



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ

ສະພາແຫ່ງຊາດ

ເລກທີ _____/ສພຊ

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ _____

(ຮ່າງ)

ກົດໝາຍ

ວ່າດ້ວຍ ການລົດໄຟ

ພາກທີ I

ບົດບັນຍັດທົ່ວໄປ

ມາດຕາ 1 ຈຸດປະສົງ

ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ກຳນົດ ຫຼັກການ, ລະບຽບການ ແລະ ມາດຕະການ ກ່ຽວກັບ ການ ຄຸ້ມຄອງ, ຕິດຕາມ ແລະ ກວດກາ ວຽກງານ ການລົດໄຟ ເພື່ອໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານດັ່ງກ່າວ ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນ, ທັນສະໄໝ, ຍືນຍົງ ແລະ ເປັນມິດກັບສິ່ງແວດລ້ອມ ແນໃສ່ຮັບປະກັນການຄວບຄຸມການຈາລະຈອນທາງລົດໄຟໃຫ້ມີຄວາມ ສະດວກ, ໂລ່ງລ່ຽນ, ວ່ອງໄວ, ປອດໄພ ແລະ ສາມາດເຊື່ອມຈອດກັບພາກພື້ນ ແລະ ເຊື່ອມໂຍງກັບສາກົນ ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນວຽກງານ ປ້ອງກັນຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ແລະ ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງຊາດ.

ມາດຕາ 2 ການລົດໄຟ

ການລົດໄຟ ແມ່ນ ຂະບວນການ ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ, ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງໂຄງລ່າງພື້ນຖານ, ການ ປະກອບ ແລະ ຕິດຕັ້ງ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ກ່ຽວກັບ ທາງລົດໄຟ ຮັບປະກັນ ການຄວບຄຸມ ການ ແລ່ນລົດໄຟ, ຂົນສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ, ສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການອື່ນ.

ມາດຕາ 3 ການອະທິບາຍຄຳສັບ

ຄຳສັບ ທີ່ນຳໃຊ້ໃນກົດໝາຍສະບັບນີ້ ມີຄວາມໝາຍ ດັ່ງນີ້:

1. ສະຖານີລົດໄຟ ໝາຍເຖິງ ສະຖານທີ່ ຮັບ-ສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ຊຶ່ງມີ ຫົວໜ້າ ສະຖານີ ເປັນຜູ້ ຄວບຄຸມ ແລະ ອະນຸຍາດ ໃຫ້ລົດໄຟແລ່ນເຂົ້າ-ອອກ ຕາມ ລະບຽບ ການແລ່ນລົດໄຟ;
2. ລານຕັ້ງສິນຄ້າ (Container Yard) ໝາຍເຖິງ ສະຖານທີ່ ເກັບຮັກສາ, ສ້ອມແປງ ແລະ ການດຳເນີນການຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບ ຕັ້ງສິນຄ້າ;
3. ສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າ (Cargoes Distribution Center) ໝາຍເຖິງ ສະຖານທີ່ ເຕົ້າ ໂຮມສິນຄ້າ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃນການ ຈັດສົ່ງ ແລະ ແຈກຢາຍສິນຄ້າ;
4. ສະຖານີຄ່ຽນຖ່າຍຕັ້ງສິນຄ້າ (Container Freight Station) ໝາຍເຖິງ ສະຖານທີ່ຈັດ ສິນຄ້າເຂົ້າໃສ່ ຫຼື ເອົາສິນຄ້າອອກຈາກຕັ້ງສິນຄ້າ;
5. ສະຖານີລົດໄຟສາກົນ ໝາຍເຖິງ ສະຖານທີ່ຕັ້ງຢູ່ຊາຍແດນ ລະຫວ່າງ ປະເທດ ເພື່ອ ຮັບ-ສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ພ້ອມມີລະບົບ ຄຸ້ມຄອງພາສີ, ຕຳຫຼວດກວດຄົນເຂົ້າ ເມືອງ, ກັກກັນ ພົດ ແລະ ສັດ (CIQ) ໂດຍມີ ຫົວໜ້າສະຖານີ ເປັນຜູ້ ຄວບຄຸມ ແລະ ອະນຸຍາດ ໃຫ້ ລົດໄຟແລ່ນເຂົ້າ- ອອກ ຕາມ ລະບຽບການແລ່ນລົດໄຟ;
6. ສະຖານີຕົ້ນທາງ ໝາຍເຖິງ ສະຖານີຈຸດເລີ່ມຕົ້ນອອກຂອງຂະບວນລົດໄຟ;
7. ສະຖານີປາຍທາງ ໝາຍເຖິງ ສະຖານີສຸດທ້າຍຂອງຂະບວນລົດໄຟ;
8. ລົດໄຟ ໝາຍເຖິງ ຍານພາຫະນະທີ່ຂັບເຄື່ອນດ້ວຍຫົວຈັກທີ່ແລ່ນໄປຕາມລາງ ເພື່ອຂົນ ສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ ຫຼື ສິນຄ້າ ຈາກຈຸດໜຶ່ງໄປຫາອີກຈຸດໜຶ່ງ;
9. ສິນຄ້າ ໝາຍເຖິງ ວັດຖຸ, ສິ່ງຂອງ, ສັດ, ຜະລິດຕະພັນອື່ນ ເພື່ອຕອບສະໜອງ ຄວາມ ຕ້ອງການ ຫຼື ຄວາມຈຳເປັນ ຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້, ຊຶ່ງມີຄຸນຄ່າທາງດ້ານເສດຖະກິດ ລວມທັງ ຕັ້ງສິນຄ້າ, ຖ້ານ ຮອງ, ຫີບຫໍ່, ພາຊະນະຂົນສົ່ງ ຫຼື ວັດຖຸປະກອນອື່ນ ທີ່ຄ້າຍຄືກັນ;
10. ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ໝາຍເຖິງ ການຂົນສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ ຫຼື ສິນຄ້າ ດ້ວຍ ຍານພາ ຫະນະທີ່ແລ່ນຕາມລາງ ຊຶ່ງເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງລະບົບຕ່ອງໂສ້ໂລຊິດສະຕິກ ທີ່ເອື້ອອຳ ນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ ການຄ້າພາຍໃນ ແລະ ລະຫວ່າງປະເທດ;
11. ແຖ່ນ ຂຶ້ນ-ລົງ ລົດໄຟ ໝາຍເຖິງ ບ່ອນອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ແກ່ ຜູ້ໂດຍສານ ຂຶ້ນ-ລົງ ແລະ ການຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າຈາກຕັ້ງລົດໄຟ;
12. ສາຍທາງລົດໄຟ ໝາຍເຖິງ ຕອນທາງໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍຕອນທາງຕິດຕໍ່ກັນ ຢູ່ລະຫວ່າງ ສະ ຖານີຕົ້ນທາງ ແລະ ສະຖານີປາຍທາງ;
13. ທາງສະດວກ ໝາຍເຖິງ ຕອນທາງໃດໜຶ່ງທີ່ປາສະຈາກສິ່ງກົດຂວາງ ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ ຂະ ບວນລົດໄຟແລ່ນສະດວກ ໄປໄດ້ຕະຫຼອດຕາມຕອນທາງນັ້ນ;
14. ພື້ນຖານໂຄງລ່າງທາງລົດໄຟ ໝາຍເຖິງ ລະບົບ ເສັ້ນທາງ, ສະຖານີ, ເຂດປອດໄພ, ເຂດສະຫງວນ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນໆ;

15. ຂົວຮ່ວມ ໝາຍເຖິງ ຂົວທີ່ມີໜ້າຂົວນຳໃຊ້ຮ່ວມກັນ ລະຫວ່າງ ຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແລະ ຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງທາງບົກ;
16. ພະນັກງານປະຈຳຫົວຈັກລົດໄຟ ໝາຍເຖິງ ຜູ້ຂັບລົດໄຟ ແລະ ນາຍຊ່າງ ໃນເວລາປະຕິບັດໜ້າທີ່;
17. ການກວດກາເຕັກນິກລົດໄຟ ໝາຍເຖິງ ການກວດກາຄຸນນະພາບລົດໄຟ ເປັນຕົ້ນໂຄງສ້າງ, ເຄື່ອງຈັກ, ລະບົບ ຂັບເຄື່ອນ, ລໍ້ເລື່ອນ, ຊ່ວງລ່າງ, ຫ້າມລໍ້, ໄຟຟ້າ, ນ້ຳ, ສີ່ສານ, ສັນຍານ, ຄ້ວນ, ສຽງ ແລະ ອື່ນໆ;
18. ຄວາມກວ້າງຂອງລາງລົດໄຟ ທີ່ມີຂະໜາດ ໜຶ່ງແມັດ ໝາຍເຖິງ ໄລຍະຫ່າງ ລະຫວ່າງ ຫົວລາງດ້ານໃນທັງສອງຂ້າງ;
19. ຄວາມກວ້າງຂອງລາງລົດໄຟ ທີ່ມີຂະໜາດ ໜຶ່ງແມັດສີ່ຮ້ອຍສາມສິບຫ້າມິລິແມັດ ໝາຍເຖິງ ໄລຍະຫ່າງ ລະຫວ່າງ ຫົວລາງດ້ານໃນທັງສອງຂ້າງ;
20. ໂລຊິດສະຕິກ ໝາຍເຖິງ ລະບົບການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ຂະບວນການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າ ທີ່ມີ ການ ວາງແຜນ, ຄວບຄຸມ, ເກັບຮັກສາ, ຫຸ້ມຫໍ່, ຄຸ້ມຄອງ, ຂົນສົ່ງ, ບໍລິການ ແລະ ສະໜອງຂໍ້ ມູນຂ່າວສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ທີ່ມີ ປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນ ຈາກຕົ້ນທາງ ໄປຍັງ ປາຍທາງ ຕາມ ຄວາມຕ້ອງການຂອງລູກຄ້າຢ່າງເປັນຕ່ອງໂສ້;
21. ເຂດໂລຊິດສະຕິກ ໝາຍເຖິງ ພື້ນທີ່ຈັດສັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ລານ, ສະຖານີຄຸ້ມຄອງ ແລະ ສາງເກັບມ້ຽນຕູ້ສິນຄ້າ;
22. ເຄື່ອງໝາຍຕູ້ສິນຄ້າ ໝາຍເຖິງ ສັນຍາລັກ, ກາໝາຍ, ຕົວໜັງສື ແລະ ຕົວເລກ ຢູ່ດ້ານນອກຂອງຕູ້ສິນຄ້າ;
23. ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ໝາຍເຖິງ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຫຼື ຜູ້ຮັບມອບໝາຍ ທີ່ເປັນຄູ່ສັນຍາຂົນສົ່ງ ກັບ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ;
24. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໝາຍເຖິງ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ເປັນເຈົ້າການ ຫຼື ຮັບຜິດຊອບແທນຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ທີ່ເຂົ້າຮ່ວມໃນການດຳເນີນການຂົນສົ່ງ;
25. ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ ໝາຍເຖິງ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີສິດຮັບເອົາສິນຄ້າຈາກຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ;
26. ຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າ ໝາຍເຖິງ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ເຮັດໜ້າທີ່ ບໍລິການເຕົ້າໂຮມ, ບັນຈຸ, ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ ແລະ ປະກອບເອກະສານ ມອບໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ;
27. ສິນຄ້າອັນຕະລາຍ ໝາຍເຖິງ ສິນຄ້າທີ່ມີ ກຳມັນຕະພາບລັງສີ, ທາດເຄມີທີ່ ມີ ຫຼື ບໍ່ມີກິ່ນ-ອາຍ ທີ່ເປັນ ອັນຕະລາຍຕໍ່ ສຸຂະພາບ, ຊີວິດ ຂອງ ຄົນ, ສັດ ແລະ ພືດ;

28. ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟລະຫວ່າງປະເທດ ໝາຍເຖິງ ການບໍລິການຂົນສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ຈາກ ສປປ ລາວ ໄປ ຕ່າງປະເທດ ຫຼື ຈາກ ຕ່າງປະເທດ ມາຍັງ ສປປ ລາວ;
29. ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຜ່ານແດນ ໝາຍເຖິງ ການບໍລິການຂົນສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ຈາກ ສປປ ລາວ ຜ່ານ ປະເທດໃດໜຶ່ງ ໄປຍັງ ປະເທດທີສາມ ຫຼື ການຂົນສົ່ງ ຈາກ ປະເທດໃດໜຶ່ງ ຜ່ານ ສປປ ລາວໄປຍັງ ປະເທດທີສາມ;
30. ຂະບວນການຂົນສົ່ງພິເສດ ໝາຍເຖິງ ຂະບວນການຂົນສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ, ສິນຄ້າ ແລະ ອຸປະກອນສຳລັບແກ້ໄຂ ບັນຫາໄພພິບັດທຳມະຊາດ, ອຸບັດຕິເຫດ, ໂລກລະບາດ ແລະ ການປ້ອງກັນ ຊາດ, ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ທີ່ໄດ້ຈັດສະເພາະ ໃຫ້ແລ່ນຕາມເວລາ ທີ່ ບໍ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ໃນປຶ້ມບັນທຶກ ກຳນົດເວລາແລ່ນລົດ;
31. ທາງຄົບ ໝາຍເຖິງ ເສັ້ນທາງທີ່ຕັດກັນ ຫຼື ຄົບກັນ ຢູ່ໃນລະດັບໜ້າທາງດຽວກັນ ນັບ ແຕ່ ສອງເສັ້ນຂຶ້ນໄປ;
32. ທາງຜ່ານທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ໝາຍເຖິງ ທາງຕັດຜ່ານທາງລົດໄຟທີ່ເປັນ ທາງເຂົ້າ-ອອກ ປະຈຳຂອງບຸກຄົນ ທີ່ອາໄສຢູ່ໃນບໍລິເວນນັ້ນ, ຜູ້ທີ່ກໍ່ສ້າງທາງລັກຜ່ານທາງລົດໄຟ ອາດຈະເປັນ ປະຊາຊົນ, ບ້ານ, ເມືອງ, ເທດສະບານ ທີ່ບໍ່ໄດ້ມີການຂໍອະນຸຍາດຈາກ ກົມທາງລົດໄຟ.

ມາດຕາ 4 ນະໂຍບາຍຂອງລັດກ່ຽວກັບການລົດໄຟ

ລັດ ສົ່ງເສີມ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທັງ ພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ລົງທຶນໃສ່ ການພັດທະນາ ໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ດ້ວຍຮູບແບບການລົງທຶນຕ່າງໆ ເປັນ ຕົ້ນ ການຮ່ວມມື ລະຫວ່າງ ພາກ ລັດ ແລະ ເອກະຊົນ, ການສຳປະທານ ແລະ ອື່ນໆ, ແນໃສ່ຊຸກຍູ້ ການ ຜະລິດສິນຄ້າ, ການບໍລິການ ໃຫ້ມີ ການຂະຫຍາຍຕົວ, ທັນສະໄໝ, ເຊື່ອມຈອດກັບ ພາກພື້ນ ແລະ ສາ ກົນ.

ລັດ ສົ່ງເສີມ ຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດພາຍໃນ ໃຫ້ມີເງື່ອນໄຂເຂົ້າເຖິງແຫຼ່ງທຶນ ເພື່ອ ພັດທະນາ ແລະ ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃຫ້ແກ່ ການບໍລິການ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ ທັງ ພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ.

ລັດ ສົ່ງເສີມ ການພັດທະນາບຸກຄະລາກອນ, ການວິໄຈ, ການນຳໃຊ້ວິທະຍາສາດ ແລະ ເຕັກ ໂນໂລຊີ ທີ່ ກ້າວໜ້າ ແລະ ທັນສະໄໝ ເຂົ້າໃນວຽກງານການລົດໄຟ.

ມາດຕາ 5 ຫຼັກການກ່ຽວກັບການລົດໄຟ

ການດຳເນີນງານການລົດໄຟ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຫຼັກການຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຮັບປະກັນຄວາມສອດຄ່ອງກັບ ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ, ແຜນຍຸດທະສາດ ຂອງ ຂະແໜງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ຂະແໜງການອື່ນ, ທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ແຜນຜັງຕົວເມືອງ;
2. ຮັບປະກັນຄຸນນະພາບ, ມີຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ, ສະດວກ, ວ່ອງໄວ, ໂລ່ງລ່ຽນ, ປອດໄພ, ຫັນເວລາ, ຍຸຕິທຳ ແລະ ສະເໝີພາບຕໍ່ໜ້າກົດໝາຍ ລວມທັງ ການປົກປັກຮັກສາ ບູຮານສະຖານ, ທິວທັດທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ;
3. ຮັບປະກັນການນຳໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີທີ່ທັນສະໄໝ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການບໍລິການໄດ້ມາດຕະຖານສາກົນ;
4. ມີຄວາມ ເປັດເຜີຍ, ໂປ່ງໃສ, ຍືນຍົງ ແລະ ຜົນຕອບແທນສູງ ໃຫ້ແກ່ ການພັດທະນາເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ;
5. ປະສານສົມທົບ ລະຫວ່າງ ຂະແໜງການ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອ ຄຸ້ມຄອງ, ຄວບຄຸມ, ຕິດຕາມ ແລະ ກວດກາ ການດຳເນີນງານການລົດໄຟ ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນ;
6. ຮັບປະກັນຄວາມສອດຄ່ອງກັບ ລະບຽບການແລ່ນລົດໄຟ ຂອງ ສປປ ລາວ ກັບ ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ຕາມ ສັນຍາ ແລະ ສົນທິສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາກສີ;
7. ຮັບປະກັນການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ, ນັກວິຊາການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ປະຊາຊົນ.

ມາດຕາ 6 ພັນທະຂອງພົນລະເມືອງກ່ຽວກັບການລົດໄຟ

ພົນລະເມືອງລາວ, ຄົນຕ່າງດ້າວ, ຄົນຕ່າງປະເທດ ແລະ ຄົນບໍ່ມີສັນຊາດ ທີ່ອາໄສຢູ່ ສປປ ລາວ ລ້ວນແຕ່ມີ ພັນທະເຄົາລົບ ແລະ ປະຕິບັດຕາມ ກົດ ໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ, ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ, ສ້ອມແປງ, ປົກປັກຮັກສາ ທາງລົດໄຟ, ຮັກສາ ແລະ ປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ, ປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດ ລ້ອມທຳມະຊາດ ແລະ ສັງຄົມ ລວມທັງ ການຮັກສາຄວາມ ສະອາດ, ສວຍງາມ ແລະ ເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍຂອງການສັນຈອນ ແລະ ປະຕິບັດ ພັນທະອື່ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການລົດໄຟ.

ມາດຕາ 7 ຂອບເຂດການນຳໃຊ້ກົດໝາຍ

ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ນຳໃຊ້ສຳລັບ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທັງ ພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ທີ່ ພົວພັນ ແລະ ເຄື່ອນໄຫວ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ ຢູ່ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 8 ການຮ່ວມມືສາກົນ

ລັດ ເປີດກວ້າງ ແລະ ສົ່ງເສີມ ການພົວພັນຮ່ວມມືກັບ ຕ່າງປະເທດ, ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ ດ້ວຍການແລກປ່ຽນ ບົດຮຽນ, ຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ, ວິທະຍາສາດ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີ, ການ ສ້າງ, ບຳລຸງ ແລະ ຍົກລະດັບດ້ານວິຊາການ ໃຫ້ແກ່ ບຸກຄະລາກອນ ພາກ ລັດ ແລະ ເອກະຊົນ, ການ ຊ່ວຍເຫຼືອ ແລະ ຮ່ວມມື ດ້ານການລົງທຶນ, ປະຕິບັດ ສົນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

ພາກທີ II

ທາງລົດໄຟ

ໝວດທີ 1

ປະເພດທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 9 ປະເພດທາງລົດໄຟ

ທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ທາງຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ໂດຍສານດ້ວຍ ລົດໄຟ; ທາງລົດໄຟ ປະກອບດ້ວຍ ສອງລາຍເຫຼັກ ທີ່ວາງເທິງໝອນ ໄມ້ ຫຼື ຄອນກຼີດ. ທາງລົດໄຟ ສາມາດສ້າງເປັນລະບົບ ທາງດ່ຽວ ຫຼື ທາງຄູ່.

ທາງລົດໄຟ ມີ ສາມ ປະເພດ ດັ່ງນີ້:

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

ມາດຕາ 10 ທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ

ທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ ແມ່ນ ທາງລົດໄຟ ລະຫວ່າງ ນະຄອນຫຼວງ ຫາ ເທດສະບານ, ແຂວງ, ນະຄອນ ເປັນທາງຍຸດທະສາດສາຍຫຼັກ ທີ່ຮັບໃຊ້ຜົນປະໂຫຍດລວມ ຂອງ ຊາດ, ວຽກງານ ປ້ອງກັນ ຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດລະຫວ່າງຊາດ ທັງມີ ຄວາມສຳຄັນທາງດ້ານ ເສດຖະກິດ- ສັງຄົມ ແລະ ທາງເຊື່ອມຈອດ ກັບ ດ່ານສາກົນ ລະຫວ່າງ ປະເທດ.

ທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ ອາດຖືກກຳນົດເປັນທາງ ອະນຸພາກພື້ນ ຫຼື ພາກພື້ນ.

ມາດຕາ 11 ທາງລົດໄຟໃນຕົວເມືອງ

ທາງລົດໄຟໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນ ທາງລົດໄຟ ໜ້າດິນ, ໃຕ້ດິນ ແລະ ເທິງໜ້າດິນ ທີ່ຮັບໃຊ້ ການ ຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ພາຍໃນຕົວເມືອງ.

ມາດຕາ 12 ທາງລົດໄຟສະເພາະ

ທາງລົດໄຟສະເພາະ ແມ່ນ ທາງລົດໄຟ ທີ່ຮັບໃຊ້ການ ຜະລິດ, ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ບໍລິການຂອງ ຂະແໜງການ, ປ້ອງກັນຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ, ເຂດທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ເຂດອຸດສາຫະກຳ.

ມາດຕາ 13 ຄວາມກວ້າງຂອງລາງລົດໄຟ

ຄວາມກວ້າງຂອງລາງລົດໄຟ ມີ ດັ່ງນີ້:

1. ຄວາມກວ້າງ ໜຶ່ງແມັດ;
2. ຄວາມກວ້າງ ໜຶ່ງແມັດສີ່ຮ້ອຍສາມສິບຫ້າມິລິແມັດ;

ສຳລັບ ຄວາມກວ້າງຂອງລາງລົດໄຟໃນຕົວເມືອງ ແລະ ທາງລົດໄຟສະເພາະ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ຕາມ ມາດຕະຖານເຕັກນິກສະເພາະ.

ມາດຕາ 14 ທາງລົດໄຟທີ່ຕັດຜ່ານທາງຫຼວງ

ຮູບແບບການຕັດຜ່ານທາງລົດໄຟ ມີດັ່ງນີ້:

1. ຕັດຜ່ານທາງຫຼວງ;
2. ຕັດຜ່ານຖະໜົນໃນລະດັບດຽວກັນ;
3. ຕັດຜ່ານຖະໜົນໃນລະດັບຕ່າງກັນ;
4. ທາງຜ່ານທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ.

ໝວດທີ 2

ໂຄງປະກອບ, ສິ່ງປະກອບ ແລະ ສິ່ງປ້ອງກັນ ຄວາມປອດໄພຂອງ ທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 15 ໂຄງປະກອບທາງລົດໄຟ

ໂຄງປະກອບຂອງທາງລົດໄຟ ທີ່ສ້າງຂຶ້ນຢູ່ ໜ້າທາງ, ຂ້າງທາງ, ເທິງທາງ ແລະ ໃຕ້ທາງ ຊຶ່ງປະ ກອບດ້ວຍ ໂຄງສ້າງ, ລະບົບລະບາຍນ້ຳ, ລະບົບກັນສຽງ, ສະຖານີ, ທາງ, ບ່າທາງ, ຕະລົງທາງ, ຝາກັນ ດິນ, ກຳແພງຕ້ານເຈື້ອນ, ຮົ່ວ, ຂົວ, ອຸໂມງ, ລາງ, ໝອນລາງ, ອຸປະກອນຢຶດລາງ, ຫີນໂຮຍທາງ, ລະ ບົບສັບປ່ຽນລາງ ແລະ ອື່ນໆ.ຫ

ມາດຕາ 16 ສິ່ງປະກອບທາງລົດໄຟ ແລະ ອຸປະກອນສັບປ່ຽນລາງລົດໄຟ

ສິ່ງປະກອບຂອງທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ວັດຖຸປະກອນທີ່ຕິດຕັ້ງໃສ່ທາງລົດໄຟ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມ ສະດວກ ແລະ ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ໃຫ້ແກ່ ຜູ້ນຳໃຊ້ທາງລົດໄຟ, ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ສະຖານີ, ບ່ອນຈອດລົດ, ລານວາງຜູ້ສິນຄ້າ, ສາງສິນຄ້າ, ແຖ່ນຂຶ້ນ-ລົງຂອງຜູ້ໂດຍສານ, ບ້າຍຈະລາຈອນ, ເຄື່ອງ

ໝາຍຈະລາຈອນ, ລະບົບໄຟສັນຍານ, ລະບົບ ແຈກຈ່າຍໄຟຟ້າ ແລະ ແສງສະຫວ່າງ, ລະບົບສື່ສານ, ວັດຖຸອຸປະກອນ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນໆ.

ອຸປະກອນສັບປຸງນລາງລົດໄຟ ແມ່ນອຸປະກອນທີ່ຈຳເປັນ ທີ່ຕິດຕັ້ງໄວ້ຢູ່ທີ່ຈຸດ ທາງຫຼັກ, ທາງ ແຍກ ແລະ ທາງຕົ້ນ ເພື່ອຈະປ່ອຍລົດໄຟໃຫ້ແລ່ນຕາມທາງທີ່ຕ້ອງການ.

ມາດຕາ 17 ສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພທາງລົດໄຟ

ສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພທາງລົດໄຟ ປະກອບດ້ວຍ ເສົາໄຟສັນຍານ, ດອກໄຟສັນຍານ, ປ້າຍສັນຍານ, ໄຟສັນຍານ ແລະ ສັນຍານອື່ນ ລວມທັງ ລະບົບ ກິນໄກສັນຍານໄຟ ຫຼື ຄອມພິວເຕີ ໃນ ການແລ່ນຂະບວນລົດໄຟ ເພື່ອແຈ້ງໃຫ້ພະນັກງານຂັບລົດໄຟ ຮູ້ສະພາບເສັ້ນທາງລ່ວງໜ້າ ເພື່ອ ຫຼຸດ ຜ່ອນຄວາມໄວ ຫຼື ບັງຄັບທິດທາງ ການແລ່ນລົດໄຟ ຢ່າງປອດໄພ, ສະດວກ ແລະ ມີປະສິດທິພາບ.

ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຕ້ອງປະກອບດ້ວຍ ປ້າຍແນະນຳ, ຮີ້ວ, ຮາວກັ້ນ, ເຄື່ອງໝາຍຂອບ ເຂດຈອດລົດໄຟ, ລະບົບໄຟສັນຍານ ແລະ ອື່ນໆ ຕ້ອງໄດ້ຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກທີ່ກຳນົດໄວ້ ແລະ ຕ້ອງມີການທົດສອບຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ເພື່ອຮັບປະກັນການນຳໃຊ້ໃຫ້ໄດ້ຕະຫຼອດເວລາ.

ໝວດທີ 3 ເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 18 ຂອບເຂດທາງລົດໄຟ

ຂອບເຂດທາງລົດໄຟ ແມ່ນພື້ນທີ່ທັງໝົດຂອງທາງລົດໄຟ ຢູ່ ໜ້າດິນ, ເທິງໜ້າດິນ ແລະ ໃຕ້ ດິນ ເຊິ່ງບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການ ກໍ່ສ້າງ ຫຼື ປຸກສ້າງ ກິດຈະການໃດໜຶ່ງ.

ໃນກໍລະນີທີ່ມີຄວາມຈຳເປັນ ກໍ່ສ້າງ ຫຼື ປຸກສ້າງກິດຈະການໃດໜຶ່ງ ໃນເຂດສະຫງວນທາງລົດ ໄຟ ຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍມີການປະສານສົມທົບກັບຂະ ແໜງການ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 19 ເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟໜ້າດິນ

ເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟໜ້າດິນ ແມ່ນ ພື້ນທີ່ຈາກໃຈກາງຂອງທາງລົດໄຟ ເບື້ອງລະ ສີ່ສິບ ແມັດ ຫາ ຫ້າສິບແມັດ ຊຶ່ງສະຫງວນໄວ້ເພື່ອ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ດັດປັບ ແລວທາງລົດໄຟ ລວມທັງ ການຂະ ຫຍາຍກິດຈະການຕ່າງໆ ຂອງທາງລົດໄຟໃນອະນາຄົດ.

ໃນກໍລະນີ ທີ່ມີ ພື້ນທີ່ຈຳກັດ-ຫຍຸ້ງຍາກ, ເຂດຊຸມຊົນໜ້າແໜ້ນ, ເຂດວັດຖຸບູຮານ ແລະ ອື່ນໆ ເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟໜ້າດິນ ອາດຈະຫຼຸດ ເຂດສະຫງວນ ຕາມຄວາມຈຳເປັນຂອງມາດຕະຖານ ເຕັກນິກຕໍ່ສູດ.

ມາດຕາ 20 ເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟເທິງໜ້າດິນ

ເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟເທິງໜ້າດິນ ຕ້ອງປະຕິບັດ ດັ່ງນີ້:

1. ຫ້າແມັດສາມສິບຊັງຕີແມັດ ນັບແຕ່ ຫົວລາງຕາມລວງຕັ້ງ ສຳລັບ ທາງລົດໄຟ ທີ່ມີ ຄວາມກວ້າງຂອງລາງ ໜຶ່ງແມັດ;
2. ຫົກແມັດເຈັດສິບຫ້າຊັງຕີແມັດ ນັບແຕ່ ຫົວລາງຕາມລວງຕັ້ງ ສຳລັບ ທາງລົດໄຟ ທີ່ມີ ຄວາມກວ້າງຂອງລາງ ໜຶ່ງແມັດສີ່ຮ້ອຍສາມສິບຫ້າມິລິແມັດ;
3. ຈຸດສູງສຸດ ລະຫວ່າງ ລົດໄຟ ກັບ ແລວສາຍສົ່ງໄຟຟ້າແຮງສູງ ທີ່ຕັ້ງຜ່ານກັນ ຕ້ອງປະຕິ ບັດຕາມ ກົດໝາຍ ກ່ຽວກັບ ການໄຟຟ້າ.

ມາດຕາ 21 ເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟໃຕ້ດິນ

ເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟໃຕ້ດິນ ແມ່ນ ພື້ນທີ່ ທີ່ສະຫງວນໄວ້ເພື່ອປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ກົດຈະການໃດໜຶ່ງ ຢູ່ໃຕ້ພື້ນທາງລົດໄຟ ເຊັ່ນ ທາງຍ່າງລອດໃຕ້ດິນ ແລະ ອື່ນໆ.

ຖ້າມີຄວາມຈຳເປັນ ກໍ່ສ້າງກົດຈະການ ວາງທໍ່ນໍ້າປະປາ, ສາຍໂທລະສັບ, ສາຍໄຟຟ້າ, ທໍ່ສົ່ງ ອາຍແກັສ ຫຼື ນໍ້າມັນ ແລະ ອື່ນໆ ທີ່ຢູ່ພື້ນໃຕ້ດິນຂອງເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ ຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸ ຍາດຈາກ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

ມາດຕາ 22 ເຂດສະຫງວນຂອງສະຖານີລົດໄຟ

ເຂດສະຫງວນຂອງສະຖານີລົດໄຟ ແມ່ນພື້ນທີ່ຂອງສະຖານີລົດໄຟ, ຊຶ່ງກຳນົດຂອບເຂດໄວ້ ຢູ່ສອງລະດັບຄື ຂອບເຂດສະຖານີໃຫຍ່ ມີ ລວງກວ້າງ ສອງຮ້ອຍສິບແມັດ ຫາ ຫ້າຮ້ອຍແມັດ ແລະ ລວງຍາວ ສອງພັນແມັດ ຫາ ສາມພັນແມັດ ແລະ ຂອບເຂດສະຖານີນ້ອຍ ມີ ລວງກວ້າງ ຮ້ອຍຫົກສິບ ແມັດ ຫາ ສອງຮ້ອຍແມັດ ແລະ ລວງຍາວ ພັນຫ້າຮ້ອຍແມັດ ຫາ ສອງພັນແມັດ.

ພາກທີ III

ກົດຈະການ ການລົດໄຟ

ໝວດທີ 1

ການວາງແຜນພັດທະນາທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 23 ການວາງແຜນພັດທະນາທາງລົດໄຟ

ການວາງແຜນພັດທະນາທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການ ເກັບກຳ, ສຶກສາ, ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ວິໄຈຂໍ້ມູນ ທາງດ້ານ ພູມສາດ, ພູມສັນຖານ, ອຸທິກກະສາດ, ຂົນລະສາດ, ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ເຕັກນິກ ແລະ ສິ່ງ ແວດລ້ອມ, ເພື່ອກຳນົດຍຸດທະສາດພັດທະນາທາງລົດໄຟ ໂດຍໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບ ແຜນພັດທະນາເສດ ຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ, ພ້ອມທັງ ຮັບໃຊ້ວຽກງານປ້ອງກັນຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະ ຫງົບ.

ມາດຕາ 24 ການອະນຸມັດໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ທີ່ນຳໃຊ້ງົບປະມານຂອງລັດ ລວມທັງ ໂຄງການທີ່ເອກະຊົນລົງທຶນ ຈະໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກໍ່ຕໍ່ເມື່ອໄດ້ຜ່ານຂັ້ນຕອນການປະເມີນຜົນທາງດ້ານ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນແຜນການລົງທຶນຂອງລັດ ແລະ ໄດ້ຮັບການຮັບຮອງຈາກສະພາແຫ່ງຊາດ ຫຼື ສະພາປະຊາຊົນຂັ້ນແຂວງ.

ສຳລັບໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟສະເພາະ ຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸມັດຈາກ ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍຜ່ານຂັ້ນຕອນ ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ທາງດ້ານ ເສດຖະກິດ-ເຕັກນິກ, ຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ວັດທະນະທຳ-ສັງຄົມ.

ໝວດທີ 2

ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 25 ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ໂຄງການກໍ່ສ້າງ

ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ແມ່ນການຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ວິໄຈທາງດ້ານ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ເຕັກນິກ, ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ໂດຍອີງຕາມ ປະເພດ, ລັກສະນະ ແລະ ຂະໜາດ ຂອງໂຄງການ.

ມາດຕາ 26 ຄາດໝາຍຂອງການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ໂຄງການກໍ່ສ້າງ

ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ມີຄາດໝາຍຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຜົນປະໂຫຍດສູງສຸດຂອງຊາດ ແລະ ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດ ຈາກໂຄງການ;
2. ມູນຄ່າ ແລະ ອາຍຸການນຳໃຊ້ ຂອງໂຄງການ;
3. ປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນ ທາງດ້ານ ເສດຖະກິດ, ເຕັກນິກ ແລະ ສັງຄົມ;
4. ຜົນກະທົບຕໍ່ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ສັງຄົມ ແລະ ສຸຂະພາບຂອງປະຊາຊົນ ທີ່ເກີດຈາກໂຄງການ;
5. ແຜນການດຳເນີນງານ ແລະ ວິທີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ.

ມາດຕາ 27 ບົດລາຍງານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ໂຄງການກໍ່ສ້າງ

ບົດລາຍງານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ບົດວິພາກທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ເຕັກນິກ ຂອງໂຄງການ ເປັນຕົ້ນ ປະສິດທິຜົນທາງດ້ານ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ການລົງທຶນ, ການສຶກສາດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີ ກ່ຽວກັບການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ລວມ ທັງ ຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ.

ມາດຕາ 28 ເນື້ອໃນຂອງບົດລາຍງານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ໂຄງການກໍ່ສ້າງ

ບົດລາຍງານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ປະກອບດ້ວຍເນື້ອໃນ ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້ :

1. ປະຕິບັດໃຫ້ຖືກຕ້ອງ ແລະ ສອດຄ່ອງ ກັບ ນະໂຍບາຍ ແລະ ແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ;
2. ປະເມີນມູນຄ່າລວມຂອງໂຄງການ, ຄວາມຕ້ອງການທາງດ້ານທຶນຮອນໃນແຕ່ລະໄລຍະ, ບັນດາແຫຼ່ງທຶນ ແລະ ປະສິດທິຜົນທີ່ຈະໄດ້ຮັບຈາກການລົງທຶນ, ລວມທັງ ຜູ້ທີ່ຈະໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມ ຈາກໂຄງການ;
3. ສຶກສາກ່ຽວກັບ ຂະໜາດຂອງໂຄງການ, ເຕັກນິກ, ເຕັກໂນໂລຊີທີ່ເໝາະສົມກັບສະພາບຄວາມເປັນຈິງທາງດ້ານ ພູມສາດ, ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຂອງແຕ່ລະທ້ອງຖິ່ນ ໃນສະເພາະໜ້າ ແລະ ຍາວນານ ຕະຫຼອດເຖິງການ ສຸ່ມຄອງ, ດຳເນີນງານ, ປົກປັກຮັກສາ ແລະ ເຮັດໃຫ້ໂຄງການມີຄວາມຍືນຍົງ;
4. ສຶກສາກ່ຽວກັບຄວາມຕ້ອງການທາງດ້ານ ວັດສະດຸ, ອຸປະກອນ, ແຮງງານ, ການຝຶກອົບຮົມບຸກຄະລາກອນ ແລະ ອື່ນໆ;
5. ສຶກສາກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງທີ່ມີໃນປະຈຸບັນ, ຄວາມຈຳເປັນ ແລະ ປະສິດທິຜົນ ໃນການສ້າງຕັ້ງຄະນະຄຸ້ມຄອງໂຄງການສະເພາະ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ;
6. ສຶກສາກ່ຽວກັບກຸ່ມເປົ້າໝາຍທີ່ຈະໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຈາກໂຄງການ ເຊັ່ນ ການກະຈາຍລາຍໄດ້ ແລະ ການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ ໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນ, ລວມທັງ ສຶກສາຜົນກະທົບຕໍ່ການ ຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານ, ຕັ້ງພູມລຳເນົາໃໝ່, ປົກປັກຮັກສາຮີດຄອງປະເພນີ ແລະ ວັດທະນະທຳ ທີ່ເປັນມູນມໍລະດົກອັນລ້ຳຄ່າ ຂອງປະຊາຊົນບັນດາເຜົ່າ;
7. ສຶກສາກ່ຽວກັບຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ເຊັ່ນ ຊີວະນາໆພັນ, ແຫຼ່ງນ້ຳທຳມະຊາດ, ດິນຟ້າອາກາດ, ສຸຂະພາບຂອງປະຊາຊົນ ແລະ ອື່ນໆ ພ້ອມທັງ ມີມາດຕະການອັນເໝາະສົມ ເພື່ອປ້ອງກັນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມດັ່ງກ່າວ.

ມາດຕາ 29 ການຮັບຮອງບົດລາຍງານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ໂຄງການກໍ່ສ້າງ

ບົດລາຍງານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ທາງດ້ານ ເສດຖະກິດ-ເຕັກນິກ ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ຕ້ອງໄດ້ຮັບການຮັບຮອງຈາກ ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

ສຳລັບການປະເມີນຜົນກະທົບທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມທຳມະຊາດ ແລະ ສັງຄົມ ຕ້ອງໄດ້ຜ່ານການຮັບຮອງຈາກ ກະຊວງ ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ກະຊວງ ຖະແຫຼງຂ່າວ, ວັດທະນະທຳ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ຂະແໜງການອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ກະຊວງ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ເປັນຜູ້ຮັບຮອງສຸດທ້າຍເອົາບົດລາຍງານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ເພື່ອຈັດເຂົ້າໃນແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ.

ໝວດທີ 3

ການ ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 30 ການ ສຳຫຼວດ ແລະ ອອກແບບ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ

ການສຳຫຼວດໂຄງການ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການເກັບ ກຳຂໍ້ມູນລະອຽດທາງດ້ານ ເສດຖະກິດ, ເຕັກນິກ ແລະ ສັງຄົມ ທີ່ຈຳເປັນ ເພື່ອກະກຽມໃຫ້ແກ່ ການອອກ ແບບ.

ການອອກແບບໂຄງການ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການ ສ້າງແຜນຜັງລະອຽດທີ່ຖືກຕ້ອງ ຕາມກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ບົນພື້ນຖານ ການວິໄຈຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ມາຈາກການສຳຫຼວດ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ການສ້າງ ແຜນຜັງວິສະວະກຳ, ແຜນຜັງ ເຕັກນິກຄົບຊຸດ, ກຳນົດໝາຍການນຳໃຊ້ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ, ປະເມີນມູນຄ່າກໍ່ສ້າງ ແລະ ກຳນົດເວລາກໍ່ ສ້າງ.

ມາດຕາ 31 ຂັ້ນຕອນການ ສຳຫຼວດ ແລະ ອອກແບບ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ

ການ ສຳຫຼວດ ແລະ ອອກແບບ ໂຄງການ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດ ໄຟ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕອນ ດັ່ງນີ້ :

1. ສຳຫຼວດ, ເກັບກຳ ແລະ ວິໄຈ ຂໍ້ມູນ;
2. ອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ ແລະ ປະເມີນມູນຄ່າແບບລວມໆ;
3. ອອກແບບພື້ນຖານ;
4. ອອກແບບລະອຽດ ແລະ ປະເມີນມູນຄ່າໂຄງການ;
5. ກະກຽມເອກະສານປະມູນໂຄງການ.

ມາດຕາ 32 ຄາດໝາຍຂອງການ ສຳຫຼວດ ແລະ ອອກແບບ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມ ແປງ

ການ ສຳຫຼວດ ແລະ ອອກແບບ ໂຄງການ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດ ໄຟ ຕ້ອງສະແດງໃຫ້ເຫັນຄາດໝາຍຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ສອດຄ່ອງກັບຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ;
2. ຕ້ອງຮັບປະກັນຄວາມ ຊັດເຈນ, ຖືກຕ້ອງຕາມກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ມາດຕະຖານ ເຕັກນິກ ໂຄງການແຕ່ລະປະເພດ ພ້ອມທັງ ສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງພາຍໃນ;
3. ຮັບປະກັນ ການຄິດໄລ່ບໍລິມາດ ແລະ ມູນຄ່າໂຄງການ ໃຫ້ໃກ້ຄຽງທີ່ສຸດກັບມູນຄ່າຕົວຈິງ;
4. ຮັບປະກັນປະສິດທິຜົນທາງດ້ານ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດລວມຂອງຊາດ ແລະ ປະຊາຊົນ;

5. ຮັບປະກັນການ ອະນຸລັກ, ປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມທຳມະຊາດ ແລະ ສັງຄົມ, ຊັບສິນສາທາລະນະ, ຄວາມປອດໄພທາງດ້ານຊີວິດ ແລະ ຊັບສິນຂອງ ບຸກຄົນ, ລວມໝູ່ ແລະ ການຈັດຕັ້ງ.

ມາດຕາ 33 ເນື້ອໃນຂອງການ ສຳຫຼວດ ແລະ ອອກແບບ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ

ການ ສຳຫຼວດ ແລະ ອອກແບບ ໂຄງການ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ ປະກອບດ້ວຍເນື້ອໃນດັ່ງນີ້:

1. ເກັບກຳຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ ສະພາບຕົວຈິງທາງດ້ານ ພູມສາດ, ພູມສັນຖານ, ທໍລະນີສາດ, ຊົນລະສາດ, ຊົນລະທານ, ອຸທິກກະສາດ, ສະຖາປັດຕະຍະກຳ, ສິ່ງແວດລ້ອມທາງດ້ານ ທຳມະຊາດ ແລະ ສັງຄົມ ເພື່ອ ສຳຫຼວດ ແລະ ອອກແບບ ທາງລົດໄຟ, ສະຖານີ, ອາຄານ, ເຮືອນພັກ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນໆ;
2. ແຜນຜັງສະຖາປັດຕະຍະກຳ, ແຜນຜັງວິສະວະກຳ, ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ;
3. ການຄິດໄລ່ບໍລິມາດ ແລະ ປະເມີນມູນຄ່າໂຄງການ.

ມາດຕາ 34 ເອກະສານການ ສຳຫຼວດ ແລະ ອອກແບບ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ

ເອກະສານການ ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ ໂຄງການ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ ປະກອບດ້ວຍ ແຜນຜັງສະຖາປັດຕະຍະກຳ, ແຜນຜັງວິສະວະກຳ, ແຜນຜັງເຕັກນິກລະອຽດ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມ ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ, ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ລວມທັງ ໃບປະເມີນມູນຄ່າ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານ ໂຄງການ.

ເອກະສານການ ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ ໂຄງການ ຈະຖືກຮັບຮອງໂດຍ ຂະແໜງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຕາມແຕ່ລະ ປະເພດ, ລັກສະນະ ແລະ ຂະໜາດ ຂອງໂຄງການ.

ມາດຕາ 35 ການຮັບຮອງເອກະສານການ ສຳຫຼວດ ແລະ ອອກແບບ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ

ເອກະສານການ ສຳຫຼວດ, ອອກແບບໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ ປະກອບດ້ວຍ ແຜນຜັງເຕັກນິກ ແລະ ແຜນຜັງລະອຽດ.

ເອກະສານການ ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ ທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມ ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ, ມາດຕະຖານ ເຕັກ ນິກ, ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ, ການປະເມີນມູນຄ່າ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານໂຄງການ ຈະຕ້ອງຖືກຮັບຮອງ ໂດຍກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

ໝວດທີ 4

ການສະໜອງພື້ນທີ່ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 36 ເງື່ອນໄຂການສະໜອງພື້ນທີ່ໂຄງການກໍ່ສ້າງ

ການສະໜອງພື້ນທີ່ ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ເປັນດິນ ທາງລົດໄຟ, ສະຖານີ, ອາຄານ, ເຮືອນພັກ, ເຂດສະຫງວນ, ເຂດປອດໄພ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຕ້ອງຮັບປະກັນເງື່ອນໄຂ ດັ່ງນີ້:

1. ກຳນົດຂອບເຂດການສະໜອງພື້ນທີ່ ທີ່ຈະສະໜອງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບ ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ແຜນຍຸດທະສາດພັດທະນາທາງລົດໄຟ ແລະ ແຜນຜັງຈັດສັນທີ່ດິນແຫ່ງຊາດ;
2. ສ້າງແຜນການຊົດເຊີຍ, ທົດແທນ ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ມີຂໍ້ມູນຖືກຕ້ອງ ແລະ ຄົບຖ້ວນ ຂອງບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ກ່ຽວກັບ ການສະໜອງພື້ນທີ່ກ່ອນເລີ່ມຕົ້ນໂຄງການ;
3. ກຳນົດເວລາໃນການສະໜອງພື້ນທີ່ໂຄງການ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບ ຕາຕະລາງເວລາຂອງແຜນດຳເນີນງານທີ່ໄດ້ຮັບຮອງ;
4. ຊົດເຊີຍ, ທົດແທນ ຄວາມເສຍຫາຍ, ດຳເນີນການຍົກຍ້າຍທີ່ຢູ່ອາໄສ ແລະ ສິ່ງກົດຂວາງ ໂດຍມີການປະສານສົມທົບ ລະຫວ່າງ ໂຄງການ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ໃຫ້ສຳເລັດ ກ່ອນມອບພື້ນທີ່ໂຄງການ;
5. ການໄກ່ເກ່ຍ ຕ້ອງດຳເນີນໂດຍ ຄະນະກຳມະການໄກ່ເກ່ຍ ຊຶ່ງແມ່ນ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນເປັນຫົວໜ້າ.

ມາດຕາ 37 ການ ຊົດເຊີຍ, ທົດແທນ ຄ່າເສຍຫາຍ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ

ເມື່ອ ລັດ ຕ້ອງການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ເພື່ອກິດຈະການການລົດໄຟ, ລັດສາມາດເວນຄືນທີ່ດິນ, ຊົດເຊີຍ, ທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍຕ່າງໆ ໃຫ້ແກ່ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີສິດໃຊ້ ຫຼື ສິດນຳໃຊ້ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ.

ການ ຊົດເຊີຍ, ທົດແທນ ຄ່າເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນ ຈາກການສະໜອງພື້ນທີ່ໂຄງການທາງລົດໄຟ ແມ່ນໃຫ້ປະຕິບັດຕາມຫຼັກການ ດັ່ງນີ້:

1. ຮັບປະກັນຜົນປະໂຫຍດລວມຂອງ ຊາດ, ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ຢ່າງສົມເຫດສົມຜົນ;

2. ຮັບປະກັນໃຫ້ ຜູ້ຖືກຍົກຍ້າຍ ມີທີ່ຢູ່ອາໄສ ແລະ ຊີວິດການເປັນຢູ່ທີ່ດີກວ່າກ່ອນການຍົກຍ້າຍ;
3. ຮັບປະກັນຄວາມ ຍຸຕິທຳ, ສະເໝີພາບ, ໂປ່ງໃສ ແລະ ຖືກຕ້ອງ ຕາມ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ.

ມາດຕາ 38 ການຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ ສຳຫຼວດ, ຂຶ້ນບັນຊີ, ຈົດທະບຽນ ແລະ ນຳສະເໜີ ລັດຖະບານ ພິຈາລະນາຮັບຮອງເອົາຂອບເຂດພື້ນທີ່ຂອງທາງລົດໄຟ, ພື້ນທີ່ ທີ່ສະຫງວນໄວ້ ເພື່ອກິດຈະການການລົດໄຟ, ລວມທັງ ແຫຼ່ງວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ເປັນດິນ ບໍ່ດິນ, ຫີນ, ຊາຍ ແລະ ພ້ອມທັງ ຄຸ້ມຄອງ, ປົກປັກຮັກສາ, ພັດທະນາ ແລະ ນຳໃຊ້ພື້ນທີ່ດັ່ງກ່າວ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ ແລະ ມີປະສິດທິຜົນສູງ.

ໝວດທີ 5

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 39 ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ແບ່ງເປັນ ສາມ ປະເພດ ດັ່ງນີ້:

1. ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟໃໝ່ ຕ້ອງເລີ່ມຈາກການ ສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້, ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ, ດຳເນີນການ ກໍ່ສ້າງ, ຕິດຕັ້ງ ໂຄງປະກອບ, ສິ່ງປະກອບ ແລະ ສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ຂອງທາງລົດໄຟ ຈົນສຳເລັດການກໍ່ສ້າງ;
2. ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟຄືນໃໝ່ ຕ້ອງເລີ່ມຈາກການ ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ ແລະ ດຳເນີນການກໍ່ສ້າງຊ່ວງທາງລົດໄຟເກົ່າທັງໝົດ ໃຫ້ໄດ້ຕາມຂະໜາດ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກເດີມ;
3. ການຍົກລະດັບມາດຕະຖານທາງລົດໄຟ ຕ້ອງເລີ່ມຈາກການ ສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້, ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ, ກໍ່ສ້າງ, ປະກອບ ແລະ ຕິດຕັ້ງ ສິ່ງປະກອບ ແລະ ສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພຂອງ ທາງລົດໄຟ ໃຫ້ໄດ້ມາດຕະຖານເຕັກນິກສູງກວ່າເກົ່າ ຕາມການອອກແບບ.

ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ທັງ ສາມປະເພດ ທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງ ນັ້ນຕ້ອງ ດຳເນີນການຕາມຂັ້ນຕອນຂອງຂະບວນການກໍ່ສ້າງ ໂດຍສອດຄ່ອງຕາມ ແຜນດຳເນີນງານ, ງົບປະມານ, ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ຮັບປະກັນຄຸນນະພາບ, ຄວາມປອດໄພ ແລະ ການປົກປັກ ຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ, ພ້ອມທັງ ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 40 ທາງເຂົ້າຫາເຂດໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ທາງເຂົ້າຫາເຂດໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ທາງສະເພາະເພື່ອຂົນສົ່ງ ແຮງງານ, ວັດຖຸປະກອນ, ສິ່ງຂອງ, ພາຫະນະກົນຈັກ ແລະ ອື່ນໆ ເຂົ້າສະຖານທີ່ກໍ່ສ້າງ. ໃນກໍລະນີ ທາງສະເພາະດັ່ງກ່າວ ຖືກຕັດຜ່ານດິນ ປະຊາຊົນ ຕ້ອງຊົດເຊີຍ ຕາມ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ.

ໃນກໍລະນີ ທີ່ນຳໃຊ້ທາງເດີມເຂົ້າຫາ ເຂດໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ເມື່ອສຳເລັດໂຄງການແລ້ວ ຕ້ອງໄດ້ສ້ອມແປງໃຫ້ຢູ່ໃນສະພາບເດີມ.

ມາດຕາ 41 ການບູລະນະຮັກສາທາງລົດໄຟ

ການບູລະນະຮັກສາທາງລົດໄຟ ຕ້ອງມີການຕິດຕາມກວດກາສະພາບທາງລົດໄຟຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ເພື່ອຮັບປະກັນການສັນຈອນໃຫ້ດຳເນີນໄປຢ່າງສະດວກ ແລະ ມີຄວາມປອດໄພສູງ.

ການບູລະນະຮັກສາທາງລົດໄຟຈັດເປັນສອງປະເພດດັ່ງນີ້:

1. ການບູລະນະຮັກສາທາງລົດໄຟຕາມປົກກະຕິຕ້ອງຕິດຕາມກວດກາສະພາບ ລາງ, ໝອນ, ອຸປະກອນສັບລາງ, ຫີນໂຮຍທາງ, ສິ່ງປະກອບ, ອະນາໄມ ຕັດຫຍ້າ, ຮ່ອງລະບາຍນ້ຳ, ທໍ່, ຂົວ ແລະ ອື່ນໆ ຂອງທາງລົດໄຟ;
2. ການບູລະນະຮັກສາທາງລົດໄຟຕາມກຳນົດ ຕ້ອງບົວລະບັດຮັກສາຕາມຮອບວຽນທີ່ກຳນົດຕາມ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ແລະ ປຶ້ມຄູ່ມື ກ່ຽວກັບທາງລົດໄຟ, ເພື່ອຍຶດອາຍຸການນຳໃຊ້ເປັນຕົ້ນ ການອັດ ຫີນ, ປ່ຽນໝອນ, ຈອດລາງ, ຈັບລາງ ແລະ ອື່ນໆ.

ມາດຕາ 42 ການສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ

ການສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ ຕ້ອງກວດກາສະພາບຂອງທາງລົດໄຟ ເປັນຕົ້ນ ໂຄງສ້າງ, ລາງ, ໝອນ, ອຸປະກອນສັບລາງ, ສິ່ງປະກອບ, ສິ່ງປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ຂອງທາງລົດໄຟ ທີ່ເປ່ເພສຍຫາຍໃຫ້ກັບຄືນສູ່ສະພາບ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກເດີມ.

ໃນກໍລະນີເກີດ ອຸປະຕິເຫດ, ໄພພິບັດທາງທຳມະຊາດ ແລະ ການກະທຳຂອງຄົນທີ່ສ້າງຄວາມສຍຫາຍອັນໜັກໜ່ວງ ແລະ ສ້າງຜົນກະທົບຕໍ່ລະບົບການແລ່ນລົດໄຟ ອົງການຄຸ້ມຄອງທາງລົດໄຟ ຕ້ອງສ້ອມແປງສຸກເສີນຢ່າງຮີບດ່ວນ ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ແກ່ ການແລ່ນລົດໄຟ ກັບຄືນສູ່ສະພາບປົກກະຕິ.

ມາດຕາ 43 ການປະຕິບັດກ່ອນການດຳເນີນໂຄງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ

ກ່ອນການດຳເນີນໂຄງການ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ ໃຫ້ປະຕິບັດ ດັ່ງນີ້:

1. ເວນຄືນທີ່ດິນ, ຊົດເຊີຍ, ທົດແທນ ຄ່າເສຍຫາຍໃຫ້ແກ່ ຜູ້ຖືກຜົນກະທົບຈາກໂຄງການ;
2. ຄັດເລືອກເອົາ ຜູ້ຮັບເໝົາ ແລະ ທີ່ປຶກສາ ໂດຍຜ່ານການ ສົມທຽບລາຄາ ແລະ ປະມູນແລ້ວເຮັດສັນຍາ ຮັບເໝົາ ແລະ ຄວບຄຸມການ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ;

3. ມີແຜນດຳເນີນງານຂອງແຕ່ລະໜ້າວຽກຢ່າງລະອຽດ;
4. ມີມາດຕະການປ້ອງກັນ ຄວາມປອດໄພ ແລະ ປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ ໃນໄລຍະດຳເນີນການກໍ່ສ້າງ;
5. ຕິດປ້າຍບອກຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບໂຄງການ ເຊັ່ນ ຊື່ໂຄງການ, ເຈົ້າຂອງໂຄງການ, ຜູ້ໃຫ້ທຶນ, ຜູ້ອອກແບບ, ຜູ້ຮັບເໝົາ, ທີ່ປົກສາ, ມູນຄ່າ, ວັນທີ, ເດືອນ, ປີ ເລີ່ມຕົ້ນ ແລະ ສຳເລັດໂຄງການ.

ໃນກໍລະນີ ພົບວັດຖຸບູຮານອັນເປັນຮ່ອງຮອຍທາງດ້ານປະຫວັດສາດ ໃນເວລາດຳເນີນການກໍ່ສ້າງນັ້ນ ຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ຂະແໜງການກ່ຽວຂ້ອງຮັບຮູ້ໂດຍທັນທີ.

ມາດຕາ 44 ການປ່ຽນແປງໜ້າວຽກຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ໃນເວລາດຳເນີນການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ຖ້າມີຄວາມຈຳເປັນ ຕ້ອງປ່ຽນໜ້າວຽກຂອງໂຄງການເນື່ອງຈາກແລວທາງຜ່ານບໍລິເວນທີ່ເປັນ ດິນເປື້ອນ, ດິນທາມ, ດິນອ່ອນ, ນ້ຳໃຕ້ດິນ, ບໍລິເວນທີ່ມີການພົບພໍ້ວັດຖຸບູຮານ, ບໍ່ແຮ່ທີ່ມີມູນຄ່າສູງ ແລະ ອື່ນໆ.

ທຸກການປ່ຽນໜ້າວຽກຂອງໂຄງການ ຕ້ອງຮັບປະກັນ ການປະຢັດ, ຄວາມປອດໄພ, ປະສິດທິຜົນສູງ ແລະ ຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມທາງດ້ານ ທຳມະຊາດ ແລະ ສັງຄົມ ໜ້ອຍທີ່ສຸດ, ພ້ອມທັງ ຮັບປະກັນຜົນປະໂຫຍດອັນຊອບທຳຂອງປະຊາຊົນ.

ການປ່ຽນໜ້າວຽກຂອງໂຄງການ ທີ່ພົວພັນກັບເຕັກນິກທີ່ມີ ລັກສະນະສັບສົນ ແລະ ຜົນກະທົບຕໍ່ງົບປະມານ ແລະ ເວລາຕ້ອງຂໍອະນຸມັດຈາກ ຂະແໜງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ຂະແໜງການອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 45 ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ

ໃນສະໜາມ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ ຕ້ອງມີລະບົບ ແລະ ມາດຕະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ສຳລັບ ຜູ້ອອກແຮງງານ ເຊັ່ນ ການນຸ່ງຖື, ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ, ເກີບ, ຖົງມື, ແວ່ນຕາກັນແສງ, ລວມທັງ ການນຳໃຊ້ວັດຖຸອຸປະກອນອື່ນ ແລະ ຕິດຕັ້ງປ້າຍ, ເຄື່ອງໝາຍ ແລະ ໄຟສັນຍານເຕືອນໄພຕາມທາງລົດໄຟ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພໃຫ້ແກ່ ການນຳໃຊ້ທາງລົດ ໄຟ, ທາງລົດໂອໂຕ ແລະ ຜູ້ຢູ່ອາໄສ ໃນບໍລິເວນໃກ້ຄຽງ.

ມາດຕາ 46 ການຄວບຄຸມໂຄງການ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ

ການ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ ຕ້ອງມີການ ຄວບຄຸມ, ຕິດຕາມ ກວດກາ ທາງດ້ານວິຊາການຂອງວິສະວະກອນທີ່ປົກສາ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ແລະ ຕໍ່ເນື່ອງ, ເພື່ອຮັບປະກັນຄຸນນະພາບ ຕາມ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ສັນຍາ, ກຳນົດເວລາ ແລະ ງົບປະມານ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸມັດ.

ມາດຕາ 47 ການຄັ້ງປະກັນໂຄງການ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ

ໂຄງການ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟທຸກໂຄງການ ຕ້ອງມີໄລຍະຄັ້ງປະກັນບໍ່ເກີນສອງປີ ຊຶ່ງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ຕ້ອງຫັກເງິນຄັ້ງປະກັນໄວ້ ຫ້າ ຫາ ສິບ ເປີເຊັນ ຂອງມູນຄ່າ ໜ້າວຽກທີ່ໄດ້ຜ່ານການ ກວດກາ ແລະ ຮັບຮອງຈາກ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ຕາມທີ່ ໄດ້ຕົກລົງກັນໃນສັນຍາ.

ພາຍຫຼັງສິ້ນສຸດໄລຍະຄັ້ງປະກັນ, ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ຕ້ອງກວດກາທາງດ້ານເຕັກນິກຂອງໂຄງການດັ່ງກ່າວ, ຖ້າໂຄງການຫາກຍັງຢູ່ໃນສະພາບດີ ແລະ ເປັນທີ່ຍອມຮັບ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ຕ້ອງອອກເອກະສານຢັ້ງຢືນ ການມອບ-ຮັບຖາວອນ ໃຫ້ແກ່ ຜູ້ຮັບເໝົາ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ຮັບເໝົາສາມາດຖອນເງິນຄັ້ງປະກັນໄດ້. ນຳໃຊ້ຢ່າງ ເປັນທາງການ ຕາມ ກົດໝາຍ, ຫຼັງຈາກນັ້ນຜູ້ຮັບເໝົາ ກໍສາມາດຖອນເງິນຄັ້ງປະກັນໄດ້.

ໝວດທີ 6

ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ, ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ແລະ ລາຄາຫົວໜ່ວຍ

ມາດຕາ 48 ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ກ່ຽວກັບ ໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງລົດໄຟ

ທຸກໂຄງການ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ກ່ຽວກັບ ໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງລົດໄຟ, ຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມ ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ມາດຕະຖານ ເຕັກນິກທີ່ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ວາງອອກຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ມາດຕາ 49 ໂຄງປະກອບລາຄາຫົວໜ່ວຍ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ

ລາຄາຫົວໜ່ວຍ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ ແມ່ນວົງເງິນລວມຍອດຄ່າກໍ່ສ້າງ ທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມ ເຊັ່ນ ຄ່າ ວັດສະດຸ, ແຮງງານ, ດຳເນີນງານ, ຫຼຸ້ຍຫຼົງນຳນຳຈັກ, ຂົນສົ່ງ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ, ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ, ບໍລິຫານ, ກຳໄລ, ພາສີ, ອາກອນ ແລະ ໃຊ້ຈ່າຍອື່ນ ຊຶ່ງບໍ່ກວມເອົາຄ່າ ຍົກຍ້າຍສິ່ງກົດຂວາງ, ເກັບກູ້ລະເບີດ, ປຸກສ້າງຫ້ອງການ, ເຮືອນພັກປະຈຳສະໜາມ, ປະກັນໄພ ແລະ ເງິນແຮໂຄງການ.

ລາຄາຫົວໜ່ວຍ ແມ່ນນຳໃຊ້ເພື່ອເປັນບ່ອນອີງ ໃນການວິເຄາະປະສິດທິຜົນທາງດ້ານເສດຖະກິດ ຂອງການລົງທຶນໂຄງການທາງລົດໄຟ, ເປັນລາຄາກາງທີ່ສົມເຫດສົມຜົນ, ເປັນເຄື່ອງມືໃນການປະເມີນມູນຄ່າ, ຂຶ້ນແຜນງົບປະມານ ແລະ ກວດກາໂຄງການ.

ການກຳນົດ ໂຄງປະກອບ ແລະ ຫຼັກການຄິດໄລ່ ລາຄາຫົວໜ່ວຍ ຕ້ອງເປັນເອກະພາບກັນ ໃນຂອບເຂດທີ່ວ່າປະເທດ, ແຕ່ລາຄາຫົວໜ່ວຍຕົວຈິງອາດຈະແຕກຕ່າງກັນໃນແຕ່ລະທ້ອງຖິ່ນ ໂດຍອີງຕາມລາຄາວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ, ຄ່າແຮງງານ, ຄ່າຂົນສົ່ງ ແລະ ປັດໄຈອື່ນໆ ທີ່ມີລັກສະນະສະເພາະຂອງແຕ່ລະທ້ອງຖິ່ນ.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ ຄົ້ນຄວ້າ, ກຳນົດໂຄງປະກອບ ແລະ ຫຼັກການຄິດ
ໄລ່ລາຄາຫົວໜ່ວຍ ແລ້ວນຳສະເໜີລັດຖະບານພິຈາລະນາຮັບຮອງ.

ມາດຕາ 50 ລາຄາຫົວໜ່ວຍ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ ຄົ້ນຄວ້າ, ກຳນົດໂຄງປະກອບ ແລະ ຫຼັກການຄິດ
ໄລ່ລາຄາຫົວໜ່ວຍ ແລ້ວນຳສະເໜີ ລັດຖະບານ ພິຈາລະນາຮັບຮອງ ແລະ ປະກາດໃຊ້ ຢ່າງເປັນທາງ
ການ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ.

ການພັດທະນາທີ່ດິນທາງລົດໄຟ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມ ນະໂຍບາຍ, ກົດໝາຍ ກ່ຽວກັບ ທີ່ ດິນ.

ມາດຕາ 51 ລາຄາຫົວໜ່ວຍກໍ່ສ້າງ ແລະ ສິ່ງປຸກສ້າງ ທາງລົດໄຟ

ລາຄາຫົວໜ່ວຍ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງ ຂອງສິ່ງປຸກສ້າງສຳລັບ ກິດຈະການ ການລົດໄຟ
ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມ ລາຄາຫົວໜ່ວຍ ການກໍ່ສ້າງເຄື່ອງສະຖານ ທີ່ ລັດຖະບານ ຮັບຮອງ.

ໝວດທີ 7

ການຄຸ້ມຄອງໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 52 ການຄຸ້ມຄອງທາງລົດໄຟ

ການຄຸ້ມຄອງທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການປົກປັກຮັກສາ, ການສ້ອມແປງ, ການປ້ອງກັນ, ການລະ
ເມີດຂອງບຸກຄົນ, ດຳເນີນງານ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ, ການຄວບຄຸມການ ແລ່ນລົດໄຟ, ອຸບັດຕິເຫດ,
ຜົນກະທົບຈາກໄພພິບັດທຳມະຊາດ, ແລະ ແນໃສ່ຮັບປະກັນໃຫ້ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ທາງລົດໄຟ ມີ ປະ
ສິດທິພາບ, ປະສິດທິຜົນ, ຄວາມປອດໄພ ແລະ ຄວາມຍືນຍົງ.

ມາດຕາ 53 ການຄຸ້ມຄອງຂົວທາງລົດໄຟ

ການຄຸ້ມຄອງຂົວທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ໃນການດຳເນີນກິດຈະການ
ແລະ ການກະທຳຕ່າງໆ ທີ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ໂຄງສ້າງຂົວ ຊຶ່ງກວມເອົາພື້ນທີ່ ໜ້າດິນ, ໃຕ້ດິນ, ເທິງໜ້າຂົວ,
ລຸ່ມຂົວ, ໜ້ານ້ຳ, ພື້ນນ້ຳ, ເບື້ອງໃຕ້ນ້ຳ ແລະ ເບື້ອງເໜືອນ້ຳ ມີ ດັ່ງນີ້:

1. ການຄຸ້ມຄອງຂົວທາງລົດໄຟຢູ່ເທິງໜ້າຂົວ
 - ການຄຸ້ມຄອງຂົວທາງລົດໄຟ ຢູ່ເທິງໜ້າຂົວ ແມ່ນ ກຳນົດເອົາສອງແມັດ ຕາມລວງຕັ້ງ ນັບ
ແຕ່ຈຸດສູງສຸດຂອງໂຄງສ້າງຂົວທາງລົດໄຟ;
 - ໃນກໍລະນີ ຂົວມີຮາວກັນ ການກຳນົດລວງສູງ ຕາມລວງຕັ້ງຈາກໜ້າຂົວຂຶ້ນໄປ ແມ່ນ ອີງ
ຕາມ ມາດຕາ 20 ຂອງ ກົດໝາຍສະບັບນີ້.

2. ການຄຸ້ມຄອງຂົວທາງລົດໄຟຕາມລວງຮາບ

- ການຄຸ້ມຄອງຂົວທາງລົດໄຟ ຕາມແລວທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ໃຫ້ບວກຕື່ມ ນັບແຕ່ ຫົວຂົວຂອງ ທັງສອງເບື້ອງ ອອກໄປ ຕາມຄວາມຈຳເປັນ ແລະ ຂຶ້ນກັບ ຂະໜາດ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ຂອງ ການອອກແບບຂົວ, ສ່ວນ ທາງດ້ານຂ້າງ ແມ່ນ ນັບແຕ່ ຂອບເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ ອອກໄປ ທັງສອງເບື້ອງ ຕາມຄວາມຈຳເປັນ ແລະ ຂຶ້ນກັບ ຂະໜາດ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ຂອງ ການອອກແບບຂົວ;

ໃນກໍລະນີ ທີ່ມີການ ຊຸດຄົ້ນ, ກໍ່ສ້າງ ຫຼື ກິດຈະການອື່ນ ທີ່ຢູ່ ໃກ້ຄຽງ ຫຼື ບໍລິເວນ ໜ້າດິນ, ໃຕ້ດິນ, ເທິງໜ້າຂົວ, ລຸ່ມຂົວ, ໜ້ານ້ຳ, ພື້ນນ້ຳ, ເບື້ອງໃຕ້ນ້ຳ ແລະ ເບື້ອງເໜືອນ້ຳ ຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

ມາດຕາ 54 ການຄຸ້ມຄອງຂອບເຂດສະຖານີລົດໄຟ

ການຄຸ້ມຄອງຂອບເຂດສະຖານີລົດໄຟ ແມ່ນ ກວມເອົາພື້ນທີ່ ໜ້າດິນ, ເທິງໜ້າດິນ ທັງໝົດ ພາຍໃນ ຮົ່ວ, ກຳແພງ ຫຼື ຫຼັກໝາຍເຂດແດນຂອງ ສະຖານີລົດໄຟ, ນັບແຕ່ ເສົາໄຟສັນຍານເຂົ້າ ຫາ ເສົາໄຟສັນຍານອອກ ຂອງ ສະຖານີ.

ມາດຕາ 55 ການຄຸ້ມຄອງກິດຈະການການລົດໄຟ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີຈຸດປະສົງ ດຳເນີນ ກິດຈະການ ກໍ່ສ້າງ ຫຼື ຂົນສົ່ງ ໃນ ຄຸ້ມຄອງກິດຈະການການລົດໄຟ ຕ້ອງປະຕິບັດ ດັ່ງນີ້:

1. ການ ວາງແຜນ, ສຳຫຼວດ ແລະ ສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ ຫຼື ດຳເນີນ ກິດຈະການການລົດໄຟໃດໜຶ່ງ ຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸມັດຈາກ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.
2. ໃນເວລາດຳເນີນ ການກໍ່ສ້າງ ຫຼື ກິດຈະການການລົດໄຟໃດໜຶ່ງ ຕ້ອງມີມາດຕະການ ຮັກສາຄວາມປອດໄພຢ່າງເຂັ້ມງວດ;
3. ເມື່ອສຳເລັດໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ຫຼື ສິ້ນສຸດກິດຈະການການລົດໄຟໃດໜຶ່ງ ຕ້ອງຮື້ຖອນສິ່ງກົດຂວາງ ແລະ ສິ່ງບຸກສ້າງຊົ່ວຄາວ.

ມາດຕາ 56 ການກໍ່ສ້າງ, ການຊຸດຄົ້ນຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ຫຼື ກິດຈະການອື່ນ ທີ່ຢູ່ບໍລິເວນໃກ້ຄຽງ ກັບ ເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ ກໍ່ສ້າງ, ຊຸດຄົ້ນຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ຫຼື ດຳເນີນ ກິດຈະການໃດໜຶ່ງ ຢູ່ໃກ້ຄຽງກັບເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ ຕ້ອງມີມາດຕະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ເພື່ອບໍ່ໃຫ້ມີຜົນກະທົບຕໍ່ ໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ, ພ້ອມທັງ ໃຫ້ຈ່າຍຄ່າທົດແທນ ຄວາມເສຍຫາຍ ທີ່ເກີດຂຶ້ນຈາກຄວາມຜິດພາດຂອງຕົນ ຕາມ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ.

ໝວດທີ 8

ສະຖານີ ແລະ ອູ່ສ້ອມແປງ ລົດໄຟ

ມາດຕາ 57 ສະຖານີຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ

ສະຖານີຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ຕ້ອງມີສະຖານທີ່ສຳລັບ ຈອດ, ພັກ, ຕໍ່ພວງ, ສັບປຸງນ ຂະບວນລົດ ໄຟ, ຮັບ-ສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ, ຫຼີກ, ຜ່ານ, ແທ່ນຂຶ້ນ-ລົງ, ຈັດຜູ້ໂດຍສານ, ຫ້ອງມັງນອຸປະກອນ, ຫ້ອງບັນຊາ ຄວບຄຸມ ແລະ ກວດກາເຕັກນິກ, ຫ້ອງການ, ລະບົບບໍລິການຂ່າວສານ, ຫ້ອງລໍຖ້າຜູ້ໂດຍສານ, ສະ ຖານທີ່ບໍລິການ, ຫ້ອງຂາຍປີ້, ເດີນ, ລານຈອດລົດ, ທາງເຊື່ອມຕໍ່, ສາງສິນຄ້ານ້ອຍ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍ ຄວາມສະດວກ ສຳລັບຜູ້ໂດຍສານທີ່ເປັນຄົນພິການ.

ມາດຕາ 58 ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຕ້ອງມີສະຖານທີ່ສຳລັບ ຈອດ, ພັກ, ສັບປຸງນ, ຫຼີກ, ຜ່ານ ຂະບວນລົດ ໄຟ, ຈັດຜູ້, ບັນທຸກ, ຄຸ່ນຖ່າຍ, ຮັບ-ສົ່ງ, ເກັບຮັກສາ ສິນຄ້າ, ກວດກາເຕັກນິກ, ຫ້ອງການ, ລະບົບບໍລິ ການຂ່າວສານ, ເດີນ, ລານຈອດລົດ, ທາງເຊື່ອມຕໍ່, ສາງສິນຄ້າ, ລານວາງຜູ້ສິນຄ້າ, ຫ້ອງບັນຊາຄວບ ຄຸມ ແລະ ຫ້ອງມັງນອຸປະກອນ.

ການກໍ່ສ້າງສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຕ້ອງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບແຜນຜັງເມືອງລວມຂອງຕົວເມືອງ ແລະ ລະບຽບການ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ກະຊວງອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 59 ອູ່ສ້ອມແປງລົດໄຟ

ອູ່ສ້ອມແປງລົດໄຟ ຕ້ອງມີສະຖານທີ່ສຳລັບສ້ອມແປງ ຫົວຈັກ, ຜູ້ລົດໄຟ, ລະບົບ ຫ້າມລີ້, ໄຟ ພ້າ, ໄຟສັນຍານ, ໂທລະຄົມມະນາຄົມ ແລະ ການສື່ສານ, ນ້ຳປະປາ ແລະ ສຸຂານາໄມ, ຫ້ອງທົດສອບ, ໂຮງຊ່ຽນ, ສາງ, ວັດຖຸ, ອຸປະກອນ, ເຄື່ອງອະໄຫຼ່ປຸງຖ່າຍ, ລານຈອດລົດໄຟ, ຫ້ອງພິ່ນສີ ແລະ ອື່ນໆ.

ພາກທີ IV

ການຂົນສົ່ງດ້ວຍທາງລົດໄຟ

ໝວດທີ 1

ຂອບເຂດຂອງການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 60 ຂອບເຂດການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ

ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແບ່ງອອກເປັນ ສອງ ຂອບເຂດ ດັ່ງນີ້:

1. ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟພາຍໃນປະເທດ;
2. ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຂ້າມແດນ.

ມາດຕາ 61 ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟພາຍໃນປະເທດ

ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟພາຍໃນປະເທດ ແມ່ນ ການບໍລິການຂົນສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ພາຍໃນຕົວເມືອງ, ລະຫວ່າງ ເມືອງ ແລະ ແຂວງ.

ມາດຕາ 62 ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຂ້າມແດນ

ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຂ້າມແດນ ແມ່ນ ການບໍລິການຂົນສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ລະຫວ່າງ ປະເທດ ແລະ ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ.

ສປປ ລາວ ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຜ່ານດິນແດນຂອງຕົນ, ໃຫ້ຄວາມສະດວກ ແລະ ໃຫ້ການຮັບປະກັນທີ່ຈຳເປັນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນ ສັນຍາ ແລະ ສົນທິສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຂ້າມແດນ ອາດມີການຄຸ້ມຄອງ ຫຼື ບໍ່ມີການຄຸ້ມຄອງ ຕາມການຕົກລົງຂອງລັດຖະບານ.

ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຂອງຕ່າງປະເທດ ເຂົ້າມາ ຫຼື ຢູ່ໃນ ຫຼື ຜ່ານດິນແດນຂອງ ສປປ ລາວ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມ ກົດລະບຽບຈະລາຈອນ ແລະ ກົດໝາຍ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 63 ສິດ, ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງລົດໄຟ

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງລົດໄຟ ມີ ສິດ ດັ່ງນີ້:

1. ຮັບຄ່າຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ, ເຄື່ອງຂອງ ຫຼື ຝາກທາງໄປສະນີຕາມລາຄາທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ;
2. ທວງເອົາຄ່າຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ທັນໄດ້ຈ່າຍ;
3. ປະຕິເສດຮັບເອົາຜູ້ໂດຍສານ ຢູ່ໃນສະພາບມືນເມົາ ຫຼື ເສຍຈິດ ທີ່ບໍ່ມີຜູ້ຄຸ້ມຄອງ, ເຄື່ອງຂອງ ຫຼື ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີທີ່ເກືອດຫ້າມ ຫຼື ຜິດກົດໝາຍ.

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ມີ ພັນທະ ດັ່ງນີ້:

1. ອຳນວຍຄວາມສະດວກ, ແຈ້ງຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ໃຫ້ແກ່ ຜູ້ໂດຍສານ ໃນການເດີນທາງ ແລະ ປະຕິບັດທຸກເງື່ອນໄຂ ຂອງການຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້;
2. ນຳສົ່ງຜູ້ໂດຍສານໄປເຖິງຈຸດໝາຍປາຍທາງ ດ້ວຍຄວາມສະດວກ, ປອດໄພ ແລະ ຕາມກຳນົດເວລາ;
3. ຕິດປັ້ນໃສ່ເຄື່ອງຝາກຂອງຜູ້ໂດຍສານ ພ້ອມທັງຮັບປະກັນ ບໍ່ໃຫ້ເຄື່ອງຂອງ ຜູ້ໂດຍສານ ຕົກເຮ່ຍ, ເສຍຫາຍ, ເສື່ອມຄຸນ ຫຼື ປ່ຽນຮູບ.

ໃນກໍລະນີ ຜູ້ໂດຍສານ ເກີດເຈັບເປັນກະທັນຫັນ ຫຼື ຈະອອກລູກ ຕ້ອງນຳສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ໄປຍັງສະຖານທີ່ປິ່ນປົວທີ່ໃກ້ສຸດຢ່າງຮີບດ່ວນ.

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໂດຍສານ ມີ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ດັ່ງນີ້:

1. ຜູ້ໂດຍສານ ເສຍຊີວິດ, ເສຍອົງຄະ, ບາດເຈັບ ຫຼື ເຈັບເປັນ ຍ້ອນເຫດ ຕິດຂັດ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດ ທາງລົດໄຟ;
2. ຖ້ຽວລົດໄຟ ຊັກຊ້າ ຫຼື ຍົກເລີກ;
3. ເຄື່ອງຂອງ ເປ່ເພ, ເສຍຫາຍ, ຊັກຊ້າ ຫຼື ສູນຫາຍ.

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບ ຫຼື ຮັບຜິດຊອບພຽງສ່ວນໃດສ່ວນໜຶ່ງ ໃນການໃຊ້ແທນທາງແພ່ງ ໃນກໍລະນີດັ່ງນີ້:

1. ຜູ້ໂດຍສານ ເສຍຊີວິດ, ເສຍອົງຄະ, ບາດເຈັບ, ເຈັບເປັນ ຍ້ອນ ບັນຫາສຸຂະພາບ, ຄວາມຜິດຂອງຜູ້ກ່ຽວເອງ ຫຼື ການກະທຳຂອງບຸກຄົນອື່ນ;
2. ເຄື່ອງຂອງ ເປ່ເພ, ເສຍຫາຍ ຍ້ອນ ຄຸນນະພາບຂອງສິ່ງຂອງນັ້ນເອງ ຫຼື ມີການ ຊັກຊ້າ, ເປ່ເພ ຍ້ອນຖືກຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັກໄວ້;
3. ຖ້າພິສູດໄດ້ວ່າ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຫາກໄດ້ເຮັດທຸກວິທີທາງ ຫຼື ບໍ່ສາມາດນຳໃຊ້ມາດຕະການຕ່າງໆ ເພື່ອຫຼີກເວັ້ນການຊັກຊ້າ ຫຼື ຍົກເລີກຖ້ຽວລົດໄຟນັ້ນ.

ສຳລັບການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຂ້າມແດນ ຖ້າຜູ້ໂດຍສານ ຫາກໄດ້ຮັບບາດເຈັບ ຫຼື ເສຍຊີວິດ ຍ້ອນຄວາມຜິດຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟນັ້ນ ການໃຊ້ແທນຄ່າ ບາດເຈັບ ຫຼື ເສຍຊີວິດ ຕາມກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ.

ມາດຕາ 64 ສິດ, ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງຜູ້ໂດຍສານ

ຜູ້ໂດຍສານ ມີ ສິດ ໄດ້ຮັບ ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ, ຄວາມສະດວກ, ຄວາມສະບາຍ, ຄວາມປອດໄພ, ໄປເຖິງຈຸດໝາຍປາຍທາງ ແລະ ທວງເອົາການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກຄວາມຜິດຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ.

ຜູ້ໂດຍສານ ມີ ພັນທະ ປະຕິບັດຕາມ ຄຳແນະນຳຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ໃນຊ່ວງເວລາຂົນສົ່ງ, ຮັກສາຄວາມສະອາດ, ສິ່ງແວດລ້ອມ, ມາລະຍາດ, ແຈ້ງເຄື່ອງຂອງທີ່ມີມູນຄ່າສູງ, ວັດຖຸອັນຕະລາຍ, ອາວຸດ, ຈ່າຍຄ່າໂດຍສານ ແລະ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຄ່າເສຍຫາຍທີ່ຕົນໄດ້ກໍ່ຂຶ້ນໃຫ້ ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຫຼື ບຸກຄົນອື່ນ.

ໝວດທີ 2

ການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າ ແລະ ໂດຍສານ ທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 65 ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ການເຄື່ອນຍ້າຍ ວັດຖຸ, ສິ່ງຂອງ, ສັດ ແລະ ຜະລິດຕະພັນອື່ນ, ລວມທັງ ຜູ້ສິນຄ້າ, ຖ້ານຮອງ, ຫີບຫໍ່, ພາຊະນະຂົນສົ່ງ ຫຼື ວັດຖຸອຸປະກອນອື່ນ ທີ່ຄ້າຍຄືກັນ ຈາກຈຸດໜຶ່ງ ໄປຫາ ອີກຈຸດໜຶ່ງ ດ້ວຍຜູ້ລົດໄຟ ທີ່ຕໍ່ກັນເປັນຂະບວນແລ່ນໄປຕາມທາງລົດໄຟທີ່ກຳນົດໄວ້.

ມາດຕາ 66 ການຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງລົດໄຟ

ການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແມ່ນ ການເຄື່ອນຍ້າຍຜູ້ໂດຍສານ ຈາກຈຸດໜຶ່ງໄປຫາອີກຈຸດໜຶ່ງ ດ້ວຍ ຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຈາກຈຸດໜຶ່ງໄປຫາອີກຈຸດໜຶ່ງ ດ້ວຍ ຄວາມປອດໄພ ແລະ ຮອດຈຸດໝາຍປາຍທາງ.

ມາດຕາ 67 ສັນຍາຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ສັນຍາຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ແມ່ນການຕົກລົງເປັນລາຍລັກອັກສອນ ລະຫວ່າງ ຜູ້ດຳເນີນ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ກັບ ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ກ່ຽວກັບ ການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າ ຈາກຕົ້ນທາງ ໄປຫາ ປາຍ ທາງ ຕາມກຳນົດເວລາທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ ແລະ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຕ້ອງຮັບປະກັນໃຫ້ສິນ ຄ້າຢູ່ໃນສະພາບເດີມ, ບໍ່ໃຫ້ຕົກເຮ່ຍເສຍຫາຍ ແລະ ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ຫຼື ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ ຕ້ອງຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງ ໃຫ້ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຕາມສັນຍາ.

ມາດຕາ 68 ເອກະສານຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ

ເມື່ອໄດ້ຮັບສິນຄ້າແລ້ວ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຕ້ອງອອກເອກະສານຂົນສົ່ງທາງລົດ ໄຟ ເພື່ອເປັນຫຼັກຖານຢັ້ງຢືນ ການຮັບເອົາສິນຄ້າຕາມຈຸດປະສົງຂອງຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ.
ເອກະສານດັ່ງກ່າວ ຕ້ອງມີ ຊື່, ລາຍເຊັນ ແລະ ຕາປະທັບ ຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງລົດ ໄຟ ຫຼື ຜູ້ຮັບມອບສິດ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 69 ເນື້ອໃນຂອງເອກະສານຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ເອກະສານຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ພາຍໃນປະເທດ ມີ ເນື້ອໃນດັ່ງນີ້:

1. ໃນໃບກຳກັບສິນຄ້າ ຕ້ອງກຳນົດແຈ້ງ ປະເພດ, ປະລິມານ, ບໍລິມາດ, ລັກສະນະ, ສັນ ຍາ ລັກ, ລະຫັດ, ນ້ຳໜັກ, ຈຸດມອບສົ່ງ, ຈຸດຮັບ, ຕົ້ນທາງ ແລະ ຊື່ຜູ້ສົ່ງ, ປາຍທາງ ແລະ ຊື່ຜູ້ ຮັບ, ການ ບັນຈຸຫຸ້ມຫໍ່, ລາຄາ ແລະ ວິທີການຊຳລະຄ່າຂົນສົ່ງ, ວັນ ແລະ ເວລາ ສົ່ງມອບ, ການປະກັນໄພ, ການ ເກັບຮັກສາ, ການຄ່ຽນຖ່າຍ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍອື່ນໆ ທີ່ເກີດ ຂຶ້ນ;
2. ລາຍລະອຽດອື່ນໆທີ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແລະ ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ໃນ ໃບກຳກັບສິນຄ້າ, ພ້ອມທັງ ຢັ້ງຢືນສະພາບສິນຄ້າຈາກຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ.

ສຳລັບ ສັນຍາຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂ້າມແດນ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມ ສັນຍາ ແລະ ສິນທິສັນຍາສາກົນ ກ່ຽວກັບ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

ມາດຕາ 70 ໃບນຳສິ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ຕ້ອງປະກອບໃບນຳສິ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟຕິດໄປພ້ອມ ກັບແຕ່ລະຂະບວນລົດໄຟ ຕາມແບບພິມ ທີ່ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ວາງອອກ ແລະ ສ່ວນ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າສະເພາະ ເພື່ອຮັບໃຊ້ທຸລະກິດ ຫຼື ກິດຈະການຂອງຕົນເອງ ກໍຕ້ອງມີໃບນຳສິ່ງສິນຄ້າ ທາງລົດໄຟ ຕິດໄປພ້ອມ ກັບແຕ່ລະຂະບວນລົດໄຟເຊັ່ນດຽວກັນ.

ມາດຕາ 71 ສິດ, ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີ ສິດ ດັ່ງນີ້:

1. ຮັບຄ່າຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຕາມທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ;
2. ທວງເອົາຄ່າຂົນສົ່ງ ຈາກ ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ຫຼື ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ ທີ່ບໍ່ທັນໄດ້ຈ່າຍ;
3. ປະຕິເສດຮັບເອົາສິນຄ້າທີ່ເກືອດຫ້າມ ຫຼື ຜິດກົດໝາຍ.

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີ ພັນທະ ດັ່ງນີ້:

1. ຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄປເຖິງຈຸດໝາຍປາຍທາງ ຕາມກຳນົດເວລາ;
2. ປົກປັກຮັກສາສິນຄ້າໃຫ້ຢູ່ໃນສະພາບເດີມ ແລະ ບໍ່ໃຫ້ຕົກເຮ່ຍເສຍຫາຍ.

ໃນກໍລະນີ ສິນຄ້າ ເປ່ເພ ເສຍຫາຍ ຫຼື ສູນຫາຍ ຍ້ອນ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ດຳເນີນການ ຂົນສົ່ງເອງນັ້ນ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຕ້ອງໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍ ຕາມ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບ ການ.

ໃນກໍລະນີ ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ ບໍ່ມາຮັບເອົາ ຫຼື ປະຕິເສດຮັບເອົາສິນຄ້ານັ້ນ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນ ຄ້າ ຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້ານັ້ນຢ່າງຮີບດ່ວນ ເພື່ອຫາວິທີແກ້ໄຂຮ່ວມກັນ.

ມາດຕາ 72 ສິດ ແລະ ພັນທະ ຂອງຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ມີ ສິດ ດັ່ງນີ້:

1. ຕິດຕາມສິນຄ້າ ຂອງ ຕົນ ຈາກ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ຫຼື ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ;
2. ໃນກໍລະນີ ສິນຄ້າທີ່ສົ່ງນັ້ນເສຍຫາຍ ຫຼື ຂັກຊ້າໃນການສົ່ງມອບ ກໍມີສິດທວງເອົາການໃຊ້ ແທນຄ່າເສຍຫາຍດັ່ງກ່າວ ຕາມ ສັນຍາ, ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ.

ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ມີ ພັນທະ ດັ່ງນີ້:

1. ແຈ້ງລັກສະນະຂອງສິນຄ້າ, ຈຳນວນຫີບຫໍ່, ນ້ຳໜັກ, ປະລິມານ ໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ;
2. ຖ້າມີສິນຄ້າອັນຕະລາຍ, ແຕກງ່າຍ, ເຊື່ອມຄຸນ ຫຼື ໜ້າເປື້ອຍໄວ ກໍຕ້ອງແຈ້ງເຊັ່ນດຽວກັນ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ເພື່ອປົກປັກຮັກສາບໍ່ໃຫ້ ເປ່ເພ, ເສຍຫາຍ ຫຼື ສູນຫາຍ.

ມາດຕາ 73 ສິດ ແລະ ພັນທະ ຂອງຜູ້ຮັບສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ ມີ ສິດ ດັ່ງນີ້:

1. ຕິດຕາມສິນຄ້າ ຈາກຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ຫຼື ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ;
 2. ທວງເອົາການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍ ຕາມ ສັນຍາ, ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ, ໃນກໍລະນີ ສິນຄ້າທີ່ສົ່ງນັ້ນ ຫາກເປ່ເພ, ເສຍຫາຍ ຫຼື ສູນຫາຍ;
 3. ທວງເອົາຄ່າເສຍຫາຍ ຍ້ອນການຊັກຊ້າໃນການສົ່ງມອບສິນຄ້າ, ບໍ່ຮັບ ແລະ ບໍ່ຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງ ຖ້າການຊັກຊ້ານັ້ນ ຫາກໄດ້ສ້າງຄວາມອັບປະໂຫຍດໃຫ້ແກ່ຕົນ.
- ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ ມີ ພັນທະ ດັ່ງນີ້:
1. ຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຕາມ ສັນຍາ;
 2. ແຈ້ງການເສຍຫາຍຂອງສິນຄ້າ ເປັນລາຍລັກອັກສອນ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ແລະ ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ພ້ອມທັງ ເຮັດບົດບັນທຶກ ກັບ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໄວ້ເປັນຫຼັກຖານ.

ມາດຕາ 74 ການທວງເອົາການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ໃນກໍລະນີ ທີ່ບໍ່ພົບເຫັນສິນຄ້າບາງສ່ວນ ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ ຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ຢ່າງເປັນລາຍລັກອັກສອນ ພາຍໃນກຳນົດ ເຈັດວັນ ນັບແຕ່ວັນໄດ້ຮັບສິນຄ້າເປັນຕົ້ນໄປ ເພື່ອທວງເອົາການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍ.

ໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ພົບເຫັນສິນຄ້າທັງໝົດ ຜູ້ຮັບສິນຄ້າຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ຢ່າງເປັນລາຍລັກອັກສອນ ພາຍໃນກຳນົດສາມສິບວັນ ນັບແຕ່ວັນໄດ້ຕົກລົງສົ່ງມອບສິນຄ້າເປັນຕົ້ນໄປ ເພື່ອທວງເອົາການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍ.

ມາດຕາ 75 ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເໝົ່າເປື້ອຍໄວທາງລົດໄຟ

ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເໝົ່າເປື້ອຍໄວ ແມ່ນ ການເຄື່ອນຍ້າຍ ວັດຖຸອິນຊີ ສິ່ງທີ່ໃຊ້ເປັນອາຫານ ລວມທັງ ພືດ ທີ່ສ່ຽງຕໍ່ການເສຍຄຸນນະພາບງ່າຍ ຍ້ອນຜົນກະທົບຈາກສະພາບຂອງການຂົນສົ່ງ, ອຸນຫະພູມ, ຄວາມຊຸ່ມ, ຄວາມແຫ້ງ.

ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເໝົ່າເປື້ອຍໄວ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມ ລະບຽບການ ຂອງ ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ ແລະ ຕ້ອງມີໜັງສືຢັ້ງຢືນຕິດໄປນຳທຸກຄັ້ງ.

ບັນຊີລາຍການສິນຄ້າເໝົ່າເປື້ອຍໄວໃນແຕ່ລະໄລຍະ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບການສະເພາະ.

ມາດຕາ 76 ການຂົນສົ່ງສິ່ງທີ່ໃຊ້ເປັນ ອາຫານ ແລະ ພືດ ທາງລົດໄຟ

ການຂົນສົ່ງສິ່ງທີ່ໃຊ້ເປັນ ອາຫານ ແລະ ພືດ ທາງລົດໄຟ ຕ້ອງນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະທີ່ມີ ຜູ້ສິນຄ້າ ແລະ ພາຊະນະຂົນສົ່ງ ທີ່ເໝາະສົມ, ດ້ານໃນຂອງ ຜູ້ສິນຄ້າ ແລະ ພາຊະນະຂົນສົ່ງ ຕ້ອງເປັນວັດຖຸທີ່ບໍ່ເຂົ້າໝັ້ງ, ກັນນ້ຳໄດ້, ສະດວກໃນການອະນາໄມ, ອະເຊື້ອ ແລະ ບໍ່ເຮັດໃຫ້ມີຜົນກະທົບທາງລົບ ຕໍ່ສິ່ງຂອງທີ່ຂົນສົ່ງ.

ຜູ້ສິນຄ້າ ແລະ ພາຊະນະຂົນສົ່ງ ສິ່ງທີ່ໃຊ້ເປັນ ອາຫານ ແລະ ພືດ ແມ່ນບໍ່ໃຫ້ນຳໃຊ້ເພື່ອຂົນສົ່ງ ສັດມີຊີວິດ ຫຼື ຜະລິດຕະພັນອື່ນ ຊຶ່ງອາດກໍ່ໃຫ້ມີ ຄວາມເສຍຫາຍ ຫຼື ການຕິດເຊື້ອເກີດຂຶ້ນ, ເວັ້ນເສຍ ແຕ່ ຜູ້ສິນຄ້າ ແລະ ພາຊະນະນັ້ນ ໄດ້ມີການອະນາໄມ ແລະ ອະເຊື້ອແລ້ວ.

ມາດຕາ 77 ການຂົນສົ່ງສັດມີຊີວິດ ທາງລົດໄຟ

ກ່ອນການຂົນສົ່ງສັດມີຊີວິດທາງລົດໄຟ ໃນແຕ່ລະຄັ້ງນັ້ນ ສັດທຸກຕົວຕ້ອງໄດ້ຮັບການ ກວດກາ ແລະ ຍັງຍືນ ສຸຂະພາບຈາກສັດຕະວະແພດ, ພ້ອມທັງ ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ຂົນສົ່ງສັດຖືພາ ທີ່ໃກ້ຈະອອກລູກ ແລະ ສັດຕິດເຊື້ອພະຍາດ.

ຜູ້ຂົນສົ່ງສັດທາງລົດໄຟ ຕ້ອງມີເຄື່ອງໝາຍບົ່ງບອກການຂົນສົ່ງສັດມີຊີວິດ, ມີເນື້ອທີ່ພຽງພໍສຳ ລັບການເໜັງຕີງຂອງສັດ, ອະນາໄມງ່າຍ, ກັນສັດຫຼົບໜີ, ສາມາດຮັບນ້ຳໜັກສັດ, ຮັບປະກັນຄວາມ ປອດໄພບໍ່ໃຫ້ເກີດບາດເຈັບ ຫຼື ຖືກກະທົບກະເທືອນ, ພ້ອມທັງມີຜູ້ກຳກັບດູແລ ແລະ ຮັບຜິດຊອບ ໃນ ການນຳສັດ ຂຶ້ນ-ລົງ ແລະ ເຄື່ອນຍ້າຍສັດອອກຈາກຕູ້ລົດໄຟ.

ມາດຕາ 78 ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າອັນຕະລາຍ ທາງລົດໄຟ

ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າອັນຕະລາຍທາງລົດໄຟ ແມ່ນການຂົນສົ່ງ ວັດຖຸ, ສິ່ງຂອງ ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງ ກໍ່ ໃຫ້ເກີດຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ ສຸຂະພາບ ແລະ ຊີວິດ ຂອງ ຄົນ, ສັດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມທຳມະຊາດ ເຊັ່ນ ວັດຖຸ ເຄມີ, ໄວໄຟ ແລະ ລະເບີດ ຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ຈາກ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ກະ ຊວງອື່ນໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມ ລະບຽບການ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າອັນຕະລາຍ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ຕູ້ລົດໄຟທີ່ຂົນສົ່ງສິນຄ້າອັນຕະລາຍ ຕ້ອງຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ທາງດ້ານເຕັກນິກ ຢ່າງ ເຂັ້ມງວດ.

ມາດຕາ 79 ການຂົນສົ່ງພິເສດທາງລົດໄຟ

ການຂົນສົ່ງພິເສດທາງລົດໄຟ ປະກອບດ້ວຍ:

- ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ວັດຖຸເຄື່ອງຂອງ ທີ່ມີ ຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ນ້ຳໜັກເກີນ;

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງພິເສດ ຕ້ອງຂໍອະນຸຍາດຈາກ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ກະຊວງອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕາມແຕ່ລະກໍລະນີ ແລະ ຕ້ອງມີແຜນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເຄື່ອງຂອງ ຂຶ້ນ-ລົງ ຜູ້ ລົດໄຟ, ຈັດລຽງ ແລະ ຄຸ້ນຖ່າຍຜູ້ສິນຄ້າ ພ້ອມທັງ ເສີມແຮງຫົວຈັກ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ໃນ ການແລ່ນລົດ ແລະ ບໍ່ສ້າງຜົນກະທົບຕໍ່ພື້ນຖານໂຄງລ່າງທາງລົດໄຟ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ.

ມາດຕາ 80 ການຂົນສົ່ງສຸກເສີນ ທາງລົດໄຟ

ການຂົນສົ່ງສຸກເສີນ ແມ່ນ ການຂົນສົ່ງໃນເວລາເກີດເຫດການ ຮີບດ່ວນ, ເຄັ່ງຮ້ອນ ທີ່ພົວພັນ ເຖິງ ໄພພິບັດທຳມະຊາດ, ຄວາມໝັ້ນຄົງຂອງຊາດ, ຄວາມສະຫງົບ, ຄວາມປອດໄພ ແລະ ຄວາມເປັນ ລະບຽບຮຽບຮ້ອຍຂອງສັງຄົມ ຕາມການຕົກລົງຂອງລັດຖະບານ.

ມາດຕາ 81 ການຂົນສົ່ງຊາກສົບ ທາງລົດໄຟ

ການຂົນສົ່ງຊາກສົບດ້ວຍທາງລົດໄຟ ຕ້ອງໄດ້ເຮັດເອກະສານຢ່າງຄົບຖ້ວນ ກ່ອນຂະບວນລົດ ໄຟ ແລ່ນອອກ ຊາວສີ່ຊົ່ວໂມງ.

ຜູ້ຕິດຕາມ ແລະ ກຳກັບດູແລຊາກສົບ ຕ້ອງ ວາງ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ ຊາກສົບໃຫ້ຢູ່ໃນໂລງສົບ ຕາມ ລະບຽບການ ຂອງ ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ.

ໝວດທີ 3

ເຂດໂລຊິດສະຕິກ ແລະ ສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າ ທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 82 ເຂດໂລຊິດສະຕິກ ທາງລົດໄຟ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ສ້າງເຂດໂລຊິດສະຕິກ ທາງລົດໄຟ ເພື່ອພັດທະນາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ພາຍໃນ ແລະ ຂ້າມແດນ ໃຫ້ເປັນລະບົບ ບໍລິຫານ ແລະ ບໍລິການ ທີ່ມີ ຄຸນ ນະພາບ ໂດຍ ສອດຄ່ອງກັບ ມາດຕາ 124 (ການສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດ) ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້ ເພື່ອດຳ ເນີນທຸລະກິດ ບໍລິການ ແລະ ຢູ່ພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງຂອງ ຂະແໜງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

ມາດຕາ 83 ສິດ, ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງ ຜູ້ດຳເນີນການເຂດໂລຊິດສະຕິກທາງລົດໄຟ

ຜູ້ດຳເນີນການເຂດໂລຊິດສະຕິກທາງລົດໄຟ ມີ ສິດ ດັ່ງນີ້:

1. ພົວພັນກັບພາກສ່ວນ ລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ກ່ຽວກັບ ການບໍລິການ;
2. ເກັບຄ່າບໍລິການ ແລະ ໄດ້ຮັບຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ຈາກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ຜູ້ດຳເນີນການເຂດໂລຊິດສະຕິກ ທາງລົດໄຟ ມີ ພັນທະ ໃນການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂະບວນ ການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າ ທີ່ມີການວາງແຜນ, ຄວບຄຸມ, ເກັບຮັກສາ, ຫຸ້ມຫໍ່, ຄຸ້ມຄອງ, ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ບໍ ລິການ ແລະ ສະໜອງຂໍ້ມູນຂ່າວ ສານ ທີ່ມີ ປະສິດທິພາບ ແລະ ມີສິດທິຜົນ ຈາກຕົ້ນທາງ ຫາ ປາຍທາງ ຕາມຄວາມຕ້ອງການ ຂອງລູກຄ້າ.

ຜູ້ດຳເນີນການເຂດໂລຊິດສະຕິກ ທາງລົດໄຟ ມີ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ກ່ຽວກັບ ຄວາມຖືກຕ້ອງ ແລະ ຄົບຖ້ວນ ຂອງສິນຄ້າ ແລະ ເອກະສານນຳສົ່ງສິນຄ້າ.

ໃນກໍລະນີ ສິນຄ້າຫາກ ບໍ່ຄົບຖ້ວນ, ເປ່ເພ, ເສຍຫາຍ, ສູນຫາຍ ຍ້ອນການບໍລິການຂອງຕົນ ຜູ້ ດຳເນີນການເຂດໂລຊິດສະຕິກ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບ ໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍ ໃຫ້ແກ່ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຫຼື ຜູ້ສົ່ງ ສິນຄ້າ.

ມາດຕາ 84 ສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າ ທາງລົດໄຟ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີຈຸດປະສົງ ສ້າງຕັ້ງສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າ ເພື່ອ ສົ່ງເສີມ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ພາຍໃນ ແລະ ຂ້າມແດນ ຕ້ອງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບ ມາດຕາ 127 ຂອງ ກົດໝາຍສະບັບນີ້, ເພື່ອດຳເນີນທຸລະກິດບໍລິການ ຊຶ່ງຢູ່ພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງຂອງ ກະຊວງໂຍທາທິ ການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

ມາດຕາ 85 ສິດຂອງສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າ ທາງລົດໄຟ

ສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີສິດ ດຳເນີນທຸລະກິດຂອງຕົນ, ກຳນົດ ແລະ ເກັບຄ່າບໍລິ ການ ພ້ອມທັງ ຄົ້ນຄວ້າພັດທະນາກິດຈະການຂອງຕົນໃຫ້ທັນສະໄໝ.

ມາດຕາ 86 ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງ ຜູ້ດຳເນີນການສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າ ທາງລົດໄຟ

ຜູ້ດຳເນີນການສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີ ພັນທະ ບໍລິການເອກະສານ, ເຕົ້າໂຮມ, ຫຸ້ມ ຫໍ່, ບັນຈຸສິນຄ້າໃສ່ລົດ, ບໍລິການແຈກຢາຍສິນຄ້າໄປເຖິງປາຍທາງຕາມເປົ້າໝາຍ ແລະ ຈ່າຍຄ່າ ພາສີ, ອາກອນ ຕາມກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ.

ຜູ້ດຳເນີນການສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ກ່ຽວກັບ ຄວາມຖືກ ຕ້ອງ ແລະ ຄົບຖ້ວນ ຂອງສິນຄ້າ ແລະ ເອກະສານສຳເນົາສິນຄ້າ. ໃນກໍລະນີ ສິນຄ້າ ຫາກ ບໍ່ຄົບຖ້ວນ, ເປ່ເພ, ເສຍຫາຍ ຍ້ອນການບໍລິການຂອງຕົນ, ຜູ້ດຳເນີນການສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ຕ້ອງຮັບ ຜິດຊອບ ໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍໃຫ້ແກ່ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຫຼື ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ.

ໝວດທີ 4

ການຈັດສົ່ງ ແລະ ການແຈກຢາຍ ສິນຄ້າ ທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 87 ການຈັດສົ່ງສິນຄ້າ ທາງລົດໄຟ

ການຈັດສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ແມ່ນການ ບໍລິການ, ເຕົ້າໂຮມ, ບັນຈຸ, ຫຸ້ມຫໍ່ ແລະ ປະກອບ ເອກະສານ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເພື່ອເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າດ້ວຍຜູ້ລົດໄຟ ຈາກຕົ້ນທາງ ໄປຫາ ປາຍທາງ ຕາມກຳ ນົດເວລາທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ.

ມາດຕາ 88 ສິດຂອງຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າ ທາງລົດໄຟ

ຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີ ສິດ ເຮັດສັນຍາກັບເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຫຼື ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຜູ້ດຳ ເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ທາງລົດໄຟ, ຮັບ ແລະ ກວດກາ ສິນຄ້າ, ພົວພັນກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງລັດ ກ່ຽວກັບ ການຈັດສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຮັບຄ່າບໍລິການຈັດສົ່ງສິນຄ້າຕາມທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ.

ມາດຕາ 89 ພັນທະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງຜູ້ຈັດສິ່ງສິນຄ້າ ທາງລົດໄຟ

ຜູ້ຈັດສິ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີພັນທະ ດັ່ງນີ້:

1. ເຕົ້າໂຮມ, ຫຸ້ມຫໍ່, ບັນຈຸ ແລະ ມອບ ສິນຄ້າ ໃຫ້ແກ່ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ;
2. ປະກອບເອກະສານນຳສິ່ງສິນຄ້າ, ແຈ້ງເນື້ອໃນລະອຽດ ກ່ຽວກັບ ລັກສະນະ ຂອງ ສິນຄ້າ, ຕິດເຄື່ອງໝາຍ, ໃສ່ເລກລຳດັບ, ແຈ້ງນຳໜັກ, ບໍລິມາດ ແລະ ປະລິມານ.

ຖ້າຫາກແມ່ນສິນຄ້າອັນຕະລາຍ ກໍຕ້ອງແຈ້ງລັກສະນະອັນຕະລາຍຂອງສິນຄ້ານັ້ນ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ແລະ ປະຕິບັດພັນທະອື່ນຕາມສັນຍາ.

ຜູ້ຈັດສິ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບ ກ່ຽວກັບ ຄວາມຖືກຕ້ອງ ແລະ ຄົບຖ້ວນຂອງ ເອກະສານນຳສິ່ງສິນຄ້າ, ຮັບປະກັນການຈັດສິ່ງສິນຄ້າຢ່າງຄົບຖ້ວນຕາມຈຳນວນທີ່ມີຢູ່ໃນບັນຊີ ແລະ ບໍ່ໃຫ້ສິນຄ້າຕົກເຮ່ຍເສຍຫາຍ ຫຼື ເສຍຄຸນນະພາບ ຍ້ອນການ ບັນຈຸ, ຫຸ້ມຫໍ່ ແລະ ຮັບປະກັນໃຫ້ສິນຄ້າ ໄປເຖິງຈຸດໝາຍປາຍທາງ.

ໃນກໍລະນີ ສິນຄ້າມີການເສຍຫາຍ ຍ້ອນການແຈ້ງເນື້ອໃນລະອຽດຂອງສິນຄ້າບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມຕົວຈິງ ແລະ ບໍ່ຄົບຖ້ວນ ຜູ້ຈັດສິ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟຕ້ອງຮັບຜິດຊອບ ໃນການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍໃຫ້ແກ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ.

**ໝວດທີ 5
ພາຫະນະຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ**

ມາດຕາ 90 ການນຳເຂົ້າ ແລະ ນຳໃຊ້ ພາຫະນະຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ

ພາຫະນະຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ປະກອບມີ: ຫົວຈັກລົດໄຟ, ຜູ້ລົດໄຟ, ວັດຖຸ, ອຸປະກອນ ແລະ ສິ່ງປະກອບອື່ນທີ່ນຳເຂົ້າ ແລະ ນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ, ຕ້ອງມີເອກະສານຢັ້ງຢືນຄຸນນະພາບຢ່າງຄົບຖ້ວນ, ພ້ອມທັງ ຈົດທະບຽນການນຳໃຊ້ຢ່າງຖືກຕ້ອງ ຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງການແລ່ນລົດໄຟ ຕາມກົດໝາຍ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 91 ການກວດກາເຕັກນິກລົດໄຟ

ກ່ອນຂະບວນລົດໄຟ ຈະແລ່ນອອກຈາກ ສະຖານີຕົ້ນທາງ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ກວດກາເຕັກນິກ ຕ້ອງກວດກາ ລະບົບ ຫົວຈັກ, ຊ່ວງລ່າງ, ລໍ້ເລື່ອນ, ໄຟຟ້າ, ຫ້າມລໍ້, ຜູ້ລົດໄຟ, ເກາະພ່ວງ, ກັບດຳ ແລະ ອື່ນໆ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກທີ່ກຳນົດໄວ້ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ມາດຕາ 92 ການຂຶ້ນທະບຽນພາຫະນະລົດໄຟ

ພາຫະນະ, ຫົວຈັກ, ຜູ້ລົດໄຟ, ວັດຖຸ, ອຸປະກອນ ແລະ ສິ່ງປະກອບ ທຸກຊະນິດ ສຳລັບ ການຂົນສົ່ງ ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ຕ້ອງໄດ້ ຂຶ້ນທະບຽນ ແລະ ຕິດປ້າຍ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ຂອງ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

ມາດຕາ 93 ເຄື່ອງຫ້າມລໍ້, ເຄື່ອງເກາະຫົວຈັກລົດໄຟ ແລະ ຜູ້ລົດໄຟ

ລົດໄຟ ຕ້ອງມີ ເຄື່ອງຫ້າມລໍ້ອັດຕະໂນມັດ ແລະ ເຄື່ອງຫ້າມລໍ້ດ້ວຍມື ຊຶ່ງຕ້ອງໄດ້ຮັບການກວດກາການໃຊ້ງານຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ.

ເຄື່ອງຫ້າມລໍ້ສຸກເສີນ ແລະ ເຄື່ອງວັດແທກຄວາມດັນດ້ວຍປະຕູລິມ ຕ້ອງຕິດຕັ້ງຢູ່ ຜູ້ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຫ້ອງເຮັດວຽກຂອງຫົວໜ້າຂະບວນລົດໄຟ, ຊຶ່ງຕ້ອງໄດ້ຮັບການກວດກາການໃຊ້ງານ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ ພ້ອມທັງ ໜີ້ບກົວ.

ເຄື່ອງເກາະຫົວຈັກລົດໄຟ ກັບ ຜູ້ລົດໄຟ ແລະ ຜູ້ລົດໄຟ ກັບ ຜູ້ລົດໄຟ ຕ້ອງເກາະກັນໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມ ແບບ, ມາດຕະຖານ ແລະ ປະເພດຂອງ ຫົວຈັກ ແລະ ຜູ້ລົດໄຟ.

ມາດຕາ 94 ອຸປະກອນທີ່ນຳໃຊ້ໃນລົດໄຟ

ລົດໄຟ ຕ້ອງປະກອບ ແລະ ຕິດຕັ້ງ ອຸປະກອນ ດັ່ງນີ້:

1. ເຄື່ອງວັດແທກ, ເຄື່ອງບັນທຶກຄວາມໄວ ແລະ ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ກ່ຽວກັບ ການເຄື່ອນໄຫວຂອງ ລົດໄຟ;
2. ຄ້ອນທຸບສຸກເສີນ, ອຸປະກອນດັບເພີງ, ເຄື່ອງມືສ້ອມແປງ, ເຄື່ອງສັນຍານທີ່ຖືຕິດຕົວໄດ້, ເຄື່ອງຊ່ວຍຫາຍໃຈ ແລະ ຖົງຢາປະຖົມພະຍາບານ;
3. ເຄື່ອງເຕືອນໄພ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດໄຟມີຄວາມຕື່ນຕົວຢູ່ສະເໝີໃນເວລາຂັບລົດໄຟ;
4. ຫ້ອງເຮັດວຽກຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ລົດໄຟ ຕ້ອງຕິດຕັ້ງ ໜ່ວຍວັດແທກຄວາມໄວ ແລະ ເຄື່ອງສື່ສານລະຫວ່າງ ຫົວໜ້າຂະບວນລົດໄຟ ກັບ ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດໄຟ;
5. ຜູ້ຜູ້ໂດຍສານ ຕ້ອງຕິດຕັ້ງລະບົບ ແສງສະຫວ່າງ, ຄວາມເຢັນ, ລະບາຍອາກາດ, ສຸຂາພິບານ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກສຳລັບຄົນພິການ. ຍົກເວັ້ນ ລະບົບສຸຂາພິບານສຳລັບຜູ້ຜູ້ໂດຍສານ ທີ່ບໍລິການໃນຕົວເມືອງ.

ມາດຕາ 95 ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ຄຳແນະນຳ ໃນການແລ່ນລົດໄຟ

ຜູ້ລົດໄຟ ຕ້ອງມີ ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ຄຳແນະນຳ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ແກ່ ຜູ້ໂດຍສານ ເປັນຕົ້ນ ເລກໝາຍຜູ້, ເລກໝາຍຕັ້ງນັ່ງ ຫຼື ຕຽນອນ, ຕາຕະລາງສາຍທາງແຜນການແລ່ນລົດໄຟ, ຊື່ ແລະ ຈຳນວນສະຖານີ, ວິທີການ ແລະ ມາດຕະການ ໃນການແກ້ໄຂເມື່ອເກີດອັກຄີໄພ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດ.

ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ຄຳແນະນຳ ຕ້ອງມີ ຄວາມຊັດເຈນ, ໂດດເດັ່ນ, ເຂົ້າໃຈງ່າຍ ແລະ ອ່ານ
ງ່າຍ.

ມາດຕາ 96 ການປະກັນໄພລົດໄຟ

ພາຫະນະທຸກຊະນິດ ກ່ຽວກັບ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຕ້ອງມີ ການປະກັນໄພຕາມກົດໝາຍ
ວ່າດ້ວຍ ການປະກັນໄພ.

ໝວດທີ 6

ພະນັກງານລົດໄຟ

ມາດຕາ 97 ພະນັກງານປະຕິບັດການແລ່ນລົດໄຟ

ພະນັກງານທີ່ປະກອບເຂົ້າໃນການປະຕິບັດການແລ່ນລົດໄຟ ມີດັ່ງນີ້:

1. ຫົວໜ້າສະຖານີ;
2. ຜູ້ຂັບລົດໄຟ;
3. ພະນັກງານປະຕິບັດການຢູ່ສະຖານີລົດໄຟ;
4. ພະນັກງານເກາະຫົວຈັກ ແລະ ຜູ້ລົດໄຟ;
5. ພະນັກງານຄວບຄຸມການສັບປຸງລາງລົດໄຟ;
6. ພະນັກງານຄວບຄຸມການແລ່ນລົດໄຟ.
7. ພະນັກງານຮັກສາລົດໄຟ;
8. ພະນັກງານລາດຕະເວນ ອຸໂມງ, ລາງ ແລະ ຂົວ ລົດໄຟ;
9. ພະນັກງານເຝົ້າຍາມ ອຸໂມງ, ຂົວ ແລະ ທາງຄົບ.

ນອກຈາກນີ້ ຍັງມີພະນັກງານຮັກສາຄວາມປອດໄພ ແລະ ພະນັກງານບໍລິການອື່ນ ທີ່ບັນອ້ອມ
ວຽກງານປະຕິບັດການແລ່ນລົດໄຟ.

ມາດຕາ 98 ຫົວໜ້າສະຖານີ

ຫົວໜ້າສະຖານີ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບກິດຈະການທັງໝົດ ໃນຂອບເຂດສະຖານີຂອງຕົນ ຊຶ່ງມີ
ວຽກງານຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຄວບຄຸມວຽກງານທີ່ຢູ່ໃນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ ໃຫ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມ ຄຳສັ່ງ ແລະ
ລະບຽບການຕ່າງໆ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ຢ່າງເຂັ້ມງວດ ເພື່ອປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ຮັກ
ສາຄວາມປອດໄພ;
2. ອະນຸຍາດໃຫ້ຂະບວນລົດໄຟແລ່ນເຂົ້າ-ອອກ ຕາມລະບຽບການແລ່ນລົດໄຟ ພາຍໃນເຂດ
ສະຖານີຂອງຕົນຢ່າງເຂັ້ມງວດ;

3. ຮັບຜິດຊອບການເກັບລາຍຮັບທຸກປະເພດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບວຽກງານຂອງຕົນໃຫ້ ຖືກຕ້ອງ, ຄົບຖ້ວນ ແລະ ມີຄວາມປອດໄພ ແລ້ວສົ່ງມອບລາຍຮັບດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕາມ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການຢ່າງເຂັ້ມງວດ;
4. ຂຶ້ນແຜນຝຶກອົບຮົມພະນັກງານທີ່ປະຈຳການ ໃຫ້ມີ ຄວາມຮູ້ ແລະ ຄວາມສາມາດ ໃນການ ປະຕິບັດໜ້າທີ່ວຽກງານຂອງຕົນໃຫ້ມີຄຸນນະພາບສູງ;
5. ໃນກໍລະນີເກີດມີ ຄວາມຜິດພາດ, ຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ອຸປະຕິເຫດ, ຫົວໜ້າສະຖານີ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຕໍ່ເຫດການເຫຼົ່ານັ້ນ ຈົນກວ່າມີຜົນຂອງການສືບສວນ-ສອບສວນ ວ່າບໍ່ ແມ່ນຄວາມ ຜິດຂອງຕົນ.

ມາດຕາ 99 ພະນັກງານຂັບລົດໄພ

ພະນັກງານຂັບລົດໄພ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຕ້ອງກວດກາ ເອກະສານ, ໃບຢັ້ງຢືນ ລະບົບ ເຕັກນິກ ແລະ ໄພສັນຍານ ຂອງ ລົດໄພ, ໃບ ອະນຸຍາດໃຫ້ ຢຸດ ຫຼື ຫຼີກ ຂະບວນລົດໄພ ຕາມແຜນການແລ່ນລົດໄພ;
2. ຕ້ອງໄດ້ຮັບຄຳສັ່ງຈາກ ຫົວໜ້າສະຖານີ ແລະ ພະນັກງານຮັກສາລົດໄພ ກ່ອນຂະບວນ ລົດ ໄພຈະແລ່ນອອກຈາກສະຖານີລົດໄພ;
3. ຄວບຄຸມ ຫົວຈັກລົດໄພ ໃຫ້ແລ່ນໄດ້ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ແລະ ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ພ້ອມທັງ ຮັກສາຄວາມໄວໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມແຜນການແລ່ນລົດໄພ;
4. ມີສິດປະຕິເສດບໍ່ແລ່ນລົດໄພ ເມື່ອເຫັນວ່າບໍ່ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ລາຍງານ ດ່ວນໃຫ້ພະນັກງານຮັກສາລົດໄພ;
5. ຕ້ອງສັ່ງເກດ ສະພາບການ ແລະ ປະຕິບັດຕາມ ກົດລະບຽບຈະລາຈອນ, ລະບົບໂທລະຄົມ ມະນາຄົມ ແລະ ການສື່ສານ ຕາມສາຍທາງລົດໄພຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ມາດຕາ 100 ພະນັກງານປະຕິບັດການຢູ່ສະຖານີລົດໄພ

ພະນັກງານປະຕິບັດການຢູ່ສະຖານີລົດໄພ ມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຈັດ ຂະບວນລົດໄພ ແລະ ລະບຽບ ກ່ຽວກັບ ການຮັບຕ້ອນຜູ້ໂດຍສານ, ການຄ່ຽນຖ່າຍສິນ ຄ້າ ແລະ ວຽກງານອື່ນ ຢູ່ສະຖານີລົດໄພ ຕາມຕາຕະລາງ ແລະ ແຜນການແລ່ນລົດໄພ;
2. ອະນຸຍາດການແລ່ນລົດໄພ ຕາມຂັ້ນຕອນທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນລະບຽບການແລ່ນລົດໄພ, ພ້ອມ ທັງເຂົ້າຮ່ວມແກ້ໄຂອຸປະຕິເຫດທາງລົດໄພ;
3. ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ ຂະບວນລົດໄພ ແລ່ນອອກຈາກສະຖານີ ເມື່ອເຫັນວ່າ ມີຄວາມສ່ຽງ ຕໍ່ ຄວາມ ປອດໄພ, ພ້ອມທັງ ແຈ້ງໃຫ້ພະນັກງານຄວບຄຸມການແລ່ນລົດໄພ ຢ່າງທັນການ;
4. ກວດກາ ພາຫະນະ ແລະ ວັດຖຸອຸປະກອນ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ, ມາດ ຕະຖານເຕັກນິກ ລົດໄພ ແລະ ມາດຕະຖານພະນັກງານວິຊາການ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມ ປອດໄພ.

ມາດຕາ 101 ພະນັກງານເກາະຫົວຈັກ ແລະ ຜູ້ລົດໄຟ

ຜູ້ເກາະຫົວຈັກ ແລະ ຜູ້ລົດໄຟ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຄຳສັ່ງຂອງພະນັກງານຮັກສາລົດໄຟ ກ່ຽວກັບ ການເກາະຜູ້ລົດໄຟ ກັບ ຫົວຈັກລົດໄຟ ແລະ ຜູ້ລົດໄຟ ກັບ ຜູ້ລົດໄຟ ຕາມຂັ້ນຕອນ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກຂອງລົດໄຟ.

ມາດຕາ 102 ຫົວໜ້າຄວບຄຸມການສັບປຸງນລາງລົດໄຟ

ຫົວໜ້າຄວບຄຸມການສັບປຸງນລາງລົດໄຟ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຄຳສັ່ງຂອງຫົວໜ້າສະຖານີ ກ່ຽວກັບ ການສັບປຸງນລາງລົດໄຟ ຕາມແຜນຕາຕະລາງແລ່ນລົດໄຟ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ແລະ ສັບປຸງນລາງລົດໄຟ ໃຫ້ສຳເລັດກ່ອນການປ່ອຍລົດໄຟ ເຂົ້າ-ອອກ ຕາມແລວທາງທີ່ກຳນົດໄວ້.

ມາດຕາ 103 ພະນັກງານຄວບຄຸມການແລ່ນລົດໄຟ

ພະນັກງານຄວບຄຸມການແລ່ນລົດໄຟ ຕ້ອງອອກຄຳສັ່ງການແລ່ນລົດໄຟໂດຍກົງ ຕາມແຜນຕາຕະລາງແລ່ນລົດໄຟ ແລະ ຂອບເຂດພື້ນທີ່ ທີ່ໄດ້ຮັບການມອບໝາຍ, ອອກຄຳສັ່ງຈັດລົດໄຟໄປຊ່ວຍກູ້ໄພ ແລະ ເຄື່ອງກັ້ນສະຖານທີ່ເມື່ອເກີດອຸບັດຕິເຫດ ຫຼື ເຫດການສຸກເສີນ, ພ້ອມທັງ ເຕືອນຄວາມໄວໃຫ້ ໜ່ວຍ ງານແລ່ນລົດໄຟ ແລະ ສັ່ງຢຸດການແລ່ນລົດໄຟຊົ່ວຄາວ ເມື່ອເຫັນວ່າມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ຄວາມປອດໄພ.

ມາດຕາ 104 ພະນັກງານຮັກສາລົດໄຟ

ພະນັກງານຮັກສາລົດໄຟ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບວຽກງານດັ່ງນີ້:

1. ເປັນຫົວໜ້າຂະບວນລົດໄຟທີ່ມີອຳນາດສູງສຸດ ໃນການຄວບຄຸມລົດໄຟເວລາແລ່ນລົດໄຟ ອອກຈາກສະຖານີ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມຄຳສັ່ງຂອງຫົວໜ້າສະຖານີ ແລະ ຄວບຄຸມເຫດການທັງໝົດ ໃຫ້ມີຄວາມປອດໄພ, ພ້ອມທັງ ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານຢູ່ໃນຂະບວນລົດໄຟ;
2. ຮັບປະກັນການແລ່ນລົດໄຟໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບການແລ່ນລົດໄຟ, ຂັ້ນຕອນ, ຕາຕະລາງແຜນການແລ່ນລົດໄຟ ແລະ ຄວາມໄວທີ່ກຳນົດໄວ້;
3. ມີສິດສັ່ງຈັບບຸກຄົນທີ່ ລະເມີດ ແລະ ກະທຳຜິດ ຢ່າງຮ້າຍແຮງ ຕໍ່ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ, ຕ້ອງສົ່ງມອບບຸກຄົນດັ່ງກ່າວໃຫ້ ຫົວໜ້າສະຖານີ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫຼວດ ຫຼື ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ຢູ່ໃກ້ສຸດ;
4. ໃນກໍລະນີ ເກີດເຫດສຸດວິໄສ ຫຼື ເຫດການສຸກເສີນ, ມີສິດອອກຄຳສັ່ງໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານປະຕິບັດຕາມມາດຕະການຮັກສາຄວາມປອດໄພຢ່າງເຂັ້ມງວດ ແລະ ຕ້ອງລາຍງານໃຫ້ຫົວໜ້າສະຖານີ ທີ່ຢູ່ໃກ້ສຸດຢ່າງຮີບດ່ວນ;

5. ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ລົດໄຟແລ່ນເມື່ອເຫັນວ່າບໍ່ມີຄວາມປອດໄພ, ບໍ່ຮັບເອົາພະນັກງານທີ່ຂາດຄຸນສົມບັດ, ສຸຂະພາບບໍ່ແຂງແຮງ ໃນການປະຕິບັດໜ້າທີ່ຢູ່ໃນຂະບວນລົດໄຟ, ສິ່ງໂຈະການເຮັດ ວຽກຂອງພະນັກງານທີ່ກະທຳຜິດຢູ່ໃນຂະບວນລົດໄຟ, ພ້ອມທັງ ແຈ້ງໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ ທີ່ມີສິດອຳນາດ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາຢ່າງຮີບດ່ວນ;
6. ຕ້ອງເຮັດບົດບັນທຶກກ່ຽວກັບເຫດການທີ່ບໍ່ສະຫງົບ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດ ທີ່ເກີດຂຶ້ນຢູ່ໃນຂະບວນລົດໄຟ ໂດຍມີ ພະຍານ, ພ້ອມທັງ ມີສິດສັ່ງໃຫ້ລົດໄຟຈອດຢູ່ສະຖານີທີ່ສະດວກທີ່ສຸດ;
7. ໃນກໍລະນີ ມີຄົນບາດເຈັບຕ້ອງປະຖົມພະຍາບານ ແລ້ວນຳສົ່ງຄົນເຈັບ ພ້ອມທັງ ເອກະສານ ແລະ ເຄື່ອງຂອງ ໃຫ້ ຫົວໜ້າສະຖານີ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫຼວດ, ໂຮງໝໍ ຫຼື ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ຢູ່ໃກ້ສຸດ;
8. ໃນກໍລະນີ ລົດໄຟຫຼາຍຂະບວນພວງເຂົ້າກັນເປັນຂະບວນດຽວ, ພະນັກງານຮັກສາລົດໄຟຂະບວນສຸດທ້າຍ ເປັນຜູ້ບັນຊາລວມຂອງຂະບວນລົດໄຟທັງໝົດ.

ມາດຕາ 105 ພະນັກງານລາດຕະເວນ ອຸໂມງ, ລາງ ແລະ ຂົວ ລົດໄຟ

ພະນັກງານລາດຕະເວນ ອຸໂມງ, ລາງ ແລະ ຂົວ ລົດໄຟ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບ ວຽກງານ ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຕິດຕາມກວດກາຢ່າງເປັນປະຈຳ ກ່ຽວກັບ ຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ສິ່ງກົດຂວາງ ໃຫ້ທັນເວລາ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ໃນການແລ່ນລົດໄຟ ພາຍໃນຂອບເຂດ ທີ່ຕົນຮັບຜິດຊອບ, ພ້ອມທັງບັນທຶກໃສ່ປຶ້ມລາດຕະເວນຢ່າງຄົບຖ້ວນ ແລ້ວລາຍງານໃຫ້ ຫົວໜ້າສະຖານີ;
2. ແກ້ໄຂ ຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ສິ່ງກົດຂວາງຂະໜາດນ້ອຍໃຫ້ທັນເວລາ, ພ້ອມທັງ ສະໜອງ ຂໍ້ມູນຢ່າງວ່ອງໄວ ຫຼື ຕິດຕັ້ງເຄື່ອງໝາຍໃຫ້ຍຸດການແລ່ນລົດໄຟ ເມື່ອພົບເຫັນສິ່ງກົດຂວາງທີ່ຈະ ສົ່ງຜົນກະທົບ ຕໍ່ຄວາມປອດໄພໃນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແລະ ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການປົກປັກຮັກສາທາງລົດໄຟ.

ມາດຕາ 106 ພະນັກງານເຝົ້າຍາມ ອຸໂມງ ແລະ ຂົວ ລົດໄຟ

ພະນັກງານເຝົ້າຍາມ ອຸໂມງ ແລະ ຂົວ ລົດໄຟ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບວຽກງານຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ປິດ ແລະ ເປີດ ສິ່ງກັ້ນທາງແຍກ ໃຫ້ຖືກເວລາ, ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພໃຫ້ ຄົນ ແລະ ຍານພາຫະນະ ໃນເວລາລົດໄຟແລ່ນຕັດຜ່ານທາງລົດໄຟ ຫຼື ຕັດຜ່ານທາງລົດໄຟ;
2. ກວດກາ, ປູລະນະຮັກສາ ແລະ ນຳໃຊ້ ອຸປະກອນກັ້ນທາງແຍກ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບ ມາດຕະຖານເຕັກນິກຂອງລົດໄຟ;

ທາງຕັດຜ່ານທີ່ຢູ່ລະດັບດຽວກັນ, ທີ່ໃຊ້ເຄື່ອງກັ້ນທາງທົ່ວໄປ ຈຳເປັນຕ້ອງມີພະນັກງານເຝົ້າຍາມ, ໃນກໍລະນີ ທີ່ໃຊ້ເຄື່ອງກັ້ນທາງອັດຕະໂນມັດ ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງມີພະນັກງານເຝົ້າຍາມ.

ມາດຕາ 107 ເຈົ້າໜ້າທີ່ລົດໄຟ

ເຈົ້າໜ້າທີ່ລົດໄຟ ປະກອບດ້ວຍ:

1. ຕຳຫຼວດລົດໄຟ;
2. ເຈົ້າໜ້າທີ່ກວດກາການແລ່ນລົດໄຟ.

ມາດຕາ 108 ຕຳຫຼວດລົດໄຟ

ຕຳຫຼວດລົດໄຟ ແມ່ນ ເຈົ້າໜ້າທີ່ ທີ່ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງ ແລະ ມອບໝາຍ ໃຫ້ປະຕິບັດໜ້າທີ່ ໃນ ຂະບວນລົດໄຟ ແລະ ສະຖານີລົດໄຟ ໃນການຄວບຄຸມ, ຮັກສາຄວາມສະຫງົບ ແລະ ຄວາມເປັນ ລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ, ກວດກາ ວັດຖຸ ເຄື່ອງຂອງທີ່ເກືອດຫ້າມ ຫຼື ຜິດກົດໝາຍ ພ້ອມທັງ ແກ້ໄຂເຫດການ ທີ່ເກີດຂຶ້ນ.

ການແຕ່ງຕັ້ງ, ການມອບໝາຍ, ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ລະອຽດ ຂອງ ຕຳຫຼວດລົດໄຟ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ໃນລະບຽບການສະເພາະ.

ມາດຕາ 109 ເຈົ້າໜ້າທີ່ກວດກາການແລ່ນລົດໄຟ

ເຈົ້າໜ້າທີ່ກວດກາການແລ່ນລົດໄຟ ແມ່ນ ພະນັກງານຂອງການລົດໄຟ ທີ່ຖືກ ແຕ່ງຕັ້ງ ຫຼື ມອບໝາຍໃຫ້ປະຕິບັດໜ້າທີ່ ດັ່ງນີ້:

1. ກວດກາ ເອກະສານຂອງຜູ້ໂດຍສານ, ເຄື່ອງຝາກທາງໄປສະນີ, ເຄື່ອງທີ່ຜິດກົດໝາຍ ຫຼື ເຄື່ອງທີ່ເກືອດຫ້າມ ແລະ ສິນຄ້າ ໃນ ສະຖານີ ແລະ ຂະບວນລົດໄຟ;
2. ກວດກາ ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ, ສຸຂະອະນາໄມ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຕ່າງໆ ໃນ ສະຖານີ ແລະ ຂະບວນ ລົດໄຟ;
3. ປະສານສົມທົບກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫຼວດລົດໄຟ ເມື່ອມີ ອຸບັດຕິເຫດ ຫຼື ເຫດການທີ່ເປັນໄປ ຂົ່ມຂູ່ຄວາມປອດໄພຕໍ່ຊີວິດ ແລະ ຊັບສິນ ຂອງ ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ການລົດໄຟ.

**ໝວດທີ 7
ລະບຽບການແລ່ນລົດໄຟ**

ມາດຕາ 110 ສັນຍານຈະລາຈອນການແລ່ນລົດໄຟ

ສັນຍານຈະລາຈອນການແລ່ນລົດໄຟ ມີດັ່ງນີ້:

1. ເຄື່ອງຊີ້ບອກການສັນຈອນຕາມທາງລົດໄຟ ດ້ວຍ ແສງໄຟ, ສີ, ສຽງ ແລະ ຄົນ;
2. ສັນຍານດ້ວຍແສງໄຟ ມີ ສາມສີ: ໄຟສີແດງ ແມ່ນຫ້າມສັນຈອນ, ໄຟສີເຫຼືອງ ແມ່ນໃຫ້ລະ ວັງກຽມຢຸດ ແລະ ໄຟສີຂຽວ ແມ່ນໃຫ້ສັນຈອນໄດ້.

ນອກຈາກນີ້, ຍັງມີ ໄຟວາບສີຂາວ ສາມດວງ, ສີ່ດວງ, ຫ້າດວງ ແລະ ຮູບວົງມົນ, ສາມຫຼ່ຽມ, ສີ່ຫຼ່ຽມ, ໄຂ່ວຕົນກາ, ຫົກຫຼ່ຽມ ແລະ ແປດຫຼ່ຽມ ເພື່ອສັນຍານໃຫ້ ລະວັງ, ຫ້າມ, ອະນຸຍາດ ເຂົ້າ-ອອກ ສະຖານີ, ຜ່ານຖະໜົນ ແລະ ອື່ນໆ.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ອອກລະບຽບການສະເພາະສໍາລັບໄຟດັ່ງກ່າວ.

ມາດຕາ 111 ການຈັດລຳດັບພວງຜູ້ໃນຂະບວນລົດໄຟ

ຫົວໜ້າສະຖານີ ເປັນຜູ້ສັ່ງຈັດພວງຜູ້ລົດໄຟໃຫ້ລຽນກັນຕາມລຳດັບ, ຕາຕະລາງແຜນການ ແລ່ນລົດໄຟ ແລະ ກຳນົດເວລາທີ່ສະຖານີລົດໄຟ, ກຳນົດໄວ້ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ ຜູ້ໂດຍ ສານຂຶ້ນ-ລົງ ຫຼື ຄຸ່ມຖ່າຍສິນຄ້າ, ພ້ອມທັງ ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ກຳນົດລະບຽບການຈັດພວງຜູ້ລົດໄຟສະເພາະ.

ມາດຕາ 112 ເຄື່ອງໝາຍປະຈຳຂະບວນລົດໄຟ

ທຸກຂະບວນລົດໄຟ ທີ່ແລ່ນໃນເວລາ ກາງເວັນ, ກາງຄືນ, ຝົນຕົກແຮງ, ທ້ອງຟ້າມືດຄື່ມ ຫຼື ນ້ຳ ໝອກຕົກໜັກ ຕ້ອງເປີດເຄື່ອງສັນຍານເຕືອນໄພໄວ້ ຢູ່ເບື້ອງ ໜ້າ ແລະ ຫຼັງ ຂອງຂະບວນລົດໄຟ.

ມາດຕາ 113 ການກວດກາ ຈຳນວນໜ່ວຍແຮງລາກແກ່ ແລະ ຄວາມຍາວ ຂອງຂະບວນລົດໄຟ

ຫົວໜ້າສະຖານີ ແລະ ພະນັກງານຮັກສາລົດໄຟ ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບຮ່ວມກັນ ຢູ່ສະຖານີຕົ້ນ ທາງໃນການກວດກາຈຳນວນໜ່ວຍແຮງລາກແກ່ ແລະ ຄວາມຍາວ ຂອງຂະບວນລົດໄຟ ໃຫ້ມີຈຳນວນ ບໍ່ເກີນກຳລັງໜ່ວຍແຮງລາກແກ່ຂອງຫົວຈັກລົດໄຟທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້.

ພະນັກງານຮັກສາລົດໄຟ ຕ້ອງແຈ້ງ ຈຳນວນໜ່ວຍແຮງລາກແກ່ ແລະ ຄວາມຍາວ ຂອງຂະ ບວນລົດໄຟຕາມຕົວຈິງ ໃຫ້ພະນັກງານຂັບລົດໄຟຮັບຮູ້ ແລະ ບັນທຶກລົງໃນບົດລາຍງານປະຈຳວັນຂອງ ພະນັກງານຂັບລົດໄຟ, ພ້ອມທັງ ລົງລາຍເຊັນ ແລະ ຊື່ແຈ້ງ ໄວ້ເປັນຫຼັກຖານ ຕະຫຼອດເຖິງ ການຮັບຜູ້ ລົດໄຟເພີ່ມ ຫຼື ປົດຜູ້ລົດໄຟອອກ ລະຫວ່າງທາງດ້ວຍ.

ມາດຕາ 114 ການກວດກາ ແລະ ທົດລອງ ລະບົບຫ້າມລີ້

ກ່ອນຂະບວນລົດໄຟຈະແລ່ນອອກຈາກສະຖານີຕົ້ນທາງ ຫົວໜ້າສະຖານີ, ພະນັກງານຂັບລົດ ໄຟ ແລະ ພະນັກງານຮັກສາລົດໄຟ ຕ້ອງ ກວດກາ ແລະ ທົດລອງ ລະບົບຫ້າມລີ້ໃຫ້ໄດ້ຕາມມາດຕະ ຖານເຕັກນິກທີ່ກຳນົດໄວ້.

ມາດຕາ 115 ການຕັ້ງເວລາແລ່ນລົດໄຟ

ກ່ອນຂະບວນລົດໄຟ ຈະແລ່ນອອກຈາກສະຖານີຕົ້ນທາງ ພະນັກງານຂັບລົດໄຟ ແລະ ພະນັກ ງານຮັກສາລົດໄຟ ຕ້ອງຕັ້ງໂມງຂອງລົດໄຟ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງກັບໂມງຂອງສະຖານີຕົ້ນທາງ.

ເມື່ອຂະບວນລົດໄຟຢຸດ ຢູ່ສະຖານີທາງສະດວກແຫ່ງໃດໜຶ່ງ, ຖ້າເຫັນວ່າໂມງບໍ່ຖືກກັນ ແມ່ນ ໃຫ້ຖືເອົາໂມງ ແລະ ຕັ້ງເວລາຂອງສະຖານີທາງສະດວກ ແລະ ໃຫ້ບັນທຶກໄວ້ໃນບົດລາຍງານປະຈຳວັນ ຂອງຕົນວ່າເວລາ ຊ້າ ຫຼື ໄວ ກວ່າໂມງຂອງສະຖານີທາງສະດວກ.

ມາດຕາ 116 ການຄວບຄຸມເວລາແລ່ນລົດໄຟ

ໃນເວລາແລ່ນລົດໄຟແຕ່ລະຊ່ວງທາງ, ຜູ້ຄວບຄຸມການແລ່ນລົດໄຟ ເປັນຜູ້ບັງຄັບບັນຊາຜູ້ຂັບ ລົດໄຟ, ພະນັກງານຮັກສາລົດ, ພະນັກງານລົດພວງ, ພະນັກງານຫົວຈັກ, ພະນັກງານກວດກາເຕັກນິກ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ, ພະນັກງານປະຈຳຂະບວນລົດໄຟ ແລະ ອື່ນໆ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ, ບົນ ພື້ນຖານການປະຕິບັດຕາມຄຳສັ່ງຂອງ ຫົວໜ້າສູນບັນຊາການແລ່ນລົດໄຟ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດ ໄພ.

ຫົວໜ້າຂະບວນລົດໄຟ ແລະ ຜູ້ຂັບລົດໄຟ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຄຳສັ່ງຂອງ ຫົວໜ້າແຕ່ລະສະ ຖານີລົດໄຟ ໃນເວລາ ເຂົ້າ-ອອກ ແລະ ປະຕິບັດຕາມລະບົບໄຟສັນຍານຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ມາດຕາ 117 ຄວາມໄວຂອງລົດໄຟ

ຜູ້ຂັບລົດໄຟຕ້ອງປະຕິບັດຕາມ ຄວາມໄວທີ່ກຳນົດໄວ້ ໃນຕາຕະລາງແລ່ນລົດໄຟ ໃນແຕ່ລະ ຊ່ວງທາງຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ໃນແຕ່ລະຊ່ວງທາງ ທີ່ແຈ້ງສັນຍານຄວາມໄວທີ່ແຕກຕ່າງຈາກຄວາມໄວທີ່ກຳນົດໄວ້, ລົດໄຟ ຕ້ອງແລ່ນດ້ວຍຄວາມໄວຕໍ່າສຸດ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ.

ມາດຕາ 118 ການແລ່ນລົດໄຟຜ່ານ ທາງຄົບ, ຂົວຮ່ວມ ແລະ ອຸໂມງ

ໃນເວລາລົດໄຟແລ່ນຜ່ານ ທາງຄົບ, ຂົວຮ່ວມ ແລະ ອຸໂມງ ຜູ້ຂັບລົດໄຟຕ້ອງປະຕິບັດ ດັ່ງນີ້:

1. ຕ້ອງບົບແກເວລາແລ່ນຜ່ານທາງຄົບ ແລະ ເປີດຕາໄຟລົດເວລາແລ່ນເຂົ້າອຸໂມງ;
2. ເມື່ອ ໄຟສັນຍານ ຫຼື ຮົ່ວກັນ ເປ່ເພ ເສຍຫາຍ ຢູ່ ຂົວຮ່ວມ ຫຼື ທາງຄົບ ພະນັກງານເຝົ້າ ຍາມ ຕ້ອງບອກທິດທາງໃຫ້ແກ່ການຈະລາຈອນທາງບົກ; ການຈະລາຈອນທາງບົກ ຕ້ອງໃຫ້ບູລິມະສິດແກ່ ທາງລົດໄຟ ຢູ່ທີ່ ທາງຄົບ, ຂົວຮ່ວມ ແລະ ອຸ ໂມງ.

ມາດຕາ 119 ການ ຢຸດ ແລະ ຖອຍ ລົດໄຟ

ພະນັກງານຂັບລົດໄຟ ຕ້ອງຢຸດລົດໄຟ ເມື່ອເຫັນສັນຍານສັ່ງໃຫ້ຢຸດ ຫຼື ບ່ອນທີ່ມີ ຄວາມສ່ຽງຕໍ່ ຄວາມປອດໄພ ຊຶ່ງໄດ້ຮັບແຈ້ງຈາກສູນຄວບຄຸມແລ່ນລົດໄຟ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ປະຈຳທາງສັ່ງໃຫ້ຢຸດ ຫຼື ຖອຍລົດໄຟຢ່າງຮີບດ່ວນ ໃນກໍລະນີເກີດເຫດສຸກເສີນ.

ພະນັກງານຮັກສາລົດໄຟ ແລະ ພະນັກງານຂັບລົດໄຟ ຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ຫົວໜ້າສະຖານີປາຍທາງ ຊາບຢ່າງຮີບດ່ວນ.

ມາດຕາ 120 ການເດີນທາງຂອງພະນັກງານການລົດໄຟ

ພະນັກງານການລົດໄຟທີ່ບໍ່ມີ ປີ້ ຫຼື ປີ້ນະໂຍບາຍ ທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບການແລ່ນລົດໄຟ ຈະ ບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ເດີນທາງໄປນຳຂະບວນລົດໄຟ, ຍົກເວັ້ນ ພະນັກງານທີ່ກຳລັງປະຕິບັດໜ້າ ທີ່ຢູ່ຂະບວນ ລົດໄຟ.

ມາດຕາ 121 ຫຼັກໝາຍຄວາມປອດໄພ

ຫຼັກໝາຍຄວາມປອດໄພ ຕ້ອງປັກໄວ້ຢູ່ ທາງຫຼັກ ແລະ ທາງຕົ້ນ ທຸກບ່ອນ ເພື່ອຫ້າມບໍ່ໃຫ້ລົດ ໄຟມາຈອດປະໄວ້, ພ້ອມກັນນັ້ນ ກໍບໍ່ໃຫ້ ຫົວ ຫຼື ທ້າຍ ລົດໄຟ ກາຍເຂດຫຼັກໝາຍຄວາມປອດໄພ ເພື່ອບໍ່ ໃຫ້ກົດຂວາງຂະບວນລົດໄຟອື່ນ.

ມາດຕາ 122 ທາງສະດວກ

ຂະບວນລົດໄຟ ແລະ ພະນັກງານຂັບລົດໄຟ ຈະໄດ້ທາງສະດວກ ກໍຕໍ່ເມື່ອ ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ຈາກ ຫົວໜ້າສະຖານີ.

ມາດຕາ 123 ເຂດສັບປຸງນລົດໄຟ

ເຂດສັບປຸງນລົດໄຟ ຕ້ອງເປັນຮູບເສົາສີ່ຫຼ່ຽມກ່າມຂາວດຳ, ມີຕົວໜັງສືສີດຳ ຂຽນຢູ່ເສົານັ້ນ ວ່າ “ເຂດສັບປຸງນ” ໂດຍສອດຄ່ອງກັບ ລະບຽບການແລ່ນລົດໄຟ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ພາກທີ V

ທຸລະກິດການລົດໄຟ

ມາດຕາ 124 ປະເພດທຸລະກິດການລົດໄຟ

ທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ ມີ ເກົ້າ ປະເພດ ດັ່ງນີ້:

1. ການສຳຫຼວດ ແລະ ການອອກແບບ;
2. ການບໍລິການທີ່ປຶກສາ;
3. ການວິໄຈວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ;
4. ການຮັບເໝົາ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ;
5. ຜະລິດ, ຕິດຕັ້ງ, ສ້ອມແປງປ້າຍ, ໄຟສັນຍານ ແລະ ເຄື່ອງໝາຍຈະລາຈອນ;
6. ສູນແຈກຢາຍສິນຄ້າ;
7. ເຂດໂລຊິດສະຕິກ;
8. ເຂດທຸລະກິດປິ່ນອ້ອມການລົດໄຟ;

9. ບ່ອນຂາຍປີ້ລົດໄຟ ແລະ ຕົວແທນຂາຍປີ້ລົດໄຟ;

10. ບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ.

ມາດຕາ 125 ການສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດກ່ຽວກັບ ການບໍລິການ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ທາງລົດໄຟ

ການສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການສົ່ງເສີມ ການລົງທຶນ, ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍວິສາຫະກິດ ແລະ ກົດໝາຍອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 126 ເງື່ອນໄຂການສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ

ໃນການສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດຂົນສົ່ງ ທາງລົດໄຟ ຜູ້ລົງທຶນພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ມີເງື່ອນໄຂ ດັ່ງນີ້:

- ມີ ທະບຽນວິສາຫະກິດ ຂົນສົ່ງ ຫຼື ຈັດສົ່ງ ສິນຄ້າ ລະຫວ່າງ ປະເທດ;
 - ມີ ທຶນ ຫຼື ຊັບສິນ ທີ່ເໝາະສົມກັບ ປະເພດ ແລະ ຂະໜາດ ຂອງ ກິດຈະການ ກ່ຽວກັບ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ;
 - ມີ ການຄ້າປະກັນສໍາລັບການໃຊ້ຈ່າຍຄ່າເສຍຫາຍ ຫຼື ການຊັກຊ້າໃນການສົ່ງມອບສິນຄ້າ.
- ການສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຕ້ອງໄດ້ຮັບການກວດຜ່ານຈາກ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

ມາດຕາ 127 ການສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດການລົດໄຟ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ມີຈຸດປະສົງ ດໍາເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ ຕ້ອງສະເໜີຂໍສ້າງຕັ້ງວິສາຫະກິດນໍາ ຫ້ອງການບໍລິການລົງທຶນປະຕູດຽວ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການສົ່ງເສີມການລົງທຶນ.

ພາຍຫຼັງໄດ້ທະບຽນວິສາຫະກິດແລ້ວ ກໍສາມາດດໍາເນີນທຸລະກິດໄດ້ກໍຕໍ່ເມື່ອໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກ ກົມທາງລົດໄຟ.

ມາດຕາ 128 ເງື່ອນໄຂການອະນຸຍາດດໍາເນີນທຸລະກິດກ່ຽວກັບການລົດໄຟ

ຜູ້ທີ່ຈະດໍາເນີນທຸລະກິດກ່ຽວກັບການລົດໄຟ ຕ້ອງມີເງື່ອນໄຂ ດັ່ງນີ້:

1. ມີ ບົດລາຍງານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້;
2. ມີ ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ ແລະ ບຸກຄະລາກອນ ທີ່ມີ ຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ແລະ ປະສົບການ;

3. ມີ ລະບົບອຸປະກອນ, ເຄື່ອງມື ແລະ ພາຫະນະ ທີ່ໄດ້ ມາດຕະຖານ, ທັນສະໄໝ ແລະ ໝາະສົມ ກັບ ຂະໜາດຂອງກິດຈະການ;
4. ມີ ທຶນພຽງພໍ ທີ່ໝາະສົມກັບແຕ່ລະປະເພດ ແລະ ຂະໜາດຂອງກິດຈະການດັ່ງກ່າວ;
5. ມີ ສຳນັກງານທ້ອງຖານ ຕັ້ງຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 129 ການຄັດເລືອກວິສາຫະກິດກ່ຽວກັບ ທາງລົດໄຟ

ການຄັດເລືອກວິສາຫະກິດກ່ຽວກັບທາງລົດໄຟ ຕ້ອງດຳເນີນຜ່ານການປະມູນຕາມ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ.

ວິສາຫະກິດກ່ຽວກັບທາງລົດໄຟທີ່ເຂົ້າຮ່ວມປະມູນຕ້ອງມີເງື່ອນໄຂ ດັ່ງນີ້:

1. ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຢ່າງຖືກຕ້ອງ ຕາມກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ;
2. ມີວິສະວະກອນທາງລົດໄຟ ຫຼື ວິສະວະກອນອື່ນ ແລະ ນັກວິຊາການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ມີຄວາມຮູ້, ຄວາມສາມາດ, ຄຸນສົມບັດ ແລະ ມີປະສົບປະການໃນວຽກງານຢ່າງໝາະສົມກັບແຕ່ລະປະເພດ ແລະ ຂະໜາດຂອງໂຄງການ;
3. ມີ ຍານພາຫະນະ, ເຄື່ອງມື, ອຸປະກອນ ທີ່ໝາະສົມ ກັບແຕ່ລະ ປະເພດ ແລະ ຂະໜາດ ຂອງ ໂຄງການ;
4. ມີຖານະທາງການເງິນ, ປະຕິບັດພັນທະດ້ານພາສີ, ອາກອນຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ແລະ ຄົບຖ້ວນ;
5. ມີເງື່ອນໄຂອື່ນຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານປະມູນ.

ມາດຕາ 130 ສັນຍາກ່ຽວກັບ ກິດຈະການການລົດໄຟ

ທຸກກິດຈະການການລົດໄຟ ຕ້ອງມີສັນຍາ ລະຫວ່າງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ກັບ ວິສາຫະກິດ ທີ່ໄດ້ຜ່ານການຄັດເລືອກ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 130 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້ ແລະ ຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບ ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍ ຂໍ້ຜູກພັນໃນສັນຍາ ແລະ ນອກສັນຍາ.

ພາກທີ VI

ສິດ ແລະ ພັນທະ ຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ,

ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ, ການບໍລິການທີ່ປຶກສາ, ການສຳຫຼວດ-ອອກແບບ, ການຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ, ສ້ອມແປງ ແລະ ວິໄຈວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ

ມາດຕາ 131 ສິດ ແລະ ພັນທະ ຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ

ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ມີ ສິດ ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ກະກຽມໂຄງການ, ແຕ່ງຕັ້ງ ຄະນະກຳມະການປະມູນ ແລະ ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ;
2. ພິຈາລະນາຮັບຮອງ ແຜນການປະມູນ, ເອກະສານປະມູນ, ຜົນຂອງການປະມູນ ແລະ ອະນຸມັດໃຫ້ເຊັນສັນຍາ ໃນການຄັດເລືອກເອົາ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາ;
3. ຊື້ນຳຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ໃຫ້ໄປຕາມແຜນດຳເນີນງານ, ຮັບປະກັນຄຸນນະພາບ ແລະ ງົບປະມານ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸມັດ;
4. ພິຈາລະນາ ແລະ ຮັບຮອງ ແຜນຜັງເຕັກນິກ, ແຜ່ນແຕ້ມເຕັກນິກ ຂອງ ບໍລິສັດ ທີ່ປຶກສາ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາ ລວມທັງສະເໜີດັດແກ້ແຜນຜັງ ແລະ ແຜ່ນແຕ້ມ ດັ່ງກ່າວ ໃນກໍລະນີ ຈຳເປັນກ່ຽວກັບ ງົບປະມານ, ເຕັກນິກ ແລະ ເວລາ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ;
5. ນຳສະເໜີກ່ຽວກັບການດັດແກ້, ໂຈະ, ອວ່າຍຫິນ ແລະ ຍົກເລີກໂຄງການ.
ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ມີ ພັນທະ ໃນການຊຳລະຄ່າ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ, ສ້ອມແປງ ແລະ ຄວບຄຸມການກໍ່ສ້າງ ໃຫ້ແກ່ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາ ຕາມສັນຍາທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ.

ມາດຕາ 132 ສິດ ແລະ ພັນທະ ຂອງ ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ

ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ ມີ ສິດ ດັ່ງນີ້:

1. ຊ່ວຍຄະນະກຳມະການປະມູນ ຈັດຕັ້ງການປະມູນເອົາ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາ;
2. ແຈ້ງ, ແນະນຳ ຫຼື ສົ່ງໂຈະຊົ່ວຄາວ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຂອງ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ຫຼື ຜູ້ຮັບເໝົາ ທີ່ບໍ່ປະຕິບັດຕາມສັນຍາທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ ແລ້ວລາຍງານຕໍ່ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ໂດຍດ່ວນ;
3. ຕິດຕາມ, ກວດກາ ການດຳເນີນງານ ຂອງ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາ;
4. ສະເໜີປ່ຽນ ຫົວໜ້າທີມ ຂອງ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາ ພ້ອມດ້ວຍວິຊາການທີ່ບໍ່ສາມາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ຕາມການມອບໝາຍ.

ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ ມີ ພັນທະ ດັ່ງນີ້:

1. ລາຍງານສະພາບ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແຕ່ລະໄລຍະ ໃຫ້ເຈົ້າຂອງໂຄງການຢ່າງເປັນປະຈຳ;
2. ປະສານສົມທົບກັບທຸກພາກສ່ວນ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການໃຫ້ສຳເລັດຜົນ;
3. ເກັບມ້ຽນສຳນວນເອກະສານ ຂອງ ໂຄງການ ເຊັ່ນ: ບົດລາຍງານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້, ຜົນ ການວິໄຈດົນ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ, ແຜນຜັງເຕັກນິກ, ແຜ່ນແຕ້ມເຕັກນິກ ທີ່ໄດ້ຖືກຮັບ ຮອງ, ແຜ່ນແຕ້ມເຕັກນິກການກໍ່ສ້າງຕົວຈິງ ແລະ ເອກະສານອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມາດຕາ 133 ສິດ ແລະ ພັນທະ ຂອງ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ

ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ມີ ສິດ ດັ່ງນີ້:

1. ກວດກາແຜນການ, ຄວບຄຸມການກໍ່ສ້າງ ແລະ ແນະນຳວິທີການໃຫ້ບໍລິສັດຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມ ແຜນຜັງເຕັກນິກ, ແຜ່ນແຕ້ມເຕັກນິກ, ກຳນົດໝາຍ ແລະ ມາດຕະຖານ ເຕັກນິກ;
 2. ຕິດຕາມ, ກວດກາ ແລະ ສະຫຼຸບ ບໍລິມາດແຕ່ລະໜ້າວຽກຢ່າງລະອຽດ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ ເພື່ອຢັ້ງຢືນຄວາມຖືກຕ້ອງໃຫ້ແກ່ການຊຳລະຄ່າກໍ່ສ້າງ;
 3. ຮັບຄ່າຄວບຄຸມການກໍ່ສ້າງຕາມມູນຄ່າທີ່ກຳນົດໃນສັນຍາ.
- ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ມີ ພັນທະ ດັ່ງນີ້:
1. ຊ່ວຍກະກຽມເອກະສານປະມູນ, ຮ່າງສັນຍາຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ ແລະ ເອກະສານອື່ນໆ ເພື່ອ ຮັບໃຊ້ໃຫ້ແກ່ໂຄງການກໍ່ສ້າງ;
 2. ລາຍງານໃຫ້ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ກ່ຽວກັບ ການບໍ່ຮັບຮອງເອົາໜ້າວຽກໃດໜຶ່ງ ຂອງ ບໍລິສັດ ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ ທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມ ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ;
 3. ລາຍງານຄວາມຄືບໜ້າຂອງໜ້າວຽກ, ຂໍ້ສະດວກ, ຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກ ແລະ ບັນຫາອື່ນໆ ຂອງ ໂຄງການ ໃຫ້ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ;
 4. ເກັບຮັກສາ ແລະ ມອບສຳນວນເອກະສານໂຄງການຄົບຖ້ວນ ໃຫ້ແກ່ຄະນະຮັບຜິດຊອບ ໂຄງການ.

ມາດຕາ 134 ສິດ ແລະ ພັນທະ ຂອງ ຜູ້ຮັບເໝົາ

ບໍລິສັດຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ມີ ສິດ ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ຄຸ້ມຄອງສະໜາມກໍ່ສ້າງ ແລະ ປະຕິບັດຕາມລະບຽບການ ກ່ຽວກັບ ຄວາມປອດໄພ ໃຫ້ ແທດເໝາະກັບ ປະເພດ, ຂະໜາດ ແລະ ລັກສະນະ ຂອງໂຄງການ ເປັນຕົ້ນ ຕິດຕັ້ງປ້າຍ ເຕືອນ, ປ້າຍສັນຍານ, ໄຟສັນຍານ, ສ້າງທາງເວັ້ນ ແລະ ມາດຕະການປ້ອງກັນ ຄວາມ ປອດໄພທີ່ຈຳເປັນ, ລວມທັງ ຮັບປະກັນ ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ ແລະ ໃຫ້ມີຜົນກະ ທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມໜ້ອຍທີ່ສຸດ;
2. ສະເໜີດັດແກ້ມູນຄ່າຂອງໂຄງການ ໃນກໍລະນີຈຳເປັນດັດແກ້ແຜນຜັງເຕັກນິກ ແລະ ແຜ່ນ ແຕ້ມເຕັກນິກ ໃນເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ;
3. ຮັບຄ່າກໍ່ສ້າງຕາມບໍລິມາດຕົວຈິງທີ່ປະຕິບັດໄດ້ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາ.

ບໍລິສັດຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ມີ ພັນທະ ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ສ້າງແຜນດຳເນີນງານນັບແຕ່ ວັນເລີ່ມຕົ້ນ ຮອດ ວັນສຳເລັດ ແລ້ວສະເໜີຕໍ່ ບໍລິສັດທີ່ປຶກ ສາກໍ່ສ້າງ ແລະ ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ ເພື່ອຮັບຮອງເອົາ;
2. ດຳເນີນໂຄງການໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມ ແຜນດຳເນີນງານ, ແຜນຜັງເຕັກນິກ, ແຜ່ນແຕ້ມເຕັກ ນິກ, ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ, ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ ໃນສັນຍາ;

3. ແຈ້ງໃຫ້ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການຊາບລ່ວງໜ້າ ກ່ອນປະຕິບັດ ໜ້າວຽກທີ່ສໍາຄັນ ເພື່ອ ຕິດຕາມ ແລະ ກວດກາ ຕົວຈິງ;
4. ອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ ຜູ້ນໍາໃຊ້ທາງລົດໄຟ ແລະ ຜູ້ຢູ່ອາໄສບໍລິເວນໃກ້ຄຽງ ໃນໄລຍະດໍາເນີນການກໍ່ສ້າງ, ພ້ອມທັງ ຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຊີວິດ ແລະ ຊັບສິນຂອງຜູ້ນໍາໃຊ້ທາງລົດໄຟ ແລະ ຜູ້ຢູ່ອາໄສບໍລິເວນໃກ້ຄຽງ ໃນກໍລະນີ ເກີດອຸປະຕິເຫດຍ້ອນຄວາມປະໝາດ ເລີ່ມເລີ້ຂອງຕົນ;
5. ສະໜອງ ຂໍ້ມູນ ແລະ ເອກະສານທີ່ຈໍາເປັນໃຫ້ແກ່ ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ ຫຼື ຄະນະກຳມະການກວດກາ ຕາມກຳນົດເວລາທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນ;
6. ຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກການບໍ່ປະຕິບັດຕາມ ສັນຍາ, ແຜນຜັງເຕັກນິກ, ແຜນແຕ້ມເຕັກນິກ, ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກທີ່ໄດ້ ຕົກລົງກັນ;
7. ເກັບຮັກສາ ແລະ ມອບ ສໍານວນເອກະສານໂຄງການຄົບຖ້ວນ ໃຫ້ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ.

ມາດຕາ 135 ສິດ ແລະ ພັນທະ ຂອງ ບໍລິສັດສໍາຫຼວດ-ອອກແບບ ແລະ ວິໄຈວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ

ບໍລິສັດສໍາຫຼວດ-ອອກແບບ ແລະ ວິໄຈວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ທາງລົດໄຟ ມີ ສິດ ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

1. ເກັບກຳ, ວິໄຈ ຂໍ້ມູນ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ທີ່ຈໍາເປັນຢ່າງຄົບຖ້ວນ ເພື່ອເປັນພື້ນຖານໃຫ້ແກ່ການອອກແບບ;
2. ສະເໜີປັບປຸງຄືນ ແຜນຜັງເຕັກນິກ ແລະ ແຜນແຕ້ມເຕັກນິກ ທີ່ເຫັນວ່າບໍ່ເໝາະສົມ ຕໍ່ ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ ເພື່ອພິຈາລະນາ;
3. ອອກແບບ, ຄິດໄລ່ໂຄງສ້າງວິສະວະກຳ, ຂະຫຍາຍ ແຜນແຕ້ມເຕັກນິກ ແລະ ແຜນແຕ້ມຂຶ້ນສ່ວນລະອຽດຂອງໂຄງສ້າງ;
4. ກຳນົດການນໍາໃຊ້ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ, ປະເມີນມູນຄ່າການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້າງແຜນດໍາເນີນງານລະອຽດ;

ບໍລິສັດສໍາຫຼວດ-ອອກແບບ ແລະ ວິໄຈວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ທາງລົດໄຟ ມີ ພັນທະ ຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

- ຮັບຜິດຊອບຕໍ່ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບ ຜົນຂອງການສໍາຫຼວດ-ອອກແບບ ແລະ ການວິໄຈ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ.

ພາກທີ VII

ຄ່າທໍານຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ທາງລົດໄຟ

ມາດຕາ 136 ຄ່າທໍານຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ທາງລົດໄຟ

ຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ທາງລົດໄຟ ແມ່ນ ລາຍຮັບທີ່ໄດ້ມາຈາກ ການດຳເນີນກິດຈະ ການການລົດໄຟ ເຊັ່ນ ຄ່າຂຶ້ນທະບຽນ, ຄ່າທຳນຽມ, ຄ່າຜ່ານທາງລົດໄຟ ແລະ ອື່ນໆ.

ມາດຕາ 137 ການເກັບ ອັດຕາຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ການລົດໄຟ

ການເກັບ ອັດຕາຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມ ລະບຽບການທີ່ປະກາດໃຊ້ ໃນແຕ່ລ່ໄລຍະ.

ພາກທີ VIII

ຂໍ້ຫ້າມ

ມາດຕາ 138 ຂໍ້ຫ້າມທົ່ວໄປ

ຫ້າມ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ມີພິດຕິກຳ ດັ່ງນີ້:

1. ດຳເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ;
2. ປຸກສ້າງ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ກິດຈະການໃດໜຶ່ງ ທີ່ເປັນການ ຊົ່ວຄາວ ຫຼື ຖາວອນ ໃນເຂດສະ ຫງວນທາງລົດໄຟ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ;
3. ຂັດຂວາງ ແລະ ບໍ່ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຫຼື ບໍ່ໃຫ້ການຮ່ວມມື ໃນການດຳເນີນກິດຈະ ການ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ;
4. ມ້າງເພ, ທຳລາຍໂຄງປະກອບ ແລະ ສິ່ງປະກອບ ຂອງ ທາງລົດໄຟ;
5. ລຸກລຳເຂົ້າໃນເຂດສະຫງວນ ແລະ ຄວາມປອດໄພ ຂອງ ທາງລົດໄຟ;
6. ເປີດທາງ, ກໍ່ສ້າງ ຂົວ, ອຸໂມງ, ຮ່ອງລະບາຍນ້ຳ ແລະ ວຽກງານອື່ນ ຜ່ານທາງລົດໄຟ ໂດຍ ພາລະການ;
7. ຍົກຍ້າຍ, ທຳລາຍອຸປະກອນໄຟສັນຍານ, ປ້າຍຈະລາຈອນ ແລະ ປ້າຍຊີ້ບອກທາງລົດໄຟ ໂດຍພາລະການ;
8. ແຂວນສິ່ງຂອງ, ສິ່ງກົດຂວາງ ແລະ ຕາກຜ້າແພປິດບັງ ປ້າຍສັນຍານຈະລາຈອນທາງລົດ ໄຟ;
9. ຂັດຂວາງການແລ່ນລົດໄຟ, ສິ່ງໄຟສັນຍານ ຫຼື ນຳໃຊ້ອຸປະກອນ ທີ່ໃຊ້ໃນການຍຸດລົດໄຟ ໂດຍພາລະການ;
10. ປົນຝາກັນ, ຂວາງທາງ, ຂ້າມທາງເມື່ອໄຟສັນຍານແດງ ແລະ ປົນຮາວກັນ ລະຫວ່າງ ທາງລົດໄຟ ກັບ ເຂດບໍລິເວນອ້ອມຂ້າງ;
11. ລ້ຽງ, ປ່ອຍ ແລະ ເຄື່ອນຍ້າຍ ສັດລ້ຽງ ຕາມທາງລົດໄຟ;
12. ຈັດ ຕະຫຼາດນັດ ແລະ ກິດຈະການອື່ນໆ ທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ຢູ່ໃນເຂດສະຫງວນ ແລະ ເຂດປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ທາງລົດໄຟ;
13. ຍ່າງ, ຍືນ, ນັ່ງ, ນອນ ເທິງ ຫຼັງຄາຕູ້ລົດໄຟ ແລະ ຫົວຈັກລົດໄຟ;

14. ແຂວນ, ຍິນ, ນັ່ງ ຢູ່ຈຸດເຊື່ອມຕໍ່ກັນ ລະຫວ່າງ ຜູ້ ກັບ ຜູ້ ແລະ ຜູ້ ກັບ ຫົວຈັກ ລົດໄຟ;
15. ເປີດປະຕູຂຶ້ນ-ລົງ ແລະ ຍິ້ນ ຫົວ, ແຂນ, ຂາ ແລະ ວັດຖຸອື່ນໆ ອອກນອກຜູ້ລົດໄຟ ທີ່ ລົດໄຟກຳລັງແລ່ນ, ຍົກເວັ້ນ ພະນັກງານ ຫຼື ຕ່າງໜ້າ ທີ່ກຳລັງປະຕິບັດໜ້າທີ່ ລາດຕະເວນ, ສ້ອມແປງ ແລະ ບົວລະບັດຮັກສາ ທາງລົດໄຟ;
16. ແກວ່ງ ກ້ອນດິນ, ກ້ອນຫີນ ຫຼື ອຸປະກອນອື່ນ ຂຶ້ນລົດໄຟ ຫຼື ແຕ່ລົດໄຟລົງມາ;
17. ນຳເອົາ ສິນຄ້າທີ່ຕ້ອງຫ້າມ, ສັດທີ່ເປັນໂລກລະບາດ, ສັດປ່າ, ສິ່ງຂອງທີ່ຜິດກົດໝາຍ, ສານເສບ, ວັດຖຸລະເບີດ, ອາວຸດ ແລະ ວັດຖຸໄວໄຟ ເຂົ້າໃນບໍລິເວນສະຖານີ ແລະ ຂຶ້ນ-ລົງລົດໄຟ;
18. ວາງ ເຄື່ອງຂາຍ, ທ່ອນໄມ້, ກ້ອນຫີນ, ສິ່ງກົດຂວາງ, ສິ່ງເປີຍເປື້ອນ ແລະ ຖົມຮ່ອງລະບາຍນ້ຳ ໃນເຂດສະຫງວນ ແລະ ເຂດປອດໄພ ທາງລົດໄຟ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ;
19. ເອົາສິ່ງມືນເມົາ ຫຼື ໜຶ້າ ຂຶ້ນໄປດີ່ມ ແລະ ເສບຢາເສບຕິດທຸກປະເພດຢູ່ຜູ້ລົດໄຟ;
20. ມີພຶດຕິກຳອື່ນທີ່ເປັນການລະເມີດ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ.

ມາດຕາ 139 ຂໍ້ຫ້າມສຳລັບ ຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ

ຫ້າມ ຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ມີພຶດຕິກຳ ດັ່ງນີ້:

1. ໃຫ້ເຊົ່າ, ໂອນທະບຽນວິສາຫະກິດຂອງຕົນໃຫ້ແກ່ ຜູ້ອື່ນ ຫຼື ນຳໃຊ້ທະບຽນຂອງຜູ້ອື່ນ;
2. ດຳເນີນທຸລະກິດບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມປະເພດທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ, ທີ່ບໍ່ມີໃບອະນຸຍາດ, ທີ່ມີໃບອະນຸຍາດໝົດອາຍຸ;
3. ນຳໃຊ້ລົດໄຟທີ່ບໍ່ມີໃບຢັ້ງຢືນກວດກາເຕັກນິກ, ບໍ່ມີໃບອະນຸຍາດແລ່ນລົດໄຟ, ມີໃບອະນຸຍາດແລ່ນລົດໄຟໝົດອາຍຸ;
4. ປະກອບເອກະສານທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງ, ສົມຮູ້ຮ່ວມຄິດ ຫຼື ໃຫ້ສິນບົນແກ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ ແລະ ພະນັກງານຂອງລັດ ເພື່ອໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ;
5. ບໍ່ໃຫ້ການຮ່ວມມື, ປິດບັງ, ປອມແປງ, ບິດເບື້ອນ ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບບັນຊີການເງິນທຸລະກິດ ແລະ ບໍລິມາດຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຕໍ່ການກວດກາຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ ແລະ ພະນັກງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ;
6. ມີພຶດຕິກຳອື່ນທີ່ເປັນການລະເມີດ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ.

ມາດຕາ 140 ຂໍ້ຫ້າມສຳລັບ ພະນັກງານ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ ການລົດໄຟ

ຫ້າມ ພະນັກງານ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ ການລົດໄຟ ມີພຶດຕິກຳ ດັ່ງນີ້:

1. ດຳເນີນທຸລະກິດ, ເປັນທີ່ປຶກສາ ຫຼື ເປັນພະນັກງານວິຊາການ ໃຫ້ບໍລິສັດຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ ກິດຈະການການລົດໄຟ ທີ່ພົວພັນກັບຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ;

2. ເປີດເຜີຍ, ລຳອຽງ, ສົມຮູ້ຮ່ວມຄິດ, ປອມແປງ ເອກະສານ ແລະ ຂໍ້ມູນ ກ່ຽວກັບ ການປະມຸນ;
3. ຂໍເອົາ, ທວງເອົາ ຫຼື ຮັບສິນບົນ ກ່ຽວກັບ ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ, ອາຄານ ແລະ ກິດຈະການການລົດໄຟອື່ນ ເພື່ອຜົນປະໂຫຍດສ່ວນຕົວ ແລະ ໝູ່ຄູ່;
4. ບົດບັງ ແລະ ບົດເບື້ອນຂໍ້ມູນ ກ່ຽວກັບ ການດຳເນີນງານທາງດ້ານ ວິຊາການເຕັກນິກ ແລະ ບັນຊີການເງິນທຸລະກິດ;
5. ເມີນເສີຍຕໍ່ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ ແລະ ການກະທຳທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງຂອງຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ, ກິດໜ່ວງຖ່ວງດຶງເອກະສານ ກ່ຽວກັບ ການ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ, ອາຄານ ແລະ ກິດຈະການການລົດໄຟອື່ນ;
6. ຜະລິດ ແລະ ນຳໃຊ້ບັບປອມ, ລວມທັງ ຂາຍບັບທີ່ຜິດກົດໝາຍ ເພື່ອຫວັງຜົນກຳໄລ;
7. ນຳເອົາ ຍານພາຫະນະ ແລະ ອຸປະກອນ ທີ່ບໍ່ຮັບປະກັນມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພ ແລະ ບໍ່ມີເອກະສານຢັ້ງຢືນການ ລົງທະບຽນ ແລະ ກວດກາເຕັກນິກ;
8. ແລ່ນລົດໄຟເກີນຄວາມໄວສູງສຸດທີ່ລະບຽບການກຳນົດໄວ້;
9. ຂັບລົດໄຟ ເຂົ້າ-ອອກ, ຈອດ, ຫຼີກ ແລະ ແລ່ນຜ່ານສະຖານີ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບຄຳສັ່ງຈາກ ຫົວໜ້າສະຖານີ ຢ່າງເດັດຂາດ;
10. ສວຍໃຊ້ ໜ້າທີ່ຕຳແໜ່ງ ຫຼື ການກະທຳອື່ນ ເພື່ອຫາຜົນປະໂຫຍດສ່ວນຕົວ;
11. ໃຫ້ ເງິນ, ວັດຖຸສິ່ງຂອງ ຫຼື ຜົນປະໂຫຍດອື່ນ ແກ່ ບຸກຄົນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໂດຍທາງກົງ ຫຼື ທາງອ້ອມ ເພື່ອຜົນປະໂຫຍດຂອງຕົນ ຊຶ່ງອາດຈະສ້າງຄວາມເສຍຫາຍ ແກ່ຜົນປະໂຫຍດຂອງ ລັດ, ສັງຄົມ ຫຼື ສິດ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດ ອັນຊອບທຳຂອງພົນລະເມືອງ;
12. ມີພິດຕິກຳອື່ນທີ່ເປັນການລະເມີດ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ.

ມາດຕາ 141 ຂໍ້ຫ້າມສຳລັບ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ

ຫ້າມ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ ມີພິດຕິກຳ ດັ່ງນີ້:

1. ສົມຮູ້ຮ່ວມຄິດ ກັບ ພະນັກງານ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ, ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ວິສະວະກອນ ໃນການ ຢັ້ງຢືນ ແລະ ຮັບຮອງເອົາ ກິດຈະການການລົດໄຟ ທີ່ບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານ;
2. ຮັບສິນບົນຈາກ ຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ, ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ບຸກຄົນອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ກິດຈະການການລົດໄຟ;
3. ຊັກຊ້າໃນການຊຳລະ ຄ່າກິດຈະການການລົດໄຟ ທີ່ໄດ້ສຳເລັດແລ້ວ ແລະ ຖືກຕ້ອງກັບ ເງື່ອນໄຂຂອງສັນຍາ;

4. ກົດໝ່ວງຖ່ວງດົງ ຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ ກ່ຽວກັບ ວິທີການ ແລະ ມາດຕະການ ແກ້ໄຂບັນຫາ ທີ່ເກີດຂຶ້ນ ໃນກິດຈະການການລົດໄຟ;
5. ເມີນເສີຍຕໍ່ການ ຕິດຕາມ ແລະ ກວດກາ ການປະຕິບັດ ກິດຈະການການລົດໄຟ ຂອງ ຜູ້ ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ;
6. ມີພິດຕິກຳອື່ນທີ່ເປັນການລະເມີດ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ.

ມາດຕາ 142 ຂໍ້ຫ້າມສຳລັບ ຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດກ່ຽວກັບກິດຈະການການລົດໄຟ

ຫ້າມ ຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບ ກິດຈະການການລົດໄຟ ມີ ພິດຕິກຳ ດັ່ງນີ້:

1. ດຳເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບ ກິດຈະການການລົດໄຟ ທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ;
2. ກໍ່ສ້າງໂດຍບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມ ແຜນຜັງເຕັກນິກ, ແຜນແຕ້ມເຕັກນິກ, ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ;
3. ກ່າຍແບບ ແຜນຜັງວິສະວະກຳ ຂອງບຸກຄົນອື່ນ ເພື່ອສະແຫວງຫາຜົນປະໂຫຍດສ່ວນຕົວ ທາງດ້ານການຄ້າ;
4. ສຳຫຼວດ-ອອກແບບ, ກໍ່ສ້າງ, ຄວບຄຸມ, ກວດກາ ແລະ ສ້ອມແປງ ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດ ໄຟ ໂດຍຜູ້ດຽວກັນ;
5. ເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນ ກ່ຽວກັບ ລາຄາກາງຂອງໂຄງການກິດຈະການທາງລົດໄຟ ທີ່ຈະເປີດການ ປະມູນ;
6. ສົມຮູ້ຮ່ວມຄິດກັບ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ກ່ຽວກັບ ກິດຈະການການລົດໄຟ ເພື່ອສະແຫວງຫາ ຜົນປະໂຫຍດສ່ວນຕົວ;
7. ດຳເນີນການກໍ່ສ້າງ ໂດຍບໍ່ມີມາດຕະການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ການປົກປັກ ຮັກ ສາສິ່ງແວດລ້ອມ;
8. ມອບ, ຂາຍ ຫຼື ໂອນ ໂຄງການ ກ່ຽວກັບ ກິດຈະການການລົດໄຟ ໃຫ້ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງອື່ນ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກເຈົ້າຂອງໂຄງການ;
9. ຊຸດດິນ, ກອງດິນ ຫຼື ຖິມດິນ ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ບໍ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນເວລາດຳເນີນການກໍ່ສ້າງ;
10. ບ່ອຍປະລະເລີຍວຽກງານ ຫຼື ໂຄງການກໍ່ສ້າງ ທີ່ຕົນໄດ້ເຊັນສັນຍາກັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ;
11. ປອມແປງເອກະສານ ຫຼື ໃຫ້ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບໂຄງການທາງລົດໄຟ ທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມຄວາມ ເປັນຈິງ;
12. ມີພິດຕິກຳອື່ນ ທີ່ເປັນການລະເມີດ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ.

ພາກທີ IX
ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ

ມາດຕາ 143 ຮູບການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ

ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ ອາດຈະດຳເນີນດ້ວຍຮູບການ ດັ່ງນີ້:

1. ການໄກ່ເກ່ຍ ຫຼື ການປະນີປະນອມກັນ;
2. ການແກ້ໄຂທາງດ້ານບໍລິຫານ;
3. ການແກ້ໄຂໂດຍອົງການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງທາງດ້ານເສດຖະກິດ;
4. ການຕັດສິນຂອງສານ;
5. ການແກ້ໄຂທີ່ມີລັກສະນະສາກົນ.

ມາດຕາ 144 ການປະນີປະນອມ

ໃນກໍລະນີ ທີ່ເກີດຂໍ້ຂັດແຍ່ງໃນການດຳເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບ ການ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງ ກິດຈະການການລົດໄຟ ຄູ່ກໍລະນີສາມາດ ເຈລະຈາ, ໄກ່ເກ່ຍ ແລະ ປະນີປະນອມກັນ.

ມາດຕາ 145 ການແກ້ໄຂທາງດ້ານບໍລິຫານ

ໃນກໍລະນີ ທີ່ບໍ່ສາມາດແກ້ໄຂດ້ວຍຮູບການ ໄກ່ເກ່ຍ ຫຼື ປະນີປະນອມກັນ ຄູ່ກໍລະນີ ມີສິດສະເໜີຕໍ່ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ບ່ອນທີ່ຕົນໄດ້ຮັບອະນຸຍາດນັ້ນ ເປັນຜູ້ແກ້ໄຂ.

ການແກ້ໄຂໂດຍຄະນະກຳມະການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງທາງດ້ານເສດຖະກິດ.

ໃນກໍລະນີ ທີ່ຂະແໜງການກ່ຽວຂ້ອງບໍ່ສາມາດໄກ່ເກ່ຍ ແລະ ແກ້ໄຂໄດ້ນັ້ນ ຄູ່ກໍລະນີມີສິດສະເໜີຕໍ່ ຄະນະກຳມະການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ ທາງດ້ານເສດຖະກິດ ເພື່ອພິຈາລະນາແກ້ໄຂຕາມ ກົດໝາຍ.

ມາດຕາ 146 ການຕັດສິນຂອງສານ

ເມື່ອມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງເກີດຂຶ້ນກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຄູ່ກໍລະນີຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງ ສາມາດຮ້ອງຟ້ອງຕໍ່ສານປະຊາຊົນ ເພື່ອພິຈາລະນາຕັດສິນ ຕາມ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ.

ມາດຕາ 147 ການແກ້ໄຂທີ່ມີລັກສະນະສາກົນ

ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ ໃນການດຳເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບ ການ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງ, ກິດຈະການການລົດໄຟ ລະຫວ່າງ ຜູ້ລົງທຶນພາຍໃນ ກັບ ຜູ້ລົງທຶນຕ່າງປະເທດ ຫຼື ຜູ້ລົງທຶນຕ່າງປະເທດ ດ້ວຍກັນ ຢູ່ ສປປ ລາວ ຫຼື ລະຫວ່າງ ຜູ້ລົງທຶນ ຕ່າງປະເທດ ກັບ ລັດ, ຄູ່ກໍລະນີ ສາມາດສະເໜີຕໍ່ອົງການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງພາຍໃນ, ຕ່າງປະເທດ ຫຼື ສາກົນ ຕາມການຕົກລົງຂອງຄູ່ກໍລະນີ ຫຼື ໃຫ້ປະຕິບັດຕາມ ສົນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.

ພາກທີ X

ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການກວດກາ ການລົດໄຟ

ໝວດທີ 1

ການຄຸ້ມຄອງ

ມາດຕາ 148 ອົງການຄຸ້ມຄອງການລົດໄຟ

ລັດຖະບານເປັນຜູ້ຄຸ້ມຄອງ ການລົດໄຟຢ່າງລວມສູນ ແລະ ເປັນເອກະພາບ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ, ໂດຍມອບໃຫ້ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບໂດຍກົງ ແລະ ເປັນເຈົ້າການປະສານສົມທົບກັບ ຂະແໜງການອື່ນ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງວຽກງານ ດັ່ງກ່າວ ຕາມຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ.

ອົງການຄຸ້ມຄອງການລົດໄຟ ປະກອບດ້ວຍ:

1. ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ;
2. ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຂັ້ນແຂວງ;
3. ຫ້ອງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຂັ້ນເມືອງ.

ມາດຕາ 149 ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ໃນການຄຸ້ມຄອງ ການລົດໄຟ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ມີ ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ດັ່ງນີ້:

1. ຄົ້ນຄວ້າ ນະໂຍບາຍ, ແຜນຍຸດທະສາດ, ແຜນແມ່ບົດ, ກົດໝາຍ ກ່ຽວກັບ ກົດຈະການການລົດໄຟ ເພື່ອສະເໜີ ລັດຖະບານ ພິຈາລະນາຮັບຮອງ;
2. ຜັນຂະຫຍາຍ ນະໂຍບາຍ, ແຜນຍຸດທະສາດ, ແຜນແມ່ບົດ ແລະ ກົດໝາຍ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ ເປັນ ແຜນການ, ແຜນງານ, ໂຄງການລະອຽດ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ;
3. ຮັບຜິດຊອບການລົດໄຟ ແລະ ຮັບຮອງເອົາການຄັດເລືອກ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ບໍລິສັດຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ;
4. ໂຄສະນາ, ເຜີຍແຜ່ນະໂຍບາຍ, ແຜນຍຸດທະສາດ, ແຜນແມ່ບົດ, ກົດໝາຍ ເພື່ອປູກຈິດສຳນຶກ ໃນການປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການລົດໄຟ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ;
5. ຊີ້ນຳ, ຊຸກຍູ້ ແລະ ຕິດຕາມ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ນະໂຍບາຍ, ແຜນຍຸດທະສາດ, ແຜນແມ່ບົດ, ກົດໝາຍ, ແຜນການລົງທຶນ ແລະ ແຜນການພັດທະນາການລົດໄຟ;
6. ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ກຳນົດລະບຽບການຄຸ້ມຄອງ, ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ ແລະ ເລືອກເຟັ້ນເຕັກໂນໂລຊີທີ່ເໝາະສົມ, ພ້ອມທັງ ອອກຄຳແນະນຳ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ;
7. ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ກຳນົດລາຄາຫົວໜ່ວຍ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງລົດໄຟ ເພື່ອສະເໜີໃຫ້ ລັດຖະບານພິຈາລະນາຮັບຮອງ;
8. ຄຸ້ມຄອງໂດຍກົງ ທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ ລວມທັງ ທີ່ດິນທາງລົດໄຟ;

9. ສຳຫຼວດ, ເກັບກຳຂໍ້ມູນ ແລະ ສະຖິຕິ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ ໃນຂອບເຂດ ທົ່ວປະເທດ;
10. ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ມີຄຳເຫັນຕໍ່ໂຄງການລົງທຶນ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ, ສະເໜີໂຈະ ແລະ ຍົກເລີກ ໂຄງການລົງທຶນ;
11. ຄຸ້ມຄອງການດຳເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ;
12. ສ້າງ, ບຳລຸງ ແລະ ຍົກລະດັບ ບຸກຄະລາກອນ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ;
13. ຄົ້ນຄວ້າແກ້ໄຂຂີ້ຂັດແຍ່ງ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ;
14. ປະສານສົມທົບກັບຂະແໜງການອື່ນ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ການລົດໄຟ;
15. ພົວພັນ ແລະ ຮ່ວມມື ກັບ ຕ່າງປະເທດ, ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ກ່ຽວກັບ ກິດຈະການ ການລົດໄຟ;
16. ສະຫຼຸບ ລາຍງານການເຄື່ອນໄຫວ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ ຕໍ່ ລັດຖະບານຢ່າງເປັນປົກກະຕິ;
17. ນຳໃຊ້ສິດ ແລະ ປະຕິບັດໜ້າທີ່ອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນ ກົດໝາຍ ແລະ ຕາມການ ມອບໝາຍຂອງ ລັດຖະບານ.

ມາດຕາ 150 ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ

ໃນການຄຸ້ມຄອງ ການລົດໄຟ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ມີ ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ດັ່ງນີ້:

1. ເປັນເສນາທິການ ໃຫ້ແກ່ ອົງການປົກຄອງແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ໃນການຄຸ້ມຄອງ ການລົດໄຟ;
2. ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກົດໝາຍ, ນະໂຍບາຍ, ແຜນຍຸດທະສາດພັດທະນາທາງລົດໄຟ, ແຜນແມ່ບົດ ແລະ ແຜນພັດທະນາວຽກງານການລົດໄຟ;
3. ໂຄສະນາ, ເຜີຍແຜ່ ນະໂຍບາຍ, ແຜນຍຸດທະສາດພັດທະນາການລົດໄຟ, ແຜນແມ່ບົດ, ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ;
4. ຊີ້ນຳ ແລະ ຕິດຕາມ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການລົດໄຟ ພາຍໃນ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ຂອງ ຕົນ;
5. ເກັບກຳ ຂໍ້ມູນ ແລະ ສະຖິຕິ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ ໃນທ້ອງຖິ່ນຂອງຕົນ;
6. ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ມີຄຳເຫັນ ຕໍ່ໂຄງການລົງທຶນ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ, ສະເໜີ ໂຈະ ແລະ ຍົກເລີກ ໂຄງການລົງທຶນ ໃນຂອບເຂດ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ຂອງຕົນ;
7. ຄຸ້ມຄອງການດຳເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ ຢູ່ໃນຂອບເຂດ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ຂອງຕົນ;
8. ພົວພັນ ແລະ ຮ່ວມມື ກັບ ພາກພື້ນ, ຕ່າງປະເທດ ແລະ ສາກົນ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ ຕາມ ການມອບໝາຍຂອງຂັ້ນເທິງ;

9. ສະຫຼຸບ ລາຍງານ ການເຄື່ອນໄຫວ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ ໃຫ້ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ອົງການປົກຄອງ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຢ່າງເປັນປົກກະຕິ;
10. ນຳໃຊ້ສິດ ແລະ ປະຕິບັດໜ້າທີ່ອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນ ກົດໝາຍ, ຕາມການມອບ ໝາຍຂອງຂັ້ນເທິງ.

ມາດຕາ 151 ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງ ຫ້ອງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ເມືອງ, ເທດສະບານ, ນະຄອນ
 ໃນການຄຸ້ມຄອງການລົດໄຟ ຫ້ອງການ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເມືອງ, ເທດ ສະບານ, ນະ
 ຄອນ ມີ ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ດັ່ງນີ້:

1. ເປັນເສນາທິການໃຫ້ແກ່ ອົງການປົກຄອງ ເມືອງ, ເທດສະບານ, ນະຄອນ ໃນການຄຸ້ມຄອງ ການລົດໄຟ;
2. ເຜີຍແຜ່ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ນະໂຍບາຍ, ແຜນຍຸດທະສາດ, ແຜນແມ່ບົດ, ແຜນພັດທະ ນາການລົດໄຟ, ຄຳສັ່ງ, ຄຳແນະນຳ, ຄູ່ມື ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ;
3. ຊຸກຍູ້ ແລະ ຕິດຕາມ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດຈະການການລົດໄຟ;
4. ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ມີຄຳເຫັນ ຕໍ່ໂຄງການລົງທຶນ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ, ສະເໜີ ໂຈະ ຫຼື ຍົກ ເລີກ ໂຄງການລົງທຶນ;
5. ຄຸ້ມຄອງທາງລົດໄຟ ແລະ ຂອບເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ ພາຍໃນ ເມືອງ, ເທດສະບານ, ນະຄອນ ຂອງຕົນ;
6. ເກັບກຳ ຂໍ້ມູນ ແລະ ສະຖິຕິ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ ພາຍໃນ ເມືອງ, ເທດສະບານ, ນະຄອນ ຂອງຕົນ;
7. ສະຫຼຸບ ລາຍງານ ການເຄື່ອນໄຫວ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ ໃຫ້ ພະແນກ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ອົງການປົກຄອງ ເມືອງ, ເທດສະບານ, ນະຄອນ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ;
8. ນຳໃຊ້ສິດ ແລະ ປະຕິບັດໜ້າທີ່ອື່ນ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນ ກົດໝາຍ, ຕາມການມອບ ໝາຍ ຂອງຂັ້ນເທິງ.

ມາດຕາ 152 ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ຂອງ ຂະແໜງການ, ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ພາກສ່ວນອື່ນ
 ໃນການຄຸ້ມຄອງວຽກງານການລົດໄຟ ຂະແໜງການ, ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ພາກ
 ສ່ວນອື່ນ ມີ ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ ໃນການຮ່ວມມື, ປະສານສົມທົບ ກັບ ອົງການຄຸ້ມຄອງການລົດໄຟ ຕາມ
 ຂອບເຂດຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ.

ໝວດທີ 2
ການກວດກາການລົດໄຟ

ມາດຕາ 153 ອົງການກວດກາ
 ອົງການກວດກາການລົດໄຟ ປະກອບດ້ວຍ:

1. ອົງການກວດກາພາຍໃນ ຊຶ່ງແມ່ນອົງການດຽວກັນກັບ ອົງການຄຸ້ມຄອງການລົດໄຟ ທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 149 ຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້;
2. ອົງການກວດກາພາຍນອກ ຊຶ່ງມີ ສະພາແຫ່ງຊາດ, ສະພາປະຊາຊົນຂັ້ນແຂວງ, ອົງການກວດກາລັດແຕ່ລະຂັ້ນ, ອົງການກວດສອບແຫ່ງລັດ, ແນວລາວສ້າງຊາດ, ອົງການຈັດຕັ້ງມະຫາຊົນ, ປະຊາຊົນ ແລະ ສີ່ມວນຊົນ.

ມາດຕາ 154 ເນື້ອໃນກວດກາວຽກງານການລົດໄຟ

ການກວດກາວຽກງານການລົດໄຟ ມີເນື້ອໃນດັ່ງນີ້:

1. ກວດກາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກົດໝາຍ, ນະໂຍບາຍ, ແຜນຍຸດທະສາດ, ແຜນແມ່ບົດ, ແຜນການລົງທຶນພັດທະນາ, ການກຳສ້າງ, ການ ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ;
2. ກວດກາການເຄື່ອນໄຫວຂອງ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ, ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ ແລະ ຜູ້ປະກອບການ ກ່ຽວກັບ ກິດຈະການການລົດໄຟ;
3. ກວດກາມາດຕະຖານເຕັກນິກດ້ານການຮັກສາ ຄວາມປອດໄພ ແລະ ການປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ;
4. ກວດກາ ຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມເນື່ອງຈາກການເຄື່ອນໄຫວວຽກງານການລົດໄຟ.

ມາດຕາ 155 ຮູບການກວດກາ

ການກວດກາການລົດໄຟ ມີ ສາມ ຮູບການ ດັ່ງນີ້:

1. ກວດກາຢ່າງເປັນລະບົບປົກກະຕິ;
2. ກວດກາໂດຍມີການແຈ້ງໃຫ້ຮູ້ລ່ວງໜ້າ;
3. ກວດກາແບບກະທັນຫັນ.

ການກວດກາຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ແມ່ນ ການກວດກາທີ່ດຳເນີນໄປຕາມແຜນການ ຢ່າງເປັນປະຈຳ ແລະ ມີກຳນົດເວລາອັນແນ່ນອນ.

ການກວດກາໂດຍມີການແຈ້ງໃຫ້ຮູ້ລ່ວງໜ້າ ແມ່ນ ການກວດການອກແຜນການ ເມື່ອເຫັນວ່າມີຄວາມຈຳເປັນ ຊຶ່ງແຈ້ງໃຫ້ຜູ້ທີ່ຈະຖືກກວດກາຊາບລ່ວງໜ້າ.

ການກວດກາແບບກະທັນຫັນ ແມ່ນ ການກວດກາໂດຍຮີບດ່ວນ ຊຶ່ງ ບໍ່ໄດ້ແຈ້ງໃຫ້ຜູ້ທີ່ຈະຖືກກວດກາຊາບລ່ວງໜ້າ.

ໃນການດຳເນີນການກວດກາ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງອົງການກວດການຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ພາກທີ XI
ງົບປະມານ, ເຄື່ອງແບບ ແລະ ກາໝາຍ

ມາດຕາ 156 ງົບປະມານ

ຂະແໜງການລົດໄຟ ມີ ງົບປະມານຊຶ່ງຂຶ້ນກັບ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບງົບປະມານແຫ່ງລັດ ເພື່ອໃຊ້ຈ່າຍເຂົ້າໃນການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານວຽກງານຂອງຕົນ.

ມາດຕາ 157 ເຄື່ອງແບບ ແລະ ກາໝາຍ

ຂະແໜງການລົດໄຟ ມີເຄື່ອງແບບ ແລະ ກາໝາຍສະເພາະ ທີ່ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດຈາກ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. ເຈົ້າໜ້າທີ່ການລົດໄຟ ຕ້ອງນຸ່ງ ເຄື່ອງແບບ, ຖືປັດປະຈຳໜ້າທີ່ ແລະ ຕິດກາໝາຍ, ເຄື່ອງໝາຍສະເພາະໃນເວລາປະຕິບັດໜ້າທີ່ທາງລັດຖະການ.

ພາກທີ XII
ນະໂຍບາຍຕໍ່ຜູ້ທີ່ມີຜົນງານ ແລະ ມາດຕະການຕໍ່ຜູ້ລະເມີດ

ມາດຕາ 158 ນະໂຍບາຍຕໍ່ຜູ້ທີ່ມີຜົນງານ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີຜົນງານດີເດັ່ນ ໃນການປະຕິບັດກົດໝາຍສະບັບນີ້ ເປັນຕົ້ນ ການປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນວຽກງານການລົດໄຟ ຈະໄດ້ຮັບການຍ້ອງຍໍ ແລະ ນະໂຍບາຍອື່ນຕາມ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ.

ມາດຕາ 159 ມາດຕະການຕໍ່ຜູ້ລະເມີດ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ໄດ້ລະເມີດກົດໝາຍສະບັບນີ້ ຈະຖືກ ສຶກສາອົບຮົມ, ກ່າວເຕືອນ, ລົງວິໄນ, ປັບໃໝ, ໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍທາງແພ່ງ ຫຼື ຖືກດຳເນີນຄະດີ ຕາມ ກົດໝາຍ ແລ້ວແຕ່ກໍລະນີ ເບົາ ຫຼື ໜັກ.

ມາດຕາ 160 ມາດຕະການສຶກສາອົບຮົມ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ລະເມີດກົດໝາຍສະບັບນີ້ ເປັນຕົ້ນ ຂໍ້ຫ້າມທີ່ມີລັກສະນະເບົາ ຊຶ່ງບໍ່ເປັນການກະທຳຜິດທາງອາຍາຈະຖືກ ສຶກສາອົບຮົມ ແລະ ກ່າວເຕືອນ.

ມາດຕາ 161 ມາດຕະການທາງວິໄນ

ພະນັກງານ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ ການລົດໄຟ ຫຼື ເຈົ້າໜ້າທີ່ອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ທີ່ໄດ້ລະເມີດ ກົດໝາຍ ສະບັບນີ້ ເປັນຕົ້ນຂໍ້ຫ້າມທີ່ມີລັກສະນະເບົາ ຊຶ່ງບໍ່ເປັນການກະທຳຜິດ ທາງອາຍາ ກໍ່ຄວາມເສຍຫາຍບໍ່ຫຼວງ

ຫຼາຍ ແລະ ບໍ່ຈິງໃຈລາຍງານການກະທຳຜິດຂອງຕົນ, ຫຼືບຫຼີກຈາກຄວາມຜິດຂອງຕົນ ຈະຖືກລົງວິໄນ ຕາມ ກົດໝາຍ ເຊັ່ນ ກ່າວເຕືອນຄວາມຜິດ, ໂຈະການເລື່ອນຊັ້ນ ຫຼື ໄລ່ອອກຈາກລັດຖະການ.

ມາດຕາ 162 ມາດຕະການປັບໃໝ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ລະເມີດ ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ເປັນຕົ້ນ ຂໍ້ຫ້າມ ຊຶ່ງບໍ່ເປັນ ການກະທຳຜິດທາງອາຍາ ຈະຖືກປັບໃໝຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບການ.

ມາດຕາ 163 ມາດຕະການທາງແພ່ງ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ລະເມີດ ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບ ການລົດ ໄຟ ຊຶ່ງໄດ້ກຳລວາມເສຍຫາຍໃຫ້ແກ່ຊັບສິນຂອງ ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງອື່ນ ຕ້ອງຮັບຜິດ ຊອບ ໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍ ທີ່ຕົນໄດ້ກໍ່ຂຶ້ນ.

ມາດຕາ 164 ມາດຕະການທາງອາຍາ

ບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ໄດ້ລະເມີດ ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ຊຶ່ງເປັນການກະທຳຜິດ ທາງອາຍາ ຈະຖືກລົງໂທດ ຕາມກົດໝາຍອາຍາ ຫຼື ກົດໝາຍອື່ນ ທີ່ກຳນົດໂທດທາງອາຍາ ຕາມແຕ່ກໍ ລະນີ ເບົາ ຫຼື ໜັກ.

ພາກທີ XIII

ບົດບັນຍັດສຸດທ້າຍ

ມາດຕາ 165 ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ເປັນຜູ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກົດ ໝາຍສະບັບນີ້.

ມາດຕາ 166 ຜົນສັກສິດ

ກົດໝາຍສະບັບນີ້ ມີຜົນສັກສິດ ນັບແຕ່ ວັນ ປະທານປະເທດ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິ ປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ອອກລັດຖະດຳລັດ ປະກາດໃຊ້ ແລະ ພາຍຫຼັງທີ່ໄດ້ລົງໃນຈົດໝາຍເຫດ ທາງລັດ ຖະການສືບທຳວັນ.

ປະທານສະພາແຫ່ງຊາດ