ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ

ເລກທີ *43/*ສປປ

ລັດຖະດຳລັດ

ຂອງປະທານປະເທດ

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ກ່ຽວກັບການປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ

ການບິນພົນລະເຮືອນ

- ອີງຕາມລັດຖະທຳມະນູນແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ໝວດທີ VI, ມາດຕາ 67,ຂໍ້ 1 ກ່ຽວກັບການປະກາດໃຊ້ລັດຖະທຳມະນູນ ແລະກົດໝາຍ ທີ່ສະພາແຫ່ງຊາດ ໄດ້ຕົກລົງຮັບຮອງເອົາແລ້ວ.
- ອີງຕາມມະຕິຕົກລົງຂອງສະພາແຫ່ງຊາດ ແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ສະບັບເລກທີ 24/ສພຊ, ລົງວັນທີ 19 ພຶດສະພາ 2005 ກ່ຽວກັບການຮັບຮອງເອົາກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ **ການບິນພົນລະເຮືອນ.**
- ອີງຕາມການສະເໜີຂອງຄະນະປະຈຳສະພາແຫ່ງຊາດ ສະບັບເລກທີ 05/ຄປຈ, ລົງວັນທີ 23 ພຶດສະພາ 2005.

ປະທານປະເທດ

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ມາດຕາ1: ປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ **ການບິນພົນລະເຮືອນ.**

ມາດຕາ2: ລັດຖະດຳລັດສະບັບນີ້ ມີຜົນສັກສິດນັບແຕ່ມື້ລົງລາຍເຊັນເປັນຕົ້ນໄປ.

ວຽງຈັນ, ວັນທີ 25 ພຶດສະພາ 2005

ປະທານປະເທດ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ

ຄຳໄຕ ສີພັນດອນ

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

ມາດຕາ 2. ການບິນພົນລະເຮືອນ

ການບິນພົນລະເຮືອນ ແມ່ນກິດຈະການທີ່ນຳໃຊ້ເຮືອບິນເຂົ້າໃນການບໍລິການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ, ໃນການສຳຫລວດ, ການຄົ້ນຄວ້າວິທະຍາສາດ, ການເຄື່ອນໄຫວດ້ານກະສິກຳແລະປ່າໄມ້, ການສຶກສາ, ວັດທະນະທຳ, ສາທາລະນະສຸກ, ການກິລາ, ການຊອກຄົ້ນ-ກູ້ໄພ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວກິດຈະການພົນລະເຮືອນອື່ນໆ.

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 ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຢູ່ ສປປ ລາວ;
6. **ຈຸນັກບິນ** ໝາຍເຖິງ ນັກບິນ, ນັກພາທາງ, ວິສະວະກອນການບິນ ຫລື ນາຍຊ່າງການບິນ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ບັນຊາເຮືອບິນໃນແຕ່ລະຖ້ຽວບິນ;
7. **ຈຸຫ້ອງໂດຍສານ** ໝາຍເຖິງ ພະນັກງານ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ປະຕິບັດໜ້າທີ່ ໃນແຕ່ລະຖ້ຽວບິນ ຊຶ່ງຮັບຜິດຊອບເບິ່ງແຍງຄວາມປອດໄພ, ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນຫ້ອງໂດຍສານ, ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະບໍລິການຮັບໃຊ້ໃຫ້ແກ່ຈຸນັກບິນ ແລະຜູ້ໂດຍສານ;
8. **ຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ** ໝາຍເຖິງ ນັກບິນຜູ້ມີສິດຕັດສິນສູງສຸດ, ຮັບຜິດຊອບໂດຍກົງ, ຮອບດ້ານຕໍ່ການບັນຊາເຮືອບິນ ແລະຄວາມປອດໄພ ຂອງຖ້ຽວບິນນັ້ນ;
9. **ຈຸບິນ** ໝາຍເຖິງ ຈຸນັກບິນ ແລະຈຸຫ້ອງໂດຍສານ;
10. **ຊ່ວງເວລາບິນ** ໝາຍເຖິງ ໄລຍະເວລານັບແຕ່ປະຕູຂອງເຮືອບິນໄດ້ອັດເຂົ້າ ຈົນເຖິງເວລາປະຕູເຮືອບິນໄຂອອກ;

    ຊ່ວງເວລາບິນສຳລັບການຂົນສົ່ງ ແມ່ນນັບແຕ່ຜູ້ໂດຍສານ ພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ ໄດ້ຂຶ້ນເຮືອບິນໝົດແລ້ວ ແລະປະຕູຂອງເຮືອບິນໄດ້ອັດເຂົ້າ ຈົນເຖິງເວລາປະຕູເຮືອບິນໄຂອອກ ເພື່ອເອົາຜູ້ໂດຍສານ ພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ ລົງຈາກເຮືອບິນ ຫລັງຈາກເຮືອບິນເຖິງຈຸດໝາຍແລ້ວ;
11. **ຖ້ຽວບິນ** ໝາຍເຖິງ ໄລຍະເວລານັບແຕ່ຜູ້ໂດຍສານອອກຈາກປະຕູຂາອອກ ຂອງອາຄານໂດຍສານຢູ່ສະໜາມບິນຕົ້ນທາງ ຈົນເຖິງເວລາເຂົ້າປະຕູຂາເຂົ້າ ຂອງອາຄານໂດຍສານ ຢູ່ສະໜາມບິນປາຍທາງ;
12. **ສະໜາມບິນ** ໝາຍເຖິງ ພື້ນທີ່ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ຢູ່ເທິງໜ້າດິນ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍທາງ

ຂຶ້ນ-ລົງ, ທາງແວ່, ລານຈອດ, ອາຄານ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ເພື່ອຮັບໃຊ້ໃຫ້ແກ່ການບິນພົນລະເຮືອນ;

13. **ການບໍລິການພາກພື້ນດິນ** ໝາຍເຖິງ ການບໍລິການກ່ຽວກັບຜູ້ໂດຍສານ ພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ ແລະການບໍລິການໃຫ້ແກ່ເຮືອບິນ ຢູ່ສະໜາມບິນ.

ມາດຕາ 4. ນະໂຍບາຍສົ່ງເສີມການບິນພົນລະເຮືອນ

ລັດສົ່ງເສີມໃຫ້ນັກລົງທຶນທັງພາຍໃນ ແລະຕ່າງປະເທດລົງທຶນເຂົ້າໃນການພັດທະນາການບິນພົນລະເຮືອນ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ: ເຮືອບິນ, ສະໜາມບິນ, ພາຫະນະ, ອຸປະກອນເຕັກນິກ, ບຸກຄະລາກອນ ແລະການບໍລິການ ດ້ານການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ດ້ວຍນະໂຍບາຍຕ່າງໆ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳ ນົດໄວ້ໃນລະບຽບກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 5. ຂອບເຂດການນຳໃຊ້ກົດໝາຍ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການບິນພົນລະເຮືອນ ສະບັບນີ້ ນຳໃຊ້ສຳລັບຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວ ຂອງກິດຈະການການບິນພົນລະເຮືອນ ຢູ່ ສປປ ລາວ ລວມທັງພາກສ່ວນອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 6. ການພົວພັນ ແລະ ຮ່ວມມືສາກົນ

ລັດສົ່ງເສີມໃຫ້ມີການພົວພັນຮ່ວມມືກັບຕ່າງປະເທດ ແລະສາກົນ ເພື່ອແລກປ່ຽນບົດຮຽນກ່ຽວກັບການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ, ເຕັກໂນໂລຊີ, ຂໍ້ມູນ, ຂ່າວສານການບິນ, ພັດທະນາດ້ານບຸກຄະລາກອນ, ການເຊື່ອມຕໍ່ຕາໜ່າງການບິນຢູ່ພາຍໃນ ແລະກັບຕ່າງປະເທດ ແນໃສ່ເຮັດໃຫ້ການບິນພົນລະເຮືອນມີຄວາມສະດວກ, ປອດໄພ, ທັນສະໄໝ, ມີປະສິດທິຜົນ ແລະໄດ້ມາດຕະຖານສາກົນ.

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, ພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ, ພະນັກງານບໍລິຫານ, ວິຊາການ ແລະບໍລິການ.

ໝວດທີ 2
ເຮືອບິນ

ມາດຕາ 9. ສັນຊາດ ແລະທະບຽນເຮືອບິນ

ເຮືອບິນພົນລະເຮືອນທຸກປະເພດ ທີ່ຈະມາບິນຢູ່ນ່ານຟ້າຂອງ ສປປ ລາວ ຕ້ອງຂຶ້ນທະບຽນ, ຕິດເຄື່ອງໝາຍສັນຊາດ ແລະເຄື່ອງໝາຍທະບຽນ ຕາມກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ ຫລື ຂອງປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ10. ເງື່ອນໄຂ ຂອງການຂຶ້ນທະບຽນ

ການຂຶ້ນທະບຽນເຮືອບິນ ຢູ່ ສປປລາວ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂ ດັ່ງນີ້ :

1. ຜູ້ທີ່ຈະເອົາເຮືອບິນມາຂຶ້ນທະບຽນນັ້ນ ຕ້ອງເປັນເຈົ້າຂອງເຮືອບິນ ຫລືຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບສິດນຳໃຊ້ເຮືອບິນ ຊຶ່ງອາດຈະແມ່ນ:
   - ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ;
   - ພົນລະເມືອງລາວ;
   - ຊາວຕ່າງດ້າວ, ຄົນຕ່າງປະເທດ ແລະຜູ້ບໍ່ມີສັນຊາດ ທີ່ມີສະຖານທີ່ຫລັກໃນການດຳເນີນທຸລະກິດ ຫລືມີທີ່ຢູ່ຖາວອນໃນ ສປປ ລາວ;
   - ວິສາຫະກິດ, ບໍລິສັດ ຫລືສະມາຄົມ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຕາມລະບຽບກົດໝາຍ ຂອງ ສປປ ລາວ;
2. ເຮືອບິນທີ່ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ ສປປ ລາວ ແລ້ວ ຈະບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ປະເທດອື່ນ ແລະເຮືອບິນ ທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ປະເທດອື່ນ ຈະບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ ສປປ ລາວ ເວັ້ນເສຍແຕ່ໄດ້ຍົກເລີກທະບຽນເກົ່າແລ້ວ.

ມາດຕາ 11. ການຍົກເລີກທະບຽນ

ທະບຽນເຮືອບິນ ຈະໄດ້ຖືກຍົກເລີກ ໃນກໍລະນີທີ່ເຮືອບິນຫາກ:

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

ມາດຕາ 12. ການຮັບຮູ້ສິດຕໍ່ເຮືອບິນ

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

ມາດຕາ 13. ເອກະສານປະຈຳ ເຮືອບິນ ແລະຖ້ຽວບິນ

ເຮືອບິນແຕ່ລະລຳ ຕ້ອງມີເອກະສານປະຈຳ ດັ່ງນີ້:

1. ໃບຢັ້ງຢືນການຂຶ້ນທະບຽນ;
2. ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນຂອງເຮືອບິນ;
3. ໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ ຂອງຈຸບິນແຕ່ລະຄົນ;
4. ໃບຢັ້ງຢືນລະດັບສຽງຂອງເຮືອບິນ;
5. ໃບອະນຸຍາດນຳໃຊ້ ອຸປະກອນສື່ສານປະຈຳເຮືອບິນ;
6. ປື້ມບັນທຶກການບິນ;
7. ປື້ມຄູ່ມືການບິນ ແລະ ປື້ມຄູ່ມືປະຕິບັດການບິນ;
8. ໃບດຸ່ນດ່ຽງນ້ຳໜັກ, ບັນຊີລາຍຊື່, ບັນຊີເຄື່ອງຂອງຂອງຜູ້ໂດຍສານ, ບັນຊີສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ ແລະໃບປະກັນໄພທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ສຳລັບການຂົນສົ່ງໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ.

ເອກະສານ ດັ່ງກ່າວຂ້າງເທິງນີ້ ຕ້ອງກຳນົດອາຍຸການນຳໃຊ້ ຍົກເວັ້ນເອກະສານຂໍ້ທີ 6 ແລະ 7.

ມາດຕາ 14. ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນຂອງເຮືອບິນ

ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນຂອງເຮືອບິນ ແມ່ນເອກະສານຢັ້ງຢືນຄວາມສົມບູນ, ຄວາມກຽມພ້ອມ ແລະຄວາມສາມາດບິນໄດ້ ຊຶ່ງອອກໃຫ້ໂດຍ ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ສຳລັບເຮືອບິນ ຂອງຕ່າງປະເທດທີ່ເຄື່ອນໄຫວຢູ່ໃນດິນແດນ ຂອງ ສປປ ລາວ ກໍຕ້ອງມີໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນ ຂອງເຮືອບິນເຊັ່ນດຽວກັນ ຊຶ່ງແມ່ນອົງການທີ່ມີສິດໜ້າທີ່ ຂອງປະເທດກ່ຽວຂ້ອງ ເປັນຜູ້ອອກໃຫ້ ແລະຮັບຮູ້ຈາກກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ການຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນ ຂອງເຮືອບິນທຸກລຳ ຕ້ອງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານດ້ານເຕັກນິກສົມບູນ ຂອງເຮືອບິນ ພາຍໃຕ້ສົນທິສັນຍາສາກົນ ແລະຍັງມີອາຍຸການນຳໃຊ້ຢູ່.

ມາດຕາ 15. ປື້ມບັນທຶກການບິນ

ເຮືອບິນທຸກລຳ ຕ້ອງມີປື້ມບັນທຶກການບິນ ຊຶ່ງມີຜູ້ຮັບຜິດຊອບໃນການບັນທຶກລາຍລະອຽດທີ່ສຳຄັນໃນຊ່ວງເວລາບິນຂອງເຮືອບິນ ແລະການປະຕິບັດງານຂອງຈຸບິນໃນແຕ່ລະຖ້ຽວບິນ ຕາມແບບພິມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບກົດໝາຍ ຂອງປະເທດເຈົ້າຂອງທະບຽນ ຈຶ່ງຈະໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ

ໃຫ້ດຳເນີນການບິນຢູ່ໃນນ່ານຟ້າ ຂອງ ສປປ ລາວໄດ້.

ເນື້ອໃນທີ່ໄດ້ບັນທຶກເຂົ້າໃນປື້ມບັນທຶກການບິນ ຈະຖືເປັນຫລັກຖານເບື້ອງຕົ້ນໃນການພິສູດຄວາມຈິງຂອງເຫດການທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນໄລຍະຊ່ວງເວລາບິນຂອງເຮືອບິນ ແລະເປັນພື້ນຖານໃນການສືບສວນ - ສອບສວນ ໃນກໍລະນີທີ່ມີການລະເມີດລະບຽບກົດໝາຍ, ຄຳສັ່ງ, ຂໍ້ແນະນຳຕ່າງໆກ່ຽວກັບການບິນ.

ມາດຕາ 16. ອຸປະກອນສື່ສານປະຈຳເຮືອບິນ

ເຮືອບິນແຕ່ລະລຳ ຕ້ອງປະກອບອຸປະກອນສື່ສານ ຕາມມາດຕະຖານທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ແລະຕິດຕັ້ງຢ່າງຖືກຕ້ອງຕາມເຕັກນິກ, ວິທີການທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບການ ແລະສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້. ເຮືອບິນທີ່ໄດ້ປະກອບອຸປະກອນສື່ສານ ຢ່າງຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບການແລະສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ເທົ່ານັ້ນ ຈຶ່ງຈະໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ບິນຢູ່ໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 17. ປຶ້ມຄູ່ມືການບິນ ແລະປຶ້ມຄູ່ມືປະຕິບັດການບິນ

ປຶ້ມຄູ່ມືການບິນ ແມ່ນເອກະສານ ຂອງໂຮງງານຜູ້ຜະລິດ ທີ່ກຳນົດລະອຽດຂໍ້ແນະນຳດ້ານເຕັກນິກການນຳໃຊ້ເຮືອບິນ ເພື່ອຊ່ວຍໃຫ້ຈຸບິນປະຕິບັດຕາມຢ່າງຖືກຕ້ອງ.

ສ່ວນປຶ້ມຄູ່ມືປະຕິບັດການບິນ ແມ່ນເອກະສານຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ທີ່ກຳນົດນະໂຍບາຍ, ຫລັກການ ແລະລະບຽບການທີ່ຈຸບິນຕ້ອງປະຕິບັດຕາມ ເພື່ອຄວາມປອດໄພ ແລະມີປະສິດທິພາບໃນການປະຕິບັດງານ.

ມາດຕາ 18. ລະດັບສຽງ ຂອງເຮືອບິນ

ລະດັບສຽງ ຂອງເຮືອບິນ ຕ້ອງໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານ ທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນສົນທິສັນຍາສາກົນ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ ຈຶ່ງຈະອະນຸຍາດໃຫ້ດຳເນີນການບິນຢູ່ໃນນ່ານຟ້າຂອງ ສປປ ລາວ.

ໝວດທີ 3
ສະໜາມບິນ

ມາດຕາ 19. ໂຄງປະກອບຂອງສະໜາມບິນ

ສະໜາມບິນ ຕ້ອງມີໂຄງປະກອບພື້ນຖານດັ່ງນີ້ :

1. ຂອບເຂດພື້ນທີ່ລວມ ຖືກຕາມມາດຕະຖານຂອງແຕ່ລະປະເພດສະໜາມບິນ, ມີທີ່ຕັ້ງເໝາະສົມ ແລະອ້ອມຮອບດ້ວຍຮົ້ວ ຫລື ກຳແພງ ທີ່ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ;
2. ທາງຂຶ້ນ-ລົງ, ທາງແວ່ ແລະລານຈອດເຮືອບິນທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ ພ້ອມດ້ວຍ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກເຊັ່ນ: ຖົງບອກທິດທາງລົມ, ລະບົບໄຟ, ເຄື່ອງໝາຍ ແລະເສັ້ນແຕ້ມຕ່າງໆ;

3. ອາຄານຕ່າງໆ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ: ອາຄານຜູ້ໂດຍສານ, ສຳນັກງານບໍລິຫານ, ວິຊາການ ແລະບໍລິການ, ສາງເຄື່ອງ, ໂຮງງານ ຫລືໂຮງສ້ອມແປງເຮືອບິນ, ອຸປະກອນປ້ອງກັນ ແລະຮັກສາຄວາມປອດໄພ;
4. ສິ່ງປຸກສ້າງສຳລັບຕິດຕັ້ງອຸປະກອນສື່ສານ ແລະອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການສັນຈອນທາງອາກາດ.

ມາດຕາ 20. ເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ

ເຂດອ້ອມຮອບສະໜາມບິນ ແມ່ນບໍລິເວນນອກທີ່ຕິດກັບຮົ້ວ ຫລື ກຳແພງສະໜາມບິນອອກໄປ ຊຶ່ງມີຂອບເຂດພື້ນທີ່ ທີ່ໄດ້ກຳນົດຕາມແຕ່ລະປະເພດສະໜາມບິນ ຊຶ່ງກວມເອົາແລວຂຶ້ນ-ລົງ ຂອງເຮືອບິນ.

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

ມາດຕາ 21. ການກຳນົດພື້ນທີ່, ການອະນຸຍາດກໍ່ສ້າງ ແລະ ການຈັດປະເພດສະໜາມບິນ

ການກຳນົດພື້ນທີ່, ການອະນຸຍາດກໍ່ສ້າງ, ການຈັດປະເພດສະໜາມບິນພາຍໃນ ແລະສາກົນລະດັບຕ່າງໆ ລວມທັງການກຳນົດສະໜາມບິນ ຫລື ສະຖານທີ່ສຳລັບໃຫ້ເຮືອບິນຂຶ້ນ, ລົງເປັນການຊົ່ວຄາວ ແມ່ນລັດຖະບານເປັນຜູ້ຕົກລົງ.

ມາດຕາ 22. ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການນຳໃຊ້ສະໜາມບິນ

ການກໍ່ສ້າງສະໜາມບິນພົນລະເຮືອນຢູ່ ສປປ ລາວ ຕ້ອງໃຫ້ຖືກຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກ ທີ່ອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ວາງອອກໃນແຕ່ລະໄລຍະ.

ເຮືອບິນຂອງຕ່າງປະເທດ ລວມທັງເຮືອບິນຂອງລາວ ທີ່ດຳເນີນຖ້ຽວບິນຂົນສົ່ງທາງອາກາດສາກົນ ຈະໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ນຳໃຊ້ສະເພາະສະໜາມບິນສາກົນເທົ່ານັ້ນ ເວັ້ນເສຍແຕ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກລັດຖະບານ ຈຶ່ງສາມາດນຳໃຊ້ສະໜາມບິນອື່ນໄດ້.

ມາດຕາ 23. ການຄຸ້ມຄອງສະໜາມບິນ

ສະໜາມບິນພົນລະເຮືອນທຸກແຫ່ງຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງຂອງລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໂດຍມອບໃຫ້ອົງການຄຸ້ມຄອງການບິນ ເປັນຜູ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມການແບ່ງຂັ້ນຄຸ້ມຄອງ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍສະບັບນີ້.

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

ໝວດທີ 4
ຈຸບິນ ແລະພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ

ມາດຕາ 24. ການປະກອບຈຸບິນ

ການປະກອບ ຈຸບິນແຕ່ລະຖ້ຽວບິນນັ້ນ ຕ້ອງອີງໃສ່ຊະນິດ, ປະເພດ, ຂະໜາດຂອງເຮືອບິນ, ໄລຍະທາງຂອງຖ້ຽວບິນ ແລະຈຸດປະສົງສະເພາະໃນການນຳໃຊ້ເຮືອບິນ.

ການປະກອບຈຸບິນ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມລະບຽບການ ຂອງກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານ ຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

ມາດຕາ 25. ການປະກອບພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ

ພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ ປະກອບດ້ວຍ:

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

ການປະກອບພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ ຕ້ອງໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມວິຊາສະເພາະ, ຄວາມຮູ້ຄວາມ ສາມາດ ແລະຈຳນວນທີ່ເໝາະສົມກັບໜ້າທີ່ວຽກງານຕາມລະບຽບການ ຂອງກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ.

ມາດຕາ 26. ມາດຕະຖານ ຂອງຈຸບິນ ແລະພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ

ມາດຕະຖານລວມ ຂອງຈຸບິນ ແລະພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ ມີດັ່ງນີ້:

- ມີສະຕິຕໍ່ລະບຽບວິໄນ, ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບສູງ, ປອດໃສ, ຊື່ສັດ, ສຸພາບຮຽບຮ້ອຍ, ເຄົາລົບລະບຽບກົດໝາຍ;
- ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດທາງດ້ານວິຊາສະເພາະ ໂດຍມີປະກາດສະນິຍະບັດຢັ້ງຢືນ;
- ມີຄວາມຮູ້ທາງດ້ານພາສາຕ່າງປະເທດ ໂດຍສະເພາະພາສາອັງກິດ;
- ມີຮ່າງກາຍສົມບູນ ແລະສຸຂະພາບແຂງແຮງດີ ໂດຍມີການຢັ້ງຢືນຈາກແພດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ສຳລັບຈຸນັກບິນ ຕ້ອງມີມາດຕະຖານຕື່ມອີກ ດັ່ງນີ້:

- ນັກບິນ ຕ້ອງມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ໃນການຂັບເຮືອບິນ, ການສັນຈອນ

ທາງອາກາດ, ຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບເຄື່ອງຈັກ, ຊິ້ນສ່ວນປະກອບ ແລະອຸປະ ກອນຂອງເຮືອບິນ, ດ້ານອຸຕຸນິຍົມການບິນ;

- ນັກພາທາງ ຕ້ອງມີຄວາມຮູ້ ຄວາມສາມາດໃນການນຳພາການສັນຈອນທາງອາກາດ, ດ້ານອຸຕຸນິຍົມການບິນ;
- ວິສະວະກອນການບິນ ຫລື ນາຍຊ່າງການບິນ ຕ້ອງມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດໃນການຄວບຄຸມເຄື່ອງຈັກ, ຊິ້ນສ່ວນ ປະກອບ ແລະ ອຸປະກອນຂອງເຮືອບິນ;

ສຳລັບຈຸທ້ອງໂດຍສານ ຕ້ອງມີມາດຕະຖານຕື່ມອີກ ດັ່ງນີ້:

- ມີມະນຸດສຳພັນດີ, ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດໃນການບໍລິການ ແລະແນະນຳການໃຊ້ສິ່ງອຳນວຍຄວາມປອດໄພ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານ;
- ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດດ້ານການຮັກສາຄວາມປອດໄພການບິນ, ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນເຮືອບິນ;
- ມີຄວາມສາມາດໃນການປະຖົມພະຍາບານແກ່ຜູ້ໂດຍສານ ໃນກໍລະນີເຈັບເປັນສຸກເສີນ.

ສຳລັບພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ ຕ້ອງມີມາດຕະຖານຕື່ມອີກຄື: ຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດໃນການສ້ອມແປງ, ກວດກາ ແລະຮັບປະກັນຄຸນນະພາບດ້ານການບິນ, ການຈັດແຜນບິນ, ການຄວບຄຸມຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະ ການສື່ສານການບິນ.

ມາດຕະຖານ ແລະເງື່ອນໄຂລະອຽດນັ້ນ ຈະມີລະບຽບການສະເພາະຕ່າງຫາກ.

ມາດຕາ 27. ການແຕ່ງຕັ້ງຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງແຕ່ງຕັ້ງນັກບິນຜູ້ໜຶ່ງເປັນຜູ້ບັນຊາຈຸບິນສະເພາະແຕ່ລະຊ່ວງຂອງຖ້ຽວບິນ ແລະ ອີກຜູ້ໜຶ່ງເປັນຜູ້ຊ່ວຍ ຊຶ່ງສາມາດເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບແທນຜູ້ບັນຊາຈຸບິນໄດ້.

ມາດຕາ 28. ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ

ຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບນຳເອົາເຮືອບິນໄປເຖິງຈຸດໝາຍຕາມແຜນບິນ ແລະຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຄວາມປອດໄພ ຂອງຜູ້ໂດຍສານ, ເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ, ໄປສະນີພັນ ແລະຈຸບິນໃນເຮືອບິນ ລວມທັງຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນ ໃນຕະຫລອດຊ່ວງເວລາບິນ.

ມາດຕາ 29. ສິດ ແລະໜ້າທີ່ຂອງຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ

ຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ ມີສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ຕົ້ນຕໍດັ່ງນີ້ :

1. ບັນຊາເຮືອບິນບິນຂຶ້ນ, ບິນໄປ, ລົງຈອດ ຢູ່ຈຸດໝາຍຕາມແຜນບິນປົກກະຕິ;
2. ຄວບຄຸມຈຸບິນ ໃຫ້ປະຕິບັດກົດລະບຽບການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະໜ້າທີ່ຂອງຕົນຢ່າງເຂັ້ມງວດ;
3. ປັບແຜນບິນທີ່ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດແລ້ວ, ກັບຄືນມາລົງສະໜາມບິນຕົ້ນທາງ, ລົງ

ຈອດສຸກເສີນ, ຍົກເລີກຖ້ຽວບິນໃນກໍລະນີຈໍາເປັນ ເພື່ອຫລີກເວັ້ນຈາກອັນຕະລາຍ ຊຶ່ງຂົ່ມຂູ່ຕໍ່ຄວາມປອດໄພ ຂອງຖ້ຽວບິນ;

4. ຍັບຍັ້ງການກະທໍາຂອງບຸກຄົນ ຊຶ່ງເປັນການຂົ່ມຂູ່ຄວາມປອດໄພ ຫລື ລະເມີດຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍໃນເຮືອບິນ ດ້ວຍວິທີການອັນຈໍາເປັນແລ້ວແຕ່ກໍລະນີ ຫລື ມອບບຸກຄົນດັ່ງກ່າວໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນກໍລະນີທີ່ມີການກະທໍາຜິດຮ້າຍແຮງ ພາຍຫລັງເຮືອບິນໄດ້ລົງຈອດ;
5. ສັ່ງໃຫ້ທຸກຄົນຢູ່ໃນເຮືອບິນ ປະຕິບັດຕາມໃນເວລາລົງສຸກເສີນ ຫລືໃນກໍລະນີຈໍາເປັນອື່ນໆ.

ມາດຕາ 30. ໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່

ໃນການປະຕິບັດໜ້າທີ່ວິຊາສະເພາະຂອງຕົນ ຈຸບິນ ແລະພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນແຕ່ລະຄົນ ຕ້ອງມີໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ ຊຶ່ງອອກໃຫ້ໂດຍກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ.

ສໍາລັບຈຸບິນຂອງເຮືອບິນທີ່ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ປະເທດອື່ນ ກໍຕ້ອງມີໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ ຊຶ່ງອອກໃຫ້ໂດຍອົງການທີ່ມີສິດ, ໜ້າທີ່ ຂອງປະເທດກ່ຽວຂ້ອງ.

ໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ດັ່ງກ່າວ ຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

ໝວດທີ 5
ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທາງອາກາດ

ມາດຕາ 31. ການຈະລາຈອນທາງອາກາດ

ການຈະລາຈອນທາງອາກາດຢູ່ໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ ຕ້ອງປະຕິບັດຢ່າງເຂັ້ມງວດຕາມລະບຽບການຈະລາຈອນທາງອາກາດຂອງ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງສອດຄ່ອງກັບລະບຽບການຈະລາຈອນທາງອາກາດຂອງອົງການ ການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

ຜູ້ບັນຊາຈຸບິນຂອງເຮືອບິນທີ່ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງບິນຢູ່ໃນນ່ານຟ້າຂອງປະເທດອື່ນ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມລະບຽບການຈະລາຈອນທາງອາກາດຂອງປະເທດນັ້ນ ຫລື ໃນກໍລະນີຢູ່ເທິງນ່ານນໍ້າສາກົນ ກໍຕ້ອງປະຕິບັດຕາມລະບຽບການຈະລາຈອນທາງອາກາດຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ມາດຕາ 32. ເສັ້ນທາງບິນ ແລະ ເຂດຫ້າມບິນ

ເສັ້ນທາງບິນ ແມ່ນແລວບິນທີ່ປະກອບດ້ວຍ ທິດທາງບິນ, ລວງກ້ວາງ ແລະລະດັບຄວາມສູງ ຊຶ່ງແມ່ນລັດຖະບານຂອງ ສປປ ລາວ ເປັນຜູ້ກໍານົດ ບົນພື້ນຖານລະບຽບການຂອງ

ອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ.

ເຂດຫ້າມບິນ ປະກອບມີ: ເຂດເກືອດຫ້າມ, ເຂດອັນຕະລາຍ ແລະ ເຂດຈຳກັດການບິນ.

ເຂດເກືອດຫ້າມ ແມ່ນເຂດທີ່ລັດສະຫງວນ ແລະບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ເຮືອບິນພົນລະເຮືອນບິນຜ່ານຢ່າງເດັດຂາດ.

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 ຜູ້ບັນຊາຈຸບິນຕ້ອງບິນກັບຄືນສູ່ເສັ້ນທາງບິນເດີມ 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, ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ເຮືອບິນທີ່ບິນຜ່ານນ່ານຟ້າຂອງ ສປປ ລາວ ດ້ວຍລະບົບສື່ສານ ຊຶ່ງປະກອບມີພາຫະນະ, ອຸປະກອນ, ເຕັກໂນໂລຊີທັນສະໄໝ ແລະບຸກຄະລາກອນທີ່ມີຄຸນນະພາບ ສາມາດເຊື່ອມໂຍງເຂົ້າກັບລະບົບສື່ສານຂອງບັນດາປະເທດໃນພາກພື້ນ ແລະສາກົນ ເພື່ອຮັບປະກັນປະສິດທິພາບຂອງການບິນຜ່ານ.

ມາດຕາ 35. ເຫດຕິດຂັດ ແລະອຸປະຕິເຫດຂອງເຮືອບິນ

ເຫດຕິດຂັດ ແມ່ນເຫດການທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບເຮືອບິນໃນຊ່ວງເວລາບິນ ຊຶ່ງອາດສາມາດແກ້ໄຂໄດ້ ແລະອາດຈະມີ ຫລື ບໍ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງການບິນນັ້ນ.

ອຸປະຕິເຫດ ແມ່ນເຫດການຮ້າຍແຮງ ທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບເຮືອບິນໃນຊ່ວງເວລາບິນ ເຊັ່ນ : ເຮືອບິນເປ່ເພພັກ, ເຮືອບິນຕົກ ຫລື ສູນຫາຍ ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ຄົນບາດເຈັບ ຫລື ເສຍຊີວິດ ແລະຊັບ

ສິນເສຍຫາຍ.

ບຸກຄົນ ຫລືການຈັດຕັ້ງ ຫາກໄດ້ພົບເຫັນເຮືອບິນຖືກອຸປະຕິເຫດ ມີພັນທະແຈ້ງໃຫ້ອໍານາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ຫລືເຈົ້າຫນ້າທີ່ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຊາບໂດຍດ່ວນ.

ມາດຕາ 36. ການຊ່ວຍເຫລືອ, ການຊອກຄົ້ນ ແລະກູ້ໄພເຮືອບິນ

ໃນກໍລະນີທີ່ມີເຮືອບິນປະສົບເຫດຕິດຂັດ ຫລືອຸປະຕິເຫດຢູ່ໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ, ໜ່ວຍງານຈະລາຈອນທາງອາກາດ ແລະຊອກຄົ້ນ-ກູ້ໄພ ຂອງກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ ຕ້ອງນໍາໃຊ້ມາດຕະການອັນຈໍາເປັນ ເພື່ອຊ່ວຍເຫລືອຢ່າງທັນການ ແລະເໝາະສົມ.

ໃນກໍລະນີທີ່ເຮືອບິນປະສົບອຸປະຕິເຫດ ຄະນະກໍາມະການຊອກຄົ້ນ ແລະກູ້ໄພແຫ່ງຊາດ ເປັນຜູ້ປະສານງານກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງສະໜາມບິນ, ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະເຈົ້າໜ້າທີ່ອື່ນໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງດໍາເນີນການຊອກຄົ້ນ ແລະກູ້ໄພຢ່າງຮີບດ່ວນ.

ສໍາລັບເຮືອບິນຂອງຕ່າງປະເທດທີ່ປະສົບເຫດຕິດຂັດ ຫລືອຸປະຕິເຫດ ຢູ່ໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຫລື ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງປະເທດດັ່ງກ່າວ ອາດຈະໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໃຫ້ເຂົ້າມາຮ່ວມດໍາເນີນການຊອກຄົ້ນ ແລະກູ້ໄພພາຍໃຕ້ການຄວບຄຸມຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ໃນກໍລະນີທີ່ຈໍາເປັນ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ຈະພິຈາລະນາໃຫ້ການຊ່ວຍເຫລືອ, ຊອກຄົ້ນ ແລະກູ້ໄພເຮືອບິນຂອງປະເທດອື່ນ ທີ່ປະສົບອຸປະຕິເຫດຢູ່ໃນດິນແດນຂອງປະເທດໃກ້ຄຽງ ຕາມຄໍາຮ້ອງຂໍຈາກປະເທດອື່ນ ຫລື ອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ.

ມາດຕາ 37. ການສືບສວນ - ສອບສວນ

ການສືບສວນ-ສອບສວນເຫດຕິດຂັດ ຫລືອຸປະຕິເຫດຂອງເຮືອບິນພົນລະເຮືອນທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ ຕ້ອງດໍາເນີນຕາມລະບຽບກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ ຢ່າງທັນການ, ລະອຽດ ແລະຄົບຖ້ວນ.

ໃນກໍລະນີທີ່ເຮືອບິນພົນລະເຮືອນ ຊຶ່ງຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ປະເທດອື່ນໄດ້ປະສົບເຫດຕິດຂັດ ຫລືອຸປະຕິເຫດ ຢູ່ໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ມີຜູ້ບາດເຈັບ ຫລືເສຍຊີວິດ, ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປລາວ ອາດຈະພິຈາລະນາອະນຸຍາດໃຫ້ຜູ້ສັງເກດການ ທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຢ່າງຖືກຕ້ອງຈາກປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງນັ້ນ ໃຫ້ເຂົ້າຮ່ວມໃນການສືບສວນ- ສອບສວນ ຕາມການຮ້ອງຂໍ.

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ຈະແຈ້ງຜົນຂອງການສືບສວນ-ສອບສວນ ໃຫ້ລັດຖະບານຂອງປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຊາບ.

ໝວດທີ 6
ການຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງຖ້ຽວບິນ

ມາດຕາ 38. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງຜູ້ໂດຍສານ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງມີມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງຜູ້ໂດຍສານ ດ້ວຍການປະຕິບັດໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານ ທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້ໃນປຶ້ມຄູ່ມືການບິນ, ປະກອບ ແລະ ຮັກສາສິ່ງອໍານວຍຄວາມປອດໄພ ທີ່ມີມາກັບເຮືອບິນໃຫ້ຢູ່ໃນສະພາບທີ່ໃຊ້ໄດ້ຕະຫລອດເວລາ ເປັນຕົ້ນ: ສາຍຮັດບ່ອນນັ່ງ, ເຄື່ອງຊ່ວຍຫາຍໃຈ, ເຄື່ອງຊູຊີບ, ລະບົບປັບຄວາມດັນອາກາດ, ໄຟສັນຍານເຕືອນ, ຫີບຢາປະຖົມພະຍາບານ ແລະສິ່ງຈໍາເປັນອື່ນໆ.

ພະນັກງານຈຸຫ້ອງໂດຍສານຕ້ອງແນະນໍາ, ຊ່ວຍເຫລືອ ຜູ້ໂດຍສານໃນການນໍາໃຊ້ອຸປະກອນ ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພ ແລະໃນເວລາເຈັບເປັນຢ່າງທັນການ.

ມາດຕາ 39. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ ແລະໄປສະນີພັນ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງມີມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ ແລະໄປສະນີພັນ ດ້ວຍການກວດກາ ແລະມັ່ງມັດເປັນຢ່າງດີຕາມລະບຽບການ ເພື່ອຮັບປະກັນບໍ່ໃຫ້ເປ່ເພ ຫລື ຕົກເຮ່ຍເສຍຫາຍ.

ມາດຕາ 40. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງປະຊາຊົນ

ເພື່ອຄວາມປອດໄພຂອງປະຊາຊົນ ເຮືອບິນທຸກລໍາຕ້ອງບິນຢູ່ໃນຄວາມສູງທີ່ກໍານົດໄວ້. ຫ້າມບິນສະແດງແບບໂລດໂຜນ ຫລື ບິນຝຶກແອບ ຢູ່ເທິງເຂດຊຸມຊົນໜາແໜ້ນ ເວັ້ນເສຍແຕ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດສະເພາະຈາກກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ ບົນພື້ນຖານທີ່ໄດ້ປະສານສົມທົບກັບຂະແໜງການອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 41. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງກວດກາ, ບົວລະບັດຮັກສາ, ສ້ອມແປງ, ນໍາໃຊ້ອຸປະກອນ ແລະເຮືອບິນຂອງຕົນໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບການທີ່ໄດ້ ກໍານົດໄວ້ ເພື່ອຮັກສາຄວາມສົມບູນ, ຄວາມກຽມພ້ອມ ແລະຄວາມສາມາດບິນໄດ້ຂອງເຮືອບິນ ພ້ອມທັງປະກອບອຸປະກອນ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອບິນ ເຊັ່ນ: ບັ້ງດັບເພີງ, ເຄື່ອງສັນຍານເຕືອນໄພຕ່າງໆ.

ມາດຕາ 42. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງສະໜາມບິນ

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

ມາດຕາ 43. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງຈຸບິນ

ຈຸບິນຕ້ອງໄດ້ຮັບການປ້ອງກັນການລົບກວນຈາກຄົນພາຍນອກໃນເວລາປະຕິບັດ

ໜ້າທີ່ ພ້ອມກັນນັ້ນກໍຕ້ອງໄດ້ຮັບການກວດກາສຸຂະພາບຢ່າງເປັນປົກກະຕິ, ພັກຜ່ອນພຽງພໍ, ກ່ອນ ຫລື ໃນເວລາປະຕິບັດໜ້າທີ່ຫ້າມເສບສິ່ງມຶນເມົາ, ເຄົາລົບ ແລະປະຕິບັດຕາມລະບຽບການເຮັດວຽກວິຊາສະເພາະຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຕ້ອງນຳໃຊ້ຈຸບິນຖືກຕາມຂໍ້ກຳນົດກ່ຽວກັບຊົ່ວໂມງບິນ, ຕິດຕາມກວດກາສຸຂະພາບຂອງຈຸບິນ, ເອົາໃຈໃສ່ຍົກລະດັບຄວາມຮູ້, ຄວາມສາມາດໃນການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງການບິນ.

ມາດຕາ 44. ມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພໃນການຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍ

ການຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍ ເຊັ່ນ : ວັດຖຸເຄມີ, ວັດຖຸໄວໄຟ, ວັດຖຸລະເບີດ, ອາວຸດເສິກ ແລະວັດຖຸອັນຕະລາຍອື່ນໆຕ້ອງດຳເນີນໂດຍຖ້ຽວບິນສະເພາະ 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, ໃຊ້ສຽງດັງລົບກວນຜູ້ອື່ນໃນເຮືອບິນ, ໃຊ້ອຸປະກອນເອເລັກໂຕຼນິກຢູ່ໃນເຮືອບິນເຊັ່ນ: ໂທລະສັບເຄື່ອນທີ່, ເຄື່ອງຄອມພິວເຕີ, ເຄື່ອງຮັບ ຫລືເຄື່ອງສົ່ງວິທະຍຸ, ຖ່າຍຮູບໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ;
2. ສູບຢາຢູ່ໃນເຮືອບິນ ແລະຢູ່ບໍລິເວນຫ້າມສູບຢາຂອງສະໜາມບິນ;
3. ເຮັດໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານ ຫລືບຸກຄົນອື່ນໄດ້ຮັບບາດເຈັບ ຫລືເສຍຊີວິດ;
4. ປຸ້ນ, ຈີ້ ຫລື ຍຶດເຮືອບິນ;
5. ບຸກລຸກ, ບັງຄັບ, ຂົ່ມຂູ່ ແລະກະທຳການອື່ນໆ ຊຶ່ງກໍ່ໃຫ້ເກີດອັນຕະລາຍ ແລະ ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍແກ່ຊີວິດ ແລະຊັບສິນຂອງຈຸບິນ, ຜູ້ໂດຍສານ ແລະບຸກຄົນອື່ນໆ;
6. ເອົາອາວຸດ, ວັດຖຸລະເບີດ, ສານເຄມີອັນຕະລາຍ, ສັດຍັງມີຊີວິດ, ເຄື່ອງຂອງທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ແລະບໍ່ໄດ້ຜ່ານການກວດກາຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໄປນຳເຮືອບິນ;
7. ປອມແປງໃບອະນຸຍາດ, ໃບຢັ້ງຢືນ ແລະເອກະສານອື່ນໆ ກ່ຽວກັບການບິນ;

8. ກະທຳສິ່ງໃດໜຶ່ງໂດຍເຈດຕະນາ ຊຶ່ງກໍ່ຄວາມເສຽຫາຍແກ່ເຮືອບິນ ຫລືແກ່ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆຢູ່ຕາມສະໜາມບິນ;
9. ທຳລາຍ ຫລື ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍແກ່ພາຫະນະ, ອຸປະກອນເຕັກນິກ, ວິທະຍຸຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ຫລື ວິທະຍຸຊ່ວຍການບິນ;
10. ເຄື່ອນຍ້າຍ, ເອົາຊິ້ນສ່ວນເຮືອບິນ ຫລື ສິ່ງຂອງຢູ່ໃນເຮືອບິນ ທີ່ເກີດອຸປະຕິເຫດໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ.

ນອກຈາກຂໍ້ຫ້າມທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້ແລ້ວ ຍັງມີຂໍ້ຫ້າມເພີ່ມເຕີມ ສຳລັບຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະຈຸບິນ ອີກດັ່ງນີ້:

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

ໝວດທີ 7
ຄ່າທຳນຽມ ແລະຄ່າບໍລິການ

ມາດຕາ 47. ຄ່າທຳນຽມກ່ຽວກັບການບິນ

ຄ່າທຳນຽມກ່ຽວກັບການບິນ ແມ່ນຄ່າການອອກໃບອະນຸຍາດ ແລະໃບຢັ້ງຢືນຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: ໃບອະນຸຍາດສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດກ່ຽວກັບການບິນ, ໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ຂອງຈຸ ບິນ ແລະພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນ, ໃບຢັ້ງຢືນການດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ, ໃບຢັ້ງຢືນທະບຽນຂອງເຮືອບິນ, ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນຂອງເຮືອບິນ, ໃບຢັ້ງຢືນລະດັບສຽງຂອງເຮືອບິນ ແລະຄ່າທຳນຽມອື່ນໆກ່ຽວກັບການບິນ.

ມາດຕາ 48. ຄ່າບໍລິການກ່ຽວກັບການບິນ

ຄ່າບໍລິການກ່ຽວກັບການບິນ ແມ່ນຄ່າການໃຊ້ການບໍລິການຕ່າງໆກ່ຽວກັບການບິນ ເຊັ່ນ: ຄ່າບໍລິການບິນຜ່ານ, ຄ່າລົງຈອດ, ຄ່າບໍລິການວິທະຍຸຊ່ວຍການບິນ, ຄ່າບໍລິການ ຜູ້ໂດຍສານຜ່ານເດີ່ນ, ຄ່າບໍລິການລົງກວດກາ ເພື່ອອອກໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກຕ່າງໆ, ຄ່າບໍລິການກວດກາເຄື່ອງຂອງຜູ້ໂດຍສານ ແລະສິນຄ້າ, ຄ່າບໍລິການຂົນສົ່ງໂດຍສານ, ຄ່າບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ຄ່າບໍລິການຂົນສົ່ງໄປສະນີພັນ, ຄ່າບໍລິການພາກພື້ນດິນ ແລະຄ່າບໍລິການອື່ນໆ.

ມາດຕາ 49. ການຄຸ້ມຄອງລາຍຮັບຈາກຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ

ລັດເປັນຜູ້ກຳນົດອັດຕາຄ່າທຳນຽມ ແລະຄ່າບໍລິການ ຂອງການບິນພົນລະເຮືອນ.

ອົງການຂອງລັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເປັນຜູ້ເກັບຄ່າທຳນຽມ ແລະຄ່າບໍລິການຕ່າງໆຂອງລັດ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນຕາມພາລະບົດບາດຂອງຕົນ ລວມທັງຄ່າບໍລິການບິນຜ່ານ. ສ່ວນການຄຸ້ມຄອງ ແລະນຳໃຊ້ແມ່ນປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ງົບປະມານແຫ່ງລັດ.

ສຳລັບລາຍຮັບຈາກຄ່າບໍລິການຕ່າງໆຂອງວິສາຫະກິດການບິນຂອງລັດນັ້ນ ໃຫ້ຄຸ້ມຄອງ ແລະນຳໃຊ້ຕາມລະບຽບກົດໝາຍທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້.

ພາກທີ III
ທຸລະກິດກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ

ໝວດທີ 1
ການດຳເນີນທຸລະກິດກ່ຽວກັບການບິນ

ມາດຕາ 50. ທຸລະກິດກ່ຽວກັບການບິນ

ທຸລະກິດກ່ຽວກັບການບິນ ມີກິດຈະການຕ່າງໆ ດັ່ງນີ້:

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

ມາດຕາ 51. ການສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດການບິນ

ການສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດການບິນພົນລະເຮືອນ ນອກຈາກປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທຸລະກິດແລ້ວ ຍັງຕ້ອງມີເງື່ອນໄຂສະເພາະ ເພີ່ມເຕີມດັ່ງນີ້:

1. ສຳລັບ ວິສາຫະກິດການຂົນສົ່ງທາງອາກາດພາຍໃນປະເທດ:
   - ມີເຮືອບິນທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ;
   - ມີຈຸບິນ ແລະ ພະນັກງານເຕັກນິກດ້ານການບິນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ທີ່ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ແລະປະສົບການເໝາະສົມກັບຂະໜາດຂອງກິດຈະການ ຊຶ່ງໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 26 ຂອງກົດໝາຍ ສະບັບນີ້;
2. ສຳລັບ ວິສາຫະກິດການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ:

- ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງລາວ, ນອກຈາກມີເງື່ອນໄຂທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນວັກທີ 1 ຂ້າງເທິງນີ້ແລ້ວ ຍັງຕ້ອງປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາ ຫລື ສົນທິສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ໄດ້ເຊັນກັບຕ່າງປະເທດ ຫລື ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມເປັນພາຄີ;
- ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດຂອງຕ່າງປະເທດ ທີ່ມີຈຸດປະສົງຢາກສ້າງຕັ້ງຕົວແທນ ຫລື ສາຂາ ເພື່ອດຳເນີນກິດຈະການຢູ່ ສປປ ລາວ ຈະໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາຕາມເງື່ອນໄຂໃນສັນຍາ 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 ແລະມີສະ ຖານທີ່ຝຶກແອບບິນທີ່ເໝາະສົມ;
   - ມີຄູຝຶກທີ່ເປັນນັກບິນຊຶ່ງມີປະສົບການເໝາະສົມກັບຊະນິດ, ປະເພດເຮືອບິນທີ່ນຳໃຊ້ໃນການຝຶກແອບ ພ້ອມທັງມີໃບຢັ້ງຢືນຄູຝຶກຂັບເຮືອບິນ ແລະໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່;
6. ສຳລັບວິສາຫະກິດການບໍລິການຂາຍປີ້-ຈອງບ່ອນ ແລະ ການດຳເນີນກິດຈະການອື່ນໆກ່ຽວກັບການບິນ ຕ້ອງມີອຸປະກອນທີ່ທັນສະໄໝ, ນັກວິຊາການທີ່ມີລະດັບທາງດ້ານວິຊາສະເພາະ, ປະສົບການທີ່ເໝາະສົມກັບກິດຈະການນັ້ນ.

ມາດຕາ 52. ໃບຢັ້ງຢືນການດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ນອກຈາກມີໃບອະນຸຍາດສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດແລ້ວ ຍັງຕ້ອງມີໃບຢັ້ງຢືນການດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ອອກໃຫ້ໂດຍກະຊວງຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ.

ໝວດທີ 2
ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ມາດຕາ 53. ປະເພດການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ມີສອງປະເພດ ຄື :

- ການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ ແລະໄປສະນີພັນ;
- ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະໄປສະນີພັນ.

ມາດຕາ 54. ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດພາຍໃນປະເທດ

ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດພາຍໃນປະເທດ ແມ່ນການນຳໃຊ້ເຮືອບິນເຂົ້າໃນການຂົນສົ່ງ ຈາກຈຸດໜຶ່ງໄປຫາອີກຈຸດໜຶ່ງ ພາຍໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 55. ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ

ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ ຫລື ສາກົນ ແມ່ນການນຳໃຊ້ເຮືອບິນເຂົ້າ ໃນການຂົນສົ່ງຈາກຈຸດໜຶ່ງພາຍໃນດິນແດນ ສປປ ລາວ ໄປຫາອີກຈຸດໜຶ່ງ ຫລື ຫລາຍຈຸດຢູ່ ນອກດິນແດນ ສປປ ລາວ ຕາມແຜນການບິນ ແລ້ວກັບຄືນມາ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 56. ສັນຍາຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ສັນຍາຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແມ່ນເອກະສານຢັ້ງຢືນການຕົກລົງກັນ ລະຫວ່າງຜູ້ຂົນສົ່ງ ທາງອາກາດ ແລະຜູ້ໂດຍສານ, ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຫລືເຈົ້າຂອງໄປສະນີພັນ. ສັນຍາຂົນສົ່ງທາງ ອາກາດ ຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບປະເພດການຂົນສົ່ງ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 53 ຂອງກົດໝາຍ ສະບັບນີ້.

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ມີພັນທະນຳເອົາຜູ້ໂດຍສານພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງຂອງ, ສິນຄ້າ ແລະ ໄປສະນີພັນ ໄປເຖິງຈຸດໝາຍຢ່າງປອດໄພ, ບໍ່ຕົກເຮ່ຍເສຍຫາຍ, ເສື່ອມຄຸນ ຫລືປ່ຽນຮູບ.

ຜູ້ໂດຍສານ, ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ແລະໄປສະນີພັນ ມີພັນທະຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງຕາມສັນຍາ ທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ. ເນື້ອໃນ ແລະຮູບການລະອຽດຂອງສັນຍາ ຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບລະບຽບກົດໝາຍ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 57. ຄ່າຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ຄ່າຂົນສົ່ງທາງອາກາດຢູ່ພາຍໃນປະເທດ ແມ່ນລັດຖະບານເປັນຜູ້ຕົກລົງ.

ສຳລັບຄ່າຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງປະເທດນັ້ນ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມສັນຍາທີ່ ສປປ ລາວ ໄດ້ເຊັນກັບ ຕ່າງປະເທດ.

ໝວດທີ 3
ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ມາດຕາ 58. ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງຕໍ່ຜູ້ໂດຍສານ

ໃນແຕ່ລະຖ້ຽວບິນ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງມີຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການໃຊ້ແທນທາງແພ່ງໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານ ໃນກໍລະນີ ດັ່ງນີ້:

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

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບ ຫລືຮັບຜິດຊອບພຽງສ່ວນໃດສ່ວນໜຶ່ງໃນການໃຊ້ແທນທາງແພ່ງ ໃນກໍລະນີ ດັ່ງນີ້:

- ຜູ້ໂດຍສານເສຍຊີວິດ, ເສຍອົງຄະ, ບາດເຈັບ, ເຈັບເປັນ ຍ້ອນບັນຫາສຸຂະພາບ ຫລື ຄວາມຜິດຂອງຜູ້ກ່ຽວເອງ ຫລື ຍ້ອນການກະທຳຂອງບຸກຄົນອື່ນ;
- ຖ້າພິສູດໄດ້ວ່າ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຫາກໄດ້ເຮັດທຸກວິທີທາງ ຫລືບໍ່ສາມາດນຳໃຊ້ ມາດຕະການຕ່າງໆ ເພື່ອຫລີກເວັ້ນການຊັກຊ້າ ຫລືຍົກເລີກຖ້ຽວບິນນັ້ນ;
- ເຄື່ອງຂອງເປ່ເພ, ເສຍຫາຍ ຍ້ອນຄຸນນະພາບ ຂອງສິ່ງຂອງນັ້ນເອງ ຫລື ມີການຊັກຊ້າ, ເປ່ເພ ຍ້ອນຖືກເຈົ້າໜ້າທີ່ຂະແໜງການອື່ນກັກໄວ້.

ມາດຕາ 59. ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງຕໍ່ສິນຄ້າ ແລະໄປສະນີພັນ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງມີຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການໃຊ້ແທນທາງແພ່ງໃຫ້ແກ່ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຫລືເຈົ້າຂອງໄປສະນີພັນ ໃນກໍລະນີທີ່ສິນຄ້າ ຫລື ໄປສະນີພັນ ຕົກເຮ່ຍເສຍຫາຍ, ເປ່ເພ, ເສຍຄຸນນະພາບ ຫລືຊັກຊ້າ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບໃຊ້ແທນທາງແພ່ງ ໃນກໍລະນີ ດັ່ງນີ້:

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

ມາດຕາ 60. ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງຕໍ່ຜູ້ອື່ນ

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຕ້ອງມີຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການໃຊ້ແທນທາງແພ່ງທີ່ເກີດຂຶ້ນຈາກເຮືອບິນ, ການນຳໃຊ້ເຮືອບິນ, ເກີດຈາກບຸກຄະລາກອນ, ວັດຖຸໃດໜຶ່ງຂອງເຮືອບິນ ຫລືທີ່ເອົາໄປນຳເຮືອບິນ ເຮັດໃຫ້ບຸກຄົນອື່ນທີ່ບໍ່ແມ່ນຜູ້ໂດຍສານໄດ້ຮັບບາດເຈັບ ຫລືເສຍຊີວິດ ຊຶ່ງອາດຈະເປັນຜູ້ທີ່ຢູ່ໃນ ຫລື ຢູ່ນອກເຮືອບິນ ຫລື ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍໃຫ້ແກ່ຊັບສິນຂອງບຸກຄົນດັ່ງກ່າວ.

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

ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ຈະບໍ່ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ຢູ່ໃນວັກເທິງນີ້ ຖ້າຫາກພິສູດໄດ້ຢ່າງຈະແຈ້ງວ່າຄວາມເສຍຫາຍນັ້ນ ໄດ້ເກີດຂຶ້ນຍ້ອນຄວາມຜິດຂອງບຸກຄົນດັ່ງກ່າວເອງ.

ມາດຕາ 61. ການປະກັນໄພ

ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ແກ່ການໃຊ້ແທນທາງແພ່ງທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 58, 59 ແລະ 60 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ທັງຂອງລາວ ແລະຂອງຕ່າງປະເທດທີ່ດຳເນີນການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດຢູ່ ສປປ ລາວ ລວມທັງການບິນຜ່ານນ່ານຟ້າຂອງລາວ ຕ້ອງມີປະກັນໄພປະເພດຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຊຶ່ງຢ່າງໜ້ອຍບໍ່ໃຫ້ຫລຸດມູນຄ່າຕ່ຳສຸດຂອງການປະກັນໄພ ແລະຍັງມີຜົນໃຊ້ໄດ້ຕາມລະບຽບກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ສປປ ລາວ ຫລື ຕາມລະບຽບກົດໝາຍ ຂອງປະເທດເຈົ້າຂອງທະບຽນເຮືອບິນ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບສົນທິສັນຍາສາກົນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ ສປປ ລາວ ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມເປັນພາຄີ.

ພາກທີ IV
ການຄຸ້ມຄອງ ແລະການກວດກາ ການບິນພົນລະເຮືອນ

ໝວດທີ 1
ການຄຸ້ມຄອງ

ມາດຕາ 62. ອົງການຄຸ້ມຄອງການບິນ

ອົງການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນປະກອບດ້ວຍ:

- ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ;
- ພະແນກຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ ປະຈຳແຂວງ, ນະຄອນ ແລະເຂດພິເສດ;
- ຫ້ອງການ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງເມືອງ ແລະເທດສະບານ.

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

ໃນການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນ ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ ມີສິດ ແລະໜ້າທີ່ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຄົ້ນຄວ້ານະໂຍບາຍ, ແຜນຍຸດທະສາດກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນ ເພື່ອສະເໜີລັດຖະບານພິຈາລະນາ;

2. ຫັນເອົານະໂຍບາຍ, ແຜນຍຸດທະສາດ, ມະຕິຕົກລົງຂອງລັດຖະບານກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນມາເປັນແຜນການ, ແຜນງານ ແລະໂຄງການຂອງຕົນ;
3. ວາງແຜນກໍ່ສ້າງ, ສຶກສາອົບຮົມບຸກຄະລາກອນ;
4. ຊີ້ນຳການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ກວດກາ, ສະຫລຸບ, ປະເມີນຜົນກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນການ, ແຜນງານ, ໂຄງການກ່ຽວກັບວຽກງານການບິນ ເພື່ອລາຍງານໃຫ້ລັດຖະບານ;
5. ຄົ້ນຄວ້າ, ມີຄຳເຫັນກ່ຽວກັບການຂໍອະນຸຍາດສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດກ່ຽວກັບການບິນ, ອອກໃບອະນຸຍາດ ແລະໃບຢັ້ງຢືນຕ່າງໆກ່ຽວກັບການບິນ;
6. ຄຸ້ມຄອງ ແລະສົ່ງເສີມສິດຜົນປະໂຫຍດຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະວິສາຫະກິດກ່ຽວກັບການບິນ ຢູ່ 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 ແລະຕ່າງປະເທດ ເພື່ອຊອກຄົ້ນ , ກູ້ໄພ ແລະຊ່ວຍເຫລືອເຮືອບິນພົນລະເຮືອນ ທີ່ປະສົບເຫດຕິດຂັດ ຫລື ອຸປະຕິເຫດຢ່າງທັນການ ລວມທັງການສືບສວນ-ສອບສວນ ເຫດການດັ່ງກ່າວ;
11. ພົວພັນ, ປະສານງານ ແລະແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ, ຂ່າວສານດ້ານການບິນ ກັບອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ແລະກັບປະເທດສະມາຊິກດ້ວຍກັນຢ່າງເປັນປົກກະຕິ;
12. ຄົ້ນຄວ້າມາດຕະການທີ່ຈຳເປັນ ເພື່ອກຽມພ້ອມຕ້ານຕໍ່ທຸກການກະທຳທີ່ເປັນອັນຕະລາຍຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງການບິນ;
13. ພົວພັນ, ຮ່ວມມືກັບຕ່າງປະເທດ ແລະອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ ເພື່ອສ້າງເງື່ອນໄຂອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາວຽກງານການບິນ ແລະເຂົ້າຮ່ວມໃນການເຈລະຈາເຮັດສັນຍາ ລະຫວ່າງປະເທດ ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງທາງອາກາດສາກົນຕາມການມອບໝາຍຂອງລັດຖະບານ;
14. ປະຕິບັດສິດ ແລະໜ້າທີ່ອື່ນໆຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍສະບັບນີ້ ແລະກົດໝາຍອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 64. ສິດ ແລະໜ້າທີ່ຂອງພະແນກ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ ປະຈໍາແຂວງ, ນະຄອນ ແລະເຂດພິເສດ

ໃນການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນ ພະແນກ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ ປະຈໍາແຂວງ, ນະຄອນ ແລະເຂດພິເສດ ທີ່ມີສະໜາມບິນ ມີສິດ ແລະໜ້າທີ່ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

1. ປະຕິບັດຕາມແຜນການ, ລະບຽບການ ແລະຄໍາສັ່ງກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນ ທີ່ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງວາງອອກ;
2. ຄຸ້ມຄອງ, ປົກປັກຮັກສາສະໜາມບິນ ພ້ອມດ້ວຍສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ໃນຂອບເຂດທ້ອງຖິ່ນຂອງຕົນ ທີ່ກະຊວງຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງມອບໃຫ້ເຊັ່ນ: ທາງຂຶ້ນ-ລົງຂອງເຮືອບິນ, ອຸປະກອນອໍານວຍ ຄວາມສະດວກການບິນ, ອາຄານຜູ້ໂດຍສານ, ຮົ້ວ 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 ແລະກໍ່ສ້າງເມືອງ ແລະເທດສະບານ

ໃນການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນ ຫ້ອງການ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງເມືອງ ແລະເທດສະບານ ທີ່ມີສະໜາມບິນ ມີສິດ ແລະໜ້າທີ່ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ :

1. ປະຕິບັດຕາມແຜນການ, ລະບຽບການ ແລະຄໍາສັ່ງກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນ ທີ່ຂັ້ນເທິງວາງອອກ;
2. ຄຸ້ມຄອງ, ປົກປັກຮັກສາສະໜາມບິນ ພ້ອມດ້ວຍສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ໃນຂອບເຂດເມືອງ ຫລືເທດສະບານຂອງຕົນຕາມການມອບໝາຍຂອງຂັ້ນ ເທິງເຊັ່ນ: ທາງຂຶ້ນ-ລົງຂອງເຮືອບິນ, ອຸປະກອນອໍານວຍຄວາມສະດວກການບິນ, ອາຄານຜູ້ໂດຍສານ, ຮົ້ວ ຫລື ກໍາແພງຂອງສະໜາມບິນ;
3. ຄວບຄຸມຄວາມສູງຂອງສິ່ງປຸກສ້າງ ແລະຕົ້ນໄມ້ ໃນເຂດອ້ອມຮອບຂອງສະໜາມບິນ ແລະແລວ ຂຶ້ນ-ລົງຂອງເຮືອບິນຕາມທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້;
4. ປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນ;

5. ລາຍງານການປະຕິບັດວຽກງານ ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນໃຫ້ຂັ້ນເທິງຂອງຕົນຊາບ;
6. ປະຕິບັດສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ອື່ນໆຕາມການມອບໝາຍຂອງຂັ້ນເທິງ.

ໝວດທີ 2
ການກວດກາ

ມາດຕາ 66. ອົງການກວດກາ

ອົງການກວດກາການບິນພົນລະເຮືອນ ແມ່ນອົງການດຽວກັບກັບອົງການຄຸ້ມຄອງການບິນ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ໃນມາດຕາ 62 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້.

ມາດຕາ 67. ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ຂອງອົງການກວດກາ

ໃນການກວດກາການບິນພົນລະເຮືອນ ໂດຍປະຕິບັດຕາມການແບ່ງຂັ້ນຄຸ້ມຄອງ ອົງການກວດກາມີສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້ :

1. ກວດກາການປະຕິບັດ ລະບຽບກົດໝາຍ ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງການບິນພົນລະເຮືອນ;
2. ກວດກາການປະຕິບັດແຜນການ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ;
3. ກວດກາການສຳຫລວດ, ການອອກແບບ, ການກໍ່ສ້າງ, ການນຳໃຊ້ ແລະການປົກປັກຮັກສາສະໜາມບິນທຸກແຫ່ງ ລວມທັງລະບົບການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນທາງອາກາດ;
4. ກວດກາສະພາບເຮືອບິນທີ່ຂຶ້ນທະບຽນຢູ່ ສປປ ລາວ ລວມທັງເຄື່ອງຈັກ ແລະຊິ້ນສ່ວນປະກອບຂອງເຮືອບິນໃນເວລາ ແລະສະຖານທີ່ໃດກໍຕາມເມື່ອມີຄວາມຈຳເປັນເພື່ອຕີລາຄາສະພາບເຕັກນິກສົມບູນ ຫລື ຄວາມເໝາະສົມທີ່ ຈະດຳເນີນການບິນຂອງເຮືອບິນນັ້ນ;
5. ກວດກາການປະຕິບັດງານຂອງວິສາຫະກິດການບິນ, ຈຸບິນ ແລະພະນັກງານເຕັກນິກອື່ນໆ ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພດ້ານການບິນ;
6. ປະຕິບັດສິດ ແລະໜ້າທີ່ອື່ນໆຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍສະບັບນີ້ ແລະ ກົດໝາຍອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 68. ຮູບການກວດກາ

ການກວດກາການບິນພົນລະເຮືອນ ມີ 3 ຮູບການ ດັ່ງນີ້ :

- ກວດກາຢ່າງເປັນລະບົບປົກກະຕິ;
- ກວດກາໂດຍມີການແຈ້ງໃຫ້ຮູ້ລ່ວງໜ້າ;
- ກວດກາແບບກະທັນຫັນ.

ການກວດກາຢ່າງເປັນລະບົບປົກກະຕິ ແມ່ນການກວດກາທີ່ດຳເນີນໄປຕາມແຜນການຢ່າງເປັນປະຈຳ ແລະມີກຳນົດເວລາອັນແນ່ນອນ.

ການກວດກາໂດຍມີການແຈ້ງໃຫ້ຮູ້ລ່ວງໜ້າ ແມ່ນການກວດການອກແຜນການ ເມື່ອເຫັນວ່າມີຄວາມຈຳເປັນ ຊຶ່ງແຈ້ງໃຫ້ຜູ້ທີ່ຈະຖືກກວດກາຊາບລ່ວງໜ້າ.

ການກວດກາແບບກະທັນຫັນ ແມ່ນການກວດກາໂດຍຮີບດ່ວນ ຊຶ່ງບໍ່ໄດ້ແຈ້ງໃຫ້ຜູ້ທີ່ຈະຖືກກວດກາ ຊາບລ່ວງໜ້າ.

ໃນການດຳເນີນການກວດກາ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງອົງການກວດກາ ຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບກົດໝາຍຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ພາກທີ V
ນະໂຍບາຍຕໍ່ຜູ້ມີຜົນງານ ແລະ ມາດຕະການຕໍ່ຜູ້ລະເມີດ

ມາດຕາ 69. ນະໂຍບາຍຕໍ່ຜູ້ມີຜົນງານ

ບຸກຄົນ ຫລືການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີຜົນງານດີເດັ່ນໃນການປະຕິບັດລະບຽບກົດໝາຍ ກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ເຮັດໃຫ້ການບິນມີຄວາມປອດໄພ ແລະ ມີປະສິດທິຜົນ ຈະໄດ້ຮັບການຍ້ອງຍໍ ແລະນະໂຍບາຍອື່ນໆຕາມຄວາມເໝາະສົມ.

ມາດຕາ 70. ມາດຕະການຕໍ່ຜູ້ລະເມີດ

ບຸກຄົນ ຫລືການຈັດຕັ້ງ ຫາກໄດ້ລະເມີດກົດໝາຍສະບັບນີ້ ຈະຖືກສຶກສາອົບຮົມ, ປັບໃໝ, ໃຊ້ແທນທາງແພ່ງ ຫລືຖືກລົງໂທດທາງອາຍາແລ້ວແຕ່ກໍລະນີເບົາ ຫລືໜັກ. ນອກຈາກນີ້ຍັງອາດຈະຖືກໂຈະການດຳເນີນທຸລະກິດ, ຖອນໃບອະນຸຍາດ ຫລືໃບຢັ້ງຢືນກ່ຽວກັບການບິນພົນລະເຮືອນ.

ມາດຕາ 71. ມາດຕະການສຶກສາອົບຮົມ

ບຸກຄົນ ຫລືການຈັດຕັ້ງ ຈະຖືກສຶກສາອົບຮົມ ຫາກໄດ້ກະທຳຜິດທີ່ບໍ່ເປັນອັນຕະລາຍ ຫລື ບໍ່ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍຢ່າງຮ້າຍແຮງ ເຊັ່ນ:

- ບໍລິການຊັກຊ້າ ຫລື ບໍ່ສະດວກ;
- ນຳເຮືອບິນອອກຈາກເສັ້ນທາງບິນ, ບິນເຂົ້າໃນເຂດອັນຕະລາຍ ຫລື ເຂດຈຳກັດການບິນ ໂດຍບໍ່ເຈດຕະນາ;
- ເຂົ້າໄປໃນເຂດຫວງຫ້າມຂອງສະໜາມບິນ ໂດຍບໍ່ເຈດຕະນາ, ໃຊ້ສຽງດັງລົບກວນຜູ້ອື່ນໃນເຮືອບິນ, ໃຊ້ອຸປະກອນເອເລັກໂຕຼນິກຢູ່ໃນເຮືອບິນເຊັ່ນ: ໂທລະສັບ

ເຄື່ອນທີ່, ເຄື່ອງຄອມພິວເຕີ, ເຄື່ອງຮັບ ຫລືເຄື່ອງສົ່ງວິທະຍຸ, ຖ່າຍຮູບໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ແລະການລະເມີດໃນສະຖານເບົາອື່ນໆ.

ມາດຕາ 72. ມາດຕະການປັບໃໝ

ບຸກຄົນ ຫລື ການຈັດຕັ້ງຈະຖືກປັບໃໝ ຫາກໄດ້ກະທຳຜິດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ :

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

ມາດຕາ 73. ການໃຊ້ແທນທາງແພ່ງ

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

ມາດຕາ 74. ມາດຕະການທາງອາຍາ

ບຸກຄົນໃດໜຶ່ງ ຈະຖືກລົງໂທດທາງອາຍາ ຫາກໄດ້ມີການກະທຳຜິດດັ່ງນີ້:

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

ພາກທີ VI
ບົດບັນຍັດສຸດທ້າຍ

ມາດຕາ 75. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ເປັນຜູ້ອອກດຳລັດ ແລະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດໝາຍສະບັບນີ້.

ມາດຕາ 76. ຜົນສັກສິດ

ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ມີຜົນສັກສິດພາຍຫລັງເກົ້າສິບວັນ ນັບແຕ່ມື້ປະທານປະເທດແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕປະຊາຊົນລາວ ອອກລັດຖະດຳລັດປະກາດໃຊ້ ເປັນຕົ້ນໄປ.

ຂໍ້ກຳນົດ, ບົດບັນຍັດໃດ ທີ່ຂັດກັບກົດໝາຍສະບັບນີ້ ລ້ວນແຕ່ຖືກຍົກເລີກ.

ປະທານສະພາແຫ່ງຊາດ