

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນາຖາວອນ

ເລກທີ 43 ສປປ ລາວ

ລັດຖະດໍາລັດ

ຂອງປະທານປະເທດ

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ກ່ຽວກັບການປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ
ການບິນພົນລະເຮືອນ.

-
- ອີງຕາມລັດຖະທໍາມະນູນ ແຫ່ງສາທາລະນະລັດປະຊາທິປະໄຕປະຊາຊົນລາວ ໝວດທີ VI. ມາດຕາ 67, ຂໍ້ 1 ກ່ຽວກັບການປະກາດໃຊ້ລັດຖະທໍາມະນູນ ແລະ ກົດໝາຍ ທີ່ສະພາແຫ່ງຊາດໄດ້ຕົກລົງຮັບຮອງເອົາແລ້ວ
 - ອີງຕາມມະຕິຕົກລົງຂອງສະພາແຫ່ງຊາດ ແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາ ຊົນລາວ ສະບັບເລກທີ 24 ສພຊ, ລົງວັນທີ 20 ພຶດສະພາ 2005 ກ່ຽວກັບການຕົກລົງຮັບຮອງ ເອົາກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການບິນພົນລະເຮືອນ;
 - ອີງຕາມໜັງສືສະເໜີຂອງຄະນະປະຈຳສະພາແຫ່ງຊາດ ສະບັບເລກທີ 05/ຄປຈ ລົງວັນທີ 23 ພຶດສະພາ 2005,

ປະທານປະເທດ

ສາທາລະນະລັດປະຊາທິປະໄຕປະຊາຊົນລາວ ອອກລັດຖະດໍາລັດ:

ມາດຕາ 1 : ປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການບິນພົນລະເຮືອນ

ມາດຕາ 2 : ລັດຖະດໍາລັດສະບັບນີ້ ມີຜົນສັກສິດນັບແຕ່ວັນລົງລາຍເຊັນເປັນຕົ້ນໄປ.

ວຽງຈັນ, ວັນທີ 25 ພຶດສະພາ 2005

ປະທານປະເທດແຫ່ງ ສປປ ລາວ

ຄໍາໄຕ ສີພັນດອນ.

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນາຖາວອນ

ສະພາແຫ່ງຊາດ

ເລກທີ 24 /ສພຊ

ມະຕິຕົກລົງ

ຂອງ

ສະພາແຫ່ງຊາດ ແຫ່ງ

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ກ່ຽວກັບການຕົກລົງຮັບຮອງເອົາກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ

ການບິນພົນລະເຮືອນ

- ອີງຕາມມາດຕາ 53 ຂໍ້ 2 ຂອງລັດຖະທຳມະນູນ ແລະ ມາດຕາ 3 ຂໍ້ 2 ຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ສະພາແຫ່ງຊາດ ແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ກ່ຽວກັບສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ຂອງສະພາແຫ່ງຊາດ.
- ອີງຕາມມະຕິຕົກລົງຂອງສະພາແຫ່ງຊາດ ກ່ຽວກັບແຜນການສ້າງ ແລະ ປັບປຸງກົດໝາຍ 5 ປີຂອງສະພາແຫ່ງຊາດຊຸດທີ V ສະບັບເລກທີ 71/ສພຊ, ລົງວັນທີ 12 ຕຸລາ 2002;

ພາຍຫລັງທີ່ກອງປະຊຸມສະໄໝສາມັນເທື່ອທີ 7 ຂອງສະພາແຫ່ງຊາດຊຸດທີ V ໄດ້ຄົ້ນຄວ້າພິຈາລະນາຢ່າງກວ້າງຂວາງ ແລະ ເລິກເຊິງ ກ່ຽວກັບເນື້ອໃນຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການບິນພົນລະເຮືອນໃນວາລະປະຊຸມຕອນເຊົ້າຂອງວັນທີ 19 ພຶດສະພາ 2005;

ກອງປະຊຸມໄດ້ຕົກລົງ:

- ມາດຕາ 1. ຮັບຮອງເອົາກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການບິນພົນລະເຮືອນ ດ້ວຍຄະແນນສຽງເຫັນດີເປັນສ່ວນຫລາຍ.
- ມາດຕາ 2. ມະຕິຕົກລົງສະບັບນີ້ ມີຜົນສັກສິດນັບແຕ່ວັນລົງລາຍເຊັນເປັນຕົ້ນໄປ.

ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ວັນທີ 20 ພຶດສະພາ 2005

ປະທານສະພາແຫ່ງຊາດ

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນາຖາວອນ

ສະພາແຫ່ງຊາດ

ເລກທີ 01/ສພຊ

ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ວັນທີ 19 ພຶດສະພາ 2005

ກົດໝາຍ

ວ່າດ້ວຍການບິນພົນລະເຮືອນ

ພາກທີ I

ບົດບັນຍັດທົ່ວໄປ

ມາດຕາ 1. ຈຸດປະສົງ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການບິນພົນລະເຮືອນ ການົດຫຼັກການ, ລະບຽບການ ແລະມາດຕະການກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງ, ການເຄື່ອນໄຫວ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນຂອງ ສປປ ລາວ ແນໃສ່ໃຫ້ມີຄວາມປອດໄພ, ສະດວກ, ວ່ອງໄວ, ຂະຫຍາຍຕົວ ທັນສະໄໝ ໄດ້ມາດຕະຖານສາກົນ ແລະມີປະສິດທິຜົນ ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ.

ມາດຕາ 2. ການບິນພົນລະເຮືອນ

ການບິນພົນລະເຮືອນ ແມ່ນກົດຈະການທີ່ນຳໃຊ້ເຮືອບິນເຂົ້າໃນການບໍລິການຂົນສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ ພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ, ໃນການສຳຫລວດ, ການຄົ້ນຄວ້າວິທະຍາສາດ, ການເຄື່ອນໄຫວດ້ານກະສິກຳແລະປ່າໄມ້, ການສຶກສາ, ວັດທະນະທຳ, ສາທາລະນະສຸກ, ການກິລາ, ການຊອກຄົ້ນ-ກູ້ໄພ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວກົດຈະການພົນລະເຮືອນອື່ນໆ.

ມາດຕາ 3. ຄວາມໝາຍ ຂອງຄຳສັບ

ຄຳສັບ ທີ່ໃຊ້ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການບິນພົນລະເຮືອນ ມີຄວາມໝາຍດັ່ງນີ້:

1. ເຮືອບິນ ໝາຍເຖິງ ຍານພາຫະນະໃດໜຶ່ງທີ່ສາມາດຊູຕົວ ແລະເຄື່ອນຍ້າຍໄປໃນທ້ອງຟ້າໄດ້;
2. ການບິນຜ່ານ ໝາຍເຖິງ ການບິນໂດຍບໍ່ແວ່ລົງຈອດຂອງເຮືອບິນ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ໃຫ້ ບິນຜ່ານນ່ານຟ້າຂອງ ສປປ ລາວ;

3. **ຄ່າບໍລິການບິນຜ່ານ** ແມ່ນລາຄາບໍລິການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ຊຶ່ງລັດຖະບານໄດ້ກຳນົດ ເພື່ອເກັບຈາກເຈົ້າຂອງເຮືອບິນ ທີ່ບິນຜ່ານນ່ານຟ້າ ສປປ ລາວ;
4. **ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ** ໝາຍເຖິງ ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ດຳເນີນທຸລະກິດການບໍລິການຂົນສົ່ງດ້ວຍເຮືອບິນ;
5. **ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງຕ່າງປະເທດ** ໝາຍເຖິງ ຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງຕ່າງປະເທດ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດຢູ່ ສປປ ລາວ;
6. **ຈຸນັກບິນ** ໝາຍເຖິງ ນັກບິນ, ນັກພາທາງ ວິສະວະກອນການບິນ ຫລື ນາຍຊ່າງການບິນ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ບັນຊາເຮືອບິນໃນແຕ່ລະຖັງວບິນ;
7. **ຈຸທ້ອງໂດຍສານ** ໝາຍເຖິງ ພະນັກງານ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ປະຕິບັດໜ້າທີ່ ໃນແຕ່ລະຖັງວບິນ ຊຶ່ງຮັບຜິດຊອບເບິ່ງແຍງຄວາມປອດໄພ, ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນທ້ອງໂດຍສານ, ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະບໍລິການຮັບໃຊ້ໃຫ້ແກ່ຈຸນັກບິນ ແລະຜູ້ໂດຍສານ;
8. **ຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ** ໝາຍເຖິງ ນັກບິນຜູ້ມີສິດຕັດສິນສູງສຸດ, ຮັບຜິດຊອບໂດຍກົງ, ຮອບດ້ານຕໍ່ການບັນຊາເຮືອບິນ ແລະຄວາມປອດໄພ ຂອງຖັງວບິນນັ້ນ;
9. **ຈຸບິນ** ໝາຍເຖິງ ຈຸນັກບິນ ແລະຈຸທ້ອງໂດຍສານ;
10. **ຊ່ວງເວລາບິນ** ໝາຍເຖິງ ໄລຍະເວລານັບແຕ່ປະຕູຂອງເຮືອບິນໄດ້ອັດເຂົ້າ ຈົນເຖິງເວລາປະຕູເຮືອບິນໄຂອອກ;
ຊ່ວງເວລາບິນສຳລັບການຂົນສົ່ງ ແມ່ນນັບແຕ່ຜູ້ໂດຍສານ ພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ ໄດ້ຂຶ້ນເຮືອບິນຫມົດແລ້ວ ແລະປະຕູຂອງເຮືອບິນໄດ້ອັດເຂົ້າ ຈົນເຖິງເວລາປະຕູເຮືອບິນໄຂອອກ ເພື່ອເອົາຜູ້ໂດຍສານ ພ້ອມດ້ວຍ ເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ ລົງຈາກເຮືອບິນ ຫລັງຈາກເຮືອບິນເຖິງຈຸດໝາຍແລ້ວ;
11. **ຖັງວບິນ** ໝາຍເຖິງ ໄລຍະເວລານັບແຕ່ຜູ້ໂດຍສານອອກຈາກປະຕູຂາອອກ ຂອງອາຄານໂດຍສານຢູ່ສະໜາມບິນຕົ້ນທາງ ຈົນເຖິງເວລາເຂົ້າປະຕູຂາເຂົ້າ ຂອງອາຄານໂດຍສານ ຢູ່ສະໜາມບິນປາຍທາງ;
12. **ສະໜາມບິນ** ໝາຍເຖິງ ພື້ນທີ່ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ຢູ່ເທິງໜ້າດິນ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍທາງຂຶ້ນ-ລົງ, ທາງແວ່, ລານຈອດ, ອາຄານ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ເພື່ອຮັບໃຊ້ໃຫ້ແກ່ການບິນພົນລະເຮືອນ;

13.ການບໍລິການພາກພື້ນດິນ ໝາຍເຖິງ ການບໍລິການກ່ຽວກັບຜູ້ໂດຍສານ ພ້ອມດ້ວຍ ເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ ແລະການບໍລິການໃຫ້ແກ່ເຮືອບິນ ຢູ່ສະໜາມບິນ.

ມາດຕາ 4. ນະໂຍບາຍສິ່ງເສີມການບິນພົນລະເຮືອນ

ລັດສິ່ງເສີມໃຫ້ນັກລົງທຶນທັງພາຍໃນ ແລະຕ່າງປະເທດລົງທຶນເຂົ້າໃນການພັດທະນາ ການບິນພົນລະເຮືອນ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ: ເຮືອບິນ, ສະໜາມບິນ, ພາຫະນະ, ອຸປະກອນເຕັກນິກ ບຸກ ຄະລາກອນ ແລະການບໍລິການ ດ້ານການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ດ້ວຍນະໂຍບາຍຕ່າງໆ ຕາມທີ່ໄດ້ ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 5. ຂອບເຂດການນຳໃຊ້ກົດໝາຍ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການບິນພົນລະເຮືອນ ສະບັບນີ້ ນຳໃຊ້ສຳລັບຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວ ຂອງກົດຈະການການບິນພົນລະເຮືອນ ຢູ່ ສປປ ລາວ ລວມທັງພາກສ່ວນ ອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 6. ການພົວພັນ ແລະ ຮ່ວມມືສາກົນ

ລັດສິ່ງເສີມໃຫ້ມີການພົວພັນຮ່ວມມືກັບຕ່າງປະເທດ ແລະສາກົນ ເພື່ອແລກປ່ຽນບົດຮຽນ ກ່ຽວກັບການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ, ເຕັກໂນໂລຊີ, ຂໍ້ມູນ, ຂ່າວສານການບິນ, ພັດທະນາ ດ້ານບຸກຄະລາກອນ, ການເຊື່ອມຕໍ່ຕາໜ່າງການບິນຢູ່ພາຍໃນ ແລະກັບຕ່າງປະເທດ ແນໃສ່ເຮັດ ໃຫ້ການບິນພົນລະເຮືອນມີຄວາມສະດວກ, ປອດໄພ, ທັນສະໄໝ, ມີປະສິດທິຜົນ ແລະໄດ້ ມາດຕະຖານສາກົນ.

ພາກທີ II

ການບິນພົນລະເຮືອນ

ໝວດທີ 1

ອົງປະກອບ ການບິນພົນລະເຮືອນ

ມາດຕາ 7. ອົງປະກອບທາງດ້ານວັດຖຸເຕັກນິກ ການບິນ

ການບິນພົນລະເຮືອນ ມີອົງປະກອບທາງດ້ານວັດຖຸເຕັກນິກ ເຊັ່ນ: ເຮືອບິນ ສະໜາມບິນ, ພາຫະນະ, ວັດຖຸປະກອນ, ເຄື່ອງອາໄຫລ່ ແລະນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ.

ມາດຕາ 8. ອົງປະກອບທາງດ້ານບຸກຄະລາກອນ

ການບິນພົນລະເຮືອນ ມີອົງປະກອບທາງດ້ານບຸກຄະລາກອນ ເຊັ່ນ: ຈຸບິນ, ພະນັກງານ ເຕັກນິກດ້ານການບິນ, ພະນັກງານບໍລິຫານ, ວິຊາການ ແລະບໍລິການ.

ໝວດທີ 2

ເຮືອບິນ

ມາດຕາ 9. ສັນຊາດ ແລະທະບຽນເຮືອບິນ

ເຮືອບິນພົນລະເຮືອນທຸກປະເພດ ທີ່ຈະມາບິນຢູ່ນ່ານຟ້າຂອງ ສປປ ລາວ ຕ້ອງຂຶ້ນ ທະບຽນ, ຕິດເຄື່ອງໝາຍສັນຊາດ ແລະເຄື່ອງໝາຍທະບຽນ ຕາມກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ ຫຼື ຂອງປະເທດອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 10. ເງື່ອນໄຂ ຂອງການຂຶ້ນທະບຽນ

ການຂຶ້ນທະບຽນເຮືອບິນ ຢູ່ ສປປ ລາວ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂ ດັ່ງນີ້:

1. ຜູ້ທີ່ຈະເອົາເຮືອບິນມາຂຶ້ນທະບຽນນັ້ນ ຕ້ອງເປັນເຈົ້າຂອງເຮືອບິນ ຫລືຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບ ສິດນຳໃຊ້ເຮືອບິນ ຊຶ່ງອາດຈະແມ່ນ:
 - ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ;
 - ພົນລະເມືອງລາວ;
 - ຊາວຕ່າງດ້າວ, ຄົນຕ່າງປະເທດ ແລະຜູ້ບໍ່ມີສັນຊາດ ທີ່ມີສະຖານທີ່ຫລັກໃນ ການດຳເນີນທຸລະກິດ ຫລືມີທີ່ຢູ່ຖາວອນໃນ ສປປ ລາວ;
 - ວິສາຫະກິດ, ບໍລິສັດ ຫລືສະມາຄົມ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຕາມລະບຽບ ກົດໝາຍ ຂອງ ສປປ ລາວ;
2. ເຮືອບິນທີ່ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ ສປປ ລາວ ແລ້ວ ຈະບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ປະເທດ ອື່ນ ແລະເຮືອບິນ ທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ປະເທດອື່ນ ຈະບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ຂຶ້ນ ທະບຽນຢູ່ ສປປ ລາວ ເວັ້ນເສຍແຕ່ໄດ້ຍົກເລີກທະບຽນເກົ່າແລ້ວ.

ມາດຕາ 11. ການຍົກເລີກທະບຽນ

ທະບຽນເຮືອບິນ ຈະໄດ້ຖືກຍົກເລີກ ໃນກໍລະນີທີ່ເຮືອບິນຫາກ:

- ເປ່ເພ ທີ່ບໍ່ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້;
- ໝົດອາຍຸການນຳໃຊ້;
- ຫາຍສາບສູນ;

- ໄປຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ປະເທດອື່ນ;
- ມີການລະເມີດລະບຽບກົດໝາຍ.

ມາດຕາ 12. ການຮັບຮູ້ສັດຕູເຮືອບິນ

ບຸກຄົນ ຫລືການຈັດຕັ້ງ ຊຶ່ງໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນເຮືອບິນ ຂອງຕົນຢູ່ ສປປ ລາວ ຈະຖືກຮັບຮູ້ສິດຕ່າງໆຕາມກົດໝາຍ ຂອງ ສປປ ລາວ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບສົນທິສັນຍາສາກົນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຊຶ່ງ ສປປ ລາວ ໄດ້ເຂົ້າຮວມເປັນພາຄີ.

ມາດຕາ 13. ເອກະສານປະຈຳ ເຮືອບິນ ແລະ ຖັງວບິນ

ເຮືອບິນແຕ່ລະລຳ ຕ້ອງມີເອກະສານປະຈຳ ດັ່ງນີ້:

1. ໃບຢັ້ງຢືນການຂຶ້ນທະບຽນ;
2. ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນຂອງເຮືອບິນ;
3. ໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ ຂອງຈຸບັນແຕ່ລະຄົນ;
4. ໃບຢັ້ງຢືນລະດັບສູງຂອງເຮືອບິນ;
5. ໃບອະນຸຍາດນຳໃຊ້ ອຸປະກອນສື່ສານປະຈຳເຮືອບິນ;
6. ປຶ້ມບັນທຶກການບິນ;
7. ປຶ້ມຄູ່ມືການບິນ ແລະ ປຶ້ມຄູ່ມືປະຕິບັດການບິນ;
8. ໃບດຸ່ນດຽງນ້ຳໜັກ, ບັນຊີລາຍຊື່, ບັນຊີເຄື່ອງຂອງຂອງຜູ້ໂດຍສານ, ບັນຊີສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ ແລະໃບປະກັນໄພທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ສຳລັບການຂົນສົ່ງໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ.

ເອກະສານ ດັ່ງກ່າວຂ້າງເທິງນີ້ ຕ້ອງກຳນົດອາຍຸການນຳໃຊ້ ຍົກເວັ້ນເອກະສານຂໍ້ທີ 6 ແລະ 7.

ມາດຕາ 14. ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນຂອງເຮືອບິນ.

ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນຂອງເຮືອບິນ ແມ່ນເອກະສານຢັ້ງຢືນຄວາມສົມບູນ, ຄວາມ ກຽມພ້ອມ ແລະຄວາມສາມາດບິນໄດ້ ຊຶ່ງອອກໃຫ້ໂດຍ ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ສຳລັບເຮືອບິນ ຂອງຕ່າງປະເທດທີ່ເຄື່ອນໄຫວຢູ່ໃນດິນແດນ ຂອງ ສປປ ລາວ ກໍ່ຕ້ອງມີ ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນ ຂອງເຮືອບິນເຊັ່ນດຽວກັນ ຊຶ່ງແມ່ນອົງການທີ່ມີສິດໜ້າທີ່ ຂອງປະ ເທດ ກ່ຽວຂ້ອງ ເປັນຜູ້ອອກໃຫ້ ແລະຮັບຮູ້ຈາກກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ການຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນ ຂອງເຮືອບິນທຸກລຳ ຕ້ອງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານດ້ານ
ເຕັກນິກສົມບູນ ຂອງເຮືອບິນ ພາຍໃຕ້ສົນທິສັນຍາສາກົນ ແລະຍັງມີອາຍຸການນຳໃຊ້ຢູ່.

ມາດຕາ 15. ປຶ້ມບັນທຶກການບິນ

ເຮືອບິນທຸກລຳ ຕ້ອງມີປຶ້ມບັນທຶກການບິນ ຊຶ່ງມີຜູ້ຮັບຜິດຊອບໃນການບັນທຶກລາຍລະອຽດ
ທີ່ສຳຄັນໃນຊ່ວງເວລາບິນຂອງເຮືອບິນ ແລະການປະຕິບັດງານຂອງຈຸບິນໃນແຕ່ລະຖ້ວບິນ ຕາມ
ແບບພິມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບກົດໝາຍ ຂອງປະເທດເຈົ້າຂອງທະບຽນ ຈຶ່ງຈະໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ
ໃຫ້ດຳເນີນການບິນຢູ່ໃນນ່ານຟ້າ ຂອງ ສປປ ລາວໄດ້.

ເນື້ອໃນທີ່ໄດ້ບັນທຶກເຂົ້າໃນປຶ້ມບັນທຶກການບິນ ຈະຖືເປັນຫຼັກຖານເບື້ອງຕົ້ນໃນການ
ພິສູດຄວາມຈິງຂອງເຫດການທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນໄລຍະຊ່ວງເວລາບິນຂອງເຮືອບິນ ແລະເປັນພື້ນຖານ
ໃນການສືບສວນ-ສອບສວນ ໃນກໍລະນີທີ່ມີການລະເມີດລະບຽບກົດໝາຍ, ຄຳສັ່ງ, ຂໍ້ແນະນຳ
ຕ່າງໆກ່ຽວກັບການບິນ.

ມາດຕາ 16. ອຸປະກອນສື່ສານປະຈຳເຮືອບິນ

ເຮືອບິນແຕ່ລະລຳ ຕ້ອງປະກອບອຸປະກອນສື່ສານ ຕາມມາດຕະຖານທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸ ຍາດ
ແລະຕິດຕັ້ງຢ່າງຖືກຕ້ອງຕາມເຕັກນິກ, ວິທີການທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບການ ແລະສາມາດນຳ
ໃຊ້ໄດ້. ເຮືອບິນທີ່ໄດ້ປະກອບອຸປະກອນສື່ສານ ຢ່າງຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບການ ແລະສາມາດນຳ
ໃຊ້ໄດ້ເທົ່ານັ້ນ ຈຶ່ງຈະໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ບິນຢູ່ໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 17. ປຶ້ມຄູ່ມືການບິນ ແລະປຶ້ມຄູ່ມືປະຕິບັດການບິນ

ປຶ້ມຄູ່ມືການບິນ ແມ່ນເອກະສານ ຂອງໂຮງງານຜູ້ຜະລິດ ທີ່ກຳນົດລະອຽດຂໍ້ແນະນຳດ້ານ
ເຕັກນິກການນຳໃຊ້ເຮືອບິນ ເພື່ອຊ່ວຍໃຫ້ຈຸບິນປະຕິບັດຕາມຢ່າງຖືກຕ້ອງ.

ສ່ວນປຶ້ມຄູ່ມືປະຕິບັດການບິນ ແມ່ນເອກະສານຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ທີ່ກຳນົດ
ນະໂຍບາຍ, ຫຼັກການ ແລະລະບຽບການທີ່ຈຸບິນຕ້ອງປະຕິບັດຕາມ ເພື່ອຄວາມປອດໄພ ແລະມີ
ປະສິດທິພາບໃນການປະຕິບັດງານ.

ມາດຕາ 18. ລະດັບສູງຂອງເຮືອບິນ

ລະດັບສູງ ຂອງເຮືອບິນ ຕ້ອງໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານ ທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນສົນທິສັນຍາ
ສາກົນ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ ຈຶ່ງຈະອະນຸຍາດໃຫ້ດຳເນີນການບິນຢູ່ໃນນ່ານຟ້າຂອງ
ສປປ ລາວ.

ໝວດທີ 3

ສະໜາມບິນ

ມາດຕາ 19. ໂຄງປະກອບຂອງສະໜາມບິນ

ສະໜາມບິນ ຕ້ອງມີໂຄງປະກອບພື້ນຖານດັ່ງນີ້:

1. ຂອບເຂດພື້ນທີ່ລວມ ຖືກຕາມມາດຕະຖານຂອງແຕ່ລະປະເພດສະໜາມບິນ, ມີທີ່ຕັ້ງເໝາະສົມ ແລະອ້ອມຮອບດ້ວຍຮົ້ວ ຫຼື ກຳແພງ ທີ່ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ;
2. ທາງຂຶ້ນ-ລົງ, ທາງແວ່ ແລະລານຈອດເຮືອບິນທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ ພ້ອມດ້ວຍ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກເຊັ່ນ: ຖົງບອກທິດທາງລົມ, ລະບົບໄຟ, ເຄື່ອງໝາຍ ແລະ ເສັ້ນແຕ້ມຕ່າງໆ;
3. ອາຄານຕ່າງໆ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ: ອາຄານຜູ້ໂດຍສານ, ສຳນັກງານບໍລິຫານ, ວິຊາການ ແລະບໍລິການ, ສາງເຄື່ອງ, ໂຮງງານ ຫລືໂຮງສ້ອມແປງເຮືອບິນ, ອຸປະກອນປ້ອງກັນ ແລະຮັກສາຄວາມປອດໄພ;
4. ສິ່ງປຸກສ້າງສຳລັບຕິດຕັ້ງອຸປະກອນສື່ສານ ແລະອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການສັນຈອນທາງອາກາດ.

ມາດຕາ 20. ເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ

ເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ ແມ່ນບໍລິເວນນອກທີ່ຕິດກັບຮົ້ວ ຫລື ກຳແພງສະໜາມ ບິນ ອອກໄປ ຊຶ່ງມີຂອບເຂດພື້ນທີ່ ທີ່ໄດ້ກຳນົດຕາມແຕ່ລະປະເພດສະໜາມບິນ ຊຶ່ງກວມເອົາ ແລວຂຶ້ນ-ລົງ ຂອງເຮືອບິນ.

ຢູ່ໃນເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ ຕ້ອງກຳນົດໄລຍະຫ່າງ. ຈຳກັດຄວາມສູງຂອງສິ່ງປຸກສ້າງ ແລະຕົ້ນໄມ້ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງການບິນ, ຊີວິດ, ຊັບສິນຂອງປະຊາຊົນ ແລະສິ່ງແວດລ້ອມ.

ມາດຕາ 21. ການກຳນົດພື້ນທີ່, ການອະນຸຍາດກໍ່ສ້າງ ແລະ ການຈັດປະເພດສະໜາມບິນ

ການກຳນົດພື້ນທີ່, ການອະນຸຍາດກໍ່ສ້າງ, ການຈັດປະເພດສະໜາມບິນພາຍໃນ ແລະ ສາກົນລະດັບຕ່າງໆ ລວມທັງການກຳນົດສະໜາມບິນ ຫລື ສະຖານທີ່ສຳລັບໃຫ້ເຮືອບິນຂຶ້ນ, ລົງ ເປັນການຊົ່ວຄາວ ແມ່ນລັດຖະບານເປັນຜູ້ຕົກລົງ.

ມາດຕາ 22. ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການນໍາໃຊ້ສະໜາມບິນ

ການກໍ່ສ້າງສະໜາມບິນພົນລະເຮືອນຢູ່ ສປປ ລາວ ຕ້ອງໃຫ້ຖືກຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກ ທີ່ອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ວາງອອກໃນແຕ່ລະໄລຍະ.

ເຮືອບິນຂອງຕ່າງປະເທດ ລວມທັງເຮືອບິນຂອງລາວ ທີ່ດໍາເນີນຖ້ວນບິນຂົນສົ່ງທາງອາກາດສາກົນ ຈະໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ນໍາໃຊ້ສະເພາະສະໜາມບິນສາກົນເທົ່ານັ້ນ ເວັ້ນເສຍໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກລັດຖະບານ ຈຶ່ງສາມາດນໍາໃຊ້ສະໜາມບິນອື່ນໄດ້.

ມາດຕາ 23. ການຄຸ້ມຄອງສະໜາມບິນ

ສະໜາມບິນພົນລະເຮືອນທຸກແຫ່ງຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງ ຂອງລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໂດຍມອບໃຫ້ອົງການຄຸ້ມຄອງການບິນ ເປັນຜູ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມການແບ່ງຂັ້ນຄຸ້ມຄອງ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍສະບັບນີ້.

ສໍາລັບສະໜາມບິນ ທີ່ນັກລົງທຶນພາຍໃນ ຫລືຕ່າງປະເທດ ໄດ້ສ້າງຂຶ້ນ ຫລືສໍາປະທານນັ້ນ ນັກລົງທຶນມີສິດຮັກສາ, ນໍາໃຊ້ ແລະໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ.

ໝວດທີ 4

ຈຸບິນ ແລະພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ

ມາດຕາ 24. ການປະກອບຈຸບິນ

ການປະກອບ ຈຸບິນແຕ່ລະຖ້ວນບິນນັ້ນ ຕ້ອງອີງໃສ່ຊະນິດ, ປະເພດ, ຂະໜາດຂອງເຮືອບິນ, ໄລຍະທາງຂອງຖ້ວນບິນ ແລະຈຸດປະສົງສະເພາະໃນການນໍາໃຊ້ເຮືອບິນ.

ການປະກອບຈຸບິນ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມລະບຽບການ ຂອງກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານ ຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

ມາດຕາ 25. ການປະກອບພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ

ພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ ປະກອບດ້ວຍ:

- ພະນັກງານກວດກາ ແລະ ຮັບປະກັນຄຸນນະພາບ ຂອງເຮືອບິນ;
- ພະນັກງານສ້ອມແປງເຮືອບິນ;
- ພະນັກງານຈັດແຜນບິນ;
- ພະນັກງານຄວບຄຸມຈະລາຈອນທາງອາກາດ;
- ພະນັກງານສື່ສານການບິນ;

- ພະນັກງານເຕັກນິກ ແລະວິຊາການອື່ນໆ ດ້ານການບິນ

ການປະກອບພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ ຕ້ອງໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມວິຊາສະເພາະ, ຄວາມຮູ້ຄວາມ ສາມາດ ແລະຈຳນວນທີ່ເໝາະສົມກັບໜ້າທີ່ວຽກງານຕາມລະບຽບການ ຂອງ ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ.

ມາດຕາ 26. ມາດຕະຖານ ຂອງຈຸບັນ ແລະພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ

ມາດຕະຖານລວມ ຂອງຈຸບັນ ແລະພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ ມີດັ່ງນີ້:

- ມີສະຕິຕໍ່ລະບຽບວິໄນ, ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບສູງ, ປອດໃສ, ຂີ້ສັດ, ສຸພາບຮຽບຮ້ອຍ, ເຄົາລົບລະບຽບກົດໝາຍ;
- ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດທາງດ້ານວິຊາສະເພາະ ໂດຍມີປະກາດສະນິຍະບັດຍັງຢືນ;
- ມີຄວາມຮູ້ທາງດ້ານພາສາຕ່າງປະເທດ ໂດຍສະເພາະພາສາອັງກິດ;
- ມີຮ່າງກາຍສົມບູນ ແລະສຸຂະພາບແຂງແຮງດີ ໂດຍມີການຍັງຢືນຈາກແພດທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ

ສໍາລັບຈຸນັກບິນ ຕ້ອງມີມາດຕະຖານຕື່ມອີກ ດັ່ງນີ້:

- ນັກບິນ ຕ້ອງມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ໃນການຂັບເຮືອບິນ, ການສັນຈອນທາງ ອາກາດ, ຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບເຄື່ອງຈັກ, ຊັ້ນສ່ວນປະກອບ ແລະ ອຸປະກອນຂອງ ເຮືອບິນ, ດ້ານອຸຕຸນິຍົມການບິນ;
- ນັກພາທາງ ຕ້ອງມີຄວາມຮູ້ ຄວາມສາມາດໃນການນໍາພາການສັນຈອນທາງອາກາດ ດ້ານອຸຕຸນິຍົມການບິນ;
- ວິສະວະກອນການບິນ ຫລື ນາຍຊ່າງການບິນ ຕ້ອງມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ໃນ ການຄວບຄຸມເຄື່ອງຈັກ, ຊັ້ນສ່ວນ ປະກອບ ແລະ ອຸປະກອນຂອງເຮືອບິນ;

ສໍາລັບຈຸຮ້ອງໂດຍສານ ຕ້ອງມີມາດຕະຖານຕື່ມອີກ ດັ່ງນີ້:

- ມີມະນຸດສໍາພັນດີ, ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດໃນການບໍລິການ ແລະແນະນໍາການໃຊ້ສິ່ງ ອານວຍຄວາມປອດໄພ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານ;
- ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດດ້ານການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນ, ຄວາມເປັນລະບຽບ ຮຽບຮ້ອຍໃນເຮືອບິນ;
- ມີຄວາມສາມາດໃນການປະຖົມພະຍາບານແກ່ຜູ້ໂດຍສານ ໃນກໍລະນີເຈັບເປັນສຸກ ເສີນ.

ສຳລັບພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ ຕ້ອງມີມາດຕະຖານຕື່ມອີກຄື: ຄວາມຮູ້ສາມາດ
ໃນການສ້ອມແປງ, ກວດກາ ແລະ ຮັບປະກັນຄຸນນະພາບດ້ານການບິນ, ການຈັດແຜນບິນ, ການ
ຄວບຄຸມຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະ ການສື່ສານການບິນ.

ມາດຕະຖານ ແລະ ເງື່ອນໄຂລະອຽດນັ້ນ ຈະມີລະບຽບການສະເພາະຕ່າງຫາກ.

ມາດຕາ 27. ການແຕ່ງຕັ້ງຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງແຕ່ງຕັ້ງນັກບິນຜູ້ໜຶ່ງເປັນຜູ້ບັນຊາຈຸບິນສະເພາະແຕ່ລະຊ່ວງ
ຂອງຖ້ວບິນ ແລະ ອີກຜູ້ໜຶ່ງເປັນຜູ້ຊ່ວຍ ຊຶ່ງສາມາດເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບແທນຜູ້ບັນຊາຈຸບິນໄດ້.

ມາດຕາ 28. ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ

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

ມາດຕາ 29. ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ຂອງຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ

ຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ ມີສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ດັ່ງນີ້:

1. ບັນຊາເຮືອບິນບິນຂຶ້ນ, ບິນໄປ, ລົງຈອດ ຢູ່ຈຸດໝາຍຕາມແຜນບິນປົກກະຕິ;
2. ຄວບຄຸມຈຸບິນ ໃຫ້ປະຕິບັດກົດລະບຽບການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະ ໜ້າທີ່ຂອງ
ຕົນຢ່າງເຂັ້ມງວດ;
3. ປັບແຜນບິນທີ່ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດແລ້ວ, ກັບຄືນມາລົງສະໜາມບິນຕົ້ນທາງ ລົງ
ຈອດສຸກເສີນ, ຍົກເລີກຖ້ວບິນໃນກໍລະນີຈຳເປັນ ເພື່ອຫລີກເວັ້ນຈາກອັນຕະລາຍ
ຊຶ່ງຊົ່ມຊູ່ຕໍ່ຄວາມປອດໄພ ຂອງຖ້ວບິນ;
4. ຍັບຍັ້ງການກະທຳຂອງບຸກຄົນ ຊຶ່ງເປັນການຂົ່ມຂູ່ຄວາມປອດໄພ ຫລື ລະເມີດ
ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນເຮືອບິນ ດ້ວຍວິທີການອັນຈຳເປັນແລ້ວແຕ່ກໍລະນີ
ຫລື ມອບບຸກຄົນດັ່ງກ່າວໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນກໍລະນີທີ່ມີການກະທຳຜິດ ຮ້າຍ
ແຮງ ພາຍຫລັງເຮືອບິນໄດ້ລົງຈອດ;
5. ສັ່ງໃຫ້ທຸກຄົນຢູ່ໃນເຮືອບິນ ປະຕິບັດຕາມໃນເວລາລົງສຸກເສີນ ຫລື ໃນກໍລະນີຈຳ
ເປັນອື່ນໆ.

ມາດຕາ 30. ໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່

ໃນການປະຕິບັດໜ້າທີ່ວິຊາສະເພາະຂອງຕົນ ຈຸບົນ ແລະພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນແຕ່ລະຄົນ ຕ້ອງມີໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ ຊຶ່ງອອກໃຫ້ໂດຍກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງໄປສະນີ ແລະກໍລ້າງ.

ສໍາລັບຈຸບົນຂອງເຮືອບັນທຶກຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ປະເທດອື່ນ ກໍຕ້ອງມີໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ ຊຶ່ງອອກໃຫ້ໂດຍອົງການທີ່ມີສິດ, ໜ້າທີ່ຂອງປະເທດກ່ຽວຂ້ອງ.

ໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ດັ່ງກ່າວ ຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

ໝວດທີ 5

ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທາງອາກາດ

ມາດຕາ 31. ການຈະລາຈອນທາງອາກາດ

ການຈະລາຈອນທາງອາກາດຢູ່ໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ ຕ້ອງປະຕິບັດຢ່າງເຂັ້ມງວດ ຕາມລະບຽບການຈະລາຈອນທາງອາກາດຂອງ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງສອດຄ່ອງກັບລະບຽບການຈະລາຈອນທາງອາກາດຂອງອົງການ ການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

ຜູ້ບັນຊາຈຸບົນຂອງເຮືອບິນທີ່ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງບິນຢູ່ໃນນ່ານຟ້າຂອງປະເທດອື່ນ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມລະບຽບການຈະລາຈອນທາງອາກາດຂອງປະເທດນັ້ນ ຫລື ໃນກໍລະນີຢູ່ເທິງນ່ານນໍ້າສາກົນ ກໍຕ້ອງປະຕິບັດຕາມລະບຽບການຈະລາຈອນທາງອາກາດຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ມາດຕາ 32. ເສັ້ນທາງບິນ ແລະ ເຂດຫ້າມບິນ

ເສັ້ນທາງບິນ ແມ່ນແລວບິນທີ່ປະກອບດ້ວຍ ທິດທາງບິນ, ລວງກ້ວາງ ແລະລະດັບຄວາມສູງ ຊຶ່ງແມ່ນລັດຖະບານຂອງ ສປປ ລາວ ເປັນຜູ້ກຳນົດ ບົນພື້ນຖານລະບຽບການຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

ເຂດຫ້າມບິນ ປະກອບມີ: ເຂດເກືອດຫ້າມ, ເຂດອັນຕະລາຍ ແລະ ເຂດຈຳກັດການບິນ.

ເຂດເກືອດຫ້າມ ແມ່ນເຂດທີ່ລັດສະຫງວນ ແລະບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ເຮືອບິນພົນລະເຮືອນ ບິນຜ່ານຢ່າງເດັດຂາດ.

ເຂດອັນຕະລາຍ ຫລື ເຂດຈຳກັດການບິນ ແມ່ນເຂດທີ່ມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງການບິນ ແຕ່ສາມາດບິນຜ່ານໄດ້ໃນບາງໄລຍະເວລາ ແລະຕາມລະດັບຄວາມສູງ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ເຊັ່ນ: ເຂດຊ້ອມຮົບ, ເຂດຊຸມນຸມຊົນ, ເຂດທີ່ມີແມ່ເຫລັກ, ເຂດທີ່ມີພາຍຸ.

ເຮືອບິນທຸກລຳ ຕ້ອງບິນຕາມເສັ້ນທາງບິນຢ່າງເຂັ້ມງວດ, ບໍ່ໃຫ້ບິນເຂົ້າເຂດເກືອດຫ້າມຢ່າງເດັດຂາດ, ບໍ່ບິນເຂົ້າເຂດອັນຕະລາຍ ຫລື ເຂດຈຳກັດການບິນ. ໃນກໍລະນີ ເຮືອບິນລຳໃດຫາກບິນອອກຈາກເສັ້ນທາງບິນ, ບິນເຂົ້າໃນເຂດເກືອດຫ້າມ, ບິນເຂົ້າໃນເຂດອັນຕະລາຍ ຫລື ເຂດຈຳກັດການບິນ ໂດຍບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມເວລາ ຫລື ລະດັບຄວາມສູງທີ່ກຳນົດໄວ້ ຜູ້ບັນຊາຈຸບັນຕ້ອງບິນກັບຄືນສູ່ເສັ້ນທາງບິນເດີມ ຫລື ປະຕິບັດຕາມຄຳສັ່ງຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທາງອາກາດໃນທັນໃດ. ຖ້າບໍ່ດັ່ງນັ້ນ ຈະຖືກປະຕິບັດມາດຕະການທີ່ເໝາະສົມ.

ມາດຕາ 33. ການບໍລິການຈະລາຈອນທາງອາກາດ

ການບໍລິການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແມ່ນການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະຄວບຄຸມການສັນຈອນທາງອາກາດ ລວມທັງການບິນຜ່ານດິນແດນ ສປປ ລາວ. ການບໍລິການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ຕ້ອງດຳເນີນໄປຕາມລະບຽບການ ທີ່ເປັນເອກະພາບໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບລະບຽບການຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ, ວ່ອງໄວ ແລະຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ.

ມາດຕາ 34. ການບໍລິການບິນຜ່ານ

ການບໍລິການບິນຜ່ານ ແມ່ນການຄວບຄຸມ, ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ເຮືອບິນທີ່ ບິນຜ່ານນ່ານຟ້າຂອງ ສປປ ລາວ ດ້ວຍລະບົບສື່ສານ ຊຶ່ງປະກອບມີພາຫະນະ, ອຸປະກອນ, ເຕັກໂນໂລຊີທັນສະໄໝ ແລະບຸກຄະລາກອນທີ່ມີຄຸນນະພາບ ສາມາດເຊື່ອມໂຍງເຂົ້າກັບລະບົບສື່ສານຂອງບັນດາປະເທດໃນພາກພື້ນ ແລະສາກົນ ເພື່ອຮັບປະກັນປະສິດທິພາບຂອງການບິນຜ່ານ.

ມາດຕາ 35. ເຫດຕິດຂັດ ແລະອຸປະຕິເຫດຂອງເຮືອບິນ

ເຫດຕິດຂັດ ແມ່ນເຫດການທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບເຮືອບິນໃນຊ່ວງເວລາບິນ ຊຶ່ງອາດສາມາດ ແກ້ໄຂໄດ້ ແລະອາດຈະມີ ຫລື ບໍ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງການບິນນັ້ນ.

ອຸປະຕິເຫດ ແມ່ນເຫດການຮ້າຍແຮງ ທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບເຮືອບິນໃນຊ່ວງເວລາບິນ ເຊັ່ນ: ເຮືອບິນເປ່ເພໜັກ, ເຮືອບິນຕົກ ຫລື ສູນຫາຍ ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ຄົນບາດເຈັບ ຫລື ເສຍຊີວິດ ແລະຊັບສິນເສຍຫາຍ.

ບຸກຄົນ ຫລືການຈັດຕັ້ງ ຫາກໄດ້ພົບເຫັນເຮືອບິນຖືກອຸປະຕິເຫດ ມີພັນທະແຈ້ງໃຫ້ອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຊາບໂດຍດ່ວນ.

ມາດຕາ 36. ການຊ່ວຍເຫລືອ, ການຊອກຄົນ ແລະກູ້ໄພເຮືອບິນ

ໃນກໍລະນີທີ່ມີເຮືອບິນປະສົບເຫດຕິດຂັດ ຫລືອຸປະຕິເຫດຢູ່ໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ, ໜ່ວຍງານຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະຊອກຄົນ-ກູ້ໄພ ຂອງກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ ຕ້ອງນໍາໃຊ້ມາດຕະການອັນຈໍາເປັນ ເພື່ອຊ່ວຍເຫລືອຢ່າງທັນການ ແລະ ເໝາະສົມ.

ໃນກໍລະນີທີ່ເຮືອບິນປະສົບອຸປະຕິເຫດ ຄະນະກຳມະການຊອກຄົນ ແລະກູ້ໄພແຫ່ງຊາດ ເປັນຜູ້ປະສານງານກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງສະໜາມບິນ, ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະເຈົ້າໜ້າທີ່ອື່ນໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງດໍາເນີນການຊອກຄົນ ແລະກູ້ໄພຢ່າງຮີບດ່ວນ.

ສໍາລັບເຮືອບິນຂອງຕ່າງປະເທດທີ່ປະສົບເຫດຕິດຂັດ ຫລືອຸປະຕິເຫດ ຢູ່ໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຫລື ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງປະເທດດັ່ງກ່າວ ອາດຈະໄດ້ຮັບອານຸຍາດ ຍາດຈາກລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໃຫ້ເຂົ້າມາຮ່ວມດໍາເນີນການຊອກຄົນ ແລະກູ້ໄພພາຍ ໃຕ້ການຄວບຄຸມຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ໃນກໍລະນີທີ່ຈໍາເປັນ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ຈະພິຈາລະນາໃຫ້ການຊ່ວຍເຫລືອ, ຊອກຄົນ ແລະກູ້ໄພເຮືອບິນຂອງປະເທດອື່ນ ທີ່ປະສົບອຸປະຕິເຫດຢູ່ໃນດິນແດນຂອງປະເທດໃກ້ ຄຽງ ຕາມຄໍາຮ້ອງຂໍຈາກປະເທດອື່ນ ຫລື ອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ.

ມາດຕາ 37. ການສືບສວນ-ສອບສວນ

ການສືບສວນ-ສອບສວນເຫດຕິດຂັດ ຫລືອຸປະຕິເຫດຂອງເຮືອບິນພົນລະເຮືອນທີ່ເກີດຂຶ້ນ ໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ ຕ້ອງດໍາເນີນຕາມລະບຽບກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ ຢ່າງທັນການ, ລະອຽດ ແລະຄົບຖ້ວນ.

ໃນກໍລະນີທີ່ເຮືອບິນພົນລະເຮືອນ ຊຶ່ງຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ປະເທດອື່ນໄດ້ປະສົບເຫດຕິດຂັດ ຫລື ອຸປະຕິເຫດ ຢູ່ໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ມີຜູ້ບາດເຈັບ ຫລືເສຍຊີວິດ, ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ອາດຈະພິຈາລະນາອະນຸຍາດໃຫ້ຜູ້ສັງເກດການ ທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຢ່າງຖືກຕ້ອງຈາກ ປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງນັ້ນ ໃຫ້ເຂົ້າຮ່ວມໃນການສືບສວນ-ສອບສວນ ຕາມການຮ້ອງຂໍ.

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ຈະແຈ້ງຜົນຂອງການສືບສວນ-ສອບສວນ ໃຫ້ລັດຖະບານ ຂອງປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຊາບ.

ໝວດທີ 6

ການຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງຖັງວິນ

ມາດຕາ 38. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງຜູ້ໂດຍສານ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງມີມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງຜູ້ໂດຍສານ ດ້ວຍການປະຕິບັດໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນປຶ້ມຄູ່ມືການບິນ, ປະກອບ ແລະຮັກສາສິ່ງອຳນວຍຄວາມປອດໄພ ທີ່ມີມາກັບເຮືອບິນໃຫ້ຢູ່ໃນສະພາບທີ່ໃຊ້ໄດ້ຕະຫລອດເວລາເປັນຕົ້ນ; ສາຍຮັດບ່ອນນັ່ງ, ເຄື່ອງຊ່ວຍຫາຍໃຈ, ເຄື່ອງຊູຊີບ, ລະບົບປັບຄວາມດັນອາກາດ ໄຟສັນຍານເຕືອນ, ທີບຢາປະຖົມພະຍາບານ ແລະສິ່ງຈຳເປັນອື່ນໆ.

ພະນັກງານຈຸທ້ອງໂດຍສານຕ້ອງແນະນຳ, ຊ່ວຍເຫລືອ ຜູ້ໂດຍສານໃນການນຳໃຊ້ອຸປະກອນກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພ ແລະໃນເວລາເຈັບເປັນຢ່າງທັນການ.

ມາດຕາ 39. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ ແລະໄປສະນີພັນ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງມີມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ ແລະໄປສະນີພັນ ດ້ວຍການກວດກາ ແລະມັງມັດເປັນຢ່າງດີຕາມລະບຽບການ ເພື່ອຮັບປະກັນບໍ່ໃຫ້ເປ່ເພ ຫລື ຕົກເຮື່ງເສງຫາຍ.

ມາດຕາ 40. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງປະຊາຊົນ

ເພື່ອຄວາມປອດໄພຂອງປະຊາຊົນ ເຮືອບິນທຸກລຳຕ້ອງບິນຢູ່ໃນຄວາມສູງທີ່ກຳນົດໄວ້. ຫ້າມບິນສະແດງແບບໂລດໂຜນ ຫລື ບິນຝຶກແອບ ຢູ່ເທິງເຂດຊຸມຊົນໜ້າແໜ້ນ ເວັ້ນເສຍແຕ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດສະເພາະຈາກກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ບົນພື້ນຖານທີ່ໄດ້ປະສານສົມທົບກັບຂະແໜງການອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 41. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງກວດກາ, ບົວລະບັດຮັກສາ, ສ້ອມແປງ, ນຳໃຊ້ອຸປະກອນ ແລະເຮືອບິນຂອງຕົນໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບການທີ່ໄດ້ ກຳນົດໄວ້ ເພື່ອຮັກສາຄວາມສົມບູນ, ຄວາມກຽມພ້ອມ ແລະຄວາມສາມາດບິນໄດ້ຂອງເຮືອບິນ ພ້ອມທັງປະກອບອຸປະກອນເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນ ເຊັ່ນ: ບັງດັບເພີງ, ເຄື່ອງສັນຍານເຕືອນໄພຕ່າງໆ.

ມາດຕາ 42. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງສະໜາມບິນ

ສະໜາມບິນຈະຕ້ອງມີຮົ້ວ ຫລືກໍາແພງອ້ອມຮອບ ທີ່ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ, ມີການແບ່ງເຂດສາທາລະນະ, ເຂດຫວງຫ້າມຢ່າງຈະແຈ້ງ, ມີບຸກຄະລາກອນ ພ້ອມດ້ວຍລະບົບອຸປະກອນປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານສາກົນ ເຊັ່ນ: ລະບົບດັບເພີງ ແລະກູ້ໄຟ, ລະບົບປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ແລະຄວາມປອດໄພ, ລະບົບຂໍ້ມູນ-ຂ່າວສານ ແລະປະຊາສຳພັນ.

ມາດຕາ 43. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງຈຸບິນ

ຈຸບິນຕ້ອງໄດ້ຮັບການປ້ອງກັນການລົບກວນຈາກຄົນພາຍນອກໃນເວລາປະຕິບັດ ໜ້າທີ່ພ້ອມກັນນັ້ນກໍຕ້ອງໄດ້ຮັບການກວດກາສຸຂະພາບຢ່າງເປັນປົກກະຕິ, ພັກຜ່ອນພຽງພໍ, ກ່ອນ ຫລືໃນເວລາປະຕິບັດໜ້າທີ່ທຳມະເສບສິ່ງມຶນເມົາ, ເຄົາລົບ ແລະປະຕິບັດຕາມລະບຽບການເຮັດວຽກວິຊາສະເພາະຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຕ້ອງນຳໃຊ້ຈຸບິນຖືກຕາມຂໍ້ກຳນົດກ່ຽວກັບຊົ່ວໂມງບິນ, ຕິດຕາມກວດກາສຸຂະພາບຂອງຈຸບິນ, ເອົາໃຈໃສ່ຍົກລະດັບຄວາມຮູ້ ຄວາມສາມາດໃນການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງການບິນ.

ມາດຕາ 44. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພໃນການຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍ

ການຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍ ເຊັ່ນ: ວັດຖຸເຄມີ, ວັດຖຸໄວໄຟ, ວັດຖຸລະເບີດ, ອາວຸດ ເສິກ ແລະວັດຖຸອັນຕະລາຍອື່ນໆຕ້ອງດຳເນີນໂດຍຖັງວບິນສະເພາະ ບົນພື້ນຖານການປະຕິບັດຕາມລະບຽບການ ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍທາງອາກາດຂອງ ສປປ ລາວ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບລະບຽບການຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ມາດຕາ 45. ການລົງຈອດສຸກເສີນ

ໃນກໍລະນີທີ່ເຮືອບິນຂອງລາວ ຫລືຂອງຕ່າງປະເທດທີ່ບິນຢູ່ໃນນ່ານຟ້າຂອງ ສປປ ລາວ ເກີດເຫດຕິດຂັດ ຊຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງລົງຈອດຢ່າງສຸກເສີນ ເຈົ້າໜ້າທີ່ທຸກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຕ້ອງຕິດຕາມ, ຊ່ວຍເຫລືອ, ອຳນວຍຄວາມສະດວກຢ່າງເຕັມສ່ວນ ເພື່ອໃຫ້ເຮືອບິນນັ້ນສາມາດລົງຈອດໄດ້ຢ່າງຮີບດ່ວນ, ປອດໄພ ຫລືໄດ້ຮັບຄວາມເສຍຫາຍໜ້ອຍທີ່ສຸດ.

ມາດຕາ 46. ການເກືອດຫ້າມ.

ຫ້າມບຸກຄົນ ຫລື ການຈັດຕັ້ງ ມີການກະທຳດັ່ງນີ້:

1. ເຂົ້າໄປໃນເຂດຫວງຫ້າມຂອງສະໜາມບິນ, ໃຊ້ສູງດັງລົບກວນຜູ້ອື່ນໃນເຮືອບິນ ໃຊ້ອຸປະກອນເອເລັກໂຕຣນິກຢູ່ໃນເຮືອບິນເຊັ່ນ: ໂທລະສັບເຄື່ອນທີ່, ເຄື່ອງຄອມພິວເຕີ, ເຄື່ອງຮັບ, ຫລືເຄື່ອງສົ່ງວິທະຍຸ, ຖ່າຍຮູບໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ;
2. ສູບຢາຢູ່ໃນເຮືອບິນ ແລະຢູ່ບໍລິເວນຫ້າມສູບຢາຂອງສະໜາມບິນ;
3. ເຮັດໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານ ຫລືບຸກຄົນອື່ນໄດ້ຮັບບາດເຈັບ ຫລືເສຍຊີວິດ;
4. ບັນ, ຈີ້ ຫລື ຢືດເຮືອບິນ;
5. ບຸກລຸກ, ບັງຄັບ, ຂົ່ມຂູ່ ແລະກະທຳການອື່ນໆ ຊຶ່ງກໍ່ໃຫ້ເກີດອັນຕະລາຍ ແລະ ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍແກ່ຊີວິດ ແລະຊັບສິນຂອງຈຸບິນ, ຜູ້ໂດຍສານ ແລະບຸກຄົນອື່ນໆ;
6. ເອົາອາວຸດ, ວັດຖຸລະເບີດ, ສານເຄມີອັນຕະລາຍ, ສັດຍັງມີຊີວິດ, ເຄື່ອງຂອງທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ແລະບໍ່ໄດ້ຜ່ານການກວດກາຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໄປນຳເຮືອບິນ;
7. ປອມແປງໃບອະນຸຍາດ, ໃບຢັ້ງຢືນ ແລະເອກະສານອື່ນໆ ກ່ຽວກັບການບິນ;
8. ກະທຳສິ່ງໃດໜຶ່ງໂດຍເຈດຕະນາ ຊຶ່ງກໍ່ຄວາມເສຍຫາຍແກ່ເຮືອບິນ ຫລືແກ່ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆຢູ່ຕາມສະໜາມບິນ;
9. ທຳລາຍ ຫລື ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍແກ່ພາຫະນະ, ອຸປະກອນເຕັກນິກ, ວິທະຍຸຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ຫລື ວິທະຍຸຊ່ວຍການບິນ;
10. ເຄື່ອນຍ້າຍ, ເອົາຊັ້ນສ່ວນເຮືອບິນ ຫລື ສິ່ງຂອງຢູ່ໃນເຮືອບິນ ທີ່ເກີດອຸປະຕິເຫດໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ.

ນອກຈາກຂໍ້ຫ້າມທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້ແລ້ວ ຍັງມີຂໍ້ຫ້າມເພີ່ມເຕີມ ສຳລັບຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະຈຸບິນ ອີກດັ່ງນີ້:

1. ສວຍໃຊ້ໜ້າທີ່ວຽກງານ ເພື່ອຜົນປະໂຫຍດສ່ວນຕົວ;
2. ໃຫ້ການບໍລິການຊັກຊ້າ ແລະບໍ່ສະດວກ;
3. ບັນທຸກນຳໜັກເກີນກຳນົດ;
4. ຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຕາມລະບຽບການ;
5. ນຳໃຊ້ໃບອະນຸຍາດ ຫລື ໃບຢັ້ງຢືນ ກ່ຽວກັບການບິນທີ່ໝົດກຳນົດ;
6. ນຳເຮືອບິນ ອອກຈາກເສັ້ນທາງບິນ, ບິນເຂົ້າໃນເຂດເກືອດຫ້າມ, ເຂດອັນຕະລາຍ ຫລື ເຂດຈຳກັດການບິນ.

ໝວດທີ 7

ຄຳທຳນຽມ ແລະຄຳບໍລິການ

ມາດຕາ 47. ຄຳທຳນຽມກ່ຽວກັບການບິນ

ຄຳທຳນຽມກ່ຽວກັບການບິນ ແມ່ນຄຳການອອກໃບອະນຸຍາດ ແລະໃບຢັ້ງຢືນຕ່າງໆເຊັ່ນ : ໃບອະນຸຍາດສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດກ່ຽວກັບການບິນ, ໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ຂອງຈຸບິນ ແລະ ພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ, ໃບຢັ້ງຢືນການດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ, ໃບຢັ້ງຢືນ ທະບຽນຂອງເຮືອບິນ, ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນຂອງເຮືອບິນ, ໃບຢັ້ງຢືນລະດັບສູງຂອງເຮືອບິນ ແລະຄຳທຳນຽມອື່ນໆກ່ຽວກັບການບິນ.

ມາດຕາ 48. ຄຳບໍລິການກ່ຽວກັບການບິນ

ຄຳບໍລິການກ່ຽວກັບການບິນ ແມ່ນຄຳການໃຊ້ການບໍລິການຕ່າງໆກ່ຽວກັບການບິນ ເຊັ່ນ: ຄຳບໍລິການບິນຜ່ານ, ຄຳລົງຈອດ, ຄຳບໍລິການວິທະຍຸຊ່ວຍການບິນ, ຄຳບໍລິການ ຜູ້ໂດຍສານ ຜ່ານເດີ່ນ, ຄຳບໍລິການລົງກວດກາ ເພື່ອອອກໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກຕ່າງໆ, ຄຳບໍລິການກວດກາເຄື່ອງ ຂອງຜູ້ໂດຍສານ ແລະສິນຄ້າ, ຄຳບໍລິການຂົນສົ່ງໂດຍສານ, ຄຳບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ຄຳ ບໍລິການຂົນສົ່ງໄປສະນີພັນ, ຄຳບໍລິການພາກພື້ນດິນ ແລະຄຳບໍລິການອື່ນໆ.

ມາດຕາ 49. ການຄຸ້ມຄອງລາຍຮັບຈາກຄຳທຳນຽມ ແລະ ຄຳບໍລິການ

ລັດເປັນຜູ້ກຳນົດອັດຕາຄຳທຳນຽມ ແລະຄຳບໍລິການ ຂອງການບິນພົນລະເຮືອນ.

ອົງການຂອງລັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເປັນຜູ້ເກັບຄຳທຳນຽມ ແລະຄຳບໍລິການຕ່າງໆຂອງລັດ ກ່ຽວ ກັບການບິນພົນລະເຮືອນຕາມພາລະບົດບາດຂອງຕົນ ລວມທັງຄຳບໍລິການບິນຜ່ານ ສ່ວນການຄຸ້ມ ຄອງ ແລະນຳໃຊ້ແມ່ນປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍງົບປະມານແຫ່ງລັດ.

ສຳລັບລາຍຮັບຈາກຄຳບໍລິການຕ່າງໆຂອງວິສາຫະກິດການບິນຂອງລັດນັ້ນ ໃຫ້ຄຸ້ມຄອງ ແລະນຳໃຊ້ຕາມລະບຽບກົດໝາຍທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້.

ພາກທີ III

ທຸລະກິດກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ

ໝວດທີ 1

ການດຳເນີນທຸລະກິດກ່ຽວກັບການບິນ

ມາດຕາ 50. ທຸລະກິດກ່ຽວກັບການບິນ

ທຸລະກິດກ່ຽວກັບການບິນ ມີກິດຈະການຕ່າງໆ ດັ່ງນີ້:

1. ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດພາຍໃນ ແລະລະຫວ່າງປະເທດ;
2. ການບໍລິການພາກພື້ນດິນ;
3. ການບູລະນະ ແລະສ້ອມແປງເຮືອບິນ;
4. ການສະໜອງວັດຖຸອາໄຫລ່ ແລະນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ;
5. ການບໍລິການຝຶກອບຮົມວິຊາຊີບນັກບິນ ແລະພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ;
6. ການຂາຍປີ້-ຈອງບ່ອນ;
7. ກິດຈະການອື່ນໆ ກ່ຽວກັບການບິນ.

ມາດຕາ 51. ການສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດການບິນ

ການສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດການບິນພົນລະເຮືອນ ນອກຈາກປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທຸລະກິດແລ້ວ ຍັງຕ້ອງມີເງື່ອນໄຂສະເພາະ ເພີ່ມເຕີມດັ່ງນີ້:

1. ສຳລັບ ວິສາຫະກິດການຂົນສົ່ງທາງອາກາດພາຍໃນປະເທດ:
 - ທີ່ເຮືອບິນທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ;
 - ມີຈຸບິນ ແລະ ພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ທີ່ມີຄວາມຮູ້ ຄວາມສາມາດ ແລະປະສົບການເພາະສົມກັບຂະໜາດຂອງກິດຈະການ ຊຶ່ງໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 26 ຂອງກົດໝາຍ ສະບັບນີ້;
2. ສຳລັບ ວິສາຫະກິດການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ;
 - ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງລາວ, ນອກຈາກມີເງື່ອນໄຂທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນວັກທີ 1 ຂ້າງເທິງນີ້ແລ້ວ ຍັງຕ້ອງປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາ ຫລື ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ໄດ້ເຊັນກັບຕ່າງປະເທດ ຫລື ໄດ້ ເຂົ້າຮ່ວມເປັນພາຄີ;
 - ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງຕ່າງປະເທດ ທີ່ມີຈຸດປະສົງຢາກສ້າງຕັ້ງຕົວແທນ ຫລື ສາຂາ ເພື່ອດຳເນີນກິດຈະການຢູ່ ສປປ ລາວ ຈະໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາຕາມ

ເງື່ອນໄຂໃນສັນຍາ ທີ່ໄດ້ເຊັນກັບປະເທດນັ້ນ ຫລືສົນທິສັນຍາສາກົນທີ່ ສປປ ລາວ ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມເປັນພາຄີ;

3. ສໍາລັບວິສາຫະກິດການບໍລິການພາກພື້ນດິນ ຕ້ອງມີນັກວິຊາການຊັ້ນສູງທີ່ມີ ປະສົບການໃນດ້ານການບໍລິການພາກພື້ນດິນ ແລະມີພາຫະນະ, ອຸປະກອນ ທີ່ທັນສະໄໝ ເພື່ອຮັບໃຊ້ໃຫ້ແກ່ວຽກງານການບໍລິການ;
4. ສໍາລັບວິສາຫະກິດການສ້ອມແປງເຮືອບິນ ຕ້ອງມີວິສະວະກອນທີ່ມີປະສົບການ, ນາຍຊ່າງທີ່ຊຳນານງານກ່ຽວກັບການສ້ອມແປງເຮືອບິນ ແລະມີພາຫະນະ, ອຸປະກອນທີ່ທັນສະໄໝ;
5. ສໍາລັບວິສາຫະກິດການບໍລິການຝຶກອົບຮົມວິຊາຊີບນັກບິນ ແລະພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ:
 - ມີສູນຝຶກ, ມີເຮືອບິນ, ມີຫ້ອງບິນຈຳລອງ, ມີພາຫະນະ, ອຸປະກອນ ແລະ ມີສະຖານທີ່ຝຶກແອບບິນທີ່ເໝາະສົມ;
 - ມີຄູຝຶກທີ່ເປັນນັກບິນຊຶ່ງມີປະສົບການເໝາະສົມກັບຊະນິດ, ປະເພດເຮືອບິນທີ່ນຳໃຊ້ໃນການຝຶກແອບ ພ້ອມທັງມີໃບຢັ້ງຢືນຄູຝຶກຂັບເຮືອບິນ ແລະໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່;
6. ສໍາລັບວິສາຫະກິດການບໍລິການຂາຍປີ້-ຈອງປ່ອນ ແລະ ການດຳເນີນກິດຈະການອື່ນໆກ່ຽວກັບການບິນ ຕ້ອງມີອຸປະກອນທີ່ທັນສະໄໝ, ນັກວິຊາການທີ່ມີລະດັບທາງດ້ານວິຊາສະເພາະ, ປະສົບການທີ່ເໝາະສົມກັບກິດຈະການນັ້ນ.

ມາດຕາ 52. ໃບຢັ້ງຢືນການດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ນອກຈາກມີໃບອະນຸຍາດສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດແລ້ວ ຍັງຕ້ອງມີໃບຢັ້ງຢືນການດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ອອກໃຫ້ໂດຍກະຊວງຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ.

ໝວດທີ 2

ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ມາດຕາ 53. ປະເພດການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ມີສອງປະເພດ ຄື :

- ການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ ແລະໄປສະນີພັນ;
- ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະໄປສະນີພັນ.

ມາດຕາ 54. ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດພາຍໃນປະເທດ

ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດພາຍໃນປະເທດ ແມ່ນການນຳໃຊ້ເຮືອບິນເຂົ້າໃນການຂົນສົ່ງຈາກຈຸດໜຶ່ງໄປຫາອີກຈຸດໜຶ່ງ ພາຍໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 55. ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ

ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ ຫລື ສາກົນ ແມ່ນການນຳໃຊ້ເຮືອບິນເຂົ້າໃນການຂົນສົ່ງຈາກຈຸດໜຶ່ງພາຍໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ ໄປຫາອີກຈຸດໜຶ່ງ ຫລື ຫລາຍຈຸດຢູ່ນອກດິນແດນ ສປປ ລາວ ຕາມແຜນການບິນ ແລ້ວກັບຄືນມາ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 56. ສັນຍາຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ສັນຍາຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແມ່ນເອກະສານຢັ້ງຢືນການຕົກລົງກັນ ລະຫວ່າງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະຜູ້ໂດຍສານ, ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຫລືເຈົ້າຂອງໄປສະນີພັນ. ສັນຍາຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບປະເພດການຂົນສົ່ງ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 53 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້.

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ມີພັນທະນຳເອົາຜູ້ໂດຍສານພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ ແລະ ໄປສະນີພັນ ໄປເຖິງຈຸດໝາຍຢ່າງປອດໄພ, ບໍ່ຕົກເຮັ່ຍເສຍຫາຍ, ເສື່ອມຄຸນ ຫລື ປ່ຽນຮູບ.

ຜູ້ໂດຍສານ, ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ແລະໄປສະນີພັນ ມີພັນທະຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງຕາມສັນຍາ ທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ. ເນື້ອໃນ ແລະຮູບການລະອຽດຂອງສັນຍາ ຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບລະບຽບກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 57. ຄ່າຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ຄ່າຂົນສົ່ງທາງອາກາດຢູ່ພາຍໃນປະເທດ ແມ່ນລັດຖະບານເປັນຜູ້ຕົກລົງ.

ສຳລັບຄ່າຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດນັ້ນ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມສັນຍາທີ່ ສປປ ລາວໄດ້ເຊັນກັບ ຕ່າງປະເທດ.

ໝວດທີ 3

ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ມາດຕາ 58. ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງຕໍ່ຜູ້ໂດຍສານ

ໃນແຕ່ລະຖ້ວບິນ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງມີຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການໃຊ້ແທນທາງແພ່ງໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານ ໃນກໍລະນີ ດັ່ງນີ້:

- ຜູ້ໂດຍສານເສຍຊີວິດ, ເສຍອົງຄະ, ບາດເຈັບ ຫລື ເຈັບເປັນ;

- ຖ້ວມບິນຊັກຊ້າ ຫລື ຍົກເລີກ;
- ເຄື່ອງຂອງເປ່ເພ, ເສຍຫາຍ, ຊັກຊ້າ ຫລື ສູນຫາຍ;

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບ ຫລື ຮັບຜິດຊອບພຽງສ່ວນໃດສ່ວນໜຶ່ງໃນການໃຊ້ແທນທາງແພ່ງ ໃນກໍລະນີ ດັ່ງນີ້:

- ຜູ້ໂດຍສານເສຍຊີວິດ, ເສຍອົງຄະ, ບາດເຈັບ, ເຈັບເປັນ ຍ້ອນບັນຫາສຸຂະພາບ ຫລື ຄວາມຜິດຂອງຜູ້ກ່ຽວເອງ ຫລື ຍ້ອນການກະທຳຂອງບຸກຄົນອື່ນ;
- ຖ້າພິສູດໄດ້ວ່າ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຫາກໄດ້ເຮັດທຸກວິທີທາງ ຫລື ບໍ່ສາມາດນຳໃຊ້ມາດຕະການຕ່າງໆ ເພື່ອຫລີກເວັ້ນການຊັກຊ້າ ຫລື ຍົກເລີກຖ້ວມບິນນັ້ນ;
- ເຄື່ອງຂອງເປ່ເພ, ເສຍຫາຍ ຍ້ອນຄຸນນະພາບ ຂອງສິ່ງຂອງນັ້ນເອງ ຫລື ມີການຊັກຊ້າ, ເປ່ເພ ຍ້ອນຖືກເຈົ້າໜ້າທີ່ຂະແໜງການອື່ນກັກໄວ.

ມາດຕາ 59. ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງຕໍ່ສິນຄ້າ ແລະ ໄປສະນີພັນ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງມີຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການໃຊ້ແທນທາງແພ່ງໃຫ້ແກ່ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຫລື ເຈົ້າຂອງໄປສະນີພັນ ໃນກໍລະນີທີ່ສິນຄ້າ ຫລື ໄປສະນີພັນ ຕົກເຮັຍເສຍຫາຍ, ເປ່ເພ, ເສຍຄຸນນະພາບ ຫລື ຊັກຊ້າ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບໃຊ້ແທນທາງແພ່ງ ໃນກໍລະນີ ດັ່ງນີ້:

- ສິນຄ້າ ຫລື ໄປສະນີພັນມີຄວາມບົກພ່ອງມາແຕ່ຕົນແລ້ວ;
- ການປະທະກັນທາງອາວຸດ;
- ຄວາມຜິດຂອງເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຫລື ເຈົ້າຂອງໄປສະນີພັນ;
- ການກະທຳຂອງບຸກຄົນອື່ນ ທີ່ບໍ່ຢູ່ໃນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ.

ມາດຕາ 60. ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງຕໍ່ຜູ້ອື່ນ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງມີຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການໃຊ້ແທນທາງແພ່ງທີ່ເກີດຂຶ້ນຈາກເຮືອບິນ, ການນຳໃຊ້ເຮືອບິນ, ເກີດຈາກບຸກຄະລາກອນ, ວັດຖຸໃດໜຶ່ງຂອງເຮືອບິນ ຫລື ທີ່ເອົາໄປນຳເຮືອບິນ ເຮັດໃຫ້ບຸກຄົນອື່ນທີ່ບໍ່ແມ່ນຜູ້ໂດຍສານໄດ້ຮັບບາດເຈັບ ຫລື ເສຍຊີວິດ ຊຶ່ງອາດຈະເປັນຜູ້ທີ່ຢູ່ໃນ ຫລື ຢູ່ນອກເຮືອບິນ ຫລື ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍໃຫ້ແກ່ຊັບສິນຂອງບຸກຄົນດັ່ງກ່າວ.

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

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຈະບໍ່ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ຢູ່ໃນວັກເທິງນີ້ ຖ້າ ທາກພິສູດໄດ້ຢ່າງຈະແຈ້ງວ່າຄວາມເສຍຫາຍນັ້ນ ໄດ້ເກີດຂຶ້ນຍ້ອນຄວາມຜິດຂອງບຸກຄົນດັ່ງກ່າວ ເອງ.

ມາດຕາ 61. ການປະກັນໄພ

ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ແກ່ການໃຊ້ແທນທາງແພ່ງທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 58, 59 ແລະ 60 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ທັງຂອງລາວ ແລະຂອງຕ່າງປະເທດທີ່ ດຳ ເນີນການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດຢູ່ ສປປ ລາວ ລວມທັງການບິນຜ່ານນ່ານຟ້າຂອງ ສປປ ລາວ ຕ້ອງມີປະກັນໄພປະເພດຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຊຶ່ງຢ່າງໜ້ອຍບໍ່ໃຫ້ຫຼຸດມູນຄ່າຕໍ່າສຸດຂອງ ການປະກັນໄພ ແລະຍັງມີຜົນໃຊ້ໄດ້ຕາມລະບຽບກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ສປປ ລາວ ຫລື ຕາມລະບຽບກົດໝາຍ ຂອງປະເທດເຈົ້າຂອງທະບຽນເຮືອບິນ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບສົນທິສັນຍາ ສາກົນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ ສປປ ລາວ ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມເປັນພາຄີ:

ພາກທີ IV

ການຄຸ້ມຄອງ ແລະການກວດກາ ການບິນພົນລະເຮືອນ

ໝວດທີ 1

ການຄຸ້ມຄອງ

ມາດຕາ 62. ອົງການຄຸ້ມຄອງການບິນ

ອົງການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນປະກອບດ້ວຍ:

- ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ;
- ພະແນກຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ ປະຈຳແຂວງ, ນະຄອນ ແລະ ເຂດພິເສດ;
- ຫ້ອງການ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງເມືອງ ແລະເທດສະບານ.

ມາດຕາ 63. ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ

ໃນການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນ ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ມີສິດ ແລະໜ້າທີ່ດັ່ງນີ້:

1. ຄົ້ນຄວ້ານະໂຍບາຍ, ແຜນຍຸດທະສາດກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນ ເພື່ອສະເໜີລັດ ຖະບານຕົກລົງ;
2. ຫັນເອົານະໂຍບາຍ, ແຜນຍຸດທະສາດ, ມະຕິຕົກລົງຂອງລັດຖະບານກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນມາເປັນແຜນການ, ແຜນງານ ແລະໂຄງການຂອງຕົນ;
3. ວາງແຜນກໍ່ສ້າງ, ສຶກສາອົບຮົມບຸກຄະລາກອນ;
4. ຊີ້ນຳການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ກວດກາ, ສະຫຼຸບ, ປະເມີນຜົນກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນການ, ແຜນງານ, ໂຄງການກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນ ເພື່ອລາຍງານ ໃຫ້ລັດຖະບານ;
5. ຄົ້ນຄວ້າ, ມີຄຳເຫັນກ່ຽວກັບການຂໍອະນຸຍາດສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດກ່ຽວກັບການບິນ, ອອກໃບອະນຸຍາດ ແລະໃບຢັ້ງຢືນຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບການບິນ;
6. ຄຸ້ມຄອງ ແລະສົ່ງເສີມສິດຜົນປະໂຫຍດຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະວິສາຫະກິດກ່ຽວກັບການບິນຢູ່ ສປປ ລາວ;
7. ອອກລະບຽບການຕ່າງໆໃນການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນເຊັ່ນ: ລະບຽບກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງສະໜາມບິນ, ເຮືອບິນ, ຈຸບິນ ແລະພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ, ການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ລວມທັງການບິນຜ່ານ, ການບໍລິການພາກພື້ນດິນ ແລະອື່ນໆ;
8. ປະສານສົມທົບກັບຂະແໜງການອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຄົ້ນຄວ້າຄ່າທຳນຽມ ແລະຄ່າບໍລິການກ່ຽວກັບການບິນ ລວມທັງຄ່າບໍລິການບິນຜ່ານ ເພື່ອສະເໜີລັດຖະບານພິຈາລະນາ;
9. ຄົ້ນຄວ້າກ່ຽວກັບການນຳເອົາພາຫະນະ, ອຸປະກອນທັນສະໄໝ ເຂົ້າມາໃຊ້ໃນວຽກງານການບິນພົນລະເຮືອນ;
10. ປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ທັງຢູ່ພາຍໃນປະເທດ ແລະຕ່າງປະເທດເພື່ອຊອກຄົ້ນ, ກູ້ໄພ ແລະຊ່ວຍເຫຼືອເຮືອບິນພົນລະເຮືອນ ທີ່ປະສົບເຫດຕິດຂັດ ຫຼືອຸປະຕິເຫດຢ່າງທັນການ ລວມທັງການສືບສວນ-ສອບສວນ ເຫດການດັ່ງກ່າວ;
11. ພົວພັນ, ປະສານງານ ແລະແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ, ຂ່າວສານດ້ານການບິນ ກັບອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ແລະກັບປະເທດສະມາຊິກດ້ວຍກັນຢ່າງເປັນປົກກະຕິ;
12. ຄົ້ນຄວ້າມາດຕະການທີ່ຈຳເປັນ ເພື່ອກຽມພ້ອມຕ້ານຕໍ່ທຸກການກະທຳທີ່ເປັນອັນຕະລາຍຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງການບິນ;
13. ພົວພັນ, ຮ່ວມມືກັບຕ່າງປະເທດ ແລະອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ ເພື່ອສ້າງເງື່ອນໄຂອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາວຽກງານການບິນ ແລະເຂົ້າຮ່ວມໃນການ

ເຈລະຈາເຮັດສັນຍາ ລະຫວ່າງປະເທດ ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງທາງອາກາດສາກົນຕາມ
ການມອບໝາຍຂອງລັດຖະບານ;

14. ປະຕິບັດສິດ ແລະໜ້າທີ່ອື່ນໆຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍສະບັບນີ້ ແລະກົດໝາຍ
ອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ສປປ ລາວ.

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

ໃນການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນ ພະແນກ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ
ກໍ່ສ້າງ ປະຈຳແຂວງ, ນະຄອນ ແລະ ເຂດພິເສດ ທີ່ມີສະໜາມບິນ ມີສິດ ແລະໜ້າທີ່ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

1. ປະຕິບັດຕາມແຜນການ, ລະບຽບການ ແລະຄໍາສັ່ງກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງການບິນ ພົນ
ລະເຮືອນ ທີ່ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງວາງອອກ;
2. ຄຸ້ມຄອງ, ປົກປັກຮັກສາສະໜາມບິນ ພ້ອມດ້ວຍສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ໃນ
ຂອບເຂດທ້ອງຖິ່ນຂອງຕົນ ທີ່ກະຊວງຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ
ມອບໃຫ້ເຊັ່ນ: ທາງຂຶ້ນ-ລົງຂອງເຮືອບິນ, ອຸປະກອນອຳນວຍ ຄວາມສະດວກການ
ບິນ, ອາຄານຜູ້ໂດຍສານ, ຮົ່ວ ຫລື ກຳແພງສະໜາມບິນ;
3. ຄວບຄຸມຄວາມສູງຂອງສິ່ງປຸກສ້າງ ແລະຕົ້ນໄມ້ໃນເຂດອ້ອມຮອບຂອງສະໜາມບິນ
ແລະແລວຂຶ້ນ-ລົງຂອງເຮືອບິນຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້;
4. ຄຸ້ມຄອງສະຖິຕິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຢູ່ພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນຂອງຕົນ;
5. ປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການຄົ້ນຄ້ວາ, ວາງແຜນພັດທະນາ ແລະ
ຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນໃນທ້ອງຖິ່ນຂອງຕົນ;
6. ລາຍງານການປະຕິບັດວຽກງານ ກ່ຽວກັບການບິນໃຫ້ກະຊວງຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ
ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ;
7. ປະຕິບັດສິດ ແລະໜ້າທີ່ອື່ນໆຕາມການມອບໝາຍຂອງກະຊວງຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ
ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ.

**ມາດຕາ 65. ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງຫ້ອງການ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງເມືອງ
ແລະ ເທດສະບານ**

ໃນການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນ ຫ້ອງການ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງໄປສະນີ ແລະ
ກໍ່ສ້າງເມືອງ ແລະເທດສະບານ ທີ່ມີສະໜາມບິນ ມີສິດ ແລະໜ້າທີ່ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

1. ປະຕິບັດຕາມແຜນການ, ລະບຽບການ ແລະຄໍາສັ່ງກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນ
ລະເຮືອນ ທີ່ຂັ້ນເທິງວາງອອກ;

2. ຄຸ້ມຄອງ, ປົກປັກຮັກສາສະໜາມບິນ ພ້ອມດ້ວຍສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ໃນຂອບເຂດເມືອງ ຫລືເທດສະບານຂອງຕົນຕາມການມອບໝາຍຂອງຂັ້ນ ເທິງເຊັ່ນ:ທາງຂັ້ນ-ລົງຂອງເຮືອບິນ, ອຸປະກອນອຳນວຍຄວາມສະດວກການບິນ, ອາຄານຜູ້ໂດຍສານ, ຮົ່ວ ຫລື ກຳແພງຂອງສະໜາມບິນ;
3. ຄວບຄຸມຄວາມສູງຂອງສິ່ງປຸກສ້າງ ແລະຕົ້ນໄມ້ ໃນເຂດອ້ອມຮອບຂອງສະໜາມບິນ ແລະແລວ ຂັ້ນ-ລົງຂອງເຮືອບິນຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້;
4. ປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນ;
5. ລາຍງານການປະຕິບັດວຽກງານ ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນໃຫ້ຂັ້ນເທິງຂອງຕົນຊາບ;
6. ປະຕິບັດສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ອື່ນໆ ຕາມການມອບໝາຍຂອງຂັ້ນເທິງ.

ໝວດທີ 2

ການກວດກາ

ມາດຕາ 66. ອົງການກວດກາ

ອົງການກວດກາການບິນພົນລະເຮືອນ ແມ່ນອົງການດຽວກັນກັບອົງການຄຸ້ມຄອງການບິນ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 62 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້

ມາດຕາ 67. ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ຂອງອົງການກວດກາ

ໃນການກວດກາການບິນພົນລະເຮືອນ ໂດຍປະຕິບັດຕາມການແບ່ງຂັ້ນຄຸ້ມຄອງ ອົງການກວດກາມີສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ຕົ້ນຕໍດັ່ງນີ້:

1. ກວດກາການປະຕິບັດ ລະບຽບກົດໝາຍ ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນ;
2. ກວດກາການປະຕິບັດແຜນການ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ;
3. ການກວດກາການສຳຫລວດ, ອອກແບບ, ການກໍ່ສ້າງ, ການນຳໃຊ້ ແລະການປົກປັກຮັກສາສະໜາມບິນທຸກແຫ່ງ ລວມທັງລະບົບການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນທາງອາກາດ;
4. ກວດກາສະພາບເຮືອບິນທີ່ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ ສປປ ລາວ ລວມທັງເຄື່ອງຈັກ ແລະຊັ້ນສ່ວນປະກອບຂອງເຮືອບິນໃນເວລາ ແລະສະຖານທີ່ໃດກໍຕາມເມື່ອມີຄວາມຈຳເປັນ

ເພື່ອຕີລາຄາສະພາບເຕັກນິກສົມບູນ ຫລື ຄວາມເໝາະສົມທີ່ຈະດຳເນີນການບິນຂອງເຮືອບິນ;

5. ກວດກາການປະຕິບັດງານຂອງວິສາຫະກິດການບິນ, ຈຸບິນ ແລະພະນັກງານເຕັກນິກອື່ນໆ ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພດ້ານການບິນ;
6. ປະຕິບັດສິດ ແລະໜ້າທີ່ອື່ນໆ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍສະບັບນີ້ ແລະ ກົດໝາຍອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 68. ຮູບການກວດກາ

ການກວດກາການບິນພົນລະເຮືອນ ມີ 3 ຮູບການ ດັ່ງນີ້:

- ກວດກາຢ່າງເປັນລະບົບປົກກະຕິ;
- ກວດກາໂດຍມີການແຈ້ງໃຫ້ຮູ້ລ່ວງໜ້າ
- ກວດກາແບບກະທັນຫັນ.

ການກວດກາຢ່າງເປັນລະບົບປົກກະຕິ ແມ່ນການກວດກາທີ່ດຳເນີນໄປຕາມແຜນການຢ່າງເປັນປະຈຳ ແລະມີກຳນົດເວລາອັນແນ່ນອນ.

ການກວດກາໂດຍມີການແຈ້ງໃຫ້ຮູ້ລ່ວງໜ້າ ແມ່ນການກວດການອກແຜນການ ເມື່ອ ເຫັນວ່າມີຄວາມຈຳເປັນ ຊຶ່ງແຈ້ງໃຫ້ຜູ້ທີ່ຈະຖືກກວດກາຊາບລ່ວງໜ້າ.

ການກວດກາແບບກະທັນຫັນ ແມ່ນການກວດກາໂດຍຮີບດ່ວນ ຊຶ່ງບໍ່ໄດ້ແຈ້ງໃຫ້ຜູ້ທີ່ຈະຖືກກວດກາ ຊາບລ່ວງໜ້າ.

ໃນການດຳເນີນການກວດກາ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງອົງການກວດກາ ຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບກົດໝາຍຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ພາກທີ V

ນະໂຍບາຍຕໍ່ຜູ້ມີຜົນງານ ແລະ ມາດຕະການຕໍ່ຜູ້ລະເມີດ

ມາດຕາ 69. ນະໂຍບາຍຕໍ່ຜູ້ມີຜົນງານ

ບຸກຄົນ ຫລືການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີຜົນງານດີເດັ່ນໃນການປະຕິບັດລະບຽບກົດໝາຍ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ເຮັດໃຫ້ການບິນມີຄວາມປອດໄພ ແລະ ມີປະສິດທິຜົນຈະໄດ້ຮັບການຍ້ອງຍໍ ແລະນະໂຍບາຍອື່ນໆຕາມຄວາມເໝາະສົມ.

ມາດຕາ 70. ມາດຕະການຕໍ່ຜູ້ລະເມີດ

ບຸກຄົນ ຫລື ການຈັດຕັ້ງ ຫາກໄດ້ລະເມີດກົດໝາຍສະບັບນີ້ ຈະຖືກສຶກສາອົບຮົມ, ປັບໃໝ, ໃຊ້ແທນທາງແພ່ງ ຫລືຖືກລົງໂທດທາງອາຍາແລ້ວແຕ່ກໍລະນີເປົ່າ ຫລືໜັກ. ນອກຈາກນີ້ ຍັງອາດຈະຖືກໂຈະການດຳເນີນທຸລະກິດ, ຖອນໃບອະນຸຍາດ ຫລືໃບຢັ້ງຢືນກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ.

ມາດຕາ 71. ມາດຕະການສຶກສາອົບຮົມ

ບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ຈະຖືກສຶກສາອົບຮົມ ຫາກໄດ້ກະທຳຜິດທີ່ບໍ່ເປັນອັນຕະລາຍ ຫລື ບໍ່ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍຢ່າງຮ້າຍແຮງ ເຊັ່ນ:

- ບໍລິການຊັກຊ້າ ຫລື ບໍ່ສະດວກ;
- ນຳເຮືອບິນອອກຈາກເສັ້ນທາງບິນ, ບິນເຂົ້າໃນເຂດອັນຕະລາຍ ຫຼື ເຂດຈຳກັດການບິນ ໂດຍບໍ່ເຈດຕະນາ;
- ເຂົ້າໄປໃນເຂດຫວງຫ້າມຂອງສະໜາມບິນ ໂດຍບໍ່ເຈດຕະນາ, ໃຊ້ສຽງດັງລົບ ກວນຜູ້ອື່ນໃນເຮືອບິນ, ໃຊ້ອຸປະກອນເອເລັກໂຕຣນິກຢູ່ໃນເຮືອບິນເຊັ່ນ: ໂທລະສັບເຄື່ອນທີ່, ເຄື່ອງຄອມພິວເຕີ, ເຄື່ອງຮັບ ຫລືເຄື່ອງສົ່ງວິທະຍຸ ຖ່າຍຮູບໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ແລະການລະເມີດໃນສະຖານເປົ່າອື່ນໆ.

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 ຂອງ ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ຕ້ອງໃຊ້ແທນທາງແພ່ງ ຕາມລະບຽບກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບ ສົນທິສັນຍາສາກົນກ່ຽວຂ້ອງທີ່ ສປປ ລາວ ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມເປັນພາຄີ.

ມາດຕາ 74. ມາດຕະການທາງອາຍາ.

ບຸກຄົນໃດໜຶ່ງ ຈະຖືກລົງໂທດທາງອາຍາ ຫາກໄດ້ມີການກະທຳຜິດດັ່ງນີ້:

1. ເຮັດໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານ ຫລື ບຸກຄົນອື່ນເສຍຊີວິດ ຫລືໄດ້ຮັບບາດເຈັບຍ້ອນຄວາມຜິດພາດຂອງຕົນ;
2. ບັ້ນ, ຈີ້ ຫລື ຍຶດເຮືອບິນ;
3. ບຸກລຸກ, ບັງຄັບ, ຂົ່ມຂູ່ ແລະກະທຳການອື່ນໆ ຊຶ່ງກໍ່ໃຫ້ເກີດອັນຕະລາຍ ແລະ ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍແກ່ຊີວິດ ຫລືຊັບສິນຂອງຜູ້ໂດຍສານ, ຈຸບິນ ຫລື ບຸກຄົນອື່ນ;
4. ເອົາອາວຸດ, ວັດຖຸລະເບີດ ແລະ ສານເຄມີອັນຕະລາຍ, ສິ່ງເສບຕິດ ໄປນຳເຮືອບິນ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ;
5. ປອມແປງ ໃບອະນຸຍາດ, ໃບຍັ້ງຍືນ ແລະ ເອກະສານອື່ນໆກ່ຽວກັບການບິນ;
6. ມີການກະທຳຢ່າງໃດໜຶ່ງໂດຍເຈດຕະນາ ຊຶ່ງກໍ່ຄວາມເສຍຫາຍແກ່ເຮືອບິນ, ອາຄານ ຫລື ສິ່ງອານວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆຢູ່ຕາມສະໜາມບິນ;
7. ທຳລາຍ ພາຫະນະ, ອຸປະກອນ, ວິທະຍຸຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ຫລື ວິທະຍຸຊ່ວຍການບິນ;
8. ເຄື່ອນຍ້າຍ, ເອົາຊີ້ນສ່ວນເຮືອບິນ ຫລື ສິ່ງຂອງເຮືອບິນທີ່ເກີດອຸປະຕິເຫດ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ;
9. ການກະທຳຜິດທາງອາຍາອື່ນໆ.

ພາກທີ VI
ບົດບັນຍັດສຸດທ້າຍ

ມາດຕາ 75. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ເປັນຜູ້ອອກດໍາລັດ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດໝາຍສະບັບນີ້.

ມາດຕາ 76. ຜົນສັກສິດ

ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ມີຜົນສັກສິດພາຍຫລັງເກົ້າສັບວັນ ນັບແຕ່ມີປະທານປະເທດແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕປະຊາຊົນລາວ ອອກລັດຖະດໍາລັດປະກາດໃຊ້ ເປັນຕົ້ນໄປ.

ຂໍ້ກຳນົດ, ບົດບັນຍັດໃດ ທີ່ຂັດກັບກົດໝາຍສະບັບນີ້ລ້ວນແຕ່ຖືກຍົກເລີກ.

ປະທານສະພາແຫ່ງຊາດ