮືອບິນ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບການປະຕິບັດການບິນ;
5. ເຮືອບິນ, ອຸປະກອນ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ທີ່ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພໃນ ການປະຕິບັດການບິນ;
6. ປຶ້ມຄູ່ມືປະຕິບັດການບິນ.

#### ມາດຕາ 27 (ໃໝ່) ພັນທະຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ມີພັນທະ ດັ່ງນີ້:

1. ຮັກສາລະບົບການຄຸ້ມຄອງ, ຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ຄວບຄຸມການນໍາໃຊ້ເຮືອບິນ ໃຫ້ມີ ຄວາມປອດໄພ;
2. ປະຕິບັດການບິນຕາມປຶ້ມຄູ່ມືປະຕິບັດການບິນຢ່າງຖືກຕ້ອງ ແລະ ເຂັ້ມງວດ;
3. ຮັບປະກັນການບໍລິການພາກພື້ນດິນ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການ ປະຕິບັດການບິນມີຄວາມປອດໄພ;
4. ຮັບປະກັນໃຫ້ມີຈຸບິນທີ່ມີຄວາມຮູ້ ຄວາມສາມາດ ແລະ ເໝາະສົມກັບແຕ່ລະຖ້ຽວບິນ;

5. ບຳລຸງຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງເຮືອບິນໃຫ້ຖືກຕ້ອງ ແລະ ເຂັ້ມງວດ ຕາມກຳນົດໝາຍ ເຕັກນິກ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ;
6. ປະຕິບັດການບິນ ຕາມໃບຢັ້ງຢືນຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຢ່າງຖືກຕ້ອງ ແລະ ເຂັ້ມງວດ;
7. ປະຕິບັດພັນທະອື່ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການປະຕິບັດການບິນ.

## ໝວດທີ 4 ສິດຕໍ່ເຮືອບິນ

### ມາດຕາ 28 ການຮັບຮູ້ສິດຕໍ່ເຮືອບິນ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ຂຶ້ນທະບຽນເຮືອບິນຂອງຕົນຢູ່ ສປປ ລາວ ຈະຖືກຮັບຮູ້ສິດຕໍ່ເຮືອບິນຕາມກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບສົນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

### ມາດຕາ 29 (ໃໝ່) ສິດຕໍ່ເຮືອບິນ

ສິດຕໍ່ເຮືອບິນ ມີດັ່ງນີ້:

1. ນຳໃຊ້;
2. ຊື້, ຂາຍ;
3. ເຊົ່າ ຫຼື ເຊົ່າຊື້;
4. ຈຳນຳ, ຈຳນອງ;
5. ໂອນ;
6. ແລກປ່ຽນ;
7. ມີສິດອື່ນ ຕາມກົດໝາຍ.

ນອກຈາກ ສິດຕໍ່ເຮືອບິນແລ້ວ ຍັງມີສິດຕໍ່ລຳຕົວ, ເຄື່ອງຈັກ, ໃບພັດ, ວິທະຍຸສື່ສານ ແລະ ອຸປະກອນອື່ນອີກ.

### ມາດຕາ 30 (ໃໝ່) ການນຳໃຊ້ສິດຕໍ່ເຮືອບິນ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີຈຸດປະສົງນຳໃຊ້ສິດຕໍ່ເຮືອບິນ ຊຶ່ງໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນ ມາດຕາ 29 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້ ຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກກົມການບິນພົນລະເຮືອນ.

## ໝວດທີ 5 ການເຊົ່າເຮືອບິນ

### ມາດຕາ 31 (ໃໝ່) ຮູບແບບການເຊົ່າເຮືອບິນ

ການເຊົ່າເຮືອບິນ ມີ ສອງ ຮູບແບບ ດັ່ງນີ້:

1. ການເຊົ່າເຮືອບິນ ມີຈຸບິນ;
2. ການເຊົ່າເຮືອບິນ ບໍ່ມີຈຸບິນ.

### ມາດຕາ 32 (ໃໝ່) ການເຊົ່າເຮືອບິນມີຈຸບິນ

ການເຊົ່າເຮືອບິນມີຈຸບິນ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນໃບຢັ້ງຢືນຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງຜູ້ໃຫ້ເຊົ່າ.

ຜູ້ໃຫ້ເຊົ່າ ຕ້ອງຮັບປະກັນມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພ ສຳລັບການບຳລຸງຮັກສາ, ສ້ອມແປງ ແລະ ການປະຕິບັດການບິນ.

### ມາດຕາ 33 (ໃໝ່) ການເຊົ່າເຮືອບິນ ບໍ່ມີຈຸບິນ

ການເຊົ່າເຮືອບິນບໍ່ມີຈຸບິນ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນໃບຢັ້ງຢືນຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງຜູ້ເຊົ່າ.

ຜູ້ເຊົ່າ ຕ້ອງຮັບປະກັນມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພ ສຳລັບການບຳລຸງຮັກສາ, ສ້ອມແປງ ແລະ ການປະຕິບັດການບິນ.

ການເຊົ່າເຮືອບິນບໍ່ມີຈຸບິນ ທີ່ຈະຕິດຕັ້ງ ແລະ ປະກອບເພີ່ມເຕີມ ອຸປະກອນ, ເຄື່ອງມືສີ່ສານ ແລະ ວິທະຍຸຊ່ວຍການບິນໃນເຮືອບິນໄດ້ ກໍຕໍ່ເມື່ອໄດ້ຮັບການອະນຸຍາດຈາກກົມການບິນພົນລະເຮືອນ.

### ມາດຕາ 34 (ໃໝ່) ເງື່ອນໄຂການເຊົ່າເຮືອບິນ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີຈຸດປະສົງເຊົ່າເຮືອບິນ ຕ້ອງສະເໜີເປັນລາຍລັກອັກສອນຕໍ່ກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ຕາມເງື່ອນໄຂ ດັ່ງນີ້:

1. ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນວິສາຫະກິດ ຫຼື ມີໃບອະນຸຍາດລົງທຶນ ຈາກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ;
2. ມີໃບຢັ້ງຢືນຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ;
3. ມີຖານະການເງິນທີ່ເໝາະສົມກັບການດຳເນີນກິດຈະການ ໂດຍມີການຢັ້ງຢືນຈາກທະນາຄານ;
4. ມີບຸກຄະລາກອນ ທີ່ມີຄວາມຮູ້, ຄວາມສາມາດ ແລະ ປະສົບການທາງດ້ານການບິນ;
5. ໄດ້ເສຍພາສີ, ອາກອນ ແລະ ປະຕິບັດພັນທະອື່ນ ຕາມກົດໝາຍ;
6. ມີເງື່ອນໄຂອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາ.

## ໝວດທີ 6

### ການໂຈະຖ້ຽວບິນຂາອອກ ແລະ ການກວດຄົ້ນເຮືອບິນ

#### ມາດຕາ 35 (ໃໝ່) ການໂຈະຖ້ຽວບິນຂາອອກ

ຖ້ຽວບິນຂາອອກຈະຖືກໂຈະ ໃນກໍລະນີໃດໜຶ່ງ ດັ່ງນີ້:

1. ມີການສົງໄສວ່າ ເຮືອບິນລ່າດັ່ງກ່າວ ຈະເປັນໄພຂົ່ມຂູ່ ຕໍ່ວຽກງານປ້ອງກັນຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ຫຼື ມີຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການອັນຮີບດ່ວນ ເພື່ອປົກປ້ອງອຳນາດອະທິປະໄຕ ແລະ ຄວາມສະຫງົບຂອງຊາດ;
2. ມີການລະເມີດລະບຽບການ ດ້ານຄວາມປອດໄພການບິນ ແລະ ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ ຫຼື ມີການສົງໄສວ່າ ຖ້ຽວບິນດັ່ງກ່າວ ຈະເປັນໄພຂົ່ມຂູ່ ດ້ານຄວາມປອດໄພການບິນ ແລະ ປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ;
3. ປະຕິບັດຕາມຄຳສັ່ງ ຂອງອົງການລັດທີ່ມີສິດອຳນາດ;
4. ມີເຫດບັງເອີນ ຫຼື ເຫດສຸດວິໄສ.

#### ມາດຕາ 36 (ໃໝ່) ການກວດຄົ້ນເຮືອບິນ

ການກວດຄົ້ນເຮືອບິນ ໃຫ້ປະຕິບັດໃນກໍລະນີໃດໜຶ່ງ ດັ່ງນີ້:

1. ມີການລະເມີດອະທິປະໄຕ, ຄວາມໝັ້ນຄົງ ແລະ ຄວາມສະຫງົບຂອງຊາດ;
  2. ຈຸບິນ, ຜູ້ໂດຍສານ ຫຼື ການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງ ແລະ ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີທາງອາກາດ ລະເມີດກົດໝາຍ.
- ການຕົກລົງໃຫ້ກວດຄົ້ນ ແລະ ການດຳເນີນການກວດຄົ້ນ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບການຕ່າງໆ ຫາກ.

## ພາກທີ IV

### ພະນັກງານເຕັກນິກການບິນ

#### ມາດຕາ 37 (ໃໝ່) ພະນັກງານເຕັກນິກການບິນ

ພະນັກງານເຕັກນິກການບິນ ປະກອບດ້ວຍ ຈຸບິນ ແລະ ນັກວິຊາການເຕັກນິກການບິນ, ນັກວິຊາການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະ ວິທະຍຸການບິນ ແລະ ນັກວິຊາການສະໜາມບິນ.

#### ມາດຕາ 38 (ປັບປຸງ) ມາດຕະຖານລວມຂອງພະນັກງານເຕັກນິກການບິນ

ມາດຕະຖານລວມຂອງພະນັກງານເຕັກນິກການບິນ ມີ:

1. ປະກາສະນີຍະບັດ, ຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ດ້ານວິຊາສະເພາະ;

2. ຄຸນສົມບັດ, ລະບຽບວິໄນ, ຄວາມຮັບຜິດຊອບສູງ, ຈັນຍາບັນວິຊາຊີບ, ຊື່ສັດ, ມະນຸດສຳພັນດີ ແລະ ສຸພາບຮຽບຮ້ອຍ;

3. ຄວາມຮູ້ພາສາຕ່າງປະເທດ ທີ່ນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ;

4. ຮ່າງກາຍສົມບູນ ແລະ ສຸຂະພາບດີ ໂດຍມີການຢັ້ງຢືນການແພດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕະຖານສະເພາະຂອງພະນັກງານເຕັກນິກການບິນ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບການຕ່າງຫາກ.

## ໝວດທີ 1

### ຈຸບິນ ແລະ ນັກວິຊາການເຕັກນິກການບິນ

#### ມາດຕາ 39 (ປັບປຸງ) ການປະກອບຈຸບິນ

ການປະກອບຈຸບິນແຕ່ລະຖ້ຽວບິນນັ້ນ ຕ້ອງອີງໃສ່ຊະນິດ, ປະເພດ, ຂະໜາດຂອງເຮືອບິນ, ໄລຍະທາງຂອງຖ້ຽວບິນ ແລະ ຈຸດປະສົງສະເພາະ ໃນການນຳໃຊ້ເຮືອບິນໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານ ຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

#### ມາດຕາ 40 (ປັບປຸງ) ການປະກອບນັກວິຊາການເຕັກນິກການບິນ

ນັກວິຊາການເຕັກນິກການບິນ ປະກອບດ້ວຍ:

1. ພະນັກງານກວດກາ ແລະ ຮັບປະກັນຄຸນນະພາບຂອງເຮືອບິນ;
2. ວິສາວະກອນ ແລະ ນັກວິຊາການສ້ອມແປງເຮືອບິນ;
3. ຜູ້ອຳນວຍຄວາມສະດວກປະຕິບັດການບິນ;
4. ນັກວິຊາການເຕັກນິກ ແລະ ນັກວິຊາການອື່ນ ດ້ານການບິນ.

ການປະກອບນັກວິຊາການເຕັກນິກການບິນ ຕ້ອງໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມວິຊາສະເພາະ, ຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ໃນຈຳນວນທີ່ເໝາະສົມກັບໜ້າທີ່ວຽກງານຕົວຈິງ.

#### ມາດຕາ 41 ມາດຕະຖານຂອງຈຸນັກບິນ ແລະ ຈຸທ້ອງໂດຍສານ

ນອກຈາກມາດຕະຖານລວມ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 38 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້ແລ້ວ, ຈຸນັກບິນ ຍັງຕ້ອງມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ໃນການຂັບເຮືອບິນ, ການຈະລາຈອນທາງອາກາດ, ຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບເຄື່ອງຈັກ, ຊັ້ນສ່ວນປະກອບ ແລະ ອຸປະກອນຂອງເຮືອບິນ ແລະ ອຸຕຸກການບິນ.

ສຳລັບຈຸທ້ອງໂດຍສານ ຕ້ອງມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດໃນການບໍລິການ, ການແນະນຳການໃຊ້ສິ່ງອຳນວຍຄວາມປອດໄພ, ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ, ການປະຖົມພະຍາບານ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານ ໃນກໍລະນີເຈັບເປັນສຸກເສີນ, ມີມະນຸດສຳພັນດີ ແລະ ຄວາມຮຽບຮ້ອຍໃນເຮືອບິນ.

#### ມາດຕາ 42 ການແຕ່ງຕັ້ງຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງແຕ່ງຕັ້ງນັກບິນຜູ້ໜຶ່ງເປັນຜູ້ບັນຊາຈຸບິນສະເພາະແຕ່ລະຊ່ວງ ຂອງຖ້ຽວບິນ ແລະ ອີກຜູ້ໜຶ່ງເປັນຜູ້ຊ່ວຍ ຊຶ່ງສາມາດເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບແທນຜູ້ບັນຊາຈຸບິນໄດ້.



**ມາດຕາ 43 (ປັບປຸງ) ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ**

ຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບນຳເອົາເຮືອບິນໄປເຖິງຈຸດໝາຍຕາມແຜນບິນ ແລະ ຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງຜູ້ໂດຍສານ, ສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງ, ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີທາງອາກາດ ແລະ ຈຸບິນໃນເຮືອບິນ ລວມທັງຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນໃນຕະຫຼອດຊ່ວງເວລາບິນ ແລະ ສາມາດຕັດສິນຊື່ຂາດຕໍ່ຖ້ຽວບິນດັ່ງກ່າວ.

**ມາດຕາ 44 (ປັບປຸງ) ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ**

ຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ ມີ ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ບັນຊາເຮືອບິນບິນຂຶ້ນ, ບິນໄປ, ລົງຈອດ ຢູ່ຈຸດໝາຍຕາມແຜນບິນປົກກະຕິ;
2. ຄວບຄຸມຈຸບິນ ໃຫ້ປະຕິບັດກົດລະບຽບການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງຕົນຢ່າງເຂັ້ມງວດ;
3. ຍົກເລີກ, ເລື່ອນແຜນບິນ ຫຼື ປ່ຽນເສັ້ນທາງບິນ, ກັບຄືນມາລົງ ສະໜາມບິນຕົ້ນທາງ ຫຼື ສະໜາມບິນສຳຮອງ, ລົງຈອດສຸກເສີນ, ຍົກເລີກຖ້ຽວບິນໃນກໍລະນີຈຳເປັນ ເພື່ອຫຼີກເວັ້ນຈາກອັນຕະລາຍ ຊຶ່ງຂົ່ມຂູ່ຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງຖ້ຽວບິນ;
4. ຍັບຢັ້ງການກະທຳຂອງບຸກຄົນ ຊຶ່ງເປັນການຂົ່ມຂູ່ຄວາມປອດໄພ ຫຼື ລະເມີດຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນເຮືອບິນ ດ້ວຍວິທີການອັນຈຳເປັນແລ້ວແຕ່ກໍລະນີ ຫຼື ມອບບຸກຄົນດັ່ງກ່າວໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນກໍລະນີທີ່ມີການກະທຳຜິດ ພາຍຫຼັງເຮືອບິນໄດ້ລົງຈອດ;
5. ສັ່ງໃຫ້ທຸກຄົນຢູ່ໃນເຮືອບິນ ປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕອນການລົງສຸກເສີນ ຫຼື ໃນກໍລະນີຈຳເປັນອື່ນ.

**ມາດຕາ 45 (ປັບປຸງ) ໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່**

ໃນການປະຕິບັດໜ້າທີ່ວິຊາສະເພາະຂອງຕົນ ຈຸບິນ ແລະ ນັກວິຊາການເຕັກນິກການບິນ ຕ້ອງມີໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ ຊຶ່ງອອກໃຫ້ໂດຍກົມການບິນພົນລະເຮືອນ.

ຈຸບິນ ແລະ ນັກວິຊາການເຕັກນິກການບິນ ທີ່ຖືໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ຂອງ ສປປ ລາວ ທີ່ຈະໄປປະຕິບັດໜ້າທີ່ຢູ່ປະເທດອື່ນ ຕ້ອງໄດ້ຖືກຮັບຮອງຈາກອົງການທີ່ມີສິດອຳນາດ ຂອງປະເທດນັ້ນ.

ຈຸບິນ ແລະ ນັກວິຊາການເຕັກນິກການບິນ ທີ່ຖືໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ຂອງຕ່າງປະເທດ ທີ່ຈະມາປະຕິບັດໜ້າທີ່ຢູ່ ສປປ ລາວ ຕ້ອງໄດ້ຖືກຮັບຮອງຈາກກົມການບິນພົນລະເຮືອນ.

ໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ດັ່ງກ່າວ ຕ້ອງໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບການຂອງກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານ ຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

ນອກຈາກນີ້ ຈຸບິນ ຍັງຕ້ອງມີໃບຢັ້ງຢືນສຸຂະພາບ ທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບການ ຂອງກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ອີກດ້ວຍ.

## ໝວດທີ 2

### ນັກວິຊາການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະ ວິທະຍຸການບິນ

#### ມາດຕາ 46 (ໃໝ່) ນັກວິຊາການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະ ວິທະຍຸການບິນ

ນັກວິຊາການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະ ວິທະຍຸການບິນ ປະກອບດ້ວຍ:

1. ນັກບັນຊາການຈະລາຈອນທາງອາກາດ;
2. ນັກວິຊາການຂ່າວສານການບິນ;
3. ນັກວິຊາການອອກແບບວົງຈອນບິນ ແລະ ແຜນທີ່ການບິນ;
4. ນັກວິຊາການອຸຕຸການບິນ;
5. ວິສະວະກອນ ແລະ ນາຍຊ່າງວິທະຍຸການບິນ.

ສໍາລັບມາດຕະຖານຂອງນັກວິຊາການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະ ວິທະຍຸການບິນ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບການຕ່າງຫາກ.

#### ມາດຕາ 47 (ໃໝ່) ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງນັກວິຊາການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະ ວິທະຍຸການບິນ

ນັກວິຊາການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະ ວິທະຍຸການບິນ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ບັນຊາເຮືອບິນເຂົ້າ-ອອກ, ຂຶ້ນ-ລົງ ແລະ ບິນຜ່ານ ໃນຂອບເຂດນ່ານພ້າຂອງ ສປປ ລາວ ໃຫ້ມີຄວາມສະດວກ, ປອດໄພ ແລະ ວ່ອງໄວ;
2. ບໍລິການຂ່າວສານການບິນ, ການເຕືອນໄພ, ປະສານງານກັບທຸກໜ່ວຍງານບັນຊາຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະ ສູນບັນຊາບິນຜ່ານປະເທດໃກ້ຄຽງທີ່ມີຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍການປະສານງານຮ່ວມກັນ;
3. ສໍາຫຼວດ-ອອກແບບເສັ້ນທາງບິນ ແລະ ແຜນທີ່ວົງຈອນບິນເຂົ້າ-ອອກ, ຂຶ້ນ-ລົງ ສະໜາມບິນ;
4. ບໍາລຸງຮັກສາລະບົບວິທະຍຸການບິນ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ໃຫ້ໃຊ້ງານໄດ້ເປັນປົກກະຕິ;
5. ກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນມາດຕະຖານການບໍລິການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະ ວິທະຍຸການບິນ.

## ໝວດທີ 3

### ນັກວິຊາການສະໜາມບິນ

#### ມາດຕາ 48 (ໃໝ່) ນັກວິຊາການສະໜາມບິນ

ນັກວິຊາການສະໜາມບິນ ປະກອບດ້ວຍ:

1. ນັກວາງແຜນພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານສະໜາມບິນ;
2. ນັກກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງສະໜາມບິນ;
3. ຊ່າງໄຟຟ້າສະໜາມບິນ;
4. ຊ່າງນໍ້າປະປາສະໜາມບິນ;
5. ພະນັກງານສຸຂາພິບານສະໜາມບິນ;
6. ນັກມອດໄຟ-ກູ້ໄພສະໜາມບິນ;
7. ຊ່າງເຕັກນິກພາກພື້ນດິນ;
8. ພະນັກງານສິ່ງແວດລ້ອມສະໜາມບິນ;
9. ພະນັກງານປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ;
10. ນັກວິຊາການດ້ານອື່ນ.

**ມາດຕາ 49 (ໃໝ່) ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງນັກວິຊາການສະໜາມບິນ**

ນັກວິຊາການສະໜາມບິນ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບ ດັ່ງນີ້:

1. ວາງແຜນພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານສະໜາມບິນ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບແຜນຍຸດທະສາດ ການບິນພົນລະເຮືອນ;
2. ບໍລິການສະໜາມບິນ ໃຫ້ມີຄວາມສະດວກ, ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ປ້ອງກັນ ຄວາມປອດໄພ;
3. ບໍາລຸງຮັກສາໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ສິ່ງອ່ານວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ໃຫ້ໃຊ້ງານໄດ້ຕາມ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ.

**ພາກທີ V**

**ສະໜາມບິນ**

**ໜວດທີ 1**

**ໂຄງປະກອບຂອງສະໜາມບິນ**

**ມາດຕາ 50 (ໃໝ່) ສະໜາມບິນ**

ສະໜາມບິນ ແມ່ນ ພື້ນທີ່ທີ່ກຳນົດໄວ້ເທິງໜ້າດິນ ຫຼື ໜ້ານໍ້າ ເພື່ອການຂຶ້ນ-ລົງ ຫຼື ການເຄື່ອນ ໄຫວຂອງເຮືອບິນ ລວມທັງ ອາຄານ, ວັດຖຸປະກອນ ທີ່ຢູ່ພາຍໃນສະໜາມບິນ.

ສະໜາມບິນ ມີ ສອງຮູບແບບ ດັ່ງນີ້:

1. ສະໜາມບິນສາກົນ ຊຶ່ງແມ່ນສະໜາມບິນ ທີ່ໃຫ້ບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ທັງ ພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ;

2. ສະໜາມບິນພາຍໃນ ຊຶ່ງແມ່ນສະໜາມບິນ ທີ່ໃຫ້ບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ພາຍໃນປະເທດເທົ່ານັ້ນ.

**ມາດຕາ 51 (ປັບປຸງ) ໂຄງປະກອບຂອງສະໜາມບິນ**

ສະໜາມບິນ ມີໂຄງປະກອບ ດັ່ງນີ້:

1. ຂອບເຂດພື້ນທີ່ລວມຂອງສະໜາມບິນ ທີ່ອ້ອມຮອບດ້ວຍຮົ້ວ ຫຼື ກຳແພງ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພການບິນ ແລະ ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ;
2. ເຂດເຄື່ອນໄຫວຂອງເຮືອບິນ ຊຶ່ງມີທາງຂຶ້ນ-ລົງ, ທາງຂັບເຄື່ອນ ແລະ ລານຈອດເຮືອບິນ;
3. ອາຄານຜູ້ໂດຍສານ, ຫໍບັນຊາການບິນ, ສະຖານີດັບເພີງ ແລະ ອາຄານເຕັກນິກຕ່າງໆ;
4. ສິ່ງປຸກສ້າງສຳລັບຕິດຕັ້ງອຸປະກອນສື່ສານ ແລະ ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃນການສັນຈອນທາງອາກາດ.

**ມາດຕາ 52 (ໃໝ່) ເດີນບິນ**

ເດີນບິນ ແມ່ນ ພື້ນທີ່ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ເພື່ອນຳໃຊ້ສຳລັບການຂຶ້ນ-ລົງ ແລະ ການຂັບເຄື່ອນຂອງເຮືອບິນ ຊຶ່ງນຳໃຊ້ສຳລັບການບິນທົ່ວໄປ ຫຼື ການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ, ສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ ແລະ ອື່ນໆ.

**ມາດຕາ 53 ເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ**

ເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ແມ່ນ ບໍລິເວນນອກທີ່ຕິດກັບຮົ້ວ ຫຼື ກຳແພງສະໜາມບິນ ອອກໄປ ຊຶ່ງມີຂອບເຂດພື້ນທີ່ ທີ່ໄດ້ກຳນົດຕາມແຕ່ລະປະເພດສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ຊຶ່ງກວມເອົາແລວ ຂຶ້ນ-ລົງ ຂອງເຮືອບິນຢູ່ໃນຂອບອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ຕ້ອງກຳນົດໄລຍະຫ່າງ, ຈຳກັດຄວາມສູງ ຂອງສິ່ງປຸກສ້າງ ແລະ ຕົ້ນໄມ້ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງການບິນ, ຊີວິດ, ຊັບສິນ ຂອງປະຊາຊົນ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ກຳນົດລະບຽບການກ່ຽວກັບເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ.

**ມາດຕາ 54 (ປັບປຸງ) ການຄວບຄຸມ ແລະ ຈຳກັດສິ່ງກົດຂວາງ**

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີຈຸດປະສົງປຸກສ້າງ ຫຼື ດຳເນີນກິດຈະການໃດໜຶ່ງ ກ່ຽວກັບຄວາມສູງ, ແສງສະຫ້ອນ ຫຼື ເລົາແສງທີ່ຢູ່ໃນເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ຕ້ອງໄດ້ຂໍອະນຸຍາດນຳຂະແໜງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ຂະແໜງການອື່ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ສົມທົບກັບອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນໃນການຄຸ້ມຄອງເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ອອກລະບຽບການກ່ຽວກັບການຄວບຄຸມ ແລະ ຈຳກັດ ສິ່ງກົດຂວາງ ໃນເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ.

**ມາດຕາ 55 (ໃໝ່) ການປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ**

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ເຄື່ອນໄຫວກ່ຽວກັບກິດຈະການການບິນພົນລະເຮືອນ ຢູ່ໃນຂອບເຂດສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ຕ້ອງປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບສັນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

**ໝວດທີ 2**

**ການວາງແຜນ ແລະ ການກໍ່ສ້າງ ສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ**

**ມາດຕາ 56 (ໃໝ່) ການວາງແຜນພັດທະນາສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ**

ການວາງແຜນພັດທະນາສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ຕ້ອງມີການສຶກສາ, ຄົ້ນຄວ້າ, ເກັບກຳ ແລະ ວິໄຈຂໍ້ມູນທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ ແລະ ແຜນຍຸດທະສາດຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍປະສານສົມທົບກັບຂະແໜງການອື່ນ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຄົ້ນຄວ້າສ້າງແຜນພັດທະນາສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ເພື່ອສະເໜີລັດຖະບານພິຈາລະນາ.

**ມາດຕາ 57 (ປັບປຸງ) ການກໍ່ສ້າງສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ**

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ຕ້ອງການກໍ່ສ້າງ, ປັບປຸງ ຫຼື ຂະຫຍາຍສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມແຜນພັດທະນາສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ທີ່ໄດ້ຮັບຮອງ ແລະ ຖືກຕ້ອງ ຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກສາກົນ ແລະ ກົດໝາຍອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

**ໝວດທີ 3**

**ການສະໜອງພື້ນທີ່ໂຄງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ**

**ມາດຕາ 58 (ໃໝ່) ການສະໜອງພື້ນທີ່ໂຄງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງ**

ການສະໜອງພື້ນທີ່ໂຄງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ຕ້ອງປະຕິບັດດັ່ງນີ້:

1. ມີຄະນະຮັບຜິດຊອບແກ້ໄຂການສະໜອງພື້ນທີ່;
2. ກຳນົດຂອບເຂດພື້ນທີ່ ທີ່ຈະສະໜອງ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບແຜນພັດທະນາສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ທີ່ໄດ້ຖືກຮັບຮອງ ແລະ ແຜນຈັດສັນທີ່ດິນແຫ່ງຊາດ;

3. ສ້າງແຜນການຊົດເຊີຍ, ທົດແທນຄວາມເສຍຫາຍ ໃຫ້ຜູ້ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກພື້ນທີ່ທີ່ສະໜອງ;

4. ກຳນົດເວລາໃນການສະໜອງພື້ນທີ່ໂຄງການໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຕາຕະລາງເວລາ ຂອງແຜນດຳເນີນງານ ທີ່ໄດ້ຮັບຮອງ ຫຼື ຕາມການຕົກລົງ ຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງລັດ;

5. ຊົດເຊີຍ, ທົດແທນຄວາມເສຍຫາຍ, ດຳເນີນການຍົກຍ້າຍທີ່ຢູ່ອາໄສ ແລະ ສິ່ງກົດຂວາງ ໂດຍການສົມທົບລະຫວ່າງໂຄງການ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ໃຫ້ສຳເລັດກ່ອນມອບພື້ນທີ່ໂຄງການ.

#### **ມາດຕາ 59 (ໃໝ່) ການຊົດເຊີຍ ແລະ ທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍ**

ເມື່ອລັດຕ້ອງການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ເພື່ອກົດຈະການສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ລັດສາມາດເວນຄືນທີ່ດິນ, ຊົດເຊີຍ ຫຼື ທົດແທນ ຄ່າເສຍຫາຍຕ່າງໆໃຫ້ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີສິດນຳໃຊ້ຕາມກົດໝາຍ.

### **ໝວດທີ 4 ການຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ**

#### **ມາດຕາ 60 (ໃໝ່) ທີ່ດິນສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ**

ທີ່ດິນສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ແມ່ນ ພື້ນທີ່ໃນຂອບເຂດຮົ່ວອ້ອມສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ແລະ ພື້ນທີ່ ທີ່ໄດ້ສະຫງວນໄວ້ ເພື່ອກົດຈະການການບິນ.

#### **ມາດຕາ 61 (ໃໝ່) ການຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ**

ການຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ແມ່ນ ການກຳນົດ ແລະ ປັກຫຼັກໝາຍຂອບເຂດຂອງທີ່ດິນສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ.

ທີ່ດິນສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ຕ້ອງຂຶ້ນບັນຊີ ແລະ ຈົດທະບຽນສິດນຳໃຊ້ຂອງຜູ້ໃຫ້ບໍລິການສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ເພື່ອປົກປັກຮັກສາ ແລະ ຮັບປະກັນບໍ່ໃຫ້ປ່ຽນແປງການນຳໃຊ້ທີ່ດິນສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ໄປສູ່ເປົ້າໝາຍອື່ນ.

### **ໝວດທີ 5 ການຄຸ້ມຄອງສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ**

#### **ມາດຕາ 62 (ໃໝ່) ການຂຶ້ນທະບຽນສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ**

ສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ຕ້ອງຂຶ້ນທະບຽນນຳກົມການບິນພົນລະເຮືອນ.

ສຳລັບສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ທີ່ຢູ່ໃນໄລຍະກໍ່ສ້າງ ຕ້ອງຂຶ້ນທະບຽນຊົ່ວຄາວຈົນກວ່າສຳເລັດ.

**ມາດຕາ 63 (ໃໝ່) ໃບຢັ້ງຢືນສະໜາມບິນ**

ໃບຢັ້ງຢືນສະໜາມບິນ ແມ່ນ ການຢັ້ງຢືນຄວາມພ້ອມທາງດ້ານມາດຕະຖານເຕັກນິກສະໜາມບິນ ກ່ຽວກັບ ການຈັດຕັ້ງ, ອຸປະກອນ, ອົງປະກອບ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ຮັບປະກັນດ້ານມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພການບິນ ແລະ ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ.

ສະໜາມບິນ ທີ່ຂຶ້ນທະບຽນຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 62 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້ ກ່ອນໃຫ້ບໍລິການການບິນ ຕ້ອງໄດ້ຮັບໃບຢັ້ງຢືນສະໜາມບິນຈາກກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ຊຶ່ງມີອາຍຸການນຳໃຊ້ສອງ ປີ.

**ມາດຕາ 64 (ໃໝ່) ການຕໍ່ໃບຢັ້ງຢືນສະໜາມບິນ**

ກ່ອນຈະໝົດອາຍຸ ໃບຢັ້ງຢືນສະໜາມບິນ ຫົກເດືອນ ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການສະໜາມບິນ ຕ້ອງສະເໜີຂໍຕໍ່ໃບຢັ້ງຢືນສະໜາມບິນນຳກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ເພື່ອພິຈາລະນາ.

ພາຍຫຼັງໄດ້ຮັບຄຳຮ້ອງຂໍຕໍ່ໃບຢັ້ງຢືນແລ້ວ ກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ຕ້ອງດຳເນີນການກວດກາ ເພື່ອຕໍ່ໃບຢັ້ງຢືນສະໜາມບິນ.

ໃບຢັ້ງຢືນສະໜາມບິນ ສາມາດຕໍ່ໄດ້ຫຼາຍເທື່ອ ແຕ່ລະເທື່ອນັ້ນບໍ່ໃຫ້ເກີນ ສອງ ປີ.

**ມາດຕາ 65 (ໃໝ່) ການປິດສະໜາມບິນຊົ່ວຄາວ**

ສະໜາມບິນ ຈະຖືກປິດຊົ່ວຄາວ ໃນກໍລະນີໃດໜຶ່ງ ດັ່ງນີ້:

1. ມີການປັບປຸງ, ຂະຫຍາຍ ຫຼື ຍົກລະດັບ ສະໜາມບິນທີ່ກຳໃຫ້ເກີດຄວາມສ່ຽງ ຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງການປະຕິບັດຖ້ຽວບິນ;
2. ຖືກຖອນໃບຢັ້ງຢືນສະໜາມບິນ;
3. ມີອຸປະຕິເຫດທາງເຮືອບິນ, ເຫດສຸກເສີນ, ໄພພິບັດ, ພະຍາດຕິດຕໍ່ທີ່ຮ້າຍແຮງ ແລະ ມົນລະພິດທາງສິ່ງແວດລ້ອມ ທີ່ເປັນໄພຂົ່ມຂູ່ຕໍ່ຄວາມປອດໄພ ແລະ ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ.

ໃນກໍລະນີ ເກີດເຫດການຕາມຂໍ້ 3 ຂອງມາດຕານີ້ ຫົວໜ້າສະໜາມບິນ ສາມາດປິດສະໜາມບິນຊົ່ວຄາວ ແຕ່ບໍ່ໃຫ້ເກີນ ຊາວສີ່ ຊົ່ວໂມງ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ ພ້ອມທັງລາຍງານດ່ວນຕໍ່ກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ແລະ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

ພາຍຫຼັງ ເຫດການທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນ ຂໍ້ 1, 2 ແລະ 3 ຂອງມາດຕານີ້ ໄດ້ກັບສູ່ສະພາບປົກກະຕິແລ້ວ ຕ້ອງເປີດການນຳໃຊ້ສະໜາມບິນຄືນ.

**ພາກທີ VI**  
**ການຈະລາຈອນທາງອາກາດ**  
**ໜວດທີ 1**  
**ການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນທາງອາກາດ**

**ມາດຕາ 66 (ປັບປຸງ) ການບັນຊາຈະລາຈອນທາງອາກາດ**

ການບັນຊາຈະລາຈອນທາງອາກາດ ຢູ່ໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ຂອງ ສປປ ລາວ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານ ຂອງ ອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

ຜູ້ບັນຊາຈຸບິນຂອງເຮືອບິນທີ່ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງບິນຢູ່ໃນນ່ານຟ້າຂອງປະເທດອື່ນ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມລະບຽບການຈະລາຈອນທາງອາກາດຂອງປະເທດນັ້ນ ຫຼື ໃນກໍລະນີຢູ່ເທິງນ່ານນ້ຳ, ນ່ານຟ້າ ສາກົນ ກໍຕ້ອງປະຕິບັດຕາມລະບຽບການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

**ມາດຕາ 67 (ໃໝ່) ການຈັດສັນ ແລະ ນຳໃຊ້ນ່ານຟ້າ**

ການຈັດສັນ ແລະ ນຳໃຊ້ນ່ານຟ້າໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ ຕ້ອງຮັບປະກັນວຽກງານປ້ອງກັນ ຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ, ຄວາມປອດໄພ ໃຫ້ແກ່ເຮືອບິນ ແລະ ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ກິດຈະການ ການບິນພົນລະເຮືອນ.

**ມາດຕາ 68 (ປັບປຸງ) ເສັ້ນທາງບິນ**

ເສັ້ນທາງບິນ ແມ່ນ ແລວບິນ ທີ່ປະກອບດ້ວຍ ທິດທາງບິນ, ລວງກວ້າງ ແລະ ລະດັບຄວາມສູງ.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ກຳນົດເສັ້ນທາງບິນ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ແລ້ວນຳສະເໜີລັດຖະບານ ພິຈາລະນາອະນຸມັດ.

**ມາດຕາ 69 (ປັບປຸງ) ເຂດຫ້າມບິນ**

ເຂດຫ້າມບິນ ປະກອບດ້ວຍເຂດ ເກືອດຫ້າມ ແລະ ອັນຕະລາຍ ຫຼື ຈຳກັດການບິນ.

ເຂດເກືອດຫ້າມ ແມ່ນ ເຂດທີ່ລັດສະຫງວນ ແລະ ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ເຮືອບິນພົນລະເຮືອນບິນ ຜ່ານຢ່າງເດັດຂາດ.

ເຂດ ອັນຕະລາຍ ຫຼື ຈຳກັດການບິນ ແມ່ນ ເຂດທີ່ມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງການບິນ ແຕ່ສາມາດບິນຜ່ານໄດ້ໃນບາງໄລຍະເວລາ ແລະ ຕາມລະດັບຄວາມສູງ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ເຊັ່ນ ເຂດຊ້ອມຮົບ, ຊຸມນຸມຊົນ, ທີ່ມີແມ່ເຫຼັກ ແລະ ທີ່ມີພາຍຸ.



ເຮືອບິນທຸກລຳ ຕ້ອງບິນຕາມເສັ້ນທາງບິນທີ່ມີການກຳນົດໄວ້ຢ່າງເຂັ້ມງວດ, ໃນກໍລະນີເຮືອບິນ ຫາກບິນອອກຈາກເສັ້ນທາງບິນ, ບິນເຂົ້າເຂດຫ້າມບິນ ທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມເວລາ ຫຼື ລະດັບຄວາມສູງ ທີ່ໄດ້ກຳນົດ ໄວ້, ຜູ້ບັນຊາເຮືອບິນ ຕ້ອງບິນກັບຄືນສູ່ເສັ້ນທາງບິນເດີມ ຫຼື ປະຕິບັດຕາມຄຳສັ່ງຂອງນັກບັນຊາຈະລາຈອນທາງ ອາກາດໃນທັນທີທັນໃດ, ຖ້າບໍ່ດັ່ງນັ້ນຈະຖືກໃຊ້ມາດຕະການທີ່ເໝາະສົມ.

**ມາດຕາ 70 (ໃໝ່) ການປ່ອຍນ້ຳມັນ, ຖິ້ມເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ ແລະ ວັດຖຸອອກຈາກເຮືອບິນ**

ໃນກໍລະນີສຸກເສີນເຮືອບິນໂດຍສານທີ່ກຳລັງບິນ ສາມາດປ່ອຍນ້ຳມັນອອກຈາກເຮືອບິນໄດ້, ສ່ວນເຮືອບິນກູ້ໄພ ແລະ ເຮືອບິນບັນເທົາທຸກ ກໍສາມາດປ່ອຍນ້ຳມັນ ຫຼື ຖິ້ມເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ ແລະ ວັດຖຸອື່ນ ໄດ້ ເພື່ອຄວາມປອດໄພຂອງຖ້ຽວບິນ, ທັງສອງກໍລະນີນີ້ ຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກນັກບັນຊາຈະລາຈອນທາງອາ ກາດເສຍກ່ອນ ຈຶ່ງກະທຳໄດ້.

**ມາດຕາ 71 (ໃໝ່) ມາດຕະການຕໍ່ເຮືອບິນທີ່ລະເມີດ**

ເຮືອບິນທີ່ລະເມີດເຂດຫ້າມບິນ, ລະບຽບການກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງຈະລາຈອນທາງອາກາດ ຫຼື ບໍ່ປະຕິບັດຕາມຄຳແນະນຳຂອງນັກບັນຊາຈະລາຈອນທາງອາກາດ ຈະຖືກມາດຕະການຄວບຄຸມ ແລະ ບັງຄັບ ໃຫ້ລົງຈອດທີ່ສະໜາມບິນທີ່ໃກ້ສຸດ.

ເຮືອບິນທີ່ຮັບໃຊ້ກິດຈະການຂອງລັດຖະບານ ຫາກລະເມີດລະບຽບການດັ່ງກ່າວ ກໍຈະຖືກ ມາດຕະການດັ່ງດຽວກັນ.

**ມາດຕາ 72 (ໃໝ່) ໂທລະຄົມການບິນ**

ໂທລະຄົມການບິນ ປະກອບດ້ວຍ ລະບົບວິທະຍຸສື່ສານ, ວິທະຍຸນຳທາງ ແລະ ວິທະຍຸຕິດ ຕາມເປົ້າໝາຍ.

ໂທລະຄົມການບິນ ທີ່ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ແກ່ການບິນພົນລະເຮືອນ ຕ້ອງສາມາດນຳ ໃຊ້ໄດ້ຢ່າງມີປະສິດພາບສູງ, ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

**ມາດຕາ 73 (ໃໝ່) ຄື້ນຄວາມຖີ່ວິທະຍຸການບິນ**

ກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ຄຸ້ມຄອງການນຳໃຊ້ຄື້ນຄວາມຖີ່ ຕາມການກຳນົດຂອງກະຊວງໄປ ສະນີ, ໂທລະຄົມມະນາຄົມ ແລະ ການສື່ສານ ສຳລັບສະຖານີວິທະຍຸສື່ສານການບິນ, ວິທະຍຸນຳທາງ ແລະ ວິທະ ຍຸຕິດຕາມເປົ້າໝາຍ ໂດຍບໍ່ໃຫ້ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງໃດ ສ້າງສະຖານີການສື່ສານ, ຕິດຕັ້ງອຸປະ ກອນສື່ສານ ແລະ ຄື້ນຄວາມຖີ່ ທີ່ມີຜົນກະທົບ ແລະ ລົບກວນຕໍ່ຄື້ນວິທະຍຸການບິນ ເພື່ອຄວາມປອດໄພ ແລະ ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ.

ໃນກໍລະນີ ມີສະຖານີສື່ສານ, ອຸປະກອນສື່ສານ ແລະ ຄື້ນຄວາມຖີ່ ທີ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ຄື້ນ ຄວາມຖີ່ວິທະຍຸການບິນນັ້ນ ກົມການບິນພົນລະເຮືອນຕ້ອງປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອແກ້ ໄຂບໍ່ໃຫ້ມີສິ່ງລົບກວນຕໍ່ຄື້ນຄວາມຖີ່ວິທະຍຸການບິນ.

## ໝວດທີ 2

### ການອໍານວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຈະລາຈອນທາງອາກາດ

#### ມາດຕາ 74 (ປັບປຸງ) ການບໍລິການຈະລາຈອນທາງອາກາດ

ການບໍລິການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແມ່ນ ການອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ຄວບຄຸມການສັນຈອນທາງອາກາດ ລວມທັງການບິນຜ່ານດິນແດນ ສປປ ລາວ ເປັນຕົ້ນ ວິທະຍຸການບິນ, ອຸຕຸການບິນ, ຂ່າວສານການບິນ, ຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພ. ການບໍລິການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ຕ້ອງດໍາເນີນໄປຕາມລະບຽບການ ທີ່ເປັນເອກະພາບໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບລະບຽບການຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

#### ມາດຕາ 75 (ໃໝ່) ການຮັບປະກັນດ້ານການບໍລິການ ການຈະລາຈອນທາງອາກາດ

ການບໍລິການ ການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ຕ້ອງຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ, ສະດວກ, ວ່ອງໄວ, ມີປະສິດທິຜົນ ແລະ ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ.

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດດໍາເນີນການບໍລິການ ການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ໃນນ່ານຟ້າຂອງ ສປປ ລາວ ຕ້ອງມີໜ່ວຍງານຮັບຜິດຊອບ, ມີລະບົບອຸປະກອນເຕັກນິກ ແລະ ປະຕິບັດຕາມລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

#### ມາດຕາ 76 (ປັບປຸງ) ການບໍລິການ ການບິນຜ່ານ

ການບໍລິການ ການບິນຜ່ານ ແມ່ນ ການຄວບຄຸມ, ອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ເຮືອບິນ ທີ່ບິນຜ່ານນ່ານຟ້າ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ການບໍລິການ ການບິນຜ່ານ ຕ້ອງປະກອບ ແລະ ຕິດຕັ້ງດ້ວຍລະບົບສື່ສານ ເປັນຕົ້ນ ອຸປະກອນ, ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ, ວິທະຍຸການບິນ, ເຕັກໂນໂລຊີ ທີ່ທັນສະໄໝ ແລະ ມີຄຸນນະພາບ, ບຸກຄະລາກອນທີ່ມີຄວາມຮູ້ ແລະ ຄວາມສາມາດ ແນໃສ່ຮັບປະກັນການບິນຜ່ານນ່ານຟ້າຂອງ ສປປ ລາວ ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ສາມາດເຊື່ອມໂຍງເຂົ້າລະບົບສື່ສານ ຂອງບັນດາປະເທດໃນພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ.

#### ມາດຕາ 77 (ໃໝ່) ການແຈ້ງຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານການບິນ

ກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ຕ້ອງແຈ້ງຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ ກ່ຽວກັບລະບຽບການທີ່ຈໍາເປັນ, ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບສະໜາມບິນ, ການຈະລາຈອນທາງອາກາດ, ເສັ້ນທາງບິນ, ເຂດຫ້າມບິນ, ປ່ອຍນໍ້າມັນ, ຖິ້ມສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງ ແລະ ວັດຖຸອື່ນ ອອກຈາກເຮືອບິນ ແລະ ຂໍ້ມູນອື່ນ ຕາມມາດຕະຖານຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ໃຫ້ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ, ຜູ້ປະກອບການ, ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອຫຼີກເວັ້ນ ຫຼື ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມເສຍຫາຍ.

#### ມາດຕາ 78 (ໃໝ່) ອຸຕຸການບິນ

ອຸຕຸການບິນ ແມ່ນ ການຕິດຕາມ, ເກັບກໍາຂໍ້ມູນ ບັນດາປັດໄຈທາງອາກາດ, ປາກົດການສະພາບຂອງອາກາດເພື່ອສະໜອງໃຫ້ແກ່ການຄົ້ນຄວ້າຄົ້ນຄ້າທາງອາກາດ.

ອຸຖຸການບິນ ຕ້ອງປະກອບ ແລະ ຕິດຕັ້ງດ້ວຍອຸປະກອນອ່ານວຍຄວາມສະດວກ ເພື່ອຮັບໃຊ້ ການປະຕິບັດການບິນ ຢູ່ຕາມສະໜາມບິນພາຍໃນ ແລະ ສະໜາມບິນສາກົນ, ເຂດບັນຊາຈະລາຈອນທາງອາ ກາດ, ເຂດຂ່າວສານການບິນ ທັງສາມາດປະຕິບັດໄດ້ຕາມກົດໝາຍສະບັບນີ້, ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍອຸຖຸນິຍົມ ແລະ ອຸທິກກະສາດ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

**ມາດຕາ 79 (ໃໝ່) ການຊ່ວຍເຫຼືອເຮືອບິນໃນກໍລະນີສຸກເສີນ**

ເຮືອບິນ ທີ່ຕິກຢູ່ໃນພາວະສຸກເສີນ ຢູ່ໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ ຕ້ອງໄດ້ຮັບການຊ່ວຍເຫຼືອຢ່າງ ເໝາະສົມໃນທັນທີທັນໃດ.

ໃນກໍລະນີ ເຫດການຫາກເພີ່ມທະວີຄວາມຮ້າຍແຮງ ເຊັ່ນ ຈຸບົນບໍ່ສາມາດຄວບຄຸມເຮືອບິນ ໄດ້, ຂາດການຕິດຕໍ່ກັບນັກບັນຊາຈະລາຈອນທາງອາກາດ, ບໍ່ສາມາດຮູ້ຕໍາແໜ່ງ ຂອງເຮືອບິນ ຕ້ອງຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພ ຢ່າງຮີບດ່ວນ ແລ້ວດໍາເນີນການສືບສວນ-ສອບສວນ.

**ໝວດທີ 3  
ການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພ**

**ມາດຕາ 80 (ປັບປຸງ) ການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພເຮືອບິນ**

ໃນກໍລະນີທີ່ມີເຮືອບິນ ເກີດເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດ ຢູ່ໃນດິນແດນ ຂອງ ສປປ ລາວ, ໜ່ວຍງານຈະລາຈອນທາງອາກາດ ຕ້ອງລາຍງານທັນທີທັນໃດ ໃຫ້ຄະນະກຳມະການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພແຫ່ງ ຊາດ ເພື່ອນຳໃຊ້ມາດຕະການອັນຈຳເປັນໃນການຊ່ວຍເຫຼືອ ຢ່າງຮີບດ່ວນ.

ໃນກໍລະນີທີ່ເຮືອບິນເກີດອຸປະຕິເຫດ ຄະນະກຳມະການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພແຫ່ງຊາດ ຕ້ອງ ປະສານງານກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງສະໜາມບິນ, ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອດໍາ ເນີນການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພ ຢ່າງຮີບດ່ວນ.

ສໍາລັບເຮືອບິນຂອງຕ່າງປະເທດ ທີ່ເກີດເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດ ຢູ່ໃນດິນແດນຂອງ ສປປ ລາວ, ລັດຖະບານລາວ ອາດຈະອະນຸຍາດໃຫ້ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຫຼື ປະ ເທດອື່ນ ເຂົ້າມາຮ່ວມດໍາເນີນການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພ ພາຍໃຕ້ການຄວບຄຸມຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ໃນກໍລະນີທີ່ຈຳເປັນ ລັດຖະບານລາວ ພິຈາລະນາໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອ, ຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພ ເຮືອບິນຂອງປະເທດອື່ນ ທີ່ປະສົບອຸປະຕິເຫດຢູ່ໃນດິນແດນ ຂອງປະເທດໃກ້ຄຽງຕາມຄໍາຮ້ອງຂໍຈາກປະເທດ ອື່ນ ຫຼື ອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ.

**ມາດຕາ 81 (ໃໝ່) ການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພໃນເຂດຫວງຫ້າມ**

ຄະນະກຳມະການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພແຫ່ງຊາດ ສາມາດເຂົ້າໄປຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພ ໃນເຂດ ຫວງຫ້າມ ລວມທັງນໍາເອົາກຳລັງຄົນ ແລະ ສັດ, ເຮືອບິນ, ພາຫະນະ ແລະ ອຸປະກອນ ກ່ຽວກັບການຊອກຄົ້ນ

ແລະ ກູໄພ ເຂົ້າໄປໃນເຂດດັ່ງກ່າວ ໂດຍໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ໃຫ້ການຮ່ວມມື ຢ່າງເໝາະສົມ.

ການປະຕິບັດການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູໄພ ຕ້ອງຢູ່ພາຍໃຕ້ການຄວບຄຸມ ຂອງຄະນະກຳມະການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູໄພແຫ່ງຊາດ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

**ມາດຕາ 82 (ປັບປຸງ) ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູໄພ**

ເຈົ້າຂອງເຮືອບິນ ຫຼື ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຄ່າໃຊ້ຈ່າຍກ່ອນ ໃນການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູໄພ ລວມທັງການເຄື່ອນຍ້າຍ ຜູ້ລອດຊີວິດ, ຊາກສົບ, ຊາກເຮືອບິນ, ວັດຖຸ, ສິ່ງຂອງ, ພາຫະນະ ຈາກສະຖານທີ່ເກີດອຸປະຕິເຫດ ຕາມການເຫັນດີຂອງຄະນະກຳມະການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູໄພແຫ່ງຊາດ.

**ມາດຕາ 83 (ໃໝ່) ການຢຸດເຊົາການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູໄພ**

ລັດຖະບານ ເປັນຜູ້ຕັດສິນໃນການຢຸດເຊົາການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູໄພ ຕາມການສະເໜີຂອງຄະນະກຳມະການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູໄພແຫ່ງຊາດ ໃນກໍລະນີການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູໄພ ສໍາເລັດ ຫຼື ບໍ່ສໍາເລັດ ເຖິງວ່າໄດ້ໃຊ້ທຸກວິທີທາງໃນການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູໄພ ແລ້ວກໍຕາມ ໃຫ້ຖືວ່າເຮືອບິນນັ້ນ ໄດ້ຫາຍສາບສູນນັບແຕ່ວັນປະກາດຢຸດເຊົາການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູໄພ ເປັນຕົ້ນໄປ.

**ໝວດທີ 4**

**ການສືບສວນ-ສອບສວນເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດການບິນ**

**ມາດຕາ 84 ການສືບສວນ-ສອບສວນ**

ການສືບສວນ-ສອບສວນ ເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດ ການບິນພົນລະເຮືອນ ທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນດິນແດນສປປ ລາວ ຕ້ອງດໍາເນີນຕາມກົດໝາຍ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ ຕ້ອງແຈ້ງຜົນຂອງການສືບສວນ-ສອບສວນ ໃຫ້ລັດຖະບານຂອງປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຖ້າຫາກແມ່ນເຮືອບິນ ຫຼື ຜູ້ໂດຍສານ ມີສັນຊາດຕ່າງປະເທດ.

**ມາດຕາ 85 (ໃໝ່) ການແຈ້ງເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດ**

ນັກບັນຊາຈະລາຈອນທາງອາກາດ, ຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ, ຜູ້ບໍລິການສະໜາມບິນ, ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ທີ່ຮູ້ ຫຼື ພົບເຫັນເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດການບິນ ເກີດຂຶ້ນໃນດິນແດນ ຫຼື ນ່ານຟ້າ ຂອງ ສປປ ລາວ ຕ້ອງແຈ້ງຂ່າວຢ່າງຮີບດ່ວນ ໃຫ້ຫ້ອງການສືບສວນ-ສອບສວນເຫດຕິດຂັດ ແລະ ອຸປະຕິເຫດການບິນ .

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ຮູ້ ຫຼື ພົບເຫັນເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດການບິນ ເກີດຂຶ້ນໃນດິນແດນ ຫຼື ນ່ານຟ້າ ຂອງ ສປປ ລາວ ຕ້ອງແຈ້ງຂ່າວຢ່າງຮີບດ່ວນ ດ້ວຍວິທີການເໝາະສົມໃຫ້ຫ້ອງການສືບສວນ-ສອບສວນເຫດຕິດຂັດ ແລະ ອຸປະຕິເຫດການບິນ.

ໃນກໍລະນີ ທີ່ເຮືອບິນ ມີເຄື່ອງໝາຍສັນຊາດ ແລະ ທະບຽນລາວ ເກີດເຫດຢູ່ຕ່າງປະເທດ, ຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ, ຜູ້ນໍາໃຊ້ເຮືອບິນ ຫຼື ຜູ້ບໍລິການສະໜາມບິນຂອງປະເທດນັ້ນ ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບ ແຈ້ງຂ່າວຕາມລະ

ບຽບການຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ໃຫ້ສຳນັກງານການທູດ ຂອງ ສປປ ລາວ ປະຈຳປະເທດນັ້ນ ໃນທັນທີ.

**ມາດຕາ 86 (ໃໝ່) ການວິເຄາະ ແລະ ປະເມີນເຫດການ**

ເມື່ອໄດ້ຮັບແຈ້ງເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດ ຂອງເຮືອບິນ ຫ້ອງການສືບສວນ-ສອບສວນເຫດ ຕິດຂັດ ແລະ ອຸປະຕິເຫດການບິນ ຕ້ອງວິເຄາະ ແລະ ປະເມີນເຫດການຕົວຈິງ ເພື່ອກະກຽມວັດຖຸປະກອນ, ເຄື່ອງມື, ພາຫະນະ, ໜ່ວຍງານວິຊາການ ລົງສະຖານທີ່ເກີດເຫດຢ່າງທັນການ. ພາຍຫຼັງລົງເກັບກຳຂໍ້ມູນຢູ່ສະ ຖານທີ່ເກີດເຫດແລ້ວ ຕ້ອງລາຍງານສະພາບຕົວຈິງໃຫ້ຂັ້ນເທິງຂອງຕົນ ຢ່າງຮີບດ່ວນ.

**ມາດຕາ 87 (ໃໝ່) ການດຳເນີນການສືບສວນ-ສອບສວນ**

ເມື່ອມີເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດ ເກີດຂຶ້ນຢູ່ໃນດິນແດນຂອງ ສປປ ລາວ ຫ້ອງການສືບ ສວນ-ສອບສວນເຫດຕິດຂັດ ແລະ ອຸປະຕິເຫດການບິນ ຕ້ອງແຕ່ງຕັ້ງຄະນະສືບສວນ-ສອບສວນພາກສະໜາມ ໃນການປະຕິບັດໜ້າທີ່ ຢ່າງຮີບດ່ວນ.

ຄະນະສືບສວນ-ສອບສວນພາກສະໜາມ ມີສິດຄອບຄອງຊິ້ນສ່ວນ, ຊາກເຮືອບິນ ແລະ ສ່ວນ ປະກອບ ທີ່ເປັນຫຼັກຖານ ເຊັ່ນ ກ່ອງບັນທຶກຂໍ້ມູນການບິນ ແລະ ບັນທຶກສຽງ, ເທັບອັດສຽງ ຂອງການບັນຊາ ຈະລາຈອນທາງອາກາດ, ຂໍ້ມູນທີ່ເປັນປະໂຫຍດຕໍ່ການສືບສວນ-ສອບສວນ.

**ມາດຕາ 88 (ໃໝ່) ການເຂົ້າຮ່ວມສືບສວນ-ສອບສວນ ຂອງຜູ້ຕາງໜ້າຈາກປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ**

ໃນກໍລະນີເຮືອບິນເກີດ ເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດ ຢູ່ ສປປ ລາວ ນັ້ນ ປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຫຼື ປະເທດທີ່ມີພົນລະເມືອງຂອງຕົນ ເປັນຜູ້ຖືກເຄາະຮ້າຍ ສາມາດແຕ່ງຕັ້ງຜູ້ຕາງໜ້າຂອງຕົນ ເຂົ້າຮ່ວມສັງເກດ ການໃນການສືບສວນ-ສອບສວນ ຊຶ່ງຕ້ອງຢູ່ພາຍໃຕ້ຄະນະສືບສວນ-ສອບສວນພາກສະໜາມ, ມີສິດ ແລະ ໜ້າ ທີ່ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນສົນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

**ມາດຕາ 89 (ໃໝ່) ການເຂົ້າຮ່ວມສືບສວນ-ສອບສວນ ຂອງຜູ້ຕາງໜ້າ ສປປ ລາວ**

ໃນກໍລະນີເຮືອບິນ ທີ່ຖືສັນຊາດລາວ ຫຼື ສັນຊາດອື່ນ ທີ່ມີພົນລະເມືອງລາວເປັນຜູ້ໂດຍສານ ຫາກເກີດເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດຢູ່ຕ່າງປະເທດ, ຫ້ອງການສືບສວນ-ສອບສວນເຫດຕິດຂັດ ແລະ ອຸປະຕິ ເຫດການບິນ ສາມາດແຕ່ງຕັ້ງຜູ້ຕາງໜ້າຂອງຕົນ ເພື່ອເຂົ້າຮ່ວມສັງເກດການໃນການດຳເນີນການສືບສວນ-ສອບ ສວນ ຕາມກົດໝາຍຂອງປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

**ມາດຕາ 90 (ໃໝ່) ການເກັບກຳຂໍ້ມູນ**

ຄະນະສືບສວນ-ສອບສວນພາກສະໜາມ ຕ້ອງເກັບກຳ ແລະ ບັນທຶກຂໍ້ມູນ ດັ່ງນີ້:

1. ສະຖານທີ່ບ່ອນເກີດເຫດ, ລຳຕົວ ຫຼື ຊິ້ນສ່ວນ ຂອງເຮືອບິນ, ກ່ອງບັນທຶກຂໍ້ມູນການບິນ ແລະ ບັນທຶກສຽງ, ເທັບອັດສຽງ ຂອງການບັນຊາຈະລາຈອນທາງອາກາດ, ການສອບຖາມຜູ້ເຫັນເຫດການ, ຈຸ ບິນ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ ທີ່ລອດຊີວິດຈາກອຸປະຕິເຫດ, ບັນດາເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບເຮືອບິນ, ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຜູ້ບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ;

2. ບັນທຶກຂໍ້ມູນ ດ້ວຍວິທີການຈົດບັນທຶກ, ການໃຊ້ອຸປະກອນອັດສະຕຽງ, ບັນທຶກພາບຖ່າຍ, ພາບວິດີໂອ ຫຼື ການນຳໃຊ້ອຸປະກອນອື່ນ.

**ມາດຕາ 91 (ໃໝ່) ການປ້ອງກັນສະຖານທີ່ ແລະ ການເຄື່ອນຍ້າຍຊາກເຮືອບິນ**

ຫຼັງຈາກໜ່ວຍງານຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພ ຄວບຄຸມສະພາບເບື້ອງຕົ້ນແລ້ວ, ຄະນະສືບສວນ-ສອບສວນພາກສະໜາມ ເປັນຜູ້ເຂົ້າຄອບຄອງ ແລະ ປ້ອງກັນສະຖານທີ່ ລວມທັງບັນດາຫຼັກຖານທັງໝົດທີ່ເປັນປະໂຫຍດຕໍ່ການສືບສວນ-ສອບສວນ.

ການເຄື່ອນຍ້າຍຊາກເຮືອບິນ ແລະ ຊິ້ນສ່ວນ ທີ່ເປັນຫຼັກຖານ ຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກຄະນະສືບສວນ-ສອບສວນພາກສະໜາມເສຍກ່ອນ ຈຶ່ງກະທຳໄດ້, ສ່ວນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຕໍ່ການເຄື່ອນຍ້າຍ ແມ່ນ ເຈົ້າຂອງເຮືອບິນ ຫຼື ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບທັງໝົດ.

**ມາດຕາ 92 (ໃໝ່) ການມອບເຮືອບິນພ້ອມດ້ວຍອຸປະກອນ**

ຫ້ອງການສືບສວນ-ສອບສວນເຫດຕິດຂັດ ແລະ ອຸປະຕິເຫດການບິນ ຈະມອບເຮືອບິນທີ່ເກີດເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດ ພ້ອມດ້ວຍອຸປະກອນ ແລະ ຊິ້ນສ່ວນທີ່ສຳຄັນ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຫຼື ຜູ້ໄດ້ຮັບສິດຕິເຮືອບິນ ຫຼື ຜູ້ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງ ຈາກປະເທດເຈົ້າຂອງທະບຽນ ຫຼື ປະເທດຜູ້ນຳໃຊ້ເຮືອບິນ ເມື່ອເຫັນວ່າ ບໍ່ມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງຮັກສາເຮືອບິນ ແລະ ຊິ້ນສ່ວນສຳຄັນ ດັ່ງກ່າວນັ້ນໄວ້.

**ມາດຕາ 93 (ໃໝ່) ການຊັນນະສຸດຊາກສົບ**

ໃນກໍລະນີ ເຮືອບິນ ເກີດເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດ ຊຶ່ງພາໃຫ້ມີຜູ້ເສຍຊີວິດແລ້ວ ຫ້ອງການສືບສວນ-ສອບສວນເຫດຕິດຂັດ ແລະ ອຸປະຕິເຫດການບິນ ຕ້ອງປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອຊັນນະສຸດຊາກສົບ ໃນການຢັ້ງຢືນບຸກຄົນ ແລະ ສາເຫດຂອງການເສຍຊີວິດ.

**ມາດຕາ 94 (ໃໝ່) ຄວາມຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການສືບສວນ-ສອບສວນ**

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ຮູ້ ຫຼື ມີຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດຂອງເຮືອບິນ ຕ້ອງມີຄວາມຮັບຜິດຊອບສະໜອງຂໍ້ມູນ ແລະ ຫຼັກຖານ ໃຫ້ແກ່ຄະນະສືບສວນ-ສອບສວນພາກສະໜາມ.

**ມາດຕາ 95 (ໃໝ່) ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ**

ພາຍຫຼັງສິ້ນສຸດການສືບສວນ-ສອບສວນເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດຂອງເຮືອບິນແລ້ວ, ຄະນະສືບສວນ-ສອບສວນພາກສະໜາມ ຕ້ອງເຮັດບົດລາຍງານສຸດທ້າຍຕາມເນື້ອໃນ ແລະ ມາດຕະຖານ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ແລ້ວສົ່ງຮ່າງບົດລາຍງານດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ປະເທດເຈົ້າຂອງທະບຽນ, ຜູ້ນຳໃຊ້, ຜູ້ອອກແບບ ແລະ ຜູ້ຜະລິດເພື່ອປະກອບຄຳເຫັນ.

ພາຍຫຼັງ ໄດ້ຮັບຄຳເຫັນ ຫຼື ບໍ່ໄດ້ຮັບຄຳເຫັນ ໃນໄລຍະເວລາທີ່ກຳນົດແລ້ວ ຫ້ອງການສືບສວນ-ສອບສວນເຫດຕິດຂັດ ແລະ ອຸປະຕິເຫດການບິນ ຕ້ອງສະຫຼຸບສັງລວມບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ ໃຫ້ລັດຖະບານພິຈາລະນາກ່ອນສົ່ງໃຫ້ປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

**ມາດຕາ 96 (ໃໝ່) ຄຳແນະນຳກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພ**

ຫ້ອງການສືບສວນ-ສອບສວນເຫດຕິດຂັດ ແລະ ອຸປະຕິເຫດການບິນ ຕ້ອງນຳໃຊ້ຜົນການສືບສວນ-ສອບສວນພາກສະໜາມ ເພື່ອອອກຄຳແນະນຳ ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພ ແລະ ສະເໜີເປັນລາຍລັກອັກສອນໃຫ້ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອມີມາດຕະການແກ້ໄຂຈຸດບົກພ່ອງ ຢ່າງຮີບດ່ວນ.

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ຕ້ອງແຈ້ງແຜນການ ແລະ ມາດຕະການແກ້ໄຂຈຸດບົກພ່ອງດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ຫ້ອງການສືບສວນ-ສອບສວນເຫດຕິດຂັດ ແລະ ອຸປະຕິເຫດການບິນ ຢ່າງຮີບດ່ວນ.

**ມາດຕາ 97 (ໃໝ່) ການສືບສວນ-ສອບສວນຄົນໃໝ່**

ຫ້ອງການສືບສວນ-ສອບສວນເຫດຕິດຂັດ ແລະ ອຸປະຕິເຫດການບິນ ສາມາດດຳເນີນການສືບສວນ-ສອບສວນຄົນໃໝ່ ຖ້າຫາກມີຫຼັກຖານໃໝ່ ທີ່ມີຜົນຕໍ່ການປ່ຽນແປງເນື້ອໃນຂອງບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ.

**ມາດຕາ 98 (ໃໝ່) ການເປີດເຜີຍບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ**

ຫ້ອງການສືບສວນ-ສອບສວນເຫດຕິດຂັດ ແລະ ອຸປະຕິເຫດການບິນ ພິຈາລະນາເປີດເຜີຍເນື້ອໃນຂອງບົດລາຍງານສຸດທ້າຍບາງສ່ວນ ຫຼື ທັງໝົດ ກ່ຽວກັບເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດ ຂອງເຮືອບິນ.

ການເປີດເຜີຍບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ ໃຫ້ດຳເນີນພາຍໃນ ສືບສອງ ເດືອນ ນັບແຕ່ວັນທີ່ໄດ້ສົ່ງບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ ໃຫ້ປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

**ມາດຕາ 99 (ໃໝ່) ການຖະແຫຼງຂ່າວ**

ຫ້ອງການສືບສວນ-ສອບສວນເຫດຕິດຂັດ ແລະ ອຸປະຕິເຫດການບິນ ຕ້ອງຖະແຫຼງຂ່າວໃນກໍລະນີເຮືອບິນເກີດເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດຕາມຄວາມຄືບໜ້າ ຂອງການສືບສວນ-ສອບສວນພາກສະໜາມ ໃນແຕ່ລະໄລຍະໃຫ້ສັງຄົມຊາບ.

**ພາກທີ VII**  
**ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ**  
**ໝວດທີ 1**  
**ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ**

**ມາດຕາ 100 ປະເພດການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ**

ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ມີສອງປະເພດ ຄື:

1. ການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ ແລະ ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ;
2. ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.

**ມາດຕາ 101 ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດພາຍໃນປະເທດ**

ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດພາຍໃນປະເທດ ແມ່ນ ການນໍາໃຊ້ເຮືອບິນເຂົ້າໃນການຂົນສົ່ງຈາກຈຸດໜຶ່ງໄປ ຫາອີກຈຸດໜຶ່ງ ພາຍໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ.

**ມາດຕາ 102 (ປັບປຸງ) ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ**

ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ ແມ່ນ ການນໍາໃຊ້ເຮືອບິນເຂົ້າໃນການຂົນສົ່ງ ຈາກ ຈຸດໃດໜຶ່ງໃນດິນແດນ ຂອງ ສປປ ລາວ ໄປຫາອີກຈຸດໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍຈຸດ ນອກດິນແດນ ສປປ ລາວ ຕາມແຜນ ການບິນ ແລ້ວກັບຄືນມາ ສປປ ລາວ.

**ມາດຕາ 103 (ປັບປຸງ) ຄ່າຂົນສົ່ງທາງອາກາດ**

ຄ່າຂົນສົ່ງທາງອາກາດຢູ່ພາຍໃນປະເທດ ແມ່ນ ລັດຖະບານເປັນຜູ້ຕົກລົງ. ສໍາລັບຄ່າຂົນສົ່ງທາງ ອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມສິນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

**ມາດຕາ 104 (ໃໝ່) ການຈັດສັນເວລາຂຶ້ນ-ລົງຂອງເຮືອບິນ**

ການຈັດສັນເວລາຂຶ້ນ-ລົງຂອງເຮືອບິນ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໂດຍສອດ ຄ່ອງກັບຫຼັກການສາກົນ ແລະ ແທດເໝາະກັບການຮອງຮັບຂອງສະໜາມບິນ ເພື່ອໃຫ້ມີຄວາມໂປ່ງໃສ, ເປີດ ເຜີຍ, ສະດວກ, ວ່ອງໄວ ແລະ ມີປະສິດທິຜົນ ໂດຍການເປັນເຈົ້າການຂອງກົມການບິນພົນລະເຮືອນ.

**ມາດຕາ 105 (ໃໝ່) ການອະນຸຍາດຖ້ຽວບິນ**

ການອະນຸຍາດຖ້ຽວບິນ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມສັນຍາຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບກົດ ໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ສິນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

ການອະນຸຍາດຖ້ຽວບິນ ຕ້ອງເຮັດເປັນລາຍລັກອັກສອນ ໂດຍເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງລັດທີ່ມີສິດໜ້າ ທີ່ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຄື:

1. ຖ້ຽວບິນພິເສດ ແລະ ທະຫານ ແມ່ນ ກະຊວງປ້ອງກັນປະເທດເປັນຜູ້ອະນຸຍາດ ໂດຍຜ່ານ ກະຊວງການຕ່າງປະເທດ;
2. ຖ້ຽວບິນພົນລະເຮືອນ ແມ່ນ ກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ເປັນຜູ້ອະນຸຍາດ.

**ໝວດທີ 2**

**ການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ ແລະ ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ**

**ມາດຕາ 106 (ປັບປຸງ) ສິດ, ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານພ້ອມດ້ວຍ ເຄື່ອງຂອງ ແລະ ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ**

ຜູ້ຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ ແລະ ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ ມີ ສິດ ດັ່ງນີ້:



1. ຮັບຄ່າຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ, ເຄື່ອງຂອງ ຫຼື ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ ຕາມລະບຽບການ ຫຼື ລາຄາທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ;

2. ທວງເອົາຄ່າຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ທັນໄດ້ຈ່າຍ;

3. ປະຕິເສດຮັບເອົາຜູ້ໂດຍສານ ຢູ່ໃນສະພາບມືນເມົາ ຫຼື ເສຍຈິດ ທີ່ບໍ່ມີຜູ້ຄຸ້ມຄອງ, ເຄື່ອງຂອງ ຫຼື ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ ທີ່ເກືອດຫ້າມ ຫຼື ຜິດກົດໝາຍ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ ແລະ ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ ມີ ພັນທະ ດັ່ງນີ້:

1. ອໍານວຍຄວາມສະດວກ, ແຈ້ງຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານໃນການເດີນທາງ ແລະ ປະຕິບັດທຸກເງື່ອນໄຂ ຂອງການຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້;

2. ນຳສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ໄປເຖິງຈຸດໝາຍປາຍທາງດ້ວຍຄວາມສະດວກ, ປອດໄພ ແລະ ຕາມກຳນົດເວລາ;

3. ຕິດປີ້ໃສ່ເຄື່ອງຝາກຂອງຜູ້ໂດຍສານ ພ້ອມທັງຮັບປະກັນບໍ່ໃຫ້ເຄື່ອງຂອງຜູ້ໂດຍສານຕົກເຮ່ຍເສຍຫາຍ, ເຊື່ອມຄຸນ ຫຼື ປ່ຽນຮູບ ແລະ ປະຕິບັດ ຕາມເງື່ອນໄຂຂອງການຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້;

4. ປະຖົມພະຍາບານຂັ້ນພື້ນຖານເວລາຜູ້ໂດຍສານເຈັບເປັນກະທັນຫັນ.

ໃນກໍລະນີ ຜູ້ໂດຍສານ ເກີດເຈັບເປັນກະທັນຫັນ ຫຼື ຈະອອກລຸກ ຕ້ອງນຳສົ່ງຜູ້ໂດຍສານໄປຍັງສະຖານທີ່ປິ່ນປົວທີ່ໃກ້ສຸດ ຢ່າງຮີບດ່ວນ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ ແລະ ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍທາງແພ່ງໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານ ໃນກໍລະນີ ດັ່ງນີ້:

1. ຜູ້ໂດຍສານເສຍຊີວິດ, ເສຍອົງຄະ, ບາດເຈັບ ຫຼື ເຈັບເປັນ ຍ້ອນເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດການບິນ;

2. ຖ້ຽວບິນຊັກຊ້າ ຫຼື ຖືກຍົກເລີກ;

3. ເຄື່ອງຂອງເປ່ເພ, ເສຍຫາຍ, ຊັກຊ້າ ຫຼື ສູນຫາຍ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ ແລະ ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ ຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບ ຫຼື ຮັບຜິດຊອບພຽງສ່ວນໃດສ່ວນໜຶ່ງ ໃນການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍທາງແພ່ງ ໃນກໍລະນີ ດັ່ງນີ້:

1. ຜູ້ໂດຍສານເສຍຊີວິດ, ເສຍອົງຄະ, ບາດເຈັບ, ເຈັບເປັນ ຍ້ອນບັນຫາສຸຂະພາບ ຫຼື ຄວາມຜິດຂອງຜູ້ກ່ຽວເອງ ຫຼື ຍ້ອນການກະທຳຂອງບຸກຄົນອື່ນ;

2. ຖ້າພິສູດໄດ້ວ່າ ຜູ້ຂົນສົ່ງ ຫາກໄດ້ເຮັດທຸກວິທີທາງ ຫຼື ບໍ່ສາມາດນຳໃຊ້ມາດຕະການຕ່າງໆ ເພື່ອຫຼີກເວັ້ນການຊັກຊ້າ ຫຼື ຍົກເລີກຖ້ຽວບິນນັ້ນ;

3. ເຄື່ອງຂອງເປ່ເພ, ເສຍຫາຍ ຍ້ອນຄຸນນະພາບຂອງສິ່ງຂອງນັ້ນເອງ ຫຼື ມີການຊັກຊ້າ, ເປ່ເພ ຍ້ອນຖືກຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັກໄວ້.

**ມາດຕາ 107 (ໃໝ່) ສິດ, ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງຜູ້ໂດຍສານ**

ຜູ້ໂດຍສານ ມີສິດໄດ້ຮັບຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ, ຄວາມສະດວກ, ສະບາຍ, ປອດໄພ ໄປເຖິງຈຸດໝາຍ ປາຍທາງ ແລະ ທວງເອົາການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍທາງແພ່ງທີ່ເກີດຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກຄວາມຜິດຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາ ກາດ.

ຜູ້ໂດຍສານ ມີພັນທະປະຕິບັດຕາມຄຳແນະນຳຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ໃນຊ່ວງເວລາ ຂົນສົ່ງ, ຮັກສາຄວາມສະອາດ, ສິ່ງແວດລ້ອມ, ມາລະຍາດ, ແຈ້ງເຄື່ອງຂອງທີ່ມີມູນຄ່າສູງ, ວັດຖຸອັດຕະລາຍ, ອາວຸດ, ຈ່າຍຄ່າໂດຍສານ ແລະ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຄ່າເສຍຫາຍ ທີ່ຕົນໄດ້ກໍ່ຂຶ້ນໃຫ້ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຫຼື ບຸກຄົນ ອື່ນ.

**ໝວດທີ 3  
ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ**

**ມາດຕາ 108 (ໃໝ່) ສັນຍາຂົນສົ່ງສິນຄ້າ**

ສັນຍາຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແມ່ນ ການຕົກລົງເປັນລາຍລັກອັກສອນ ລະຫວ່າງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ທາງອາກາດ ກັບຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ຫຼື ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ກ່ຽວກັບການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າ ຈາກຕົ້ນທາງໄປຫາປາຍທາງ ຕາມກຳນົດເວລາ ທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ ແລະ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງຮັບປະກັນໃຫ້ສິນຄ້າຢູ່ໃນສະພາບເດີມ, ບໍ່ ໃຫ້ຕົກເຮ່ຍເສຍຫາຍ ແລະ ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ, ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຫຼື ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ ຕ້ອງຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງໃຫ້ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງ ອາກາດ.

**ມາດຕາ 109 (ໃໝ່) ການຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍ**

ການຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍທາງອາກາດ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບສິນ ທີສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

**ມາດຕາ 110 (ປັບປຸງ) ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງຕໍ່ສິນຄ້າ ແລະ ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ**

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງມີຄວາມຮັບຜິດຊອບ ໃນການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍທາງແພ່ງ ໃຫ້ ແກ່ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຫຼື ເຈົ້າຂອງເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ ໃນກໍລະນີທີ່ສິນຄ້າ ຫຼື ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ ຕົກເຮ່ຍ ເສຍຫາຍ, ເປ່ເພ, ເສຍຄຸນນະພາບ ຫຼື ຊັກຊ້າ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍທາງແພ່ງ ໃນກໍລະນີ ດັ່ງນີ້:

1. ສິນຄ້າ ຫຼື ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ ມີຄວາມບົກພ່ອງມາແຕ່ຕົ້ນແລ້ວ;
2. ການປະທະກັນທາງອາວຸດ;
3. ຄວາມຜິດຂອງເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຫຼື ເຈົ້າຂອງເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ;
4. ການກະທຳຂອງບຸກຄົນອື່ນ ທີ່ບໍ່ຢູ່ໃນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ.

**ມາດຕາ 111 (ປັບປຸງ) ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງຕໍ່ຜູ້ອື່ນ**

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍທາງແພ່ງ ທີ່ເກີດຂຶ້ນ ຈາກເຮືອບິນ, ການນໍາໃຊ້ເຮືອບິນ, ເກີດຈາກບຸກຄະລາກອນ, ວັດຖຸໃດໜຶ່ງຂອງເຮືອບິນ ຫຼື ທີ່ເອົາໄປນໍາເຮືອບິນ ເຮັດໃຫ້ບຸກຄົນທີ່ບໍ່ແມ່ນຜູ້ໂດຍສານ ຊຶ່ງອາດຈະເປັນຜູ້ຢູ່ໃນ ຫຼື ຢູ່ນອກເຮືອບິນ ໄດ້ຮັບບາດເຈັບ ຫຼື ເສຍຊີວິດ ຫຼື ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍໃຫ້ແກ່ຊັບສິນ ຂອງບຸກຄົນດັ່ງກ່າວ.

ໃນກໍລະນີເຮືອບິນຂອງຕ່າງປະເທດ ໄດ້ເຮັດໃຫ້ເກີດມີການບາດເຈັບ, ເສຍຊີວິດ ຫຼື ສ້າງຄວາມ ເສຍຫາຍໃຫ້ແກ່ຊັບສິນຂອງບຸກຄົນອື່ນຢູ່ນອກເຮືອບິນດັ່ງກ່າວ ໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມ ກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຈະບໍ່ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ຢູ່ໃນວັກເທິງນີ້ ຖ້າຫາກ ພິສູດໄດ້ຢ່າງຈະແຈ້ງວ່າຄວາມເສຍຫາຍນັ້ນ ໄດ້ເກີດຂຶ້ນຍ້ອນຄວາມຜິດຂອງບຸກຄົນ ດັ່ງກ່າວເອງ.

**ມາດຕາ 112 (ໃໝ່) ເງິນຊົດເຊີຍລ່ວງໜ້າ**

ໃນກໍລະນີເຮືອບິນ ເກີດອຸປະຕິເຫດທີ່ສົ່ງຜົນເສຍຫາຍຕໍ່ຊີວິດ, ສຸຂະພາບ ແລະ ຊັບສິນ ຂອງ ຜູ້ໂດຍສານ, ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງຈ່າຍເງິນຊົດເຊີຍລ່ວງໜ້າຈຳນວນໜຶ່ງໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານ ຫຼື ຜູ້ມີສິດຮຽກ ຮ້ອງເອົາການຊົດໃຊ້ຄ່າເສຍຫາຍທັນທີ. ຈຳນວນເງິນທີ່ຈ່າຍກ່ອນດັ່ງກ່າວ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຕ້ອງໄດ້ບັນທຶກໄວ້ ເພື່ອເປັນຫຼັກຖານ.

ການຈ່າຍເງິນຊົດເຊີຍລ່ວງໜ້າ ຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານຂອງອົງການການ ບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

**ມາດຕາ 113 (ປັບປຸງ) ການປະກັນໄພ**

ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ແກ່ການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍທາງແພ່ງ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 110 ແລະ 111 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ທັງຂອງລາວ ແລະ ຂອງຕ່າງປະເທດທີ່ດຳເນີນການ ບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດຢູ່ ສປປ ລາວ ລວມທັງການບິນຜ່ານນ່ານຟ້າຂອງລາວ ຕ້ອງມີປະກັນໄພປະເພດຕ່າງໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ຍັງມີຜົນໃຊ້ໄດ້ ຕາມກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ສປປ ລາວ ຫຼື ກົດໝາຍ ຂອງປະເທດເຈົ້າ ຂອງທະບຽນເຮືອບິນ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບສົນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

**ພາກທີ VIII**

**ຄວາມປອດໄພການບິນ**

**ໝວດທີ 1**

**ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງຖ້ຽວບິນ**

**ມາດຕາ 114 (ປັບປຸງ) ຄວາມປອດໄພຂອງຜູ້ໂດຍສານ**

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງມີມາດຕະການຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງຜູ້ໂດຍສານ ດ້ວຍການ ປະຕິບັດໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານ, ປຶ້ມຄຸ້ມປະຕິບັດການບິນ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານຄວາມປອດ ໄພ ຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

**ມາດຕາ 115 (ປັບປຸງ) ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງ ແລະ ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ**

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງກວດກາການຫຸ້ມຫໍ່ ແລະ ເກັບມ້ຽນ ສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງ ແລະ ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງຖ້ຽວບິນນັ້ນ.

**ມາດຕາ 116 (ປັບປຸງ) ຄວາມປອດໄພຂອງຊຸມຊົນ**

ເຮືອບິນທຸກລຳ ຕ້ອງຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພໃນການບິນຢູ່ເທິງເຂດຊຸມຊົນ ຕາມລະດັບຄວາມສູງທີ່ກຳນົດໄວ້, ບໍ່ບິນສະແດງແບບໂລດໂຜນ ຫຼື ບິນຝືກແອບຢູ່ເທິງເຂດຊຸມຊົນ ເວັ້ນເສຍແຕ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດສະເພາະ ຈາກກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ບິນພື້ນຖານການປະສານສົມທົບກັບຂະແໜງການອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

**ມາດຕາ 117 (ປັບປຸງ) ຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນ**

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນ ດ້ວຍການກວດກາລະບົບເຕັກນິກ, ການບົວລະບັດຮັກສາ, ສ້ອມແປງ, ປ່ຽນຖ່າຍເຄື່ອງອາໄຫຼ່ຕາມກຳນົດເວລາ, ມາດຕະຖານເຕັກນິກຂອງໂຮງງານຜະລິດ ແລະ ປະຕິບັດ ຕາມປຶ້ມຄູ່ມືການປະຕິບັດການບິນ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

**ມາດຕາ 118 (ປັບປຸງ) ຄວາມປອດໄພຂອງສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ**

ກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ຕ້ອງຕິດຕາມ, ກວດກາລະບົບຄວາມປອດໄພ, ລະບົບປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ, ເຂດສາທາລະນະ, ເຂດຫວງຫ້າມ, ເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ຮົ່ວ ຫຼື ກຳແພງອ້ອມຮອບ ພ້ອມດ້ວຍລະບົບອຸປະກອນປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ໃຫ້ໄດ້ຕາມມາດຕະຖານ ຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

**ມາດຕາ 119 (ປັບປຸງ) ຄວາມປອດໄພຂອງຈຸບິນ**

ຈຸບິນ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມລະບຽບການຢ່າງເຂັ້ມງວດ ເປັນຕົ້ນ ບໍ່ໃຫ້ເສບສິ່ງເສບຕິດ ຫຼື ຕົ້ມສິ່ງມືນເມົາ, ພັກຜ່ອນຕາມກຳນົດ ແລະ ກວດກາສຸຂະພາບ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ.

ນັກບິນ ຕ້ອງໄດ້ຮັບການປົກປ້ອງໃນເວລາປະຕິບັດໜ້າທີ່ ຢູ່ຫ້ອງຂັບເຮືອບິນ ໂດຍບໍ່ໃຫ້ຄົນພາຍນອກເຂົ້າໄປລົບກວນ, ເວັ້ນເສຍ ແຕ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຕ້ອງນຳໃຊ້ຈຸບິນຖືກຕ້ອງຕາມປຶ້ມຄູ່ມືຂອງກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບຫຼັກການຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ກ່ຽວກັບຊົ່ວໂມງບິນ, ການຕິດຕາມ ກວດກາສຸຂະພາບຂອງຈຸບິນ ລວມທັງການຍົກລະດັບຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ກ່ຽວກັບການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພຂອງການບິນ ຢ່າງເປັນປະຈຳ.

**ມາດຕາ 120 (ປັບປຸງ) ຄວາມປອດໄພຂອງການຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍ**

ການຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍ ເປັນຕົ້ນ ວັດຖຸເຄມີ, ວັດຖຸໄວໄຟ, ວັດຖຸລະເບີດ, ອາວຸດເສິກ ແລະ ວັດຖຸອັນຕະລາຍອື່ນ ຕ້ອງຂົນສົ່ງດ້ວຍຖ້ຽວບິນສະເພາະ ຫຼື ປະຕິບັດຕາມລະບຽບການຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

**ມາດຕາ 121 (ປັບປຸງ) ການລົງຈອດສຸກເສີນ**

ໃນກໍລະນີ ເຮືອບິນທີ່ກຳລັງບິນຢູ່ໃນນ່ານຟ້າຂອງ ສປປ ລາວ ເກີດເຫດຕິດຂັດ ຊຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງລົງຈອດສຸກເສີນຢູ່ໃນ ຫຼື ນອກສະໜາມບິນນັ້ນ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕ້ອງອ່ານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອ ຢ່າງຮີບດ່ວນ ເພື່ອຮັບປະກັນການລົງສຸກເສີນ ໃຫ້ມີຄວາມປອດໄພ ຫຼື ມີຄວາມເສຍຫາຍໜ້ອຍທີ່ສຸດ.

**ໝວດທີ 2**

**ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ**

**ມາດຕາ 122 (ໃໝ່) ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ**

ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ ແມ່ນ ການປະຕິບັດງານຮ່ວມກັນກ່ຽວກັບການນຳໃຊ້ ມາດຕະການ, ບຸກຄະລາກອນ, ອຸປະກອນ ແລະ ສິ່ງອ່ານວຍຄວາມສະດວກ ໃນການປາບປາມ, ຍັບຢັ້ງ ແລະ ຮັບມືຕໍ່ການກະທຳ ຊຶ່ງເປັນໄພຂົ່ມຂູ່, ທຳລາຍ, ມ້າງເພ ຕໍ່ຄວາມປອດໄພການບິນ ແລະ ການປ້ອງຜູ້ໂດຍສານ, ຈຸບິນ ແລະ ບຸກຄົນທີ່ຢູ່ພາກພື້ນດິນ.

**ມາດຕາ 123 (ໃໝ່) ມາດຕະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ**

ມາດຕະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ ມີ ດັ່ງນີ້:

1. ຄວບຄຸມການເຂົ້າ-ອອກ ສະໜາມບິນ;
2. ປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນ;
3. ປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພຂອງຜູ້ໂດຍສານ ພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງທີ່ຖືຂຶ້ນເຮືອບິນ;
4. ປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພຂອງກະເປົາເດີນທາງ;
5. ປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພຂອງ ສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງ ແລະ ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ;
6. ປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພຂອງຜູ້ໂດຍສານພິເສດ;
7. ປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພຂອງເຂດສາທາລະນະ;
8. ປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພກ່ຽວກັບລະບົບສື່ສານທາງເອເລັກໂຕຣນິກ.

**ມາດຕາ 124 (ໃໝ່) ລະບົບປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ຂອງສະໜາມບິນ**

ລະບົບປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພຂອງສະໜາມບິນ ມີ ດັ່ງນີ້:

1. ມີຮົ່ວ ຫຼື ກຳແພງອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ ທີ່ກໍ່ສ້າງຢ່າງຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກ;
2. ແບ່ງພື້ນທີ່ໃນເຂດສະໜາມບິນ ໃຫ້ແທດເໝາະກັບສະພາບ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວວຽກງານຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ເຊັ່ນ ເຂດຫວງຫ້າມ, ເຂດຄວບຄຸມ ແລະ ເຂດສາທາລະນະ;

3. ກຳນົດເຂດຫວງຫ້າມ ໃນສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ຫຼື ອາຄານ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກການບິນ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຈຸດປະສົງ ໃນການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ;

4. ຄວບຄຸມການເຂົ້າ-ອອກ, ກວດຄົ້ນ ແລະ ຕິດຕາມກວດກາການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນຢູ່ໃນພື້ນທີ່ເຂດຫວງຫ້າມຂອງສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ, ອາຄານສະຖານທີ່ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກການບິນ;

5. ກວດກາເອກະສານອະນຸຍາດຂອງ ບຸກຄົນ, ຍານພາຫະນະ, ສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງ ແລະ ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ ທີ່ເຂົ້າ-ອອກໃນເຂດຄວບຄຸມ;

6. ກວດບຸກຄົນ, ຍານພາຫະນະ, ສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງ ແລະ ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ ທີ່ເຂົ້າ-ອອກໃນເຂດຫວງຫ້າມ ດ້ວຍອຸປະກອນ, ເຄື່ອງສ່ອງລັງສີ, ເຄື່ອງສ່ອງດ້ວຍຄື້ນຄວາມຖີ່ ແລະ ດ້ວຍມື;

7. ມີລະບົບຄຸ້ມຄອງຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ, ແຕັກໂນໂລຊີ ກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ;

8. ມີລະບົບປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພພິເສດ ສຳລັບຜູ້ໂດຍສານພິເສດ ແລະ ວັດຖຸອັນຕະລາຍ.

#### ມາດຕາ 125 (ໃໝ່) ການກວດກາ ແລະ ກວດຄົ້ນ ກ່ອນການປະຕິບັດຖ້ຽວບິນ

ເຮືອບິນ ທີ່ຮັບໃຊ້ການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງຖືກກວດກາ ແລະ ກວດຄົ້ນ ກ່ອນການປະຕິບັດການບິນ.

ຜູ້ໂດຍສານ, ຈຸບິນ, ພະນັກງານໃຫ້ບໍລິການເຮືອບິນ ແລະ ບຸກຄົນອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງ, ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ ແລະ ອື່ນໆ ຕ້ອງຖືກກວດກາ ແລະ ກວດຄົ້ນ ກ່ອນນຳເຂົ້າ ຫຼື ຂົນຂຶ້ນເຮືອບິນ, ຖ້າຫາກປະຕິເສດການກວດກາແລ້ວ ກໍບໍ່ໃຫ້ຂຶ້ນເຮືອບິນ ເວັ້ນເສຍແຕ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ.

#### ມາດຕາ 126 (ໃໝ່) ການຮັບມືຕໍ່ການກະທຳທີ່ເປັນໄພຂົ່ມຂູ່, ທຳລາຍ, ມ້າງເພ ການບິນພົນລະເຮືອນ

ການຮັບມືຕໍ່ການກະທຳ ທີ່ເປັນໄພຂົ່ມຂູ່, ທຳລາຍ, ມ້າງເພ ການບິນພົນລະເຮືອນ ໃຫ້ປະຕິບັດ ດັ່ງນີ້:

1. ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງ ເຮືອບິນ, ຈຸບິນ, ຜູ້ໂດຍສານ, ພະນັກງານບໍລິການພາກພື້ນດິນ, ສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງ ແລະ ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ;

2. ໃຫ້ບຸລິມະສິດ ໃນການບໍລິການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະ ການຊ່ວຍເຫຼືອອື່ນ ທີ່ຈຳເປັນ ສຳລັບເຮືອບິນທີ່ກຳລັງບິນ;

3. ສ້າງ, ປັບປຸງ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນຮອງຮັບເຫດການສຸກເສີນ ກ່ຽວກັບການຮັບມືຕໍ່ການກະທຳ ທີ່ເປັນໄພຂົ່ມຂູ່, ທຳລາຍ, ມ້າງເພ ການບິນພົນລະເຮືອນ;

4. ມອບໃຫ້ຄະນະກຳມະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນແຫ່ງຊາດ ເປັນຜູ້ບັນຊາກອງກຳລັງ ໃນການປະຕິບັດແຜນຮອງຮັບເຫດການສຸກເສີນ.

**ມາດຕາ 127 (ໃໝ່) ພະນັກງານປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ**

ເພື່ອຮັບປະກັນການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ ຕ້ອງໃຫ້ມີການຝຶກອົບຮົມພະນັກງານ ຕາມແຜນການຝຶກອົບຮົມດ້ານການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນແຫ່ງຊາດ ເພື່ອໃຫ້ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ໃນການປະຕິບັດໜ້າທີ່ຕາມແຕ່ລະຕໍາແໜ່ງງານ.

ພະນັກງານປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ ຕ້ອງໄດ້ຮັບການປະກອບ ອາວຸດ, ເຄື່ອງມື ແລະ ອຸປະກອນສະເພາະ ທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານຕາມລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອຮັບປະກັນການປະຕິບັດໜ້າທີ່ ໃນ ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນ ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນ.

**ມາດຕາ 128 (ໃໝ່) ແຜນປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນ**

ແຜນປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນ ປະກອບດ້ວຍ:

1. ແຜນປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນແຫ່ງຊາດ;
2. ແຜນຄວບຄຸມຄຸນນະພາບການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນແຫ່ງຊາດ;
3. ແຜນຝຶກອົບຮົມການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນແຫ່ງຊາດ.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍປະສານສົມທົບກັບກະຊວງອື່ນ ແລະ ອົງການປົກ ຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຄົ້ນຄວ້າສ້າງແຜນປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນ ເພື່ອສະເໜີຄະນະກຳ ມະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນແຫ່ງຊາດ ພິຈາລະນາ.

**ມາດຕາ 129 (ໃໝ່) ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ, ຜູ້ບໍລິການສະໜາມບິນ ແລະ ຜູ້ບໍລິການ ການຈະລາຈອນທາງອາກາດ**

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ, ຜູ້ບໍລິການສະໜາມບິນ ແລະ ຜູ້ບໍລິການ ການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ຕ້ອງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພຂອງຕົນ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບແຜນປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ການບິນພົນລະເຮືອນແຫ່ງຊາດ.

ກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ເປັນຜູ້ກວດກາ, ກວດສອບ, ປະເມີນຜົນ, ທົດສອບ ແລະ ຕິດ ຕາມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ຂອງພາກສ່ວນທີ່ກ່າວມາເທິງນັ້ນ.

**ພາກທີ IX  
ການບິນທົ່ວໄປ**

**ມາດຕາ 130 (ໃໝ່) ເງື່ອນໄຂການບິນທົ່ວໄປ**

ການບິນທົ່ວໄປ ແມ່ນ ກິດຈະການທີ່ນຳໃຊ້ເຮືອບິນ ເພື່ອບິນຝຶກແອບ, ສຳຫຼວດ, ຖ່າຍພາບ, ຄົ້ນຄວ້າວິທະຍາສາດ, ເຄື່ອນໄຫວດ້ານກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້, ສຶກສາ ແລະ ກິລາ, ວັດທະນະທຳ ແລະ ທ່ອງ ທ່ຽວ, ສາທາລະນະສຸກ, ຊອກຄົ້ນ, ກູ້ໄພ ແລະ ກິດຈະການສ່ວນບຸກຄົນ ແຕ່ບໍ່ແມ່ນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ເພື່ອສາທາລະນະປະໂຫຍດ.

ການບິນທົ່ວໄປ ມີເງື່ອນໄຂ ດັ່ງນີ້:

1. ເຮືອບິນ ແລະ ຈຸບິນ ຕ້ອງມີໃບຢັ້ງຢືນ ແລະ ໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ ໂດຍສອດຄ່ອງ ກັບກົດໝາຍ;
2. ໄດ້ມາດຕະຖານ ດ້ານຄວາມປອດໄພການບິນ, ການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນ, ການ ປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບລະບຽບການ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.  
ສໍາລັບ ການບິນທົ່ວໄປທີ່ມີຈຸດປະສົງດ້ານການຄ້າ ຕ້ອງມີໃບຢັ້ງຢືນຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ.

#### ມາດຕາ 131 (ໃໝ່) ການຄຸ້ມຄອງເຮືອບິນບໍ່ມີຄົນຂັບ

ເຮືອບິນບໍ່ມີຄົນຂັບ ຈະສາມາດປະຕິບັດການບິນ ຢູ່ນ່ານຟ້າຂອງ ສປປ ລາວ ໄດ້ ກໍຕໍ່ເມື່ອໄດ້ ຮັບອະນຸຍາດຈາກກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ແລະ ຂໍສິດນໍາໃຊ້ຄື້ນຄວາມຖີ່ວິທະຍຸສື່ສານ ນໍາກະຊວງໄປສະນີ, ໂທລະຄົມມະນາຄົມ ແລະ ການສື່ສານ.

ການປະຕິບັດການບິນຂອງເຮືອບິນບໍ່ມີຄົນຂັບ ໃຫ້ດໍາເນີນຕາມລະບຽບການ ຂອງກົມການ ບິນພົນລະເຮືອນ ແລະ ໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງຕາມລະບຽບການອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

#### ມາດຕາ 132 (ໃໝ່) ສັນຍາບໍລິການການບິນທົ່ວໄປ

ການບໍລິການການບິນທົ່ວໄປ ທີ່ມີຈຸດປະສົງດ້ານການຄ້າ ຕ້ອງໄດ້ເຮັດສັນຍາເປັນລາຍລັກອັກ ສອນ ລະຫວ່າງ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງດ້ວຍກັນ ທີ່ນໍາໃຊ້ບໍລິການດັ່ງກ່າວ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບກົດ ໝາຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

#### ມາດຕາ 133 (ໃໝ່) ການປະກັນໄພ

ການບິນທົ່ວໄປ ຕ້ອງມີປະກັນໄພ ເພື່ອຮັບຜິດຊອບໃນການໃຊ້ແຜນຄ່າເສຍຫາຍ ໂດຍສອດ ຄ່ອງກັບກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

### ພາກທີ X

#### ທຸລະກິດກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ

#### ມາດຕາ 134 (ປັບປຸງ) ທຸລະກິດກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ

ທຸລະກິດກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ ປະກອບດ້ວຍ:

1. ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ;
2. ການບິນທົ່ວໄປ;
3. ການບໍລິການຈະລາຈອນທາງອາກາດ;
4. ການບໍລິການສະໜາມບິນ;
5. ການບໍລິການພາກພື້ນດິນ;



6. ການບຸລະນະ ແລະ ສ້ອມແປງເຮືອບິນ;
7. ການສະໜອງ ອາໄຫຼ່, ນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ ແລະ ອາຫານເທິງເຮືອບິນ;
8. ການບໍລິການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ສິດສອນວິຊາຊີບ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ;
9. ການຂາຍປີ້ເຮືອບິນ ແລະ ຈ່ອງບ່ອນໂດຍສານ;
10. ທຸລະກິດອື່ນ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ.

**ມາດຕາ 135 (ປັບປຸງ) ການສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດການບິນ**

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີຈຸດປະສົງສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດການບິນ ຕ້ອງຍື່ນຄໍາຮ້ອງຕໍ່ຫ້ອງການບໍລິການການລົງທຶນປະຕູດຽວຂັ້ນສູນກາງ ເພື່ອອອກທະບຽນວິສາຫະກິດ; ການອອກອະນຸຍາດດໍາເນີນທຸລະກິດການບິນພົນລະເຮືອນ ແລະ ການອະນຸຍາດອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການສົ່ງເສີມການລົງທຶນ ແລະ ກົດໝາຍອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

**ມາດຕາ 136 (ໃໝ່) ເງື່ອນໄຂການດໍາເນີນທຸລະກິດກ່ຽວກັບການບິນ**

ຜູ້ດໍາເນີນທຸລະກິດກ່ຽວກັບການບິນ ຕ້ອງມີເງື່ອນໄຂ ດັ່ງນີ້:

1. ມີບົດວິພາກເສດຖະກິດ-ເຕັກນິກ;
2. ມີໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ ແລະ ບຸກຄະລາກອນ ທີ່ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ແລະ ປະສົບການ;
3. ມີລະບົບອຸປະກອນ, ເຄື່ອງມື ແລະ ພາຫະນະ ທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ ແລະ ຫັນສະໄໝເໝາະສົມກັບຂະໜາດຂອງກິດຈະການ;
4. ມີທຶນພຽງພໍ ທີ່ເໝາະສົມກັບແຕ່ລະປະເພດ ແລະ ຂະໜາດກິດຈະການດັ່ງກ່າວ;
5. ມີສໍານັກງານຫ້ອງການຕັ້ງຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ;
6. ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດດໍາເນີນທຸລະກິດຈາກກົມການບິນພົນລະເຮືອນ.

**ພາກທີ XI**

**ຄະນະກຳມະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນແຫ່ງຊາດ**

**ແລະ ຄະນະກຳມະການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພແຫ່ງຊາດ**

**ໝວດທີ 1**

**ຄະນະກຳມະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນແຫ່ງຊາດ**

**ມາດຕາ 137 (ໃໝ່) ຄະນະກຳມະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນແຫ່ງຊາດ**

ຄະນະກຳມະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນແຫ່ງຊາດ ແມ່ນ ການຈັດຕັ້ງທີ່ບໍ່ປະຈຳການ, ມີພາລະບົດບາດ ຊ່ວຍລັດຖະບານໃນການປະສານງານກັບບັນດາອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ທັງ

ພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ ແລະ ແກ້ໄຂເຫດຮ້າຍ ທີ່ເກີດຂຶ້ນ ທີ່ເປັນໄພຂົ່ມຂູ່ຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງການບິນພົນລະເຮືອນ ໃນ ສປປ ລາວ ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ.

**ມາດຕາ 138 (ໃໝ່) ໂຄງປະກອບຂອງຄະນະກຳມະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນແຫ່ງຊາດ**  
ຄະນະກຳມະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນແຫ່ງຊາດ ປະກອບດ້ວຍ:

1. ລັດຖະມົນຕີ ກະຊວງປ້ອງກັນປະເທດ ເປັນປະທານ;
2. ລັດຖະມົນຕີ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນຮອງປະທານ;
3. ລັດຖະມົນຕີ ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ເປັນຮອງປະທານ;
4. ຮອງເຈົ້າແຂວງ, ຮອງເຈົ້າຄອງນະຄອນຫຼວງ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເປັນກຳມະການ;
5. ຫົວໜ້າຫ້ອງການ ກະຊວງຍຸຕິທຳ ເປັນກຳມະການ;
6. ຫົວໜ້າຫ້ອງການ ກະຊວງການຕ່າງປະເທດ ເປັນກຳມະການ;
7. ຫົວໜ້າຫ້ອງການ ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ ເປັນກຳມະການ;
8. ຫົວໜ້າກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ເປັນກຳມະການ ແລະ ເປັນຜູ້ປະຈຳການ ທັງເປັນຫົວ

ໜ້າກອງເລຂາ.

ຄະນະກຳມະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນແຫ່ງຊາດ ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໂດຍ ນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ຕາມການສະເໜີຂອງລັດຖະມົນຕີກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

**ມາດຕາ 139 (ໃໝ່) ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງຄະນະກຳມະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນ**  
**ແຫ່ງຊາດ**

ຄະນະກຳມະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນແຫ່ງຊາດ ມີ ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ດັ່ງນີ້:

1. ກຳນົດນະໂຍບາຍ, ຍຸດທະສາດ, ແຜນການ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ການບິນພົນລະເຮືອນແຫ່ງຊາດ ພ້ອມທັງຊີ້ນຳການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນສູງ;
2. ປະກອບຄຳເຫັນ, ແນະນຳ ຫຼື ສະເໜີໂຄງການຕ່າງໆ ພ້ອມທັງກຳນົດມາດຕະຖານ, ກຳນົດໝາຍ, ມາດຕະການ ແລະ ວິທີການຕ່າງໆ ທີ່ພົວພັນເຖິງຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນ ເພື່ອປ້ອງກັນ ຄວາມປອດໄພ ແລະ ແກ້ໄຂເຫດຮ້າຍ ທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນຕໍ່ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ;
3. ສະເໜີຕໍ່ລັດຖະບານ ເພື່ອພິຈາລະນາສ້າງ ຫຼື ປັບປຸງກົດໝາຍ ຫຼື ລັດຖະມົນຕີກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ອອກນິຕິກຳທີ່ຈຳເປັນ ເພື່ອຮັບມືກັບການກະທຳ ທີ່ເປັນໄພຂົ່ມຂູ່ທຳລາຍ ຫຼື ມ້າງເພ ຕໍ່ຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນ;
4. ເປັນໃຈກາງພົວພັນ, ຮ່ວມມືກັບສາກົນ ພ້ອມທັງປະສານສົມທົບກັບກະຊວງ, ອົງການລັດ ທຽບເທົ່າກະຊວງ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອປ້ອງກັນ ຫຼື ແກ້ໄຂເຫດຮ້າຍ ທີ່ເກີດຂຶ້ນ;

5. ລະດົມ, ນໍາໃຊ້ ແລະ ຄຸ້ມຄອງທຶນ ທີ່ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນຈາກພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ເຂົ້າໃນວຽກງານປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນ ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນສູງ;

6. ເປັນເຈົ້າການແກ້ໄຂເຫດຮ້າຍທີ່ເກີດຂຶ້ນໃຫ້ທັນເວລາ ເພື່ອຫຼີກເວັ້ນ ຫຼື ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ ຊີວິດ, ຊັບສິນຂອງລັດ ແລະ ຂອງປະຊາຊົນ;

7. ລະດົມທຸກກໍາລັງເຂົ້າໃນການແກ້ໄຂເຫດຮ້າຍຕ່າງໆ ເພື່ອປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ;

8. ສົ່ງໃຫ້ຢຸດເຊົາຊົ່ວຄາວ ການເຄື່ອນໄຫວຂອງສະໜາມບິນ, ເຮືອບິນ ເມື່ອມີເຫດຮ້າຍເກີດຂຶ້ນ ແລະ ນໍາໃຊ້ທຸກມາດຕະການທີ່ຈໍາເປັນ ເພື່ອປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພຂອງການບິນ;

9. ສະຫຼຸບ ແລະ ລາຍງານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນຕໍ່ລັດຖະບານ ເປັນແຕ່ໄລຍະ;

10. ນໍາໃຊ້ສິດ ແລະ ປະຕິບັດໜ້າທີ່ອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້ໃນກົດໝາຍ.

## ໝວດທີ 2

### ຄະນະກຳມະການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພແຫ່ງຊາດ

#### ມາດຕາ 140 (ໃໝ່) ຄະນະກຳມະການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພແຫ່ງຊາດ

ຄະນະກຳມະການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພແຫ່ງຊາດ ແມ່ນ ການຈັດຕັ້ງທີ່ບໍ່ປະຈຳການ, ມີທີ່ຕັ້ງຢູ່ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ມີພາລະບົດບາດ ເປັນໃຈກາງໃນການປະສານງານ, ຊີ້ນຳການກະກຽມ, ຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພ ທາງອາກາດ, ທາງບົກ ແລະ ທາງນໍ້າ ໃນທົ່ວປະເທດໃຫ້ທັນການ ແລະ ປະສານງານກັບບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນແມ່ນໍ້າຂອງ, ອາຊຽນໃນວຽກງານຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພແຫ່ງຊາດ.

#### ມາດຕາ 141 (ໃໝ່) ໂຄງປະກອບຂອງຄະນະກຳມະການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພແຫ່ງຊາດ

ຄະນະກຳມະການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພແຫ່ງຊາດ ປະກອບດ້ວຍ:

- |  |                     |
|--|---------------------|
| 1. ລັດຖະມົນຕີກະຊວງປ້ອງກັນປະເທດ                     | ເປັນປະທານ;          |
| 2. ລັດຖະມົນຕີກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ            | ເປັນຮອງປະທານ;       |
| 3. ລັດຖະມົນຕີກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ                | ເປັນຮອງປະທານ;       |
| 4. ຮອງເຈົ້າແຂວງ, ຮອງເຈົ້າຄອງນະຄອນຫຼວງ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ  | ເປັນກຳມະການ;        |
| 5. ຫົວໜ້າຫ້ອງການ ຫຼື ຫົວໜ້າກົມຂອງກະຊວງ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ | ເປັນກຳມະການ;        |
| 6. ຫົວໜ້າກົມການບິນພົນລະເຮືອນ                       | ເປັນກຳມະການ ແລະ ຜູ້ |

ປະຈຳການ ທັງເປັນຫົວໜ້າກອງເລຂາ.

ຄະນະກຳມະການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພແຫ່ງຊາດ ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໂດຍນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ຕາມການສະເໜີຂອງລັດຖະມົນຕີກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

**ມາດຕາ 142 (ໃໝ່) ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງຄະນະກຳມະການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພແຫ່ງຊາດ**

ຄະນະກຳມະການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພແຫ່ງຊາດ ມີ ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ດັ່ງນີ້:

1. ຊີ້ນຳ ການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພການບິນ ເມື່ອມີໄພພິບັດເກີດຂຶ້ນ ລວມທັງການກຽມຄວາມພ້ອມໃນການຮັບມື;
2. ລະດົມ, ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ນຳໃຊ້ທຶນ ທີ່ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນ ຈາກພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ເຂົ້າໃນວຽກງານຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພການບິນ ໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນ;
3. ປະສານສົມທົບໃນການນຳໃຊ້ ບຸກຄະລາກອນ, ຍານພາຫະນະ, ວັດຖຸປະກອນ ແລະ ເຄື່ອງມືກັບຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພການບິນ;
4. ປະສານສົມທົບກັບອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ປະຊາຊົນ ໃນການສະໜອງຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ເຂົ້າຮ່ວມໃນການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພການບິນ;
5. ປະຕິບັດສິນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ກ່ຽວກັບການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພການບິນ ທີ່ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ;
6. ເຂົ້າຮ່ວມກອງປະຊຸມ ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບວຽກງານຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພການບິນ;
7. ສະຫຼຸບ ແລະ ລາຍງານສະພາບການສຸກເສີນ, ການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພ ທີ່ເກີດຂຶ້ນຕໍ່ລັດຖະບານ;
8. ນຳໃຊ້ສິດ ແລະ ປະຕິບັດໜ້າທີ່ອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍ.

**ພາກທີ XII**

**ຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ**

**ມາດຕາ 143 (ປັບປຸງ) ຄ່າທຳນຽມກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ**

ຄ່າທຳນຽມກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ ແມ່ນ ຄ່າການອອກໃບອະນຸຍາດ ແລະ ໃບຢັ້ງຢືນ ຕ່າງໆ ຄື:

1. ໃບອະນຸຍາດດຳເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ;
2. ໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ຂອງຈຸບິນ ແລະ ພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ;
3. ໃບຢັ້ງຢືນຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ;
4. ໃບຢັ້ງຢືນທະບຽນຂອງເຮືອບິນ;
5. ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນຂອງເຮືອບິນ;
6. ໃບຢັ້ງຢືນລະດັບສຽງຂອງເຮືອບິນ;
7. ທະບຽນສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ;
8. ໃບຢັ້ງຢືນສະໜາມບິນ;

9. ໃບຢັ້ງຢືນຊະນິດເຮືອບິນ;
  10. ໃບຢັ້ງຢືນສິດຕໍ່ເຮືອບິນ;
  11. ໃບຢັ້ງຢືນການຂຶ້ນທະບຽນສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ ຊົ່ວຄາວ;
  12. ຄ່າທຳນຽມອື່ນ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ.
- ຄ່າທຳນຽມກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບການຕ່າງຫາກ.

**ມາດຕາ 144 (ປັບປຸງ) ຄ່າບໍລິການກ່ຽວກັບການບິນ**

ຄ່າບໍລິການກ່ຽວກັບການບິນ ແມ່ນ ຄ່າການໃຫ້ບໍລິການຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບການບິນ ຄື:

1. ຄ່າບໍລິການບິນຜ່ານ;
2. ຄ່າລົງຈອດ;
3. ຄ່າບໍລິການວິທະຍຸຊ່ວຍການບິນ;
4. ຄ່າບໍລິການຜູ້ໂດຍສານຜ່ານເດີນ;
5. ຄ່າບໍລິການລົງກວດກາ ເພື່ອອອກໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກຕ່າງໆ;
6. ຄ່າບໍລິການກວດກາ ເຄື່ອງຂອງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ;
7. ຄ່າບໍລິການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ;
8. ຄ່າບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ;
9. ຄ່າບໍລິການຂົນສົ່ງເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ;
10. ຄ່າບໍລິການພາກພື້ນດິນ;
11. ຄ່າບໍລິການອື່ນ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ.

ຄ່າບໍລິການກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບການຕ່າງຫາກ.

**ມາດຕາ 145 (ປັບປຸງ) ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການນຳໃຊ້ ຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ**

ອົງການຂອງລັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເປັນຜູ້ເກັບຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບການບິນ ພົນລະເຮືອນຕາມພາລະບົດບາດຂອງຕົນ.

ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ນຳໃຊ້ ຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ງົບປະມານແຫ່ງລັດ.

**ພາກທີ XIII**

**ຂໍ້ຫ້າມ**

**ມາດຕາ 146 (ປັບປຸງ) ຂໍ້ຫ້າມທົ່ວໄປ**

ຫ້າມ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ມີພຶດຕິກຳ ດັ່ງນີ້:

1. ເຂົ້າໃນເຂດຫວງຫ້າມຂອງສະໜາມບິນ ແລະ ຖ່າຍຮູບໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ, ໃຊ້ສຽງດັງ ລົບກວນຜູ້ອື່ນໃນເຮືອບິນ, ໃຊ້ອຸປະກອນເອເລັກໂຕຣນິກຢູ່ໃນເຮືອບິນ ເຊັ່ນ ໂທລະສັບເຄື່ອນທີ່, ເຄື່ອງຄອມພິວ ເຕີ, ເຄື່ອງຮັບ ຫຼື ເຄື່ອງສົ່ງວິທະຍຸ;
2. ສຸບຢາ ຢູ່ໃນເຮືອບິນ ແລະ ເຂດຫ້າມສຸບຢາຂອງສະໜາມບິນ;
3. ທໍາຮ້າຍຮ່າງກາຍຜູ້ໂດຍສານ ຫຼື ບຸກຄົນອື່ນ;
4. ບຸ້ນ, ຈີ້, ຈັບຕົວປະກັນ ໃນເຮືອບິນ ຫຼື ຢູ່ສະໜາມບິນ ແລະ ຍົດເຮືອບິນ ຫຼື ສະໜາມບິນ;
5. ນໍາໃຊ້ເຮືອບິນ ໃນເວລາປະຕິບັດໜ້າທີ່ ທີ່ກໍ່ໃຫ້ເກີດການບາດເຈັບ, ເສຍຊີວິດ ແລະ ກໍ່ ຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ຊັບສິນ ຫຼື ສິ່ງແວດລ້ອມ;
6. ບຸກລຸກ, ບັງຄັບ, ນາບຂູ່ ແລະ ກະທໍາອື່ນ ຊຶ່ງກໍ່ໃຫ້ເກີດອັນຕະລາຍ ແລະ ສ້າງຄວາມເສຍ ຫາຍແກ່ຊີວິດ ແລະ ຊັບສິນຂອງຈຸບິນ, ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ບຸກຄົນອື່ນ;
7. ນໍາເອົາອາວຸດ, ລູກກະສຸນ, ວັດຖຸລະເບີດ, ວັດຖຸໄວໄຟ, ສານເຄມີອັນຕະລາຍ, ສັດຍັງມີ ຊີວິດ, ເຄື່ອງຂອງທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ແລະ ບໍ່ໄດ້ຜ່ານການກວດກາຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໄປນໍາຂຶ້ນເຮືອ ບິນ;
8. ປອມແປງໃບອະນຸຍາດ, ໃບຢັ້ງຢືນ ແລະ ເອກະສານອື່ນ ກ່ຽວກັບການບິນ;
9. ສົມຮູ້ຮ່ວມຄິດກະທໍາສິ່ງໃດໜຶ່ງໂດຍເຈດຕະນາ ຊຶ່ງກໍ່ຄວາມເສຍຫາຍແກ່ເຮືອບິນ ຫຼື ແກ່ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ຢູ່ຕາມສະໜາມບິນ;
10. ທໍາລາຍ, ມ້າງເພ ຫຼື ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍແກ່ເຮືອບິນ, ໂຄງລ່າງພື້ນຖານ, ຍານພາຫະນະ, ອຸປະກອນເຕັກນິກ, ວິທະຍຸບັນຊາການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ຫຼື ວິທະຍຸຊ່ວຍການບິນ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມ ສະດວກ;
11. ກະທໍາ ຫຼື ພະຍາຍາມແຊກແຊງ, ມ້າງເພ ແລະ ທໍາລາຍ ລະບົບຖານຂໍ້ມູນສື່ສານເອເລັກ ໂຕຣນິກທີ່ສໍາຄັນ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ;
12. ຕິດຕໍ່ສື່ສານ, ແຈ້ງຂໍ້ມູນທີ່ບໍ່ມີມູນຄວາມຈິງ ຫຼື ຂໍ້ມູນເທັດ ຊຶ່ງເປັນໄພຂົ່ມຂູ່ຕໍ່ຄວາມປອດ ໄພຂອງເຮືອບິນ ໃນເວລາປະຕິບັດຖ້ຽວບິນ ຫຼື ຈອດຢູ່ເທິງໜ້າດິນ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງຜູ້ໂດຍສານ, ຈຸບິນ, ພະນັກງານພາກພື້ນດິນ ຫຼື ບຸກຄົນອື່ນ ທີ່ຢູ່ສະໜາມບິນ ແລະ ພື້ນທີ່ ການຕິດຕັ້ງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກການ ບິນພົນລະເຮືອນ;
13. ເຄື່ອນຍ້າຍ, ເອົາຊິ້ນສ່ວນເຮືອບິນ ຫຼື ສິ່ງຂອງຢູ່ໃນເຮືອບິນ ທີ່ເກີດອຸປະຕິເຫດ ໂດຍບໍ່ ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ;
14. ດໍາເນີນທຸລະກິດກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ ໂດຍບໍ່ມີໃບອະນຸຍາດຈາກກົມການບິນ ພົນລະເຮືອນ;
15. ນໍາໃຊ້ຄື້ນຄວາມຖີ່ທີ່ລົບກວນຄື້ນຄວາມຖີ່ວິທະຍຸການບິນ;

16. ສ້າງຕຶກອາຄານ, ຕິດຕັ້ງອຸປະກອນ, ໄຟສັນຍານ, ບ້າຍໂຄສະນາ, ປູກຕົ້ນໄມ້ ແລະ ອື່ນໆ ໃນເຂດສະໜາມບິນ, ເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ, ເດີ່ນບິນ ທີ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ ຄວາມປອດໄພການບິນ, ການຂຶ້ນ-ລົງຂອງເຮືອບິນ, ການປະຕິບັດການບິນ, ການອໍານວຍຄວາມສະດວກພາກພື້ນດິນ ແລະ ການບັນຊາຈະລາຈອນທາງອາກາດ;

17. ລ້ຽງ, ປ່ອຍສັດໃນເຂດສະໜາມບິນ, ເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ, ເດີ່ນບິນ;

18. ຈູດບັ້ງໄຟ ແລະ ຈັດກິດຈະກຳຕ່າງໆ ໃນເຂດສະໜາມບິນ, ເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ, ເດີ່ນບິນ ແລະ ເສັ້ນທາງບິນ;

19. ກະທຳ ຫຼື ພະຍາຍາມແຊກແຊງ, ນາບຊູ່, ມ້າງເພ ແລະ ທຳລາຍ ລະບົບຖານຂໍ້ມູນສື່ສານເອເລັກໂຕຣນິກ ທີ່ສຳຄັນກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ;

20. ມີພຶດຕິກຳອື່ນ ທີ່ເປັນການລະເມີດກົດໝາຍ.

#### ມາດຕາ 147 (ໃໝ່) ຂໍ້ຫ້າມສຳລັບຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ຫ້າມ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ມີພຶດຕິກຳ ດັ່ງນີ້:

1. ດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມປະເພດທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ, ບໍ່ມີໃບອະນຸຍາດ, ໃບອະນຸຍາດໝົດອາຍຸ, ນຳເຮືອບິນອອກຈາກເສັ້ນທາງບິນ, ບິນເຂົ້າໃນເຂດເກືອດຫ້າມ, ອັນຕະລາຍ ຫຼື ຈຳກັດການບິນ;

2. ນຳໃຊ້ ເຮືອບິນ, ເຄື່ອງຈັກ, ໃບພັດ, ຊັ້ນສ່ວນປະກອບ ແລະ ອຸປະກອນ, ເຄື່ອງອາໄຫຼ່ຂອງເຮືອບິນ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກກົມການບິນພົນລະເຮືອນ;

3. ຖິ້ມ ຫຼື ປ່ອຍວັດຖຸສິ່ງຂອງອອກຈາກເຮືອບິນໃນເວລາບິນຢູ່ເທິງອາກາດ ຊຶ່ງສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມປອດໄພການບິນ, ສິ່ງແວດລ້ອມ, ຊີວິດ ແລະ ຊັບສິນ ຂອງປະຊາຊົນ ຍົກເວັ້ນກໍລະນີສຸກເສີນ;

4. ຊຸກເຊື່ອງ, ປິດບັງ, ປິດເບືອນໃຫ້ຂໍ້ມູນທີ່ບໍ່ມີມູນຄວາມຈິງ ຫຼື ຂໍ້ມູນເທັດ ແລະ ບໍ່ແຈ້ງເຫດການຂົ່ມຂູ່, ອຸປະຕິເຫດ ທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບເຮືອບິນ, ທຳລາຍ, ເຄື່ອນຍ້າຍ ອຸປະກອນ ແລະ ຫຼັກຖານອື່ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບເຫດການຂົ່ມຂູ່ຄວາມປອດໄພ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດການບິນ;

5. ສວຍໃຊ້ໜ້າທີ່ ເພື່ອຜົນປະໂຫຍດສ່ວນຕົວ;

6. ບັນທຸກນ້ຳໜັກເກີນກຳນົດ;

7. ຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຕາມລະບຽບການ;

8. ຂັດຂວາງ, ບໍ່ໃຫ້ຄວາມຮ່ວມມືໃນການກວດກາ ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນ;

9. ແກ່ຍາວເວລາໃນການສົ່ງມອບສິນຄ້າໃຫ້ຜູ້ຮັບ;

10. ສົ່ງມອບສິນຄ້າໃຫ້ບຸກຄົນທີ່ບໍ່ມີສິດຮັບ;

11. ສັບປ່ຽນສິນຄ້າ, ຊຸກເຊື່ອງ ແລະ ເຊື່ອງອຳສິນຄ້າທີ່ຕ້ອງຫ້າມ;

12. ໃຊ້ວາຈາ, ທ່າທິບໍ່ສຸພາບ, ນາບຊູ່, ໃຫ້ການບໍລິການຊັກຊ້າ ແລະ ບໍ່ສະດວກ ຕໍ່ລູກຄ້າ;

13. ມີພຶດຕິກຳອື່ນ ທີ່ເປັນການລະເມີດກົດໝາຍ.

**ມາດຕາ 148 (ໃໝ່) ຂໍ້ຫ້າມສຳລັບເຈົ້າໜ້າທີ່ ແລະ ພະນັກງານການບິນພົນລະເຮືອນ**

ຫ້າມ ເຈົ້າໜ້າທີ່ ແລະ ພະນັກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ມີພຶດຕິກຳ ດັ່ງນີ້:

1. ດຳເນີນທຸລະກິດ ເປັນທີ່ປຶກສາ, ເປັນນັກວິຊາການ ໃຫ້ບໍລິສັດກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ ທີ່ພົວພັນກັບຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ;
2. ເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການປະມຸນໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ສ້ອມແປງ ແລະ ຕິດຕັ້ງກິດຈະການການບິນພົນລະເຮືອນ;
3. ສົມຮູ້ຮ່ວມຄິດ, ທວງເອົາ, ຂໍເອົາ, ຮັບສິນບິນ, ໃຊ້ອຳນາດເກີນຂອບເຂດ, ກົດໜ່ວງ, ຖ່ວງດຶງ, ປອມແປງເອກະສານກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ, ສວຍໃຊ້ໜ້າທີ່ຕໍາແໜ່ງ ເພື່ອຫາຜົນປະໂຫຍດແກ່ຕົນ, ຄອບຄົວ ແລະ ພັກພວກ;
4. ເມີນເສີຍຕໍ່ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ, ຕໍ່ການກະທຳທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງຂອງຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ;
5. ໃຊ້ວາຈາ, ທ່າທີ່ບໍ່ສຸພາບ ແລະ ນາບຊຸ່;
6. ມີພຶດຕິກຳອື່ນ ທີ່ເປັນການລະເມີດກົດໝາຍ.

**ພາກທີ XIV  
ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ**

**ມາດຕາ 149 (ໃໝ່) ຮູບການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ**

ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ ອາດດຳເນີນດ້ວຍຮູບການໃດ ໜຶ່ງ ດັ່ງນີ້:

1. ການປະນີປະນອມ;
2. ການແກ້ໄຂທາງດ້ານບໍລິຫານ;
3. ການແກ້ໄຂໂດຍອົງການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງທາງດ້ານເສດຖະກິດ;
4. ການຕັດສິນຂອງສານ;
5. ການແກ້ໄຂທີ່ມີລັກສະນະສາກົນ.

**ມາດຕາ 150 (ໃໝ່) ການປະນີປະນອມ**

ໃນກໍລະນີເກີດມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງໃນການດຳເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນນັ້ນ, ຄູ່ກໍລະນີສາມາດປຶກສາຫາລື, ເຈລະຈາ ແລະ ປະນີປະນອມກັນ.



**ມາດຕາ 151 (ໃໝ່) ການແກ້ໄຂທາງດ້ານບໍລິຫານ**

ໃນກໍລະນີເກີດມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງໃນການດໍາເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນນັ້ນ, ຄູ່ກໍລະນີ ມີສິດສະເໜີຕໍ່ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ບ່ອນທີ່ຕົນໄດ້ຮັບອະນຸຍາດນັ້ນ ເພື່ອພິຈາລະນາແກ້ໄຂຕາມກົດໝາຍ.

**ມາດຕາ 152 (ໃໝ່) ການແກ້ໄຂໂດຍອົງການການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງທາງດ້ານເສດຖະກິດ**

ໃນກໍລະນີເກີດມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງໃນການດໍາເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນນັ້ນ, ຄູ່ກໍລະນີ ມີສິດສະເໜີຕໍ່ອົງການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງທາງດ້ານເສດຖະກິດ ເພື່ອພິຈາລະນາແກ້ໄຂຕາມກົດໝາຍ.

**ມາດຕາ 153 (ໃໝ່) ການຕັດສິນຂອງສານ**

ໃນກໍລະນີເກີດມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງໃນການດໍາເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນນັ້ນ, ຄູ່ກໍລະນີ ມີສິດສະເໜີຕໍ່ສານປະຊາຊົນ ເພື່ອພິຈາລະນາຕັດສິນຕາມກົດໝາຍ.

**ມາດຕາ 154 (ໃໝ່) ການແກ້ໄຂທີ່ມີລັກສະນະສາກົນ**

ໃນກໍລະນີເກີດມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງ ກ່ຽວກັບການດໍາເນີນທຸລະກິດການບິນພົນລະເຮືອນ ທີ່ມີລັກສະນະສາກົນ, ຄູ່ກໍລະນີສາມາດສະເໜີຕໍ່ອົງການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງພາຍໃນ, ຕ່າງປະເທດ ຫຼື ສາກົນ ຕາມການຕົກລົງກັນ ຫຼື ປະຕິບັດຕາມສັນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

**ພາກທີ XV**

**ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການກວດກາວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ**

**ໜວດທີ 1**

**ການຄຸ້ມຄອງ**

**ມາດຕາ 155 (ປັບປຸງ) ອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ**

ລັດຖະບານ ເປັນຜູ້ຄຸ້ມຄອງວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ຢ່າງລວມສູນ ແລະ ເປັນເອກະພາບໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ ໂດຍມອບໃຫ້ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບໂດຍກົງ ແລະ ເປັນເຈົ້າການປະສານສົມທົບກັບຂະແໜງການອື່ນ, ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ປະກອບດ້ວຍ:

1. ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ;
2. ກົມການບິນພົນລະເຮືອນ;
3. ພະແນກ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງຂັ້ນແຂວງ;
4. ຫ້ອງການ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງຂັ້ນເມືອງ.

**ມາດຕາ 156 (ປັບປຸງ) ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ**

ໃນການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ມີ ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ດັ່ງນີ້:

1. ຄົ້ນຄວ້າ ສ້າງ ນະໂຍບາຍ, ຍຸດທະສາດ, ກົດໝາຍກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ເພື່ອສະເໜີລັດຖະບານ ພິຈາລະນາ;
2. ຜັນຂະຫຍາຍ ນະໂຍບາຍ, ຍຸດທະສາດ, ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ເປັນແຜນການ, ແຜນງານ, ໂຄງການ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ;
3. ໂຄສະນາ, ເຜີຍແຜ່ ແລະ ສຶກສາອົບຮົມ ນະໂຍບາຍ, ຍຸດທະສາດ ແລະ ກົດໝາຍກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ;
4. ຊີ້ນຳ, ສ້າງ ແລະ ຍົກລະດັບ ບຸກຄະລາກອນ ກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ;
5. ປະສານສົມທົບກັບຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຄົ້ນຄວ້າຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ເພື່ອສະເໜີລັດຖະບານ ພິຈາລະນາຕົກລົງ;
6. ພົວພັນ, ປະສານງານ, ປຶກສາຫາລື ແລະ ຮ່ວມມື ກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ;
7. ປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ກ່ຽວກັບການຊອກຄົ້ນ ແລະ ກູ້ໄພ, ຊ່ວຍເຫຼືອ ລວມທັງ ສືບສວນ-ສອບສວນ ກໍລະນີ ເຮືອບິນມີເຫດຕິດຂັດ ຫຼື ເກີດອຸປະຕິເຫດ;
8. ສະຫຼຸບ, ລາຍງານ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ຕໍ່ລັດຖະບານຢ່າງເປັນປົກກະຕິ;
9. ນຳໃຊ້ສິດ ແລະ ປະຕິບັດໜ້າທີ່ອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍ.

**ມາດຕາ 157 (ໃໝ່) ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງກົມການບິນພົນລະເຮືອນ**

ໃນການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ກົມການບິນພົນລະເຮືອນ ມີ ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຕາມຂອບເຂດຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ ດັ່ງນີ້:

1. ເປັນເສນາທິການ ໃຫ້ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນການຄົ້ນຄວ້າ ຍຸດທະສາດ, ນະໂຍບາຍ, ກົດໝາຍ ແລະ ນິຕິກຳອື່ນ ກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ;
2. ອອກຂໍ້ຕົກລົງ, ຄຳສັ່ງ, ຄຳແນະນຳ ແລະ ແຈ້ງການ ທາງດ້ານວິຊາການ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ;
3. ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ນະໂຍບາຍ, ຍຸດທະສາດ, ກົດໝາຍ, ແຜນການ, ແຜນງານ ແລະ ໂຄງການ ກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ;

4. ສ້າງ, ທົບທວນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ບັນດານິຕິກຳ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບວຽກງານຄວາມປອດໄພການບິນ, ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບສົນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ;

5. ແຕ່ງຕັ້ງນັກກວດກາ ທີ່ມີຄຸນວຸດທິ ຕາມມາດຕະຖານສາກົນ ເພື່ອດຳເນີນການກວດກາວຽກງານຄວາມປອດໄພການບິນ, ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ພ້ອມທັງນຳໃຊ້ມາດຕະການຕໍ່ຜູ້ລະເມີດກົດໝາຍ;

6. ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ມີຄຳເຫັນທາງດ້ານວິຊາການ ຕໍ່ການຂໍອະນຸຍາດ ສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດການບິນ, ອອກໃບອະນຸຍາດ ແລະ ຢັ້ງຢືນ ວິສາຫະກິດດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ດຳເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ;

7. ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ສິ່ງເສີມ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະ ວິສາຫະກິດ ກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ;

8. ຕິດຕາມ ກວດກາ ແລະ ກວດການ ແຜນການດຳເນີນທຸລະກິດ ຂອງຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ;

9. ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ອະນຸຍາດ ໃນການນຳເອົາພາຫະນະ, ເຮືອບິນ, ເຄື່ອງຈັກ, ໃບພັດ, ຊັ້ນສ່ວນປະກອບ ແລະ ວັດຖຸປະກອນ ທີ່ທັນສະໄໝມານຳໃຊ້ເຂົ້າໃນວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ;

10. ຄົ້ນຄວ້າມາດຕະການທີ່ຈຳເປັນ ເພື່ອກຽມພ້ອມຕ້ານ ແລະ ສະກັດກັ້ນຕໍ່ທຸກການກະທຳ ທີ່ເປັນອັນຕະລາຍຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງການບິນ ແລະ ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ;

11. ແລກປ່ຽນ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ ຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານການບິນ ແລະ ສະຖິຕິຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ທັງພາຍໃນ, ຕ່າງປະເທດ ແລະ ອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ;

12. ສ້າງແຜນການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ຍົກລະດັບບຸກຄະລາກອນ ການບິນພົນລະເຮືອນ;

13. ປຶກສາຫາລື ແລະ ເຈລະຈາ ສັນຍາຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ພ້ອມທັງລົງນາມ ຫຼື ເຊັນເອກະສານການຮ່ວມມື ກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ກັບຄູ່ເຈລະຈາ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕາມການມອບໝາຍ;

14. ປະຕິບັດ ສົນທິສັນຍາ ຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ;

15. ສະຫຼຸບ, ລາຍງານ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ຕໍ່ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ;

16. ນຳໃຊ້ສິດ ແລະ ປະຕິບັດໜ້າທີ່ອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍ.

#### **ມາດຕາ 158 (ປັບປຸງ) ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຂັ້ນແຂວງ**

ໃນການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຂັ້ນແຂວງ ມີ ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຕາມຂອບເຂດຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ ດັ່ງນີ້:

1. ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ນະໂຍບາຍ, ຍຸດທະສາດ, ກົດໝາຍ, ແຜນການ, ແຜນງານ ແລະ ໂຄງການກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ;

2. ໂຄສະນາ, ເຜີຍແຜ່ ແລະ ສຶກສາອົບຮົມ ນະໂຍບາຍ, ຍຸດທະສາດ, ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ;
3. ຄວບຄຸມຄວາມສູງ ຂອງສິ່ງປຸກສ້າງ, ຕົ້ນໄມ້ ແລະ ກິດຈະກຳຕ່າງໆ ທີ່ກ່ຽວພັນເຖິງຄວາມປອດໄພການບິນ ຢູ່ເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ;
4. ປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ;
5. ສະຫຼຸບ, ລາຍງານ ການເຄື່ອນໄຫວວຽກງານກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ ຕໍ່ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ອົງການປົກຄອງ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ;
6. ນຳໃຊ້ສິດ ແລະ ປະຕິບັດໜ້າທີ່ອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍ ແລະ ຕາມການມອບໝາຍ.

**ມາດຕາ 159 (ບັບປຸງ) ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງຫ້ອງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຂັ້ນເມືອງ**

ໃນການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ຫ້ອງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຂັ້ນເມືອງ ມີ ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຕາມຂອບເຂດຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ ດັ່ງນີ້:

1. ເຜີຍແຜ່ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ນະໂຍບາຍ, ຍຸດທະສາດ, ກົດໝາຍ, ຂໍ້ຕົກລົງ, ຄຳສັ່ງ, ຄຳແນະນຳ, ຄູ່ມືກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ;
2. ເຂົ້າຮ່ວມປົກປັກຮັກສາ ເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ, ສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ;
3. ປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນການສະໜອງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນ ເພື່ອກໍ່ສ້າງສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ;
4. ຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນທີ່ເປັນເຂດສະຫງວນ ຂອງສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ;
5. ຄວບຄຸມຄວາມສູງ ຂອງສິ່ງປຸກສ້າງ, ຕົ້ນໄມ້ ແລະ ກິດຈະກຳຕ່າງໆ ທີ່ກ່ຽວພັນເຖິງຄວາມປອດໄພການບິນ ຢູ່ເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ, ເດີນບິນ;
6. ສະຫຼຸບ, ລາຍງານ ການເຄື່ອນໄຫວວຽກງານກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ ຕໍ່ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ອົງການປົກຄອງ ເມືອງ, ເທດສະບານ, ນະຄອນ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ;
7. ນຳໃຊ້ສິດ ແລະ ປະຕິບັດໜ້າທີ່ອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍ ແລະ ຕາມການມອບໝາຍ.

**ມາດຕາ 160 (ບັບປຸງ) ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງຂະແໜງການ, ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ພາກສ່ວນອື່ນ**

ໃນການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ຂະແໜງການ, ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ພາກສ່ວນອື່ນ ມີ ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ໃຫ້ການຮ່ວມມື, ປະສານສົມທົບກັບອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ຕາມຂອບເຂດຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ.

## ໝວດທີ 2 ການກວດກາ

### ມາດຕາ 161 (ປັບປຸງ) ອົງການກວດກາວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ

ອົງການກວດກາວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ປະກອບດ້ວຍ:

1. ອົງການກວດກາພາຍໃນ ຊຶ່ງແມ່ນ ອົງການດຽວກັນກັບອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 155 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້;
2. ອົງການກວດກາພາຍນອກ ຊຶ່ງແມ່ນ ສະພາແຫ່ງຊາດ, ສະພາປະຊາຊົນຂັ້ນແຂວງ, ອົງການກວດກາລັດແຕ່ລະຂັ້ນ, ອົງການກວດສອບແຫ່ງລັດ, ແນວລາວສ້າງຊາດ, ສະຫະພັນນັກຮົບເກົ່າລາວ, ອົງການຈັດຕັ້ງມະຫາຊົນ, ປະຊາຊົນ ແລະ ສີ່ມວນຊົນ.

### ມາດຕາ 162 (ໃໝ່) ເນື້ອໃນການກວດກາວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ

ການກວດກາວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ມີເນື້ອໃນ ດັ່ງນີ້:

1. ກວດກາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນະໂຍບາຍ, ຍຸດທະສາດ, ແຜນການລົງທຶນການພັດທະນາ, ກົດໝາຍ, ການກໍ່ສ້າງ, ການບຸລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ;
2. ກວດກາການເຄື່ອນໄຫວ ຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ, ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຈະລາຈອນທາງອາກາດ, ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການສະໜາມບິນ ແລະ ຜູ້ປະກອບການ ກ່ຽວກັບກິດຈະການການບິນພົນລະເຮືອນ;
3. ກວດກາມາດຕະຖານເຕັກນິກດ້ານການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນ ແລະ ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພການບິນ;
4. ກວດກາຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ເນື່ອງຈາກການເຄື່ອນໄຫວວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ.

### ມາດຕາ 163 (ປັບປຸງ) ຮູບການການກວດກາ

ການກວດກາການບິນພົນລະເຮືອນ ມີ ສາມ ຮູບການ ດັ່ງນີ້:

1. ກວດກາຢ່າງເປັນປົກກະຕິ;
2. ກວດກາໂດຍມີການແຈ້ງໃຫ້ຮູ້ລ່ວງໜ້າ;
3. ກວດກາແບບກະທັນຫັນ.

ການກວດກາຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ແມ່ນ ການກວດກາທີ່ດຳເນີນໄປຕາມແຜນການ ຢ່າງເປັນປະຈຳ ແລະ ມີກຳນົດເວລາອັນແນ່ນອນ.

ການກວດກາໂດຍມີການແຈ້ງໃຫ້ຮູ້ລ່ວງໜ້າ ແມ່ນ ການກວດກາອອກແຜນການ ເມື່ອເຫັນວ່າ ມີຄວາມຈຳເປັນ ຊຶ່ງແຈ້ງໃຫ້ຜູ້ຈະຖືກກວດກາຊາບລ່ວງໜ້າ.

ການກວດກາແບບກະທັນຫັນ ແມ່ນ ການກວດກາໂດຍຮີບດ່ວນ ຊຶ່ງບໍ່ໄດ້ແຈ້ງໃຫ້ຜູ້ຈະຖືກ  
ກວດກາຊາບລ່ວງໜ້າ.

ໃນການດໍາເນີນການກວດກາ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງອົງການກວດກາວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ  
ຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

## ພາກທີ XVI

### ງົບປະມານ, ເຄື່ອງແບບ ແລະ ກາໝາຍ

#### ມາດຕາ 164 (ໃໝ່) ງົບປະມານ

ຂະແໜງການການບິນພົນລະເຮືອນ ມີງົບປະມານເພື່ອໃຊ້ຈ່າຍເຂົ້າໃນການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ  
ວຽກງານຂອງຕົນ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບກົດໝາຍວ່າດ້ວຍງົບປະມານແຫ່ງລັດ.

#### ມາດຕາ 165 (ໃໝ່) ເຄື່ອງແບບ ແລະ ກາໝາຍ

ຂະແໜງການບິນພົນລະເຮືອນ ມີເຄື່ອງແບບ ແລະ ກາໝາຍສະເພາະ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸມັດຈາກ  
ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນ ຕ້ອງນຸ່ງເຄື່ອງແບບ, ຖືບັດປະຈຳໜ້າທີ່ ແລະ  
ຕິດກາໝາຍ, ເຄື່ອງໝາຍສະເພາະ ໃນເວລາປະຕິບັດໜ້າທີ່ທາງລັດຖະການ.

## ພາກທີ XVII

### ນະໂຍບາຍຕໍ່ຜູ້ມີຜົນງານ ແລະ ມາດຕະການຕໍ່ຜູ້ລະເມີດ

#### ມາດຕາ 166 (ປັບປຸງ) ນະໂຍບາຍຕໍ່ຜູ້ມີຜົນງານ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີຜົນງານດີເດັ່ນໃນການປະຕິບັດກົດໝາຍສະບັບນີ້  
ເປັນຕົ້ນ ການປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ ຈະໄດ້ຮັບການຍ້ອງຍໍ ແລະ ນະໂຍບາຍອື່ນ  
ຕາມລະບຽບການ.

#### ມາດຕາ 167 (ປັບປຸງ) ມາດຕະການຕໍ່ຜູ້ລະເມີດ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ໄດ້ລະເມີດກົດໝາຍສະບັບນີ້ ຈະຖືກສຶກສາອົບຮົມ,  
ກ່າວເຕືອນ, ລົງວິໄນ, ປັບໃໝ, ໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍທາງແພ່ງ ຫຼື ຖືກດໍາເນີນຄະດີ ຕາມກົດໝາຍແລ້ວແຕ່ກໍລະນີ  
ເປົ່າ ຫຼື ໜັກ.

#### ມາດຕາ 168 (ປັບປຸງ) ມາດຕະການສຶກສາອົບຮົມ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ໄດ້ລະເມີດກົດໝາຍສະບັບນີ້ ເປັນຕົ້ນ ຂໍ້ຫ້າມທີ່ມີລັກ  
ສະນະເປົ່າ ຊຶ່ງບໍ່ເປັນການກະທໍາຜິດທາງອາຍາ ຈະຖືກສຶກສາອົບຮົມ ແລະ ກ່າວເຕືອນ.

**ມາດຕາ 169 (ໃໝ່) ມາດຕະການທາງວິໄນ**

ພະນັກງານ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ການບິນພົນລະເຮືອນ ຫຼື ເຈົ້າໜ້າທີ່ອື່ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ໄດ້ລະເມີດກົດໝາຍສະບັບນີ້ ເປັນຕົ້ນ ຂໍ້ຫ້າມທີ່ມີລັກສະນະເບົາ ຊຶ່ງບໍ່ເປັນການກະທຳຜິດທາງອາຍາ, ກໍ່ຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ບໍ່ຈົງໃຈລາຍງານການກະທຳຜິດຂອງຕົນ, ຫຼື ບຸກຄົນອື່ນ ຈາກຄວາມຜິດຂອງຕົນ ຈະຖືກລົງວິໄນຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍພະນັກງານ-ລັດຖະກອນ.

**ມາດຕາ 170 (ປັບປຸງ) ມາດຕະການປັບໃໝ**

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ໄດ້ລະເມີດກົດໝາຍສະບັບນີ້ ເປັນຕົ້ນ ຂໍ້ຫ້າມ ຊຶ່ງບໍ່ເປັນການກະທຳຜິດທາງອາຍາ ຈະຖືກປັບໃໝ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບການ.

**ມາດຕາ 171 (ປັບປຸງ) ມາດຕະການທາງແພ່ງ**

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ໄດ້ລະເມີດກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ ຊຶ່ງໄດ້ກໍ່ຄວາມເສຍຫາຍ ໃຫ້ແກ່ຊັບສິນຂອງ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງອື່ນ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍທີ່ຕົນໄດ້ກໍ່ຂຶ້ນ.

**ມາດຕາ 172 (ປັບປຸງ) ມາດຕະການທາງອາຍາ**

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ທີ່ໄດ້ລະເມີດກົດໝາຍ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ ຊຶ່ງເປັນການກະທຳຜິດທາງອາຍາ ຈະຖືກລົງໂທດຕາມກົດໝາຍ ແລ້ວແຕ່ກໍລະນີເບົາ ຫຼື ໜັກ.

**ພາກທີ XVIII  
ບົດບັນຍັດສຸດທ້າຍ**

**ມາດຕາ 173 ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ**

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ເປັນຜູ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດໝາຍສະບັບນີ້.

**ມາດຕາ 174 (ປັບປຸງ) ຜົນສັກສິດ**

ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ມີຜົນສັກສິດ ນັບແຕ່ວັນປະທານປະເທດ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ອອກລັດຖະດຳລັດປະກາດໃຊ້ ແລະ ພາຍຫຼັງໄດ້ລົງຈົດໝາຍເຫດທາງລັດຖະການ ສິບຫ້າວັນ.

ກົດໝາຍສະບັບນີ້ປ່ຽນແທນ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການບິນພົນລະເຮືອນ ສະບັບເລກທີ 01/ສພຊ, ລົງວັນທີ 19 ພຶດສະພາ 2005.

ຂໍ້ກຳນົດ, ບົດບັນຍັດໃດ ທີ່ຂັດກັບກົດໝາຍສະບັບນີ້ ລ້ວນແຕ່ຖືກຍົກເລີກ.



ປານີ ຢາທ່ຽງ