ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ

ປະທານປະເທດ

ເລກທີ 151 /ປປທ

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ 29 ມັງກອນ 2019

ລັດຖະດຳລັດ
ຂອງປະທານປະເທດ

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ກ່ຽວກັບການປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍການລົດໄຟ

- ອີງຕາມ ລັດຖະທຳມະນູນ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ (ສະບັບປັບປຸງ ປີ 2015) ໝວດທີ VI ມາດຕາ 67 ຂໍ້ 1;
- ອີງຕາມ ມະຕິຂອງກອງປະຊຸມສະພາແຫ່ງຊາດ ສະບັບເລກທີ 116/ສພຊ, ລົງວັນທີ 17 ທັນວາ 2018 ກ່ຽວກັບການຮັບຮອງເອົາ ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍການການລົດໄຟ;
- ອີງຕາມ ໜັງສືສະເໜີຂອງຄະນະປະຈຳສະພາແຫ່ງຊາດ ສະບັບເລກທີ 08/ຄປຈ, ລົງວັນທີ 15 ມັງກອນ 2019.

ປະທານປະເທດ

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ອອກລັດຖະດຳລັດ:

ມາດຕາ 1 ປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍການລົດໄຟ.

ມາດຕາ 2 ລັດຖະດຳລັດສະບັບນີ້ ມີຜົນສັກສິດ ນັບແຕ່ວັນລົງລາຍເຊັນ ເປັນຕົ້ນໄປ.

ປະທານປະເທດ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ

ບຸນຍັງ ວໍລະຈິດ

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ

ສະພາແຫ່ງຊາດ

ເລກທີ 116 /ສພຊ

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ 17 / 12 / 18

ມະຕິ

ຂອງກອງປະຊຸມສະພາແຫ່ງຊາດ

ກ່ຽວກັບການຮັບຮອງເອົາກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົດໄຟ

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

ພາຍຫຼັງທີ່ກອງປະຊຸມສະໄໝສາມັນ ເທື່ອທີ 6 ຂອງສະພາແຫ່ງຊາດ ຊຸດທີ VIII ໄດ້ຄົ້ນຄວ້າພິຈາລະນາ ຢ່າງກວ້າງຂວາງ ແລະ ເລິກເຊິ່ງ ກ່ຽວກັບເນື້ອໃນຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົດໄຟ ໃນວາລະກອງປະຊຸມ ຄັ້ງວັນທີ 17 ທັນວາ 2018.

ກອງປະຊຸມສະພາແຫ່ງຊາດ ຕົກລົງ:

ມາດຕາ 1 ຮັບຮອງເອົາກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົດໄຟ ດ້ວຍຄະແນນສຽງເຫັນດີເປັນສ່ວນຫຼາຍ.

ມາດຕາ 2 ມະຕິສະບັບນີ້ ມີຜົນສັກສິດນັບແຕ່ວັນລົງລາຍເຊັນ ເປັນຕົ້ນໄປ.

ປະທານສະພາແຫ່ງຊາດ

ປານີ ຢາທໍ່ຕູ້

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ

ສະພາແຫ່ງຊາດ

ເລກທີ 62 /ສພຊ

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ 17 ທັນວາ 2018

ກົດໝາຍ
ວ່າດ້ວຍການລົດໄຟ

ພາກທີ I
ບົດບັນຍັດທົ່ວໄປ

ມາດຕາ 1 ຈຸດປະສົງ

ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ກຳນົດ ຫຼັກການ, ລະບຽບການ ແລະ ມາດຕະການ ກ່ຽວກັບ ການຄຸ້ມຄອງ, ຕິດຕາມ ກວດກາ ວຽກງານການລົດໄຟ ເພື່ອໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານດັ່ງກ່າວມີ ປະສິດທິພາບ, ປະສິດທິຜົນ, ທັນສະໄໝ, ຍືນຍົງ ແລະ ເປັນມິດກັບສິ່ງແວດລ້ອມ ແນໃສ່ຮັບປະກັນໃຫ້ ການດຳເນີນກິດຈະການ ການລົດໄຟ ແລະ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ມີຄວາມສະດວກ, ໂລ່ງລ່ຽນ, ວ່ອງໄວ, ເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ, ປອດໄພ, ສາມາດເຊື່ອມຈອດ, ເຊື່ອມໂຍງກັບ ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນວຽກງານປ້ອງກັນຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ແລະ ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຂອງຊາດ.

ມາດຕາ 2 ການລົດໄຟ

ການລົດໄຟ ແມ່ນ ຂະບວນການວາງແຜນ, ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ, ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ, ສ້ອມແປງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງໂຄງລ່າງພື້ນຖານ, ການປະກອບ ແລະ ຕິດຕັ້ງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ກ່ຽວກັບທາງລົດໄຟ, ການຄວບຄຸມການແລ່ນລົດໄຟ, ການຂົນສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ, ສິນຄ້າ, ທຸລະກິດການລົດໄຟ ແລະ ການບໍລິການອື່ນ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ.

ມາດຕາ 3 ການອະທິບາຍຄຳສັບ

ຄຳສັບ ທີ່ນຳໃຊ້ໃນກົດໝາຍສະບັບນີ້ ມີ ຄວາມໝາຍ ດັ່ງນີ້:

1. **ສະຖານີລົດໄຟ** ໝາຍເຖິງ ສະຖານທີ່ຂົນສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ຊຶ່ງມີຫົວໜ້າສະຖານີເປັນຜູ້ຄວບຄຸມ ແລະ ອະນຸຍາດໃຫ້ລົດໄຟແລ່ນເຂົ້າ ອອກ ຕາມລະບຽບການແລ່ນລົດໄຟ;
2. **ລານຕູ້ສິນຄ້າ** ໝາຍເຖິງ ສະຖານທີ່ເກັບຮັກສາ, ສ້ອມແປງ ແລະ ດຳເນີນການຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບຕູ້ສິນຄ້າ;
3. **ສະຖານີຂົນຖ່າຍຕູ້ສິນຄ້າ** ໝາຍເຖິງ ສະຖານທີ່ຈັດສິນຄ້າເຂົ້າໃສ່ ຫຼື ເອົາສິນຄ້າອອກຈາກຕູ້ສິນຄ້າ;

4. **ສະຖານີລົດໄຟສາກົນ** ໝາຍເຖິງ ສະຖານີທີ່ຕັ້ງຢູ່ຊາຍແດນລະຫວ່າງປະເທດ ເພື່ອຮັບສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ຊຶ່ງມີລະບົບຄຸ້ມຄອງພາສີ, ດ່ານກວດກາຄົນເຂົ້າ ອອກເມືອງ, ກັກກັນພືດ ແລະ ສັດ ໂດຍມີຫົວໜ້າສະຖານີເປັນຜູ້ຄວບຄຸມ ແລະ ອະນຸຍາດໃຫ້ລົດໄຟແລ່ນເຂົ້າ ອອກ ຕາມລະບຽບການແລ່ນລົດໄຟ;

5. **ສະຖານີຕົ້ນທາງ** ໝາຍເຖິງ ສະຖານີຈຸດເລີ່ມຕົ້ນອອກຂອງຂະບວນລົດໄຟ;

6. **ສະຖານີປາຍທາງ** ໝາຍເຖິງ ສະຖານີສຸດທ້າຍຂອງຂະບວນລົດໄຟ;

7. **ສິນຄ້າ** ໝາຍເຖິງ ວັດຖຸ, ສິ່ງຂອງ, ສັດ, ຜະລິດຕະພັນອື່ນ ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການ ຫຼື ຄວາມຈຳເປັນຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້ ຊຶ່ງມີຄຸນຄ່າທາງດ້ານເສດຖະກິດ ລວມທັງຕູ້ສິນຄ້າ, ຖົງຂອງ, ຫີບຫໍ່, ພາຫະນະຂົນສົ່ງ ຫຼື ວັດຖຸປະກອບອື່ນທີ່ຄ້າຍຄືກັນ;

8. **ແທ່ນຂຶ້ນລົງລົດໄຟ** ໝາຍເຖິງ ບ່ອນອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານຂຶ້ນລົງ ແລະ ການປ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າຈາກຕູ້ລົດໄຟ;

9. **ສາຍທາງລົດໄຟ** ໝາຍເຖິງ ຕອນທາງໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍຕອນທາງ ທີ່ຕໍ່ກັນຢູ່ລະຫວ່າງ ສະຖານີຕົ້ນທາງ ແລະ ສະຖານີປາຍທາງ;

10. **ທາງສະດວກ** ໝາຍເຖິງ ຕອນທາງໃດໜຶ່ງ ທີ່ປາສະຈາກສິ່ງກີດຂວາງ ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ຂະບວນລົດໄຟແລ່ນສະດວກໄປໄດ້ຕະຫຼອດຕາມຕອນທາງນັ້ນ;

11. **ໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງລົດໄຟ** ໝາຍເຖິງ ລະບົບທາງ, ສະຖານີ, ເຂດປອດໄພ, ເຂດສະຫງວນ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນ;

12. **ເຂດປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພທາງລົດໄຟ** ໝາຍເຖິງ ພື້ນທີ່ນັບແຕ່ໃຈກາງທາງລົດໄຟອອກໄປທັງສອງເບື້ອງ ຕາມຄວາມຈຳເປັນໃນການອອກແບບທາງລົດໄຟ ແລະ ຄວາມໄວຂອງລົດໄຟ;

13. **ຂົວຮ່ວມ** ໝາຍເຖິງ ຂົວທີ່ມີໜ້າທີ່ນຳໃຊ້ຮ່ວມກັນ ລະຫວ່າງພາຫະນະຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແລະ ທາງບົກ;

14. **ພະນັກງານປະຈຳຫົວຈັກລົດໄຟ** ໝາຍເຖິງ ຜູ້ຂັບລົດໄຟ ແລະ ນາຍຊ່າງ ໃນເວລາປະຕິບັດໜ້າທີ່;

15. **ການກວດກາເຕັກນິກລົດໄຟ** ໝາຍເຖິງ ການກວດກາຄຸນນະພາບລົດໄຟ ເປັນຕົ້ນ ໂຄງສ້າງ, ເຄື່ອງຈັກ, ລະບົບຂັບເຄື່ອນ, ລໍ້ເລື່ອນ, ຊ່ວງລ່າງ, ຫ້າມລໍ້, ໄຟຟ້າ, ນ້ຳ, ສື່ສານ, ສັນຍານ, ຄວັນ, ສຽງ ແລະ ອື່ນໆ;

16. **ໂລຈິດສະຕິກ (Logistic)** ໝາຍເຖິງ ລະບົບການຄຸ້ມຄອງບໍລິການ ຂະບວນການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າທີ່ມີການວາງແຜນ, ຄວບຄຸມ, ເກັບຮັກສາ, ຫຸ້ມຫໍ່, ຄ່ຽນຖ່າຍ, ຂົນສົ່ງ, ບໍລິການ ແລະ ສະໜອງຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນຈາກຕົ້ນທາງໄປຍັງປາຍທາງ ຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງລູກຄ້າຢ່າງເປັນຕ່ອງໂສ້;

17. **ເຄື່ອງໝາຍຕູ້ສິນຄ້າ** ໝາຍເຖິງ ສັນຍາລັກ, ກາໝາຍ, ຕົວໜັງສື ແລະ ຕົວເລກ ຢູ່ດ້ານນອກຂອງຕູ້ສິນຄ້າ;

18. **ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ** ໝາຍເຖິງ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຫຼື ຜູ້ຮັບມອບໝາຍທີ່ເປັນຄູ່ສັນຍາຂົນສົ່ງກັບຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ;

19. **ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ** ໝາຍເຖິງ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ເປັນເຈົ້າການ ຫຼື ຮັບຜິດຊອບແທນຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ທີ່ເຂົ້າຮ່ວມໃນການດຳເນີນການຂົນສົ່ງ;

20. **ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ** ໝາຍເຖິງ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີສິດຮັບເອົາສິນຄ້າຈາກຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ;

21. **ຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າ** ໝາຍເຖິງ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ເຮັດໜ້າທີ່ບໍລິການເກັບໂຮມ, ບັນຈຸ, ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ ແລະ ປະກອບເອກະສານ ມອບໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ;

22. **ສິນຄ້າອັນຕະລາຍ** ໝາຍເຖິງ ສິນຄ້າທີ່ມີກຳມັນຕະພາບລັງສີ, ທາດເຄມີທີ່ມີ ຫຼື ບໍ່ມີກິ່ນອາຍ ທີ່ເປັນອັນຕະລາຍຕໍ່ສຸຂະພາບ, ຊີວິດຂອງຄົນ, ສັດ ແລະ ພືດ;

23. **ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟລະຫວ່າງປະເທດ** ໝາຍເຖິງ ການບໍລິການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ຈາກ ສປປ ລາວ ໄປຕ່າງປະເທດ ຫຼື ຈາກຕ່າງປະເທດ ມາຍັງ ສປປ ລາວ;

24. **ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຜ່ານແດນ** ໝາຍເຖິງ ການບໍລິການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າຈາກ ສປປ ລາວ ຜ່ານປະເທດໃດໜຶ່ງ ໄປຍັງປະເທດທີສາມ ຫຼື ການຂົນສົ່ງຈາກປະເທດໃດໜຶ່ງຜ່ານ ສປປ ລາວ ໄປຍັງປະເທດທີສາມ;

25. **ຂະບວນການຂົນສົ່ງພິເສດ** ໝາຍເຖິງ ຂະບວນການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ, ສິນຄ້າ ແລະ ອຸປະກອນ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາໄພພິບັດທຳມະຊາດ, ອຸບັດຕິເຫດ, ໂລກລະບາດ ແລະ ການປ້ອງກັນຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ທີ່ໄດ້ຈັດສະເພາະ ໃຫ້ແລ່ນຕາມເວລາທີ່ບໍ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ໃນປຶ້ມບັນທຶກກຳນົດເວລາແລ່ນລົດ;

26. **ທາງຄູ່** ໝາຍເຖິງ ເສັ້ນທາງທີ່ຕິດກັນ ຫຼື ຄຽງກັນຢູ່ໃນລະດັບໜ້າທາງດຽວກັນ ນັບແຕ່ສອງເສັ້ນຂຶ້ນໄປ;

27. **ທາງຜ່ານທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ** ໝາຍເຖິງ ທາງທີ່ລັກຕັດຜ່ານທາງລົດໄຟ ຊຶ່ງເປັນທາງເຂົ້າອອກປະຈຳຂອງບຸກຄົນທີ່ອາໄສຢູ່ໃນບໍລິເວນນັ້ນ.

ມາດຕາ 4 ນະໂຍບາຍຂອງລັດ ກ່ຽວກັບວຽກງານການລົດໄຟ

ລັດ ສົ່ງເສີມ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງ ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ລົງທຶນໃສ່ການພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ດ້ວຍຮູບແບບການລົງທຶນຕ່າງໆ ເປັນຕົ້ນ ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ, ການສຳປະທານ ເພື່ອຊຸກຍູ້ການຜະລິດສິນຄ້າ, ການບໍລິການ ໃຫ້ມີການຂະຫຍາຍຕົວ, ທັນສະໄໝ, ເຊື່ອມຈອດ, ເຊື່ອມໂຍງກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ.

ລັດ ສົ່ງເສີມ ຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດວຽກງານການລົດໄຟ ດ້ວຍນະໂຍບາຍຕ່າງໆ ຕາມກົດໝາຍ, ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ເຂົ້າເຖິງແຫຼ່ງທຶນ ເພື່ອພັດທະນາ ແລະ ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃຫ້ແກ່ການບໍລິການຂອງຕົນ.

ລັດ ສົ່ງເສີມ ການພັດທະນາບຸກຄະລາກອນ, ການວິໄຈ, ການນຳໃຊ້ວິທະຍາສາດ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີ ທີ່ກ້າວໜ້າ ແລະ ທັນສະໄໝ ເຂົ້າໃນວຽກງານການລົດໄຟ.

ມາດຕາ 5 ຫຼັກການກ່ຽວກັບວຽກງານການລົດໄຟ

ການດຳເນີນວຽກງານການລົດໄຟ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມຫຼັກການ ດັ່ງນີ້:

1. ສອດຄ່ອງກັບແນວທາງ ນະໂຍບາຍ, ກົດໝາຍ, ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ, ຍຸດທະສາດການລົດໄຟ, ແຜນຜັງຕົວເມືອງ ແລະ ແຜນນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃນແຕ່ລະໄລຍະ;
2. ຄຸ້ມຄອງຢ່າງລວມສູນ ແລະ ເປັນເອກະພາບໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ;

3. ນໍາໃຊ້ເຕັກນິກ, ເຕັກໂນໂລຊີ ທີ່ທັນສະໄໝ ແລະ ໄດ້ມາດຕະຖານສາກົນ;

4. ຮັບປະກັນຄວາມໝັ້ນຄົງຂອງຊາດ, ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍຂອງສັງຄົມ, ສະດວກ, ວ່ອງໄວ, ໄວ້ວາງໃຈ, ປອດໄພ ແລະ ທັນເວລາ;

5. ເປີດເຜີຍ, ໂປ່ງໃສ, ຍຸຕິທໍາ, ສະເໝີພາບ ແລະ ສາມາດກວດສອບໄດ້;

6. ຮັບປະກັນຄຸນນະພາບ, ປະສິດທິພາບ, ປະສິດທິຜົນ ແລະ ຍືນຍົງ;

7. ປະສານສົມທົບລະຫວ່າງ ຂະແໜງການ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການຄຸ້ມຄອງ, ຄວບຄຸມ, ຕິດຕາມ ກວດກາ ວຽກງານການລົດໄຟ;

8. ຮັບປະກັນການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງປະຊາຊົນ ແລະ ທຸກພາກສ່ວນໃນສັງຄົມ;

9. ສອດຄ່ອງກັບສົນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

ມາດຕາ 6 ພັນທະກ່ຽວກັບວຽກງານການລົດໄຟ

ພົນລະເມືອງລາວ, ຄົນຕ່າງດ້າວ, ຄົນຕ່າງປະເທດ ແລະ ຄົນບໍ່ມີສັນຊາດ ທີ່ອາໄສ ຫຼື ເຄື່ອນໄຫວ ຢູ່ ສປປ ລາວ ລ້ວນແຕ່ມີພັນທະເຄົາລົບ ແລະ ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບວຽກງານການລົດໄຟ, ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ, ປົກປັກຮັກສາທາງລົດໄຟ, ສິ່ງແວດລ້ອມ ລວມທັງການຮັກສາຄວາມສະອາດ, ສວຍງາມ, ເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍຂອງການສັນຈອນ ແລະ ປະຕິບັດພັນທະອື່ນ ກ່ຽວກັບວຽກງານການລົດໄຟ.

ມາດຕາ 7 ຂອບເຂດການນໍາໃຊ້ກົດໝາຍ

ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ນໍາໃຊ້ສໍາລັບ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງ ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດທີ່ພົວພັນ ແລະ ເຄື່ອນໄຫວ ກ່ຽວກັບວຽກງານການລົດໄຟ ຢູ່ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 8 ການຮ່ວມມືສາກົນ

ລັດ ສົ່ງເສີມການພົວພັນຮ່ວມມືກັບ ຕ່າງປະເທດ, ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ກ່ຽວກັບວຽກງານການລົດໄຟ ບົນພື້ນຖານການເຄົາລົບອໍານາດອະທິປະໄຕຂອງ ສປປ ລາວ ດ້ວຍການແລກປ່ຽນບົດຮຽນ, ຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ, ວິທະຍາສາດ, ເຕັກນິກ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີ, ການພັດທະນາຊັບພະຍາກອນມະນຸດ, ປະຕິບັດສົນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

ພາກທີ II
ຍຸດທະສາດການລົດໄຟ

ມາດຕາ 9 ຍຸດທະສາດການລົດໄຟ

ຍຸດທະສາດການລົດໄຟ ແມ່ນ ແຜນໄລຍະຍາວ ທີ່ກໍານົດນະໂຍບາຍ ແລະ ທິດທາງລວມ ຂອງລັດຖະບານ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ແຜນພັດທະນາທາງລົດໄຟ, ບຸກຄະລາກອນ ແລະ ການບໍລິການ ກ່ຽວກັບການ

ລົດໄຟ ໃຫ້ສາມາດ ເຊື່ອມໂຍງ, ເຊື່ອມຈອດກັບ ການຂົນສົ່ງປະເພດອື່ນ ຂອງ ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ.

ມາດຕາ 10 ການສ້າງຍຸດທະສາດການລົດໄຟ

ການສ້າງຍຸດທະສາດການລົດໄຟ ຕ້ອງຮັບປະກັນຄວາມສອດຄ່ອງກັບ ນະໂຍບາຍ, ວິໄສທັດ ແລະ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ, ແຜນພັດທະນາຕົວເມືອງ, ແຜນນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ, ຮັບປະກັນການນຳໃຊ້ ເຕັກນິກ, ເຕັກໂນໂລຊີທີ່ ທັນສະໄໝ, ປອດໄພ ເຂົ້າໃນການກໍ່ສ້າງໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງລົດໄຟ, ການບໍລິການ ແລະ ການຂົນສົ່ງ.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ປະສານສົມທົບກັບ ກະຊວງ, ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຄົ້ນຄວ້າສ້າງຍຸດທະສາດການລົດໄຟ ແຕ່ລະໄລຍະ ເພື່ອສະເໜີລັດຖະບານພິຈາລະນາຕົກລົງ ແລ້ວສະເໜີຕໍ່ສະພາແຫ່ງຊາດ ພິຈາລະນາຮັບຮອງ.

ພາກທີ III
ທາງລົດໄຟ
ໝວດທີ 1
ປະເພດທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 11 ທາງລົດໄຟ

ທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ທາງເຫຼັກ ທີ່ປະກອບດ້ວຍສອງລາງເຫຼັກ ວາງເທິງ ໝອນໄມ້ ຫຼື ຄອນກຣີດ ທີ່ສ້າງເປັນລະບົບທາງດ່ຽວ ຫຼື ທາງຄູ່ຢູ່ໜ້າດິນ, ໃຕ້ດິນ ຫຼື ເທິງໜ້າດິນ ຊຶ່ງມີເປົ້າໝາຍຂົນສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ.

ມາດຕາ 12 ປະເພດທາງລົດໄຟ

ທາງລົດໄຟ ມີ ສາມປະເພດ ດັ່ງນີ້:

1. ທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ;
2. ທາງລົດໄຟໃນຕົວເມືອງ;
3. ທາງລົດໄຟສະເພາະ.

ມາດຕາ 13 ທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ

ທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ ແມ່ນ ທາງລົດໄຟທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງ ນະຄອນຫຼວງ, ແຂວງ ເປັນທາງຍຸດທະສາດສາຍຫຼັກ ທີ່ຮັບໃຊ້ຜົນປະໂຫຍດລວມຂອງຊາດ, ວຽກງານປ້ອງກັນຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດລະຫວ່າງຊາດ, ມີຄວາມສຳຄັນທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະ ແມ່ນທາງເຊື່ອມຈອດກັບດ່ານສາກົນລະຫວ່າງປະເທດ.

ທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ ອາດຖືກກຳນົດເປັນທາງ ອະນຸພາກພື້ນ ຫຼື ພາກພື້ນ.

ມາດຕາ 14 ທາງລົດໄຟໃນຕົວເມືອງ

ທາງລົດໄຟໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນ ທາງລົດໄຟທີ່ຮັບໃຊ້ການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ໃນຕົວເມືອງ ແລະ ເຂດຊານເມືອງ.

ມາດຕາ 15 ທາງລົດໄຟສະເພາະ

ທາງລົດໄຟສະເພາະ ແມ່ນ ທາງລົດໄຟທີ່ຮັບໃຊ້ການຂົນສົ່ງສະເພາະຂອງ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ເປັນຕົ້ນ ການຂົນສົ່ງ ນັກທ່ອງທ່ຽວ ໃນເຂດທ່ອງທ່ຽວ, ແຮ່ທາດ ຫຼື ຜົນຜະລິດກະສິກຳ.

ມາດຕາ 16 ຄວາມກວ້າງຂອງລາງລົດໄຟ

ຄວາມກວ້າງຂອງລາງລົດໄຟ ແມ່ນ ໄລຍະຫ່າງລະຫວ່າງດ້ານໃນທັງສອງຂ້າງຂອງຕົວລາງ ຊຶ່ງມີຂະໜາດ ດັ່ງນີ້:

1. ໜຶ່ງແມັດ;
2. ໜຶ່ງແມັດສີ່ຮ້ອຍສາມສິບຫ້າ ມິລີແມັດ.

ລາງລົດໄຟສຳລັບທາງລົດໄຟໃນຕົວເມືອງ ແລະ ທາງລົດໄຟສະເພາະ ອາດມີຄວາມກວ້າງ ຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກສະເພາະ.

ມາດຕາ 17 ທາງລົດໄຟ ຕັດກັບ ຖະໜົນ ຫຼື ທາງຫຼວງ, ທາງລົດໄຟ ຕັດກັບ ທາງລົດໄຟ

ທາງລົດໄຟຕັດກັບ ຖະໜົນ ຫຼື ທາງຫຼວງ ມີ ດັ່ງນີ້:

1. ທາງລົດໄຟ ທີ່ມີຄວາມໄວອອກແບບ ໜຶ່ງຮ້ອຍຫົກສິບ ກິໂລແມັດ ຕໍ່ຊົ່ວໂມງ ຂຶ້ນໄປ ຕັດກັບຖະໜົນ ຫຼື ທາງຫຼວງ ຕ້ອງກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ໃຫ້ມີລະດັບຕ່າງກັນຢູ່ຈຸດຕັດກັນນັ້ນ;

2. ທາງລົດໄຟທີ່ມີຄວາມໄວອອກແບບ ໜ້ອຍກວ່າ ໜຶ່ງຮ້ອຍຫົກສິບ ກິໂລແມັດ ຕໍ່ຊົ່ວໂມງ, ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟຕັດກັບຖະໜົນ ຫຼື ທາງຫຼວງນັ້ນ ອາດມີລະດັບດຽວກັນ ຫຼື ຕ່າງກັນ ໂດຍອີງຕາມຄວາມຈຳເປັນທາງດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ຄວາມປອດໄພ.

ສຳລັບລະດັບຕັດກັນຂອງທາງລົດໄຟກັບ ຖະໜົນ ຫຼື ທາງຫຼວງ ໃຫ້ມີຄວາມສູງ ຫ້າແມັດ ຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫຼວງ.

ທາງລົດໄຟ ຕັດກັບ ທາງລົດໄຟ ມີ ດັ່ງນີ້:

1. ທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ ຕັດກັບ ທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ ຕ້ອງກໍ່ສ້າງໃຫ້ມີລະດັບຕ່າງກັນຢູ່ທີ່ຈຸດຕັດກັນ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ;

2. ທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ ຕັດກັບ ທາງລົດໄຟໃນຕົວເມືອງ, ທາງລົດໄຟສະເພາະ ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ອາດມີລະດັບດຽວກັນ ຫຼື ຕ່າງກັນ ໂດຍອີງຕາມຄວາມຈຳເປັນທາງດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ຄວາມປອດໄພ.

ໝວດທີ 2
ໂຄງປະກອບ, ສິ່ງປະກອບ ແລະ ສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 18 ໂຄງປະກອບທາງລົດໄຟ

ໂຄງປະກອບທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ສິ່ງທີ່ສ້າງຂຶ້ນຢູ່ໜ້າ, ຂ້າງ, ເທິງ ແລະ ໃຕ້ທາງລົດໄຟ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ໂຄງສ້າງ, ລະບົບລະບາຍນ້ຳ, ທາງ, ບ່າທາງ, ຕະລິ່ງທາງ, ຝາກັນດິນ, ກຳແພງຕ້ານເຈື່ອນ, ຂົວ, ຮິວ, ອຸໂມງ, ລາງ, ໝອນລາງ, ອຸປະກອນຍຶດລາງ, ຫີນໂຮຍທາງ, ລະບົບສັບປ່ຽນລາງ ແລະ ອື່ນໆ.

ມາດຕາ 19 ສິ່ງປະກອບທາງລົດໄຟ

ສິ່ງປະກອບທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ຜູ້ນຳໃຊ້ທາງລົດໄຟ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍສະຖານີ, ແທ່ນຂຶ້ນລົງຂອງຜູ້ໂດຍສານ, ປ້າຍຈະລາຈອນ, ເຄື່ອງໝາຍຈະລາຈອນ, ລະບົບໄຟສັນຍານ, ລະບົບແຈກຈ່າຍໄຟຟ້າ ແລະ ແສງສະຫວ່າງ, ລະບົບສື່ສານ, ບ່ອນຈອດລົດ, ລານວາງຕູ້ສິນຄ້າ, ສາງສິນຄ້າ, ລະບົບກັບສຽງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນ.

ມາດຕາ 20 ສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພທາງລົດໄຟ

ສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ສິ່ງທີ່ສ້າງຂຶ້ນ ເພື່ອປ້ອງກັນໂຄງປະກອບທາງລົດໄຟ ເປັນຕົ້ນ ຮົ້ວ, ຮາວ, ກຳແພງ, ສິ່ງປ້ອງກັນການເຊາະເຈື່ອນຂອງທາງ ແລະ ສິ່ງປ້ອງກັນອື່ນ.

ໝວດທີ 3
ເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 21 ເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ

ເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ພື້ນທີ່ທາງລົດໄຟ, ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟຢູ່ ໜ້າດິນ, ເທິງໜ້າດິນ, ໃຕ້ດິນ, ເທິງໜ້ານ້ຳ ລວມທັງພື້ນທີ່ສະຫງວນຂອງສະຖານີ ຊຶ່ງບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການກໍ່ສ້າງ, ປູກສ້າງ ຫຼື ດຳເນີນກິດຈະການໃດໜຶ່ງ ເວັ້ນເສຍແຕ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍສົມທົບກັບກະຊວງ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ການນຳໃຊ້ເຂດສະຫງວນ ເພື່ອດຳເນີນກິດຈະການໃດໜຶ່ງ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບການຕ່າງຫາກ.

ມາດຕາ 22 ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟຢູ່ໜ້າດິນ

ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟຢູ່ໜ້າດິນ ແມ່ນ ພື້ນທີ່ຈາກໃຈກາງຂອງລາງລົດໄຟ ເບື້ອງລະບໍ່ເກີນ ຫ້າສິບແມັດ ຊຶ່ງສະຫງວນໄວ້ ເພື່ອກໍ່ສ້າງ ແລະ ດັດປັບແລວທາງລົດໄຟ ລວມທັງການຂະຫຍາຍກິດຈະການຕ່າງໆ ຂອງທາງລົດໄຟໃນອະນາຄົດ, ການກຳນົດພື້ນທີ່ສະຫງວນດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ອີງຕາມຄວາມຈຳເປັນທາງດ້ານມາດຕະຖານເຕັກນິກ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ.

ໃນກໍລະນີ ທີ່ມີພື້ນທີ່ຈຳກັດໃນເຂດຊຸມຊົນໜາແໜ້ນ, ເຂດວັດຖຸບູຮານ ແລະ ອື່ນໆ ພື້ນທີ່ເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟໜ້າດິນ ອາດຈະກຳນົດໃຫ້ຫຼຸດລົງ ຕາມຄວາມຈຳເປັນຂອງມາດຕະຖານເຕັກນິກ.

ມາດຕາ 23 ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟຢູ່ເທິງໜ້າດິນ

ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟຢູ່ເທິງໜ້າດິນມີ ລວງສູງ ນັບແຕ່ທີ່ວາງຕາມລວງກ້າງ ດັ່ງນີ້:

1. ຫ້າແມັດ ສາມສິບສອງຊັງຕີແມັດ ສຳລັບທາງລົດໄຟທີ່ມີຄວາມກວ້າງຂອງລາງ ໜຶ່ງແມັດ;
2. ຫົກແມັດ ເຈັດສິບຫ້າຊັງຕີແມັດ ສຳລັບທາງລົດໄຟທີ່ມີຄວາມກວ້າງຂອງລາງ ໜຶ່ງແມັດ ສີ່ຮ້ອຍສາມສິບຫ້າ ມິລິແມັດ.

ສຳລັບໄລຍະຫ່າງລະຫວ່າງ ຈຸດສູງສຸດຂອງລົດໄຟ ທີ່ແລ່ນຕັດຜ່ານແລວສາຍສົ່ງໄຟຟ້າແຮງສູງ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 24 ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟຢູ່ໃຕ້ດິນ

ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟຢູ່ໃຕ້ດິນ ແມ່ນ ພື້ນທີ່ທີ່ສະຫງວນໄວ້ ເພື່ອປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ກິດຈະການໃດໜຶ່ງຢູ່ໃຕ້ພື້ນທາງລົດໄຟ ເຊັ່ນ ທາງຍ່າງລອດໃຕ້ດິນ, ວາງທໍ່ນ້ຳປະປາ, ສາຍໂທລະສັບ, ສາຍໄຟຟ້າ, ທໍ່ສົ່ງອາຍແກັສ ຫຼື ນ້ຳມັນ.

ໃນກໍລະນີຕ້ອງການກໍ່ສ້າງກິດຈະການໃດໜຶ່ງ ທີ່ຝັງຢູ່ພື້ນໃຕ້ດິນຂອງເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ ຕ້ອງໄດ້ຂໍອະນຸຍາດນຳກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

ມາດຕາ 25 ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟຢູ່ເທິງໜ້ານ້ຳ

ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟຢູ່ເທິງໜ້ານ້ຳ ແມ່ນ ພື້ນທີ່ສະຫງວນຈາກຂອບນອກສຸດຂອງໂຄງສ້າງຂົວທາງລົດໄຟ ເພື່ອປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ບໍ່ໃຫ້ມີການກໍ່ສ້າງ ແລະ ຂຸດຄົ້ນແຮ່ທາດ ຫຼື ບໍ່ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງຕ່າງໆ ເວັ້ນເສຍແຕ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍສົມທົບກັບກະຊວງ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟ ຢູ່ເທິງໜ້ານ້ຳ ມີ ດັ່ງນີ້:

1. ດ້ານເໜືອນ້ຳໄຫຼ ແລະ ລຸ່ມນ້ຳໄຫຼຂອງຂົວທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ເບື້ອງລະ ໜຶ່ງພັນແມັດ ບໍ່ໃຫ້ມີການກໍ່ສ້າງກິດຈະການຕ່າງໆ ເປັນຕົ້ນ ການຖົມດິນໃສ່ແມ່ນ້ຳ, ກັ້ນແມ່ນ້ຳ, ຕິດຕັ້ງຂົວລອຍ ຫຼື ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນທີ່ເປັນອັນຕະລາຍ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງຂົວທາງລົດໄຟ.
2. ດ້ານເໜືອນ້ຳໄຫຼ ແລະ ລຸ່ມນ້ຳໄຫຼຂອງຂົວທາງລົດໄຟ ບໍ່ໃຫ້ມີການຂຸດຄົ້ນແຮ່ທາດ ຫຼື ບໍ່ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງຕ່າງໆ ຊຶ່ງລະອຽດ ມີ ດັ່ງນີ້:
   - ຂົວທາງລົດໄຟ ທີ່ມີຄວາມຍາວ ໜ້ອຍກວ່າ ໜຶ່ງຮ້ອຍແມັດ ຢູ່ດ້ານເໜືອນ້ຳໄຫຼ ແມ່ນ ຫ້າຮ້ອຍແມັດ ແລະ ຢູ່ດ້ານລຸ່ມນ້ຳໄຫຼ ແມ່ນ ໜຶ່ງພັນແມັດ;
   - ຂົວທາງລົດໄຟ ທີ່ມີຄວາມຍາວຫຼາຍກວ່າ ໜຶ່ງຮ້ອຍແມັດ ແຕ່ໜ້ອຍກວ່າ ຫ້າຮ້ອຍແມັດ ຢູ່ດ້ານເໜືອນ້ຳໄຫຼ ແມ່ນ ຫ້າຮ້ອຍແມັດ ແລະ ຢູ່ດ້ານລຸ່ມນ້ຳໄຫຼ ແມ່ນ ສອງພັນແມັດ;

- ຂົວທາງລົດໄຟ ທີ່ມີຄວາມຍາວຫຼາຍກວ່າ ຫ້າຮ້ອຍແມັດ ຢູ່ດ້ານເໜືອນ້ຳໄຫຼ ແມ່ນ ຫ້າຮ້ອຍແມັດ ແລະ ຢູ່ດ້ານລຸ່ມນ້ຳໄຫຼ ແມ່ນ ສາມພັນແມັດ.

ມາດຕາ 26 ພື້ນທີ່ສະຫງວນຂອງສະຖານີລົດໄຟ

ພື້ນທີ່ສະຫງວນຂອງສະຖານີລົດໄຟ ແມ່ນ ພື້ນທີ່ສຳລັບກໍ່ສ້າງ ຫຼື ຂະຫຍາຍ ສະຖານີລົດໄຟ ຊຶ່ງມີຂອບເຂດ ດັ່ງນີ້:

1. ສຳລັບສະຖານີໃຫຍ່ ລວງກວ້າງ ສອງຮ້ອຍສີ່ສິບແມັດ ຫາ ຫ້າຮ້ອຍແມັດ ແລະ ລວງຍາວ ສອງພັນແມັດ ຫາ ສາມພັນແມັດ ຕາມຈຸດພິເສດຂອງພື້ນທີ່;
2. ສຳລັບສະຖານີນ້ອຍ ລວງກວ້າງ ຮ້ອຍຫົກສິບແມັດ ຫາ ສອງຮ້ອຍແມັດ ແລະ ລວງຍາວ ພັນຫ້າຮ້ອຍແມັດ ຫາ ສອງພັນແມັດ ຕາມຈຸດພິເສດຂອງພື້ນທີ່.

ພາກທີ IV
ກິດຈະການ ການລົດໄຟ
ໝວດທີ 1
ການວາງແຜນພັດທະນາທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 27 ການວາງແຜນພັດທະນາທາງລົດໄຟ

ການວາງແຜນພັດທະນາທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການເກັບກຳ, ສຶກສາ, ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ວິໄຈຂໍ້ມູນທາງດ້ານພູມສາດ, ພູມສັນຖານ, ອຸທົກກະສາດ, ຊົນລະສາດ, ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ເຕັກນິກ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ເພື່ອກຳນົດຍຸດທະສາດການລົດໄຟ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ.

ມາດຕາ 28 ການອະນຸມັດໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ ແລະ ທາງລົດໄຟໃນຕົວເມືອງ ຈະປະຕິບັດໄດ້ ກໍຕໍ່ເມື່ອໄດ້ຜ່ານຂັ້ນຕອນການປະເມີນຜົນທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດຈາກລັດຖະບານ ແລະ ຮັບຮອງຈາກສະພາແຫ່ງຊາດ.

ສຳລັບໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟສະເພາະ ຈະປະຕິບັດໄດ້ ກໍຕໍ່ເມື່ອໄດ້ຜ່ານຂັ້ນຕອນການປະເມີນຜົນທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ໄດ້ຜ່ານການເຫັນດີຈາກອົງການປົກຄອງ ແລະ ສະພາປະຊາຊົນຂັ້ນແຂວງ ແລະ ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດ ຈາກກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ບົນພື້ນຖານການປະສານສົມທົບກັບກະຊວງ, ອົງການ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ໝວດທີ 2
ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 29 ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ວິໄຈທາງດ້ານເສດຖະກິດ, ເຕັກນິກ, ເຕັກໂນໂລຊີ, ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມສັງຄົມ ແລະ ທຳມະຊາດ ໂດຍອີງຕາມ ປະເພດ, ລັກສະນະ ແລະ ຂະໜາດ ຂອງໂຄງການ.

ມາດຕາ 30 ຄາດໝາຍຂອງການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ມີ ຄາດໝາຍຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຜົນປະໂຫຍດສູງສຸດຂອງຊາດ;
2. ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຈາກໂຄງການ;
3. ມູນຄ່າ ແລະ ອາຍຸການນຳໃຊ້ ຂອງໂຄງການ;
4. ປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນທາງດ້ານ ເສດຖະກິດ, ເຕັກນິກ ແລະ ສັງຄົມ;
5. ຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມສັງຄົມ ແລະ ທຳມະຊາດ ແລະ ສຸຂະພາບຂອງປະຊາຊົນ ທີ່ເກີດຈາກໂຄງການ;
6. ການດຳເນີນງານ ແລະ ວິທີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ.

ມາດຕາ 31 ບົດລາຍງານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ບົດລາຍງານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ບົດວິພາກທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ເຕັກນິກ ຂອງໂຄງການ ເປັນຕົ້ນ ປະສິດທິຜົນທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ການລົງທຶນ, ການສຶກສາດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີ ກ່ຽວກັບການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ລວມທັງຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມສັງຄົມ ແລະ ທຳມະຊາດ.

ມາດຕາ 32 ເນື້ອໃນຂອງບົດລາຍງານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ບົດລາຍງານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ປະກອບດ້ວຍເນື້ອໃນ ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ສຶກສາກ່ຽວກັບ ນະໂຍບາຍ, ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ ແລະ ວຽກງານປ້ອງກັນຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ;
2. ປະເມີນມູນຄ່າລວມຂອງໂຄງການ, ຄວາມຕ້ອງການທາງດ້ານທຶນຮອນໃນແຕ່ລະໄລຍະ, ບັນດາແຫຼ່ງທຶນ ແລະ ປະສິດທິຜົນທີ່ຈະໄດ້ຮັບຈາກການລົງທຶນ ລວມທັງຜູ້ທີ່ຈະໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມຈາກໂຄງການ;

3. ສຶກສາກ່ຽວກັບ ຂະໜາດຂອງໂຄງການ, ເຕັກນິກ, ເຕັກໂນໂລຊີທີ່ເໝາະສົມກັບສະພາບຄວາມເປັນຈິງທາງດ້ານ ພູມສາດ, ທໍລະນີສາດ, ພື້ນແຜ່ນດິນໄຫວ, ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຂອງແຕ່ລະທ້ອງຖິ່ນ ໃນສະເພາະໜ້າ ແລະ ຍາວນານ ຕະຫຼອດເຖິງການ ຄຸ້ມຄອງ, ດຳເນີນງານ, ປົກປັກຮັກສາ ແລະ ເຮັດໃຫ້ໂຄງການມີຄວາມຍືນຍົງ;

4. ສຶກສາກ່ຽວກັບຄວາມຕ້ອງການທາງດ້ານ ວັດສະດຸ, ອຸປະກອນ, ແຮງງານ, ການຝຶກອົບຮົມບຸກຄະລາກອນ ແລະ ອື່ນໆ;

5. ສຶກສາກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງທີ່ມີໃນປັດຈຸບັນ, ຄວາມຈຳເປັນ ແລະ ປະສິດທິຜົນ ໃນການສ້າງຕັ້ງຄະນະຄຸ້ມຄອງໂຄງການສະເພາະ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ;

6. ສຶກສາກ່ຽວກັບກຸ່ມເປົ້າໝາຍ ທີ່ຈະໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຈາກໂຄງການ ເຊັ່ນ ການກະຈາຍລາຍໄດ້ ແລະ ການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ ໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນ ລວມທັງສຶກສາຜົນກະທົບຕໍ່ການຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານ, ຕັ້ງພູມລຳເນົາໃໝ່, ປົກປັກຮັກສາຮີດຄອງປະເພນີ ແລະ ວັດທະນະທຳ ທີ່ເປັນມໍລະດົກອັນລ້ຳຄ່າຂອງປະຊາຊົນລາວບັນດາເຜົ່າ;

7. ສຶກສາກ່ຽວກັບຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມສັງຄົມ ແລະ ທຳມະຊາດ ເຊັ່ນ ຊີວະນາໆພັນ, ແຫຼ່ງນ້ຳທຳມະຊາດ, ດິນຟ້າອາກາດ, ສຸຂະພາບຂອງປະຊາຊົນ ແລະ ອື່ນໆ ພ້ອມທັງມີມາດຕະການທີ່ເໝາະສົມ ເພື່ອປ້ອງກັນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມດັ່ງກ່າວ.

ມາດຕາ 33 ການຮັບຮອງບົດລາຍງານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ບົດລາຍງານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ຕ້ອງໄດ້ຮັບການຮັບຮອງຈາກກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

ສຳລັບການປະເມີນຜົນກະທົບທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມສັງຄົມ ແລະ ທຳມະຊາດ ຕ້ອງໄດ້ຜ່ານການຮັບຮອງຈາກກະຊວງຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ກະຊວງຖະແຫຼງຂ່າວ, ວັດທະນະທຳ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ຂະແໜງການອື່ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ເປັນຜູ້ຮັບຮອງສຸດທ້າຍເອົາບົດລາຍງານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ເພື່ອຈັດເຂົ້າໃນແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ.

ໝວດທີ 3
ການ ສຳຫຼວດ, ອອກແບບໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 34 ການ ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ

ການສຳຫຼວດໂຄງການ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການເກັບກຳຂໍ້ມູນລະອຽດດ້ານເສດຖະກິດ, ເຕັກນິກ ແລະ ສັງຄົມ ທີ່ຈຳເປັນ ເພື່ອກະກຽມໃຫ້ແກ່ການອອກແບບ.

ການອອກແບບໂຄງການ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການສ້າງແຜນຜັງລະອຽດທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ບົນພື້ນຖານການວິໄຈ ຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ຈາກການສຳຫຼວດ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ການສ້າງແຜນຜັງວິສະວະກຳ, ແຜນຜັງເຕັກນິກຄົບຊຸດ, ກຳນົດໝາຍການນຳໃຊ້ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ, ການປະເມີນມູນຄ່າ ແລະ ກຳນົດເວລາກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ.

ມາດຕາ 35 ຂັ້ນຕອນການ ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ

ການ ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ ໂຄງການ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ ໃຫ້ປະຕິບັດ ຕາມຂັ້ນຕອນ ດັ່ງນີ້:

1. ສຳຫຼວດ, ເກັບກຳ ແລະ ວິໄຈ ຂໍ້ມູນ;
2. ອອກແບບ ແລະ ປະເມີນມູນຄ່າ ເບື້ອງຕົ້ນ;
3. ອອກແບບພື້ນຖານ;
4. ອອກແບບ ແລະ ປະເມີນມູນຄ່າ ລະອຽດ;
5. ກະກຽມເອກະສານປະມູນໂຄງການ.

ມາດຕາ 36 ຄາດໝາຍຂອງການ ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ

ການ ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ ມີຄາດໝາຍ ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ສອດຄ່ອງກັບຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ;
2. ຮັບປະກັນຄວາມ ຊັດເຈນ, ຖືກຕ້ອງຕາມກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກຂອງໂຄງການແຕ່ລະປະເພດ ພ້ອມທັງສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງພາຍໃນ;
3. ຮັບປະກັນໃຫ້ປະລິມານ ແລະ ມູນຄ່າໂຄງການທີ່ຄິດໄລ່ນັ້ນ ໃກ້ຄຽງກັບມູນຄ່າຕົວຈິງທີ່ສຸດ;
4. ຮັບປະກັນປະສິດທິຜົນດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ຜົນປະໂຫຍດລວມຂອງຊາດ ແລະ ປະຊາຊົນ;
5. ຮັບປະກັນການ ອະນຸລັກ, ປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມສັງຄົມ ແລະ ທຳມະຊາດ, ຊັບສິນສາທາລະນະ, ຄວາມປອດໄພທາງດ້ານຊີວິດ ແລະ ຊັບສິນຂອງ ບຸກຄົນ, ລວມໝູ່ ແລະ ການຈັດຕັ້ງ.

ມາດຕາ 37 ເນື້ອໃນຂອງການ ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ

ການ ສຳຫຼວດ,ອອກແບບ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ ປະກອບດ້ວຍ ເນື້ອໃນຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບສະພາບຕົວຈິງດ້ານ ພູມສາດ, ພູມສັນຖານ, ທໍລະນີສາດ, ຄື້ນແຜ່ນດິນໄຫວ, ຊົນລະສາດ, ຊົນລະທານ, ອຸທົກກະສາດ, ສະຖາປັດຕະຍະກຳ, ສິ່ງແວດລ້ອມສັງຄົມ ແລະ ທຳມະຊາດ ເພື່ອສຳຫຼວດ, ອອກແບບທາງລົດໄຟ, ສະຖານີ, ອາຄານ, ເຮືອນພັກ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນ;
2. ແຜນຜັງສະຖາປັດຕະຍະກຳ, ແຜນຜັງວິສະວະກຳ, ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ;
3. ປະລິມານ ແລະ ມູນຄ່າໂຄງການ.

ມາດຕາ 38 ການຮັບຮອງ ເອກະສານການ ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ

ເອກະສານການ ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ ປະກອບດ້ວຍ ແຜນຜັງສະຖາປັດຕະຍະກຳ, ແຜນຜັງວິສະວະກຳ, ແຜນຜັງເຕັກນິກ ແລະ ແຜ່ນແຕ້ມລະອຽດ.

ເອກະສານການສຳຫຼວດ, ອອກແບບໂຄງການທີ່ຖືກຕ້ອງ ຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ລວມທັງໃບປະເມີນມູນຄ່າ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານໂຄງການ ຈະຖືກຮັບຮອງໂດຍກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

ໝວດທີ 4
ການກຳນົດພື້ນທີ່ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ແລະ ການຊົດເຊີຍການເວນຄືນ

ມາດຕາ 39 ການກຳນົດພື້ນທີ່ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ພື້ນທີ່ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ປະກອບດ້ວຍ ພື້ນທີ່ທາງລົດໄຟ, ສະຖານີ, ອາຄານ, ເຮືອນພັກ, ເຂດສະຫງວນ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ.

ການກຳນົດພື້ນທີ່ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ໃຫ້ປະຕິບັດ ດັ່ງນີ້:

1. ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ, ຍຸດທະສາດການລົດໄຟ ແລະ ແຜນແມ່ບົດຈັດສັນທີ່ດິນແຫ່ງຊາດ;
2. ກຳນົດ ພື້ນທີ່ ແລະ ເວລາໃນການສະໜອງພື້ນທີ່ໂຄງການ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຕາຕະລາງເວລາຂອງແຜນດຳເນີນງານທີ່ໄດ້ຮັບຮອງ ຫຼື ຕາມການຕົກລົງຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໂດຍປະສານສົມທົບກັບອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ;
3. ສ້າງແຜນການຊົດເຊີຍ, ທົດແທນຄວາມເສຍຫາຍທີ່ມີຂໍ້ມູນອ້າງອີງຢ່າງຖືກຕ້ອງ, ໂປ່ງໃສ, ຄົບຖ້ວນ ແລະ ມີການປະກອບສ່ວນຂອງບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ກ່ຽວກັບການສະໜອງພື້ນທີ່ກ່ອນເລີ່ມຕົ້ນໂຄງການ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບກົດໝາຍ;
4. ມີຄະນະຮັບຜິດຊອບແກ້ໄຂການສະໜອງພື້ນທີ່ ໂດຍແມ່ນອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ເປັນເຈົ້າການ.

ມາດຕາ 40 ການເວນຄືນທີ່ດິນໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ເມື່ອລັດຕ້ອງການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຂອງ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີເອກະສານກ່ຽວກັບສິດນຳໃຊ້ທີ່ດິນຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ ແລະ ທີ່ດິນທີ່ມີສິດນຳໃຊ້ຕາມປະເພນີ ເພື່ອກິດຈະການ ການລົດໄຟ ລັດຕ້ອງເວນຄືນທີ່ດິນດັ່ງກ່າວ ຕາມກົດໝາຍ.

ສຳລັບທີ່ດິນທີ່ບໍ່ມີເອກະສານກ່ຽວກັບສິດນຳໃຊ້ ລັດຈະບໍ່ທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍທີ່ດິນດັ່ງກ່າວ ແຕ່ຈະໄດ້ຮັບການທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍຕໍ່ການສູນເສຍສິ່ງປູກສ້າງ, ຕົ້ນໄມ້ ແລະ ພືດລະປູກ ຕາມມູນຄ່າຍ່ວນແທນທີ່ກົດໄວ້ໄດ້.

ມາດຕາ 41 ການ ຊົດເຊີຍ, ທົດແທນ ຄ່າເສຍຫາຍ

ການ ຊົດເຊີຍ, ທົດແທນ ຄ່າເສຍຫາຍ, ການຍົກຍ້າຍ ທີ່ຢູ່ອາໄສ ແລະ ສິ່ງກີດຂວາງ ຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ສຳເລັດກ່ອນການສະໜອງພື້ນທີ່ໂຄງການ ໂດຍປະສານສົມທົບລະຫວ່າງ ໂຄງການ, ຂະແໜງການ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ດ້ວຍການສ້າງສັນຍາມອບຮັບໄວ້ເປັນຫຼັກຖານ.

ການຊົດເຊີຍ, ທົດແທນ ຄ່າເສຍຫາຍ ທີ່ເກີດຂຶ້ນຈາກການສະໜອງພື້ນທີ່ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟໃຫ້ປະຕິບັດຕາມຫຼັກການ ດັ່ງນີ້:

1. ຮັບປະກັນຜົນປະໂຫຍດລວມຂອງຊາດ, ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ, ການຈັດຕັ້ງ ຢ່າງສົມເຫດສົມຜົນ;
2. ຮັບປະກັນໃຫ້ຜູ້ຖືກຍົກຍ້າຍມີທີ່ຢູ່ອາໄສ ແລະ ຊີວິດການເປັນຢູ່ ທີ່ດີກວ່າລະດັບກ່ອນການຍົກຍ້າຍ;
3. ຮັບປະກັນຄວາມຍຸຕິທຳ, ສະເໝີພາບ, ໂປ່ງໃສ ແລະ ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ.
4. ຮັບປະກັນການປະຕິບັດການ ຊົດເຊີຍ, ທົດແທນ ຄ່າເສຍຫາຍ ຕາມເປົ້າໝາຍໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ເປັນຕົ້ນ ໂຄງການລົງທຶນ ຂອງລັດ, ລັດຮ່ວມທຶນ ແລະ ເອກະຊົນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາ.

ສຳລັບການຊົດເຊີຍ, ທົດແທນ ຄ່າເສຍຫາຍ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຈັດສັນ ພູມລຳເນົາ ແລະ ອາຊີບ.

ມາດຕາ 42 ການສະໜອງພື້ນທີ່ໃຫ້ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ຜູ້ທີ່ໄດ້ຖືກເວນຄືນທີ່ດິນ ຕ້ອງໄດ້ສະໜອງພື້ນທີ່ໃຫ້ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ເມື່ອໄດ້ຮັບຄ່າຊົດເຊີຍ, ທົດແທນ ຄ່າເສຍຫາຍແລ້ວ.

ມາດຕາ 43 ການຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ທີ່ດິນໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ພື້ນທີ່ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ແລະ ແຫຼ່ງວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ເປັນຕົ້ນ ບໍ່ດິນ, ບໍ່ຫີນ, ບໍ່ຊາຍ ທີ່ສະຫງວນໄວ້ສຳລັບໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ດ້ວຍການສຳຫຼວດ ປັກຫຼັກໝາຍຂອບເຂດຂອງທີ່ດິນໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ແລະ ນຳສະເໜີຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງພິຈາລະນາ ຂຶ້ນບັນຊີ ແລະ ຈົດທະບຽນເປັນທີ່ດິນໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ພ້ອມທັງນຳໃຊ້ ແລະ ປົກປັກຮັກສາ ໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນ, ຮັບປະກັນບໍ່ໃຫ້ມີການບຸກລຸກ ຫຼື ນຳໃຊ້ ທີ່ດິນໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟໄປສູ່ເປົ້າໝາຍອື່ນ.

ໝວດທີ 5
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບຸລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 44 ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ມີ ດັ່ງນີ້:

1. ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟໃໝ່ ຕ້ອງເລີ່ມຈາກການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້, ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ, ດຳເນີນການກໍ່ສ້າງ, ຕິດຕັ້ງໂຄງປະກອບ, ສິ່ງປະກອບ ແລະ ສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພຂອງທາງລົດໄຟ ຈົນສຳເລັດການກໍ່ສ້າງ;

2. ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟຄືນໃໝ່ ຕ້ອງເລີ່ມຈາກການສຳຫຼວດ, ອອກແບບ ແລະ ດຳເນີນການກໍ່ສ້າງ ຊ່ວງທາງລົດໄຟເກົ່າທັງໝົດ ໃຫ້ໄດ້ຕາມຂະໜາດ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກເດີມ;

3. ການຍົກລະດັບມາດຕະຖານທາງລົດໄຟ ຕ້ອງເລີ່ມຈາກການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້, ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ, ກໍ່ສ້າງ, ປະກອບ ແລະ ຕິດຕັ້ງສິ່ງປະກອບ ແລະ ສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພຂອງທາງລົດໄຟ ໃຫ້ໄດ້ມາດຕະຖານເຕັກນິກສູງກວ່າເກົ່າ ຕາມການອອກແບບ.

ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ຕ້ອງດຳເນີນການຕາມຂັ້ນຕອນຂອງຂະບວນການກໍ່ສ້າງ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບແຜນດຳເນີນງານ, ງົບປະມານ, ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ຮັບປະກັນຄຸນນະພາບ, ຄວາມປອດໄພ, ການປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ, ປະຕິບັດຕາມຮີດຄອງປະເພນີອັນດີງາມ ແລະ ກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 45 ທາງເຂົ້າຫາເຂດໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ທາງເຂົ້າຫາເຂດໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ທາງສະເພາະ ເພື່ອຂົນສົ່ງ ແຮງງານ, ວັດຖຸປະກອບ, ສິ່ງຂອງ, ພາຫະນະກົນຈັກ ແລະ ອື່ນໆ ເຂົ້າຫາສະຖານທີ່ກໍ່ສ້າງ. ໃນກໍລະນີ ທາງສະເພາະດັ່ງກ່າວ ຖືກຕັດຜ່ານທີ່ດິນຂອງປະຊາຊົນ ຕ້ອງມີການທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍ ແລະ ຄ່ານຳໃຊ້.

ໃນກໍລະນີ ທີ່ນຳໃຊ້ທາງເດີມເຂົ້າຫາເຂດໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ ຕ້ອງໄດ້ສ້ອມແປງເປັນປົກກະຕິ. ເມື່ອສຳເລັດແຕ່ລະຊ່ວງຂອງໂຄງການຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ ຕ້ອງໄດ້ສ້ອມແປງໃຫ້ຢູ່ໃນສະພາບເດີມ.

ມາດຕາ 46 ການບູລະນະຮັກສາທາງລົດໄຟ

ການບູລະນະຮັກສາທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການຕິດຕາມ ກວດກາ ສະພາບທາງລົດໄຟ ເພື່ອຮັບປະກັນການສັນຈອນໃຫ້ດຳເນີນໄປຢ່າງສະດວກ ແລະ ມີຄວາມປອດໄພສູງ.

ການບູລະນະຮັກສາທາງລົດໄຟ ມີ ດັ່ງນີ້:

1. ການບູລະນະຮັກສາທາງລົດໄຟ ຕາມປົກກະຕິ ຕ້ອງຕິດຕາມກວດກາສະພາບລາງ, ໝອນ, ອຸປະກອນສັບລາງ, ຫີນໂຮຍທາງ, ສິ່ງປະກອບ, ອະນາໄມ ຕັດຫຍ້າ, ຮ່ອງລະບາຍນ້ຳ, ທໍ່, ຂົວ ແລະ ອື່ນໆ ຂອງທາງລົດໄຟ;

2. ການບູລະນະຮັກສາທາງລົດໄຟຕາມກຳນົດ ຕ້ອງປົວລະບັດຮັກສາຕາມຮອບວຽນທີ່ກຳນົດຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກ ແລະ ປຶ້ມຄູ່ມື ກ່ຽວກັບທາງລົດໄຟ ເພື່ອຍືດອາຍຸການນຳໃຊ້ ເປັນຕົ້ນ ການອັດຫີນ, ປ່ຽນໝອນ, ຈອດລາງ, ຈັດລາງ.

ມາດຕາ 47 ການສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ

ການສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການກວດກາສະພາບ ແລະ ປົວແປງທາງລົດໄຟ ທີ່ເປ່ເພເສຍຫາຍໃຫ້ກັບຄືນສູ່ສະພາບ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກເດີມ ເປັນຕົ້ນ ໂຄງສ້າງ, ລາງ, ໝອນ, ອຸປະກອນສັບລາງ, ສິ່ງປະກອບອື່ນ, ສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ.

ໃນກໍລະນີ ເກີດອຸປະຕິເຫດ, ໄພພິບັດທາງທຳມະຊາດ ແລະ ການກະທຳຂອງບຸກຄົນທີ່ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍ ອັນໜັກໜ່ວງ ແລະ ສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ລະບົບການແລ່ນລົດໄຟ ອົງການຄຸ້ມຄອງການລົດໄຟ ຕ້ອງສົມທົບກັບພາກ

ສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ດຳເນີນການສ້ອມແປງສຸກເສີນຢ່າງຮີບດ່ວນ ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ແກ່ການແລ່ນລົດໄຟກັບຄືນສູ່ສະພາບປົກກະຕິ.

ມາດຕາ 48 ເງື່ອນໄຂກ່ອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ

ເງື່ອນໄຂກ່ອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ ໃຫ້ປະຕິບັດ ດັ່ງນີ້:

1. ເວນຄືນທີ່ດິນ, ຊົດເຊີຍ, ທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ຖືກຜົນກະທົບຈາກໂຄງການ;
2. ຄັດເລືອກທີ່ປຶກສາ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາ ໂດຍຜ່ານການປະມູນແລ້ວເຊັນສັນຍາຮັບເໝົາ ແລະ ຄວບຄຸມການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ;
3. ມີແຜນດຳເນີນງານຂອງແຕ່ລະໜ້າວຽກຢ່າງລະອຽດ;
4. ມີມາດຕະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມໃນໄລຍະດຳເນີນການກໍ່ສ້າງ;
5. ຕິດປ້າຍບອກຂໍ້ມູນ ກ່ຽວກັບໂຄງການ ເຊັ່ນ ຊື່ໂຄງການ, ເຈົ້າຂອງໂຄງການ, ຜູ້ໃຫ້ທຶນ, ຜູ້ອອກແບບ, ທີ່ປຶກສາ, ຜູ້ຮັບເໝົາ, ມູນຄ່າ, ວັນທີ, ເດືອນ, ປີ ເລີ່ມຕົ້ນ ແລະ ສຳເລັດໂຄງການ;
6. ວຽກງານອື່ນທີ່ຈຳເປັນ.

ໃນກໍລະນີ ພົບວັດຖຸບູຮານທີ່ເປັນຮ່ອງຮອຍທາງປະຫວັດສາດ ຫຼື ແຮ່ທາດທີ່ມີຄ່າສູງໃນເວລາດຳເນີນການກໍ່ສ້າງນັ້ນ ຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຮັບຮູ້ໂດຍທັນທີ.

ມາດຕາ 49 ການປ່ຽນແປງໜ້າວຽກຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ໃນເວລາດຳເນີນການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ຖ້າມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງປ່ຽນແປງໜ້າວຽກຂອງໂຄງການ ເນື່ອງຈາກແລວທາງຜ່ານບໍລິເວນທີ່ມີນ້ຳໃຕ້ດິນ, ດິນເປື່ອຍ, ດິນທາມ, ພົບພໍ້ວັດຖຸບູຮານ, ແຮ່ທາດທີ່ມີມູນຄ່າສູງ ແລະ ອື່ນໆ ຕ້ອງຂໍອະນຸຍາດນຳເຈົ້າຂອງໂຄງການ.

ທຸກການປ່ຽນແປງໜ້າວຽກຂອງໂຄງການ ຕ້ອງມີການປະສານສົມທົບກັບອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ຮັບປະກັນມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ການປະຢັດ, ຄວາມປອດໄພ, ປະສິດທິຜົນສູງ ແລະ ມີຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ສັງຄົມ ແລະ ທຳມະຊາດ ໜ້ອຍທີ່ສຸດ ທັງຮັບປະກັນຜົນປະໂຫຍດອັນຊອບທຳຂອງປະຊາຊົນ.

ການປ່ຽນແປງໜ້າວຽກຂອງໂຄງການ ທີ່ພົວພັນກັບເຕັກນິກທີ່ມີລັກສະນະສັບສົນ ຕ້ອງຂໍອະນຸຍາດນຳກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. ໃນກໍລະນີມີການດັດແກ້ມູນຄ່າໂຄງການທີ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ງົບປະມານ ແລະ ເວລາ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົງທຶນຂອງລັດ.

ມາດຕາ 50 ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ໃນສະໜາມກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ ຕ້ອງມີລະບຽບ ແລະ ມາດຕະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພສຳລັບຜູ້ອອກແຮງງານ ເຊັ່ນ ການນຸ່ງຖື, ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ, ເກີບ, ຖົງມື, ແວ່ນຕາກັນແສງ ລວມທັງການນຳໃຊ້ວັດຖຸປະກອບອື່ນ, ການຕິດຕັ້ງປ້າຍ, ເຄື່ອງໝາຍ ແລະ ໄຟສັນຍານເຕືອນໄພ ຕາມທາງລົດໄຟ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ໃຫ້ແກ່ການນຳໃຊ້ທາງລົດໄຟ, ທາງຫຼວງ ແລະ ຜູ້ຢູ່ອາໄສໃນບໍລິເວນໃກ້ຄຽງ.

ມາດຕາ 51 ການຄວບຄຸມໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ

ການຄວບຄຸມໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການຕິດຕາມ ກວດກາທາງດ້ານວິຊາການຂອງວິສະວະກອນທີ່ປຶກສາໃນຂະບວນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ເພື່ອຮັບປະກັນຄຸນນະພາບຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ກຳນົດເວລາ ແລະ ງົບປະມານຕາມສັນຍາ.

ການຄວບຄຸມໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ ໃຫ້ປະຕິບັດ ດັ່ງນີ້:

1. ຖືກຕ້ອງຕາມແບບແຜນຜັງ, ມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງທີ່ໄດ້ຮັບຮອງເອົາແລ້ວ;

2. ດຳເນີນຢ່າງເປັນປະຈຳ ແລະ ຕໍ່ເນື່ອງ, ຖ້າຫາກພົບເຫັນຂໍ້ຜິດພາດໃນເວລາດຳເນີນໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ຜູ້ຄວບຄຸມໂຄງການຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ພ້ອມທັງວິທີການ ແລະ ມາດຕະການແກ້ໄຂຢ່າງເໝາະສົມ ແລະ ທັນການ;

3. ສ້າງບົດບັນທຶກ ຫຼື ບົດລາຍງານການຄວບຄຸມໂຄງການຢ່າງຖືກຕ້ອງ ແລະ ຊັດເຈນ ພ້ອມທັງເກັບຮັກສາເອກະສານ ແລະ ຂໍ້ມູນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໄວ້ເປັນຢ່າງດີ.

ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ຕ້ອງຈັດຈ້າງທີ່ປຶກສາທີ່ມີຄວາມສາມາດ ແລະ ປະສົບການທີ່ເໝາະສົມກັບໜ້າວຽກ, ປະເພດ, ຂະໜາດ ແລະ ລະດັບຂອງໂຄງການ ເພື່ອຕິດຕາມ, ກວດກາ ແລະ ຄວບຄຸມໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ.

ມາດຕາ 52 ການຄ້ຳປະກັນໂຄງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ

ທຸກໂຄງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ ມີໄລຍະຄ້ຳປະກັນ ໜຶ່ງປີ ຫາ ສອງປີ ຊຶ່ງເຈົ້າຂອງໂຄງການ ຕ້ອງຫັກເງິນຄ້ຳປະກັນໄວ້ ຫ້າ ຫາ ສິບ ສ່ວນຮ້ອຍ ຂອງມູນຄ່າໜ້າວຽກທີ່ໄດ້ຜ່ານການກວດກາ ແລະ ຮັບຮອງຈາກບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ຕາມທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນໃນສັນຍາ.

ພາຍຫຼັງສິ້ນສຸດໄລຍະຄ້ຳປະກັນແລ້ວ, ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ຕ້ອງກວດກາທາງດ້ານເຕັກນິກຂອງໂຄງການດັ່ງກ່າວ, ຖ້າໂຄງການຫາກຍັງຢູ່ໃນສະພາບດີ ແລະ ເປັນທີ່ຍອມຮັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ ຕ້ອງອອກເອກະສານຢັ້ງຢືນການມອບຮັບຖາວອນ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ຮັບເໝົາ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ຮັບເໝົາສາມາດຖອນເງິນຄ້ຳປະກັນໄດ້.

ໝວດທີ 6
ມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ລາຄາຕໍ່ໜ່ວຍກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 53 ມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ກ່ຽວກັບໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງລົດໄຟ

ທຸກໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ກ່ຽວກັບໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງລົດໄຟ ຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກ ແລະ ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ທີ່ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ວາງອອກຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ມາດຕາ 54 ລາຄາຫົວໜ່ວຍ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ

ລາຄາຫົວໜ່ວຍກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ລາຄາທີ່ຄິດໄລ່ຈາກຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມ ຕໍ່ໜ້າວຽກໃດໜຶ່ງ ຊຶ່ງຄິດໄລ່ຕາມຫົວໜ່ວຍວັດແທກ ເຊັ່ນ ແມັດ, ຕາແມັດ, ແມັດກ້ອນ ແລະ ອື່ນໆ.

ລາຄາຫົວໜ່ວຍ ແມ່ນ ນຳໃຊ້ເພື່ອເປັນບ່ອນອີງໃນການວິເຄາະປະສິດທິຜົນທາງດ້ານເສດຖະກິດຂອງການລົງທຶນໂຄງການທາງລົດໄຟ, ເປັນລາຄາກາງທີ່ສົມເຫດສົມຜົນ, ເປັນເຄື່ອງມືໃນການປະເມີນມູນຄ່າ, ຂຶ້ນແຜນງົບປະມານ ແລະ ກວດກາໂຄງການ.

ໂຄງປະກອບລາຄາຫົວໜ່ວຍ ມີ ຄ່າວັດສະດຸ, ແຮງງານ, ຄ່າດຳເນີນງານ, ຄູ່ບທ້ວງກົນຈັກ, ຂົນສົ່ງວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ, ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ, ບໍລິຫານ, ກຳໄລ, ພາສີ, ອາກອນ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍອື່ນ.

ການກຳນົດໂຄງປະກອບ ແລະ ຫຼັກການຄິດໄລ່ລາຄາຫົວໜ່ວຍ ຕ້ອງເປັນເອກະພາບກັນໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ, ແຕ່ລາຄາຫົວໜ່ວຍຕົວຈິງ ອາດຈະແຕກຕ່າງກັນໃນແຕ່ລະທ້ອງຖິ່ນ ໂດຍອີງຕາມລາຄາວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ, ຄ່າແຮງງານ, ຄ່າຂົນສົ່ງ ແລະ ປັດໄຈອື່ນ ທີ່ມີລັກສະນະສະເພາະຂອງແຕ່ລະທ້ອງຖິ່ນ.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ຄົ້ນຄວ້າ, ກຳນົດໂຄງປະກອບ ແລະ ຫຼັກການຄິດໄລ່ລາຄາຫົວໜ່ວຍ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ ແລ້ວນຳສະເໜີລັດຖະບານ ພິຈາລະນາຮັບຮອງ ແລະ ປະກາດໃຊ້ຢ່າງເປັນທາງການໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ.

ສຳລັບລາຄາຫົວໜ່ວຍກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງ ສິ່ງປຸກສ້າງ ກ່ຽວກັບກິດຈະການການລົດໄຟ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມລາຄາຫົວໜ່ວຍການກໍ່ສ້າງເຄຫາສະຖານທີ່ ລັດຖະບານຮັບຮອງ.

ໝວດທີ 7
ການປ້ອງກັນໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 55 ການປ້ອງກັນໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງລົດໄຟ

ການປ້ອງກັນໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການປ້ອງກັນ, ສະກັດກັ້ນ, ຕ້ານ, ແກ້ໄຂໄພພິບັດທາງທຳມະຊາດ, ອຸປະຕິເຫດ, ການລະເມີດ, ບຸກລຸກ, ທຳລາຍທາງລົດໄຟ, ສະຖານີ, ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພທາງລົດໄຟ, ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນ.

ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງລົດໄຟ ກວມເອົາພື້ນທີ່ໜ້າດິນ, ໃຕ້ດິນ, ພື້ນທີ່ເທິງໜ້າດິນ, ພື້ນນ້ຳ, ເບື້ອງໃຕ້ນ້ຳ, ເບື້ອງເໜືອນ້ຳ ທີ່ປູອ້ອມຮອບໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງລົດໄຟ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ:

1. ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນທາງລົດໄຟ;
2. ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນຂົວທາງລົດໄຟ;
3. ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນອຸໂມງທາງລົດໄຟ;
4. ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນສະຖານີ, ສູນສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ;
5. ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນລະບົບສື່ສານ, ໄຟສັນຍານ ແລະ ແຈກຈ່າຍໄຟຟ້າທາງລົດໄຟ;
6. ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນການເຊາະເຈື່ອນທາງລົດໄຟ;
7. ສິ່ງປ້ອງກັນສຽງລົດໄຟ;

໘. ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນອື່ນ.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ກຳນົດ ກ່ຽວກັບຂອບເຂດພື້ນທີ່ປ້ອງກັນໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງລົດໄຟ.

ມາດຕາ 56 ການດຳເນີນກິດຈະການ ຢູ່ໃກ້ຄຽງພື້ນທີ່ປ້ອງກັນໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງລົດໄຟ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ກໍ່ສ້າງ, ຂຸດຄົ້ນຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ຫຼື ດຳເນີນກິດຈະການໃດໜຶ່ງ ຢູ່ໃກ້ຄຽງພື້ນທີ່ປ້ອງກັນໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ ຕ້ອງມີມາດຕະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ເພື່ອບໍ່ໃຫ້ມີຜົນກະທົບຕໍ່ໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ.

ໝວດທີ ໘
ສູນບັນຊາການແລ່ນລົດໄຟ, ສະຖານີລົດໄຟ ແລະ ອູ່ສ້ອມແປງລົດໄຟ

ມາດຕາ 57 ສູນບັນຊາການແລ່ນລົດໄຟ

ສູນບັນຊາການແລ່ນລົດໄຟ ແມ່ນ ສະຖານທີ່ ບັນຊາ, ຄວບຄຸມ ແລະ ສັ່ງການ ການແລ່ນລົດໄຟ ຊຶ່ງມີສູນບັນຊາການໃຫຍ່ ຕັ້ງຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ສູນບັນຊາການເຂດ.

ມາດຕາ 58 ສະຖານີຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ

ສະຖານີຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ຕ້ອງມີສະຖານທີ່ຈອດ, ພັກ, ຕໍ່ພ່ວງ, ສັບປ່ຽນ ຂະບວນລົດໄຟ, ຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ, ຫຼີກ, ຜ່ານ, ແທ່ນຂຶ້ນລົງ, ຈັດຄູ່ໂດຍສານ, ຫ້ອງມ້ຽນອຸປະກອນ, ຫ້ອງບັນຊາຄວບຄຸມ ແລະ ກວດກາເຕັກນິກ, ຫ້ອງການ, ລະບົບບໍລິການຂ່າວສານ, ຫ້ອງລໍຖ້າຜູ້ໂດຍສານ, ສະຖານທີ່ບໍລິການ, ຫ້ອງຂາຍປີ້, ເດີ່ນ, ລານຈອດລົດ, ທາງເຂົ້າຫາສະຖານີ, ສາງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ສຳລັບຜູ້ໂດຍສານທີ່ເປັນຄົນພິການ ແລະ ອື່ນໆ.

ການກໍ່ສ້າງສະຖານີຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ຕ້ອງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບແຜນຜັງຕົວເມືອງ ແລະ ລະບຽບການຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ກະຊວງອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 59 ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຕ້ອງມີສະຖານທີ່ຈອດ, ພັກ, ສັບປ່ຽນ, ຫຼີກ, ຜ່ານຂະບວນລົດໄຟ, ຈັດຄູ່, ບັນທຸກ, ປ່ຽນຖ່າຍ, ຂົນສົ່ງ, ເກັບຮັກສາສິນຄ້າ, ກວດກາເຕັກນິກ, ຫ້ອງການ, ລະບົບບໍລິການຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ, ເດີ່ນ, ລານຈອດລົດ, ທາງເຂົ້າຫາສະຖານີ, ສາງສິນຄ້າ, ລານວາງຕູ້ສິນຄ້າ, ຫ້ອງບັນຊາຄວບຄຸມ ແລະ ຫ້ອງເກັບມ້ຽນອຸປະກອນ.

ການກໍ່ສ້າງສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຕ້ອງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບແຜນຜັງຕົວເມືອງ ແລະ ລະບຽບການຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ກະຊວງອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ ໖໐ ອູ່ສ້ອມແປງລົດໄຟ

ອູ່ສ້ອມແປງລົດໄຟ ຕ້ອງມີສະຖານທີ່ສ້ອມແປງຫົວຈັກ, ຕູ້ລົດໄຟ, ລະບົບຫ້າມລໍ້, ໄຟຟ້າ, ໄຟສັນຍານ, ໄຫລະກົນແມະນາຕິກ ແລະ ການສື່ສານ, ນ້ຳປະປາ ແລະ ສຸຂາພິບານ, ຫ້ອງທົດສອບ, ໂຮງສ້ວມ, ສາງ, ວັດຖຸປະກອບ, ເຄື່ອງອະໄຫຼ່ປ່ຽນຖ່າຍ, ລານຈອດລົດໄຟ, ຫ້ອງພົ່ນສີ ແລະ ອື່ນໆ.

ການກໍ່ສ້າງອູ່ສ້ອມແປງລົດໄຟ ຕ້ອງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບແຜນຜັງຕົວເມືອງ ແລະ ລະບຽບການຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ກະຊວງອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ພາກທີ V
ລົດໄຟ, ພະນັກງານລົດໄຟ ແລະ ລະບຽບການແລ່ນລົດໄຟ
ໝວດທີ 1
ລົດໄຟ

ມາດຕາ ໖໑ ລົດໄຟ

ລົດໄຟ ແມ່ນ ພາຫະນະທີ່ເປັນຕູ້ເກາະກັນເປັນຂະບວນ ຊຶ່ງຂັບເຄື່ອນດ້ວຍຫົວຈັກ, ແລ່ນໄປຕາມລາງ ເພື່ອຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ຈາກຕົ້ນທາງໄປ ຫາ ປາຍທາງເປົ້າໝາຍ.

ລົດໄຟ ປະກອບດ້ວຍ ຫົວຈັກລົດໄຟ, ຕູ້ລົດໄຟ, ວັດຖຸປະກອບ ແລະ ສິ່ງປະກອບອື່ນ.

ມາດຕາ ໖໒ ການນຳເຂົ້າລົດໄຟ, ຫົວຈັກ, ຕູ້ລົດໄຟ

ການນຳເຂົ້າລົດໄຟ, ຫົວຈັກ, ຕູ້ລົດໄຟ ຕ້ອງປະກອບເອກະສານໃນການນຳເຂົ້າ ແລະ ເອກະສານຢັ້ງຢືນຄຸນນະພາບຢ່າງຖືກຕ້ອງ ແລະ ຄົບຖ້ວນຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກ ແລະ ຕ້ອງຂໍອະນຸຍາດນຳກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

ມາດຕາ 63 ການກວດກາເຕັກນິກລົດໄຟ

ກ່ອນຂະບວນລົດໄຟຈະແລ່ນອອກຈາກສະຖານີຕົ້ນທາງ, ພະນັກງານປະຕິບັດການຢູ່ສະຖານີລົດໄຟຕ້ອງກວດກາລະບົບຫົວຈັກ, ຊ່ວງລ່າງ, ລໍ້ເລື່ອນ, ໄຟຟ້າ, ຫ້າມລໍ້, ຕູ້ລົດໄຟ, ເກາະພ່ວງ, ກັບດຳ ແລະ ອື່ນໆ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກທີ່ກຳນົດໄວ້ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ມາດຕາ 64 ການຂຶ້ນທະບຽນ

ລົດໄຟ, ຫົວຈັກ, ຕູ້ລົດໄຟ, ວັດຖຸປະກອບ ແລະ ສິ່ງປະກອບສຳລັບການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ຕ້ອງຂຶ້ນທະບຽນ ແລະ ຕິດປ້າຍໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ.

ມາດຕາ 65 ເຄື່ອງຫ້າມລໍ້, ເຄື່ອງເກາະຫົວຈັກລົດໄຟ ແລະ ຕູ້ລົດໄຟ

ລົດໄຟ ຕ້ອງມີເຄື່ອງຫ້າມລໍ້ອັດຕະໂນມັດ ແລະ ເຄື່ອງຫ້າມລໍ້ດ້ວຍມື ຊຶ່ງຕ້ອງໄດ້ຮັບການກວດກາການໃຊ້ງານຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ.

ເຄື່ອງດັບເພີງ ເຄື່ອງຫ້າມລໍ້ສຸກເສີນ ແລະ ເຄື່ອງວັດແທກຄວາມດັນ ກ້ອນປະຖຸລົມຕ້ອງຕິດຕັ້ງຢູ່ຕູ້ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຫ້ອງເຄື່ອງຈັກຂອງຫົວໜ້າຂະບວນລົດໄຟ ຊຶ່ງຕ້ອງໄດ້ຮັບການກວດກາການໃຊ້ງານເປັນແຕ່ລະໄລຍະ ພ້ອມທັງໝັ້ນທ່ຽງ ໜັ້ນຄົງ.

ເຄື່ອງເກາະຫົວຈັກລົດໄຟ ກັບຕູ້ລົດໄຟ ແລະ ຕູ້ລົດໄຟກັບຕູ້ລົດໄຟ ຕ້ອງເກາະກັນໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມແບບ, ມາດຕະຖານ ແລະ ປະເພດຂອງຫົວຈັກ ແລະ ຕູ້ລົດໄຟ.

ມາດຕາ 66 ອຸປະກອນທີ່ນໍາໃຊ້ໃນລົດໄຟ

ລົດໄຟ ຕ້ອງປະກອບ ແລະ ຕິດຕັ້ງອຸປະກອນ ດັ່ງນີ້:

1. ເຄື່ອງວັດແທກ, ເຄື່ອງບັນທຶກຄວາມໄວ ແລະ ຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ ກ່ຽວກັບການເຄື່ອນທີ່ຂອງລົດໄຟ;
2. ກ້ອນທຸບສຸກເສີນ, ອຸປະກອນດັບເພີງ, ເຄື່ອງມືສ້ອມແປງ, ເຄື່ອງສັນຍານທີ່ຖືຕິດຕົວໄດ້, ເຄື່ອງຊ່ວຍຫາຍໃຈ ແລະ ຖົງຢາປະຖົມພະຍາບານ;
3. ເຄື່ອງເຕືອນໄພ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດໄຟມີຄວາມຕື່ນຕົວຢູ່ສະເໝີໃນເວລາຂັບລົດໄຟ;
4. ຫ້ອງເຄື່ອງຈັກຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດໄຟ ຊຶ່ງຕ້ອງຕິດຕັ້ງໜ່ວຍວັດແທກຄວາມໄວ ແລະ ເຄື່ອງສື່ສານລະຫວ່າງ ຫົວໜ້າຂະບວນລົດໄຟກັບຜູ້ຂັບຂີ່ລົດໄຟ;
5. ຕູ້ຜູ້ໂດຍສານ ຊຶ່ງຕ້ອງຕິດຕັ້ງລະບົບແສງສະຫວ່າງ, ຄວາມເຢັນ, ລະບາຍອາກາດ, ສຸຂາພິບານ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ສໍາລັບຄົນພິການ, ຜູ້ເສຍອົງຄະ, ນັກບວດ, ແມ່ມານ, ເດັກນ້ອຍ, ຜູ້ເຖົ້າ ຍົກເວັ້ນລະບົບສຸຂາພິບານ ສໍາລັບຕູ້ຜູ້ໂດຍສານທີ່ບໍລິການໃນຕົວເມືອງ;
6. ອຸປະກອນເຕັກນິກອື່ນ.

ມາດຕາ 67 ຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ ແລະ ຄໍາແນະນໍາ ສໍາລັບຜູ້ໂດຍສານ

ຕູ້ລົດໄຟ ຕ້ອງມີຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ ແລະ ຄໍາແນະນໍາ ເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານ ເປັນຕົ້ນ ເລກໝາຍຕູ້, ເລກໝາຍຕັ່ງນັ່ງ ຫຼື ຕຽງນອນ, ຕາຕະລາງສາຍທາງ, ແຜນການແລ່ນລົດໄຟ, ຈໍານວນ ແລະ ຊື່ສະຖານີ, ວິທີການ ແລະ ມາດຕະການ ໃນການແກ້ໄຂເມື່ອເກີດອັກຄີໄພ ຫຼື ອຸບປະຕິເຫດ.

ຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ ແລະ ຄໍາແນະນໍາ ຕ້ອງມີຄວາມຊັດເຈນ, ໂດດເດັ່ນ, ເຂົ້າໃຈງ່າຍ ແລະ ອ່ານງ່າຍ.

ມາດຕາ 68 ການປະກັນໄພລົດໄຟ

ພາຫະນະຂຸກຂະນິດ ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຕ້ອງມີການປະກັນໄພ ຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປະກັນໄພ.

ໝວດທີ 2
ພະນັກງານລົດໄຟ

ມາດຕາ 69 ພະນັກງານລົດໄຟ

ພະນັກງານລົດໄຟ ປະກອບດ້ວຍ:

1. ພະນັກງານປະຕິບັດການແລ່ນລົດໄຟ;
2. ເຈົ້າໜ້າທີ່ລົດໄຟ.

ມາດຕາ 70 ພະນັກງານປະຕິບັດການແລ່ນລົດໄຟ

ພະນັກງານປະຕິບັດການແລ່ນລົດໄຟ ມີ ດັ່ງນີ້:

1. ຫົວໜ້າສູນບັນຊາການແລ່ນລົດໄຟ;
2. ຫົວໜ້າສະຖານີ;
3. ພະນັກງານຂັບລົດໄຟ;
4. ພະນັກງານປະຕິບັດການຢູ່ສະຖານີລົດໄຟ;
5. ພະນັກງານເກາະຫົວຈັກ ແລະ ຕູ້ລົດໄຟ;
6. ພະນັກງານຄວບຄຸມການສັບປ່ຽນລາງລົດໄຟ;
7. ພະນັກງານຄວບຄຸມການແລ່ນລົດໄຟ;
8. ພະນັກງານຄວບຄຸມຂະບວນລົດໄຟ;
9. ພະນັກງານກວດກາອຸໂມງ, ລາງ ແລະ ຂົວລົດໄຟ;
10. ພະນັກງານເຝົ້າຍາມອຸໂມງ, ຂົວ ແລະ ທາງຕົບ.

ນອກຈາກນີ້ ຍັງມີພະນັກງານຮັກສາຄວາມປອດໄພ ແລະ ພະນັກງານບໍລິການອື່ນ ທີ່ປິ່ນອ້ອມວຽກງານປະຕິບັດການແລ່ນລົດໄຟ.

ມາດຕະຖານ ແລະ ເງື່ອນໄຂຂອງພະນັກງານແຕ່ລະປະເພດ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບການຕ່າງຫາກ.

ມາດຕາ 71 ຫົວໜ້າສູນບັນຊາການແລ່ນລົດໄຟ

ຫົວໜ້າສູນບັນຊາການແລ່ນລົດໄຟ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຄວບຄຸມ, ຕິດຕາມ, ສັ່ງການ ແລະ ເລັ່ງລັດການແລ່ນລົດໄຟ ເພື່ອໃຫ້ໄປຕາມກຳນົດເວລາການແລ່ນລົດໄຟ ຫຼື ປະກາດແລ່ນລົດໄຟ;
2. ຈັດການ ຫຼື ສັ່ງການຫຼີກຂະບວນລົດໄຟ ຫຼື ສັ່ງການປ່ຽນທາງແລ່ນຂອງຂະບວນລົດໄຟ ຫຼື ສັ່ງຢຸດຂະບວນລົດໄຟ;
3. ຮັບການລາຍງານຂອງພະນັກງານຄວບຄຸມການແລ່ນລົດໄຟໃນແຕ່ລະເຂດ;
4. ຮັບຜິດຊອບຕໍ່ທຸກຄຳສັ່ງຂອງຕົນຕາມກົດໝາຍ;
5. ພົວພັນປະສານສົມທົບ ກັບພາກສ່ວນອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນການບັນຊາການແລ່ນລົດໄຟ.

ມາດຕາ 72 ຫົວໜ້າສະຖານີ

ຫົວໜ້າສະຖານີ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບກິດຈະການທັງໝົດ ໃນຂອບເຂດສະຖານີຂອງຕົນ ຊຶ່ງມີວຽກຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຄວບຄຸມວຽກທີ່ຢູ່ໃນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ ໃຫ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມຄຳສັ່ງ ແລະ ລະບຽບການຕ່າງໆ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ຢ່າງເຂັ້ມງວດ ເພື່ອປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ຮັກສາຄວາມປອດໄພ;

2. ອະນຸຍາດໃຫ້ຂະບວນລົດໄຟແລ່ນເຂົ້າ ອອກ ຕາມລະບຽບການແລ່ນລົດໄຟ ພາຍໃນເຂດສະຖານີຂອງຕົນຢ່າງເຂັ້ມງວດ;

3. ຮັບຜິດຊອບການເກັບລາຍຮັບທຸກປະເພດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບວຽກຂອງຕົນໃຫ້ຖືກຕ້ອງ, ຄົບຖ້ວນ ແລະ ມີຄວາມປອດໄພແລ້ວສົ່ງມອບລາຍຮັບດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຕາມກົດໝາຍຢ່າງເຂັ້ມງວດ;

4. ຂຶ້ນແຜນຝຶກອົບຮົມພະນັກງານທີ່ປະຈໍາການໃຫ້ມີຄວາມຮູ້ ແລະ ຄວາມສາມາດ ໃນການປະຕິບັດໜ້າທີ່ວຽກງານຂອງຕົນໃຫ້ມີຄຸນນະພາບສູງ;

ໃນກໍລະນີ ເກີດມີຄວາມຜິດພາດ, ຄວາມເສຍຫາຍ ຫຼື ອຸບປະຕິເຫດ, ຫົວໜ້າສະຖານີ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ເຫດການເຫຼົ່ານັ້ນ ຈົນກວ່າມີຜົນຂອງການສືບສວນ-ສອບສວນວ່າບໍ່ແມ່ນຄວາມຜິດຂອງຕົນ.

ມາດຕາ 73 ພະນັກງານຂັບລົດໄຟ

ພະນັກງານຂັບລົດໄຟ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຕ້ອງກວດກາ ເອກະສານ, ໃບຢັ້ງຢືນລະບົບເຕັກນິກ ແລະ ໄຟສັນຍານຂອງລົດໄຟ, ໃບອະນຸຍາດໃຫ້ ຢຸດ ຫຼື ຫຼີກຂະບວນລົດໄຟ ຕາມແຜນການແລ່ນລົດໄຟ;

2. ປະຕິບັດຕາມຄໍາສັ່ງປ່ອຍຂະບວນລົດໄຟ ຂອງຫົວໜ້າສະຖານີ ແລະ ພະນັກງານຄວບຄຸມຂະບວນລົດໄຟ ກ່ອນຂະບວນລົດໄຟຈະແລ່ນອອກຈາກສະຖານີລົດໄຟ;

3. ຄວບຄຸມຫົວຈັກລົດໄຟ ໃຫ້ແລ່ນໄດ້ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ແລະ ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ພ້ອມທັງຮັກສາຄວາມໄວໃຫ້ຖືກຕ້ອງ ຕາມແຜນການແລ່ນລົດໄຟ;

4. ປະຕິເສດບໍ່ແລ່ນລົດໄຟ ເມື່ອເຫັນວ່າບໍ່ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ລາຍງານດ່ວນໃຫ້ພະນັກງານຄວບຄຸມຂະບວນລົດໄຟ;

5. ຕ້ອງສັງເກດ ສະພາບການ ແລະ ປະຕິບັດຕາມກົດລະບຽບຈະລາຈອນ, ລະບົບໂທລະຄົມມະນາຄົມ ແລະ ການສື່ສານ ຕາມສາຍທາງລົດໄຟ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ມາດຕາ 74 ພະນັກງານປະຕິບັດການຢູ່ສະຖານີລົດໄຟ

ພະນັກງານປະຕິບັດການຢູ່ສະຖານີລົດໄຟ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຈັດຂະບວນລົດໄຟ ແລະ ລະບຽບ ກ່ຽວກັບການຮັບຕ້ອນຜູ້ໂດຍສານ, ການປ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ແລະ ວຽກງານອື່ນ ຢູ່ສະຖານີລົດໄຟ ຕາມຕາຕະລາງ ແລະ ແຜນການແລ່ນລົດໄຟ;

2. ອະນຸຍາດການແລ່ນລົດໄຟ ຕາມຂັ້ນຕອນທີ່ໄດ້ກໍານົດໃນລະບຽບການແລ່ນລົດໄຟ ພ້ອມທັງເຂົ້າຮ່ວມແກ້ໄຂອຸບປະຕິເຫດທາງລົດໄຟ;

3. ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ຂະບວນລົດໄຟ ແລ່ນອອກຈາກສະຖານີເມື່ອເຫັນວ່າມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ຄວາມປອດໄພ ພ້ອມທັງແຈ້ງໃຫ້ພະນັກງານຄວບຄຸມການແລ່ນລົດໄຟ ຢ່າງທັນການ;

4. ກວດກາ ພາຫະນະ ແລະ ວັດຖຸປະກອບ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບກໍານົດໝາຍເຕັກນິກ, ມາດຕະຖານເຕັກນິກລົດໄຟ ແລະ ມາດຕະຖານພະນັກງານວິຊາການ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ.

ມາດຕາ 75 ພະນັກງານເກາະຫົວຈັກ ແລະ ຕູ້ລົດໄຟ

ພະນັກງານເກາະຫົວຈັກ ແລະ ຕູ້ລົດໄຟ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຄຳສັ່ງຂອງພະນັກງານຄວບຄຸມການແລ່ນລົດໄຟ ກ່ຽວກັບການເກາະຕູ້ລົດໄຟກັບຫົວຈັກລົດໄຟ ແລະ ຕູ້ລົດໄຟກັບຕູ້ລົດໄຟ, ຕາມຂັ້ນຕອນ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກຂອງລົດໄຟ.

ມາດຕາ 76 ພະນັກງານຄວບຄຸມການສັບປ່ຽນລາງລົດໄຟ

ພະນັກງານຄວບຄຸມການສັບປ່ຽນລາງລົດໄຟ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຄຳສັ່ງຂອງຫົວໜ້າສະຖານີ ກ່ຽວກັບການສັບປ່ຽນລາງລົດໄຟ ຕາມແຜນຕາຕະລາງແລ່ນລົດໄຟ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ແລະ ສັບປ່ຽນລາງລົດໄຟ ໃຫ້ສຳເລັດກ່ອນການປ່ອຍລົດໄຟເຂົ້າ ອອກ ຕາມແລວທາງທີ່ກຳນົດໄວ້.

ມາດຕາ 77 ພະນັກງານຄວບຄຸມການແລ່ນລົດໄຟ

ພະນັກງານຄວບຄຸມການແລ່ນລົດໄຟ ຕ້ອງອອກຄຳສັ່ງການແລ່ນລົດໄຟ ໂດຍອີງຕາມແຜນຕາຕະລາງແລ່ນລົດໄຟ ແລະ ຂອບເຂດພື້ນທີ່ ທີ່ໄດ້ຮັບການມອບໝາຍ, ອອກຄຳສັ່ງຈັດລົດໄຟ ໄປຊ່ວຍກູ້ໄພ ແລະ ເຄື່ອງກົນສະຖານທີ່ເມື່ອເກີດອຸບປະຕິເຫດ ຫຼື ເຫດການສຸກເສີນ, ພ້ອມທັງເຕືອນຄວາມໄວໃຫ້ໜ່ວຍງານແລ່ນລົດໄຟ ແລະ ສັ່ງຢຸດການແລ່ນລົດໄຟຊົ່ວຄາວ ເມື່ອເຫັນວ່າມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ຄວາມປອດໄພ.

ມາດຕາ 78 ພະນັກງານຄວບຄຸມຂະບວນລົດໄຟ

ພະນັກງານຄວບຄຸມຂະບວນລົດໄຟ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບວຽກຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ເປັນຫົວໜ້າຂະບວນລົດໄຟທີ່ມີອຳນາດສູງສຸດ ໃນການຄວບຄຸມລົດໄຟ ເວລາແລ່ນລົດໄຟ ອອກຈາກສະຖານີ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມຄຳສັ່ງຂອງຫົວໜ້າສະຖານີ ແລະ ຄວບຄຸມເຫດການທັງໝົດໃຫ້ມີຄວາມປອດໄພພ້ອມທັງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານຢູ່ໃນຂະບວນລົດໄຟ;
2. ຮັບປະກັນການແລ່ນລົດໄຟ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບການແລ່ນລົດໄຟ, ຂັ້ນຕອນ, ຕາຕະລາງແຜນການແລ່ນລົດໄຟ ແລະ ຄວາມໄວທີ່ກຳນົດໄວ້;
3. ສັ່ງຈັບບຸກຄົນທີ່ລະເມີດ ແລະ ກະທຳຜິດ ເຊິ່ງໜ້າຢ່າງຮ້າຍແຮງ ຕໍ່ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ, ຕ້ອງສົ່ງມອບບຸກຄົນດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ຫົວໜ້າສະຖານີ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫຼວດ ຫຼື ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ຢູ່ໃກ້ສຸດ;
4. ອອກຄຳສັ່ງໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານ ປະຕິບັດຕາມມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຢ່າງເຂັ້ມງວດ ໃນກໍລະນີ ເກີດເຫດສຸດວິໄສ ຫຼື ເຫດການສຸກເສີນ ແລະ ຕ້ອງລາຍງານ ໃຫ້ຫົວໜ້າສະຖານີທີ່ຢູ່ໃກ້ສຸດຢ່າງຮີບດ່ວນ;
5. ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ລົດໄຟແລ່ນ ເມື່ອເຫັນວ່າບໍ່ມີຄວາມປອດໄພ, ບໍ່ຮັບເອົາພະນັກງານທີ່ຂາດຄຸນສົມບັດ, ສຸຂະພາບບໍ່ແຂງແຮງ ໃນການປະຕິບັດໜ້າທີ່ຢູ່ໃນຂະບວນລົດໄຟ, ສັ່ງໂຈະການເຮັດວຽກຂອງພະນັກງານທີ່ກະທຳຜິດຢູ່ໃນຂະບວນລົດໄຟ ພ້ອມທັງແຈ້ງໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ ທີ່ມີສິດອຳນາດ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາຢ່າງຮີບດ່ວນ;
6. ເຮັດບົດບັນທຶກ ກ່ຽວກັບເຫດການທີ່ບໍ່ສະຫງົບ ຫຼື ອຸບປະຕິເຫດ ທີ່ເກີດຂຶ້ນຢູ່ໃນຂະບວນລົດໄຟ ໂດຍມີພະຍານ ພ້ອມທັງມີສິດສັ່ງໃຫ້ຈອດລົດໄຟຢູ່ສະຖານີທີ່ສະດວກທີ່ສຸດ;
7. ຕ້ອງປະຕິບັດພະຍາບານ ໃນກໍລະນີ ມີຄົນບາດເຈັບ ແລ້ວນຳສົ່ງຄົນເຈັບ ພ້ອມທັງເອກະສານ ແລະ ເຄື່ອງຂອງໃຫ້ຫົວໜ້າສະຖານີ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫຼວດ, ໂຮງໝໍ ຫຼື ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ຢູ່ໃກ້ສຸດ.

ໃນກໍລະນີ ລົດໄຟຫຼາຍຂະບວນພວງເຂົ້າກັນ ເປັນຂະບວນດຽວ ພະນັກງານຄວບຄຸມຂະບວນລົດໄຟຂະບວນສຸດທ້າຍ ເປັນຜູ້ບັນຊາລວມຂອງຂະບວນລົດໄຟທັງໝົດ.

ມາດຕາ ໗໙ ພະນັກງານກວດກາ ອຸໂມງ, ລາງ ແລະ ຂົວ ລົດໄຟ

ພະນັກງານກວດກາອຸໂມງ, ລາງ ແລະ ຂົວລົດໄຟ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບວຽກຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຕິດຕາມ ກວດກາ ຢ່າງເປັນປະຈໍາ ກ່ຽວກັບຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ສິ່ງກີດຂວາງ ໃຫ້ທັນເວລາ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ໃນການແລ່ນລົດໄຟ ພາຍໃນຂອບເຂດ ທີ່ຕົນຮັບຜິດຊອບ ພ້ອມທັງບັນທຶກໃສ່ປຶ້ມກວດກາຢ່າງຄົບຖ້ວນ ແລ້ວລາຍງານໃຫ້ຫົວໜ້າສະຖານີ;
2. ແກ້ໄຂຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ສິ່ງກີດຂວາງຂະໜາດນ້ອຍ ໃຫ້ທັນເວລາ ພ້ອມທັງສະໜອງຂໍ້ມູນຢ່າງວ່ອງໄວ ຫຼື ຕິດຕັ້ງເຄື່ອງໝາຍໃຫ້ຢຸດການແລ່ນລົດໄຟ ເມື່ອພົບເຫັນສິ່ງກີດຂວາງທີ່ຈະສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ຄວາມປອດໄພ ໃນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແລະ ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການປົກປັກຮັກສາທາງລົດໄຟ.

ມາດຕາ ໘໐ ພະນັກງານເຝົ້າຍາມ ອຸໂມງ, ຂົວ ແລະ ທາງຄົນ

ພະນັກງານເຝົ້າຍາມອຸໂມງ, ຂົວ ແລະ ທາງຄົນມີຄວາມຮັບຜິດຊອບວຽກຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ປິດ ແລະ ເປີດ ສິ່ງກັ້ນທາງແຍກ ໃຫ້ຖືກເວລາ, ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພໃຫ້ ຄົນ ແລະ ຍານພາຫະນະ ໃນເວລາລົດໄຟ ແລ່ນຕັດຜ່ານທາງລົດໄອໂດ ຫຼື ຕັດຜ່ານທາງລົດໄຟ;
2. ກວດກາ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ນໍາໃຊ້ ອຸປະກອນກັ້ນທາງແຍກ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານເຕັກນິກຂອງລົດໄຟ;

ທາງຕັດຜ່ານທີ່ຢູ່ລະດັບດຽວກັນທີ່ໃຊ້ເຄື່ອງກັ້ນທາງທົ່ວໄປ ຈໍາເປັນຕ້ອງມີພະນັກງານເຝົ້າຍາມ, ໃນກໍລະນີທີ່ໃຊ້ເຄື່ອງກັ້ນທາງອັດຕະໂນມັດບໍ່ຈໍາເປັນຕ້ອງມີພະນັກງານເຝົ້າຍາມ.

ຢູ່ເຂດທ່າງໄກສອກຫຼີກ ຫຼື ເຂດ ທີ່ມີຄວາມຈໍາເປັນ ຕ້ອງປະສານສົມທົບກັບກໍາລັງປ້ອງກັນຊາດ ໃນການປະຕິບັດໜ້າທີ່ວຽກງານດັ່ງກ່າວ.

ມາດຕາ ໘໑ ເຈົ້າໜ້າທີ່ລົດໄຟ

ເຈົ້າໜ້າທີ່ລົດໄຟ ປະກອບດ້ວຍ:

1. ຕໍາຫຼວດລົດໄຟ;
2. ເຈົ້າໜ້າທີ່ກວດກາການແລ່ນລົດໄຟ.

ມາດຕາ ໘໒ ຕໍາຫຼວດລົດໄຟ

ຕໍາຫຼວດລົດໄຟ ແມ່ນ ເຈົ້າໜ້າທີ່ ຈາກກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງ ແລະ ມອບໝາຍ ໃຫ້ປະຕິບັດໜ້າທີ່ ໃນຂະບວນລົດໄຟ ແລະ ສະຖານີລົດໄຟໃນການຄວບຄຸມ, ຮັກສາຄວາມສະຫງົບ ແລະ ຄວາມເປັນລະບຽບ, ກວດກາວັດຖຸເຄື່ອງຂອງທີ່ເກືອດຫ້າມ ຫຼື ຜິດກົດໝາຍ ພ້ອມທັງແກ້ໄຂເຫດການທີ່ເກີດຂຶ້ນ.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ສົມທົບກັບກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ເປັນຜູ້ກໍານົດລະບຽບການກ່ຽວກັບການແຕ່ງຕັ້ງ, ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຕໍາຫຼວດລົດໄຟ.

ມາດຕາ 83 ເຈົ້າໜ້າທີ່ກວດກາການແລ່ນລົດໄຟ

ເຈົ້າໜ້າທີ່ກວດກາການແລ່ນລົດໄຟ ແມ່ນ ຜູ້ທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ຫຼື ມອບໝາຍ ໂດຍລັດຖະມົນຕີກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເພື່ອປະຕິບັດໜ້າທີ່ ດັ່ງນີ້:

1. ກວດກາ ເອກະສານຂອງຜູ້ໂດຍສານ, ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ, ເຄື່ອງທີ່ຜິດກົດໝາຍ ຫຼື ເຄື່ອງທີ່ເກືອດຫ້າມ ແລະ ສິນຄ້າ ໃນສະຖານີ ແລະ ຂະບວນລົດໄຟ;

2. ກວດກາ ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ, ສຸຂານາໄມ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ໃນສະຖານີ ແລະ ຂະບວນລົດໄຟ;

3. ປະສານສົມທົບກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ຄຳຫຼວດລົດໄຟ ເມື່ອມີອຸປະຕິເຫດ ຫຼື ເຫດການ ທີ່ເປັນໄພຂົ່ມຂູ່ຄວາມປອດໄພຕໍ່ຊີວິດ ແລະ ຊັບສິນຂອງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ການລົດໄຟ.

ໝວດທີ 3
ລະບຽບການແລ່ນລົດໄຟ

ມາດຕາ 84 ສັນຍານຈະລາຈອນການແລ່ນລົດໄຟ

ສັນຍານຈະລາຈອນການແລ່ນລົດໄຟ ມີ ດັ່ງນີ້:

1. ເຄື່ອງຊີ້ບອກການສັນຈອນຕາມທາງລົດໄຟດ້ວຍແສງໄຟ, ສີ, ສຽງ ແລະ ຄົນ;

2. ສັນຍານດ້ວຍແສງໄຟມີ ສາມ ສີ: ໄຟສີແດງ ແມ່ນ ຫ້າມສັນຈອນ,ໄຟສີເຫຼືອງ ແມ່ນ ໃຫ້ລະວັງກຽມຢຸດ ແລະ ໄຟສີຂຽວ ແມ່ນ ໃຫ້ສັນຈອນໄດ້.

ນອກຈາກນີ້, ຍັງມີໄຟວາບສີຂາວສາມດວງ, ສີ່ດວງ, ຫ້າດວງ ແລະ ຮູບວົງມົນ, ສາມຫຼ່ຽມ, ສີ່ຫຼ່ຽມ,ໂຂວ່ຕີນກາ, ຫົກຫຼ່ຽມ ແລະ ແປດຫຼ່ຽມ ເພື່ອສັນຍານໃຫ້ລະວັງ, ຫ້າມ, ອະນຸຍາດເຂົ້າ ອອກສະຖານີ, ຜ່ານຖະໜົນ ແລະ ອື່ນໆ.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ອອກລະບຽບການ ສໍາລັບໄຟດັ່ງກ່າວ.

ມາດຕາ 85 ການຈັດລໍາດັບຂອງຕູ້, ຕາຕະລາງ ແລະ ເວລາ ແລ່ນລົດໄຟ

ຫົວໜ້າສະຖານີ ເປັນຜູ້ສັ່ງຈັດຂອງຕູ້ລົດໄຟ ໃຫ້ລຽນກັນຕາມລໍາດັບ, ຕາຕະລາງແຜນການແລ່ນລົດໄຟ ແລະ ກໍານົດເວລາທີ່ສະຖານີລົດໄຟ ເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານຂຶ້ນລົງ ຫຼື ຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າພ້ອມທັງຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ກໍານົດລະບຽບການຈັດຂອງຕູ້ລົດໄຟ.

ມາດຕາ 86 ເຄື່ອງໝາຍປະຈໍາຂະບວນລົດໄຟ

ທຸກຂະບວນລົດໄຟ ທີ່ແລ່ນໃນເວລາ ກາງເວັນ, ກາງຄືນ, ຝົນຕົກແຮງ, ທ້ອງຟ້າມືດຄຶ້ມ ຫຼື ນ້ຳໝອກຕົກໜັກ ຕ້ອງເປີດເຄື່ອງສັນຍານເຕືອນໄພໄວ້ຢູ່ເບື້ອງໜ້າ ແລະ ຫຼັງ ຂອງຂະບວນລົດໄຟ.

ມາດຕາ ໘໗ ການກວດກາ ຈຳນວນຫ່ວຍແຮງລາກແກ່ ແລະ ຄວາມຍາວ ຂອງຂະບວນລົດໄຟ

ຫົວໜ້າສະຖານີ ແລະ ພະນັກງານຄວບຄຸມຂະບວນລົດໄຟ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຮ່ວມກັນ ຢູ່ສະຖານີຕົ້ນທາງໃນການກວດກາຈຳນວນຫ່ວຍແຮງລາກແກ່ ແລະ ຄວາມຍາວ ຂອງຂະບວນລົດໄຟ ໃຫ້ມີຈຳນວນບໍ່ເກີນກຳລັງຫ່ວຍແຮງລາກແກ່ຂອງຫົວຈັກລົດໄຟ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້.

ພະນັກງານຄວບຄຸມຂະບວນລົດໄຟ ຕ້ອງແຈ້ງຈຳນວນຫ່ວຍແຮງລາກແກ່ ແລະ ຄວາມຍາວ ຂອງຂະບວນລົດໄຟຕາມຕົວຈິງ ໃຫ້ພະນັກງານຂັບລົດໄຟຮັບຮູ້ ແລະ ບັນທຶກລົງໃນປຶ້ມລາຍງານປະຈຳວັນຂອງພະນັກງານຂັບລົດໄຟ ພ້ອມທັງລົງລາຍເຊັນ ແລະ ຊື່ແຈ້ງ ໄວ້ເປັນຫຼັກຖານ ຕະຫຼອດເຖິງການຮັບຕູ້ລົດໄຟເພີ່ມ ຫຼື ປົດຕູ້ລົດໄຟອອກລະຫວ່າງທາງ.

ມາດຕາ ໘໘ ການກວດກາ ແລະ ທົດລອງ ລະບົບຫ້າມລໍ້

ກ່ອນຂະບວນລົດໄຟຈະແລ່ນອອກຈາກສະຖານີຕົ້ນທາງ ຫົວໜ້າສະຖານີ, ພະນັກງານຂັບລົດໄຟ ແລະ ພະນັກງານຄວບຄຸມຂະບວນລົດໄຟ ຕ້ອງກວດກາ ແລະ ທົດລອງລະບົບຫ້າມລໍ້ ໃຫ້ໄດ້ຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກທີ່ກຳນົດໄວ້.

ມາດຕາ ໘໙ ການຕັ້ງເວລາແລ່ນລົດໄຟ

ກ່ອນຂະບວນລົດໄຟຈະແລ່ນອອກຈາກສະຖານີຕົ້ນທາງ ພະນັກງານຂັບລົດໄຟ ແລະ ພະນັກງານຄວບຄຸມຂະບວນລົດໄຟ ຕ້ອງຕັ້ງເວລາຂອງໂມງລົດໄຟໃຫ້ຖືກຕ້ອງ ກັບເວລາຂອງສະຖານີຕົ້ນທາງ.

ເມື່ອຂະບວນລົດໄຟ ຢຸດຢູ່ສະຖານີໃດໜຶ່ງ, ຖ້າຫາກເຫັນວ່າເວລາບໍ່ກົງກັນ ແມ່ນໃຫ້ຖືເອົາເວລາຂອງສະຖານີລົດໄຟນັ້ນ ແລະ ໃຫ້ບັນທຶກໄວ້ໃນປຶ້ມລາຍງານປະຈຳວັນຂອງຕົນວ່າຊ້າ ຫຼື ໄວກວ່າເວລາຂອງສະຖານີນັ້ນ.

ມາດຕາ ໙໐ ການຄວບຄຸມເວລາແລ່ນລົດໄຟ

ໃນເວລາແລ່ນລົດໄຟ ແຕ່ລະຊ່ວງທາງ, ພະນັກງານຄວບຄຸມການແລ່ນລົດໄຟ ເປັນຜູ້ບັງຄັບບັນຊາພະນັກງານຂັບລົດໄຟ, ພະນັກງານຄວບຄຸມຂະບວນລົດໄຟ ແລະ ພະນັກງານອື່ນ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ ບົນພື້ນຖານການປະຕິບັດຕາມຄຳສັ່ງ ຂອງຫົວໜ້າສູນບັນຊາການແລ່ນລົດໄຟ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ.

ພະນັກງານຄວບຄຸມຂະບວນລົດໄຟ ແລະ ຜູ້ຂັບລົດໄຟ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຄຳສັ່ງຂອງຫົວໜ້າແຕ່ລະສະຖານີລົດໄຟ ໃນເວລາເຂົ້າອອກ ແລະ ປະຕິບັດຕາມລະບົບໄຟສັນຍານ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ມາດຕາ ໙໑ ຄວາມໄວຂອງລົດໄຟ

ພະນັກງານຂັບລົດໄຟ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຄວາມໄວທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ໃນຕາຕະລາງແລ່ນລົດໄຟໃນແຕ່ລະຊ່ວງທາງຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ໃນແຕ່ລະຊ່ວງທາງທີ່ແຈ້ງສັນຍານຄວາມໄວທີ່ແຕກຕ່າງ ຈາກຄວາມໄວທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້, ລົດໄຟ ຕ້ອງແລ່ນດ້ວຍຄວາມໄວຕ່ຳສຸດ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ.

ມາດຕາ 92 ການແລ່ນລົດໄຟຜ່ານ ທາງຄົບ, ຂົວຂ້ອມ ແລະ ອຸໂມງ

ໃນເວລາລົດໄຟແລ່ນຜ່ານທາງຄົບ, ຂົວຂ້ອມ ແລະ ອຸໂມງຜູ້ຂັບລົດໄຟ ຕ້ອງປະຕິບັດ ດັ່ງນີ້:

1. ຕ້ອງບີບແກ ເວລາແລ່ນຜ່ານທາງຄົບ ແລະ ເປີດຕາໄຟລົດ ເວລາແລ່ນເຂົ້າອຸໂມງ;
2. ເມື່ອໄຟສັນຍານ ຫຼື ຂໍ້ກົນເປ່ເພ, ເສຍຫາຍຢູ່ ຂົວຂ້ອມ ຫຼື ທາງຄົບພະນັກງານເຝົ້າຍາມຕ້ອງບອກທິດທາງໃຫ້ແກ່ການຈະລາຈອນທາງບົກ.

ການຈະລາຈອນທາງບົກ ຕ້ອງໃຫ້ບຸລິມະສິດແກ່ທາງລົດໄຟຢູ່ທີ່ທາງຄົບ, ຂົວຂ້ອມ ແລະ ອຸໂມງ.

ມາດຕາ 93 ການ ຢຸດ ແລະ ຖອຍ ລົດໄຟ

ພະນັກງານຂັບລົດໄຟ ຕ້ອງຢຸດລົດໄຟ ເມື່ອເຫັນສັນຍານສັ່ງໃຫ້ຢຸດ ຫຼື ບ່ອນທີ່ມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ຄວາມປອດໄພ ຊຶ່ງໄດ້ຮັບແຈ້ງຈາກສູນບັນຊາການແລ່ນລົດໄຟ, ພະນັກງານລາດຕະເວນ ແລະ ພະນັກງານເຝົ້າຍາມສັ່ງໃຫ້ຢຸດ ຫຼື ຖອຍລົດໄຟ ຢ່າງຮີບດ່ວນ ໃນກໍລະນີເກີດເຫດສຸກເສີນ.

ພະນັກງານຄວບຄຸມຂະບວນລົດໄຟ ແລະ ພະນັກງານຂັບລົດໄຟ ຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ຫົວໜ້າສະຖານີປາຍທາງ ຊາບຢ່າງຮີບດ່ວນ.

ມາດຕາ 94 ຫຼັກໝາຍຄວາມປອດໄພ

ຫຼັກໝາຍຄວາມປອດໄພ ຕ້ອງປັກໄວ້ຢູ່ທາງຫຼີກ ແລະ ທາງຕັນທຸກບ່ອນ ເພື່ອຫ້າມບໍ່ໃຫ້ລົດໄຟມາຈອດປະໄວ້, ພ້ອມກັນນັ້ນກໍບໍ່ໃຫ້ຫົວ ຫຼື ທ້າຍລົດໄຟ ກາຍເຂດຫຼັກໝາຍຄວາມປອດໄພ ເພື່ອບໍ່ໃຫ້ກີດຂວາງຂະບວນລົດໄຟອື່ນ.

ມາດຕາ 95 ການໄດ້ທາງສະດວກ

ຂະບວນລົດໄຟ ແລະ ພະນັກງານຂັບລົດໄຟ ຈະໄດ້ທາງສະດວກ ກໍຕໍ່ເມື່ອໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກຫົວໜ້າສະຖານີ.

ມາດຕາ 96 ເຂດສັບປ່ຽນລົດໄຟ

ເຂດສັບປ່ຽນລົດໄຟ ຕ້ອງເປັນຈຸດເລີ່ມທີ່ຫຼູ້ງມ່ານຂາວດໍາ, ມີຕົວໜັງສືຂຽນຢູ່ເສົານັ້ນວ່າ "ເຂດສັບປ່ຽນ" ໂດຍສອດຄ່ອງກັບລະບຽບການແລ່ນລົດໄຟ.

ພາກທີ VI
ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ
ໝວດທີ 1
ຂອບເຂດການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 97 ຂອບເຂດການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ

ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແບ່ງອອກເປັນ ສອງ ຂອບເຂດ ດັ່ງນີ້:

1. ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟພາຍໃນປະເທດ;
2. ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຂ້າມແດນ.

ມາດຕາ ໙໘ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟພາຍໃນປະເທດ

ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟພາຍໃນປະເທດ ແມ່ນ ການບໍລິການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າພາຍໃນຕົວເມືອງ, ລະຫວ່າງ ນະຄອນຫຼວງ ແລະ ແຂວງ, ແຂວງ ແລະ ແຂວງ.

ມາດຕາ ໙໙ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຂ້າມແດນ

ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຂ້າມແດນ ແມ່ນ ການບໍລິການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ລະຫວ່າງປະເທດ ແລະ ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ.

ລັດຖະບານ ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຜ່ານດິນແດນຂອງ ສປປ ລາວ, ໃຫ້ຄວາມສະດວກ ແລະ ໃຫ້ການຮັບປະກັນທີ່ຈຳເປັນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນສົນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຂ້າມແດນ ອາດມີການຖ່າຍຖອນ ຫຼື ບໍ່ມີການຖ່າຍຖອນຕາມການຕົກລົງຂອງລັດຖະບານ.

ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຂອງຕ່າງປະເທດ ເຂົ້າມາ ຫຼື ຢູ່ໃນ ຫຼື ຜ່ານດິນແດນຂອງ ສປປ ລາວ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມກົດລະບຽບທາງລົດໄຟ ແລະ ກົດໝາຍ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ໝວດທີ 2
ການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 100 ການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານທາງລົດໄຟ

ການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການເຄື່ອນຍ້າຍຜູ້ໂດຍສານ ຈາກຕົ້ນທາງໄປຫາປາຍທາງດ້ວຍລົດໄຟ.

ມາດຕາ 101 ສິດ, ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງລົດໄຟ

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງລົດໄຟ ມີ ສິດ ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຮັບຄ່າຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ, ເຄື່ອງຂອງ ແລະ ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ ຕາມລະບຽບການ ຫຼື ລາຄາທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ;
2. ທວງເອົາຄ່າຂົນສົ່ງ;
3. ປະຕິເສດຮັບເອົາຜູ້ໂດຍສານ ຢູ່ໃນສະພາບມຶນເມົາ ຫຼື ເສຍຈິດ ທີ່ບໍ່ມີຜູ້ຄຸ້ມຄອງ, ເຄື່ອງຂອງ ຫຼື ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີທີ່ເກືອດຫ້າມ ຫຼື ຜິດກົດໝາຍຂອງຜູ້ໂດຍສານ.

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງລົດໄຟ ມີ ພັນທະ ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ອຳນວຍຄວາມສະດວກ, ແຈ້ງຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານໃນການເດີນທາງ;

2. ນຳສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ໄປເຖິງຈຸດໝາຍປາຍທາງດ້ວຍຄວາມສະດວກ, ປອດໄພ ແລະ ຕາມກຳນົດເວລາ;

3. ຕິດປີ້ໃສ່ເຄື່ອງປາກຂອງຜູ້ໂດຍສານ ພ້ອມທັງຮັບປະກັນບໍ່ໃຫ້ເຄື່ອງຂອງຜູ້ໂດຍສານຕົກເຮ່ຍ, ເສຍຫາຍ, ເສື່ອມຄຸນ ຫຼື ປ່ຽນຊຸດ;

4. ປະຖົມພະຍາບານເບື້ອງຕົ້ນ ຫຼື ນຳສົ່ງຜູ້ໂດຍສານໄປຍັງສະຖານທີ່ປິ່ນປົວທີ່ໃກ້ສຸດຢ່າງຮີບດ່ວນ ໃນກໍລະນີ ຜູ້ໂດຍສານເກີດເຈັບເປັນກະທັນຫັນ ຫຼື ຈະອອກລູກ;

5. ເຮັດປະກັນໄພຜູ້ໂດຍສານ ຕາມກົດໝາຍ;

6. ປະຕິບັດທຸກເງື່ອນໄຂຂອງການຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້.

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໂດຍສານມີຄວາມຮັບຜິດຊອບ ໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍໃນກໍລະນີຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

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

2. ຖ້ຽວລົດໄຟ ຊັກຊ້າ ຫຼື ຖືກຍົກເລີກ;

3. ເຄື່ອງຂອງເປ່ເພ, ເສຍຫາຍ, ຊັກຊ້າ ຫຼື ສູນຫາຍ.

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງລົດໄຟ ຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບ ຫຼື ຮັບຜິດຊອບສ່ວນໃດສ່ວນໜຶ່ງ ໃນການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍທາງແພ່ງ ໃນກໍລະນີ ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

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

2. ເຄື່ອງຂອງ ເປ່ເພ, ເສຍຫາຍ ຍ້ອນຄຸນນະພາບຂອງສິ່ງຂອງນັ້ນເອງ ຫຼື ມີການຊັກຊ້າ, ເປ່ເພ ຍ້ອນຖືກຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັກໄວ້;

3. ຖ້າພິສູດໄດ້ວ່າຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງລົດໄຟ ຫາກໄດ້ເຮັດທຸກວິທີທາງ ຫຼື ບໍ່ສາມາດນຳໃຊ້ມາດຕະການຕ່າງໆ ເພື່ອຫຼີກເວັ້ນການຊັກຊ້າ ຫຼື ຍົກເລີກຖ້ຽວລົດໄຟນັ້ນ.

ມາດຕາ 102 ສິດ, ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງຜູ້ໂດຍສານ

ຜູ້ໂດຍສານ ມີສິດໄດ້ຮັບຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ, ຄວາມສະດວກ, ຄວາມສະບາຍ, ຄວາມປອດໄພ, ໄປເຖິງຈຸດໝາຍປາຍທາງ ແລະ ທວງເອົາການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກຄວາມຜິດຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງລົດໄຟ.

ຜູ້ໂດຍສານ ມີພັນທະປະຕິບັດຕາມຄຳແນະນຳຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງລົດໄຟ ໃນຊ່ວງເວລາຂົນສົ່ງ, ຮັກສາຄວາມສະອາດ, ສິ່ງແວດລ້ອມ, ມາລະຍາດ, ແຈ້ງເຄື່ອງຂອງທີ່ມີມູນຄ່າສູງ, ວັດຖຸອັນຕະລາຍ, ອາວຸດ, ຈ່າຍຄ່າໂດຍສານ ແລະ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຕໍ່ຄ່າເສຍຫາຍທີ່ຕົນໄດ້ກໍ່ຂຶ້ນ ໃຫ້ຜູ້ຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງລົດໄຟ ຫຼື ບຸກຄົນອື່ນ.

ໝວດທີ 3
ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 103 ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການເຄື່ອນຍ້າຍວັດຖຸ, ສິ່ງຂອງ, ສັດ ແລະ ຜະລິດຕະພັນອື່ນ ລວມທັງຕູ້ສິນຄ້າ, ຖັງບັນຈຸ, ທັບທີ່, ພາຫະນະຂົນສົ່ງ ຫຼື ວັດຖຸປະກອບອື່ນ ທີ່ຄ້າຍຄືກັນ ຈາກຈຸດໜຶ່ງ ໄປຫາອີກຈຸດໜຶ່ງດ້ວຍລົດໄຟ.

ມາດຕາ 104 ສັນຍາຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ສັນຍາຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການຕົກລົງເປັນລາຍລັກອັກສອນລະຫວ່າງ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟກັບຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ກ່ຽວກັບການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຈາກຕົ້ນທາງໄປຫາປາຍທາງ ຕາມກຳນົດເວລາທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ ແລະ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຕ້ອງຮັບປະກັນໃຫ້ສິນຄ້າຢູ່ໃນສະພາບເດີມ, ບໍ່ໃຫ້ຕົກເຮ່ຍເສຍຫາຍ ແລະ ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ຫຼື ຜູ້ຮັບສິນຄ້າຕ້ອງຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງ ໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຕາມສັນຍາ.

ມາດຕາ 105 ເອກະສານຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ເມື່ອໄດ້ຮັບສິນຄ້າແລ້ວ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຕ້ອງອອກເອກະສານຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ໃຫ້ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ເພື່ອເປັນຫຼັກຖານຢັ້ງຢືນການຮັບເອົາສິນຄ້າ.

ເອກະສານດັ່ງກ່າວ ຕ້ອງມີຊື່, ລາຍເຊັນ ແລະ ຕາປະທັບ ຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຫຼື ຜູ້ຮັບມອບສິດ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 106 ເນື້ອໃນຂອງເອກະສານຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ເອກະສານຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟພາຍໃນປະເທດ ມີ ເນື້ອໃນຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ໃບກຳກັບສິນຄ້າຕ້ອງກຳນົດແຈ້ງປະເພດ, ປະລິມານ, ບໍລິມາດ, ລັກສະນະ, ສັນຍາລັກ, ລະຫັດ, ນ້ຳໜັກ, ຈຸດມອບສົ່ງ, ຈຸດຮັບ, ຕົ້ນທາງ ແລະ ຊື່ຜູ້ສົ່ງ, ປາຍທາງ ແລະ ຊື່ຜູ້ຮັບ, ການບັນຈຸຫຸ້ມຫໍ່, ລາຄາ ແລະ ວິທີການຊຳລະຄ່າຂົນສົ່ງ, ວັນ ແລະ ເວລາສົ່ງມອບ, ການປະກັນໄພ, ການເກັບຮັກສາ, ການຄ້ຽນຖ່າຍ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍອື່ນໆ ທີ່ເກີດຂຶ້ນ;

2. ລາຍລະອຽດອື່ນ ທີ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແລະ ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນໃບກຳກັບສິນຄ້າ ພ້ອມທັງຢັ້ງຢືນສະພາບສິນຄ້າຈາກຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ.

ສຳລັບເອກະສານຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂ້າມແດນ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ສົນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

ມາດຕາ 107 ໃບນຳສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ຕ້ອງປະກອບໃບນຳສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ຕິດຕາມໄປພ້ອມກັບແຕ່ລະຂະບວນລົດໄຟ ຕາມແບບພິມທີ່ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ວາງອອກ.

ມາດຕາ 108 ສິດ, ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີ ສິດ ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຮັບຄ່າຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຕາມທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ;
2. ທວງເອົາຄ່າຂົນສົ່ງຈາກຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ຫຼື ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ ຕາມທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນໃນສັນຍາ;
3. ປະຕິເສດຮັບເອົາສິນຄ້າທີ່ເຖື່ອນ ຫຼື ຜິດກົດໝາຍ.

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີ ພັນທະຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄປເຖິງຈຸດໝາຍປາຍທາງຕາມກຳນົດເວລາ;
2. ປົກປັກຮັກສາສິນຄ້າໃຫ້ຢູ່ໃນສະພາບເດີມ ແລະ ບໍ່ໃຫ້ຖືກເສັຍຫາຍ;
3. ເຮັດປະກັນໄພການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຕາມກົດໝາຍ.

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນ ຈາກການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງຕົນ ຕາມກົດໝາຍ;
2. ແຈ້ງໃຫ້ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າຢ່າງຮີບດ່ວນ ໃນກໍລະນີ ຜູ້ຮັບສິນຄ້າບໍ່ມາຮັບເອົາ ຫຼື ປະຕິເສດຮັບເອົາສິນຄ້ານັ້ນ.

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີ ສິດ, ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາ ຫຼື ກົດໝາຍ.

ມາດຕາ 109 ສິດ, ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ມີ ສິດຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຕິດຕາມສິນຄ້າຂອງຕົນ ຈາກຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ຫຼື ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ;
2. ທວງເອົາການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍ ໃນກໍລະນີ ສິນຄ້າທີ່ສົ່ງນັ້ນຫາກເປ່ເພ, ເສຍຫາຍ, ສູນຫາຍ ຫຼື ສົ່ງຊັກຊ້າ;
3. ບໍ່ຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງ ຍ້ອນການສົ່ງມອບສິນຄ້າຊັກຊ້າ ທີ່ສ້າງຄວາມເສັຍປະໂຫຍດໃຫ້ແກ່ຕົນ ຫຼື ຍ້ອນບໍ່ປະຕິບັດຕາມສັນຍາ.

ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ມີ ພັນທະຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຕາມສັນຍາ;
2. ມອບເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບສິນຄ້າທີ່ຈະສົ່ງ;
3. ແຈ້ງປະເພດ, ລັກສະນະຂອງສິນຄ້າ, ຈຳນວນຕົ້ນທຶ່, ນ້ຳໜັກ, ປະລິມານ ລວມທັງສິນຄ້າອັນຕະລາຍ, ແຕກງ່າຍ, ເສື່ອມຄຸນ ຫຼື ເໜົ່າເປື່ອຍໄວ ໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ;
4. ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ ແລະ ປະຕິບັດທຸກເງື່ອນໄຂຂອງການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ.

ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ມີ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນຕໍ່ສິນຄ້າ ໃນກໍລະນີ ບໍ່ແຈ້ງສິນຄ້າຕາມຂໍ້ 3 ວັກ 2 ຂອງມາດຕານີ້;
2. ແກ້ໄຂໃນກໍລະນີຜູ້ຮັບສິນຄ້າ ບໍ່ມາຮັບເອົາ ຫຼື ປະຕິເສດຮັບເອົາສິນຄ້ານັ້ນ ພາຍຫຼັງໄດ້ຮັບແຈ້ງຈາກຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.

ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີ ສິດ, ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາ ຫຼື ກົດໝາຍ.

ມາດຕາ 110 ສິດ, ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ຮັບສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ຜູ້ຮັບສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີ ສິດຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຕິດຕາມສິນຄ້າຈາກຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ຫຼື ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ທາງລົດໄຟ;
2. ທວງເອົາການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍຕາມສັນຍາ, ກົດໝາຍ ໃນກໍລະນີ ສິນຄ້າທີ່ສົ່ງນັ້ນ ຫາກເປ່ເພ, ເສຍຫາຍ ຫຼື ສູນຫາຍ;
3. ບໍ່ຮັບເອົາສິນຄ້າ ແລະ ບໍ່ຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງ ຍ້ອນການສົ່ງມອບສິນຄ້າຊັກຊ້າ ທີ່ສ້າງຄວາມເສຍປະໂຫຍດໃຫ້ແກ່ຕົນ ຫຼື ຍ້ອນບໍ່ປະຕິບັດຕາມສັນຍາ.

ຜູ້ຮັບສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີ ພັນທະຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງສິນຄ້າຕາມສັນຍາ;
2. ກວດຮັບເອົາສິນຄ້າ ຕາມລາຍການທີ່ໄດ້ບົ່ງໄວ້ໃນເອກະສານຂົນສົ່ງ;
3. ແຈ້ງການເສຍຫາຍ ຫຼື ການສູນຫາຍຂອງສິນຄ້າ ເປັນລາຍລັກອັກສອນໃຫ້ແກ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ແລະ ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າພາຍໃນເວລາ ເຈັດວັນ ລັດຖະການ ນັບແຕ່ວັນໄດ້ຮັບສິນຄ້າ ຫຼື ສິນຄ້າສູນຫາຍ ເປັນຕົ້ນໄປ ພ້ອມທັງເຮັດບົດບັນທຶກກັບຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໄວ້ເປັນຫຼັກຖານ.

ຜູ້ຮັບສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີ ສິດ, ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາ ຫຼື ກົດໝາຍ.

ມາດຕາ 111 ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເໜົ່າເປື່ອຍໄວທາງລົດໄຟ

ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເໜົ່າເປື່ອຍໄວທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການເຄື່ອນຍ້າຍວັດຖຸອິນຊີ ທີ່ໃຊ້ເປັນອາຫານ ລວມທັງພືດ ທີ່ສ່ຽງຕໍ່ການເສຍຄຸນນະພາບງ່າຍ ຍ້ອນຜົນກະທົບຈາກສະພາບຂອງການຂົນສົ່ງ, ອຸນຫະພູມ, ຄວາມຊຸ່ມ, ຄວາມແຫ້ງ.

ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເໜົ່າເປື່ອຍໄວທາງລົດໄຟ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມລະບຽບການຂອງກະຊວງສາທາລະນະສຸກ, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ ແລະ ຕ້ອງມີໜັງສືຢັ້ງຢືນ ຂອງຂະແໜງການດັ່ງກ່າວຕິດຕາມໄປນຳທຸກຄັ້ງ.

ມາດຕາ 112 ການຂົນສົ່ງສິ່ງທີ່ໃຊ້ເປັນອາຫານ ແລະ ຢາ ທາງລົດໄຟ

ການຂົນສົ່ງສິ່ງທີ່ໃຊ້ເປັນອາຫານ ແລະ ຢາ ທາງລົດໄຟ ຕ້ອງນຳໃຊ້ຕູ້ສິນຄ້າ ແລະ ພາຫະນະຂົນສົ່ງ ທີ່ເໝາະສົມ, ດ້ານໃນຂອງຕູ້ສິນຄ້າ ແລະ ພາຫະນະຂົນສົ່ງ ຕ້ອງເປັນວັດຖຸທີ່ບໍ່ເຂົ້າໜ້ຽງ, ກັນນ້ຳໄດ້, ສະດວກໃນການອະນາໄມ, ອະເຊື້ອ ແລະ ບໍ່ເຮັດໃຫ້ມີຜົນກະທົບທາງລົບຕໍ່ສິ່ງຂອງທີ່ຂົນສົ່ງ.

ຕູ້ສິນຄ້າ ແລະ ພາຫະນະຂົນສົ່ງ ສິ່ງທີ່ໃຊ້ເປັນອາຫານ ແລະ ຢາທາງລົດໄຟ ບໍ່ໃຫ້ນຳໃຊ້ເພື່ອຂົນສົ່ງສັດມີຊີວິດ ຫຼື ຜະລິດຕະພັນອື່ນ ທີ່ອາດກໍ່ໃຫ້ມີຄວາມເສຍຫາຍ ຫຼື ການຕິດເຊື້ອເກີດຂຶ້ນ ເວັ້ນເສຍແຕ່ຕູ້ສິນຄ້າ ແລະ ພາຫະນະນັ້ນ ໄດ້ມີການອະນາໄມ ແລະ ອະເຊື້ອແລ້ວ.

ມາດຕາ 113 ການຂົນສົ່ງສັດມີຊີວິດທາງລົດໄຟ

ກ່ອນການຂົນສົ່ງສັດມີຊີວິດທາງລົດໄຟ ໃນແຕ່ລະຄັ້ງນັ້ນ ສັດທຸກໂຕຕ້ອງໄດ້ຮັບການກວດກາ ແລະ ປ້ອງປັນສຸຂະພາບ ຈາກສັດຕະວະແພດ. ສຳລັບສັດຖືພາທີ່ໃກ້ຈະອອກລູກ ແລະ ສັດຕິດເຊື້ອພະຍາດ ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ຂົນສົ່ງ.

ຕູ້ຂົນສົ່ງສັດທາງລົດໄຟ ຕ້ອງມີເຄື່ອງໝາຍບົ່ງບອກການຂົນສົ່ງສັດມີຊີວິດ, ມີເນື້ອທີ່ພຽງພໍ ສຳລັບການເໜັງຕີງຂອງສັດ, ອະນາໄມງ່າຍ, ກັນສັດຫຼົບໜີ, ສາມາດຮັບນ້ຳໜັກສັດ, ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພບໍ່ໃຫ້ເກີດບາດເຈັບ ຫຼື ຖືກກະທົບກະເທືອນ ພ້ອມທັງມີຜູ້ກຳກັບດູແລ ແລະ ຮັບຜິດຊອບໃນການນຳສັດຂຶ້ນລົງ ແລະ ເຄື່ອນຍ້າຍສັດອອກຈາກຕູ້ລົດໄຟ.

ມາດຕາ 114 ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າອັນຕະລາຍທາງລົດໄຟ

ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າອັນຕະລາຍທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການຂົນສົ່ງວັດຖຸ, ສິ່ງຂອງທີ່ມີຄວາມສ່ຽງກໍ່ໃຫ້ເກີດຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ສຸຂະພາບ ແລະ ຊີວິດຂອງຄົນ, ສັດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ເຊັ່ນ ວັດຖຸເຄມີ, ໄວໄຟ, ລະເບີດ ຊຶ່ງຕ້ອງຂໍອະນຸຍາດນຳກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ກະຊວງອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ, ສົນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

ມາດຕາ 115 ການຂົນສົ່ງພິເສດທາງລົດໄຟ

ການຂົນສົ່ງພິເສດທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າວັດຖຸເຄື່ອງຂອງທີ່ມີຂະໜາດໃຫຍ່ ຫຼື ນ້ຳໜັກເກີນ.

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງພິເສດທາງລົດໄຟ ຕ້ອງຂໍອະນຸຍາດນຳກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ຕ້ອງມີແຜນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເຄື່ອງຂອງ ຂຶ້ນລົງຕູ້ລົດໄຟ, ຈັດລຽງ ແລະ ຖ່ວງຖ່າຍຕູ້ສິນຄ້າ ພ້ອມທັງເສີມແຮງຫືວຈີກ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ໃນການແລ່ນລົດ ແລະ ບໍ່ສ້າງຜົນກະທົບ ຕໍ່ໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງລົດໄຟ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ.

ສຳລັບຂະໜາດ ແລະ ນ້ຳໜັກໃນການຂົນສົ່ງພິເສດ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບການຕ່າງຫາກ.

ມາດຕາ 116 ການຂົນສົ່ງສຸກເສີນທາງລົດໄຟ

ການຂົນສົ່ງສຸກເສີນທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການຂົນສົ່ງໃນເວລາເກີດເຫດການຮີບດ່ວນ, ເຄັ່ງຮ້ອນ ທີ່ພົວພັນເຖິງ ໄພພິບັດທຳມະຊາດ, ຄວາມໝັ້ນຄົງຂອງຊາດ, ຄວາມສະຫງົບ, ຄວາມປອດໄພ ແລະ ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍຂອງສັງຄົມ ຊຶ່ງຕ້ອງປະຕິບັດຕາມການຕົກລົງຂອງລັດຖະບານ.

ມາດຕາ 117 ການຂົນສົ່ງຊາກສົບທາງລົດໄຟ

ການຂົນສົ່ງຊາກສົບທາງລົດໄຟ ຕ້ອງໄດ້ປະກອບເອກະສານຢ່າງຄົບຖ້ວນ ກ່ອນຂະບວນລົດໄຟແລ່ນອອກ ຊາວສີ່ ຊົ່ວໂມງ.

ຜູ້ຕິດຕາມ ແລະ ກຳກັບດູແລຊາກສົບ ຕ້ອງວາງ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ຊາກສົບໃຫ້ຢູ່ໃນໂລງສົບ ຕາມລະບຽບການຂອງກະຊວງສາທາລະນະສຸກ.

ໝວດທີ 4
ເຂດໂລຊິດສະຕິກ ແລະ ສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 118 ເຂດໂລຊິດສະຕິກທາງລົດໄຟ

ເຂດໂລຊິດສະຕິກທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ເຂດທີ່ຈັດສັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ແກ່ໂລຊິດສະຕິກ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ, ລານ, ສະຖານີຄ່ຽນຖ່າຍ ແລະ ສາງເກັບມ້ຽນຄູ້ສິນຄ້າ.

ການຄຸ້ມຄອງ, ການຈັດຕັ້ງ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວ ຂອງເຂດໂລຊິດສະຕິກທາງລົດໄຟ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບການຕ່າງຫາກ.

ມາດຕາ 119 ສິດ, ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງເຂດໂລຊິດສະຕິກທາງລົດໄຟ

ເຂດໂລຊິດສະຕິກທາງລົດໄຟ ມີ ສິດ ພົວພັນກັບພາກສ່ວນລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ກ່ຽວກັບການບໍລິການ, ເກັບຄ່າບໍລິການ ແລະ ໄດ້ຮັບຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ ກ່ຽວກັບໂລຊິດສະຕິກ ຈາກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ເຂດໂລຊິດສະຕິກທາງລົດໄຟ ມີ ພັນທະ ຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂະບວນການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າ ທີ່ມີການວາງແຜນ, ຄວບຄຸມ, ເກັບຮັກສາ, ຄຸ້ມຫໍ່, ຄ່ຽນຖ່າຍ, ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ບໍລິການ ແລະ ສະໜອງຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ ທີ່ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນ ຈາກຕົ້ນທາງໄປຫາປາຍທາງຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງລູກຄ້າ.

ເຂດໂລຊິດສະຕິກທາງລົດໄຟ ມີ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ກ່ຽວກັບຄວາມຖືກຕ້ອງ ແລະ ຄົບຖ້ວນຂອງສິນຄ້າ ແລະ ເອກະສານນຳສົ່ງສິນຄ້າ. ໃນກໍລະນີ ສິນຄ້າຫາກບໍ່ຄົບຖ້ວນ, ເປ່ເພ, ເສຍຫາຍ, ສູນຫາຍຍ້ອນການບໍລິການຂອງຕົນ ຜູ້ດຳເນີນການເຂດໂລຊິດສະຕິກ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍໃຫ້ແກ່ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຫຼື ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ.

ມາດຕາ 120 ສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ສູນເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃນການຈັດສົ່ງ ແລະ ແຈກຢາຍສິນຄ້າ.

ມາດຕາ 121 ສິດ, ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີ ສິດດຳເນີນທຸລະກິດຂອງຕົນ, ກຳນົດ ແລະ ເກັບຄ່າບໍລິການຕາມລະບຽບການ ພ້ອມທັງຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ພັດທະນາກິດຈະການຂອງຕົນ ໃຫ້ທັນສະໄໝ.

ສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີ ພັນທະບໍລິການເອກະສານ, ເຕົ້າໂຮມ, ຄຸ້ມຫໍ່, ບັນຈຸສິນຄ້າໃສ່ລົດໄຟ, ແຈກຢາຍສິນຄ້າໄປເຖິງປາຍທາງ ຕາມເປົ້າໝາຍ ແລະ ຈ່າຍຄ່າພາສີ, ອາກອນ ຕາມກົດໝາຍ.

ສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ກ່ຽວກັບຄວາມຖືກຕ້ອງ ແລະ ຄົບຖ້ວນຂອງສິນຄ້າ ແລະ ເອກະສານສຳເນົາສິນຄ້າ. ໃນກໍລະນີ ສິນຄ້າຫາກບໍ່ຄົບຖ້ວນ, ເປ່ເພ, ເສຍຫາຍ ຫຼື ສູນຫາຍ ຍ້ອນການບໍລິການຂອງຕົນ, ສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍ ໃຫ້ແກ່ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຫຼື ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ຕາມສັນຍາ.

ໝວດທີ 5
ການຈັດສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 122 ການຈັດສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ການຈັດສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການບໍລິການເກັບໂຮມ, ບັນຈຸ, ຫຸ້ມຫໍ່ ແລະ ປະກອບເອກະສານຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເພື່ອເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າ ດ້ວຍຕູ້ລົດໄຟ ຈາກຕົ້ນທາງໄປ ຫາ ປາຍທາງ ຕາມກຳນົດເວລາທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນໃນສັນຍາ.

ມາດຕາ 123 ສິດ, ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີ ສິດ ເຮັດສັນຍາກັບເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຫຼື ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ, ຮັບ ແລະ ກວດກາສິນຄ້າ, ພົວພັນກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງລັດ ກ່ຽວກັບການຈັດສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຮັບຄ່າບໍລິການຈັດສົ່ງສິນຄ້າ ຕາມທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນໃນສັນຍາ.

ຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີ ພັນທະເກັບໂຮມ, ຫຸ້ມຫໍ່, ບັນຈຸ ແລະ ມອບສິນຄ້າ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ, ປະກອບເອກະສານນຳສົ່ງສິນຄ້າ, ແຈ້ງເນື້ອໃນລະອຽດ ກ່ຽວກັບລັກສະນະຂອງສິນຄ້າ, ຕິດເຄື່ອງໝາຍ, ໃສ່ເລກລຳດັບ, ແຈ້ງນ້ຳໜັກ, ບໍລິມາດ ແລະ ປະລິມານ.

ຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ກ່ຽວກັບຄວາມຖືກຕ້ອງ ແລະ ຄົບຖ້ວນຂອງເອກະສານນຳສົ່ງສິນຄ້າ, ຮັບປະກັນການຈັດສົ່ງສິນຄ້າຢ່າງຄົບຖ້ວນ ຕາມຈຳນວນທີ່ມີຢູ່ໃນບັນຊີ ແລະ ບໍ່ໃຫ້ສິນຄ້າຖືກເສຍຫາຍ ຫຼື ເສຍຄຸນນະພາບຍ້ອນການບັນຈຸ, ຫຸ້ມຫໍ່ ແລະ ຮັບປະກັນ ໃຫ້ສິນຄ້າໄປເຖິງຈຸດໝາຍປາຍທາງ. ໃນກໍລະນີ ສິນຄ້າຫາກມີການເສຍຫາຍຍ້ອນຄວາມຜິດຂອງຕົນ ຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຄວາມເສຍຫາຍດັ່ງກ່າວ.

ພາກທີ VII
ທຸລະກິດການລົດໄຟ

ມາດຕາ 124 ປະເພດທຸລະກິດການລົດໄຟ

ປະເພດທຸລະກິດການລົດໄຟ ມີ ດັ່ງນີ້:

1. ການສຳຫຼວດ ແລະ ການອອກແບບ;
2. ການບໍລິການທີ່ປຶກສາ;
3. ການວິໄຈວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ;
4. ການຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ;
5. ການຜະລິດ, ຕິດຕັ້ງ, ສ້ອມແປງປ້າຍ, ໄຟສັນຍານ ແລະ ເຄື່ອງໝາຍຈະລາຈອນ;
6. ສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າ;
7. ເຂດໂລຈິດສະຕິກ;
8. ຂາຍປີ້ລົດໄຟ ແລະ ຕົວແທນຂາຍປີ້ລົດໄຟ;

9. ການບໍລິການ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ;

10. ສ້ອມແປງຫົວຈັກລົດໄຟ, ຕູ້ລົດໄຟ ແລະ ອຸປະກອນອື່ນ;

11. ທຸລະກິດອື່ນ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ.

ສຳລັບການດຳເນີນທຸລະກິດການລົດໄຟ ມີ ສາມ ຮູບແບບ ຄື ລັດລົງທຶນ, ລັດຮ່ວມທຶນກັບເອກະຊົນ ແລະ ເອກະຊົນລົງທຶນ.

ມາດຕາ 125 ການສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດການລົດໄຟ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີຈຸດປະສົງດຳເນີນທຸລະກິດການລົດໄຟ ຕ້ອງສະເໜີຂໍສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດ ນຳຫ້ອງການບໍລິການ ການລົງທຶນປະຕູດຽວຂັ້ນສູນກາງ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການສົ່ງເສີມການລົງທຶນ ແລະ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍວິສາຫະກິດ.

ມາດຕາ 126 ເງື່ອນໄຂການອະນຸຍາດສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດການລົດໄຟ

ຜູ້ທີ່ຈະໄດ້ຮັບອະນຸຍາດສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດການລົດໄຟ ຕ້ອງມີເງື່ອນໄຂ ດັ່ງນີ້:

1. ມີບົດລາຍງານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້;
2. ມີໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ ແລະ ບຸກຄະລາກອນ ທີ່ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ແລະ ປະສົບການ;
3. ມີອຸປະກອນ, ເຄື່ອງມື ແລະ ພາຫະນະທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ, ທັນສະໄໝ ແລະ ເໝາະສົມ ກັບຂະໜາດຂອງກິດຈະການ;
4. ມີທຶນພຽງພໍທີ່ເໝາະສົມ ກັບແຕ່ລະປະເພດ ແລະ ຂະໜາດຂອງກິດຈະການດັ່ງກ່າວ;
5. ມີສຳນັກງານຫ້ອງການຕັ້ງຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ;
6. ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

ມາດຕາ 127 ການຄັດເລືອກວິສາຫະກິດ ກ່ຽວກັບທາງລົດໄຟ

ການຄັດເລືອກວິສາຫະກິດ ກ່ຽວກັບທາງລົດໄຟ ຕ້ອງດຳເນີນຜ່ານການປະມູນຕາມກົດໝາຍ.

ວິສາຫະກິດ ກ່ຽວກັບທາງລົດໄຟທີ່ເຂົ້າຮ່ວມປະມູນ ຕ້ອງມີເງື່ອນໄຂ ດັ່ງນີ້:

1. ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຢ່າງຖືກຕ້ອງ ຕາມກົດໝາຍ;
2. ມີວິສະວະກອນທາງລົດໄຟ ຫຼື ວິສະວະກອນອື່ນ ແລະ ນັກວິຊາການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ມີຄວາມຮູ້, ຄວາມສາມາດ, ຄຸນສົມບັດ ແລະ ມີປະສົບການ ໃນວຽກງານຢ່າງເໝາະສົມ ກັບແຕ່ລະປະເພດ ແລະ ຂະໜາດຂອງໂຄງການ;
3. ມີ ຍານພາຫະນະ, ເຄື່ອງມື, ອຸປະກອນ ທີ່ເໝາະສົມ ກັບແຕ່ລະປະເພດ ແລະ ຂະໜາດຂອງໂຄງການ;
4. ມີຖານະທາງການເງິນ, ປະຕິບັດພັນທະດ້ານພາສີ, ອາກອນ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ແລະ ຄົບຖ້ວນ;
5. ມີເງື່ອນໄຂອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນເອກະສານປະມູນ.

ມາດຕາ 128 ສັນຍາກ່ຽວກັບກິດຈະການການລົດໄຟ

ທຸກກິດຈະການການລົດໄຟ ຕ້ອງມີສັນຍາລະຫວ່າງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ກັບວິສາຫະກິດ ທີ່ໄດ້ຜ່ານການຄັດເລືອກ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 127 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້ ແລະ ຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຂໍ້ຜູກພັນໃນສັນຍາ ແລະ ນອກສັນຍາ.

ພາກທີ VIII
ສິດ ແລະ ພັນທະ ຂອງຜູ້ດຳເນີນກິດຈະການ ແລະ ຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດການລົດໄຟ

ມາດຕາ 129 ສິດ ແລະ ພັນທະ ຂອງເຈົ້າຂອງໂຄງການ

ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ມີ ສິດ ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ກະກຽມໂຄງການ, ແຕ່ງຕັ້ງຄະນະກຳມະການປະມູນ ແລະ ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ;
2. ພິຈາລະນາຮັບຮອງ ແຜນການປະມູນ, ເອກະສານປະມູນ, ຜົນຂອງການປະມູນ ແລະ ອະນຸມັດໃຫ້ເຊັນສັນຍາ ໃນການຄັດເລືອກເອົາທີ່ປຶກສາ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາ;
3. ຊີ້ນຳຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ໃຫ້ໄປຕາມແຜນດຳເນີນງານ, ຮັບປະກັນຄຸນນະພາບ ແລະ ງົບປະມານທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸມັດ;
4. ພິຈາລະນາ ແລະ ຮັບຮອງແບບບົງເຕັກນິກ, ແຜ່ນແຕ້ມເຕັກນິກຂອງທີ່ປຶກສາ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາ ລວມທັງສະເໜີດັດແກ້ແບບບົງ ແລະ ແຜ່ນແຕ້ມດັ່ງກ່າວ ໃນກໍລະນີ ຈຳເປັນກ່ຽວກັບງົບປະມານ, ເຕັກນິກ ແລະ ເວລາໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ;
5. ນຳສະເໜີກ່ຽວກັບການດັດແກ້, ໂຈະ, ຍ້າຍທຶນ ແລະ ຍົກເລີກໂຄງການ.

ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ມີ ພັນທະໃນການຊຳລະຄ່າກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ, ສ້ອມແປງ ແລະ ຄວບຄຸມການກໍ່ສ້າງໃຫ້ແກ່ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາ ຕາມສັນຍາທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ.

ມາດຕາ 130 ສິດ ແລະ ພັນທະ ຂອງຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ

ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ ມີ ສິດ ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຊ່ວຍຄະນະກຳມະການປະມູນ ຈັດຕັ້ງການປະມູນເອົາບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາ;
2. ແຈ້ງ, ແນະນຳ ຫຼື ສັ່ງໂຈະຊົ່ວຄາວການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ຂອງທີ່ປຶກສາ ຫຼື ຜູ້ຮັບເໝົາທີ່ບໍ່ປະຕິບັດຕາມສັນຍາທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ ແລ້ວລາຍງານຕໍ່ເຈົ້າຂອງໂຄງການໂດຍດ່ວນ;
3. ຕິດຕາມ, ກວດກາ ການດຳເນີນງານຂອງບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາ;
4. ສະເໜີປ່ຽນຕົວທີມງານຂອງບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາ ພ້ອມດ້ວຍນັກວິຊາການທີ່ບໍ່ສາມາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ ຕາມການມອບໝາຍ.

ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ ມີ ພັນທະຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ລາຍງານສະພາບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການແຕ່ລະໄລຍະ ໃຫ້ເຈົ້າຂອງໂຄງການຢ່າງເປັນປະຈຳ;
2. ປະສານສົມທົບ ກັບທຸກພາກສ່ວນ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການໃຫ້ສຳເລັດຜົນ;
3. ເກັບມ້ຽນສຳນວນເອກະສານຂອງໂຄງການ ເຊັ່ນ ບົດລາຍງານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້, ຜົນການວິໄຈດິນ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ, ແບບບົງເຕັກນິກ, ແຜ່ນແຕ້ມເຕັກນິກທີ່ໄດ້ຖືກຮັບຮອງ, ແຜ່ນແຕ້ມເຕັກນິກການກໍ່ສ້າງຕົວຈິງ ແລະ ເອກະສານອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 131 ສິດ ແລະ ພັນທະ ຂອງທີ່ປຶກສາ

ທີ່ປຶກສາກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ມີ ສິດຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ກວດກາແຜນການ, ຄວບຄຸມການກໍ່ສ້າງ ແລະ ແນະນໍາວິທີການໃຫ້ຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງ ຕາມແຜນຜັງເຕັກນິກ, ແຜ່ນແຕ້ມເຕັກນິກ, ກໍານົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ;

2. ຕິດຕາມ, ກວດກາ ແລະ ສະຫຼຸບບໍລິມາດແຕ່ລະໜ້າວຽກຢ່າງລະອຽດ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ ເພື່ອ ຢັ້ງຢືນຄວາມຖືກຕ້ອງໃຫ້ແກ່ການຊໍາລະຄ່າກໍ່ສ້າງ;

3. ຮັບຄ່າຄວບຄຸມການກໍ່ສ້າງ ຕາມມູນຄ່າທີ່ກໍານົດໃນສັນຍາ.

ທີ່ປຶກສາກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ມີ ພັນທະຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຊ່ວຍກະກຽມເອກະສານປະມູນ, ຮ່າງສັນຍາຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ ແລະ ເອກະສານອື່ນ ເພື່ອຮັບໃຊ້ໃຫ້ ແກ່ໂຄງການກໍ່ສ້າງ;

2. ລາຍງານໃຫ້ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ໃນການບໍ່ຮັບຮອງເອົາໜ້າວຽກໃດໜຶ່ງ ຂອງຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງທີ່ບໍ່ຖືກ ຕ້ອງ ຕາມກໍານົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ;

3. ລາຍງານຄວາມຄືບໜ້າຂອງໜ້າວຽກ, ຂໍ້ສະດວກ, ຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກ ແລະ ບັນຫາອື່ນ ຂອງໂຄງການໃຫ້ ເຈົ້າຂອງໂຄງການເປັນແຕ່ລະໄລຍະ;

4. ເກັບຮັກສາ ແລະ ມອບສໍານວນເອກະສານໂຄງການຄົບຖ້ວນ ໃຫ້ແກ່ຄະນະຮັບມອບໂຄງ ການ.

ມາດຕາ 132 ສິດ ແລະ ພັນທະຂອງຜູ້ຮັບເໝົາ

ຜູ້ກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ມີ ສິດຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຄຸ້ມຄອງສະໜາມກໍ່ສ້າງ ແລະ ປະຕິບັດຕາມລະບຽບການ ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພໃຫ້ແທດເໝາະ ກັບປະເພດ, ຂະໜາດ ແລະ ລັກສະນະຂອງໂຄງການ ເປັນຕົ້ນ ຕິດຕັ້ງປ້າຍເຕືອນ, ປ້າຍສັນຍານ, ໄຟສັນຍານ, ສິ່ງທາງເວັ້ນ ແລະ ມາດຕະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ທີ່ຈໍາເປັນ, ລວມທັງຮັບປະກັນຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບ ຮ້ອຍ ແລະ ໃຫ້ມີຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມໜ້ອຍທີ່ສຸດ;

2. ສະເໜີດັດແກ້ມູນຄ່າຂອງໂຄງການ ໃນກໍລະນີຈໍາເປັນດັດແກ້ແຜນຜັງເຕັກນິກ ແລະ ແຜ່ນແຕ້ມ ເຕັກ ນິກໃນເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ;

3. ຮັບຄ່າກໍ່ສ້າງຕາມບໍລິມາດຕົວຈິງທີ່ປະຕິບັດໄດ້ທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້ໃນສັນຍາ.

ຜູ້ກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ມີ ພັນທະຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ສ້າງແຜນດໍາເນີນງານ ນັບແຕ່ວັນເລີ່ມຕົ້ນຮອດວັນສໍາເລັດແລ້ວ ສະເໜີຕໍ່ທີ່ປຶກສາກໍ່ສ້າງ ແລະ ຄະ ນະຮັບມອບໂຄງການ ເພື່ອຮັບຮອງ;

2. ດໍາເນີນໂຄງການໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມແຜນດໍາເນີນງານ, ແຜນຜັງເຕັກນິກ, ແຜ່ນແຕ້ມເຕັກນິກ, ກໍານົດ ໝາຍເຕັກນິກ, ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ຕາມທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້ໃນສັນຍາ;

3. ແຈ້ງໃຫ້ທີ່ປຶກສາ ແລະ ຄະນະຮັບມອບໂຄງການຊາບລ່ວງໜ້າ ກ່ອນປະຕິບັດໜ້າວຽກທີ່ສໍາຄັນ ເພື່ອຕິດຕາມ ແລະ ກວດກາຕົວຈິງ;

4. ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ຜູ້ນຳໃຊ້ທາງລົດໄຟ ແລະ ຜູ້ຢູ່ອາໄສບໍລິເວນໃກ້ຄຽງ ໃນໄລຍະດຳເນີນການກໍ່ສ້າງ ພ້ອມທັງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຊີວິດ ແລະ ຊັບສິນຂອງຜູ້ນຳໃຊ້ທາງລົດໄຟ ແລະ ຜູ້ຢູ່ອາໄສບໍລິເວນໃກ້ຄຽງໃນກໍລະນີເກີດອຸປະຕິເຫດຍ້ອນຄວາມປະໝາດ, ເມີນເສີຍຂອງຕົນ;

5. ສະໜອງຂໍ້ມູນ ແລະ ເອກະສານທີ່ຈຳເປັນ ໃຫ້ແກ່ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ ຫຼື ຄະນະກຳມະການກວດກາ ຕາມກຳນົດເວລາທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ;

6. ຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກການບໍ່ປະຕິບັດຕາມສັນຍາ, ແຜນຜັງເຕັກນິກ, ແຜ່ນແຕ້ມເຕັກນິກ, ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ;

7. ເກັບຮັກສາ ແລະ ມອບສຳນວນເອກະສານໂຄງການຄົບຖ້ວນ ໃຫ້ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ.

ມາດຕາ 133 ສິດ ແລະ ພັນທະ ຂອງບໍລິສັດສຳຫຼວດອອກແບບ ແລະ ວິໄຈວັດສະດຸກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ບໍລິສັດສຳຫຼວດອອກແບບ ແລະ ວິໄຈວັດສະດຸກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ມີ ສິດຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ເກັບກຳ, ວິໄຈ ຂໍ້ມູນ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ທີ່ຈຳເປັນຢ່າງຄົບຖ້ວນ ເພື່ອເປັນພື້ນຖານໃຫ້ແກ່ການອອກແບບ;

2. ສະເໜີປັບປຸງຄືນແຜນຜັງເຕັກນິກ ແລະ ແຜ່ນແຕ້ມເຕັກນິກ ທີ່ເຫັນວ່າບໍ່ເໝາະສົມຕໍ່ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ ເພື່ອພິຈາລະນາ;

3. ອອກແບບ, ກິດໄລໂຄງສ້າງວິສະວະກຳ, ຂະຫຍາຍແຜ່ນແຕ້ມເຕັກນິກ ແລະ ແຜ່ນແຕ້ມພື້ນສ່ວນລະອຽດຂອງໂຄງສ້າງ;

4. ກຳນົດການນຳໃຊ້ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ, ປະເມີນມູນຄ່າການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້າງແຜນດຳເນີນງານລະອຽດ.

ບໍລິສັດສຳຫຼວດອອກແບບ ແລະ ວິໄຈ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ມີ ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບກ່ຽວກັບຜົນຂອງການສຳຫຼວດ, ອອກແບບ ແລະ ການວິໄຈ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ຕາມກົດໝາຍ.

ພາກທີ IX
ຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ການລົດໄຟ

ມາດຕາ 134 ຄ່າທຳນຽມການລົດໄຟ

ຄ່າທຳນຽມການລົດໄຟ ແມ່ນ ຄ່າສິດອຸ່ນຂອງບໍລິການຂອງລັດຈາກບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ເຄື່ອນໄຫວທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ໂດຍຜ່ານຂະແໜງການຂອງລັດຕ້ອນຮັບການອອກໃບຢັ້ງຢືນ ແລະ ໃບອະນຸຍາດຕ່າງໆ.

ຄ່າທຳນຽມ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ ໃຫ້ມອບເຂົ້າງົບປະມານຂອງລັດ.

ມາດຕາ 135 ຄ່າບໍລິການ ການລົດໄຟ

ຄ່າບໍລິການ ແມ່ນ ຄ່າຮັບໃຊ້ທາງດ້ານບໍລິການວິຊາການ ຈາກຂະແໜງການຂອງລັດ ໃນການເຄື່ອນໄຫວຮັບໃຊ້ສັງຄົມ ໂດຍບໍ່ຫວັງຜົນກຳໄລ ແລະ ເພື່ອເປັນການຊ່ວຍໜູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍງົບປະມານຂອງລັດ.

ມາດຕາ 136 ການເກັບ ຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ການລົດໄຟ

ການເກັບຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມລະບຽບການ ທີ່ປະກາດໃຊ້ໃນແຕ່ລະໄລຍະ.

ພາກທີ X
ຂໍ້ຫ້າມ

ມາດຕາ 137 ຂໍ້ຫ້າມທົ່ວໄປ

ຫ້າມ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ມີ ພຶດຕິກຳ ດັ່ງນີ້:

1. ດຳເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ;
2. ປຸກສ້າງ ແລະ ກໍ່ສ້າງກິດຈະການໃດໜຶ່ງ ທີ່ເປັນການຊົ່ວຄາວ ຫຼື ຖາວອນ ໃນເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ;
3. ກີດຂວາງ ແລະ ບໍ່ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຫຼື ບໍ່ໃຫ້ການຮ່ວມມືໃນການດຳເນີນກິດຈະການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ;
4. ບຸກລຸກເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ, ມ້າງເພ, ທຳລາຍໂຄງປະກອບ ແລະ ສິ່ງປະກອບຂອງທາງລົດໄຟ;
5. ລ່ວງລ້ຳເຂົ້າໃນເຂດສະຫງວນ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງທາງລົດໄຟ;
6. ເປີດທາງ, ກໍ່ສ້າງຂົວ, ອຸໂມງ, ທໍ່ລະບາຍນ້ຳ ແລະ ວຽກງານອື່ນ ຜ່ານທາງລົດໄຟ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ;
7. ຍົກຍ້າຍ, ທຳລາຍອຸປະກອນໄຟສັນຍານ, ປ້າຍຈະລາຈອນ ແລະ ປ້າຍຊີ້ບອກ ທາງລົດໄຟ;
8. ແຂວນສິ່ງຂອງ, ສິ່ງກີດຂວາງ ແລະ ຕາກຜ້າປິດບັງປ້າຍສັນຍານຈະລາຈອນທາງລົດໄຟ;
9. ກີດຂວາງການແລ່ນລົດໄຟ, ສິ່ງໄຟສັນຍານ ຫຼື ນຳໃຊ້ອຸປະກອນທີ່ໃຊ້ໃນການຢຸດລົດໄຟ;
10. ປີນຜາກັ້ນ, ຂວາງທາງ, ຂ້າມທາງ ເມື່ອໄຟສັນຍານແດງ ແລະ ປີນຮົ້ວ, ຮາວກັ້ນລະຫວ່າງທາງລົດໄຟກັບເຂດບໍລິເວນອ້ອມຂ້າງ;
11. ລ້ຽງ, ປ່ອຍ ແລະ ເຄື່ອນຍ້າຍສັດລ້ຽງ ຕາມທາງລົດໄຟ;
12. ຈັດຕະຫຼາດນັດ ແລະ ກິດຈະການອື່ນ ທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຢູ່ໃນເຂດສະຫງວນ ແລະ ເຂດປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພທາງລົດໄຟ;
13. ແກວ່ງກ້ອນດິນ, ກ້ອນຫີນ ຫຼື ອຸປະກອນອື່ນ ໃສ່ລົດໄຟ ຫຼື ຈາກລົດໄຟລົງມາ;
14. ວາງເຄື່ອງຂາຍ, ທ່ອນໄມ້, ກ້ອນຫີນ, ສິ່ງກີດຂວາງ, ສິ່ງເປິະເປື້ອນ ແລະ ຖົມຮ່ອງລະບາຍນ້ຳໃນເຂດສະຫງວນ ແລະ ເຂດປອດໄພທາງລົດໄຟ;
15. ມີພຶດຕິກຳອື່ນ ທີ່ເປັນການລະເມີດກົດໝາຍ.

ມາດຕາ 138 ຂໍ້ຫ້າມສຳລັບຜູ້ໂດຍສານ

ຫ້າມຜູ້ໂດຍສານ ມີ ພຶດຕິກຳ ດັ່ງນີ້:

1. ນຳເຄື່ອງດື່ມທີ່ມີທາດເຫຼົ້າຂຶ້ນໄປດື່ມ ຫຼື ເສບຢາເສບຕິດທຸກປະເພດ ຢູ່ຕູ້ລົດໄຟ;
2. ສູບຢາໃນເຂດທີ່ບໍ່ອະນຸຍາດ;

3. ຖິ້ມການລະເບີດທຸກປະເພດ;

4. ຍ່າງ, ປີນ, ນັ່ງ, ນອນເທິງຫຼັງຄາຕູ້ລົດໄຟ ແລະ ຫົວຈັກລົດໄຟ;

5. ແຂວນ, ປີນ, ນັ່ງຢູ່ຈຸດເຊື່ອມຕໍ່ກັນລະຫວ່າງຕູ້ກັບຕູ້ ແລະ ຕູ້ກັບຫົວຈັກລົດໄຟ;

6. ເປີດປະຕູຂຶ້ນ-ລົງ ແລະ ຍື່ນ ຫົວ, ແຂນ, ຂາ ແລະ ວັດຖຸອື່ນອອກນອກຕູ້ລົດໄຟທີ່ລົດໄຟກຳລັງແລ່ນ, ຍົກເວັ້ນພະນັກງານ ຫຼື ຕຳຫຼວດທີ່ກຳລັງປະຕິບັດໜ້າທີ່ລາດຕະເວນ, ສ້ອມແປງ ແລະ ບົວລະບັດຮັກສາທາງລົດໄຟ;

7. ນຳເອົາສິນຄ້າທີ່ຕ້ອງຫ້າມ, ສັດທີ່ເປັນໂລກລະບາດ, ສັດປ່າ, ສິ່ງຂອງທີ່ຜິດກົດໝາຍ, ສານເຄມີ, ວັດຖຸລະເບີດ, ອາວຸດ ແລະ ວັດຖຸໄວໄຟ ເຂົ້າໃນບໍລິເວນສະຖານີ ແລະ ຂຶ້ນລົງລົດໄຟ;

8. ມີພຶດຕິກຳອື່ນ ທີ່ເປັນການລະເມີດກົດໝາຍ.

ມາດຕາ 139 ຂໍ້ຫ້າມສຳລັບຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ

ຫ້າມຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ມີ ພຶດຕິກຳ ດັ່ງນີ້:

1. ໃຫ້ເຊົ່າ, ໂອນທະບຽນວິສາຫະກິດຂອງຕົນ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ອື່ນ ຫຼື ນຳໃຊ້ທະບຽນວິສາຫະກິດຂອງຜູ້ອື່ນ;

2. ດຳເນີນທຸລະກິດບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມປະເພດ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ, ບໍ່ມີໃບອະນຸຍາດ ຫຼື ນຳໃຊ້ໃບອະນຸຍາດໝົດອາຍຸ;

3. ນຳໃຊ້ລົດໄຟທີ່ບໍ່ມີໃບຢັ້ງຢືນກວດກາເຕັກນິກ, ໃບອະນຸຍາດແລ່ນລົດໄຟ ຫຼື ນຳໃຊ້ໃບອະນຸຍາດແລ່ນລົດໄຟທີ່ໝົດອາຍຸ;

4. ປະກອບເອກະສານທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງ, ສົມຮູ້ຮ່ວມຄິດ ຫຼື ໃຫ້ສິນບົນແກ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ ແລະ ພະນັກງານຂອງລັດ ເພື່ອໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ໃຫ້ດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ;

5. ບໍ່ໃຫ້ການຮ່ວມມື, ປິດບັງ, ປອມແປງ, ບິດເບືອນ ຂໍ້ມູນ ກ່ຽວກັບບັນຊີການເງິນທຸລະກິດ ແລະ ບໍລິມາດຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຕໍ່ການກວດກາຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ ແລະ ພະນັກງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ;

6. ມີພຶດຕິກຳອື່ນ ທີ່ເປັນການລະເມີດກົດໝາຍ.

ມາດຕາ 140 ຂໍ້ຫ້າມສຳລັບພະນັກງານ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ ການລົດໄຟ

ຫ້າມພະນັກງານ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ການລົດໄຟ ມີ ພຶດຕິກຳ ດັ່ງນີ້:

1. ດຳເນີນທຸລະກິດ, ເປັນທີ່ປຶກສາ ຫຼື ເປັນພະນັກງານວິຊາການ ໃຫ້ຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງກິດຈະການການລົດໄຟ ທີ່ພົວພັນກັບຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ;

2. ເປີດເຜີຍ, ລຳອຽງ, ສົມຮູ້ຮ່ວມຄິດ, ປອມແປງເອກະສານ ແລະ ຂໍ້ມູນ ກ່ຽວກັບການປະມູນ;

3. ຂໍເອົາ, ທວງເອົາ ຫຼື ຮັບສິນບົນ ກ່ຽວກັບການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ, ອາຄານ ແລະ ກິດຈະການ ການລົດໄຟອື່ນ;

4. ປິດບັງ ແລະ ບິດເບືອນ ຂໍ້ມູນ ກ່ຽວກັບການດຳເນີນງານທາງດ້ານວິຊາການເຕັກນິກ ແລະ ບັນຊີການເງິນທຸລະກິດ;

5. ເມີນເສີຍຕໍ່ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ ແລະ ການກະທຳທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງຂອງຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ, ກົດໜ່ວງຖ່ວງດຶງເອກະສານ ກ່ຽວກັບການ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ, ອາຄານ ແລະ ກິດຈະການ ການລົດໄຟອື່ນ;

6. ຜະລິດ ແລະ ນຳໃຊ້ປີ້ປອມ ລວມທັງຂາຍປີ້ທີ່ຜິດກົດໝາຍ ເພື່ອຫວັງຜົນກຳໄລ;

7. ນຳເອົາຍານພາຫະນະ ແລະ ອຸປະກອນທີ່ບໍ່ຮັບປະກັນມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພ ແລະ ບໍ່ມີເອກະສານຢັ້ງຢືນການລົງທະບຽນ ແລະ ກວດກາເຕັກນິກ;

8. ແລ່ນລົດໄຟເກີນຄວາມໄວສູງສຸດ ທີ່ລະບຽບການກຳນົດໄວ້ຢ່າງເດັດຂາດ;

9. ຂັບລົດໄຟເຂົ້າ ອອກ, ຈອດ, ຫຼີກ ແລະ ແລ່ນຜ່ານສະຖານີ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບຄຳສັ່ງຈາກຫົວໜ້າສະຖານີຢ່າງເດັດຂາດ;

10. ສວຍໃຊ້ໜ້າທີ່ຕຳແໜ່ງ ເພື່ອຫາຜົນປະໂຫຍດແກ່ຕົນ;

11. ໃຫ້ເງິນ, ວັດຖຸສິ່ງຂອງ ຫຼື ຜົນປະໂຫຍດອື່ນ ແກ່ບຸກຄົນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໂດຍທາງກົງ ຫຼື ທາງອ້ອມ ເພື່ອຜົນປະໂຫຍດຂອງຕົນ ຊຶ່ງສ້າງຄວາມເສຍຫາຍແກ່ຜົນປະໂຫຍດຂອງລັດ, ສັງຄົມ ຫຼື ສິດ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດອັນຊອບທຳຂອງພົນລະເມືອງ;

12. ມີພຶດຕິກຳອື່ນ ທີ່ເປັນການລະເມີດກົດໝາຍ.

ມາດຕາ 141 ຂໍ້ຫ້າມສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ

ຫ້າມເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ ມີ ພຶດຕິກຳ ດັ່ງນີ້:

1. ສົມຮູ້ຮ່ວມຄິດກັບພະນັກງານ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ທີ່ປຶກສາ, ຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ ແລະ ວິສະວະກອນໃນການຢັ້ງຢືນ ແລະ ຮັບຮອງເອົາກິດຈະການ ການລົດໄຟ ທີ່ບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານ;

2. ຮັບສິນບົນຈາກທີ່ປຶກສາ, ຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ ແລະ ບຸກຄົນອື່ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບກິດຈະການ ການລົດໄຟ;

3. ຊັກຊ້າໃນການຊຳລະຄ່າກິດຈະການ ການລົດໄຟ ທີ່ໄດ້ສຳເລັດແລ້ວ ແລະ ຖືກຕ້ອງກັບເງື່ອນໄຂຂອງສັນຍາ;

4. ກົດໜ່ວງຖ່ວງດຶງຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ ກ່ຽວກັບວິທີການ ແລະ ມາດຕະການແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນກິດຈະການ ການລົດໄຟ;

5. ເມີນເສີຍຕໍ່ການຕິດຕາມ ແລະ ກວດກາການປະຕິບັດກິດຈະການ ການລົດໄຟຂອງຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ;

6. ມີພຶດຕິກຳອື່ນ ທີ່ເປັນການລະເມີດກົດໝາຍ.

ມາດຕາ 142 ຂໍ້ຫ້າມສຳລັບຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດກ່ຽວກັບກິດຈະການ ການລົດໄຟ

ຫ້າມຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດກ່ຽວກັບກິດຈະການ ການລົດໄຟ ມີ ພຶດຕິກຳ ດັ່ງນີ້:

1. ດຳເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບກິດຈະການການລົດໄຟ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ;

2. ກໍ່ສ້າງໂດຍບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມແຜນຜັງເຕັກນິກ, ແບບແຕ້ມເຕັກນິກ, ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ;

3. ກ່າຍແບບແຜນຜັງວິສະວະກຳຂອງບຸກຄົນອື່ນ ເພື່ອສະແຫວງຫາຜົນປະໂຫຍດ ທາງດ້ານການຄ້າແກ່ຕົນ;

4. ສໍ້ຫຼອດອອກແບບ, ກໍ່ສ້າງ, ຄວບຄຸມ, ກວດກາ ແລະ ສ້ອມແປງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ໂດຍຜູ້ດຽວກັນ;

5. ເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນ ກ່ຽວກັບລາຄາກາງຂອງໂຄງການກິດຈະການທາງລົດໄຟທີ່ຈະເປີດການປະມູນ;

6. ສົມຮູ້ຮ່ວມຄິດກັບເຈົ້າຂອງໂຄງການກ່ຽວກັບກິດຈະການ ການລົດໄຟ ເພື່ອຫາຜົນປະໂຫຍດແກ່ຕົນ;

7. ດຳເນີນການກໍ່ສ້າງໂດຍບໍ່ມີມາດຕະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ການປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ;

8. ມອບ, ຂາຍ ຫຼື ໂອນ ໂຄງການ ກ່ຽວກັບກິດຈະການ ການລົດໄຟໃຫ້ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງອື່ນ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກເຈົ້າຂອງໂຄງການ;

9. ຂຸດດິນ, ກອງດິນ ຫຼື ຖົມດິນ ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ບໍ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນເວລາດຳເນີນການກໍ່ສ້າງ;

10. ປ່ອຍປະລະເລີຍວຽກງານ ຫຼື ໂຄງການກໍ່ສ້າງທີ່ຕົນໄດ້ເຊັນສັນຍາກັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ;

11. ປອມແປງເອກະສານ ຫຼື ໃຫ້ຂໍ້ມູນ ກ່ຽວກັບໂຄງການທາງລົດໄຟ ທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມຄວາມເປັນຈິງ;

12. ມີພຶດຕິກຳອື່ນ ທີ່ເປັນການລະເມີດກົດໝາຍ.

ພາກທີ XI
ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ

ມາດຕາ 143 ຮູບການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ

ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ ອາດຈະດຳເນີນດ້ວຍຮູບການໃດໜຶ່ງ ດັ່ງນີ້:

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

ມາດຕາ 144 ການປະນີປະນອມ

ໃນກໍລະນີ ທີ່ເກີດມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງໃນການດຳເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ, ຄູ່ກໍລະນີ ສາມາດປຶກສາຫາລື, ເຈລະຈາ ແລະ ປະນີປະນອມກັນ.

ມາດຕາ 145 ການແກ້ໄຂທາງດ້ານບໍລິຫານ

ໃນກໍລະນີ ເກີດມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງໃນການດຳເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ, ຄູ່ກໍລະນີ ມີສິດສະເໜີຕໍ່ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ບ່ອນທີ່ຕົນໄດ້ຮັບອະນຸຍາດນັ້ນ ເພື່ອພິຈາລະນາແກ້ໄຂຕາມກົດໝາຍ.

ມາດຕາ 146 ການແກ້ໄຂໂດຍອົງການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງທາງດ້ານເສດຖະກິດ

ໃນກໍລະນີ ເກີດມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງໃນການດໍາເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ, ຄູ່ກໍລະນີ ມີສິດສະເໜີຕໍ່ອົງການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງທາງດ້ານເສດຖະກິດ ເພື່ອພິຈາລະນາແກ້ໄຂຕາມກົດໝາຍ.

ມາດຕາ 147 ການຕັດສີນຂອງສານປະຊາຊົນ

ໃນກໍລະນີ ເກີດມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງໃນການດໍາເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ, ຄູ່ກໍລະນີ ມີສິດສະເໜີຕໍ່ສານປະຊາຊົນ ເພື່ອພິຈາລະນາຕັດສີນຕາມກົດໝາຍ.

ມາດຕາ 148 ການແກ້ໄຂທີ່ມີລັກສະນະສາກົນ

ໃນກໍລະນີ ເກີດມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງໃນການດໍາເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ ທີ່ມີລັກສະນະສາກົນ, ຄູ່ກໍລະນີສາມາດສະເໜີຕໍ່ອົງການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງພາຍໃນ, ຕ່າງປະເທດ ຫຼື ສາກົນ ຕາມການຕົກລົງກັນ ຫຼື ປະຕິບັດຕາມສົນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

ພາກທີ XII
ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການກວດກາວຽກງານການລົດໄຟ
ໝວດທີ 1
ການຄຸ້ມຄອງ

ມາດຕາ 149 ອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການລົດໄຟ

ລັດຖະບານ ເປັນຜູ້ຄຸ້ມຄອງວຽກງານການລົດໄຟ ຢ່າງລວມສູນ ແລະ ເປັນເອກະພາບ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ ໂດຍມອບໃຫ້ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບໂດຍກົງ ແລະ ເປັນເຈົ້າການປະສານສົມທົບກັບກະຊວງ, ອົງການອື່ນ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງວຽກງານດັ່ງກ່າວ ຕາມຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ.

ອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການລົດໄຟ ປະກອບດ້ວຍ:

1. ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ;
2. ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ;
3. ຫ້ອງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເມືອງ, ເທດສະບານ, ນະຄອນ.

ມາດຕາ 150 ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ໃນການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການລົດໄຟ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ມີ ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ດັ່ງນີ້:

1. ຄົ້ນຄວ້າ ສ້າງນະໂຍບາຍ, ຍຸດທະສາດ, ກົດໝາຍ ກ່ຽວກັບວຽກງານການລົດໄຟ ເພື່ອສະເໜີລັດຖະບານພິຈາລະນາ;
2. ຜັນຂະຫຍາຍ ນະໂຍບາຍ, ຍຸດທະສາດ ແລະ ກົດໝາຍ ກ່ຽວກັບວຽກງານການລົດໄຟ ເປັນລະບຽບການ, ແຜນການ, ແຜນງານ, ໂຄງການ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ;

3. ໂຄສະນາ, ເຜີຍແຜ່ ແລະ ສຶກສາອົບຮົມ ນະໂຍບາຍ, ຍຸດທະສາດ, ກົດໝາຍ ເພື່ອປຸກຈິດສຳນຶກ ໃນການປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການລົດໄຟໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ;

4. ຮັບຮອງຫຼັກສູດການລົດໄຟ ແລະ ຮັບຮອງເອົາການຄັດເລືອກທີ່ປຶກສາ ແລະ ຜູ້ເໝົາກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ;

5. ຊີ້ນຳ, ຊຸກຍູ້ ແລະ ຕິດຕາມ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນະໂຍບາຍ, ຍຸດທະສາດ, ກົດໝາຍ, ແຜນການລົງທຶນ ແລະ ແຜນການພັດທະນາການລົດໄຟ;

6. ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ກຳນົດລະບຽບການຄຸ້ມຄອງ, ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ແລະ ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ ແລະ ເລືອກເອົາເຕັກໂນໂລຊີທີ່ເໝາະສົມ ພ້ອມທັງອອກຄຳແນະນຳໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ;

7. ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ກຳນົດລາຄາຫົວໜ່ວຍກໍ່ສ້າງ, ບຳລຸງຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ ເພື່ອສະເໜີໃຫ້ລັດຖະບານ ພິຈາລະນາຮັບຮອງ;

8. ຄຸ້ມຄອງໂຄງລ່າງທາງລົດໄຟລວມທັງທີ່ດິນທາງລົດໄຟ, ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ;

9. ສຳຫຼວດ, ເກັບກຳ ຂໍ້ມູນ ແລະ ສະຖິຕິ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ;

10. ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ມີຄຳເຫັນຕໍ່ໂຄງການລົງທຶນ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ, ສະເໜີ ໂຈະ ແລະ ຍົກເລີກ ໂຄງການລົງທຶນ;

11. ຄຸ້ມຄອງການດຳເນີນທຸລະກິດກ່ຽວກັບການລົດໄຟ;

12. ສ້າງ, ບຳລຸງ ແລະ ຍົກລະດັບບຸກຄະລາກອນ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ;

13. ຄົ້ນຄວ້າແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງກ່ຽວກັບການລົດໄຟ;

14. ປະສານສົມທົບກັບຂະແໜງການອື່ນ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການລົດໄຟ;

15. ພົວພັນ ແລະ ຮ່ວມມື ກັບຕ່າງປະເທດ, ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ກ່ຽວກັບກິດຈະການ ການລົດໄຟ;

16. ສະຫຼຸບ ແລະ ລາຍງານການເຄື່ອນໄຫວວຽກງານ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟໃຫ້ລັດຖະບານຢ່າງເປັນປົກກະຕິ;

17. ນຳໃຊ້ສິດ ແລະ ປະຕິບັດໜ້າທີ່ອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍ.

ມາດຕາ 151 ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ

ໃນການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການລົດໄຟ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ມີ ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ດັ່ງນີ້:

1. ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ນະໂຍບາຍ, ຍຸດທະສາດ, ກົດໝາຍ, ແຜນການ, ແຜນງານ ແລະ ໂຄງການ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ;

2. ໂຄສະນາ, ເຜີຍແຜ່ ແລະ ສຶກສາອົບຮົມ ນະໂຍບາຍ, ຍຸດທະສາດ, ກົດໝາຍ, ລະບຽບການ, ແຜນການ, ແຜນງານ ແລະ ໂຄງການ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ;

3. ປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກ່ຽວກັບວຽກງານການລົດໄຟ;

4. ຊ່ວຍຄຸ້ມຄອງທາງລົດໄຟ ລວມທັງທີ່ດິນທາງລົດໄຟ, ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟ ໃນຂອບເຂດ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ຂອງຕົນ;

5. ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ນຳສະເໜີ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ສ້າງ ແລະ ບຳລຸງ ພະນັກງານໃນຂອບເຂດຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ;

6. ສະຫຼຸບ ແລະ ລາຍງານການເຄື່ອນໄຫວວຽກງານ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟໃຫ້ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ອົງການປົກຄອງ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ;

7. ນຳໃຊ້ສິດ ແລະ ປະຕິບັດໜ້າທີ່ອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍ.

ມາດຕາ 152 ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງ ຫ້ອງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເມືອງ, ເທດສະບານ, ນະຄອນ

ໃນການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການລົດໄຟ ຫ້ອງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເມືອງ, ເທດສະບານ, ນະຄອນ ມີ ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ດັ່ງນີ້:

1. ເຜີຍແຜ່ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ນະໂຍບາຍ, ຍຸດທະສາດ, ກົດໝາຍ, ລະບຽບການ, ແຜນການ, ແຜນງານ, ໂຄງການ, ຄຳສັ່ງ, ຄຳແນະນຳ, ຄູ່ມືກ່ຽວກັບການລົດໄຟ;

2. ເຂົ້າຮ່ວມປົກປັກຮັກສາເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ;

3. ປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນການສະໜອງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນ ເພື່ອກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ;

4. ຊ່ວຍຄຸ້ມຄອງທາງລົດໄຟ ລວມທັງທີ່ດິນທາງລົດໄຟ, ພື້ນທີ່ສະຫງວນທາງລົດໄຟ ໃນຂອບເຂດເມືອງ, ເທດສະບານ, ນະຄອນຂອງຕົນ;

5. ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ນຳສະເໜີ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງຂັ້ນແຂວງ ສ້າງ ແລະ ບຳລຸງ ພະນັກງານໃນຂອບເຂດຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ;

6. ສະຫຼຸບ ແລະ ລາຍງານ ການເຄື່ອນໄຫວວຽກງານ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ ໃຫ້ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ແລະ ອົງການປົກຄອງ ເມືອງ, ເທດສະບານ, ນະຄອນ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ;

7. ນຳໃຊ້ສິດ ແລະ ປະຕິບັດໜ້າທີ່ອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍ ແລະ ຕາມການມອບໝາຍ.

ມາດຕາ 153 ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງຂະແໜງການ, ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ພາກສ່ວນອື່ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ຂະແໜງການ, ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ພາກສ່ວນອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ມີ ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ປະສານສົມທົບ ແລະ ຮ່ວມມືກັບອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການລົດໄຟ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດໝາຍສະບັບນີ້, ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕາມພາລະບົດບາດ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ.

ໝວດທີ 2
ການກວດກາ

ມາດຕາ 154 ອົງການກວດກາວຽກງານການລົດໄຟ

ອົງການກວດກາວຽກງານການລົດໄຟ ປະກອບດ້ວຍ:

1. ອົງການກວດກາພາຍໃນ ຊຶ່ງແມ່ນ ອົງການດຽວກັນກັບອົງການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການລົດໄຟ ຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 149 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້;

2. ອົງການກວດກາພາຍນອກ ຊຶ່ງແມ່ນ ສະພາແຫ່ງຊາດ, ສະພາປະຊາຊົນຂັ້ນແຂວງ, ອົງການກວດກາລັດຖະບານ, ອົງການກວດກາລັດແຕ່ລະຂັ້ນ, ອົງການກວດສອບແຫ່ງລັດ, ແນວລາວສ້າງຊາດ, ສະຫະພັນນັກຮົບເກົ່າລາວ, ອົງການຈັດຕັ້ງມະຫາຊົນ, ປະຊາຊົນ ແລະ ສື່ມວນຊົນ.

ມາດຕາ 155 ເນື້ອໃນກວດກາວຽກງານການລົດໄຟ

ການກວດກາວຽກງານການລົດໄຟ ມີ ເນື້ອໃນຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນະໂຍບາຍ, ຍຸດທະສາດ, ກົດໝາຍ, ແຜນການລົງທຶນພັດທະນາ, ການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ;

2. ການເຄື່ອນໄຫວຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ, ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ ແລະ ຜູ້ປະກອບການກ່ຽວກັບກິດຈະການ ການລົດໄຟ;

3. ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ດ້ານການຮັກສາຄວາມປອດໄພ ແລະ ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ;

4. ຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ເນື່ອງຈາກການເຄື່ອນໄຫວວຽກງານການລົດໄຟ.

ມາດຕາ 156 ຮູບການ ການກວດກາ

ການກວດວຽກງານການລົດໄຟ ມີ ສາມ ຮູບການ ດັ່ງນີ້:

1. ການກວດກາຢ່າງເປັນລະບົບປົກກະຕິ ຊຶ່ງແມ່ນການກວດກາທີ່ດຳເນີນໄປຕາມແຜນການຢ່າງເປັນປະຈຳ ແລະ ມີກຳນົດເວລາທີ່ແນ່ນອນ;

2. ການກວດກາໂດຍມີການແຈ້ງໃຫ້ຮູ້ລ່ວງໜ້າ ຊຶ່ງແມ່ນການກວດການອກແຜນເມື່ອເຫັນວ່າມີຄວາມຈຳເປັນ ຊຶ່ງແຈ້ງໃຫ້ຜູ້ທີ່ຈະຖືກກວດກາຮູ້ລ່ວງໜ້າ;

3. ການກວດກາແບບກະທັນຫັນ ຊຶ່ງແມ່ນການກວດກາໂດຍຮີບດ່ວນ ໂດຍບໍ່ໄດ້ແຈ້ງໃຫ້ຜູ້ທີ່ຈະຖືກກວດກາຮູ້ລ່ວງໜ້າ.

ໃນການດຳເນີນການກວດກາ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງອົງການກວດກາ ຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ພາກທີ XIII
ງົບປະມານ, ເຄື່ອງແບບ ແລະ ກາໝາຍ

ມາດຕາ 157 ງົບປະມານ

ຂະແໜງການລົດໄຟ ມີງົບປະມານ ຊຶ່ງຂຶ້ນກັບກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບງົບປະມານແຫ່ງລັດ ເພື່ອໃຊ້ຈ່າຍເຂົ້າໃນການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານວຽກງານຂອງຕົນ.

ມາດຕາ 158 ເຄື່ອງແບບ, ກາໝາຍ ແລະ ຕາປະທັບ

ອະແໜງການລົດໄຟ ມີເຄື່ອງແບບ ແລະ ກາໝາຍສະເພາະ ທີ່ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດຈາກກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

ອະແໜງການລົດໄຟ ມີຕາປະທັບສະເພາະ ເພື່ອຮັບໃຊ້ເຂົ້າໃນວຽກງານຂອງຕົນ.

ເຈົ້າໜ້າທີ່ການລົດໄຟ ຕ້ອງນຸ່ງເຄື່ອງແບບ, ຖືບັດປະຈໍາໜ້າທີ່ ແລະ ຕິດກາໝາຍ, ເຄື່ອງໝາຍສະເພາະ ໃນເວລາປະຕິບັດໜ້າທີ່ທາງລັດຖະການ.

ພາກທີ XIV
ນະໂຍບາຍຕໍ່ຜູ້ທີ່ມີຜົນງານ ແລະ ມາດຕະການຕໍ່ຜູ້ລະເມີດ

ມາດຕາ 159 ນະໂຍບາຍຕໍ່ຜູ້ທີ່ມີຜົນງານ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີຜົນງານດີເດັ່ນ ໃນການປະຕິບັດກົດໝາຍສະບັບນີ້ ເປັນຕົ້ນ ການປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນວຽກງານການລົດໄຟ ຈະໄດ້ຮັບການຍ້ອງຍໍ ແລະ ນະໂຍບາຍອື່ນ ຕາມລະບຽບການ.

ມາດຕາ 160 ມາດຕະການຕໍ່ຜູ້ລະເມີດ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ໄດ້ລະເມີດກົດໝາຍສະບັບນີ້ ຈະຖືກສຶກສາອົບຮົມ, ກ່າວເຕືອນ, ລົງວິໄນ, ປັບໃໝ, ໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍທາງແພ່ງ ຫຼື ຖືກລົງໂທດທາງອາຍາ.

ມາດຕາ 161 ມາດຕະການສຶກສາອົບຮົມ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ລະເມີດກົດໝາຍສະບັບນີ້ ເປັນຕົ້ນ ຂໍ້ຫ້າມທີ່ມີລັກສະນະເບົາ ຊຶ່ງບໍ່ເປັນການກະທໍາຜິດທາງອາຍາ ຈະຖືກສຶກສາອົບຮົມ ແລະ ກ່າວເຕືອນ.

ມາດຕາ 162 ມາດຕະການທາງວິໄນ

ພະນັກງານ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ ການລົດໄຟ ຫຼື ເຈົ້າໜ້າທີ່ອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ທີ່ໄດ້ລະເມີດກົດໝາຍສະບັບນີ້ ເປັນຕົ້ນ ຂໍ້ຫ້າມທີ່ມີລັກສະນະເບົາ ຊຶ່ງບໍ່ເປັນການກະທໍາຜິດທາງອາຍາ ກໍ່ຄວາມເສຍຫາຍບໍ່ຫຼວງຫຼາຍ ແລະບໍ່ຈິງໃຈລາຍງານການກະທໍາຜິດຂອງຕົນ, ຫຼົບຫຼີກຈາກຄວາມຜິດຂອງຕົນ ຈະຖືກລົງວິໄນຕາມທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍພະນັກງານ-ລັດຖະກອນ.

ມາດຕາ 163 ມາດຕະການປັບໃໝ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ລະເມີດກົດໝາຍສະບັບນີ້ ເປັນຕົ້ນ ຂໍ້ຫ້າມ ຊຶ່ງບໍ່ເປັນການກະທໍາຜິດທາງອາຍາ ຊຶ່ງໄດ້ຖືກກ່າວເຕືອນມາແລ້ວ ຈະຖືກປັບໃໝ ຕາມທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້ໃນລະບຽບການ.

ມາດຕາ 164 ມາດຕະການທາງແພ່ງ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ລະເມີດກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບວຽກງານການ ລົດໄຟ ຊຶ່ງໄດ້ກໍ່ຄວາມເສຍຫາຍໃຫ້ແກ່ຊັບສິນຂອງບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງອື່ນ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍທີ່ຕົນໄດ້ກໍ່ຂຶ້ນ.

ມາດຕາ 165 ມາດຕະການທາງອາຍາ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ທີ່ໄດ້ລະເມີດກົດໝາຍສະບັບນີ້ ຊຶ່ງເປັນການກະທຳຜິດທາງອາຍາ ຈະຖືກລົງໂທດຕາມກົດໝາຍແລ້ວແຕ່ກໍລະນີ ເບົາ ຫຼື ໜັກ.

ພາກທີ XV
ບົດບັນຍັດສຸດທ້າຍ

ມາດຕາ 166 ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ເປັນຜູ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດໝາຍສະບັບນີ້.

ມາດຕາ 167 ຜົນສັກສິດ

ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ມີຜົນສັກສິດນັບແຕ່ວັນ ປະທານປະເທດ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ອອກລັດຖະດຳລັດປະກາດໃຊ້ ແລະ ພາຍຫຼັງທີ່ໄດ້ລົງຈົດໝາຍເຫດທາງລັດຖະການ ສິບຫ້າວັນ.

ຂໍ້ກຳນົດ, ບົດບັນຍັດໃດ ທີ່ຂັດກັບກົດໝາຍສະບັບນີ້ ລ້ວນແຕ່ຖືກຍົກເລີກ.

ປະທານສະພາແຫ່ງຊາດ

ປານີ ຢາທໍ່ຕູ້